



LICENCIATURA EN SEGURIDAD PÚBLICA

TESINA

**“Políticas Públicas en materia de  
Seguridad Vial y su incidencia en la  
siniestralidad vial con víctimas fatales en el  
Área Metropolitana de la Provincia de  
Mendoza”**

**Alumnos: Fabián Javier Bolado Bullones**

**Claudio Raúl Machuca Araujo**

**Directora de Contenidos: Lic. Silvia Raquel Rivas**

**Directora Metodológica: Lic. Graciela Matricani**

MENDOZA, Diciembre de 2020

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco a mis padres Emilio Bolado y María Bullones, los que siempre me apoyaron en todo, por confiar y creer en mí, por los consejos, valores y principios que me han inculcado.

Agradezco a mí pareja Paola, la persona más importante que me ha acompañado en las buenas y en las malas en la salud y en la enfermedad. Contigo he experimentado cada cosa que me hace ser mejor persona, gracias por escucharme siempre y ser ese motor que a veces requiero.

Agradezco a mis hijos Damián, que me enseñó a ser padre y mi hija Julieta, que a pesar de la distancia sabe que siempre estaré, poder compartir con ellos la felicidad de tener una hermosa familia.

Por último agradezco de manera especial, a mis Directores de Tesina: Lic. Silvia Rivas, Lic. Graciela Matricani, y a la Sra. Mónica Ferreyra, gracias por su paciencia y por su valioso aporte para nuestra investigación.

Por ellos y para ellos va este trabajo.

**FABIAN JAVIER BOLADO**

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco a mi amada esposa Silvana quien ha sabido entenderme en estos 24 años de compañía las idas y venidas de esta carrera y siempre me ha apoyado en los distintos emprendimientos realizados por eso y por las tres hermosas hijas que me dio Flavia, Ana Paula e Isabella que son lo que me impulsa a superarme día a día para ser un mejor padre y un mejor profesional.

Seguidamente a mis Padres Patricio y Lucia y hermanas quienes también siempre estuvieron al pendiente de los movimientos de mi carrera apoyándome y acompañándome también incondicionalmente.

También no puede faltar en estos agradecimientos a nuestros directores de tesina Lic. Silvia Rivas, Lic. Graciela Matricani, y a la Sra. Mónica Ferreyra un agradecimiento especial por su amabilidad y comprensión más la sabiduría de sus palabras que nos han llevado a finalizar nuestra Tesina

A todas las personas mencionadas mi más sincera gratitud quedando desde ya a su disposición.

**CLAUDIO RAUL MACHUCA ARAUJO**

# Introducción

La siniestralidad vial constituye una de las principales problemáticas que hostiga la vida de las personas en el mundo. Los siniestros viales forman parte de las preocupaciones prioritarias de los estados y gobiernos en tanto que afecta la seguridad, integridad y salud de los individuos.

La seguridad vial es la articulación de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de leyes, reglamentos, disposiciones y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, con el fin de hacer el uso adecuado de la vía pública previniendo los siniestros de tránsito. Estas acciones y mecanismos incluyen también las tecnologías y métodos empleados para optimizar la regulación del tránsito en cualquier medio de desplazamiento terrestre.

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios del espacio público componen el aspecto prioritario de la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito y sin la educación de las conductas humanas particulares o colectivas, no es posible lograr un óptimo resultado.

Es en función de estas razones que el estado tiene la obligación de generar políticas públicas que definan a la seguridad vial como el conjunto de reglas y actitudes necesarias para garantizar la seguridad de las personas en la vía pública. Para poder generar estas políticas públicas es necesario alcanzar el consenso y el compromiso de todos los sectores políticos partidarios, las administraciones comunales, municipales y provinciales, el sector privado y los integrantes de la sociedad para lograr mayores beneficios.

En esta línea de implementación de acciones públicas, el Estado Nacional posee una herramienta muy poderosa en el Observatorio de Seguridad Vial dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en cuyos diagnósticos podría afirmarse la elaboración de políticas activas específicas que “ataquen” los problemas más evidentes.

Es aquí donde encontramos las motivaciones personales, académicas, laborales y sociales para investigar el tema de esta tesina, se fundamentan en la responsabilidad y compromiso de contribuir al análisis de las políticas públicas en seguridad vial vigentes que progresen en la disminución de los siniestros viales y sus consecuencias en la vida de las personas.

Es importante destacar que el esfuerzo y la preocupación latente por disminuir la siniestralidad vial es un camino largo y difícil, y por ahora los resultados no muestran grandes avances; pero sí parece ser el camino adecuado en el mediano y largo plazo. Las políticas implementadas por los estados y sus consecuentes acciones a través del tiempo proporcionarán las herramientas válidas para generar los cambios necesarios.

### **Justificación de la investigación**

Según el último informe elaborado por el Gobierno de Mendoza a través del Sistema Integrado de Gestión y Monitoreo de Seguridad Ciudadana en el Resumen Ejecutivo preliminar sobre “Seguridad Vial en el Área Metropolitana Mendocina (A.M.M.)”, en el 2018 murieron en todo el país 5.472 personas por accidentes de tránsito.

Según este informe en 2018 una persona muere cada 3 días en el lugar del hecho y en los hospitales, dentro de los 30 días siguientes, la cifra se incrementa un 74%. En 2017, los departamentos del A.M.M. concentran el 41% de las víctimas fatales (en el lugar del hecho) y en ese año la cantidad de víctimas fatales en accidentes de tránsito triplicó a la cantidad de homicidios intencionales.

En este documento, elaborado por el Gobierno de la Provincia de Mendoza, se afirma que la tasa de mortalidad no presenta fluctuaciones significativas aunque sí una tendencia a la disminución: en 2008 el tránsito cobró alrededor de 20 víctimas fatales cada 100.000 habitantes, mientras para 2017, la tasa de mortalidad desciende a 17,5. <https://www.mendoza.gov.ar/wp-content/uploads/sites/59/2019/04/M%C3%A1s-informaci%C3%B3n.pdf> Fuente consultada 11-2019) Sin embargo, cabe recordar que para la Organización Mundial de la Salud (OMS) una enfermedad se considera epidemia cuando superan las 10 víctimas fatales cada cien mil habitantes.

Los datos expuestos pueden resultar insuficientes, pero es evidente la tendencia de una leve disminución de la siniestralidad vial. La dirección enfocada en políticas públicas que fortalecen medidas preventivas en un período de tiempo considerable mayor a 20 años demuestran el mejoramiento lento pero constante de los siniestros viales con víctimas fatales en el A.M.M.

Es necesario considerar que este proceso en la siniestralidad vial es un desafío que los gobiernos deberán transitar con perseverancia, firmeza y consenso de los diferentes actores involucrados, para poder resguardar la seguridad de las personas.

En el presente estudio utilizaremos como método la recopilación de información en forma documental y las técnicas de metodología cuantitativa y cualitativa, a fin de recopilar información dentro del ambiente específico en el que se presenta el fenómeno o hecho empírico. Utilizaremos métodos y técnicas derivadas de la metodología cuantitativa, mediante la aplicación de la Estadística Descriptiva y se abordan temas prácticos para comprobar hechos en un ambiente delimitado, Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza; en un período comprendido entre 2016 a 2019. Aplicaremos también técnicas cualitativas como entrevistas de observación participante, decodificación de variables y producción de resultados para analizar las relaciones de significado en el contexto de la temática de estudio.

En primera instancia, presentaremos un análisis descriptivo en el marco contextual de los términos y conceptos más sobresalientes, como proceso inicial y preparatorio de la investigación, para clarificar el objeto de estudio, que consistirá en un análisis del problema de investigación y de los aspectos más relevantes de la siniestralidad vial en lo particular, como fenómeno inherente a la seguridad vial en general.

A posterior realizaremos un análisis documental de la información estadística de la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza para caracterizar las variables sujetas al estudio y planteo de la hipótesis que permitirán corroborar las acciones de las políticas aplicadas en el marco de la seguridad vial en el período y lugar delimitados para la investigación.

El presente trabajo ha sido elaborado para poder alcanzar los objetivos diseñados, comprobar los supuestos teóricos planteados y responder a las preguntas de investigación.

Para indagar sobre la aplicación de políticas públicas en materia de seguridad vial en el A.M.M. entre los años 2016 a 2019; y los resultados de las mismas en la toma de decisiones en pos del bienestar de la población; nos planteamos las siguientes preguntas de investigación:

¿Qué son los siniestros viales en general y con víctimas fatales y cómo afectan a la sociedad?

¿Qué son las Políticas Públicas y su incidencia en el comportamiento social?

¿Cuáles son las normas vigentes aplicadas en el marco de la seguridad vial?

¿Qué incidencia han tenido las leyes sancionadas y su aplicación en la siniestralidad vial?

¿Cuáles son los valores analizados con parámetros estadísticos referidos a la siniestralidad vial en el A.M.M. entre los años 2016-2019?

¿Qué es la Planificación Estratégica preventiva en el marco de la seguridad vial, sus alcances y aplicación?

¿Cuáles son las acciones de concientización vial que se implementan para generar responsabilidad en el uso de vía pública?

## **Objetivos**

Los objetivos planteados para el desarrollo de la tesina y como diseño de referencia para el análisis de la investigación son:

### **Objetivo General**

Analizar la incidencia de las políticas públicas en materia de seguridad vial aplicadas en el área metropolitana de la provincia de Mendoza y su incidencia en cuanto a la Siniestralidad Vial con víctimas fatales en el espacio temporal 2016-2019

### **Objetivos específicos**

Definir que es un siniestro vial, casuística, factores de riesgo, trilogía vial y sus consecuencias.

Describir la siniestralidad vial como causal de muertes en Argentina, Mendoza y Área Metropolitana sector de investigación en la presente Tesina.

Identificar que contienen las políticas públicas vigentes en Mendoza para controlar la siniestralidad vial en su espacio de referencia.

Identificar a las Instituciones estatales (Ministerio de Seguridad) (Ministerio de Educación) y organizaciones no gubernamentales (Fundaciones Luchemos Por la Vida, Estrellas Amarillas, etc) involucrados directamente en la implementación de las Políticas Públicas y su aplicación.

Explicar los alcances de las normativas de la agencia nacional de seguridad vial en Mendoza y aplicación de la Ley Actual 9024/17

Señalar los resultados obtenidos de los siniestros viales provenientes de diferentes fuentes oficiales.

Observar algunos aportes obtenidos por distintos autores en referencia al tema investigado en la presente tesina.

Detallar los diferentes organismos que componen la concientización en el marco de la seguridad vial (capacitación).

Describir las diferentes acciones operativas, protocolos de seguridad y maniobras preventivas y disuasivas para mejorar la seguridad vial.

Para alcanzar los objetivos y responder a las preguntas de investigación realizaremos un análisis detallado de las políticas públicas aplicadas en el contexto de la seguridad vial. La aplicación de estas políticas en el marco de las normativas vigentes al conjunto de la sociedad ponen de manifiesto las medidas preventivas que viabilizan la seguridad de las personas en el espacio vial público.

En el marco contextual analizaremos las pautas ejercidas por los estados a través de la elaboración y puesta en valor de las políticas públicas para poder explayarse en medidas, normas y leyes referidas a la seguridad vial. Luego el enfoque está direccionado a la observación y análisis de la casuística referida a

los siniestros viales en general y cuál ha sido la efectividad de los sistemas aplicados a la realidad.

El trabajo se fundamenta en dos elementos esenciales, por un lado la teoría elaborada por especialistas y el trabajo de campo que permite conocer la realidad estudiada.

### **Hipótesis de investigación**

“Las políticas públicas en seguridad vial han contribuido a la disminución de los siniestros viales con víctimas fatales en el área metropolitana de la provincia de Mendoza durante el periodo 2016-2019.”

### **Sub-Hipótesis**

“Los programas implementados por las Políticas Públicas del Estado han contribuido a reducir la siniestralidad vial con víctimas fatales”

“La función específica de las instituciones involucradas en la implementación de las Políticas Públicas han cumplido con los objetivos planteados por el Estado”

“Los resultados obtenidos en el periodo investigado concuerdan con las Políticas Públicas implementadas”

El desarrollo metodológico es de campo con un alcance explicativo. El diseño metodológico es flexible ya que combina técnicas de la metodología cualitativa como cuantitativa, como la observación documental de estadísticas de siniestros viales, textos específicos del tema, y marco legal que regula la problemática. En cuanto las técnicas de conversación se realizan encuestas a usuarios de la vía pública (peatón, conductor moto, conductor auto etc ) sin distinción de sexo, de entre 18 y 60 años de edad de forma aleatoria mediante un método de muestreo por conglomerados, con la posibilidad de su anonimato o en caso de acceder a su identificación se colocara sus datos en la encuesta y entrevistas a distintos especialistas técnicos Director de Seguridad Vial en funciones, Juez Vial del área metropolitana de Mendoza, Jefe de Policial Vial Mendoza, Jefe de Delegación Vial Gran Mendoza y las técnicas de análisis son estadísticas e interpretacional.

El área de estudio se sitúa en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza (A.M.M.) formada por los departamentos Ciudad, Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Lujan de Cuyo y Maipú.

El espacio temporal para el análisis se ubica en período de tiempo correspondiente a la secuencia temporal 2016-2019.

El cuerpo de la tesina de investigación presenta una estructura formalizada según normas vigentes, a continuación se describe dicha estructura.

En el capítulo I presentamos algunos antecedentes investigativos respecto a las leyes aplicadas en seguridad vial en la Argentina y la provincia de Mendoza, como dispositivos administrados de las políticas públicas del estado. Al respecto realizamos una búsqueda de las normas precedentes a las leyes vigentes en la materia y cómo fueron mutando y adaptándose a los requerimientos que las distintas políticas en seguridad vial requerían pasando desde los inicios de la Ley 24449 hasta la creación de la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) y las distintas modificaciones actuales.

El capítulo II exponemos el marco conceptual en que se sustenta la presente investigación y comprende la contextualización general del problema sobre el estado y sus políticas administradas a la sociedad en su conjunto, las políticas públicas en materia de seguridad vial a nivel nacional y provincial., la casuística referida a los siniestros viales en general y los factores de riesgo predominantes.

El capítulo III mostramos las acciones aplicadas directamente sobre los usuarios del espacio público de forma que se pueda comprender las medidas operativas y sanciones impuestas por las normas exigidas.

El capítulo IV abordamos la temática analizada desde un análisis metodológico a partir del trabajo de campo que comprende el Área Metropolitana de Mendoza entre los años 2016 a 2019 con una estrategia metodológica flexible que combina distintas técnicas de investigación mediante entrevistas semi-estructuradas y seguidamente pasamos a el análisis de los datos primarios y secundarios obtenidos para finalizar con la interpretación y discusión de los resultados y elaborar así las conclusiones y aportes a las

normativas vigentes en el marco de las políticas públicas aplicadas en seguridad vial

## **CAPÍTULO I**

### **Marco Contextual**

Estudios sobre la problemática de la Seguridad Vial en Argentina  
Situación de la seguridad vial en el Área Metropolitana de Mendoza

Una vez presentada nuestra introducción al tema de investigación comenzaremos detallando algunas de las distintas políticas implementadas con el objetivo planteado en nuestra tesina y que a continuación detallamos.

### **1. Plan Nacional de Seguridad Vial**

En Argentina los siniestros viales forman parte de un hostigamiento interminable sobre la vida de las personas liderando escalas en cuanto a muertes como consecuencia de estos siniestros viales, situándose hoy la estadística en 20 decesos por día (Luchemos por la Vida 2019) como así también las mismas estadísticas hacen referencia a una tendencia de entre doscientos ochenta y trescientos veinte por año durante los últimos cinco años solo en la provincia de Mendoza. Con esta perspectiva este trabajo de investigación intentamos realizar una revisión exploratoria de las políticas públicas referidas a la seguridad vial en Argentina aplicadas desde el año 2016 hasta año 2019.

La preocupación manifiesta del estado por planificar normas reguladoras de tránsito y generar responsabilidad de los usuarios del espacio público tiene sus comienzos más conscientes en el año 2004 con el "Plan Nacional de Seguridad Vial", que en su momento era considerado la acción más sólida para procurar la reducción de los siniestros de tránsito que se producen en el país, puesto que permitía el abordaje del fenómeno desde un marco sistemático y racional, otorgando coherencia y coordinación a las políticas públicas que desde los distintos sectores y autoridades se enfrentaron en torno a esta materia.

Ante diferentes estudios y manifestaciones realizadas por la Organización Mundial de la Salud y las Estadísticas Nacionales Públicas o Privadas; la inseguridad vial en el país requiere avanzar con premura hacia la consolidación de un Sistema de Seguridad Vial, que atienda los desafíos que demanda la

problemática. Es una necesidad ineludible que toda la dirigencia nacional, tanto del sector público como privado, definan las estrategias de lucha contra la inseguridad vial como una política de estado que prevalezca en el tiempo.

Cabe señalar, que si bien son varios los organismos que intervienen en todas las políticas antes señaladas, existe la posibilidad de lograr en la unión y coordinación, mejores resultados.

Ley de Tránsito N° 24.449, es el basamento jurídico indispensable para la planificación estratégica, con un moderno criterio accidentológico, que conforma un verdadero programa de acción, establece medios y recursos aplicados a la prevención, aunque no resulta por sí sola la solución definitiva de la problemática.

En este sentido, desde el punto de vista institucional la ley crea a través de su "Decreto Reglamentario N° 779/95, Anexo T, el Sistema Nacional De Seguridad Vial" (Anexo T Sistema Nacional de Seguridad Vial. Decreto 779/95), conformado por el Consejo Federal de Seguridad Vial, el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial; la coordinación eficiente de las acciones con el objeto de alcanzar la uniformidad en la aplicación de la ley en todo el país, mediante mecanismos imprescindibles de enlace tanto en las jurisdicciones provinciales como en la federal. Proyecta el acuerdo en el accionar de todos los organismos públicos y privados interesados en la materia y tiende a establecer criterios únicos en todo el país sin agregar o restar las competencias propias a los organismos nacionales, provinciales o municipales, respetando así la diversidad e idiosincrasia de cada región.

Este sistema nacional de seguridad vial coordina la uniforme, constante y organizada ejecución de las políticas de transporte, tránsito y seguridad vial en el territorio de la república, respetando las diferencias por región.

Por ello, se decidió convocar a los tres organismos que integran el sistema nacional de seguridad vial, a los que se han sumado: la Dirección Nacional de Vialidad, Gendarmería Nacional, el Consejo Vial Federal, la Subsecretaría de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires, el Consejo

Provincial de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires, la Secretaría de Extensión Universitaria de la Universidad Tecnológica Nacional y la Asociación Argentina de Carreteras; conformaron una Comisión de Trabajo, que se reunió en varias oportunidades, para elaborar un "Plan Nacional De Seguridad Vial".

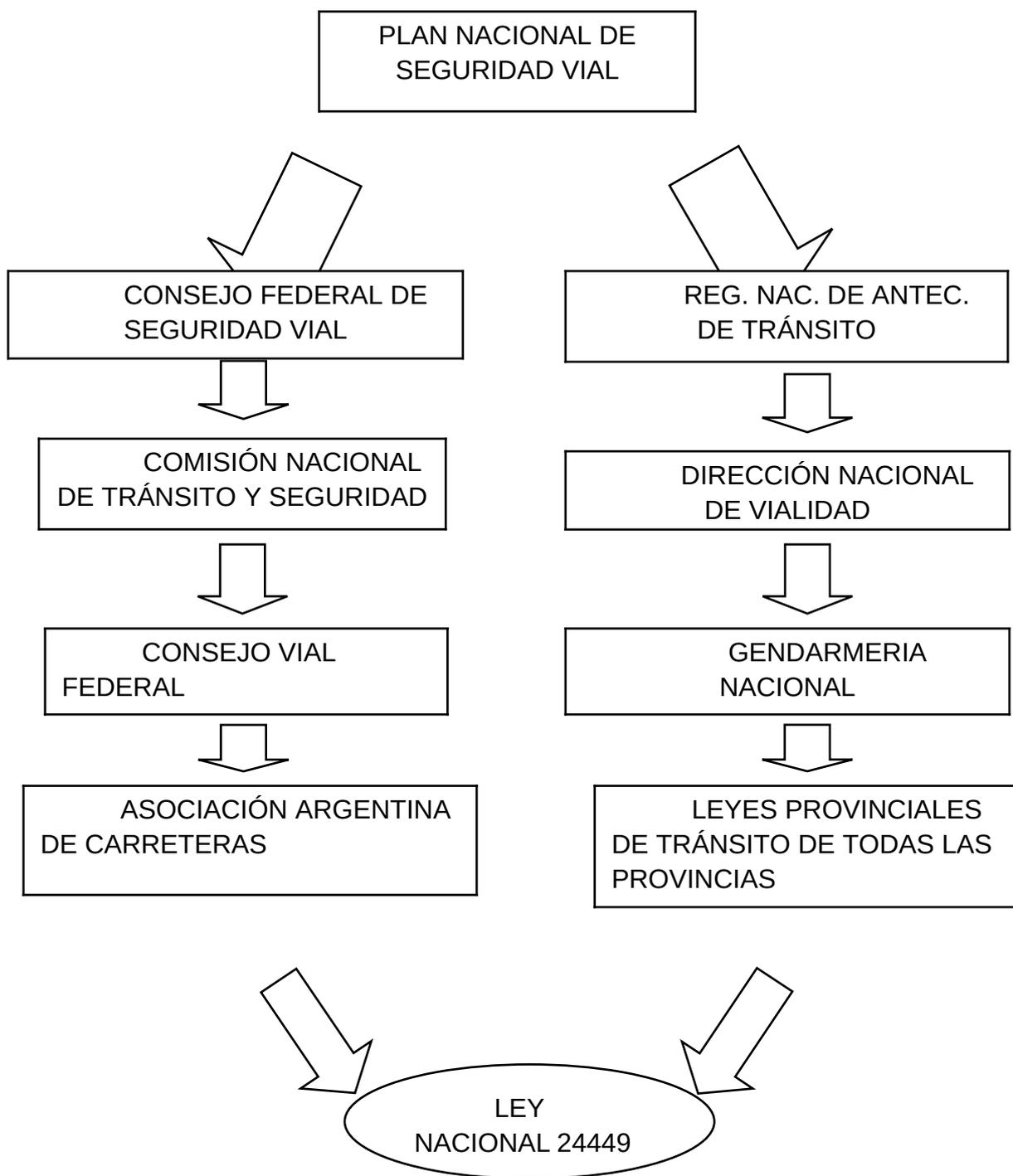
La elaboración del plan se realizó en base a la problemática planteada por los representantes de los consejos provinciales de seguridad vial ante las asambleas del consejo federal de seguridad vial, que se llevaron a cabo desde el 3 de junio del año 1996.

Se tomaron como antecedentes distintos planes estratégicos, entre los cuales se destacan los producidos por: la Dirección General de Tráfico del Reino de España, el Gobierno de la República de Colombia y la Asociación Argentina de Carreteras, la comisión nacional del tránsito y la seguridad vial. También, el Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina, elaborado por el defensor del pueblo de la nación, la introducción a la educación del transeúnte, producido por la secretaria de educación, dependiente del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología; y además los realizados por las Provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos, Formosa, San Juan, Salta, Catamarca, Jujuy, Santiago del Estero, Tucumán y Neuquén, como inclusive los demás Gobiernos Provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que con sus "Campañas de Seguridad Vial", permitieron unificar los criterios para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

### **1.1 Unificación nacional: sistema nacional de seguridad vial**

El "Plan Nacional De Seguridad Vial" se desarrolló en cuatro (4) etapas, a partir de enero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2009. En el último trimestre de cada año se implementó un control de gestión por objetivos y resultados obtenidos. Era un enfoque serio y una correcta forma de encarar el problema con la participación de todos los organismos vinculados a la problemática que reflejaría en aquel momento las mejores políticas publicadas aplicadas para poder tomar de ellas las mejores y aplicarlas en nuestro país. Seguidamente se expone un gráfico para tomar en cuenta la cantidad de organismos participantes y su conjunción con la Ley 24449.

Gráfico A. Plan nacional de seguridad vial:



Fuente: "Decreto Reglamentario N° 779/95, Anexo T Sistema Nacional De Seguridad Vial" cuadro de elaboración propia. Disponible en

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/norma.htm>

(01/06/2019)

El sistema nacional de seguridad vial comprende las políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional y la registración y sistematización de datos, funciones ejercidas respectivamente por el consejo federal de seguridad vial, la comisión nacional del tránsito y la seguridad vial y el registro nacional de antecedentes de tránsito. Tales organismos deben coordinar sus cometidos. Este sistema asegura el efectivo cumplimiento de los principios y objetivos establecidos en la Ley N° 24.449, teniendo en cuenta los criterios de:

Figura Nro 1 Objetivos establecidos en Ley 24449



Fuente: Elaboración propia en base a Ley 24449. Disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/norma.htm>. (consultado 01/06/2019)

El sistema se organiza sobre la base de la descentralización regional como un proceso de conducción, planeamiento y administración de las políticas de seguridad vial, proyectando sus objetivos estratégicos y prioridades.

El consejo federal de seguridad vial, está integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las

jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de la Ley de Tránsito N° 24.449.

La comisión nacional del tránsito y la seguridad vial, creada por los Decretos N° 1842/73 y 2658/79, mantendrá en jurisdicción nacional las funciones asignadas por dichos decretos y además fiscalizará la aplicación de esta ley y sus resultados.

El registro nacional de antecedentes de tránsito, depende y funciona en el ámbito del poder Ejecutivo Nacional, posee los datos de las licencias para conducir, de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil a los fines de la presente ley; debe llevar además estadística accidentalógicas, de seguros y datos del parque vehicular, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado.

## **1.2 Agencia Nacional de Seguridad Vial (A.N.S.V.)**

Es un organismo creado en el año 2008 por iniciativa del Gobierno Argentino, a través de la Ley N° 26.363 la cual complementa y modifica la Ley de tránsito N° 24.449/94. Este organismo es responsable de la coordinación y seguimiento del plan nacional de seguridad vial contemplado en el convenio federal sobre acciones en materia de tránsito y seguridad vial. Está presidido por el Ministro del Interior y Transporte y conducido por el Director Ejecutivo, con rango de subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo Nacional. Con la creación de este organismo, la definición de su marco normativo y el aporte de los recursos para financiarla, el Estado Argentino definió el corazón de la política de estado sobre seguridad vial y estableció como ejes fundamentales de la misma a las tareas de concientización, prevención, control y sanción en materia vial en la República Argentina. El objetivo de la agencia nacional de seguridad vial es reducir los fallecidos y heridos por incidentes de tránsito en la República Argentina.

### **1.2.1. Funciones:**

Educar a la Ciudadanía: Llevar adelante campañas de concientización vial en todo el país en las que capacitan a alumnos y docentes de las distintas localidades y tratan las problemáticas propias de cada lugar

Controlar y fiscalizar. Realizan operativos de documentación, alcoholemia, uso de cinturón de seguridad, casco, y velocidad, entre otros, en las principales rutas del país. Participan en todo el proceso de obtención de la Licencia Nacional de Conducir.

Trabajar sobre un Sistema de Antecedentes de Tránsito que impide que pueda conducir alguien que no está capacitado para hacerlo. Establecer las mismas exigencias y los mismos criterios a la hora de evaluar a los conductores en todo el territorio.

Con respecto a las acciones que lleva a cabo la ANSV, involucra el desarrollo del Observatorio Vial Nacional, el cual realiza estadísticas para saber la cantidad de incidentes viales y por qué se produce localiza los puntos negros más problemáticos de cada región y ayuda a establecer políticas acordes con los problemas específicos de cada jurisdicción.

La agencia trabaja de manera conjunta con otros organismos involucrados en materia de seguridad vial tales como: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), las diferentes Fuerzas de Seguridad y organizaciones no gubernamentales.

Adhiere a nuevos convenios y hacen partícipes en los planes y programas de gobierno a las entidades intermedias y asociaciones no gubernamentales vinculadas con el tránsito y la seguridad vial.

Emite los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir y el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas, en forma conjunta con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos.

El Consejo de Seguridad Interior asiste y colabora en las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.

Participa en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros

y cargas, además lleva adelante un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial.

### **1.3. Algunos antecedentes sobre seguridad vial.**

Hemos estudiado antecedentes investigativos realizados sobre factores de riesgo y causas de los siniestros viales con víctimas fatales en Mendoza y los informes estadísticos del Gobierno Provincial del año 2019 y la OMS que se vinculan con el tema de investigación.

La seguridad vial en el Área Metropolitana de Mendoza (A.M.M.), requiere la consolidación de un Sistema de seguridad Vial, que atienda los desafíos que el tema encierra, considerando que toda la dirigencia del sector público como del sector privado, defina una estrategia de lucha contra los incidentes viales que causan víctimas fatales, como política de Estado y mantenerla en el tiempo.

Respecto a esta investigación, consideraremos un antecedente importante la nueva legislación que regula la actividad del tránsito de las personas en la vía pública, específicamente la ley de seguridad de tránsito vial 9024/17 y modificatorias, que tiene como finalidad la de proteger la vida y promover la seguridad vial, por ello regula el tránsito libre y seguro en la vía pública, tanto de personas como de diferentes tipos de vehículos.

La mencionada norma legal establece en el Artículo 4º, que tiene los siguientes fines:

- Evitar colisiones, lesiones y muertes en el territorio de la Provincia de Mendoza y propender a la movilidad segura.
- Promover la seguridad vial como aspecto fundamental de la salud pública y de desarrollo.
- Dar fluidez al tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación.
- Preservar el patrimonio vial y vehicular de la provincia.
- Educar y capacitar para el correcto uso de la vía pública.

- Disminuir la contaminación del medio ambiente.
- Promover la incorporación de vehículos con tecnologías de energías alternativas.

No obstante el contenido de la misma será parte integrante del desarrollo del presente estudio, por lo que se abordará más adelante los contenidos mínimos pertinentes que hacen al tema de investigación, y analizaremos en detalle aquello que interesa de la misma.

La mayoría de los estudiosos sobre el tema clarifican por un lado la diferencia entre causas y factores de riesgo, sin que haya estudios importantes sobre cuáles son esos factores de riesgo y existiendo por lo tanto una gran necesidad de contar con estudios regionales (por zonas) que ayuden a elaborar las políticas de prevención de los accidentes de tránsito.

Hasta el presente, los estudios accidentológicos realizados en la Provincia y en casi todo el país se limitan al estudio estadístico del tema, que permite tener un panorama de la realidad pero que no es suficiente al momento de elaborar los programas tendientes a lograr una disminución de la siniestralidad del tránsito.

El libre tránsito es una prerrogativa consagrada en la Constitución, que asimismo se contempla en la Declaración Universal de los Derechos Humanos; sin embargo, se imponen reglamentos para transitar por las vías de uso público con el objetivo de salvaguardar la integridad física y mental del ser humano fundamentado en el concepto de convivencia. En nuestra provincia lo es la ley de tránsito ya mencionada y su decreto reglamentario.

En la problemática vial existen una serie de actores identificados como autoridades de aplicación que son la policía vial, la dirección de transporte, vialidad provincial, los municipios y el consejo provincial de seguridad vial, con respecto a la ley de tránsito en lo particular y en lo general se suma el sistema de salud y el poder judicial que también tienen injerencia en la temática desde sus respectivos ámbitos.

Además de ello, existe una gran responsabilidad social por parte de los usuarios, como así de aquellos con funciones educativas o de formación de opinión.

Es mediante el control informal del sistema de tránsito. Por ello la escuela, la familia, los medios de comunicación, así como la gran diversidad de instituciones que existen pueden o podrían intervenir con una enorme cuota de responsabilidad en el asunto, planificándose por etapa su integración a programas de reducción de víctimas mediante verdaderas políticas de Estado y el manejo de una estrategia de comunicación eficaz.

Fomentar el trabajo concentrado de los diferentes actores de la seguridad vial puede ser factible como solución efectiva del problema si tomamos las experiencias de otras naciones, siempre con un fin último, que es el de reducir la cantidad de víctimas en siniestros de tránsito y sus secuelas, planteando objetivos de mejora de la seguridad vial.

La importancia de la inseguridad vial en el país requiere avanzar con premura hacia la consolidación de un sistema de seguridad vial, que atienda los desafíos que el tema encierra, considerando que es necesario que toda la dirigencia nacional, tanto del sector público como privado defina la estrategia de lucha contra la inseguridad vial como una política de estado a mantener en el tiempo.

Cualquier acción que tienda a reducir los accidentes de tránsito resulta ser una acción multifacética que debe incluir: una mejora en las características de la seguridad de los caminos (señalización, diseños de carreteras, calidad de las rutas, etc.), educación y capacitación de los conductores, seguridad en vehículos, contralor y sanciones estándares y campañas públicas. En consecuencia, el abordaje de esta problemática deberá estar a cargo de equipos profesionales y técnicos pluridisciplinarios.

### **1.3.1. Planificación estratégica preventiva en seguridad vial**

Un moderno concepto de planificación estratégica presupone considerar el transporte y el tránsito como un todo integral, tomando en consideración los aspectos comerciales, los que hacen a la planificación urbana y aquellos que hacen a la fluidez y celeridad de las comunicaciones.

Se entiende por planificación estratégica a un sistema de ideas y de pensamientos configurados para someterlos a la acción, y que está destinado al logro y a los fines de la temática considerada. Este sistema, a su vez, busca prevenir y evitar situaciones contingentes no deseadas que de concretarse, deberán ser superadas para preservar los fines y objetivos mediante el planeamiento, la preparación y la dirección, en sus grandes lineamientos, de todos los medios disponibles.

La planificación debe orientarse a la modificación de las pautas sociales de comportamiento poniendo todo su énfasis en una mejor calidad de vida, una mayor importancia a los efectos sociales y del medio ambiente y finalmente en una mayor participación ciudadana en la toma de decisiones. Todo ello, considerando que organizar el transporte y el tránsito es un factor de primer orden en el reciclaje del medio ambiente.

Las actividades de la seguridad vial requieren, por parte del Estado, condiciones políticas y administrativas que le sirvan de marco y las sustenten, a la vez que permitan realizar un trabajo eficaz.

Por ello es necesario generar un marco de participación y consideración de las actividades de las organizaciones no gubernamentales, para que junto con el Estado se constituyan en motores de la generación de un profundo cambio cultural.

La seguridad vial es una actividad multidisciplinaria, es por ello que la elaboración, implementación y seguimiento de un programa de acción, requiere no sólo la consideración integral del problema sino también un marco de organización y participación conjunta del estado, las organizaciones no gubernamentales, los sectores manufactureros del transporte, los operadores del mismo y los medios de comunicación, de forma tal de atacar el problema con una estrategia común, evitando el despilfarro de esfuerzos personales y medios materiales.

Después de haber ahondado sobre las políticas públicas en seguridad vial en Argentina y la provincia de Mendoza a fin de prevenir siniestros viales, a continuación desarrollaremos el marco conceptual del tema en estudio.



## **CAPÍTULO II**

### **Marco conceptual**

El Estado, Políticas Públicas, Seguridad Vial

El incremento de las tasas de siniestralidad vial desde mitad de la década del 90 y su sostenimiento en niveles relativamente elevados desde entonces, junto a la sensación generalizada de que se trata de una situación intolerable requerida de soluciones inmediatas, convierten a la seguridad vial en un importante desafío de los gobiernos.

Consideramos que una política pública es una toma de posición por parte del Estado frente a una cuestión social, es el proceso mediante el cual el problema de la siniestralidad vial se transformó en una cuestión de agenda gubernamental, dada la relevancia del problema y en vistas a los efectos negativos que el mismo genera.

## 2. El Estado

Un Estado es una organización política constituida por un conjunto de instituciones burocráticas estables, a través de las cuales se ejerce el monopolio del uso de la fuerza (soberanía), aplicada a una población dentro de unos límites territoriales establecidos. Muchas sociedades humanas han sido gobernadas por estados durante milenios; sin embargo, la mayoría de las personas en la [prehistoria](#) vivían en sociedades sin estado. Los primeros estados surgieron hace unos 5500 años junto con el rápido crecimiento de las ciudades, la invención de la escritura, y la codificación de nuevas clases de religión. Con el tiempo, se desarrolló una variedad de formas diferentes de estados, empleando una variedad de justificaciones para su existencia. Hoy día, sin embargo, el [estado-nación](#) moderno es la forma predominante de estado a que están sometidas las personas.

La palabra Estado viene del latín *status*, y este del verbo *stare* (estar parado). De ahí pasó a significar algo parado, detenido, como en [statu quo](#). El verbo *stare* se vincula con la raíz indoeuropea *sta*, presente en el verbo griego *ἵσταμαι* (*histamai*, que se puede traducir como: establecer, poner en pie, detener, estar en pie). Como término [polisémico](#) designa también a todo aquel [país](#) soberano, [reconocido](#) como tal en el orden internacional, así como al conjunto de atribuciones y órganos de [gobierno](#) de dicho país. Todo Estado está dotado de [territorio](#), [población](#) y [soberanía](#).

El Estado se materializa a través de un conjunto de burocracias que tienen legalmente asignadas responsabilidades apuntadas a lograr o proteger algún aspecto del bien, o interés público, general y, que intentan ser un foco de identidad colectiva para los habitantes de un territorio.

Se pueden encontrar tres nociones básicas de Estado en la literatura de la teoría política:

Como una asociación o comunidad incluyendo una institución de gobierno;

Como una dimensión de la sociedad, cubriendo u oponiéndose a otras dimensiones sociales.

Como un aparato para el gobierno, la administración y la coerción. El Estado como una asociación o comunidad, aquí el concepto de Estado se torna coextendido al concepto de sociedad.

En otras palabras; las sociedades, en algún punto de su desarrollo histórico, existen como tales, solamente en forma de Estados. Para este punto de vista, el Estado cubre a los habitantes de un territorio determinado y requiere instituciones gubernamentales, administrativas y represivas para proteger a tal asociación de las amenazas externas y del caos interno.

Esta noción admite dos variantes. Por un lado, existe la asociación vista desde “abajo”, esto quiere decir, el Estado emergiendo de un pacto entre los miembros de una comunidad humana determinada. Este enfoque adquirió su más pura formulación en las teorías del contrato social. Por otro lado, hay una asociación vista “desde arriba”, una asociación de dominación en la cual ciertos grupos controlan otros grupos dentro de un territorio determinado. El representante más importante de este enfoque es Max Weber.

Las teorías del contrato social según los más prominentes teóricos del contrato social, los individuos acuerdan en crear una entidad social para vencer las desventajas de un real o hipotético “Estado de naturaleza”. Para atender a esa meta, ejecutan un contrato por el cual un “Estado civilizado” es generado. Después de la firma del pacto, el nuevo Estado se vuelve una asociación

compulsiva. Más allá del término Estado, otros términos son usados por diferentes autores para designar la entidad surgiendo del contrato social. Así, Hobbes habla de “Estado civil” o “commonwealth”; Locke usa los términos “sociedad política”, “sociedad civil”, “commonwealth”, “Estado de paz”, “comunidad” y “sociedad” en Rousseau usa la palabra “Estado civil”, “Estado Social” e “Sociedad civil”.

En la concepción de los Estados actuales, como en todas las esferas de regulación de los mismos; existe un punto intermedio entre las funciones generales de ordenamiento de lo público por parte del Estado y las iniciativas individuales. Este punto intermedio es el ámbito público, también llamada esfera pública, es el espacio en el que los individuos y sus organizaciones buscan transformar sus intereses y necesidades particulares en asuntos generales de interés y utilidad para todo el conjunto del Estado. La relación que se configura entre el Estado y la sociedad no es unidireccional sino que se encuentran presentes mutuas y variables interpenetraciones bidireccionales de poder, influencia, negociación y cooptación.

### **2.1. Políticas Públicas.**

Las políticas públicas son acciones del Estado con objetivos de interés público. El Estado diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración pública con el fin de satisfacer las necesidades de una [sociedad](#). También se puede entender como las acciones, medidas regulatorias, leyes, y prioridades de gasto sobre un tema, promulgadas por una entidad gubernamental.

La evolución del término está vinculada a las necesidades específicas de nuestro entorno social, cultural, político, económico, psicológico e institucional.

En el siglo XX, la toma de decisiones era exclusiva de los gobiernos, poseía el poder de crear, estructurar y modificar el ciclo de la política pública. En el siglo XXI con el avance de la movilidad social, la participación de diversos actores se hizo imprescindible en la toma de decisiones para afianzar la gobernabilidad en cualquier territorio, con el objetivo de crear consenso y legitimidad en los proyectos públicos que promueven el desarrollo de una sociedad en su conjunto. Una política pública es:

Un conjunto (secuencia, sistema, ciclo) de acciones, estructuradas en modo intencional y causal, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público; Acciones cuya intencionalidad y causalidad han sido definidas por la interlocución que ha tenido lugar entre el gobierno y los sectores de la ciudadanía; Acciones que han sido decididas por autoridades públicas legítimas; Acciones que son ejecutadas por actores gubernamentales o por éstos en asociación con actores sociales (económicos, civiles) que dan origen o forman un patrón de comportamiento del gobierno y la sociedad.

En el marco de las políticas públicas, la política de seguridad se basa en la prevención y protección individual y colectiva de la ciudadanía. La seguridad vial es una arista imprescindible y fundamental de la seguridad pública; ocupa un espacio importante dentro de esa problemática mayor y por ende se encuentran expuestas las mismas condiciones culturales, políticas y socioeconómicas que afectan al mundo y a las personas.

En referencia a las políticas de seguridad vial se ha establecido que la siniestralidad en materia de tránsito es un problema mundial que ha merecido la preocupación de diversos organismos internacionales, como la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Organización de Estados Americanos (OEA), la Unión Europea (UE), etc.

En Argentina, la ANSV es el organismo encargado de promover, coordinar, controlar y dar seguimiento a las políticas públicas de seguridad vial en el territorio nacional con la misión de reducir la tasa de siniestralidad vial. Para ello, la ANSV tiene entre sus objetivos principales brindar asistencia técnica y capacitación en educación vial a los responsables de implementar medidas estratégicas para el desarrollo del tránsito seguro en todo el país; y diseñar e implementar campañas en seguridad vial a nivel nacional orientadas a la concientización de los usuarios de las vías, con el objetivo de aumentar la percepción del riesgo de la población y promover el cambio conductual.

## **2.2. Políticas públicas en seguridad vial a nivel nacional.**

En el marco de un país federal, cabe resaltar que es competencia de las diferentes jurisdicciones del país la gestión estratégica de la seguridad vial, la cual incluye la planificación de las acciones orientadas a la prevención y concientización de los usuarios de las vías de tránsito. Históricamente, el diseño de las políticas públicas orientadas a los cambios de comportamiento en la población, por ejemplo en materia de salud, educación, seguridad vial, entre otros, ha sido concebido desde enfoques puramente informativos, los cuales apelaban a un modelo de toma de decisiones racional en los sujetos.

En materia de políticas públicas, a nivel nacional el 30 de abril del 2008, el Congreso de la Nación sanciona la ley 23.363, en donde la Argentina asume con conciencia la valoración en cuanto a la magnitud y severidad del problema.

Mediante esta disposición se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (A.N.S.V.) que es un organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autonomía y capacidad de actuación.

En este sentido el artículo 66° de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, prescribe que los siniestros viales serán estudiados y analizados a los fines estadísticos estableciendo su causalidad, de manera de obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención, destacando que los datos relevados revisten carácter reservado, estableciendo que la información deberá consignarse en los formularios de actas que la A.N.S.V. determine.

Respecto a este punto la Ley N° 23.363 y su decreto reglamentario, establecen que los datos que se suministren serán de carácter estrictamente secreto y confidenciales, aplicándose exclusivamente con fines estadísticos, debiendo ser suministrados y publicados, exclusivamente en compilaciones en conjunto, de modo de asegurar que no pueda ser violado el secreto comercial o patrimonial, ni la individualización de las personas o entidades a quienes se refiera, de conformidad con lo previsto por la Ley N° 25.326, y sus modificatorias y complementarias.

Es así que mediante la Disposición 280/2010 se crea el “Formulario Naranja” como un documento estándar básico que posibilita el relevamiento

estadístico de las variables involucradas, para el análisis de la realidad en materia de accidentología, con apoyatura en las recomendaciones metodológicas internacionales aplicables en la materia, considerándose que "... los aspectos técnico-metodológicos empleados en su elaboración lo configuran como un instrumento esencial y articulador en el logro de la cobertura de la información estadística pública en materia accidentológica..."(Disposición 280/10). En la actualidad este formulario es de color azul, conservando la estructura del anterior, siendo un formulario estadístico único, conforme a la Ley 23.393 y los datos suministrados por el declarante están amparados por el secreto estadístico en virtud de la Ley 17.622.

En virtud de ello, a nivel nacional, se dispone oportunamente que conforme lo previsto en apartado VII del Anexo VI al Decreto N° 1.716/08 (Reglamentario de la Ley 26.363) todos los organismos y reparticiones nacionales, provinciales y municipales deben suministrar al registro los datos e informaciones de interés estadístico que éste les solicite.

El artículo 18° del Anexo 1 al Decreto N° 1.716/08 establece que, en todos los casos, las fuerzas de seguridad nacionales y los cuerpos policiales de todas las jurisdicciones deberán comunicar, al momento de tomar conocimiento de un siniestro, dicha circunstancia a la A.N.S.V., para la inmediata intervención del área técnica correspondiente, refiriéndose específicamente a la Policía Federal Argentina, las Policías Provinciales, la Gendarmería Nacional Argentina, Prefecturas Nacionales Argentina y la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Por otro lado, complementando estas políticas públicas de nivel nacional y a los fines de asegurar el correcto empleo del mencionado Formulario Naranja, se proyectó un Manual de Uso que contiene todas las variables para asegurar un homogéneo relevamiento de datos, contenido en la misma disposición 280 de referencia.

Esto es debido a que para orientar las políticas de seguridad se necesitan datos sobre los tipos de choques y su incidencia, así como un conocimiento detallado de las circunstancias en las que se producen. Saber cómo se

provocan las lesiones y de qué tipo son, es un valioso instrumento para determinar intervenciones y supervisar su eficacia.

Sin embargo, en muchos países de ingresos bajos y medianos no está suficientemente desarrollada la recopilación sistemática de datos sobre el tránsito, por lo que a menudo se notifica un número de defunciones y traumatismo graves inferior al real.

### **2.3. Políticas públicas en materia de seguridad vial a nivel provincial.**

En materia provincial, el problema del tránsito es reconocido como un problema multi-causal y que precisa de soluciones multisectoriales, lo que ha llevado a la conformación de diversos organismos que contribuyen a la planeación, aplicación y control de distintas políticas públicas tendientes a disminuir la siniestralidad entre otras funciones.

Medidas de corte organizativo, operativo e incluso legal se llevan a cabo para mitigar las consecuencias de los siniestros viales, sobre todo respecto a los organismos involucrados, nueva legislación vial, represión de faltas con mayores consecuencias y controles operativos tendientes a lograr los objetivos fijados.

El sistema hace hincapié en promover, implementar y aplicar mayores recursos a la educación vial y una regulación más estricta del tránsito en materia de seguridad, con la imposición por ejemplo de mayores multas a los conductores que cometan infracciones que de uno u otro modo comprometan la seguridad (alcohol por ejemplo).

#### **2.3.1. Ley 9086 de movilidad y transporte.**

En el ámbito legislativo, por un lado se modificó la Ley 7.412 de regulación y control del sistema de movilidad de pasajeros, mediante la cual se modifica el objeto y funciones del Ente Regulador del Transporte Público de pasajeros con el fin de clarificar su función; para ello modifica su objetivo focalizado en la regulación y control del sistema de movilidad en todas sus formas. Esto incluye no sólo los micros sino también taxis, remises, transporte escolar y otros servicios conexos (Uber, Dafiti, etc.)

La modificación en primer lugar consiste en reflejar los nuevos paradigmas del transporte en Mendoza. Por este motivo se modifica el nombre del Ente Provincial Regulador del Transporte Público de Pasajeros (EP RTP) a Ente de la Movilidad Provincial (EMoP). De esta manera se busca terminar con la confusión de objeto y competencias que la ley 7.412 presentaba.

Los cambios contemplan la sustitución de catorce artículos de la ley 7.412, en donde en su artículo 1º) contemplan los cambios del objeto, disponiendo que su ámbito será de control y la fiscalización de todo lo vinculado al transporte de pasajeros en todas sus formas y modalidades (taxis, micros, escolar, contratados, etc.) Estas modificaciones se colocan en el marco del sistema de movilidad provincial.

Por su parte en el artículo 7º), se determina que el EMoP (Ente de Movilidad Provincial) está dotado de autarquía funcional y financiera redefiniendo sus funciones específicas. El artículo 9º) modifica el texto y habla de “proponer” no de disponer, a la Secretaría de Servicios Públicos a través de la Dirección de Transporte, en su carácter de Planificador del Servicio los cambios que propendan al mejoramiento del transporte público.

La normativa tiende a organizar mejor el sistema de fiscalización del transporte público de pasajeros en la provincia y se integra con la Ley de Tránsito 9.024 en distintos aspectos para otorgar mayor fluidez al tránsito y evitar situaciones que podrían originar conflictos en materia de circulación vial.

### **2.3.2. Ley de tránsito 9024/17 análisis de seguridad comparada**

La nueva Ley de Tránsito 9024/17 desde la perspectiva de la seguridad comparada, se toma como una política pública que nos ayude a comprender, aprender y diagramar la seguridad vial para mejorar los esfuerzos cotidianos en la prevención de los siniestros viales y al (re)diseño de programas, proyectos de seguridad vial resaltando la importancia de la evaluación sistemática de las políticas aplicadas.

En el año 2017 se promulgó la Ley 9.024/17 publicada en el Boletín Oficial 30.501 de fecha uno de diciembre de 2017, la cual modifica el régimen

imperante de la Ley 6.082/83 vigente hasta esa fecha, entre cuyos cambios incluyen el contenido esencial de la Ley.

Mientras la antigua legislación vinculaba los fines de la Ley al tránsito de personas y de vehículos y el transporte de personas y de cargas, dentro del sistema público de circulación terrestre de la provincia, la nueva disposición hace hincapié en que...”el uso de la vía pública, la circulación de personas, vehículos terrestres y animales, el transporte de cargas y pasajeros, la seguridad, infraestructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueran causa del tránsito, excluidos los ferrocarriles, con el objeto de proteger la vida y la seguridad vial de las personas...” (Ley 9024/17 art. 1°).

Dispone así la nueva legislación su compromiso con la protección de la vida y seguridad vial de las personas, ampliando los fines y objetivos de la legislación vigente al control y regulación del tránsito y transporte de personas y cargas dejando marcado en su enunciado el compromiso público del Estado de asegurar la vida y la seguridad vial de los usuarios de la vía pública.

Dispone que el cumplimiento y la aplicación de la ley estarán a cargo de la Dirección de Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Seguridad en primer lugar quien ejerce la representación de la Provincia ante los organismos nacionales en la materia y luego otorga facultades de autoridad de aplicación a las Unidades Ejecutivas de las Direcciones de Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial y de Transporte, dependientes de la Secretaría de Servicios Públicos, de la Dirección Provincial de Vialidad y de los Municipios.

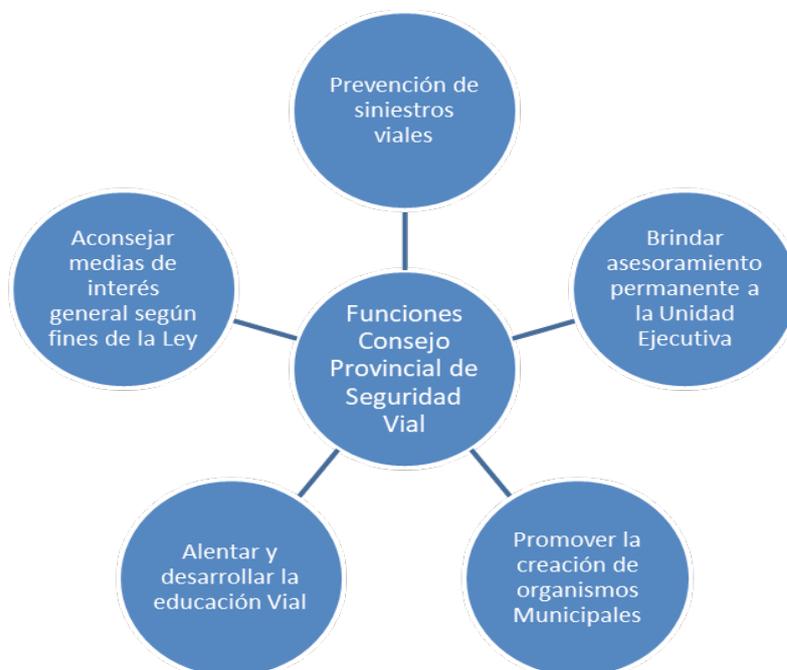
Constitución Provincial, disponiendo que los Municipios implementarán los Juzgados Administrativos Municipales de Tránsito y de los Cuerpos Municipales de Tránsito en un plazo de 12 meses, desde la entrada en vigencia de la ley. (Ley 9.024/17 Art.7°).Por su parte los Municipios ejercerán la función jurisdiccional vial que esta norma establece, conforme a las facultades conferidas por el inciso 3- del Art. 200° de la

### **2.3.3. Creación del consejo provincial de seguridad vial.**

La norma también dispone en su artículo 14°) la creación del Consejo Provincial de Seguridad Vial como órgano de concertación y acuerdo de las

Políticas de Seguridad Vial de la Provincia de Mendoza. Entre las funciones asignadas al mismo se destacan (entre otras):

Gráfico B. Consejo Provincial de Seguridad Vial.



Fuente: Elaboración propia – Ley 9024/17, art. 14 .Disponible

en :<https://www.argentina.gob.ar/normativa/provincial/ley-9024-123456789-0abc-defg-420-9000mvorpyel> Consultada 07/08/2019.

#### **2.3.4. Enlace nacional: unidad ejecutiva de seguridad vial.**

Asimismo, dentro del Consejo funciona la Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial, la cual tiene como misión coordinar, impulsar y generar la implementación de políticas adecuadas de Seguridad Vial, realizando la coordinación efectiva y permanente en materia de seguridad vial con la Nación y con otras jurisdicciones Provinciales, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Este organismo se encarga de brindar asesoramiento en el trámite previo de sanción de todo decreto del Poder Ejecutivo u ordenanza municipal que tienda al ordenamiento o regulación del tránsito y la seguridad vial, como así propiciar la actualización permanente de la legislación en la materia.

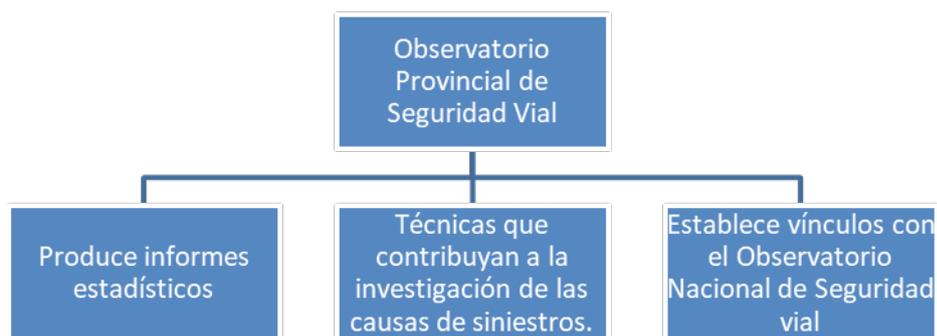
Entre sus funciones le compete promover la realización de reuniones con los Municipios, con el objeto de articular y apoyar a las respectivas áreas competentes en el desarrollo de planes municipales de seguridad vial, asegurando su coordinación con la regulación y reglamentación provincial y nacional en la materia, de forma complementaria al plan provincial de seguridad vial.

También se encarga de desarrollar las campañas de concientización y de educación vial que permitan capacitar a la población para el correcto uso de la vía pública y el respeto hacía el espacio público, para lo cual puede suscribir convenios de colaboración con universidades públicas y/o privadas, organismos estatales y/o privados, organizaciones no gubernamentales y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional.

### **2.3.5. Observatorio provincial de seguridad vial.**

Asimismo, la dirección de la unidad ejecutiva de seguridad vial, tiene como función asegurar el funcionamiento del observatorio provincial de seguridad vial, quien tiene a su cargo:

Grafico C. Observatorio Provincial de Seguridad Vial



Fuente: Elaboración propia Observatorio de seguridad vial LEY 9024/17 .Disponible en :<https://www.argentina.gob.ar/normativa/provincial/ley-9024-123456789-0abc-defg-420-9000mvoorpyel> (consultada 07/08/2019)

Este organismo tiene además como propósito capacitar permanentemente e investigar, para garantizar diagnósticos oportunos y de calidad respecto a la situación de Mendoza en materia de seguridad vial; confeccionar mapas de riesgo y puntos negros en base a información estadística y propender a la integración y articulación de las distintas áreas de gobierno que tengan a su cargo registros que involucren siniestros viales y sus aspectos estadísticos.

### **2.3.6. Políticas públicas en materia de educación vial.**

No cabe dudas que los mayores avances en materia legislativa lo constituye el compromiso respecto a las políticas públicas relacionadas con la Educación Vial.

La nueva ley de tránsito, plantea a la educación vial como un tema prioritario, siendo la Dirección General de Escuelas, los municipios y la unidad Ejecutiva de Seguridad Vial los principales encargados de promoverla.

“Se señala la importancia de incidir en la cultura vial desde la niñez, y con especial énfasis en los jóvenes que se encuentran en edad próxima a sacar su licencia de conducir... (Gobierno de Mendoza - Informe Seguridad vial 2019).

A tal efecto la Nueva Ley de Tránsito dispone que la Dirección de Seguridad Vial y los Municipios, deberán desarrollar campañas de educación vial que permitan capacitar a la población para el correcto uso de la vía pública, según las pautas que el Poder Ejecutivo dicte en el marco de la ley. (Ley 9.024/17 art. 9°).

Por otra parte en su artículo 13°) dispone que la Dirección de la Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial deberá desarrollar campañas de concientización y educación vial (inc. g-), para el uso correcto de la vía y el respeto hacia el espacio público, organizando también a tales efectos jornadas de capacitación para técnicos y funcionarios provinciales y municipales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial, como así puede suscribir convenios con universidades públicas o privadas a los mismos fines.

Del mismo modo el Consejo Provincial de Seguridad Vial, de acuerdo al artículo 14º) tiene entre sus funciones “alentar y desarrollar la educación vial” (inc. c).

No obstante estas disposiciones, el salto más significativo en materia de Educación Vial lo constituye la decisión política de implementar a través de la Dirección General de Escuelas la inclusión obligatoria de la Educación Vial como asignatura en todos los niveles de la enseñanza formal del sistema educativo provincial y en los programas de educación no formal vinculados a esta materia.” (Ley 9024/17 art. 26, inc. a).

A los mismos fines la Ley dispone que se procurará, en la enseñanza técnica y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir a los distintos fines de la presente ley y se difundirán y aplicarán permanentemente medidas adecuadas para la prevención de accidentes.

Los Municipios destinarán predios especiales para la enseñanza práctica de la conducción, con la colaboración y asesoramiento de la Dirección de Seguridad Vial.

Se establece también (Art. 27º) que los funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas, deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar ejemplarmente la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

Así también se establece que la Dirección de Seguridad Vial deberá llevar el registro de las Escuelas de Conductores las cuales deben contar con instructores profesionales matriculados y estar habilitadas como Instituto profesional de Capacitación Laboral en la Dirección General de Escuelas y los municipios.

En la Jefatura de Policía Vial, se cuenta con el Área Capacitación Vial, la que tiene a cargo la formación de los choferes profesionales de movilidades y motos policiales, a parte esta área se encarga de la capacitación de los sancionados por alcoholemias positivas, tanto en marco de la Ley 9024/17, como de la Ley 9099/18.

### **2.3.7. Consistencia de sanciones por contravenciones: Ley 9185/19, modifica Ley 9024/17 y 9099/18**

En materia legislativa se sancionó la Ley 9.185/19 modificatoria de la Ley 9.024/17 “Ley de Seguridad de Tránsito Vial” y la Ley 9.099/18 “Código de Contravenciones de Mendoza”, en cuanto a la severidad de las penas respecto a la alcoholemia.

La referida ley dispone penas pecuniarias mayores en caso de conductores en estado de ebriedad y dispone también la retención del vehículo, la licencia y como pena accesoria la inhabilitación para conducir a partir de 90 días como mínimo y un máximo de 365 días no conmutable, con lo cual se espera reducir la tasa de mortalidad y siniestralidad vial a raíz de accidentes de tránsito protagonizados por consumo excesivo de alcohol.

La norma también modifica las cantidades mínimas de alcohol en sangre para las pruebas de alcoholemia a las que deberán someterse los conductores en caso de controles realizados por la autoridad de aplicación, o ante su negativa la consideración de falta grave.

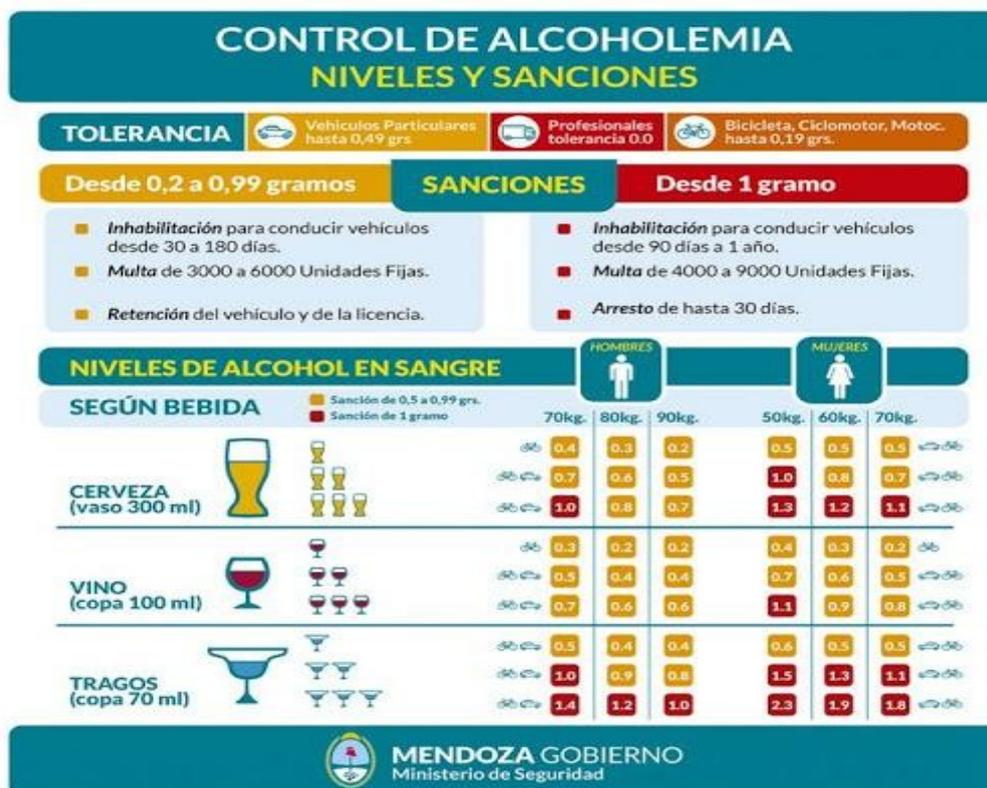
En cuanto al Código Contravencional, también prevé penas mayores en caso de alcoholización en circunstancias de conducir un vehículo.

Los límites de tolerancia son en caso de conductores profesionales 0 (cero) gr. por litro de sangre; para conductores de bicicletas, ciclomotores, motocicletas hasta 0,19 gr. por litro de sangre y en el caso de conductores de vehículos particulares hasta 0,49 gr.

En caso de constatarse una alcoholemia de 0,20 a 0,99 gramos de alcohol en sangre, sanciones pecuniarias de \$ 36.000 a \$ 72.000, retención del vehículo y licencia e inhabilitación de 30 a 180 días y en los casos de más de 1 gr. de alcohol en sangre desde 90 días a 1 año de inhabilitación y las multas superan los \$ 100.000, con intervención de las Unidades de resoluciones viales que por departamento corresponda conforme ley 9024/17 y con intervención de los Juzgados Contravencionales o Juzgados de Paz Departamentales en caso de Ley 9099/18.

No obstante, y según el propio Gobierno Provincial, algunos actores se manifiestan a favor de establecer sanciones muy severas a los infractores y otros consideran que la retención de licencia y el establecimiento de multas exorbitantes podría tener un efecto contraproducente: mayor cantidad de usuarios de vías sin la documentación correspondiente.

Imagen Nro. 01, Cuadro comparativo niveles de alcohol en sangre.



Fuente: Prensa Gobierno de Mendoza. Disponible en:

<http://www.prensa.mendoza.gov.ar/cumplio-el-primer-ano-la-ley-que-endurecio-las-penas-para-los-conductores-que-manejen-alcoholizados/> consultado 03/04/2020)

Imagen Nro. 02, Estadística anual de alcoholemia



Fuente: Prensa – Gobierno de Mendoza. Disponible

en: <https://www.prensa.mendoza.gov.ar/cumplio-el-primer-ano-la-ley-que-endurecio-las-penas-para-los-conductores-que-manejen-alcoholizados/> consultado 03/04/2020)

### 2.3.8. Revisión técnica obligatoria a vehículos.

La Cámara de Diputados de la Provincia de Mendoza, a finales de Julio del año 2020, dio sanción definitiva a la adhesión parcial a la Ley Nacional de Tránsito, en lo referente a la Revisión Técnica Obligatoria En Mendoza, el proceso abierto comenzó hace dos años. El sistema fue creado a partir de la nueva Ley de Seguridad Vial, que se votó a fines de 2017. Esto permitió acceder a cualquier interesado, que cumpla con los requisitos establecidos por la Provincia, a desarrollar esta actividad. Durante el debate legislativo, desde la oposición solicitaron incorporar dos modificaciones. Por un lado, pidieron que el sistema se ponga en marcha recién a partir de marzo de 2021. Por el otro, se requirió que los centros de revisión sean instalados de forma equitativa en todo el territorio. Es decir que la distancia que se deba recorrer para realizar este trámite no supere los 80 kilómetros, por lo que será obligatorio en la provincia a partir del 1 de marzo de 2021.

En los controles se analizarán los sistemas de frenado, dirección, suspensión, transmisión, rodamiento, iluminación (de faros de cruce, o bajas; de faros de largo alcance o altas; de luces de posición; luces de freno; de giro y adicionales), nivel de ruido (silenciador y sistema de escape), emisión de contaminantes (gases de escape, pérdidas de fluidos), identificación del vehículo (numeración de motor, carrocería, chasis, chapa patente) y concordancia con la documentación, ubicación reglamentaria y legibilidad. Además, se revisarán el estado general del vehículo y carrocería, elementos salientes o cortantes, deterioros, guardabarros, paragolpes, defensas reglamentarias, altura, puertas, capot y baúl. También, parabrisas, luneta y cristales laterales, que permitan una visión correcta y sin deformaciones, limpiaparabrisas, espejos retrovisores, dispositivos del sistema de instrumental y registro de las operaciones, accesorios de Seguridad y Elementos para Emergencia (cinturones de seguridad, apoya cabeza, extintores o matafuegos, balizas triángulo reflectante, chaleco refractario, botiquín de primeros auxilios etc.). El requerimiento incluye a todos los autos con más de 36 meses de antigüedad.

El Gobierno indico que todos los centros de revisión técnica habilitados por la secretaria de servicios públicos para la realización de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), deberán contar con un sitio web para otorgar turnos.

En Mendoza, desde marzo del 2021, esta certificación será indispensable para circular, es por esto que, a partir del 31 de enero del próximo año, deberán estar operativas las plataformas de los centros habilitados.

Cada lugar deberá:

Brindar información del Centro de RTO, ubicación, días y horarios de atención, costos del servicio, tipo de vehículos y descripción del servicio a prestar.

Poseer una turnera que permita a los usuarios organizar la solicitud de turnos. Deberá mostrar las vacantes para el servicio solicitado y una vez seleccionada la fecha y hora, debe enviar al usuario un comprobante del turno otorgado.

Para otorgar un turno, el usuario deberá previamente haber ingresado al sitio [www.rto.mendoza.gov.ar](http://www.rto.mendoza.gov.ar) y haber cargado los datos solicitados. Dicha plataforma lo derivará al sitio del Centro de RTO seleccionado. Para este fin, cada Centro de RTO deberá informar la URL de la turnera de su plataforma web, a la Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial para incorporar a la web de la RTO.

La URL de la turnera de cada Centro de RTO deberá utilizar una API (interfaz de programación de aplicaciones), provista por la Secretaría de Servicios Públicos, para validar que la solicitud ya se ingresó por la web de la RTO.

Además, cada centro de revisión técnica deberá permitir realizar el pago online al obtener el turno, una vez otorgado, deberán descargar la boleta de pago

Por otro lado, la plataforma tendrá que tener una funcionalidad específica que facilite la obtención de turnos para gestión de flotas para quienes posean más de un vehículo tales como empresas u organizaciones estatales

La documentación necesaria para realizar el trámite será:

Constancia de cobertura de seguro obligatorio.

Para vehículos con GNC, habilitación del equipo de gas.

Licencia de conducir vigente del solicitante.

Cédula Verde o Cédula Azul y documento nacional de identidad del solicitante.

#### **2.4. Acciones conjuntas entre provincia y municipios.**

Siempre con el firme objetivo de obtener los mejores resultados posibles a cada acción que se desarrolla se determinó la necesidad imperiosa de con la unión y participación de acciones conjuntas entre la Provincia y los Municipios.

Por otra parte el sistema integrado de gestión y monitoreo de seguridad ciudadana, del gobierno de la provincia, realiza estudios acerca del diagnóstico

participativo de seguridad ciudadana para el área metropolitana, donde en su resumen ejecutivo sobre la seguridad vial del A.M.M., y con el aporte de la Dirección de Seguridad Vial, el Observatorio Provincial de Seguridad Vial, el Ministerio de Salud y Desarrollo Social y Deportes, la Sociedad Argentina de Evaluadores de Salud, la Jefatura de la Policía Vial, la Unidad Fiscal Especial del Tránsito, la Dirección General de Escuelas, las áreas y direcciones de tránsito de Capital, Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Luján y Maipú, y ONG's, llevaron a cabo estudios sobre los factores de riesgo en accidentes ocurridos durante 2018.

A tal efecto el diagnóstico participativo de seguridad ciudadana elaborado por el Gobierno de la Provincia en su informe preliminar asegura que:

Respecto a las modalidades de prevención, se percibe que los casos en que los jóvenes participan en la construcción de mensajes de concientización se logra mayor impacto. De la misma manera cuando se incorpora a las organizaciones de familiares de víctimas en las campañas de sensibilización. Las personas mayores son identificadas como las más resistentes a cambiar sus hábitos y concepciones en el uso de vías. (Gobierno de Mendoza - diagnóstico participativo de seguridad ciudadana).

En la Provincia, la gestión de la seguridad vial se encuentra en un proceso de transición, a partir de la nueva ley de tránsito nº 9.024/17 aprobada el 28 de Noviembre de 2017, que entre otras cosas delega funciones a los municipios que hasta 2018 eran de exclusiva competencia provincial.

Opinan los autores de este trabajo que los municipios del A.M.M., se encuentran en situaciones muy dispares en cuanto a recursos técnicos, institucionales y económicos para afrontar sus nuevas facultades, donde la accidentología con víctimas lesionadas es el área con mayor complejidad técnica para algunos municipios.

Por lo tanto a nivel municipal se estima que a medida que los municipios adquieran mayor protagonismo y autonomía en la gestión de la seguridad vial, más esfuerzos se requerirán para coordinar políticas y evitar la dispersión del sistema.

Cada municipio cuenta con sus respectivos Observatorios de Seguridad Vial, y producen un volumen importante de información al ampliar su competencia de intervención. Sin embargo, no existen criterios estandarizados en los modos de producción y gestión de la información. El Observatorio provincial transfiere los datos de Salud y Policía Vial a la Agencia Nacional pero no existen actualmente protocolos y acuerdos con los municipios.

El informe preliminar asegura que: No todos los municipios cuentan con una trayectoria de experiencia en procesamiento y análisis de grandes volúmenes de datos. Se plantea la necesidad de trabajar en red con los municipios del A.M.M. para coordinar acciones diagnósticas, control y prevención.

La mayoría de los municipios plantean la necesidad de contar con más y mejores recursos para realizar controles como alcoholímetros y radares de velocidad.

No obstante los actores involucrados reconocen en su informe que las campañas de prevención vinculadas a la promoción de medidas de seguridad, como uso del cinturón y del casco, han tenido impacto positivo.

También se acuerda que la prevención en torno a la diversión nocturna requiere de un trabajo intensivo y articulado entre los municipios y la Provincia, siendo el exceso de velocidad y el consumo de alcohol los temas que más preocupan.

## **2.5. Plan federal de seguridad vial (Movilidad Segura)**

El mencionado plan se encuentra dividido en cuatro áreas de acción de la Movilidad Segura es un plan integral de seguridad vial de alcance nacional que busca no perder una vida más en hechos de tránsito.

Son cuatro las áreas de acción para implementar dicho plan: 1) Gestión estratégica de la información 2) Invertir en obras de infraestructura 3) Educar para prevenir 4) Coordinación para la ejecución.

A esto responde que el Plan federal de seguridad vial, sea identificado a partir de Movilidad Segura que propone construir para nuestro país y la

ciudadanía. Que la seguridad, sea condición para la movilidad. Que el Estado asuma la responsabilidad mayor de trabajar para con todos los actores de nuestra sociedad en la evolución hacia esta nueva visión.

Con los datos que obtienen del Observatorio de Seguridad vial, diseñan programas educativos para cada uno de los públicos. Realizan campañas de prevención en todo el país y a partir de 2018 universalizaron la licencia nacional de conducir para formar mejores conductores.

Limitaron, desde su fabricación, la velocidad máxima de los vehículos que se utilizan para el transporte de pasajeros y para el transporte de cargas. También propusieron que los vehículos utilizados para el servicio público interurbano sean fabricados con materiales que mitiguen la inflamabilidad y las altas temperaturas. Acordaron que los operadores de transporte público implementen la adopción de las normas IRAM en el plazo de 30 meses, para mejorar la seguridad de los vehículos. En la actualidad se encuentran en desarrollo la mayor parte de estas políticas públicas.

## **2.6. Luchemos por la vida (Asociación civil)**

Luchemos por la Vida es una organización no gubernamental sin fines de lucro, de bien público, cuyo propósito es prevenir los siniestros viales en nuestro país. Estos accidentes son la causa de 20 muertos por día (cerca de 7.000 al año), más de 120.000 heridos por año y grandes pérdidas materiales (estimadas en U\$S 10.000 millones por año).

Estas cifras resultan muy altas comparándolas con las de los países desarrollados, que son ocho veces más bajas (considerando la cantidad de vehículos en circulación). En 2016, 717 personas murieron en accidentes de tránsito en Argentina por cada 1.000.000 de vehículos.

Sabemos que en los países desarrollados existe un esfuerzo constante y sistemático para reducir el número de accidentes de tránsito, a través de campañas diseñadas para educar a la población y concientizar de este peligro, como también a través de leyes apropiadas.

Siguiendo este modelo, en 1990, se creó Luchemos por la Vida, como una forma de desarrollar una nueva realidad en lo que concierne a la seguridad en el tránsito en nuestro país.

Su principal interés es ayudar a modificar las actitudes, comportamientos y hábitos de los que hacen el tránsito en las calles y rutas todos los días (conductores, peatones, ciclistas, etc.), para reducir el número de personas muertas y heridas significativamente.

Se entendió que hay tres cursos principales de acción a desarrollar:

Crear conciencia en la población sobre el riesgo de los accidentes de tránsito.

Educar a toda la población para que aprendan algunos comportamientos y hábitos para proteger sus vidas, reduciendo los riesgos de sufrir un accidente.

Promover la entrada en vigor de leyes apropiadas, y su efectiva vigencia.

El área de trabajo de esta Organización es:

Medios de comunicación (Una continua campaña pública de concientización y educación por TV, radio, diarios, etc.; por más de 19 años consecutivos)

Instituciones (Actividades educativas en colegios, en todos los niveles; preescolar, primaria, secundaria, etc. Instituciones intermedias, dirección de tránsito, etc.)

Gobierno (Desarrollo de propuestas de leyes y regulaciones para ser presentadas en poder legislativo y ejecutivo)

Investigación (Análisis de las situaciones locales y extranjeras, encuestas, estadísticas, proyectos, etc.)

Luchemos por la Vida es la primera organización sin fines de lucro que se creó para trabajar por un cambio en la triste realidad de los siniestros viales en Argentina. A pesar de que no recibe ningún tipo de apoyo material de parte del gobierno y es ínfima la colaboración de empresas privadas para

actividades específicas y aunque la mayor parte de la tarea recae sobre la cooperación de voluntarios se han logrado importantes avances en el difícil objetivo propuesto. Cabe destacar, entre otros, los siguientes:

Como respuesta a los pedidos y a la grave situación, el gobierno sancionó un decreto (692/92), y posteriormente una nueva Ley Nacional de Tránsito (24.449), y la nueva Ley 26.363 y su reglamentación, estableciendo el uso obligatorio del cinturón de seguridad y de casco para motos y ciclomotores, la prohibición de llevar niños en los asientos delanteros del vehículo, los niveles máximos de tolerancia de alcohol en sangre, etc. Manifestó en su texto que están trabajando para que sea puesta en vigencia real y concreta. Que han también impreso un libro con los textos y comentarios sobre la nueva ley nacional de tránsito, para familiarizar a la gente con la ley y sus principales artículos, y por sobre todo concienciar sobre la prevención de accidentes de tránsito.

Que cuentan con un espacio en televisión y radio que les permite dar a conocer información relacionada con la prevención de accidentes de tránsito, y así están desarrollando desde 1991, una campaña masiva permanente y sistemática de prevención de siniestros viales, en la radio y televisión argentina, que se difunde en todo el país, y también en otros de Latinoamérica.

Han lanzado una revista cuatrimestral, de distribución gratuita a todos los municipios del país, llamada "Luchemos por la Vida" diseñada para promover el interés público por la seguridad en el tránsito, la prevención de estos accidentes y para también compartir información de investigaciones e iniciativas internacionales así como la situación de otros países.

Imprimen folletería, afiches, y libros educativos con temas de seguridad en el tránsito.

Colaboran con el gobierno de la ciudad de Buenos Aires, entre los años 1997 y 2008, enseñando educación vial a las personas que quieran sacar o renovar su registro de conducir, habiendo llegado a dar clases a unas 10.000 personas por mes.

Se desarrollan programas de educación vial para la enseñanza sistemática de niños y adolescentes. Nótese que en la Argentina, la educación vial no está incluida, de manera efectiva, dentro de los programas de educación de las escuelas, a pesar de que la ley establece lo contrario.

Los equipos móviles de educación vial de Luchemos por la Vida, con apoyo privado, enseñan gratuitamente a estudiantes de escuelas primarias y secundarias, habiendo participado más de 150.000 alumnos de los talleres participativos desde 1994 hasta la actualidad.

Como respuesta a su petición y envíos de información constante a los medios de comunicación, desde 1991 el tema de los accidentes de tránsito se ha comenzado a discutir en la televisión y otros medios.

Han elaborado el video "claves para una conducción segura", el cual ha sido especialmente realizado para la capacitación de todos los conductores de vehículos. Resulta su uso ideal en aquellos centros de otorgamiento de licencias en los cuales no existe personal idóneo para dar una clase semejante o como herramienta pedagógica de la actividad formativa desarrollada por el personal existente. Este video se entrega gratuitamente a aquellos centros de otorgamiento de licencias de conducir que lo solicitan, tanto en Argentina como en países de Latinoamérica.

Han elaborado la primera película de educación vial "Los cazadores de peatones", de distribución gratuita para las escuelas primarias públicas y privadas de todo el país. El film promueve la participación de los educandos y estimula su capacidad de reflexión, en torno al tema del sistema del tránsito y el comportamiento seguro de los peatones. Por medio de una simpática y divertida historia que tiene a un grupo de niños como principales protagonistas, muestra los principales comportamientos de riesgo de los peatones niños y adultos procurando despertar en los espectadores la reflexión acerca de lo que ven. Viene acompañado de una guía para la actividad didáctica en el aula. Puede ser usado en la formación y concientización de los niños, de entre 10 y 13 años, tanto dentro de la currícula escolar, como extracurricularmente.

Los premios luchemos por la vida, fueron entregados por primera vez en el año 1996, a todos los que contribuyen desde sus diferentes ámbitos y ocupaciones a promover la prevención de accidentes de tránsito y a crear una conciencia pública sobre el tema. El evento se repite cada año para el reconocimiento y estímulo de quienes día a día se suman a la tarea preventiva. A la ceremonia asisten, cada vez mayor cantidad de público, autoridades y medios de comunicación del país.

Jornadas y cursos de capacitación para la prevención de accidentes de tránsito y educación vial se dictan periódicamente para funcionarios públicos, docentes y personal de empresas.

La organización forma parte o colabora con prestigiosas organizaciones técnicas, políticas y científicas como: NU (Naciones Unidas), en la que forma parte de la red de colaboradores de las NU y de la OMS en relación a los traumatismos en el tránsito, la Sociedad Global de Seguridad Vial (GRSP por sus siglas en inglés), la Asociación Internacional para Accidentes y Medicina del Tránsito (ITMA por sus siglas en inglés), la Asociación Internacional para la Prevención de Accidentes en las Carreteras (PRI por sus siglas en francés) y la Alianza global de ONG's para la Seguridad Vial, entre otras.

La asociación brinda información, estadísticas, su revista, novedades y espacios de participación comunitaria con su página de internet, de acceso libre en toda su extensión, la cual constituye un medio de referencia obligado para aquel que necesita o desea información sobre la problemática.

Cada año el ejemplo de luchemos por la vida sirve como modelo de acción para una creciente participación ciudadana, en la cuestión habiéndose concretado, en los últimos años un fenómeno nuevo en la Argentina, la conformación de grupos a lo largo y ancho del país que se deciden a organizarse y realizar acciones directas y/o petitionar a las autoridades responsables para aumentar la seguridad vial.

Sin embargo, saben que queda mucho por hacer. Todo esto es sólo el comienzo de una actividad que ya está cambiando la realidad del tránsito en Argentina y puede llegar de esta forma a salvar miles de vidas que, año a año, se pierden en siniestros viales evitables. Quieren reducir las muertes

para alcanzar las cifras de los países desarrollados y trabajan intensamente para que lo que hoy podría parecer una utopía pero que creen que es una realidad posible y es que, algún día, si Dios quiere, nadie más muera por accidentes de tránsito en Argentina, ni en el mundo.

### **2.7. Fundación estrellas amarillas.**

Esta fundación está formada por personas interesadas en trabajar por la seguridad vial en sus localidades, municipios, comunas y provincias. Colaboran activamente de manera comprometida, solidaria, independiente, autogestionada y voluntaria. Por lo general están formados por familiares de víctimas que encuentran de esta manera un sentido de resiliencia a sus propias vidas marcadas por el profundo dolor de haber perdido un ser querido, en una situación la mayoría de las veces evitable. Si bien ésta es una característica que se da en la mayoría de los grupos, no es condición necesaria ni excluyente:

Los grupos además son los responsables de acompañar, contener y brindar el asesoramiento necesario a familiares y amigos de víctimas de accidentes de tránsito que eligen pintar una Estrella Amarilla para recordar a la víctima. La estrella amarilla funciona como símbolo característico de la campaña nacional de concientización vial estrellas amarillas, dependiente de la fundación Laura Cristina Ambrosio Battistel.

Recordar a la víctima no es la única función que poseen las estrellas, sino despertar conciencia en quien maneja y acompañantes, es un símbolo de atención, de memoria: allí ocurrió un siniestro vial.

Los grupos se encargan además de realizar acciones de prevención y concientización en sus comunidades, reflejando los valores de la Campaña y de la Fundación Laura Cristina.

Generan también la articulación necesaria con el sector público, privado y la sociedad en general, con el objetivo de disminuir la siniestralidad vial de sus municipios.

Formar parte de un grupo es un acto de compromiso humano, social y solidario para que otros no tengan que vivir tan dolorosa experiencia. Todo ciudadano que quiera tener una participación activa en el trabajo por la seguridad vial y desee asumir este compromiso puede iniciar, conformar o participar de un grupo de estrellas amarillas.

Cada uno de estos grupos, a través de sus acciones, defienden la vida, alertan a las generaciones jóvenes y buscan llamar la atención para que otras personas no pasen por la experiencia de perder a un ser querido en un siniestro vial.

Desde la fundación estrellas amarillas se cuestiona la falta de una política integral de atención a las víctimas indirectas de siniestros viales. Se propone establecer un protocolo de actuación y un equipo de abordaje para mejorar la intervención desde el momento cero de un siniestro que trascienda la atención primaria de urgencia y pueda brindar la atención secundaria (psicológica, jurídica y social). Dicho protocolo debe ir acompañado de formaciones a las fuerzas de seguridad y de equipos de abordaje profesionalizados.

En cuanto a los estudios que deberían realizarse sobre el tema, el Gobierno de la Provincia de Mendoza, opina que: Existe un déficit académico en el campo de la seguridad vial a nivel local aspecto crítico tanto para la realización de diagnósticos como para la formación de efectores públicos. Luego del análisis descriptivo y exploratorio de las acciones tomadas por el estado en la temática de la seguridad vial; en el capítulo siguiente se desarrolla las causas y consecuencias de los diferentes factores intervinientes en los siniestros viales y la puesta en escena de las políticas públicas a fin de evitar los siniestros viales.

## **CAPÍTULO III**

Siniestro Vial, Trilogía Vial y Factores de Riesgo  
Implementación de Políticas públicas en seguridad vial en la  
Provincia de Mendoza

## **Entrada en Contexto**

La evaluación de políticas públicas en prevención de la siniestralidad vial, es desde hace varios años parte constitutiva de la planificación estratégica de los países desarrollados; sin embargo, en América Latina donde Argentina no es la excepción no se visualizan procesos institucionalizados de evaluación que atraviesen las etapas de diseño e implementación de las políticas públicas. En este sentido, se vuelve crucial avanzar hacia la conformación de una cultura integral que permita dar cuenta de la efectividad de las acciones implementadas en la sociedad para modificar aquellas áreas identificadas como problemáticas. En este marco, las campañas de seguridad vial, como toda política pública, también deben ser evaluadas con el propósito de poder determinar si las mismas están logrando generar los resultados esperados, detectar los ajustes necesarios (si los hubiera) para mejorar su desempeño, y dar cuenta de una eficiente asignación y ejecución de los recursos a fin de reducir los siniestros viales con víctimas fatales.

### **3. Siniestros Viales.**

Por recomendación de la ANSV hay que poner en conocimiento de toda la sociedad que los daños provocados en el tránsito no son accidentes y que la palabra más adecuada es siniestro vial.

Entre los teóricos de la seguridad vial existe un acuerdo en relación a que deberá desterrarse de este campo disciplinario el vocablo accidente. La principal razón de ello es “la connotación de imprevisibilidad y aleatoriedad implícita en el término, lo cual se asocia con sucesos totalmente impredecibles, vale decir que su semántica ha dejado de coincidir con el concepto actual, pero el problema parecería consistir en encontrar términos que lo sustituyan.

Se entiende por accidente a un suceso que ocurre de manera imprevista y altera el orden normal de algo. Es un suceso eventual causado por la acción involuntaria o negligente que termina en daño para los bienes o las personas.

Berardo, lo define como..."Accidente de tránsito es aquel suceso o sucesos encadenados en el que se encuentra involucrado uno o más vehículos en movimiento, que ocurre en la vía pública, ocasionando daño a las cosas y/o lesiones o muerte a las personas..." (Berardo, 2004)

Según la Organización Mundial de la Salud, ocupada del tema, en su informe mundial sobre los siniestros viales, afirma que en el mundo mueren más de 3.000 personas por día, y que los siniestros tienen diferentes escalas de gravedad, siendo los más perjudiciales aquellos en donde hay muerte de personas, disminuyendo ésta de acuerdo al grado de lesión que presenten las víctimas hasta aquellos que solo producen daños materiales en los vehículos involucrados Para este organismo los costos superan los treinta mil millones de dólares al año en América Latina . (Fuente: Pag. Oficial OMS <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/> consultado 10/12/2019 ).

Nuestra provincia no escapa a este problema ya que conforme distintas publicaciones como por ejemplo el programa provisional de prevención de accidentes destaca que en la provincia de Mendoza, mueren en promedio 330 persona por año como consecuencia de lesiones sufridas por accidentes de tránsito en los últimos 7 años.

Según la Disposición 280/2010 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se define al accidente de tránsito de la siguiente manera..."Es un hecho no deseado ocurrido en la vía pública (camino, calle, avenida, ruta, autovía o autopista) en el que participa al menos un vehículo en movimiento. Solemos referirnos al siniestro vial como un accidente de tránsito, pero recuerde que si pudo evitarse no es un accidente...."

Según el concepto más corriente, el accidente refiere a un suceso imprevisto, impensado, desgraciado, que altera la marcha normal de las cosas. Se denomina accidente a la cadena de eventos y circunstancia que lleva a la

ocurrencia de una lesión o la muerte de una persona. La palabra accidente se utiliza para describir el error humano.

La misma disposición 280/2010 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, afirma que las Naciones Unidas definen este tipo de hecho como..."Un hecho accidental ocurrido u originado en una vía abierta al tránsito público por el cual una o más personas han resultado muertas o heridas y en el que por lo menos un vehículo en movimiento estaba involucrado.(Disposición 280/10) Estos accidentes incluyen por tanto las colisiones entre vehículos, entre vehículos y peatones, y entre vehículos y animales u obstáculos fijos y aquellos en los que estuviera involucrado un vehículo solo, y no otros usuarios de la carretera".

### **3.1. Causas de los siniestros viales.**

Antes de abordar el tema de las causas es necesario distinguir este concepto de los factores de riesgo y la recurrencia de los siniestros viales.

La recurrencia está constituida en primer lugar por los sitios en donde los siniestros viales son más repetitivos, por ejemplo rutas o calles en zonas urbanas. Por otro lado la recurrencia también acompaña ciertas circunstancias sobre las cuales los accidentes ocurren con mayor frecuencia por ejemplo vuelcos, etc.

Es decir la recurrencia es la acción de volver a ocurrir un siniestro vial bajo circunstancias o lugares que se repiten con cierta frecuencia o de manera reiterativa, pero que por si no constituyen ni las causas ni los factores de riesgo, sino que implica la frecuencia con que el hecho sucede: "Puntos negros" por ejemplo.

En tanto un factores de riesgo son una condición presente en la vía, el vehículo o el ambiente o una acción de las personas que generan un peligro, es decir una posibilidad de que el accidente ocurra y pueden actuar de manera individual (como la edad o el clima) o de manera conjunta, como por ejemplo la velocidad y la inexperiencia o el alcohol y la velocidad.

Los factores de riesgo por lo tanto se encuentran presentes en mayor o menor medida en casi todos los actos de la conducción, ocurra o no un

accidente e implican una circunstancia que predispone a que el mismo suceda, originando una situación que es potencialmente peligrosa y por lo tanto pueden tomarse acciones para prevenir, pronosticar o prever el hecho antes de que se produzca.

Por lo general, tanto en el entendimiento popular y con frecuencia también en el estudio de los accidentes de tránsito suelen confundirse las causas que le dieron origen al mismo con los factores de riesgo y la recurrencia.

Las “causas” de los siniestros viales con frecuencia son reducidas a los factores de riesgo. Por lo tanto las causas de los siniestros son “hecho o circunstancia” que determina que el mismo se haga presente y sin el cual el mismo no se habría producido.

La velocidad por lo general es tenido como causa de un siniestro vial, cuando en realidad, la mayor velocidad de un vehículo aumenta el riesgo y en caso de producirse un choque aumenta la gravedad del daño y las lesiones en caso de colisión, pero las causas que dieron origen al mismo pueden deberse a la imprudencia o la impericia, por ejemplo la falta de idoneidad del conductor para dominar el vehículo o la imposibilidad física de evitar una colisión por no poder frenar a tiempo. Es obvio que la velocidad es un factor de riesgo, pero no la causa. Está comprobado que al aumentar la velocidad media de circulación, aumenta la gravedad de los siniestros viales, mientras que no parece variar la frecuencia de ellos. Por el contrario la probabilidad que tiene un vehículo de involucrarse en un accidente crece rápidamente al aumentar el valor absoluto de la diferencia entre su velocidad y la velocidad media del tránsito.

Por ejemplo, un vehículo que circula a velocidad excesiva, con cubiertas desgastadas y sobre pavimento mojado; sufre un siniestro vial. De su análisis podría surgir que algunos de estos tres factores fue la causa; mientras que si realizamos un examen más profundo de la situación podríamos llegar a determinar que la causa fue la aparición de un imprevisto que el conductor no pudo sortear.

La diferencia de velocidad sí parece tener influencia en la producción de un siniestro vial. Pero las causas entonces deben buscarse en otro parámetro

que no sea la velocidad propiamente dicha. Es obvio que el estado de la calzada, las cubiertas y la velocidad fueron factores que incrementan la posibilidad de la colisión, pero no el origen directo de la colisión, por lo tanto éstos son factores de riesgo.

Variaciones en cualquiera de estos tres elementos (velocidad, calzada y cubiertas) podría haber ayudado a evitar la colisión, pero no constituyen el factor etiológico o causal.

Según el concepto de Aristóteles, respecto a las causas, considera a la “causa eficiente” como aquello que “produce una cosa”. Es decir entendemos por causa del siniestro vial aquella circunstancia que lo origina y sin la cual el siniestro no hubiera ocurrido, aun cuando existieran diversos factores de riesgo presentes. O sea, un vehículo puede circular con cubiertas deficientes, a alta velocidad y conducido por una persona inexperta (factores de riesgo) y aún así no involucrarse en un choque si no existe ninguna causa desencadenante que lo origine.

Se entiende por causa a las circunstancias que originan el accidente de tránsito como factor desencadenante sin el cual el accidente no hubiera ocurrido.

De acuerdo al enunciado de Aristóteles, dado A sucede B, y sin esa condición B no hubiera sucedido. Esto coincide con la idea de causalidad que implica la necesidad de una relación entre una causa y un efecto. La causalidad está regida por un principio, que afirma que “todo tiene una causa” y que, en condiciones idénticas, “las mismas causas originan los mismos efectos”.

Vemos que por ejemplo la velocidad, no siempre produce los mismos efectos. Mucha gente circula a gran velocidad y no sufre siniestros viales. Lo mismo podríamos afirmar de la lluvia o la nieve por ejemplo.

Por lo tanto las causas están constituidas por los agentes responsables del siniestro, y pueden ser tan diversas que son muy difíciles de conocer, como por ejemplo que un conductor se quede dormido, que se le caiga el cigarrillo sobre la falda, que se distraiga unos segundos mirando el entorno y no la vía,

la aparición repentina de un obstáculo, etc., siendo mucho más fáciles de hallar las causas debidas a la vía y al vehículo, como por ejemplo un reventón de un neumático, una curva muy cerrada o la caída de un árbol en la calzada.

Para determinar las causas, por lo general se debe recurrir a un perito especializado en accidentología que investiga los momentos previos a la colisión.

Existen por lo tanto muchas dificultades para encontrar las causas reales (causa eficiente) de la producción de un accidente de tránsito, dado que ésta la mayoría de las veces no deja vestigios comprobables, ni siquiera para los peritos, como otro tipo de evidencias físicas. Sintonizar la radio, buscar algo en la guantera, tratar de ahuyentar un insecto en el habitáculo, distracciones visuales, quedarse dormido, pueden ser la causa de un siniestro vial, y por lo general estos factores son reducidos a la fórmula de la impericia, la imprudencia o la mala fortuna.

Cuando hablamos de la velocidad o el consumo de alcohol nos estamos refiriendo más bien a los factores de riesgo (aumentan la probabilidad) y no a las causas propiamente dichas ya que los siniestros viales pueden tener origen en tantas circunstancias como variaciones tiene el propio comportamiento humano.

### **3.2. Factores de riesgo.**

Entendemos por factor de riesgo todo aquel elemento, fenómeno, condición, circunstancia o acción humana que incrementa la probabilidad de ocurrencia de un siniestro vial. Estos factores suelen englobarse en los tres elementos generales implicados en toda situación de tráfico: el vehículo, la vía y su entorno, y el propio conductor.

El resultado de un siniestro determinado puede ser percibido por el conductor como azaroso o impredecible debido a su complejidad, pero un estudio científico y sistemático del proceso nos permite identificar los distintos factores que están en la base de los accidentes, permitiéndonos comprenderlos, predecirse y en consecuencia, prevenirlos.

Los distintos factores implicados en la accidentología vial tienen un peso diferencial en función de las condiciones concretas ante las que nos hallemos, es decir, para un determinado siniestro vial habrá algunos factores más importantes que otros

En el momento de un siniestro vial hay que tener en cuenta la relación de tres factores:

Humano: donde conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, adelantar en lugares prohibidos, conducir a exceso de velocidad, pueden provocar un siniestro vial.

Mecánico: que el vehículo tenga alguna avería, que no responda adecuadamente o la falta de mantenimiento del mismo.

Ambientales: la lluvia, la niebla, una deficiente iluminación, el estado de las carreteras, señalizaciones incorrectas pueden influir para ocasionar un siniestro.

Sin embargo, no todos estos factores tienen la misma importancia en la causa de los siniestros viales, ya que a pesar de los fallos técnicos del vehículo y los derivados de factores ambientales, el factor humano es el responsable del 70% ó 90% de los siniestros viales.

La “posibilidad” de un siniestro siempre existe, independientemente de los factores de riesgo, ya que una persona puede verse involucrada en un siniestro incluso por circunstancias que le son ajenas (un vehículo que es embestido desde atrás), por lo tanto la posibilidad del siniestro es algo que siempre estará presente en la circulación vial.

Los factores de riesgo como por ejemplo falta de señalización frente a un peligro, una vía inadecuada, la intensidad del tránsito, circular sin luces, alcoholizado, con sueño, la edad, aumentan la probabilidad de que una persona se involucre en un siniestro vial o contribuye a agravar sus consecuencias como la velocidad por ejemplo, no usar cinturón o casco.

Estos factores de riesgo coinciden además con la trilogía accidentológica, ya que hay factores vinculados a la vía, al vehículo y al hombre y dentro de los factores de riesgo humanos hay que diferenciar los “factores pronóstico” de los “marcadores de riesgo”.

Los primeros (factores pronóstico) son aquellos que incrementan la probabilidad de un siniestro, pero pueden ser controlados por los conductores y los usuarios de la vía pública (el consumo de alcohol, la imprudencia, la falta de atención, por ejemplo). Es un determinante que puede ser modificado por alguna forma de intervención, logrando disminuir la probabilidad de la ocurrencia de un evento.

Mientras que los marcadores de riesgo no pueden ser modificados por los usuarios como son el día, la hora, el sexo y la edad por ejemplo, la presencia de alguna enfermedad.

Los factores de riesgo pueden tipificarse y clasificarse; por ser ingredientes que favorecen los siniestros viales, ya sean factores personales, del ambiente, de la vía, del vehículo, etc., y que están presentes en cada situación de riesgo (aunque no se produzca un siniestro).

La mayoría de los siniestros viales tiene un origen multicausal y a mayor número de factores de riesgo, mayor probabilidad de accidentes, pero la relación no es aditiva, sino que se multiplica; es decir, cada factor de riesgo potencia el efecto de los otros.

Nosotros asumimos que el alcohol, la velocidad, la inexperiencia y la noche pueden ser cada uno de ellos en distinto porcentaje factores de riesgo, pero si todos ellos coinciden circunstancialmente, las probabilidades de sufrir un siniestro vial no es la resultante de la suma de esos porcentajes, de modo tal que nos permitan hacer un cálculo proporcional, sino que el aumento de probabilidades crece en forma potencial.

### **3.3. La trilogía accidentológica.**

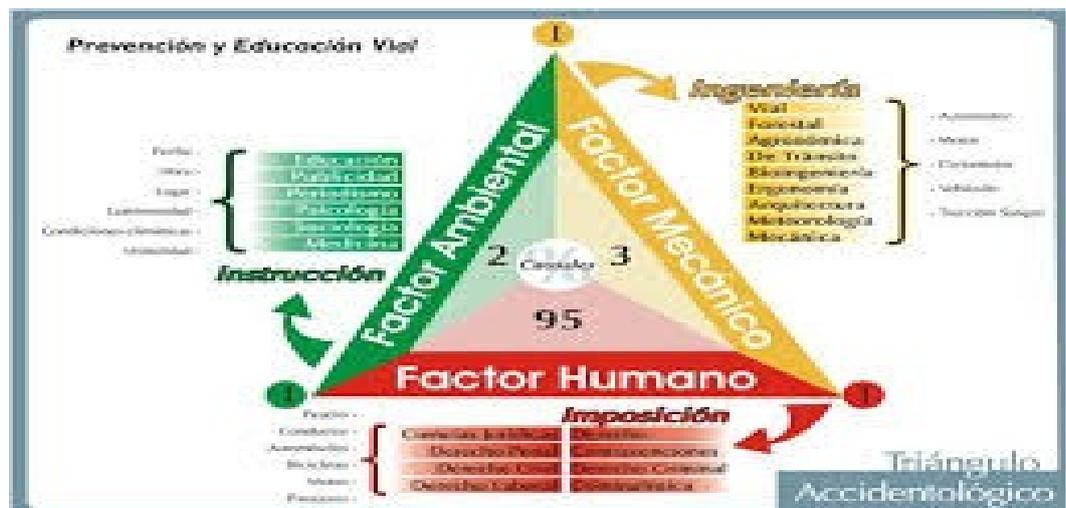
En materia de accidentología vial se considera que existen tres factores que intervienen como agentes causales de siniestros viales, los cuales se

conjugan para configurar el sistema del tránsito y está compuesto por “El hombre”, “La vía” y “El vehículo”.

Estos tres elementos conocidos como la trilogía del accidente o trilogía accidentalológica tienen diferente incidencia en la producción de siniestros viales, siendo usualmente considerado el hombre como el que más afecta las determinantes de los factores de riesgo, por cuanto la presencia de un vehículo en la vía pública y su interacción está siempre bajo el dominio de una persona que lo pone en movimiento y es frecuentemente el causante de accidentes.

En tanto los factores vía y vehículo tienen una menor influencia en la producción de siniestros, por cuanto aun cuando presenten deficiencias, es el hombre el responsable de considerar los infortunios que éstos pudieren acarrear, sea con una conducción atenta al entorno, sea mediante los controles sobre los dispositivos de seguridad del vehículo que maneja.

Imagen Nro. 03. Tres elementos básicos de la seguridad vial.



Fuente : Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Disponible en: <https://www.mendoza.gov.ar/seguridad/> (consultada 03/03/2020)

Esta Imagen permite a su vez cuantificar cuál es el grado de influencia de cada uno de los factores intervinientes en la siniestralidad vial, como así hacia dónde orientar el estudio de las causas de los mismos.

Esto último (las causas del accidente) es lo que permite establecer cuáles son los errores que se cometieron antes, durante y después del accidente y a qué elemento de la trilogía accidentológica son atribuibles los mismos.

Los factores de riesgo en cambio, son las circunstancias que propician la ocurrencia de un evento, es decir aquellas variables (de cualquiera de los elementos de la trilogía) que facilitan que un accidente se produzca y que en otras circunstancias no se daría. Son las variables que en forma repetitiva conducen a que a la postre se produzca un accidente y son independientes de sus causas.

Por ejemplo, un factor de riesgo, relacionado al elemento humano, puede ser la edad, pero la edad no es la causa del accidente, sino que es un factor que contribuye a que en determinadas circunstancias las personas sean más propensas a verse involucradas en uno de ellos. En el caso del ambiente y la vía, las condiciones climáticas como la lluvia puede ser un factor de riesgo, mientras que la causa en un accidente de éstos será la impericia, por ejemplo.

Sin embargo la mayoría de la doctrina considera que aun cuando puede haber factores ambientales, mecánicos, circunstanciales, el hombre siempre es el responsable de velar por la seguridad y las condiciones de los primeros, adecuando en todo momento la conducción de un vehículo a las circunstancias que lo hagan menos peligroso, debiendo evitar la producción de accidentes empeñando en la tarea de conducir el máximo de atención y prudencia.

Así lo determina la Ley 9.024 en su artículo 42º inc. B al señalar que: "...En la vía pública, circular con cuidado y prevención conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito..."

Según (Frigerio, 2009) "el término Accidentología comprende la unión de dos vocablos: "Accidente", derivado del latín "Ad-cado" (Ad: a, al, hacia y Cado: Cadere, caer, caída) y "Logía", derivado del griego "Logos" (discurso, estudio, tratado). Y es la disciplina que estudia las causas y efectos de los accidentes, se encarga de su investigación y propone las medidas adecuadas para evitarlos o atenuarlos". Según el autor el vocablo fue utilizado en el año 1940

en los Estados Unidos por la Cámara de Senadores y en 1947 en un seminario realizado en Holanda por médicos y juristas de diecisiete delegaciones europeas y americanas.

Respecto a la accidentología vial según el Lic. Héctor R. Juan en su libro *Introducción a la Criminalística* la define como "...la Especialidad de Criminalística cuya finalidad involucra el estudio referido a la participación y protagonismo de todos los vehículos automotores que estén vinculados a los momentos inmediatos, mediatos y posteriores al siniestro vial acontecido". (Hector, 2004)

El Dr. Aparicio expresa..."Disciplina de la ciencia Criminalística, que aplica los conocimientos y ciencias forenses, a fin de descubrir las circunstancias en que se desarrolla un hecho de accidente de tránsito, en una vía de uso público, las causas que interfirieron y las consecuencias del mismo..." (Aparicio Izquierdo f.2002)

Vemos que los accidentes, si bien aparecen como hechos aislados e inesperados, no son hechos librados al azar e imposibles de evitar. El conocimiento de aquellos factores que confluyen para que éstos ocurran, nos permitiría trabajar sobre ellos para cambiarlos cuanto sea posible y así disminuir la posibilidad de ocurrencia o por lo menos disminuir sus consecuencias sobre las personas y las cosas. En otras palabras, disminuir el riesgo.

### **3.4 Implementación de las políticas públicas en seguridad vial en la Provincia de Mendoza.**

En la provincia de Mendoza, las políticas públicas de seguridad vial se están implementando a través de la policía vial, y de las diferentes policías de Tránsito de los municipios, los cuales a través de la prevención y los controles viales tratan de disminuir la siniestralidad vial en el territorio provincial.

Los siniestros viales que ocurren en Mendoza, constituyen un problema que merece superior interés y consideración en la agenda pública de la seguridad, de modo que su abordaje requiere un análisis integral de los factores de riesgo asociados con dicho problema y el diseño de una política

que incluya la totalidad de posibles acciones de modo de alcanzar resultados eficientes y eficaces.

Si bien es cierto el tránsito vehicular, es una situación que involucra una serie de actores del Estado como: vialidad nacional, vialidad provincial, municipalidades, dirección de vías y medios de transporte, concierne también a organizaciones privadas y ONGs como por ejemplo las Asociaciones Civiles, Escuelas de Conductores, Compañías de Seguros, Fundaciones, etc., y fundamentalmente a los Particulares que hacen uso de la vía del tránsito; sin embargo no es menos cierto que las Policías Viales tiene un papel inobjetable y preponderante en la regulación y control sobre los usuarios de la vía pública.

### **3.5. Institución de aplicación: Policía vial de la Provincia de Mendoza.**

El 09 de Enero de 1953, a través de la Ley 2145, fue creada la división tránsito de la Provincia de Mendoza, el 07 de Enero de 1963, mediante la resolución N° 10804, firmada por el entonces jefe de policía, coronel retirado Mario Godoy Guevara, se crea el cuerpo de patrulleros de la policía de Mendoza, que dependía de la dirección de tránsito.

Con la reforma policial del año 1999, entra en vigencia la ley provincial 6722/99, la que cambia la denominación de dirección tránsito por la de policía vial, la que depende directamente de la dirección de seguridad vial del ministerio de seguridad. En el Artículo 35° de la Ley 6722/99, se establece las funciones esenciales de la Policía Vial, siendo las siguientes:

- Velar por la integridad psicofísica de las personas que circulen en las rutas y caminos provinciales y nacionales en todo el territorio de la Provincia.
- Colaborar en la asistencia sanitaria y de primeros auxilios, en caso de accidentes o siniestros de cualquier tipo en el ámbito de competencia.
- Colaborar con los organismos competentes en la elaboración de

Disposiciones sobre regulación del tránsito público, aconsejando la adopción de dispositivos de seguridad.

. Regular el tránsito público y aplicar las normas que lo rijan dentro de su competencia territorial de conformidad con las leyes de tránsito y adoptando medidas transitorias con relación al mismo cuando circunstancias de orden y seguridad pública lo requieran.

- Proponer y colaborar en la implementación de planes de educación vial.
- Disponer todas aquellas medidas que contribuyan a un mejor cumplimiento de la función de seguridad vial, conforme con las normas legales vigentes.

### **3.5.1. Medidas operativas para evitar siniestros viales.**

Los siniestros viales han sufrido un aumento considerable en los últimos años, y debido a gran cantidad de hechos que se producen en todo el mundo, están catalogados como una de las principales causas de muertes, ubicándose en uno de los principales puestos junto con otras catástrofes en masa y con proyecciones de aumento para los próximos decenios. Mendoza no está ajena a esta realidad, con un incremento alarmante de los siniestros viales con resultados fatales.

La labor operativa que se realiza a través de la policía vial consiste en minimizar los índices de siniestralidad en la vía pública para reducir lo más posible las consecuencias humanas y materiales en vistas de obtener una disminución de los siniestros.

Los siniestros viales en Mendoza, representan un problema de gran magnitud, y que sin dudas requiere de un esfuerzo conjunto entre policía y otros organismos responsables de la circulación vial en la provincia.

También es necesario un elevado grado de implicancia de la ciudadanía, en su carácter de usuarios de la vía pública y principales afectados por este flagelo. Es la propia sociedad la que debe considerar las repercusiones humanas y económicas que el problema significa para sus miembros y actuar en consecuencia.

Con el fin de minimizar el costo económico-social que significan los problemas del tránsito, la policía vial realiza operativos en todo el territorio

Provincial con una gama de propuestas que tienen por fin propender a la seguridad vial, mediante:

Operativos de tránsito en rutas y caminos provinciales.

Reforzamiento e implementación de puestos de control del tránsito mediante el estudio de las zonas rojas o conflictivas que determinen un mayor control del uso de la vía pública y de las conductas transgresoras de las normas viales.

Estudios de diagnóstico de la situación actual, lo que arroja claras posibilidades de conocer los factores de riesgo y puntos negros asociados a los siniestros viales evitables.

Pedidos de mejoras de las infraestructuras de la vía pública, estudios sobre optimización de la señalización, hasta las medidas propicias para un mejor y más completo control sobre el uso de la vía pública, la velocidad y el comportamiento del conductor.

Apoyo e Interacción con ONG. con el objetivo común de reducción de los siniestros viales (Estrellas Amarillas por ejemplo)

Medidas y operativos de educación vial, con proposiciones de campañas masivas, escolares, capacitación y aprendizaje, tendientes a modificar la conducta de los conductores y peatones.

En la Provincia de Mendoza, se sancionó la Ley 9.024 y su Decreto Reglamentario 326/18, como una necesidad de lograr seguridad en el tránsito y la disminución de daños a personas y bienes; dar fluidez al tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación y con especial hincapié en educar y capacitar para el correcto uso de la vía pública.

En consecuencia los programas operativos aplicados y aplicables en materia de seguridad vial comprenden:

El control del tránsito de personas y de vehículos, verificando la aplicación y el cumplimiento de la Ley;

La realización de las acciones tendientes a preservar la seguridad vial;

Prevenir las infracciones a las normas de tránsito y adoptar disposiciones transitorias referidas al tránsito de personas y vehículos, cuando circunstancias de orden o de seguridad pública lo requieran.

Desarrollar campañas de educación vial que permitan capacitar a la población para el correcto uso de la vía pública.

Operativos viales diarios sobre puntos estratégicos y controles de alcoholemia y velocidad.

Imagen Nro 4 Policía Vial Gran Mendoza en Maniobras operativas en Acceso Este



Fuente : Jefatura Vial Gran Mendoza imagen propia 03-05-2020

En general la labor operativa de la policía vial se centra principalmente en la prevención y represión a través de las actas viales y se complementa con otras acciones de índole operativa tendientes a mantener el control y regulación del tránsito en la Provincia, como así la intervención en eventos de gran envergadura y connotación que supera la capacidad operativa de los municipios.

Por otra parte los municipios, a medida que integran a sus labores la actividad operativa vial están comenzando a realizar medidas de distinta índole tendientes al control y regulación del tránsito, pero que no obstante los esfuerzos realizados hasta el presente algunos de ellos poseen una capacidad

limitada de recursos para llevar a cabo operativos de manera sostenida y permanente en sus respectivas jurisdicciones.

A continuación procederemos a la realización del trabajo de campo de la presente Tesina.

## **CAPÍTULO IV**

### **TRABAJO DE CAMPO**

#### **4. Políticas Públicas en materia de Seguridad Vial y su incidencia en la siniestralidad vial con víctimas fatales en el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza.**

##### **Entrada en contexto**

Con la realización de los tres capítulos anteriores logramos poner en contexto mediante diversas técnicas de recopilación documental como así información brindada sobre el tema de distintos autores sobre la gravedad de la situación estudiada como así la dimensión que tiene en la actualidad el problema del tránsito en nuestro país, provincia y A.M.M. estudiada en la presente tesina, por lo que con la finalidad de aceptar o rechazar nuestra hipótesis de investigación y cumplir con los objetivos general y específico de la presente es que a continuación se realiza nuestro trabajo de campo.

En este apartado investigamos si las Políticas Públicas en materia de Seguridad Vial han tenido incidencia en la siniestralidad vial con víctimas fatales en el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza compuesto por los departamentos de Ciudad, Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Lujan de Cuyo y Maipú, durante el período 2016-2019.

Para ello recopilamos información proveniente de las estadísticas del observatorio vial de la Dirección de Seguridad Vial de la Provincia de Mendoza para la obtención de los datos secundarios, seguidamente se procedimos mediante encuestas dirigidas a usuarios de la vía pública comprendidos entre los 18 y 60 años de edad de forma aleatoria y mediante un método o sistema de muestreo por conglomerados para obtener una muestra representativa del

problema de investigación mediante las distintas variables que consideramos necesarias de ser consultadas y luego estos datos fueron analizados estadísticamente lo que nos permitió arribar a conclusiones sobre el objetivo general de investigación.

Este estudio busca evaluar si las Políticas Públicas implementadas durante los años 2016 a 2019 han logrado los objetivos planteados oportunamente y en base a ello realizar los ajustes o correcciones en cuanto a medidas de prevención en el sistema vial que junto con otras estrategias encaminadas a perfeccionar la forma de conducción darán como resultado la disminución de la mortalidad por siniestros viales.

#### **4.1. Desarrollo metodológico**

La metodología empleada en la presente investigación es de enfoque cuantitativo y cualitativo de carácter descriptivo y del tipo retrospectiva.

El propósito de la investigación fue:

Políticas Públicas en materia de Seguridad Vial y su incidencia en la siniestralidad vial con víctimas fatales en el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza.

Los datos para este estudio fueron obtenidos de dos fuentes:

Fuente datos secundarios: se recopilaron los datos proporcionados por el Observatorio vial de la Dirección de seguridad vial, dependiente del Ministerio de Seguridad, los cuales fueron analizados estadísticamente por los tesisistas cuyos resultados se exponen a posterior.

Fuente datos primaria: Se realizó una encuesta con un cuestionario dirigido a obtener datos concordantes con el objetivo de la investigación, para lo cual se seleccionaron de manera aleatoria treinta personas con domicilio en el A.M.M. con residencia en los departamentos afectados por la investigación en los que mediante el método de saturación se obtuvieron datos representativos necesarios. Además se realizó una entrevista semiestructurada a referentes técnicos del área vial que fueron seleccionados por su conocimiento y dominio del tema, con un cuestionario de preguntas

orientadas a obtener información que revele datos sobre el tema de investigación, los resultados de la entrevista y encuestas se analizarán a continuación.

Seguidamente se procedió al análisis de datos secundarios para obtener información numérica de la cantidad de siniestros viales con fallecidos, factores de riesgo y las circunstancias que los producen. Acto seguido se procedió al análisis cuantitativo de las encuestas transformando las respuestas en información estadística, la cual se grafica mediante tablas y gráficos. Finalmente se realizó un análisis cualitativo de las entrevistas a fin de obtener información relevante de las políticas públicas y la percepción de los entrevistados.

#### **4.1.1. Datos secundarios**

Como dato secundarios presentamos una estadística sobre siniestros viales con víctimas fatales en el A.M.M., correspondientes a los años 2016, 2017, 2018 y 2019. Estas estadísticas fueron provistas por el Observatorio vial, dependiente de la Dirección de Seguridad vial del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza, las que podemos observar en el Anexo II, de página 160 a página 173. Cabe destacar la importancia y relevancia que poseen los datos antes mencionados ya que se trata de información oficial que retrata de manera fidedigna la cantidad de víctimas fatales que se registran en el Área Metropolitana de Mendoza y de vital importancia para el cumplimiento de los objetivos de la presente tesis.

A continuación iniciaremos el análisis de las estadísticas por siniestros viales con víctimas fatales en el A.M.M, de los años 2016, 2017, 2018 y 2018.

##### **4.1.1.1 Datos Oficiales del Observatorio de Seguridad Vial de Mendoza.**

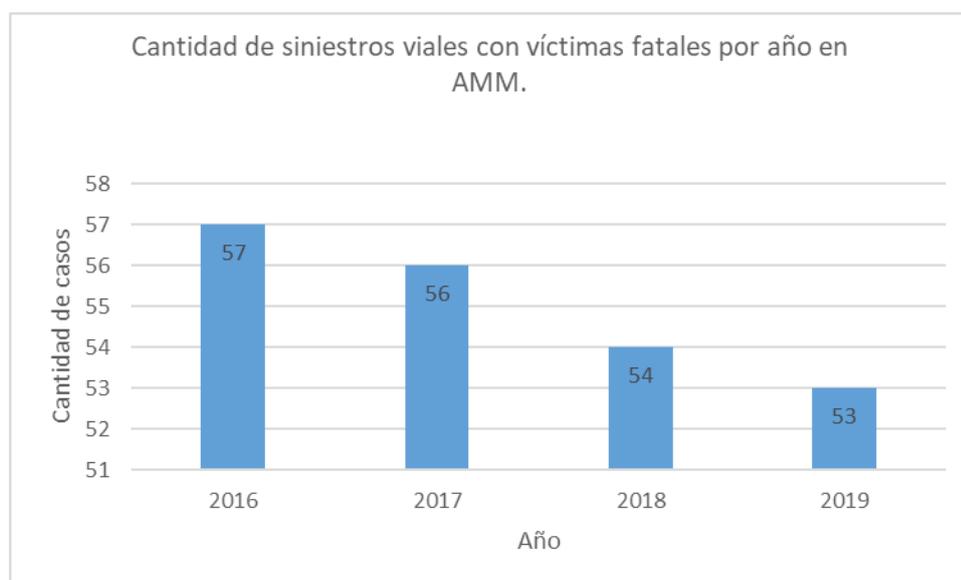
Se tomaron para este estudio datos oficiales aportados por el observatorio vial de los siniestros viales con víctimas fatales en el lugar del hecho, ocurridos durante los años 2016, 2017, 2018 y 2019 en el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza, los que estuvieron constituida por:

Tabla Nro. 1

**Cantidad de siniestros viales con víctimas fatales por año en A.M.M.**

<b>Año</b>	<b>Cantidad de casos</b>	<b>%</b>
<b>2016</b>	57	25,91
<b>2017</b>	56	25,45
<b>2018</b>	54	24,55
<b>2019</b>	53	24,09
<b>Total</b>	220	100

Gráfico Nro. 01. Cantidad de siniestros viales con víctimas fatales por año.



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

En el cuadro y gráficos anteriores se puede observar que desde el 2016, donde se registró el 25,91 % de los siniestros viales con víctimas fatales se ha producido un leve descenso registrándose en el 2019 el 24,09% del total de siniestros viales con fallecidos por año en el Área Metropolitana de Mendoza.

#### 4.1.1.2 Cantidad de víctimas fatales en siniestros viales por año:

Tabla Nro. 2

Víctimas fatales en siniestros viales en A.M.M.

<b>Año</b>	<b>Cantidad de casos</b>	<b>%</b>
<b>2016</b>	61	27
<b>2017</b>	60	26
<b>2018</b>	56	24
<b>2019</b>	54	23
<b>Total</b>	231	100%

Gráfico Nro. 02. Víctimas fatales en siniestros viales en A.M.M..



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

Observamos desde el año 2016 una tendencia a la disminución los siniestros viales con víctimas fatales en el A.M.M.

#### 4.1.1.3. Cantidad de siniestros viales con víctimas fatales por mes:

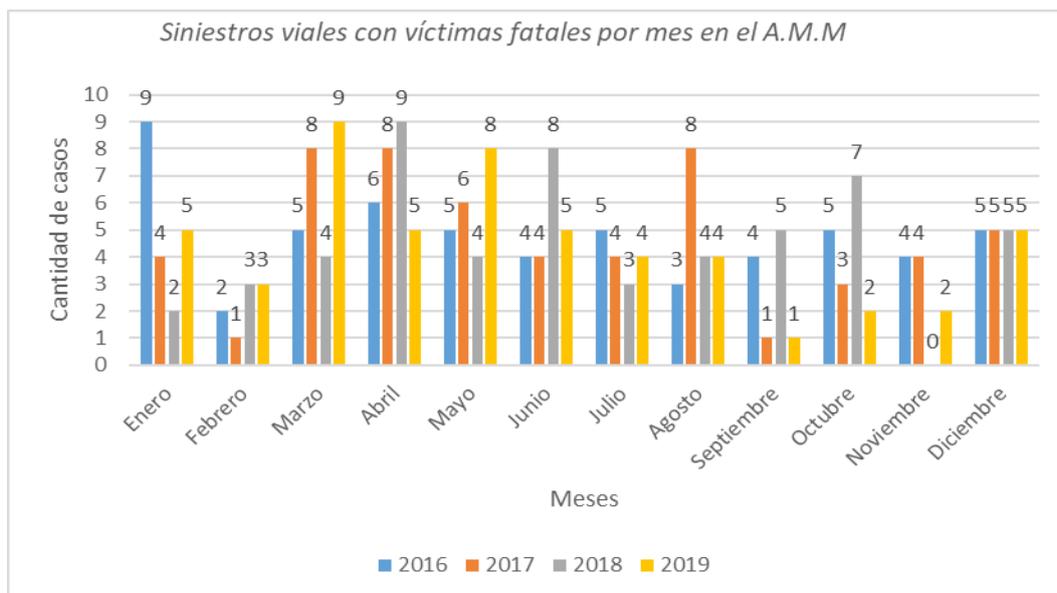
Tabla Nro. 3

**Siniestros viales con víctimas fatales por mes en el A.M.M, según el mes de ocurrencia**

Mes	2016	2017	2018	2019	Total mes	%
Enero	9	4	2	5	20	9,09
Febrero	2	1	3	3	9	4,09
Marzo	5	8	4	9	26	11,8
Abril	6	8	9	5	28	12,73
Mayo	5	6	4	8	23	10,45
Junio	4	4	8	5	21	9,55

<b>Julio</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>7,27</b>
<b>Agosto</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>8,64</b>
<b>Septiembre</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>5,00</b>
<b>Octubre</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>7,73</b>
<b>Noviembre</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>4,55</b>
<b>Diciembre</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>9</b>
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>56</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>220</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 03. Siniestros viales con víctimas fatales por mes en el A.M.M..



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

En el gráfico anterior se puede observar que los meses con mayor incidencia de siniestros viales son los meses de Abril y Marzo, en tanto los meses de Enero, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre, registraron una menor incidencia de siniestros viales, siendo Febrero el mes que menos siniestros viales se registran.

**4.1.1.4. Cantidad de Víctimas fatales por mes:**

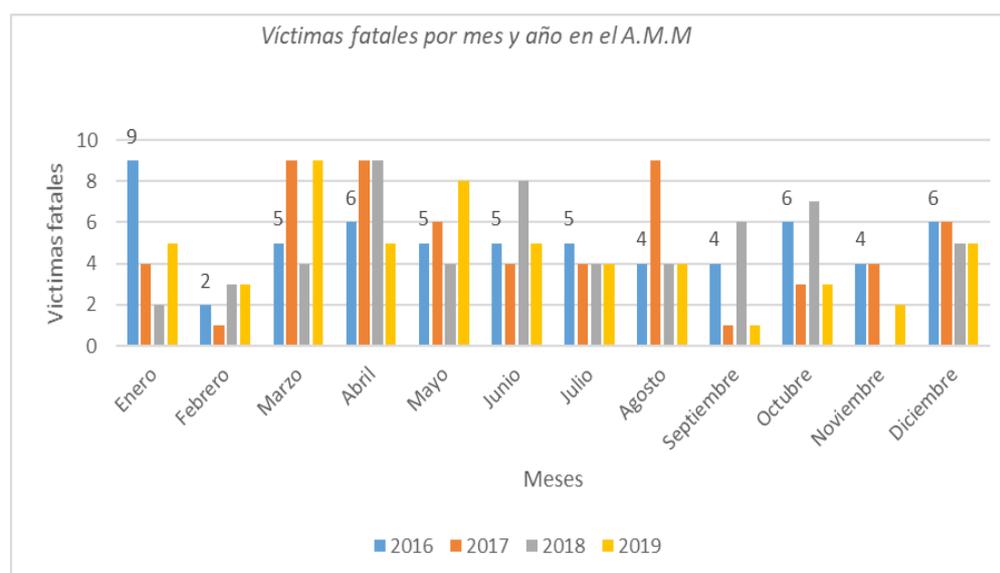
La cantidad de víctimas fatales por mes también sufrió fluctuaciones conforme el siguiente cuadro ilustrativo:

Tabla Nro. 4

### Víctimas fatales por mes y año en el A.M.M.

Mes	2016	2017	2018	2019	Total	%
Enero	9	4	2	5	20	8,66
Febrero	2	1	3	3	9	3,90
Marzo	5	9	4	9	27	11,6
Abril	6	9	9	5	29	12,5
Mayo	5	6	4	8	23	9,96
Junio	5	4	8	5	22	9,52
Julio	5	4	4	4	17	7,36
Agosto	4	9	4	4	21	9,09
Septiembre	4	1	6	1	12	5,19
Octubre	6	3	7	3	19	8,23
Noviembre	4	4	0	2	10	4,33
Diciembre	6	6	5	5	22	10
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>60</b>	<b>56</b>	<b>54</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 04. Víctimas fatales por mes y año en A.M.M..



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

Al igual que en el caso anterior los meses con mayor incidencia de accidentes fatales son los meses de Abril, Marzo, Mayo, Junio y Diciembre, siendo el mes de Febrero el que menos víctimas fatales en siniestros viales registro, siendo el 3,90% del total.

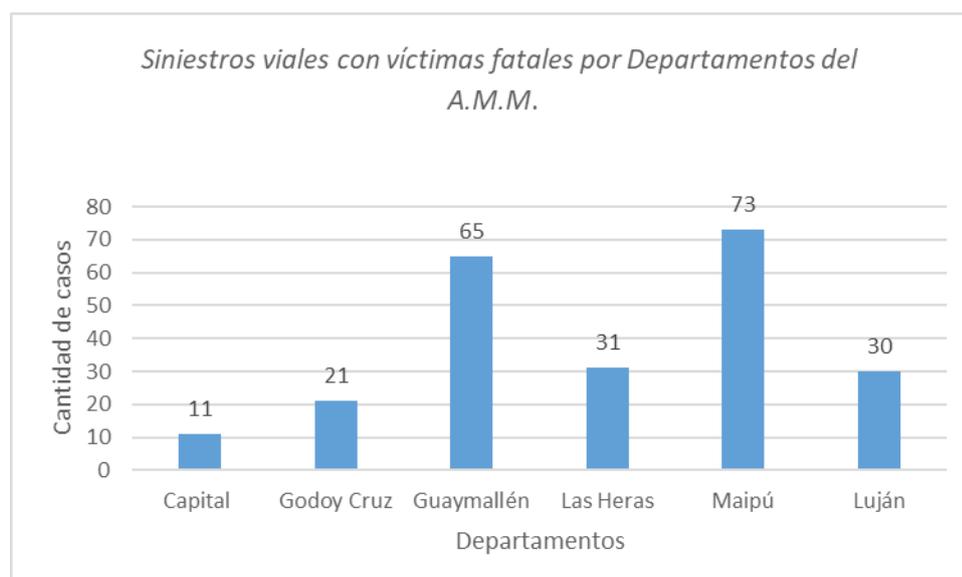
#### 4.1.1.5. Cantidad de víctimas fatales en siniestros viales por departamentos del A.M.M.:

Tabla Nro. 5

Siniestros viales con víctimas fatales por Departamentos del A.M.M.

Departamentos	Cantidad de casos	%
Capital	11	4,76
Godoy Cruz	21	9,09
Guaymallén	65	28,14
Las Heras	31	13,42
Maipú	73	31,60
Luján	30	12,99
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Grafico Nro. 5. Siniestros viales con víctimas fatales por Departamento en el A.M.M



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

En el cuadro y gráfico anterior se puede observar que más de la mitad de los siniestros viales con víctimas fatales se producen en dos departamentos del A.M.M., Maipú con 73 casos representando el 31,60 % y Guaymallén con 65 casos representando el 28,14 % del total de los hechos registrados.

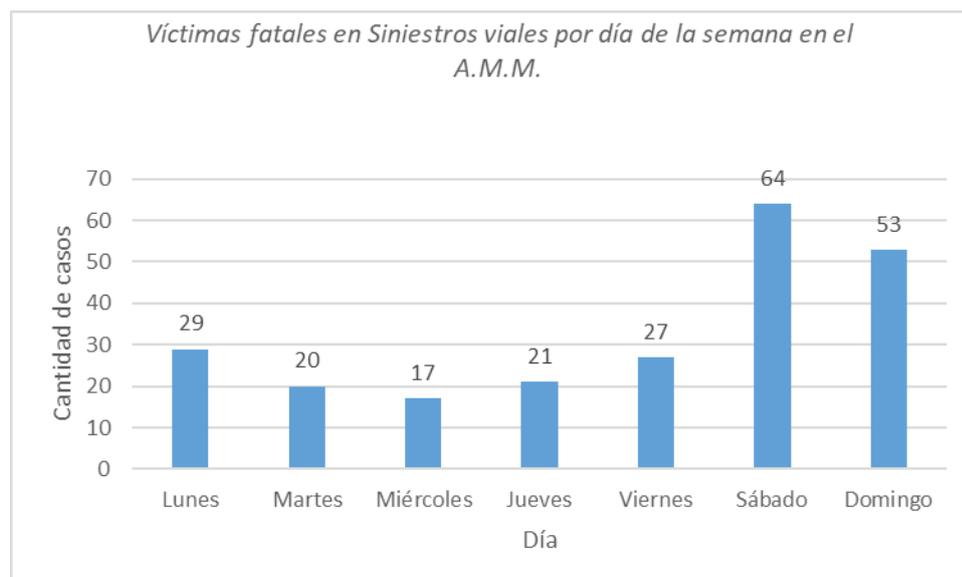
#### 4.1.1.6. Cantidad de Víctimas fatales por mes:

Tabla Nro. 6

Víctimas fatales en Siniestros viales por día de la semana en el A.M.M.

Día	Cantidad de casos	%
Lunes	29	12,55
Martes	20	8,66
Miércoles	17	7,36
Jueves	21	9,09
Viernes	27	11,69
Sábado	64	27,71
Domingo	53	22,94
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 6. Víctimas fatales en siniestros viales por día de la semana en A.M.M..



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

En la tabla y gráfico anterior se puede observar que la mayoría de los siniestros viales se producen los fines de semana, ya que los días con mayor incidencia son los días sábados con 64 casos representando el 27,71 y los días Domingos con 53 casos representando el 22,94%.

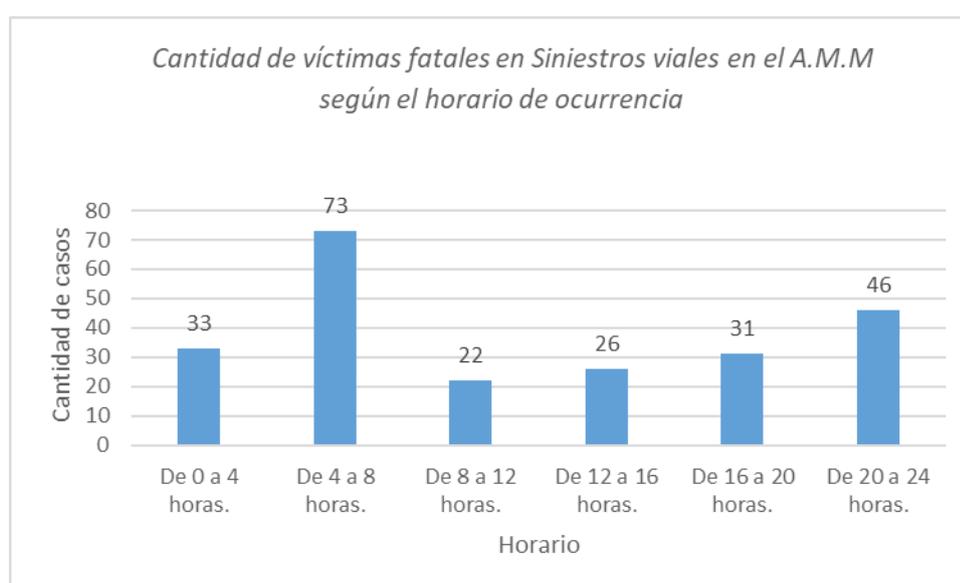
#### 4.1.1.7. Cantidad de víctimas fatales en siniestros viales según el horario de ocurrencia:

Tabla Nro. 7

Cantidad de víctimas fatales en Siniestros viales A.M.M según horario del hecho

Horario	Cantidad casos	de	%
De 0 a 4 horas.	33		14,29
De 4 a 8 horas.	73		31,60
De 8 a 12 horas.	22		10
De 12 a 16 horas.	26		11,26
De 16 a 20 horas.	31		13,42
De 20 a 24 horas.	46		19,91
<b>Total</b>	<b>231</b>		<b>100</b>

Gráfico Nro. 7. Cantidad de víctimas fatales en Siniestros Viales por Horario de ocurrencia en el A.M.M.



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

Considerando la fluctuación vehicular en horarios pico y la disminución de la misma en horas nocturnas, se puede inferir que el horario de 20 horas a 08 horas, es la franja horaria con mayor víctimas fatales en siniestros viales en el A.M.M., siendo el horario que cuenta con poca luz artificial, registrándose la puesta del sol y el amanecer, lo que podría acrecentar la producción de los casos. Y la gráfica permite apreciar mejor el horario más frecuente de ocurrencia de siniestros viales, siendo el horario de madrugada el más comprometido con la seguridad de las personas.

#### **4.1.1.8. Según las Características del Lugar.**

A continuación se describen los tipos de Siniestros viales más relevantes discriminados por zona de ocurrencia, tipo de vía, condiciones climáticas, el tipo de zona a fin de estudiar la influencia de estos factores.

##### **4.1.1.8.1. Frecuencia de víctimas fatales en siniestros viales según la zona:**

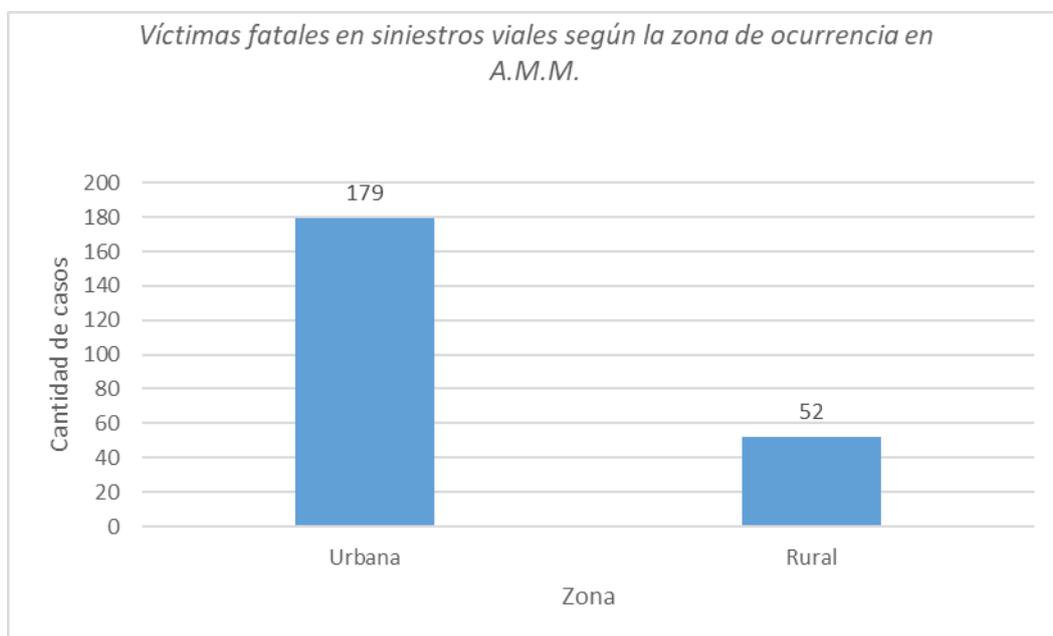
Procedimos a clasificar el lugar del accidente en zona urbana y rural, y se determinó la cantidad de siniestros viales ocurridos en cada una de estas zonas.

Tabla Nro. 8

Víctimas fatales en siniestros viales según la zona de ocurrencia en A.M.M.

<b>Zona</b>	<b>Cantidad de casos</b>	<b>%</b>
<b>Urbana</b>	179	77,49
<b>Rural</b>	52	22,51
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 08. Víctimas fatales en siniestros viales según la zona de ocurrencia.



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

La zona más frecuente en cuanto a la ocurrencia de siniestros viales con víctimas fatales es la zona urbana con 179 siniestros siendo el 77,49 % de los casos, en tanto en la zona rural con 52, hay una menor incidencia de hechos con el 22,51 %.

#### **4.1.1.8.2. Según el tipo de vía:**

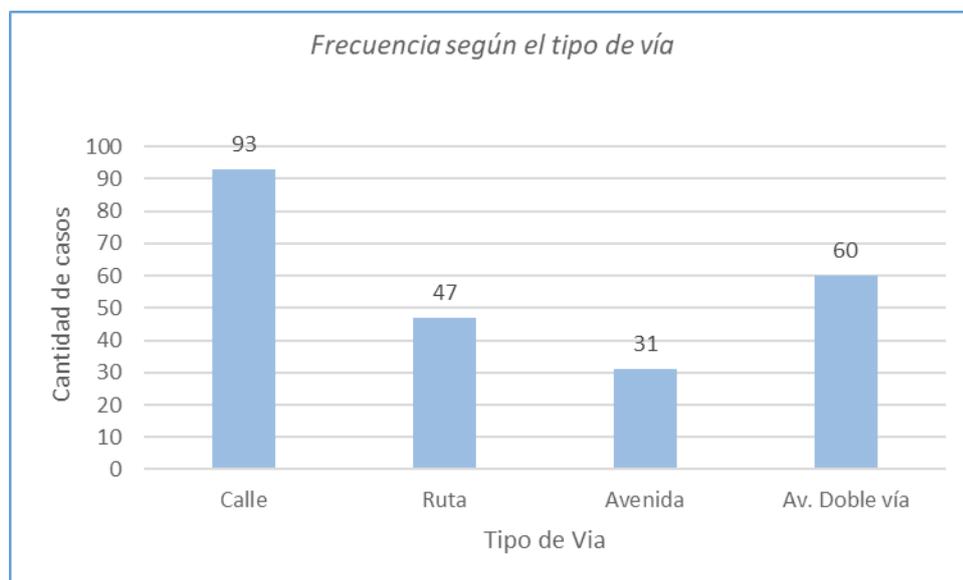
Se consideraron como tipos de vías (clasificados según la Ley de Tránsito) en calle, ruta, avenida y avenida de doble vía, siendo la frecuencia de accidentes en estos lugares la siguiente:

Tabla Nro. 9

Frecuencia según el tipo de vía

Tipo de Vía	Cantidad de casos	%
Calle	93	40
Ruta	47	20,35
Avenida	31	13,42
Av. Doble vía	60	26
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 9. Frecuencia según el tipo de vía.



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

Se puede observar que la mayor cantidad de siniestros viales se producen en calles con 93 casos, siguiendo las avenidas de doble vía 60 casos, en comparación con rutas y avenidas que son menores.

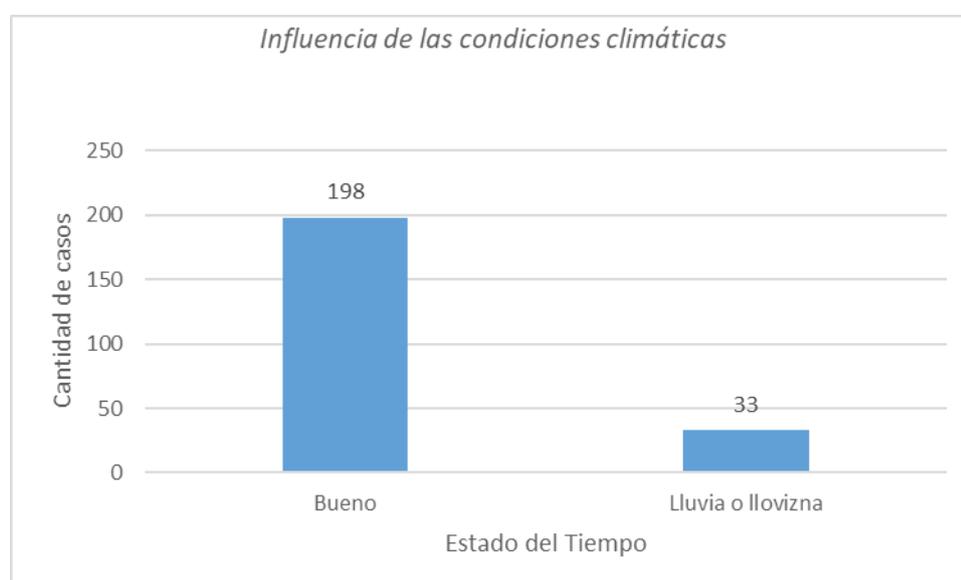
#### 4.1.1.9. Influencia de las condiciones climáticas:

Tabla Nro. 10

Influencia de las condiciones climáticas

Estado del Tiempo	Cantidad de casos	%
Bueno	198	85,71
Lluvia o llovizna	33	14,29
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 10. Influencia de las condiciones climáticas.



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

Se puede observar que contrario a lo que se piensa las condiciones climáticas tendrían poca o ninguna influencia en la producción de siniestros viales con víctimas fatales, ya que el 85,71%, 198 hechos, de los mismos ocurrieron en días con clima bueno.

#### 4.1.1.10. Según el Tipo de Vehículos y el modo de Producción.

A continuación se describen los tipos de siniestros viales más relevantes discriminados por cantidad de víctimas, el tipo de vehículo y la forma de producción del mismo, a fin de estudiar la influencia de estos factores.

#### 4.1.1.10.1. Cantidad de víctimas fatales por siniestro vial (1 ó más):

Tabla Nro. 11

Cantidad de víctimas fatales por siniestro vial

Cantidad de Víctimas	Cantidad de casos	%
Una víctima	221	95,67
Dos víctimas	10	4,33
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 11. Cantidad de víctimas fatales por siniestro vial.



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

En el cuadro anterior se observa que en el periodo 2016 – 2019, se han registrado en el A.M.M., 221 siniestros viales con una sola víctima, representando el 95,67 %, mientras que solo 10 siniestros viales protagonizados con dos víctimas fatales, representando el 4,33%.

#### 4.1.1.10.2. Tipos de vehículos involucrados (cantidad de vehículo, tipo de vehículo):

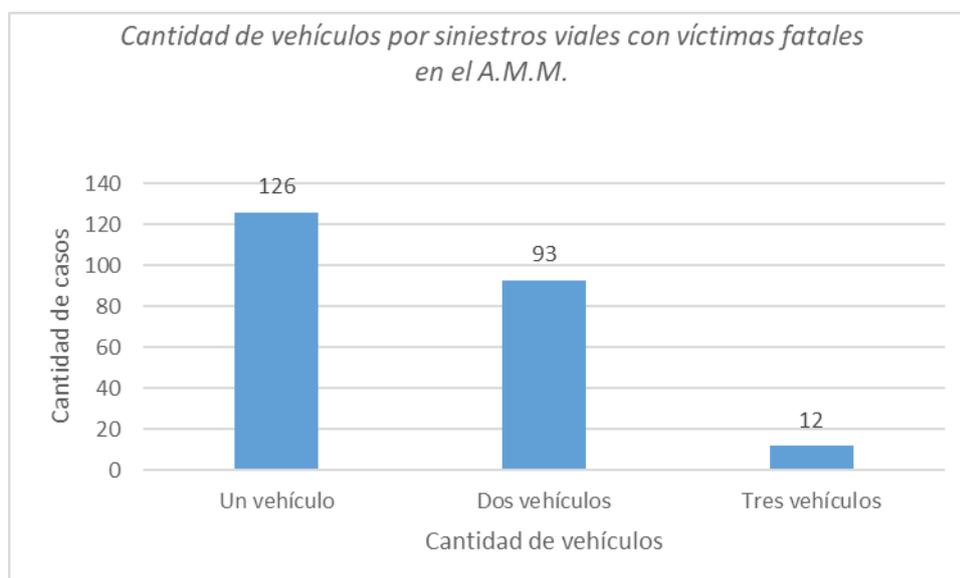
Se contabilizaron los choques conforme la cantidad de vehículos involucrados por cada hecho (1; 2 ó 3), de lo que se obtuvo:

Tabla Nro. 12

Cantidad de vehículos por siniestros viales con víctimas fatales en el A.M.M.

Cantidad de Vehículos	Cantidad de casos	%
Un vehículo	126	54,55
Dos vehículos	93	40,26
Tres vehículos	12	5,19
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 12. Cantidad de vehículos por siniestros viales con víctimas fatales en A.M.M..



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

De acuerdo a la cantidad de vehículos tenemos que hubo 126 siniestros viales con un solo vehículo como protagonista (en solitario o enviste a peatón), lo cual representa el 54,55% de los casos, en tanto 93 colisiones fueron entre dos vehículos representando el 40,26% y 12 de ellas involucró a tres vehículos, representando el 5,19%.

#### **4.1.1.11. Según las Características de Víctimas y Conductores y su Rol en la Vía Pública.**

A continuación se analizan las características del accidente de acuerdo al tipo y rol de víctimas y conductores.

##### **4.1.1.11.1. Tipo de víctima:**

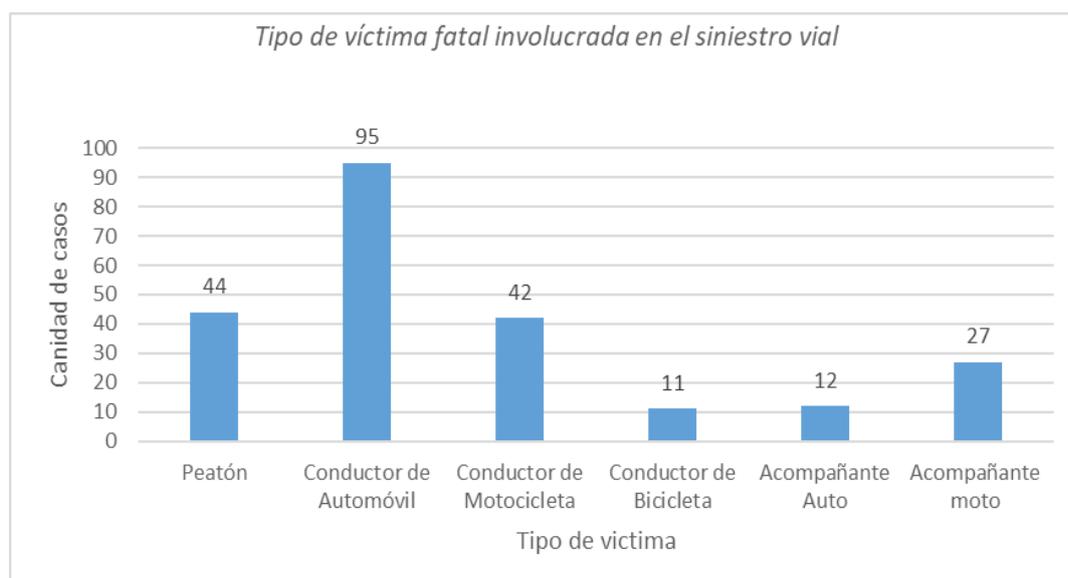
Se procedió a clasificar a las víctimas fatales como peatón, conductor de automóvil, motocicleta y bicicleta o acompañante, de lo que se pudo obtener la frecuencia en que se producen las colisiones.

Tabla Nro. 13

Tipo de víctima fatal involucrada en el siniestro vial

<b>Tipo de Víctima</b>	<b>Cantidad de casos</b>	<b>%</b>
<b>Peatón</b>	44	19
<b>Conductor de Automóvil</b>	95	41
<b>Conductor de Motocicleta</b>	42	18
<b>Conductor de Bicicleta</b>	11	5
<b>Acompañante Auto</b>	12	5
<b>Acompañante moto</b>	27	12
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 13. Tipo de víctima fatal involucrada en el siniestro vial.



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

De acuerdo al cuadro, se observa que la mayoría de las víctimas eran conductores de Automóvil 95 casos, seguido por peatones 44 casos, y a continuación por conductor de Motocicleta 42 casos y conductores de bicis solo se registraron 11 casos, por lo que se puede determinar que el conductor de vehículos es el más propenso a protagonizar un siniestro vial fatal con el 41 % de los hechos. Con respecto a los acompañantes los más expuestos son los acompañantes de motos con 27 casos registrados

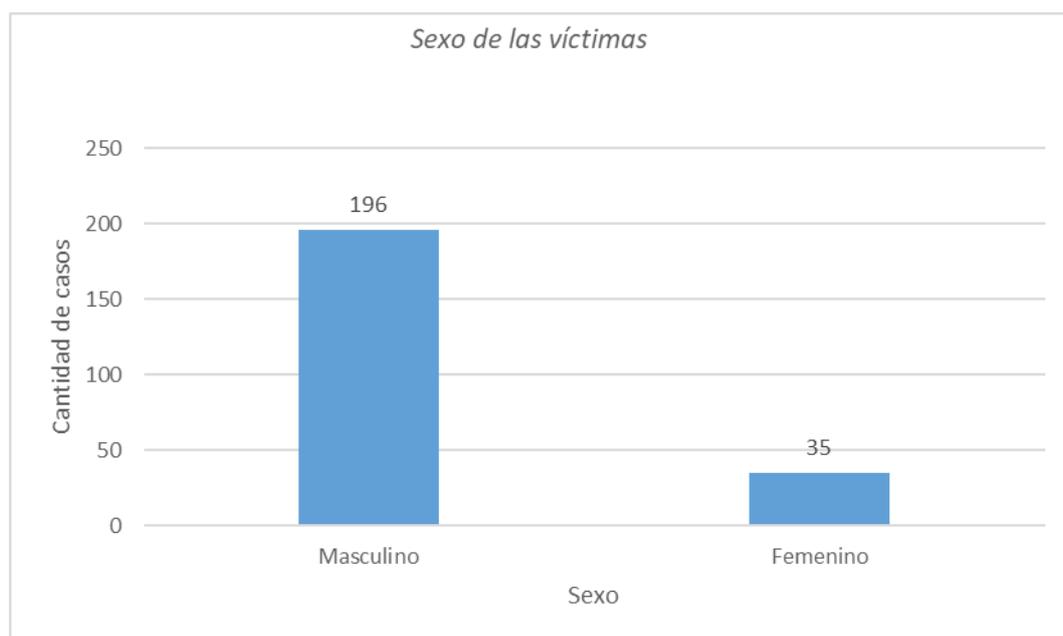
#### 4.1.1.11.2. Sexo de las víctimas:

Tabla Nro. 14

Sexo de las víctimas

Sexo	Cantidad de casos	%
masculino	196	85
femenino	35	15
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 14. Sexo de las víctimas.



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

En cuanto al sexo de las víctimas fatales en siniestros viales corresponden: Al sexo masculino 196 casos, siendo el 85 % y el sexo femenino registro 35 casos, representando el 15%. Por lo queda demostrado que el sexo masculino es el más propensos a sufrir un siniestro vial con víctimas fatales.

#### **4.1.1.11.3 Edad y grupo etario:**

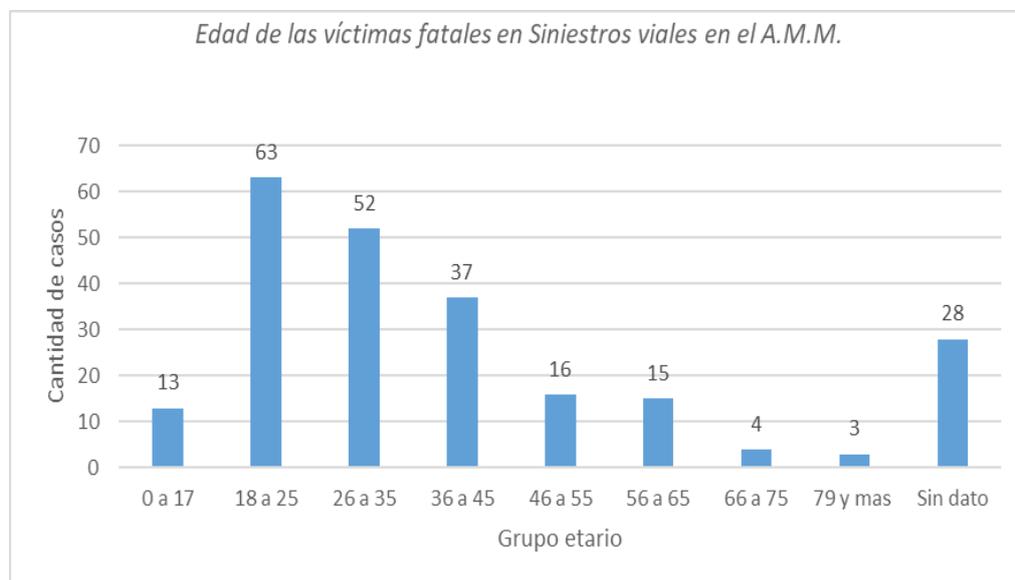
Se procedió al recuento de víctimas conforme su edad y grupo etario, determinando lo siguiente:

Tabla Nro. 15

Edad de las víctimas fatales en Siniestros viales en el A.M.M.

Grupo Etario	Cantidad de casos	%
0 a 17	13	6
18 a 25	63	27
26 a 35	52	23
36 a 45	37	16
46 a 55	16	7
56 a 65	15	6
66 a 75	4	2
79 y mas	3	1
Sin dato	28	12
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>100</b>

Gráfico Nro. 15. Edad de las víctimas fatales en siniestros viales en el A.M.M..



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

Del cuadro anterior se observa que el grupo etario más afectado por los siniestros viales en el A.M.M., va de los 18 a 45 años de edad, teniendo su mayor afectación el grupo etario de los 18 a 25 años, en el que se registró 63

víctimas fatales con el 27% del total de los casos, lo que se puede apreciar, lo que ya se coincide con las investigaciones de la ANSV y se aprecia de igual manera en su respectivo gráfico.

#### **4.1.1.12. Comparación de Variables entre la Provincia de Mendoza y el A.M.M.**

De acuerdo a los datos recabados en el “Diagnóstico Participativo de Seguridad Ciudadana”, elaborado por el Gobierno Provincial durante el corriente año, y en el punto referido a la “Síntesis Diagnóstica Sobre Seguridad Vial” para el Área Metropolitana de Mendoza, fue posible realizar una comparación entre los resultados de los siniestros viales con víctimas fatales ocurridos en el AMM y la Provincia de Mendoza, estudiados en la presente investigación, cuyos resultados se analizan en el presente apartado.

##### **4.1.1.12.1. Comparación Provincia de Mendoza y A.M.M.**

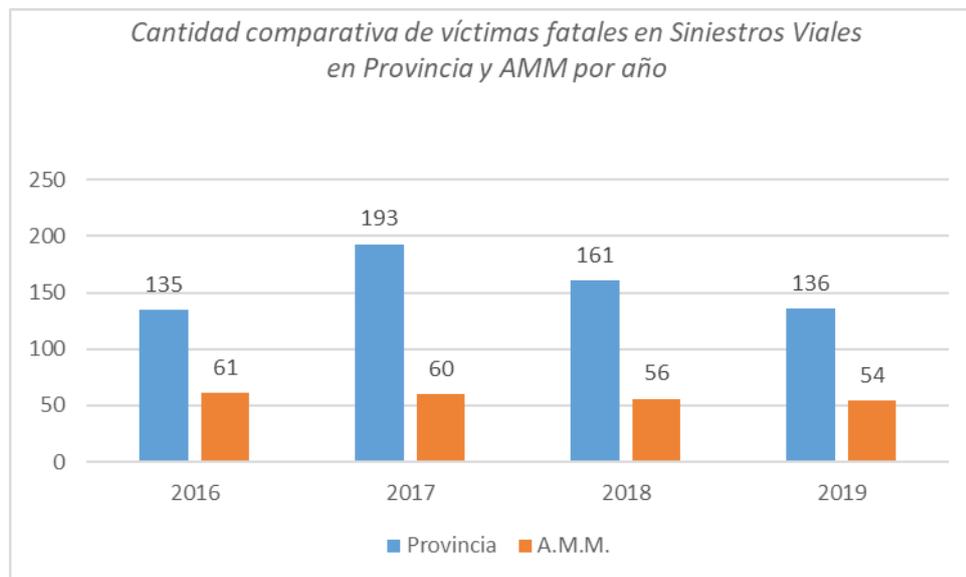
Se compararon los períodos anuales de 2016; 2017; 2018 y 2019, entre los totales provinciales y el Área Metropolitana, respecto a la cantidad de personas fallecidas en siniestros viales, inclusive aquellas colisiones con más de un muerto por hecho.

Tabla Nro. 16

Cantidad comparativa de víctimas fatales en Siniestros Viales en Provincia y AMM por año.

Año	Provincia	% Provincia	A.M.M.	A.M.M	Diferencia casos	Diferencia %
2016	135	22	61	26	74	45
2017	193	31	60	26	133	31
2018	161	26	56	24	105	35
2019	136	22	54	23	82	40
Total	625	100	231	100	394	43

Gráfico Nro.16. Comparación de Víctimas fatales en la Provincia de Mendoza y el A.M.M.



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Observatorio Vial – Ministerio de Seguridad Mendoza. Año 2020.

De la comparación se puede observar del total de fallecidos en siniestros viales en la provincia de Mendoza, el 30% al 45% dependiendo el año, se registró en el A.M.M., es decir que durante el 2016 se registraron 135 víctimas fatales de las cuales 61 se produjeron en el A.M.M.; en el 2017 se registraron 193 víctimas fatales de las cuales 60 se produjeron en el A.M.M.; en el 2018 se registraron 161 víctimas fatales de las cuales 56 se produjeron en el A.M.M. y en el 2019 se registraron 136 víctimas fatales de las cuales 54 se produjeron en el A.M.M. De esta comparación por año, se ve una disminución en los hechos registrados en la Provincia de Mendoza y el A.M.M.

En el gráfico se puede observar la disminución en los últimos dos años 2018 y 2019 tanto en la Provincia de Mendoza como en el A.M.M.

#### **4.1.1.13 Análisis de datos secundarios e interpretación de sus resultados**

Analizaremos los datos secundarios que corresponden a estadísticas de víctimas fatales en el lugar del siniestro vial en los años 2016, 2017, 2018 y 2019, ocurridos en la el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza y que fueron brindadas por la Jefatura de Policía Vial del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza.

#### **4.1.1.13.1. Estadísticas de víctimas fatales en siniestros viales en el lugar en el A.M.M en el periodo 2016 a 2019.**

Tal como explicamos anteriormente, el A.M.M con sus departamentos que la componen (Ciudad, Las Heras, Guaymallén, Godoy Cruz, Maipú y Luján de Cuyo), en el periodo que va desde el 2016 al 2019 inclusive, se registraron un total de 220 siniestros viales con víctimas fatales, registrándose un total de 231 fallecidos en el lugar del hecho. Y Teniendo en cuenta que se produce un intenso flujo vehicular lo que implica mayor exposición al riesgo, asimismo se presentan problemas operativos en el tránsito, con el consecuente aumento de la siniestralidad a pesar de contar con gran cantidad de estrategias viales y a la aplicación de la Políticas Públicas para prevenir la siniestralidad vial, se producen siniestros viales. Los que a continuación se analizan:

Los resultados obtenidos en relación a los fallecidos en el periodo que va desde el 2016 al 2019, fueron los siguientes: Ciudad: 11 fallecidos, Las Heras: 31 fallecidos, Guaymallén: 65 fallecidos, Godoy Cruz: 21 fallecidos, Maipú: 73 fallecidos y Luján de Cuyo: 30 fallecidos.

En el caso de los departamentos que menor registro de casos como Capital y Godoy Cruz, nosotros inferimos que se debe a la mayor aplicación de controles por parte de las policías de tránsito municipales en conjunto con la Policía de Mendoza y que estos municipios fueron los primeros en formar sus cuerpos de policías de tránsito departamentales. En referencia a los municipios que más víctimas fatales en siniestros viales registran como el caso de los Departamentos de Maipú y Guaymallén, ambos son atravesados por la Ruta nacional N° 7, donde se han registrados gran cantidad de los casos, los que deberían trabajar con sus Policías de Tránsito Departamentales en forma conjunta con la Policía de Mendoza, en la aplicación de la Ley 9024/17 a fin de reducir la cantidad de hechos y considerando que estos departamentos tienen

mayor flujo vehicular, por lo que se debe tener en cuenta la ingeniería vial lo que permite a los conductores una circulación a altas velocidades.

En relación a la hora en la que se produjeron los siniestros viales, advertimos que la mayor cantidad de siniestros, se produjeron durante la noche, con falta de luz natural, en el lapso de tiempo que va desde las 00 horas hasta las 08 horas. Podemos inferir entonces que la falta de luz natural o su escasez (amanecer) colaboran para que se produzcan estos eventos.

Al observar la variable edad de la víctima, comprobamos que la franja etaria de 18 a 45 años registra la mayor cantidad de víctimas fatales, lo que coincide con las estadísticas oficiales a nivel nacional presentadas en el capítulo I (A.N.S.V.). Pero el dato S/D suma 25 víctimas cuyas edades no se pudieron confirmar en las estadísticas, por lo que no se puede ampliar el análisis de esta variable. Destacamos que en la variable tipo de usuario de la vía, víctima fatal en los siniestros viales, la mayor cantidad de víctimas corresponde al conductor de vehículo 95 casos, seguido por peatones 44 casos, y a continuación por conductor de Motocicleta 42 casos y conductores de bicilos solo se registraron 11 casos, por lo que se puede determinar que el conductor de vehículos es el más propenso a protagonizar un siniestro vial fatal con el 41% de los hechos. Con respecto a los acompañantes los más expuestos son los acompañantes de motos con 27 casos y los acompañantes de vehículos solo 12 casos. Por lo que inferimos que en el A.M.M. la mayor cantidad de víctimas fatales lo hacen en vehículos motorizados.

En relación a la variable: día de la semana en que ocurrió el siniestro vial, observamos que los días sábados y domingos se produjo un incremento de víctimas fatales, registrando los días sábados 64 víctimas fatales y los días domingos 53 víctimas fatales, por lo cual observamos que el fin de semana se incrementa el tránsito de vehículos y son los días de mayor concurrencia a los locales bailables y fiestas del A.M.M., incrementándose la cantidad de vehículos que circulan.

Con respecto a la variable sexo de las víctimas fatales, se puede observar que el sexo masculino registró 196 casos, siendo el 85 % del total de los casos y el sexo femenino registro 35 casos, representando el 15% del total de los

casos. Por lo queda demostrado que el sexo masculino es el más propensos a sufrir un siniestro vial con víctimas fatales.

Analizando la variable tipos de vías, se puede observar que la mayor cantidad de siniestros viales se producen en calles 93 casos, siguiendo las avenidas de doble vía 60 casos, en comparación con rutas y avenidas que son menores.

Observando la comparativa de víctimas fatales en el A.M.M, en comparación con la Provincia de Mendoza, en el periodo de tiempo 2016 al 2019, obtenemos como resultante que en la Provincia de Mendoza, se registraron 625 casos, de los cuales en el A.M.M., se registraron 231, correspondiendo en los años de estudio al 37 % del total de las víctimas fatales en la Provincia de Mendoza.

A continuación la recopilación y exposición de los datos primarios

#### **4.1.2. Datos primarios**

Para la obtención de los datos primarios debemos tener en cuenta que se trata de seis de los departamentos más poblados de Mendoza por lo que se la denomina área metropolitana, con una densidad poblacional que se aproxima al millón y medio de habitantes, por lo que para la obtención de datos primarios realizamos, en primer término, una técnica denominada muestreo por conglomerados a fin de obtener una muestra lo más representativa posible realizando un puesto fijo en un punto estratégico por departamento y medida realizada en forma personal por los tesistas en donde mediante un método de salto de rana procedimos a realizar encuestas mediante un cuestionario estructurado y semiestructurado con preguntas abiertas a personas con domicilio en el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza y que sean usuarios de la vía pública teniendo en cuenta un promedio de edad entre los 18 y los 60 años. Cabe destacar que el universo en estudio, se compone por los siguientes Departamentos: Capital, Godoy Cruz, Las Heras, Guaymallén, Maipú y Luján. Para la encuesta se tomó como referencia 30 personas en forma aleatoria, a quienes se invitó a participar de una encuesta que se

describe posteriormente. La muestra fue realizada en forma aleatoria sin discriminación previa respecto del tipo de usuario de la vía pública.

En segundo lugar, se realizaron entrevistas semiestructuradas y orientadas a referentes técnicos que cumplen funciones inherentes a la aplicación de Políticas Públicas en los departamentos que conforman el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza con el objeto de obtener datos útiles para la presente investigación y realizar un análisis cualitativo de dichos datos que serán volcados a posterior en la presente tesis como resultado luego de su desgravación correspondiente.

#### **4.1.2.1 Encuesta**

En este punto de la investigación, como se mencionara precedentemente, se escogió de manera aleatoria una población de 30 personas mayores de edad, con domicilios en el área Metropolitana de la Provincia de Mendoza. Para recolectar los datos se utiliza un cuestionario, el que es de carácter confidencial y tiene como base las respuestas sobre los siguientes aspectos, en relación a las preguntas que contienen las variables a analizar.

- Conocimiento con respecto a las normas de Seguridad Vial
- En términos generales usted diría que cumple las normas de tránsito.
- Como usuario de la vía pública usted respeta las siguientes normas de tránsito: Uso del cinturón de seguridad, Luces bajas encendidas, Uso del Celular, Cruce por senda peatonal, Consumo de alcohol. Pasar por doble línea amarilla, Respeto cruce peatonal, Controles de velocidad, Respeto señales fijas.
- Importancia que le atribuye al sistema de seguridad vial implementado en el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza: Controles viales en calles céntricas, controles viales en accesos y rutas, controles de alcoholemia, aplicación de multas, causas judiciales por siniestros fatales, presencia policial en rutas y caminos, campañas publicitarias preventivas, campañas educativas en escuelas, infraestructura vial de rutas y calles, policías de tránsito municipales, radares fijos para controlar velocidad.

- En relación a la severidad aplicada al conducir con consumo de alcohol, usted diría: Los controles de alcoholemia disminuyen el consumo de alcohol, Los controles de alcoholemia han disminuido los siniestros viales, Las causas correccionales aplicadas son justas, Las Multas aplicadas son adecuadas, considera que las retenciones de vehículos y licencia de conducir corresponde.
- Usted es consciente que cuando conduce puede quitar la vida o dañar gravemente la salud de otras personal
- Alguna vez fue víctima personalmente o de algún familiar de un siniestro vial grave
- Si fue víctima de siniestro vial recibió algún tipo de asistencia por parte del estado

El modelo de encuesta se muestra en el Anexo II, de página 162 a página 163.

#### **4.1.2.1.1. Conocimiento con respecto a las normas de tránsito**

Del total de los encuestados un 50%, dijo conocer bastante de las normas de tránsito mientras que un 46,7 %, dijo conocer poco de las normas de tránsito y solo el 3,3 % dijo conocer nada de las normas de tránsito.

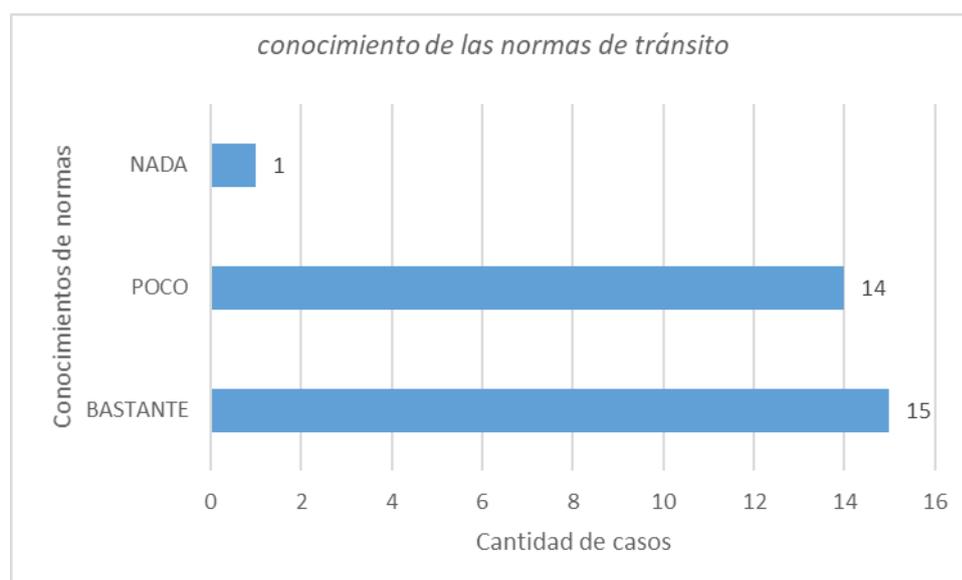
A continuación se muestran estos resultados.

Tabla Nro. 17

De conocimiento de las normas de tránsito.

<b>Conocimiento de normas</b>	<b>Cantidad de casos</b>	<b>%</b>
BASTANTE	15	50,0
POCO	14	46,7
NADA	1	3,3
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 17. Conocimiento de las normas de tránsito.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.2. Cumplimiento de las normas de tránsito

Del total de los encuestados un 76,7 % dijo respetar mucho las normas de tránsito, mientras que un 20 % dijo respetarlas poco y un 3,3 dijo respetar nada las normas de tránsito.

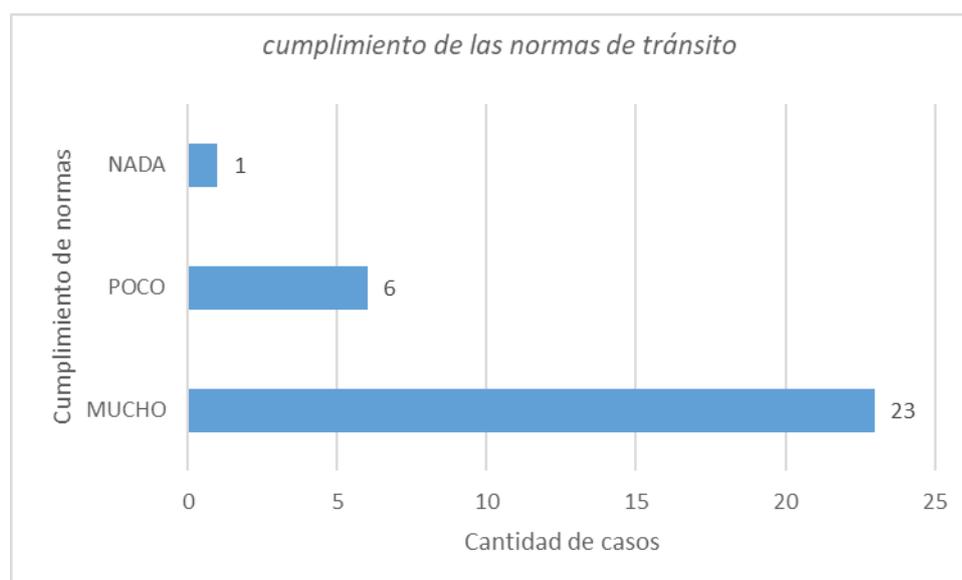
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 18

De cumplimiento de las normas de tránsito.

Cumplimiento de normas	Cantidad de casos	%
MUCHO	23	76,7
POCO	6	20,0
NADA	1	3,3
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 18. Cumplimiento de las normas de tránsito..



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.3. Respeto de las normas de tránsito**

En esta pregunta se trata de establecer como es el respeto a las normas de tránsito por parte del usuario de la vía pública en e A.M.M.

##### **4.1.2.1.3.1. Uso del cinturón de seguridad o casco protector**

Del total de los encuestados se establece que el 70% de los usuarios de la vía pública usan siempre en cinturón o casco protector y un 30% de los usuarios de la vía pública usa casi siempre el cinturón o casco protector.

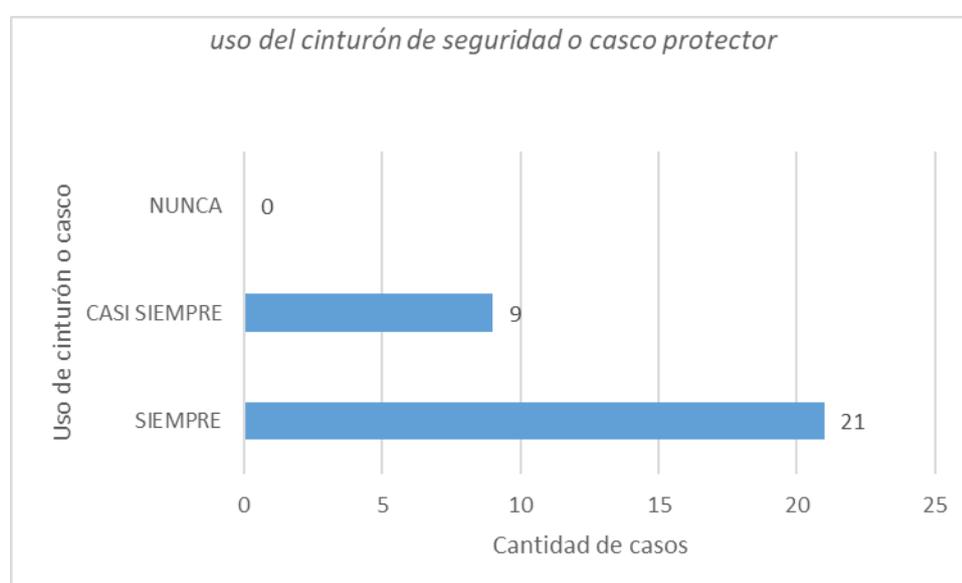
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 19

Del uso del cinturón de seguridad o casco protector.

Uso del cinturón o casco	Cantidad de casos	%
SIEMPRE	21	70,0
CASI SIEMPRE	9	30,0
NUNCA	0	0
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 19. Uso del cinturón de seguridad o casco protector.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.3.2. Luces bajas encendidas

Del total de los encuestados se determina que el 60 % de los usuarios de la vía pública circulan siempre con las luces bajas encendidas, mientras que el 26,7%, lo hace casi siempre y el 6,7% nunca circula con las luces bajas encendidas.

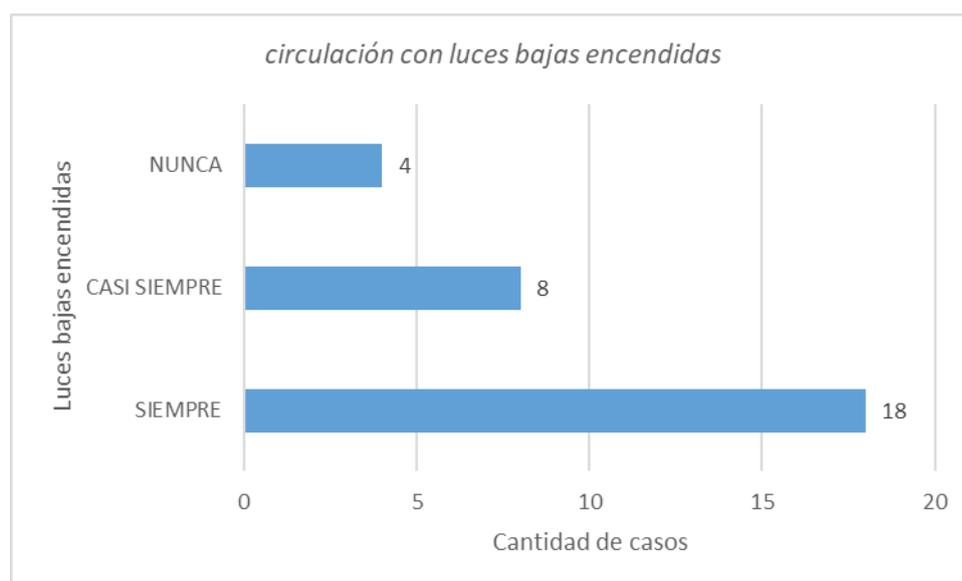
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 20

De circulación con luces bajas encendidas.

<b>Luces bajas encendidas</b>	<b>Cantidad de casos</b>	<b>%</b>
SIEMPRE	18	60,0
CASI SIEMPRE	8	26,7
NUNCA	4	6,7
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 20. Circulación con luces bajas encendidas.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.3.3. No uso de telefonía celular**

Del total de los encuestados surge que el 26,7% hace uso de la telefonía celular mientras conduce, mientras que el 33,3% hace uso casi siempre y el 36,7% nunca hace uso, mientras un 3,3% no sabe o no contesta del uso de la telefonía celular.

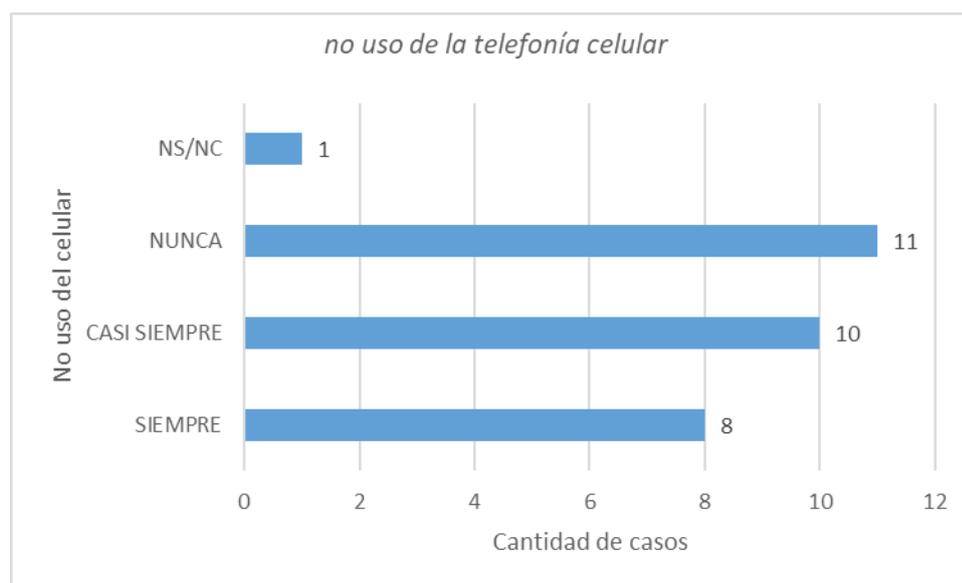
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 21

Del no uso de la telefonía celular.

<b>No uso del celular</b>	cantidad de casos	%
SIEMPRE	8	26,7
CASI SIEMPRE	10	33,3
NUNCA	11	36,7
NS/NC	1	3,3
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 21. No uso de la telefonía celular.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.3.4. Cruce por senda peatonal

Del total de los encuestados surge que el 43,3% de los usuarios de la vía pública cruza siempre por las sendas peatonales, mientras que el 50% lo hace casi siempre y el 6,7% nunca cruza por las sendas peatonales.

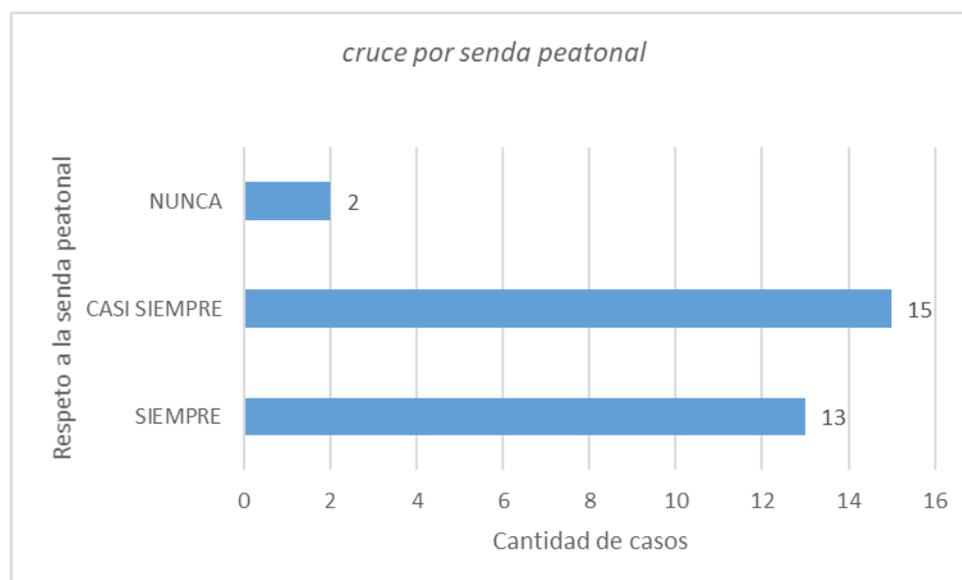
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 22

De cruce por senda peatonal.

<b>Respeto a la senda peatonal</b>	cantidad de casos	%
SIEMPRE	13	43,3
CASI SIEMPRE	15	50,0
NUNCA	2	6,7
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 22. Cruce por senda peatonal.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.3.5. Consumo de alcohol**

Del total de los encuestados se determina que el 16,7% consume alcohol al momento de usar la vía pública, mientras que el 36,7% lo hace en alguna oportunidad y el 46,7% respeta el no consumo de alcohol.

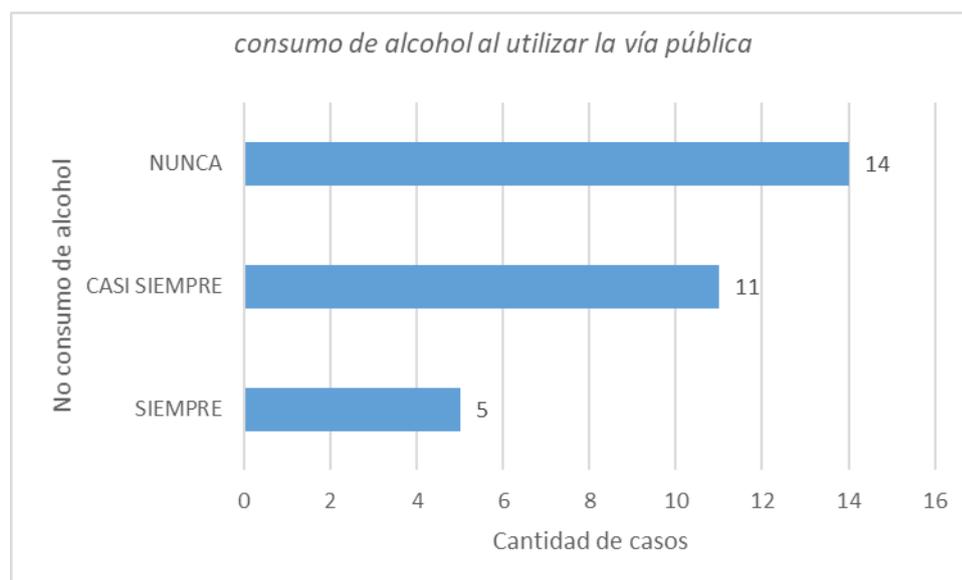
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 23

No consumo de alcohol al utilizar la vía pública.

<b>No consumo de alcohol</b>	cantidad de casos	%
SIEMPRE	5	16,7
CASI SIEMPRE	11	36,7
NUNCA	14	46,7
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 23. Consumo de alcohol al utilizar la vía pública.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.3.6. Traspasar en doble línea amarilla

Del total de los encuestados surge que el 23,3% de los usuarios de la vía pública traspasa a un vehículo en doble línea amarilla, mientras que el 23,3% lo ha hecho algunas veces y el 43,3% nunca lo ha hecho.

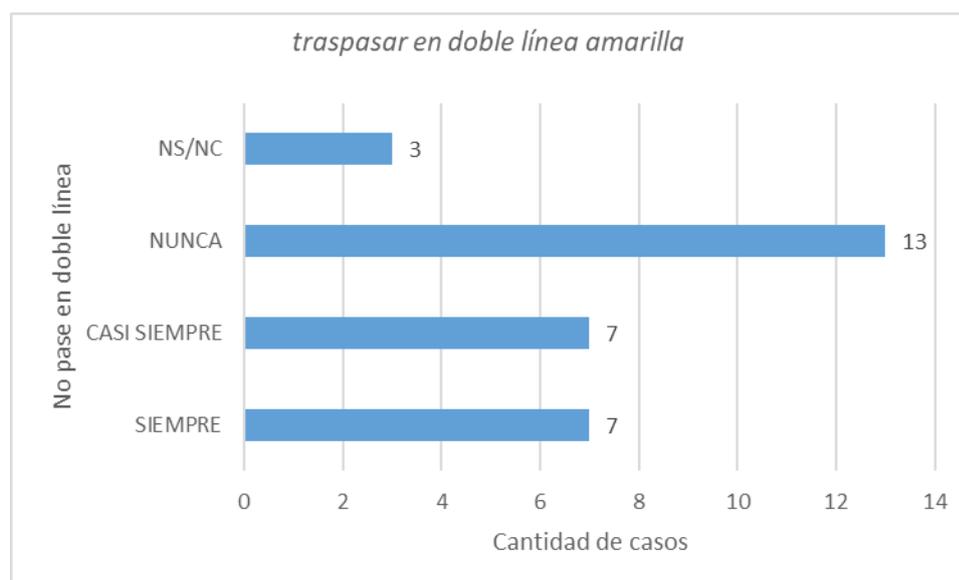
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 24

De traspasar en doble línea amarilla.

<b>No pase en doble línea</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
SIEMPRE	7	23,3
CASI SIEMPRE	7	23,3
NUNCA	13	43,3
NS/NC	3	10,0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 24. Traspasar en doble línea amarilla.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.3.7. Respeto cruce peatonal**

Del total de los encuestados se logra determinar que el 60% de los usuarios de la vía pública respeta los cruces peatonales, mientras que el 36,6% casi siempre los respeta y el 3,3% no respeta los cruces peatonales.

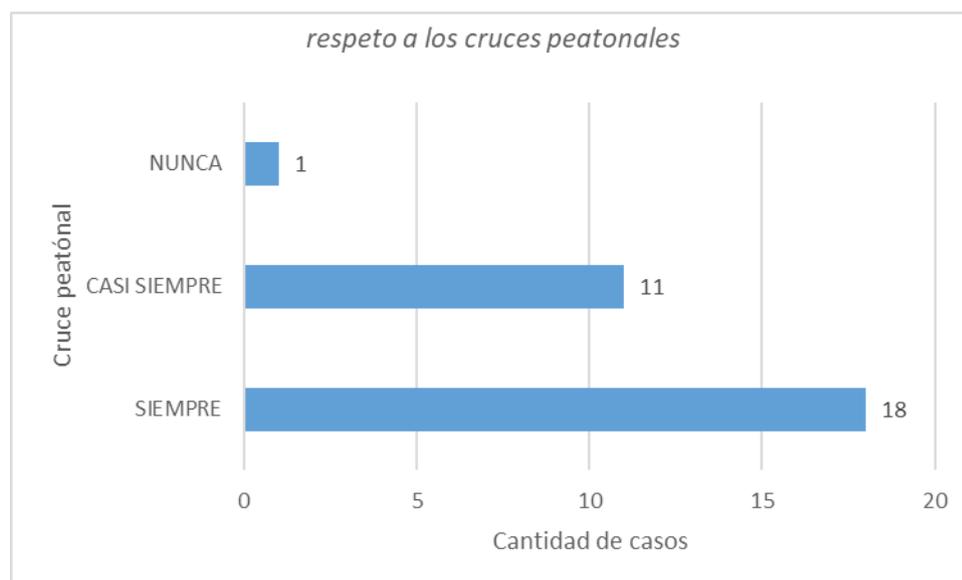
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 25

Del respeto a los cruces peatonales.

<b>Cruce peatón</b>	cantidad de casos	%
SIEMPRE	18	60,0
CASI SIEMPRE	11	36,7
NUNCA	1	3,3
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 25. Respeto a los cruces peatonales.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.3.8. Controles de velocidad

De la totalidad de los encuestados se determina que el 50% de los usuarios de la vía pública respeta siempre los controles de velocidad, mientras que el 40% lo hace casi siempre y el 6,7% nunca los respeta, quedando el 3,3% no sabe no contesta.

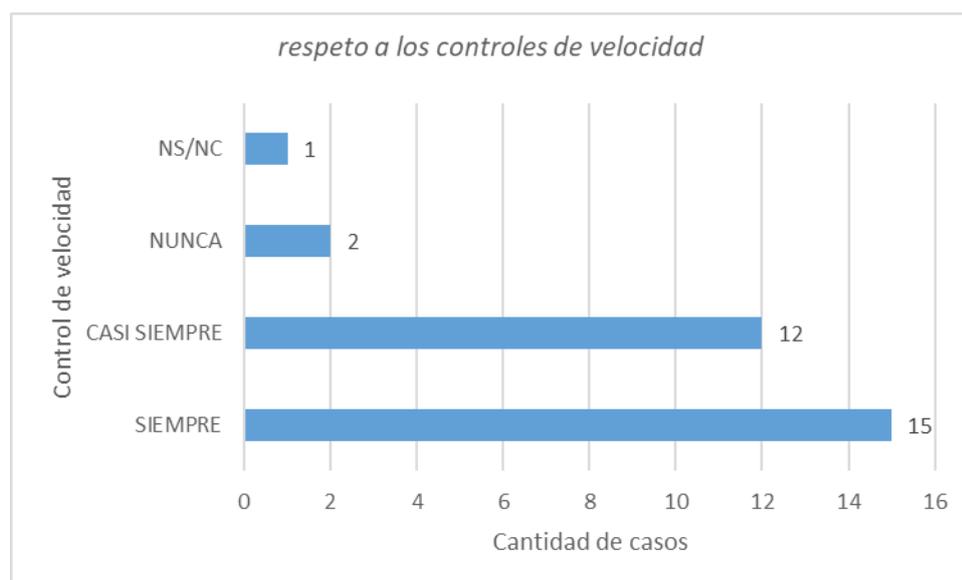
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 26

Del respeto a los controles de velocidad.

<b>Control de velocidad</b>	cantidad de casos	%
SIEMPRE	15	50,0
CASI SIEMPRE	12	40,0
NUNCA	2	6,7
NS/NC	1	3,3
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 26. Respeto a los controles de velocidad.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.3.9. Señales fijas (cartelería y semáforos)**

Del total de los encuestados se logra determinar que el 56,7% de los usuarios de la vía pública siempre respetan las señales fijas, mientras que el 43,3% casi siempre las respeta.

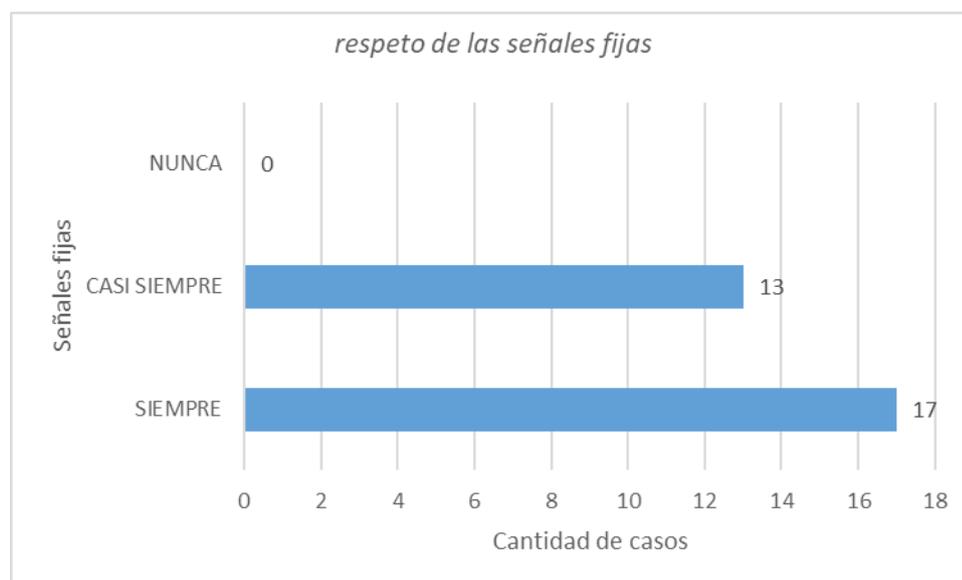
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 27

De respeto de las señales fijas.

<b>Señales fijas</b>	cantidad de casos	%
SIEMPRE	17	56,7
CASI SIEMPRE	13	43,3
NUNCA	0	0
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 27. Respeto de las señales fijas.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.4. Importancia al sistema de seguridad vial en el A.M.M.**

En esta pregunta se trata de determinar cuál es la importancia que le atribuyen los usuarios de la vía pública en el A.M.M., al sistema de seguridad vial que se implementa.

##### **4.1.2.1.4.1. Controles viales en calles céntricas**

Del total de los encuestados se logra determinar que el 56,7% considera importante los controles en calles céntricas, mientras que el 43,3% lo considera algo importante.

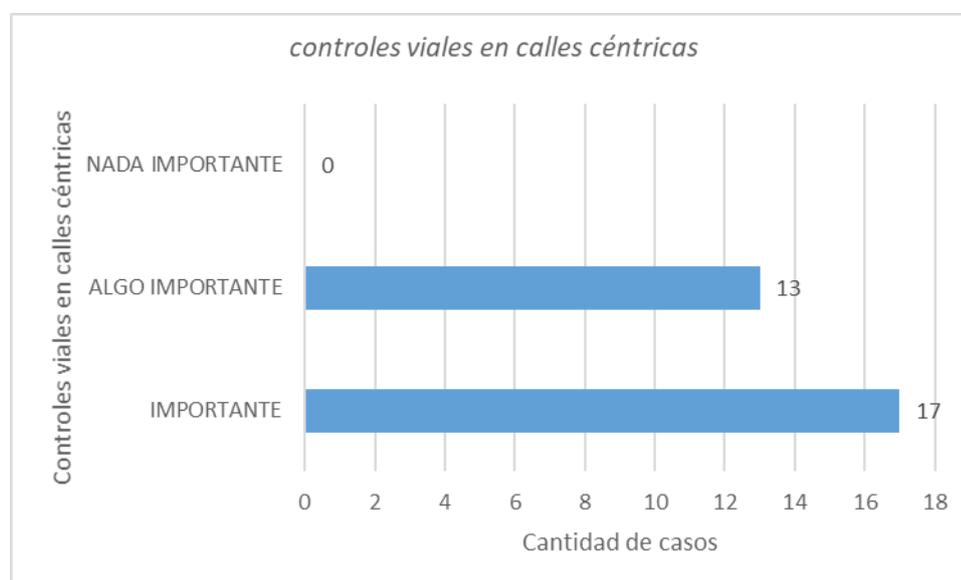
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 28

De controles viales en calles céntricas.

<b>Controles viales en calles céntricas</b>	cantidad de casos	%
IMPORTANTE	17	56,7
ALGO IMPORTANTE	13	43,3
NADA IMPORTANTE	0	0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 28. Controles viales en calles céntricas.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.4.2. Controles viales en accesos y rutas**

De la totalidad de encuestados surge que el 60% considera importante los controles viales en accesos y rutas, mientras que el 40% considera algo importante los controles.

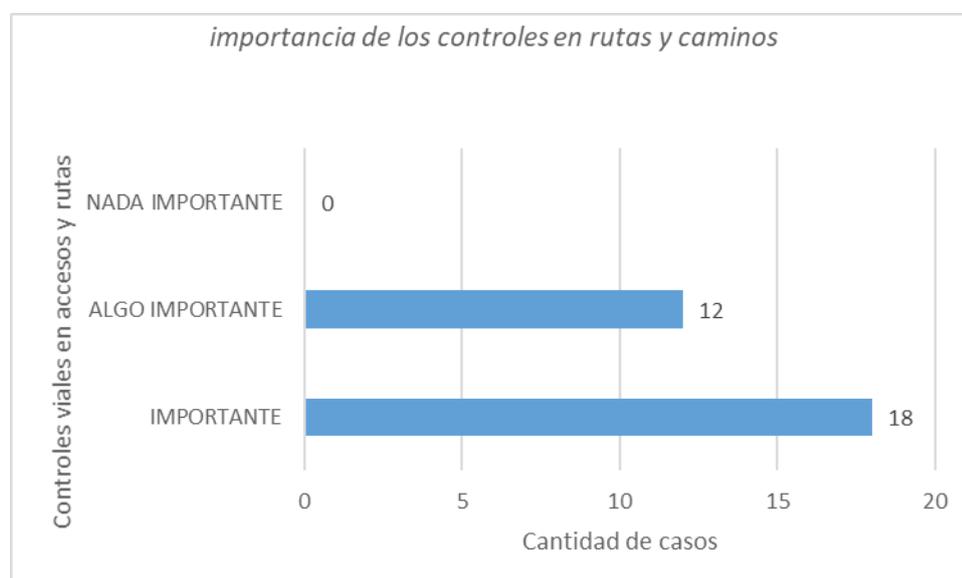
A continuación se muestran los resultados

Tabla Nro. 29

De importancia de los controles en rutas y caminos.

<b>Controles viales en accesos y rutas</b>	cantidad de casos	%
IMPORTANTE	18	60,0
ALGO IMPORTANTE	12	40,0
NADA IMPORTANTE	0	0
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 29. Importancia de los controles en rutas y caminos.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.4.3. Controles de alcoholemia

Del total de encuestados surge que el 83,3% considera que los controles de alcoholemia son importantes, mientras que el 16,7% considera que son algo importantes.

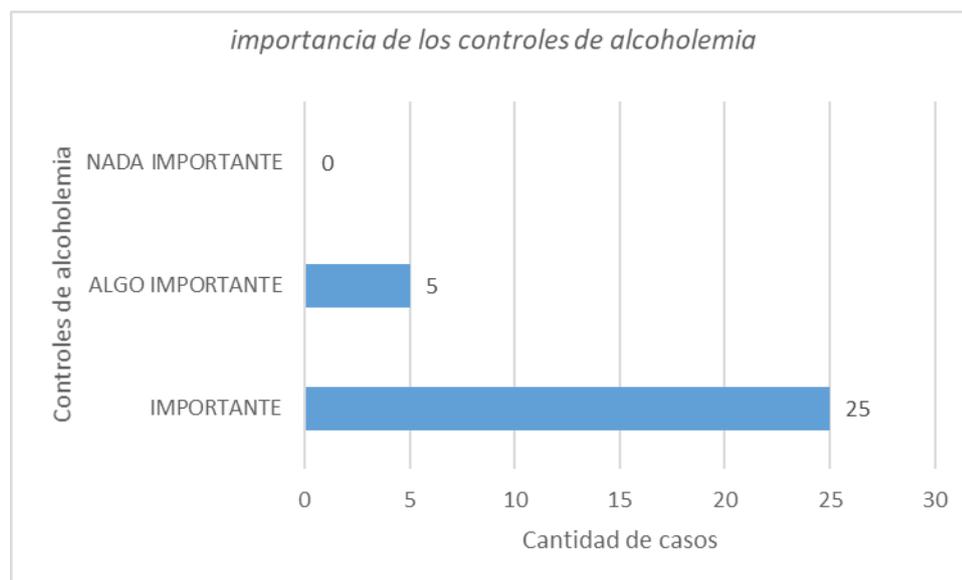
A continuación se muestran los resultados

Tabla Nro. 30

De importancia de los controles de alcoholemia.

<b>Controles de alcoholemia</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
IMPORTANTE	25	83,3
ALGO IMPORTANTE	5	16,7
NADA IMPORTANTE	0	0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 30. Importancia de los controles de alcoholemia.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.4.4. Aplicación de multas

Del total de los encuestados surge que el 76,7% considera que las multas aplicadas son importantes, mientras que el 23,3% considera que es algo importante la aplicación de las multas.

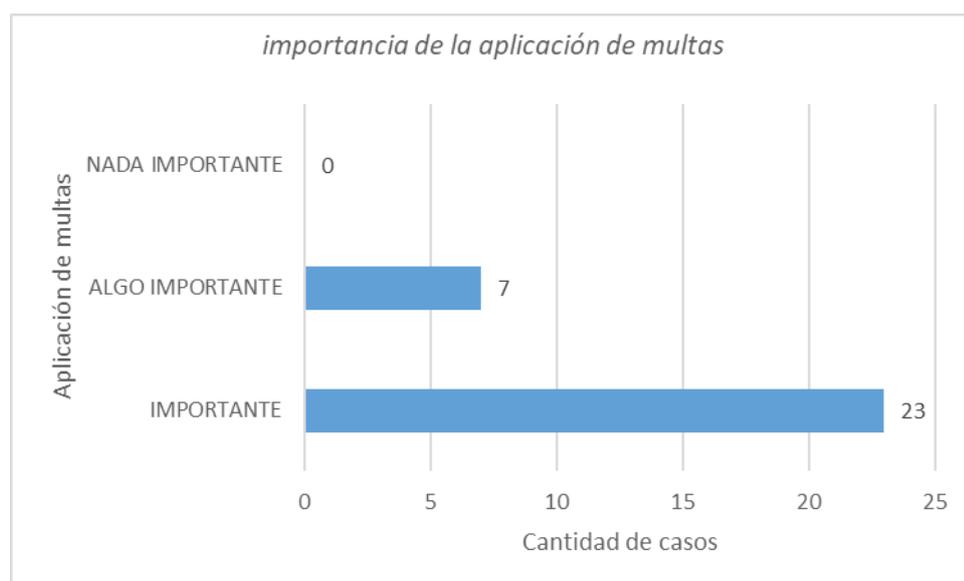
A continuación se muestran los resultados

Tabla Nro. 31

De importancia de la aplicación de multas.

<b>Aplicación de multas</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
IMPORTANTE	23	76,7
ALGO IMPORTANTE	7	23,3
NADA IMPORTANTE	0	0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 31. Importancia de la aplicación de multas.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.4.5. Causas judiciales por siniestros viales fatales

De la totalidad de los encuestados surge que el 83,3% considera que las causas judiciales por siniestros viales son importante, mientras que el 13,3% las considera algo importante y el 3,3% las considera nada importante.

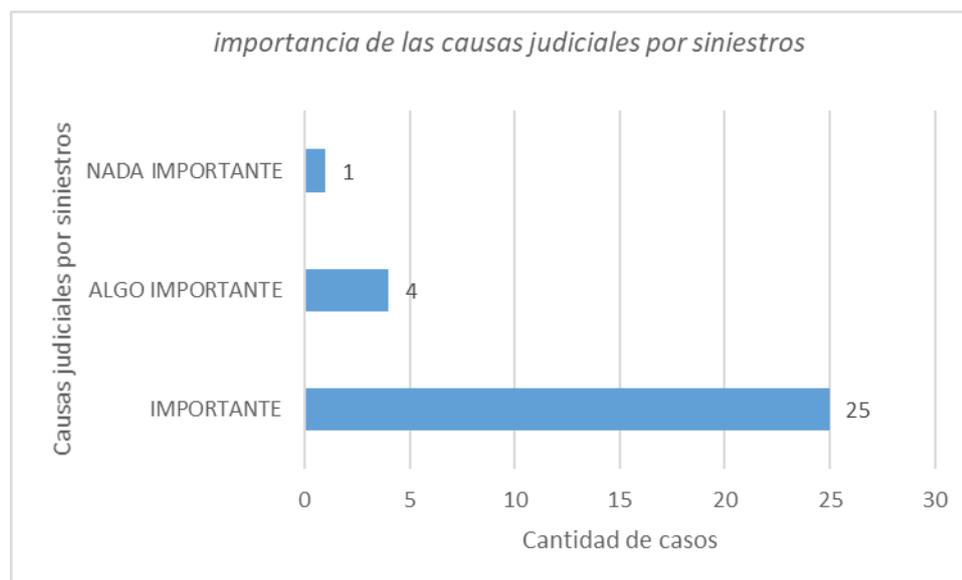
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 32

De importancia de las causas judiciales por siniestros.

<b>Causas judiciales por siniestros</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
IMPORTANTE	25	83,3
ALGO IMPORTANTE	4	13,3
NADA IMPORTANTE	1	3,3
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 32. Importancia de las causas judiciales por siniestros.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.4.6. Presencia policial en rutas y caminos

Del total de los encuestados se pudo determinar que el 73,3% considera que la presencia policial en rutas y caminos es importante, mientras que el 26,7% considera que es algo importante.

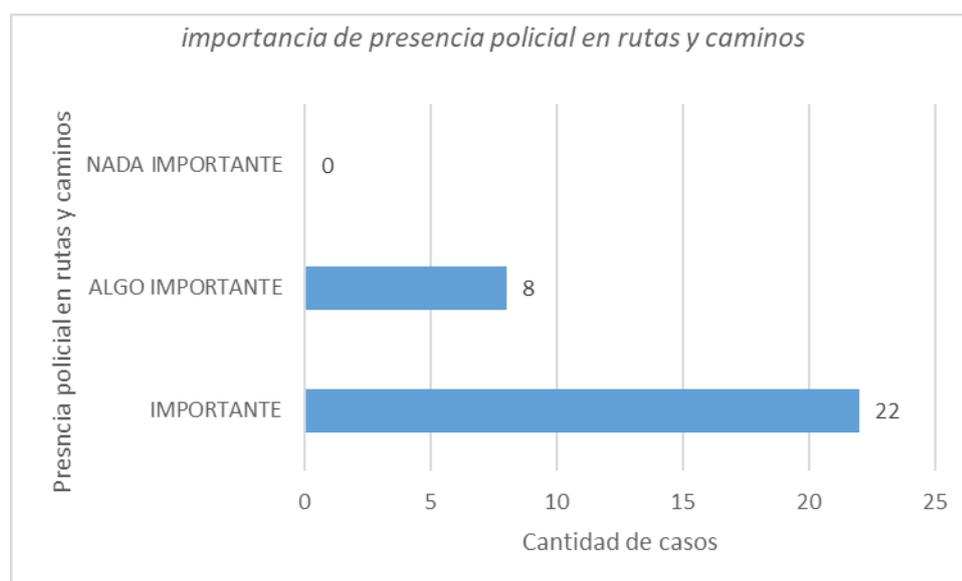
A continuación se muestran los resultados

Tabla Nro. 33

De importancia de presencia policial en rutas y caminos.

<b>Presencia policial en rutas y caminos</b>	cantidad de casos	%
IMPORTANTE	22	73,3
ALGO IMPORTANTE	8	26,7
NADA IMPORTANTE	0	0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 33. Importancia de presencia policial en rutas y caminos.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.4.7. Campañas publicitarias preventivas

Del total de los encuestados surge que el 66,7% considera que las campañas publicitarias preventivas son importantes, mientras que el 30% considera que son algo importante y el 3,3% no sabe o no contesta.

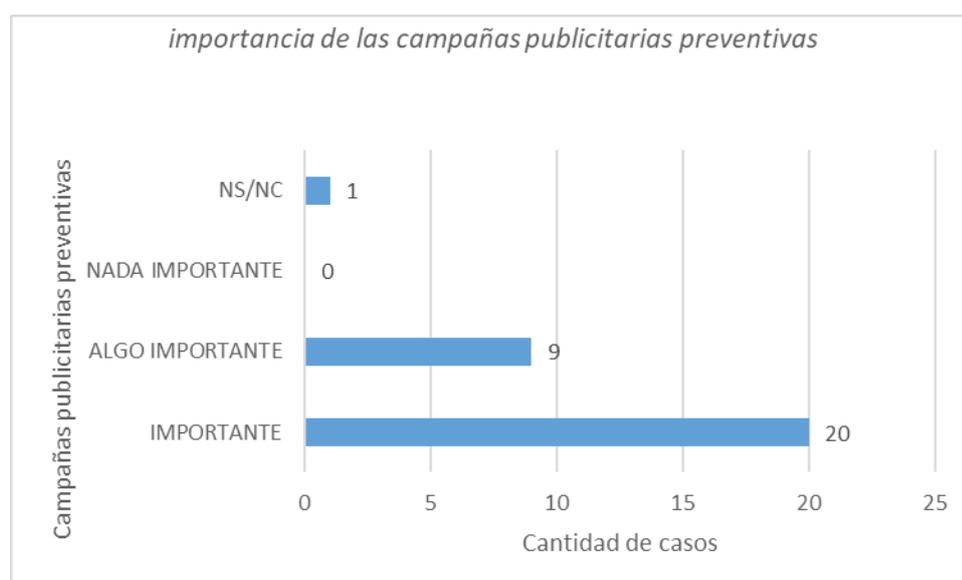
A continuación se muestran los resultados

Tabla Nro. 34

De importancia de las campañas publicitarias preventivas.

<b>Campañas publicitarias preventivas</b>	cantidad de casos	%
IMPORTANTE	20	66,7
ALGO IMPORTANTE	9	30,0
NADA IMPORTANTE	0	0
NS/NC	1	3,3
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 34. Importancia de las campañas publicitarias preventivas.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.4.8. Campañas educativas en escuelas

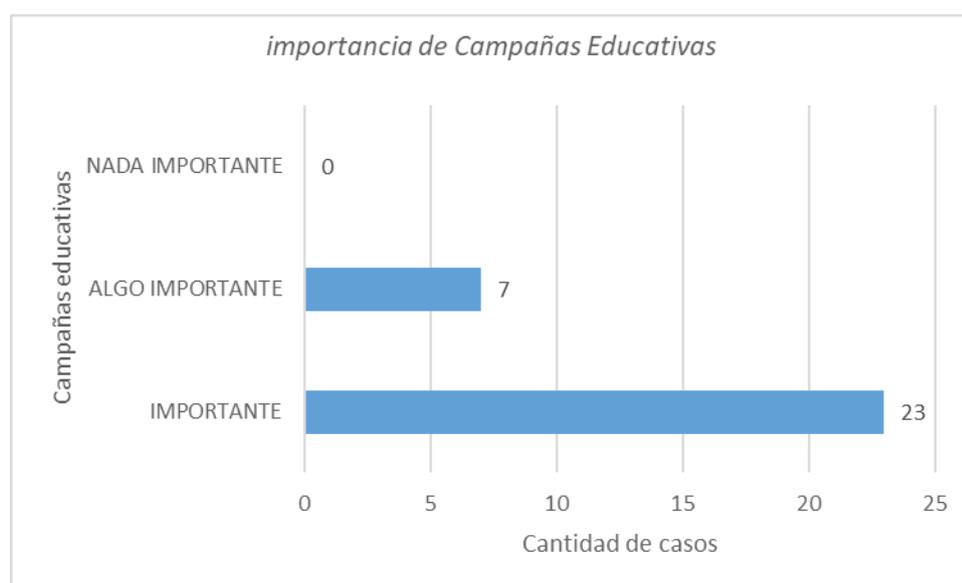
Del total de los encuestados se pudo determinar que el 76,7% considera importante a las campañas educativas en escuelas, mientras que el 23,3% las considera algo importante.

Tabla Nro. 35

De importancia de Campañas Educativas.

<b>Campañas educativas</b>	Cantidad de casos	%
IMPORTANTE	23	76,7
ALGO IMPORTANTE	7	23,3
NADA IMPORTANTE	0	0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 35. Importancia de campañas educativas.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.4.9. Infraestructura vial en rutas y calles

Del total de los encuestados se determina que el 60% considera que es importante la infraestructura vial en rutas y calles, mientras que el 30% los considera algo importante y el 10% lo considera nada importante.

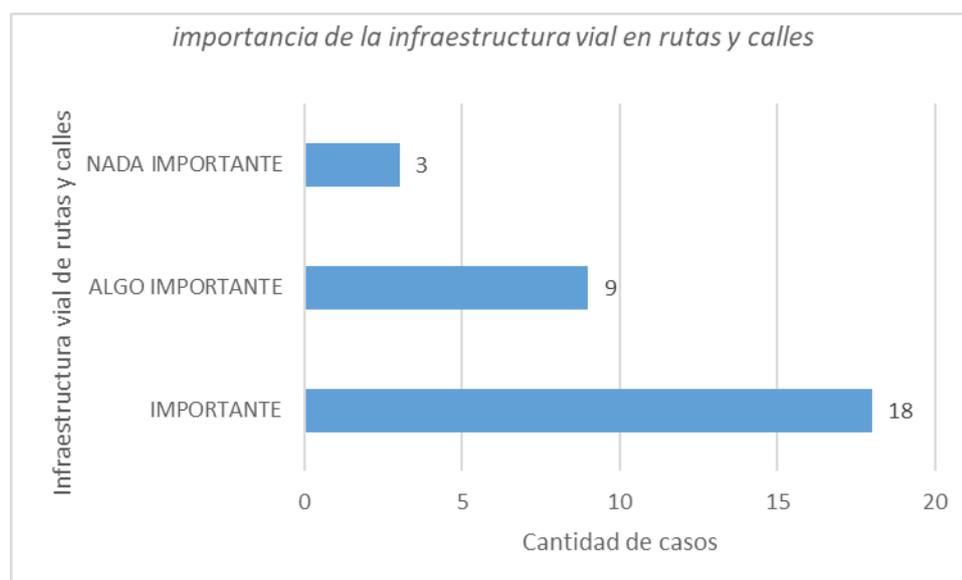
A continuación se muestran los resultados

Tabla Nro. 36

De importancia de la infraestructura vial en rutas y calles.

<b>Infraestructura vial de rutas y calles</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
IMPORTANTE	18	60,0
ALGO IMPORTANTE	9	30,0
NADA IMPORTANTE	3	10,0
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 36. Importancia de la infraestructura vial en rutas y calles.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.4.10. Tránsito municipal

De la totalidad de los encuestados se puede determinar que el 40% considera que es importante las policías de Tránsito municipales, mientras que el 46% considera que son algo importante y el 13,3 considera que son nada importante

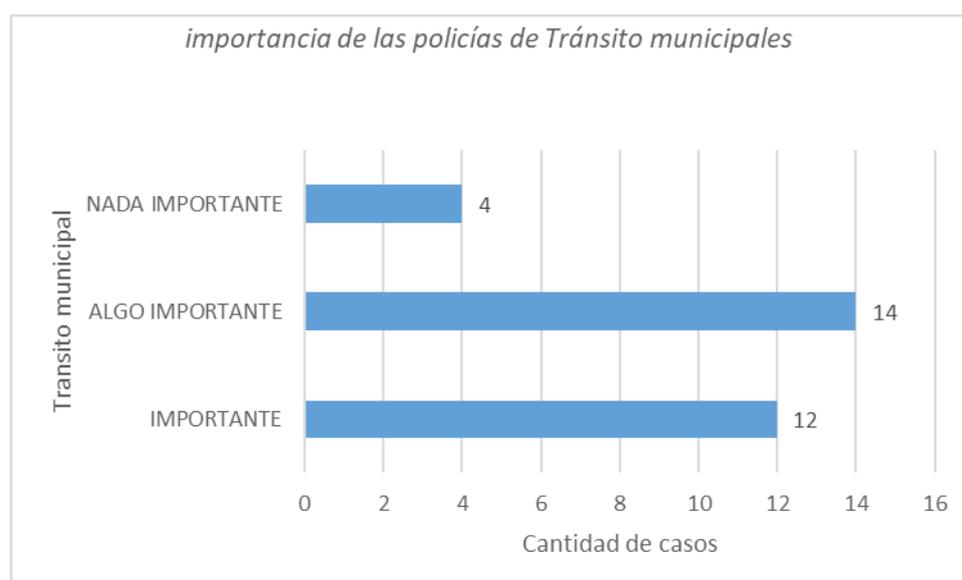
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 37

De importancia de las policías de Tránsito municipales.

<b>Tránsito Municipal</b>	<b>casos</b>	<b>cantidad de</b>	<b>%</b>
IMPORTANTE	12		40,0
ALGO IMPORTANTE	14		46,7
NADA IMPORTANTE	4		13,3
<b>Total</b>	<b>30</b>		<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 37. Importancia de las policías de tránsito municipales.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.4.11. Radares fijos para controlar la velocidad

De la totalidad de las encuestas se puede determinar que el 66,7% considera que los radares fijos son importantes, mientras que el 26,7% considera que son algo importante y el 6,7% considera que son nada importante.

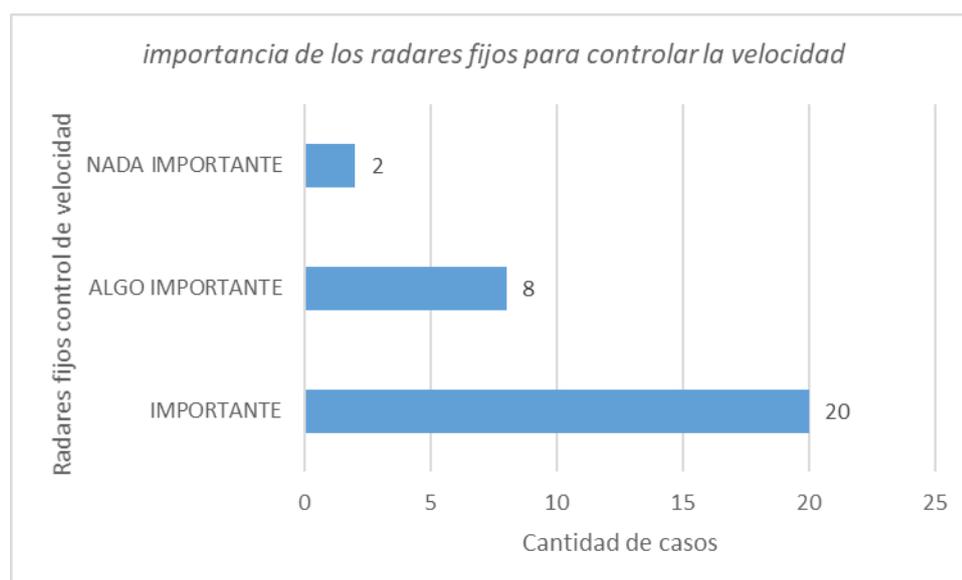
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 38

De importancia de los radares fijos para controlar la velocidad.

<b>Radares fijos control de velocidad</b>	cantidad de casos	%
IMPORTANTE	20	66,7
ALGO IMPORTANTE	8	26,7
NADA IMPORTANTE	2	6,7
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 38. Importancia de los radares fijos para controlar la velocidad.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.5. Severidad al conducir con consumo de alcohol.

En esta pregunta se busca la opinión de los usuarios de la vía pública en relación a la implementación de los controles de alcoholemia y su incidencia en la siniestralidad vial y a las penas establecidas por la Ley 9185/19, modificatoria de la Ley 9024/17 y 9099/18 respectivamente.

##### 4.1.2.1.5.1. Controles de alcoholemia disminuyen el consumo de alcohol

De la totalidad de los encuestados se logra determinar que el 40% opina estar de acuerdo con los controles de alcoholemia para bajar el consumo de alcohol, mientras que el 46,7% estaría algo de acuerdo y el 13,3% opino nada de acuerdo.

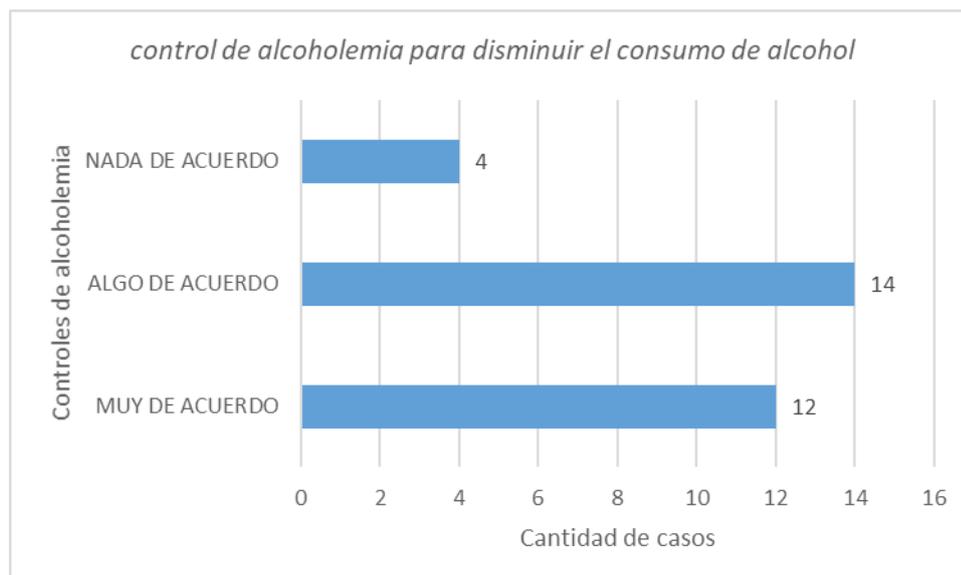
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 39

Del control de alcoholemia para disminuir el consumo de alcohol.

<b>Controles de alcoholemia</b>	cantidad de casos	%
MUY DE ACUERDO	12	40,0
ALGO DE ACUERDO	14	46,7
NADA DE ACUERDO	4	13,3
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 39. Control de alcoholemia para disminuir el consumo de alcohol.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.5.2. Controles de alcoholemia han disminuido los siniestros viales**

De la totalidad de los encuestados se logra determinar que el 43,3% opina estar de acuerdo en que los controles de alcoholemia han disminuido los siniestros viales, mientras que el 50% considera estar algo de acuerdo y el 6,7 opino nada de acuerdo.

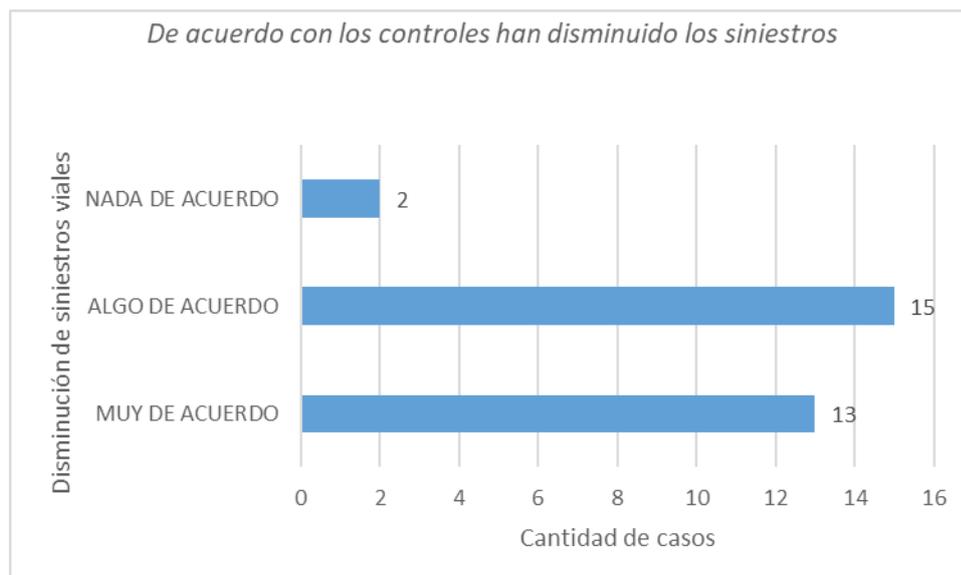
A continuación se muestran los resultados

Tabla Nro. 40

De acuerdo con los controles han disminuido los siniestros.

<b>Disminución de siniestros viales</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
MUY DE ACUERDO	13	43,3
ALGO DE ACUERDO	15	50,0
NADA DE ACUERDO	2	6,7
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 40. De acuerdo con los controles han disminuido los siniestros.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.5.3. Causas correccionales aplicadas

Del total de los encuestados se puede determinar que el 80% opina estar muy de acuerdo, mientras que el 16,7% opinó estar algo de acuerdo y el 3,3% opinó estar nada de acuerdo.

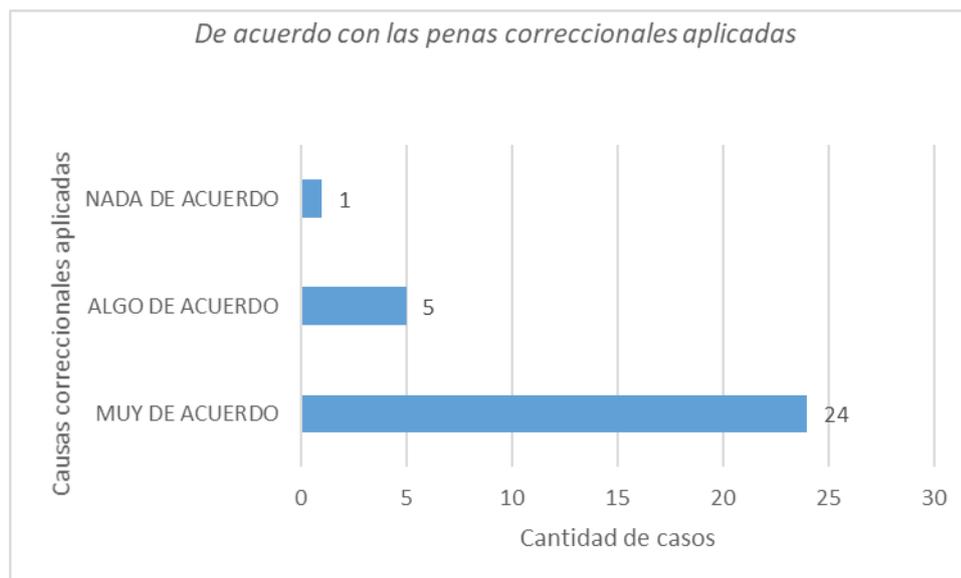
A continuación se muestran los resultados

Tabla Nro. 41

De acuerdo con las penas correccionales aplicadas.

<b>Causas correccionales aplicadas</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
MUY DE ACUERDO	24	80,0
ALGO DE ACUERDO	5	16,7
NADA DE ACUERDO	1	3,3
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 41. De acuerdo con las penas correccionales aplicadas.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.5.4. Multas aplicadas adecuadas**

De la totalidad de los encuestados se logra determinar que el 80% opinó estar muy de acuerdo, mientras que el 20% opinó estar algo de acuerdo.

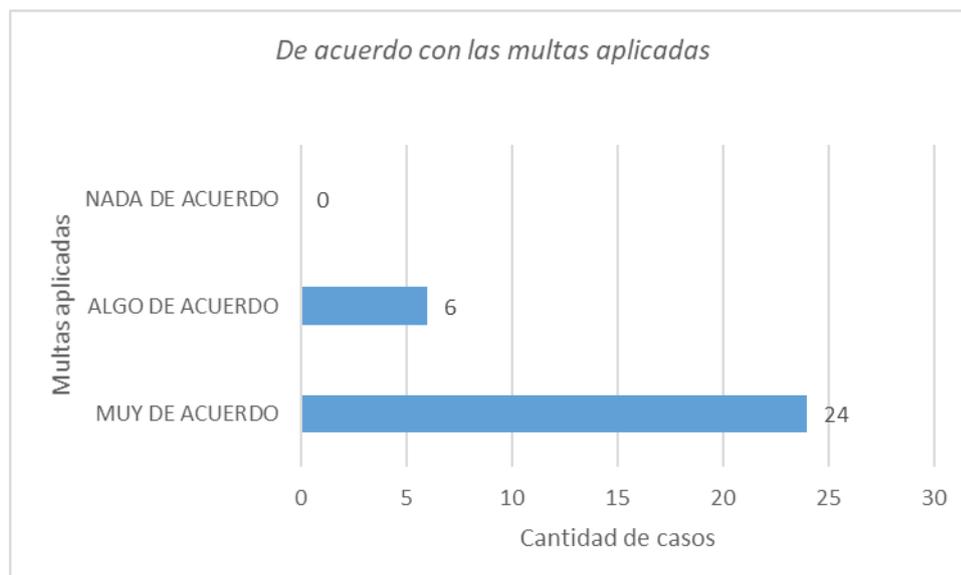
A continuación se muestran los resultados

Tabla Nro. 42

De acuerdo con las multas aplicadas

<b>Multas aplicadas</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
MUY DE ACUERDO	24	80,0
ALGO DE ACUERDO	6	20,0
NADA DE ACUERDO	0	0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 42. De acuerdo con las multas aplicadas.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.5.5. Retenciones de vehículo y Licencia corresponde.**

Del total de los encuestados se logra determinar que el 90% opina estar muy de acuerdo con las retenciones de licencia y vehículos a conductores alcoholemia positiva, mientras que el 10% opino estar algo de acuerdo.

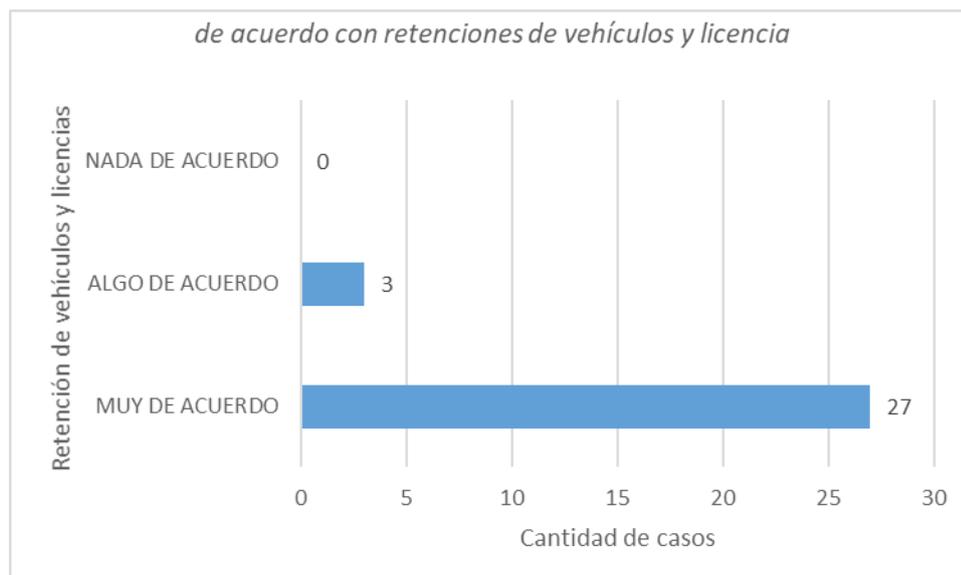
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 43

*Cuadro de acuerdo con retenciones de vehículos y licencia.*

<b>Ret de vehículos y licencia</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
MUY DE ACUERDO	27	90,0
ALGO DE ACUERDO	3	10,0
NADA DE ACUERDO	0	0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 43. De acuerdo con retenciones de vehículos y licencia.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.1.6. Toma conciencia por siniestro vial con víctimas fatales

Del total de los encuestados se logra determinar que el 86,7%, manifestó tomar conciencia de los siniestros viales ocasionados, mientras que el 13,3% manifestó no tomar conciencia.

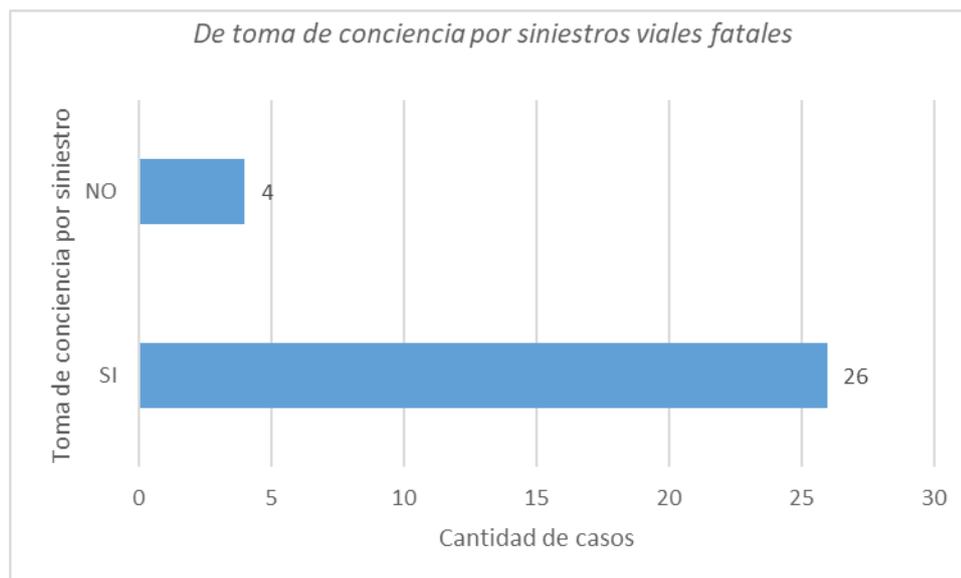
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 44

De toma de conciencia por siniestros viales fatales.

Toma conciencia por siniestro	cantidad de casos	%
SI	26	86,7
NO	4	13,3
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 44. Toma conciencia por siniestros viales fatales.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.6.1. Víctima personalmente o familiar de un siniestro vial grave**

De la totalidad de los encuestados se determinó que el 43,3% manifestó haber sido víctima o conocer alguna víctima de un siniestro vial grave, mientras que el 56,7% dijo que no.

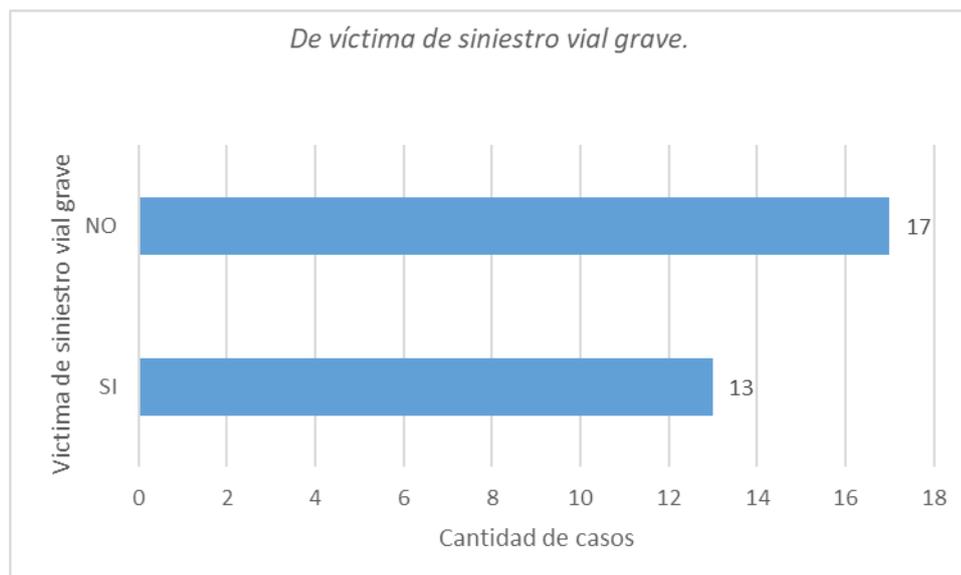
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 45

De víctima de siniestro vial grave.

<b>Víctima de siniestro vial grave</b>	<b>cantidad de casos</b>	<b>%</b>
SI	13	43,3
NO	17	56,7
Total	30	100,0

Gráfico Nro. 45. Víctimas de siniestros viales graves.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### **4.1.2.1.7 Asistencia por parte del Estado en caso de siniestro**

De la totalidad de los encuestados se logra determinar que el 6,7%, manifestó si recibir asistencia por parte del Estado, mientras que el 36,7% manifestó que no y el 56,7% no corresponde asistencia.

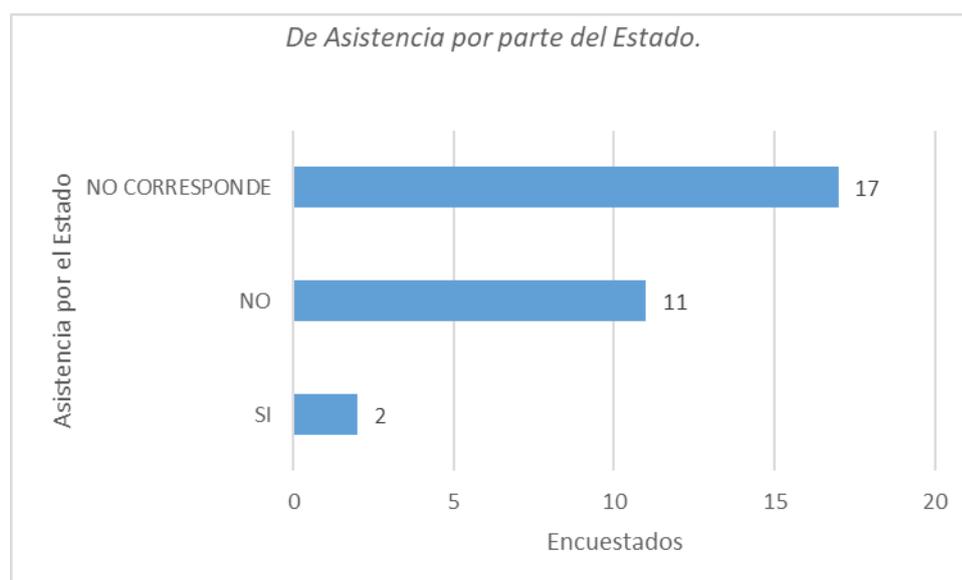
A continuación se muestran los resultados.

Tabla Nro. 46

*De Asistencia por parte del Estado.*

<b>Asistencia por el Estado</b>	<b>Encuesta</b>	<b>%</b>
SI	2	6,7
NO	11	36,7
NO CORRESPONDE	17	56,7
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 46. Asistencia por parte del estado.



Elaboración propia. Fuente encuestas realizadas. Año 2020

#### 4.1.2.1.8. Aporte para mejorar la seguridad vial en el A.M.M.

En la última pregunta de la encuesta se les ofreció a los encuestados a realizar algún aporte en relación al tema. No todos los encuestados hicieron aportes, ya que era opcional. No obstante, a continuación rescatamos los más frecuentes.

Tabla Nro. 47

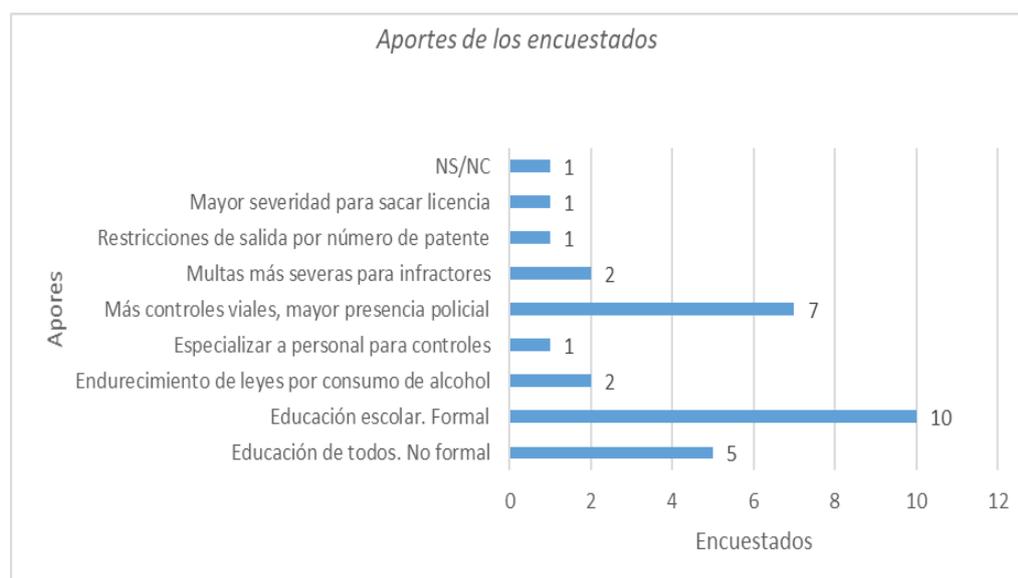
Aportes de los encuestados

Aportes	Encuesta	%
Educación de todos. No formal	5	16,7
Educación escolar. Formal	10	33,3
Endurecimiento de leyes por consumo de alcohol	2	6,7
Especializar a personal	1	3,3

para controles

Más controles viales, mayor presencia policial	7	23,3
Multas más severas para infractores	2	6,7
Restricciones de salida por número de patente	1	3,3
Mayor severidad para sacar licencia	1	3,3
NS/NC	1	3,3
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,0</b>

Gráfico Nro. 47. Aportes de los encuestados.



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas realizadas. Año 2020.

#### 4.1.2.2. Análisis de Encuestas e interpretación de datos.

En referencia a la primera pregunta se logra establecer que el 50% de los usuarios de la vía pública tienen bastante conocimiento de las normas de seguridad vial, pero el 46,7% manifestó conocer muy poco de las normas viales y tan solo el 3,3% manifestó conocer nada de las normas de seguridad vial.

En la siguiente pregunta se logra determinar que el 76,7% respeta mucho las normas de tránsito, mientras que el 20% manifestó respetarlas poco y el 3,3, respeta nada las normas.

Ante la pregunta ¿Cómo usuario de la vía pública usted respeta las siguientes normas de tránsito?. Se logra determinar que el 70% usa siempre el cinto de seguridad o caso protector, mientras que el 30% lo usa casi siempre. Con respecto a las luces bajas encendidas se logra determinar que el 60 % circula siempre con las luces encendidas. En referencia al uso de telefonía celular se determina que el 59,9% lo usa siempre o casi siempre mientras hace uso de la vía pública. En el cruce por senda peatonal, surge que el 50% las utiliza casi siempre. Respecto al consumo de alcohol, se determina que el 46,7% no consume alcohol al momento de hacer uso de la vía pública. Adelantamiento en doble línea amarilla, surge que el 43,3% nunca se adelanta en doble línea amarilla. Respeto al cruce peatonal, surge que el 60% las respeta. Con referencia a los controles de velocidad, se determina que el 50% los respeta siempre, y el 40% casi siempre. Respeto de la cartelera fija y semáforos surge que el 56,7% los respeta siempre y el 43,3% casi siempre.

En la cuarta pregunta referente a ¿Qué importancia le atribuye al sistema de seguridad vial implementado en el A.M.M.? Surge que el 76% del total de los encuestados manifiestan que es importante.

En relación a la severidad aplicada al conducir con consumo de alcohol, casi la totalidad de los entrevistados están de acuerdo con la implementación de los controles viales en control de alcoholemia y a las penas y multas aplicadas.

El 86,7% de los usuarios de la vía pública son conscientes que cuando conducen pueden quitar la vida o dañar gravemente la salud de otras personas y la propia.

El 43,3% fue víctima o conoce alguna víctima de un siniestro vial grave.

Finalmente cuando se les consulto sobre si querían realizar algún aporte, los aportes más frecuentes fueron:

Educación vial en la etapa escolar.

Más controles viales – Mayor presencia policial.

Educación vial para todos.

Endurecimiento para penas por el consumo de alcohol.

Multas más severas.

#### **4.1.3. Entrevistas**

Se efectuaron entrevistas a Funcionarios de la Dirección de Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza, Jefes Policiales de la Policía Vial, los cuales son: Comisario General P.P. ® NOVOA, Alejandro , cargo de la Dirección de Seguridad Vial; Abogada y Licenciada en Criminología SINISCALCHI, Gabriela, a cargo del Juzgado vial Gran Mendoza Norte, Comisario General PP BECERRA, Fabián, Jefe de la Policía Vial; Comisario PP LOPEZ, Javier, Segundo Jefe de Policía Vial; Oficial Principal P.P. PEREYRA, Daniel, Segundo Jefe de la Delegación Vial Gran Mendoza. Específicamente se les consultó sobre los siguientes temas:

Desde su conocimiento y experiencia... ¿Usted considera que la políticas públicas aplicadas en seguridad vial en el A.M.M., están dando resultados esperados?

¿Cuáles considera que son los puntos críticos que se podrían mejorar en la aplicación de leyes en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta el contexto social y cultural del A.M.M.?

¿En términos generales cuál es su perspectiva con respecto a las acciones conjuntas desarrolladas por la provincia y la A.N.S.V., y en particular a las funciones que se llevan a cabo en Mendoza?

¿En cuánto a los recursos destinados por el estado para la aplicación de estrategias tendientes a disminuir la siniestralidad vial en la provincia, usted considera que son suficientes? De no ser así ... ¿Cómo cree que se podría optimizar el recurso?

Desde el punto de vista de la ejecución de políticas en seguridad vial y en el aspecto operativo... ¿Usted cree que las acciones llevadas a cabo son suficientes, o se podría mejorar? ¿Qué nuevos aspectos cree que se podrían implementar, y cuales en vigencia se podrían reformular?

Por último... ¿Cuál sería su aporte para poder optimizar la seguridad vial en el A.M.M.?

El modelo de cuestionario como las entrevistas forman parte del Anexo IV de página 165 a página 166.

A continuación se realiza el análisis respectivo.

#### **4.1.3.1. Entrevista al Comisario General P.P. ® Alejandro Novoa, a cargo de la Dirección de Seguridad Vial de la Provincia de Mendoza**

Pregunta Nro. 1- Desde su conocimiento y experiencia Usted considera que las Políticas Públicas aplicadas en seguridad vial en el área metropolitana de Mendoza están dando el resultado esperado Rta. Si, si creo que están dando resultados ya que en los últimos años se han reducido la cantidad de accidentes viales y también las muertes en accidentes viales ya que se ha notado una significativa baja en las estadísticas en este tipo de eventos por la regulación y control que se hace en la provincia de Mendoza tanto la Policía Vial como los preventores Municipales Pregunta Nro. 2: ¿Cuáles considera que son los puntos críticos que se podrían mejorar en la aplicación de leyes en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta el contexto social y cultural del AMM? Rta. En realidad la mayor cantidad de accidentes pese a la reducción que ha habido es la conducta que tienen quienes manejan vehículos en lo que se podría mejorar en es la educación vial y los riesgos que ellos conllevan desde edades muy tempranas hará que cuando lleguen a conducir un vehículo sean realmente responsables- Pregunta Nro. 3 ¿En términos generales cuál es su perspectiva con respecto a las acciones conjuntas desarrolladas por las provincias y la ANSV; y en particular a las funciones que se llevan a cabo en Mendoza? Rta. Nosotros tenemos una muy buena relación con la Agencia Nacional de seguridad Vial que cumplimos porque la ley nacional es casi igual a la provincial en términos generales entonces cuando hay eventos en la

provincia la llegada de autoridades nacionales o internacionales con visitas internacionales o grandes movimientos turísticos se realizan actividades y operativos en conjunto con la agencia, con la Policía de Mendoza y los preventores municipales también debo decirle que recibimos ayuda de parte de la agencia de distintas formas con alcoholímetros cinemómetros o demás elementos tecnológicos que podemos utilizar en la fase vial Pregunta Nro. 4 ¿En cuánto a los recursos destinados por el estado para la aplicación de estrategias tendientes a disminuir la siniestralidad vial en la provincia, Ud. considera que son suficientes? De no ser así...¿Cómo cree que se podría optimizar el recurso? Rta. En realidad el recurso con el que contamos hoy en día hace que cumplamos con el objetivo planteado si bien en los últimos años ha habido una importante disminución de esos recursos también tenemos que tener en cuenta que este recurso ha sido volcado a la formación de los cuerpos municipales que en definitiva colaboran con la seguridad vial Pregunta Nro. 5 Desde el punto de vista de la ejecución de políticas en seguridad vial y en el aspecto operativo.... ¿Ud. cree que las acciones llevadas a cabo son suficientes, o se podrían mejorar? ¿Qué nuevos aspectos cree que se podrían implementar, y cuales en vigencia se podrían reformular? El aspecto operativo de la seguridad de hoy es bueno que la comunicación con el resto de las autoridades nos ponemos de acuerdo en acciones a llevar a cabo que hay con otras que se pueden mejorar en lo tecnológico la regulación vial en la provincia con sistema de cámara con sistema con controles automático de red semafórica sin la presencia de personas, personal policial o preventores sino todo automatizado que son muy caros y que necesitan de una inversión importante se puede ser con un sistema automático como por ejemplo para evitar el ser humano regulando como pasa en los países del primer mundo donde ya se están implementando y con buenos resultados Pregunta Nro. 6 Por último... ¿Cuál sería su aporte para poder optimizar la seguridad vial en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza? Rta. Puedo aportar que sería educar mejor a los conductores mayores exigencias en la entrega de una licencia de conducir y comenzar en edad temprana con la educación desde los menores en sus casas y en todos los niveles de educación para formarlos desde muy jóvenes con conductas que después se vean reflejadas en la conducción y con el aumento de las exigencias para obtener la licencia sea un conjunto La Ley es buena y

los controles actuales son buenos, los principales faltas son hablar por celular, conducir alcoholizado, exceso de velocidad ósea el problema es de conducta si se cambian o mejoran esas conductas los siniestros viales tienen que bajar considerablemente.

**4.1.3.2. Entrevista a la Abogada y Licenciada en Criminalística Gabriela Siniscalchi, quien se encuentra actualmente a cargo del Juzgado Vial Gran Mendoza Norte.**

Pregunta Nro. 1- Desde su conocimiento y experiencia Usted considera que las Políticas Públicas aplicadas en seguridad vial en el área metropolitana de Mendoza están dando el resultado esperado Rta. Si, si con la implementación de la ley de seguridad vial se ha notado un mayor control que se ve reflejado a diario en la cantidad de actas. Pregunta Nro. 2: ¿Cuáles considera que son los puntos críticos que se podrían mejorar en la aplicación de leyes en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta el contexto social y cultural del AMM? Rta. Actualmente no considero que haya algún punto a mejorar ya que la ley es muy nueva y reciente y justamente para poder ponerla en práctica se vieron muchos de los errores de las leyes anteriores, el cambio tiene que ser más social que otra cosa ya que las personas que hacen uso de la vía. Pregunta Nro. 3 ¿En términos generales cuál es su perspectiva con respecto a las acciones conjuntas desarrolladas por la provincia y la ANSV; y en particular a las funciones que se llevan a cabo en Mendoza? Rta: Las acciones conjuntas que se realizan se que colaboran con alcoholímetros y cinemómetros y los lineamientos para la licencia de conducir que ahora es nacional, y que es muy positivo para la ciudadanía de la provincia que ahora pueda tener una licencia nacional es muy positiva la buena relación con la agencia nacional de seguridad vial. Pregunta Nro.4 ¿En cuánto a los recursos destinados por el estado para la aplicación de estrategias tendientes a disminuir la siniestralidad vial en la provincia, Ud. considera que son suficientes? De no ser así...¿Cómo cree que se podría optimizar el recurso? Rta: Vuelvo a repetir lo que dije anteriormente en respuesta a una de sus preguntas el tema de la conducción por conocimientos que tengo por ser perito en accidente logia vial y por as que el estado haga campañas como paso en la última modificación por conducir en estado de ebriedad se endureció esto en la

ley pero si el ser humano no toma conocimiento tenemos que trabajar todos juntos el estado, la sociedad muchas veces algunos están en contra y otros a favor pero si esto no pasa no vamos a mejorar nunca. Pregunta Nro. 5 Desde el punto de vista de la ejecución de políticas en seguridad vial y en el aspecto operativo.... ¿Ud. cree que las acciones llevadas a cabo son suficientes, o se podrían mejorar? ¿Qué nuevos aspectos cree que se podrían implementar, y cuales en vigencia se podrían reformular? En la actualidad si bien se ve una disminución en cuanto a la siniestralidad vial es necesario mantener la educación y capacitación para los organismos de control por parte del estado para que un personal bien capacitado sea el que ejerza mejor su función. Pregunta Nro. 6 Por último... ¿Cuál sería su aporte para poder optimizar la seguridad vial en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza? Rta. Para mejorar la seguridad vial yo creo que sería aumentar las campañas, capacitar al personal dar cursos, dar a conocer que la ley es para todos, cuando estamos en infracción pensamos que no nos va a pasar nada, que el personal de la calle sepa que no solo debe sancionar sino también para educar.

#### **4.1.3.3. Entrevista al Oficial Principal P.P. Daniel Pereyra, Segundo Jefe de la Delegación Vial Gran Mendoza**

Pregunta Nro. 1- Desde su conocimiento y experiencia Usted considera que las Políticas Públicas aplicadas en seguridad vial en el área metropolitana de Mendoza están dando el resultado esperado. Rta. Si, están dando resultado no todo lo que se esperaba pero si están resultando. Pregunta Nro. 2: ¿Cuáles considera que son los puntos críticos que se podrían mejorar en la aplicación de leyes en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta el contexto social y cultural del AMM? Rta. Lo que habría que mejorar es la concientización de la gente que tome conciencia de la gravedad de salir en un vehículo alcoholizado y sin las medidas de seguridad más que nada para con un tercero. Pregunta Nro. 3 ¿En términos generales cuál es su perspectiva con respecto a las acciones conjuntas desarrolladas por las provincias y la ANSV; y en particular a las funciones que se llevan a cabo en Mendoza? Rta: Es muy bueno el apoyo de la Nación a través de la Agencia si bien no se hacen muchos operativos en conjunto es muy bueno el apoyo que se recibe de la Nación. Pregunta Nro.4 ¿En cuánto a los recursos destinados por el estado para la aplicación de

estrategias tendientes a disminuir la siniestralidad vial en la provincia, Ud. considera que son suficientes? De no ser así...¿Cómo cree que se podría optimizar el recurso? Rta: Nunca son suficientes siempre hay que agregar algo mas como dije anteriormente en cuanto a la concientización de la gente para que ya de una vez tome conciencia y sepa que se puede y que no se debe hacer. Pregunta Nro. 5 Desde el punto de vista de la ejecución de políticas en seguridad vial y en el aspecto operativo.... ¿Ud. cree que las acciones llevadas a cabo son suficientes, o se podrían mejorar? ¿Qué nuevos aspectos cree que se podrían implementar, y cuales en vigencia se podrían reformular? Siempre hay que tratar de mejorar innovar y vuelvo a lo mismo de recién que se debe hacer hincapié en la concientización de la gente porque si no son en vano los esfuerzos que uno haga no alcanza. Pregunta Nro. 6 Por último... ¿Cuál sería su aporte para poder optimizar la seguridad vial en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza? Rta. Seria trabajar en forma conjunta ya que todas las municipalidades tiene su policía vial y juzgados viales tendrían que trabajar en conjunto para causar un impacto hacia la gente sobre las medidas que se están llevando a cabo.

#### **4.1.3.4. Entrevista al Comisario P.P. Javier de la Cruz López Lonigro, segundo jefe de Policial Vial de la Provincia de Mendoza**

Pregunta Nro. 1- Desde su conocimiento y experiencia Usted considera que las Políticas Públicas aplicadas en seguridad vial en el área metropolitana de Mendoza están dando el resultado esperado Rta. Si. Están dando los resultados esperados muy lentamente. Pregunta Nro. 2: ¿Cuáles considera que son los puntos críticos que se podrían mejorar en la aplicación de leyes en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta el contexto social y cultural del AMM? Rta. En lo concerniente al estado del parque automotor que tiene la provincia, casi el 30% no está en condiciones de circular. Pregunta Nro. 3 ¿En términos generales cuál es su perspectiva con respecto a las acciones conjuntas desarrolladas por las provincias y la ANSV; y en particular a las funciones que se llevan a cabo en Mendoza? Rta: La agencia nacional de Seguridad Vial, nos proporciona mucho equipamiento para el control vial, como son los radares y alcoholímetros. Pregunta Nro.4 ¿En cuánto a los recursos destinados por el estado para la aplicación de estrategias tendientes a disminuir la siniestralidad

vial en la provincia, Ud. considera que son suficientes? De no ser así...¿Cómo cree que se podría optimizar el recurso? Rta: Nunca son suficientes, siempre esta el requerimiento de elementos y de personal. Pregunta Nro. 5 Desde el punto de vista de la ejecución de políticas en seguridad vial y en el aspecto operativo.... ¿Ud. cree que las acciones llevadas a cabo son suficientes, o se podrían mejorar? ¿Qué nuevos aspectos cree que se podrían implementar, y cuales en vigencia se podrían reformular? Rta: Siempre existen cosas para mejorar, en la actualidad en todas las delegaciones tenemos falta de personal, en algunos lugares se cuenta con el recurso pero no tenemos quien lo opere. Pregunta Nro. 6 Por último... ¿Cuál sería su aporte para poder optimizar la seguridad vial en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza? Rta. Una mayor exigencia a los nuevos conductores, y educación vial desde el nivel inicial escolar.

#### **4.1.3.5. Entrevista al Comisario General P.P. Fabián Becerra Jefe de Policía Vial de la provincia de Mendoza**

Pregunta Nro. 1- Desde su conocimiento y experiencia Usted considera que las Políticas Públicas aplicadas en seguridad vial en el área metropolitana de Mendoza están dando el resultado esperado Rta. Desde la creación de la 9024 fue totalmente positivo la implementación de los cuerpos Municipales tienen su gran aporte ya que son los encargados del control y regulación del tránsito en sus respectivas jurisdicciones facultades plenas que tienen los intendentes por el artículo 200 de la constitución nacional que los faculta a tomarse las atribuciones para que puedan tener su aporte en la faz vial. Pregunta Nro. 2: ¿Cuáles considera que son los puntos críticos que se podrían mejorar en la aplicación de leyes en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta el contexto social y cultural del AMM? Rta. Una decisión totalmente acertada donde se aumentó el valor de las multas por alcoholemia donde se ha obtenido un resultado altamente positivo lo que ha llevado a los conductores a tomar sus propios recaudos antes de circular alcoholizado a lo que se podría sumar un control más estricto en la entrega de la licencia de conducir por lo que el conductor además de ser sancionado por un acta vial se procede a la quita de puntos lo que le generaría una conducta responsable a la hora de hacer uso de la vía pública y también que entre en vigencia en forma urgente la

revisión técnica vehicular para optimizar los vehículos que circulan por la vía pública y que se agilice la entrada en vigencia de ese articulado de la ley lo antes posible. Pregunta Nro. 3 ¿En términos generales cuál es su perspectiva con respecto a las acciones conjuntas desarrolladas por las provincias y la ANSV; y en particular a las funciones que se llevan a cabo en Mendoza? Rta: La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha venido realizando un aporte muy importante para la provincia es uno de los organismos que en cuanto a seguridad vial tiene que estar acorde a las situaciones sociales y geográficas que tiene la provincia, sumando cada vez más maniobras en forma conjunta ya sea con la policía vial o con los municipios que hacen el control y regulación vial de cada departamento y sería muy importante que la agencia instalara una delegación operativa en la provincia y no como en la actualidad que se realizan maniobras en forma aislada como lo viene haciendo una o dos veces al año con grupos operativos para que pudiéramos contar con la agencia en forma permanente y operativa en la provincia. Pregunta Nro. 4 ¿En cuánto a los recursos destinados por el estado para la aplicación de estrategias tendientes a disminuir la siniestralidad vial en la provincia, Ud. considera que son suficientes? De no ser así...¿Cómo cree que se podría optimizar el recurso? Rta: Cada vez son más escasos los recursos, el parque automotor se va incrementando cada vez más porque los jóvenes cumpliendo los dieciocho años ya quieren su licencia de conducir y tener su rodado por lo que esto hace un incremento de vehículos, entonces la provincia tiene que ir incrementando los recursos, debido a esta situación la provincia debe ponerse a la altura de las circunstancias por lo que es necesario aumentar los recursos para evitar que se produzcan siniestros viales, esto hace a un buen control y a un mejor uso de la vía pública por lo que es necesario incrementar la faz preventiva para no tener que lamentar el flagelo al que apuntamos todos que no se produzcan incidentes viales. Pregunta Nro. 5 Desde el punto de vista de la ejecución de políticas en seguridad vial y en el aspecto operativo.... ¿Ud. cree que las acciones llevadas a cabo son suficientes, o se podrían mejorar? ¿Qué nuevos aspectos cree que se podrían implementar, y cuales en vigencia se podrían reformular? Rta. Trabajar mancomunadamente con los Municipios y haciendo un análisis de los elementos provistos y aplicarlos en los lugares de mayor vulnerabilidad en cuanto a incidentes viales, como sabemos un sábado

a la noche tenemos mucha actividad nocturna en departamentos como Godoy Cruz, Capital, Las Heras y la mayoría de los boliches están en Chacras de Coria, por lo que se habría que coordinar con que cantidad de alcoholímetros se cuenta y trasladarlos a estos lugares para poder aplicar esta tecnología en estos lugares y que surta el efecto deseado en la sociedad. Como dije en un primer momento la escasez de recursos y un parque automotor que sigue creciendo, la infraestructura vial es poca y escasa por gestiones del ejecutivo, la creación de rutas o el mantenimiento de las mismas va siempre detrás de la cantidad de rodados que hay, nunca estamos acorde a las necesidades que tenemos, por ejemplo una de las medidas que se puede implementar son los radares a distancia, que se tome la fotomulta y se genere el expediente para el cobro de esa multa, otra es dispositivos electrónicos para la regulación del tránsito, redondeando la tecnología tiene que ir acompañando la seguridad vial ya que recurso humano es escaso la tecnología tiene colaborar para lograr el objetivo de bajar al mínimo la siniestralidad vial. Pregunta Nro. 6 Por último... ¿Cuál sería su aporte para poder optimizar la seguridad vial en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza? Rta. Unificación de los distintos organismos, municipalidades que tiene el área metropolitana para llevar a cabo maniobras estratégicas en los lugares de mayor índice accidente lógico, si se hace una unificación de policía, transporte, tránsito municipal, ANSV sería un conjunto de autoridades de aplicación en un determinado lugar y conforme nos lo indique el observatorio vial, ya sea de la Policía o de la Agencia y de esa manera se va a trabajar en los lugares más vulnerables con todos los medios que contemos. Yo soy un convencido que se necesita un equipo de trabajo para lograr los objetivos planteados sean municipales, provinciales o nacionales.

#### **4.1.3.6. Análisis de las Entrevistas**

Del análisis de las entrevistas realizadas surge que en la primer pregunta el 100% de los entrevistados considera como positiva su respuesta ya que interpreta que las políticas de seguridad vial en el área metropolitana de Mendoza han dado el resultado esperado con la reducción estadística de la cantidad de siniestros viales como así la cantidad de víctimas fatales de este tipo de hechos, coincidiendo además en que es demasiado pronto para

determinar que estas políticas sean las mejores a implementar ya que se les debe dar más tiempo y mejorar su aplicación en el terreno.

En cuanto a la segunda pregunta, en esta hay disparidad de opiniones ya que para algunos de los entrevistados aún es demasiado pronto para determinar puntos críticos a modificar ya que la Ley 9024 vino a reemplazar y a mejorar todos los detalles legales o erróneos de la ley 6082 por lo que sería muy joven esta ley para ver puntos críticos si bien es un avance importante el agravamiento de las penas por alcoholemia y la modificación implementada por la ley 9099. En la misma pregunta el resto de los entrevistados se refirió directamente a un concepto de aumento de la educación vial, implementarla desde la niñez, una mayor exigencia para obtener la licencia de conducir e inclusive la implementación del sistema de quita de puntos cuando las personas concurran a realizar la renovación para generar mayor responsabilidad por parte de los conductores en la vía pública.

En nuestra tercera interrogante todos los entrevistados coincidieron en calificar de muy importante el aporte de la ANSV en la Provincia agregando además que debería aumentar la participación nacional en la provincia y aumentar su presencia tanto con material de trabajo como en su forma física y sumarse a las labores desarrolladas en esta provincia por parte de los organismos encargados de la regulación vial y del tránsito en el área metropolitana de Mendoza.

Para la cuarta pregunta están todos de acuerdo en que siempre han sido escasos los recursos, el crecimiento del parque automotor esta siempre unos pasos delante de los recursos asignados a los distintos organismos viales ya esa Policía Vial Provincial o Municipal al igual que la relación de la actualidad de la infraestructura vial que es necesaria una importante inversión en tecnología, rutas y mejoras de calles como así también cartelería fija y cartelería lumínica como así incrementar personal y apuntar a mejorar la capacitación del personal para obtener una profesionalización de los funcionarios de calle.

La quinta pregunta se refieren los entrevistados que si bien los operativos viales tienen los resultados esperados, siempre se puede mejorar, se puede

trabajar en forma conjunta con todos los municipios del área metropolitana y aplicar las medidas operativas en conjunto en determinados objetivos que les indique el observatorio vial, en donde se puede en un trabajo en conjunto ampliar la presencia en las calles en los puntos estratégicos que sean necesarios con el firme objetivo de salvar vidas humanas, también dos de los entrevistados apuntaron a la capacitación vial desde las edades tempranas con los futuros conductores en edad escolar y que el día de mañana se les exija mucho más al momento de obtener su primer licencia de conducir. Como así apuntaron a mejorar la capacitación en la formación de los profesionales de los organismos de control.

Para nuestra sexta interrogante sobre algún aporte que desee realizar la mayoría se expresó en favor de la capacitación temprana de los futuros conductores, a las mayores exigencias para la obtención de las licencias de conducir, a la inversión necesaria en cuanto a tecnología para poder ejercer la función las distintas policías, como así una necesaria inversión en cuanto a infraestructura vial, destacando además la necesidad de que se implementen en forma permanente campañas de concientización vial para disminuir la siniestralidad vial tanto en el AMM como en toda la provincia y que se haga extensivo a todo el país.

#### **4.1.4. Alcances y Limitaciones**

Para la realización del presente trabajo encontramos algunos obstáculos para poder analizar la totalidad de los datos de siniestralidad vial entre los que podemos mencionar la toma de datos de la totalidad de los siniestros viales en el AMM, debido a que no existe dicha información por lo que se debió utilizar solo la información que se obtuvo que es referente a los siniestros viales con víctimas fatales en el lugar del hecho información aportada por el Observatorio Vial. Por lo que también se hace constar que sería importante que existiera un observatorio que reuniera la información de la totalidad de los siniestros viales de toda la provincia, de todo tipo de siniestros como causales y factores de riesgo para poder contar con esa información a futuro que sería de vital importancia para la implementación de políticas públicas de seguridad vial. Esto limitó nuestra investigación a los datos con los que se pudo contar y no a

los que se interpretaba necesario para los alcances reales de la presente. Seguidamente en cuanto a la realización de las encuestas se intenta realizar la medida con un mínimo de sesenta personas para obtener mayor variedad de opiniones respecto de las preguntas realizadas siendo esta medida limitada por la presente Pandemia que afecta al mundo y que también limitó nuestra investigación a números más austeros solo treinta personas accedieron a la entrevista por lo que se debió trabajar con estos datos. En definitiva son cuestiones netamente externas y fuera de nuestro alcance como tesis que se nos plantean como limitaciones y que ponemos en su conocimiento a fin de que puedan interpretar también los alcances y las limitaciones del presente trabajo.

Finalizado este análisis de datos secundarios y primarios, como así una breve referencia a los alcances y limitaciones, seguidamente presentamos las conclusiones y aportes al tema.

## **Conclusiones**

## **Conclusiones**

Como planteamos en un primer momento al inicio de nuestra tesina nuestro problema de investigación constituye una de las principales preocupaciones para los estados ya que afecta directamente a la seguridad y salud de los individuos. En los últimos años a nivel mundial se ha incrementado

la inseguridad vial, nuestra hipótesis plantea que “Las políticas públicas en seguridad vial han contribuido a la disminución de los siniestros viales con víctimas fatales en el área metropolitana de la provincia de Mendoza durante el periodo 2016-2019.”

Como especificamos en el Capítulo I la seguridad vial en el Área Metropolitana de Mendoza (A.M.M.), requiere la consolidación de un sistema de seguridad Vial, que atienda los desafíos que el tema encierra, considerando que toda la dirigencia del sector público como del sector privado, defina una estrategia de lucha contra los incidentes viales que causan víctimas fatales, y esta estrategia debe ser mantenida a largo plazo en la forma de Política Pública. También consideramos un antecedente importante la nueva legislación que regula la actividad del tránsito de las personas en la vía pública, específicamente la ley de seguridad de tránsito vial 9024/17 y modificatorias, que tiene como finalidad la de proteger la vida y promover la seguridad vial, por ello regula el tránsito libre y seguro en la vía pública, tanto de personas como de diferentes tipos de vehículos

Dentro de este mismo capítulo presentamos un análisis descriptivo en el marco teórico de los términos y conceptos más sobresalientes, como proceso inicial y preparatorio de la investigación, para clarificar el objeto de estudio, que consistió en un análisis del problema de investigación y de los aspectos más relevantes de la siniestralidad vial en lo particular, como fenómeno inherente a la seguridad vial en general.

En nuestro marco conceptual del capítulo II ofrecemos conceptos y definiciones de Estado y política pública considerando que una política pública es una toma de posición por parte del Estado frente a una cuestión social, es el proceso mediante el cual el problema de la siniestralidad vial se transformó en una cuestión de agenda gubernamental, dada la relevancia del problema. Si bien las políticas públicas son acciones del Estado con objetivos de interés público, que diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración pública con el fin de satisfacer las necesidades de una [sociedad](#).

Siguiendo en esta línea de investigación planteamos distintas políticas de estado que a lo largo de los últimos años se han implementado con el objeto de

disminuir la siniestralidad vial no solo con víctimas fatales sino en su conjunto como por ejemplo: políticas públicas a nivel nacional, a nivel provincial, ley 9086 de movilidad y transporte, ley de tránsito 9024/17 y un análisis del mismo de seguridad comparada, la creación del consejo provincial de seguridad vial, el enlace nacional con la unidad ejecutiva de seguridad vial, el observatorio provincial de seguridad vial, las políticas públicas en educación vial, la consistencia de sanciones Ley 9185/19 modificatoria de la Ley 9024 y 9099/18, la revisión técnica obligatoria, las acciones conjuntas llevadas a cabo entre la provincia y los municipios, como así el Plan Federal de Seguridad Vial (Movilidad Segura) que aún se encuentra en desarrollo y que fue implementado a partir del año 2016 para pasar luego con las distintas asociaciones civiles ONG que funcionan en nuestra provincia luchemos por la vida y fundación Estrellas amarillas. Donde podemos observar un incremento en la participación tanto del Estado como de la sociedad en su conjunto con la finalidad común de que las medidas que se implementan puedan disminuir la siniestralidad.

Entendemos que una vez especificado en los dos primeros capítulos las distintas definiciones sobre el tema de investigación como así las políticas públicas era necesario plantear en nuestro capítulo III, conceptos elaborados de diferentes autores e información que nos orientó sobre la problemática haciendo referencia a los siniestros viales en general, casuística de siniestros, factores de riesgo, trilogía accidentológica, implementación de políticas públicas en seguridad vial en la provincia de Mendoza y Área Metropolitana, institución de aplicación, Policía vial de la provincia de Mendoza y las medidas operativas implementadas para evitar siniestros viales. Considerando que con los conceptos planteados nos dieron el marco necesario para poder realizar el trabajo de campo.

Hemos estudiado distintos antecedentes investigativos realizados sobre factores de riesgo y causas de los siniestros viales con víctimas fatales en Mendoza y los informes estadísticos del Gobierno Provincial del año 2019 desde un análisis metodológico que comprende el Área Metropolitana de Mendoza entre los años 2016 a 2019 con una estrategia metodológica flexible que combino distintas técnicas de investigación mediante entrevistas

participantes y entrevistas semi-estructuradas para luego pasar a su análisis correspondiente y posterior interpretación.

En los últimos años, diversas medidas estudiadas en la presente tesina que transformó en políticas públicas para minimizar y contrarrestar la siniestralidad con víctimas fatales en el país, aunque la OMS considera una pandemia la cantidad de muertes en siniestros viales debido a su gran número y su crecimiento anual es responsabilidad de cada estado planificar adecuadamente la prevención de los siniestros viales para evitar su ocurrencia. Es por lo que surgieron las diversas modificaciones de leyes a nivel nacional y provincial, todas aquellas modificaciones y aportes a la legislación para brindar un marco más adecuado, con el fin de disminuir los estándares de siniestralidad vial, medidas que no van a llevar a una siniestralidad vial cero pero que apuntan a lograr una baja significativa de las estadísticas.

En relación al análisis del trabajo de campo podemos decir que en base a los datos recabados de los siniestros viales con víctimas fatales en el AMM, de los datos primarios se estableció una leve disminución entre los años 2016 a 2019 en la tasa de mortalidad en siniestros viales en el lugar del hecho, lo que demuestra una tendencia a la disminución o un buen funcionamiento de las políticas implementadas que conforme los datos obtenidos en la presente se estimaría entre un 2,0 % a 2,5 anual de baja en cuanto a muertes lo que hace referencia a su vez a una baja en la gravedad de los siniestros viales.

Analizando la mortalidad por departamento del AMM logramos establecer que los departamentos de Capital y Godoy Cruz son los que menor porcentaje registran, ya que en estos departamentos fue donde primero aplicaron las reformas a las políticas públicas creándose los cuerpos de tránsito municipal antes que el resto del AMM.

Del análisis de las encuestas participantes, se pudo obtener que un alto porcentaje de los usuarios de la vía pública que la mitad de los encuestados dijo conocer poco y nada de las normas de tránsito. Pero a su vez un porcentaje similar considera necesarios los controles viales en calles y rutas y los controles de velocidad y de estos encuestados se notó una tendencia a estar de acuerdo con que las modificaciones a la Ley de tránsito en cuanto a

los controles de alcoholemia y los elevados costos en la sanción de los mismos.

En cuanto a las entrevistas al personal técnico idóneo los mismos con una larga trayectoria en cuestiones inherentes a la seguridad vial, y que fueron seleccionados acorde a las necesidades de la presente investigación los que coincidieron en estar de acuerdo con las políticas públicas implementadas y coinciden en que ha bajado la tasa de mortalidad por siniestros viales en los últimos dos años, los mismos están de acuerdo con que es necesaria una mayor participación de la ANSV, dentro del territorio provincial, como así en referencia a que se deben asignar mayores partidas presupuestarias al área de seguridad vial y a la infraestructura vial en sí, la implementación de mayor cantidad de exigencias o bien un endurecimiento de los requisitos para la licencia de conducir y una capacitación con respecto a normas de tránsito y conducción en edad escolar más el incremento de campañas publicitarias de educación vial quedando en claro que una mayor presencia por parte de los estados a través de las políticas públicas reduce la mortalidad en los siniestros viales confirmando que las políticas públicas implementadas en la actualidad para la disminución de siniestros viales con víctimas fatales en el AMM son acertadas.

Luego del exhaustivo análisis realizado en nuestra tesina concluimos que efectivamente las políticas públicas implementadas en el área metropolitana de Mendoza han incidido directamente en la siniestralidad vial, para poder generar estas políticas públicas es necesario alcanzar el consenso y el compromiso de todos los sectores políticos partidarios, las administraciones comunales, municipales y provinciales, el sector privado y los integrantes de la sociedad para lograr mayores beneficios con una reducción significativa en los índices de mortalidad que y que si bien la nueva ley de tránsito 9024/17 ha entrado en vigencia recientemente hace dos años a la fecha de iniciada la presente, queda demostrado que con el tiempo y trabajo mancomunado por parte del Estado y de las instituciones no gubernamentales encargadas de la implementación de las políticas públicas en seguridad vial, se está en el camino correcto y se debe seguir trabajando en cuanto a modificaciones a futuro siempre en pos de lograr la mínima siniestralidad vial.

## **Aportes**

Conforme las conclusiones obtenidas ut supra podemos plantear ciertos aspectos en los que coinciden los entrevistados idóneos en materia de seguridad vial como así los datos que arrojaron las encuestas realizadas de lo que surgen los siguientes aportes:

Mayor participación del Estado en cuanto a asignación de recursos para infraestructura vial (radares fijos, cartelería, mantenimiento de rutas y calles etc)

Implementación del Art 26 de la ley 9024/17 en lo que respecta a la educación vial en edad escolar medida a implementar por parte de la Dirección General de Escuelas. Con el objeto de influenciar en la cultura de las próximas generaciones de conductores.

Mayores exigencias al momento de la obtención de la licencia de conducir habilitante. Y aplicar la quita de puntos para las renovaciones en los casos de aquellos conductores que infrinjan la ley de tránsito. A efectos de que el conductor tenga una mayor responsabilidad en el uso de la vía pública.

Que desde el observatorio vial se tomen los datos de todos los siniestros viales y no solo en los que hallan víctimas fatales.

Una mayor asignación presupuestaria por parte de Estado a los todos los municipios que tienen delegado en control del tránsito en sus respectivos territorios y que sea implementado en todos los departamentos no solo el AMM.

Generar concientización en la sociedad a los efectos de lograr un cambio cultural que es lo que en definitiva se necesita para disminuir la siniestralidad vial no solo en el AMM sino a nivel provincial y nacional.

Observamos que es importante destacar que el esfuerzo y la preocupación latente por disminuir la siniestralidad vial es un camino largo y difícil, y por ahora los resultados no muestran grandes avances; pero sí parece ser el camino adecuado en el mediano y largo plazo, como así que las políticas implementadas por los estados y sus consecuentes acciones a través del

tiempo proporcionarán las herramientas válidas para generar los cambios que nuestra sociedad necesita.

**ANEXOS**



## Anexo I

### Datos secundarios. Estadísticas de siniestros viales ocurridos en el A.M.M. años 2016, 2017, 2018 y 2019.

MINISTERIO DE SEGURIDAD  
DIRECCION DE SEGURIDAD VIAL  
JEFATURA DE POLICIA VIAL

#### ESTADISTICA DE FALLECIDOS EN LUGAR DEL SINIESTRO GRAN MENDOZA 2016-2019

	N°	Día	Fecha	Hora	Sexo	Clase de Víctima	Lugar del hecho	Departamento	Edad	Vehículos Intervinientes	Datos de los vehículos Intervinientes
AÑO 2016	1	Viernes	1-ene-16	11:29	M	Conductor	Calle Tapón Moyano y 20 de Junio - Gillen	Guaymallén	17	Moto	Moto Zanella 150 cc Dominio 433-IVO
	2	Domingo	3-ene-16	06:14	F	Peatón	Acc. Este frente al Shopping - Gillen	Guaymallén	17	Auto	Ford Fiesta - Dominio HPJ-327
	3	Jueves	7-ene-16	06:10	M	Conductor	Calle Azcuénaga a 150, más. Cruce ferroviario adyacente Acceso Sur	Maipú	35	Mini- Bus	Mercedes Benz Sprintere - Dominio LRZ-366
	4	Sábado	16-ene-16	22:22	M	Conductor	Calle Maza 3400 de Gutiérrez Maipú	Maipú	mayor de edad	Moto	Guincheng - Dominio 0009-GTH
	5	Domingo	17-ene-16	07:00	M	Conductor	Ruta N° 7 y Ruta N° 50	Maipú	18	Auto	VW Gol - Dominio GHS-046
	6	Viernes	22-ene-16	23:15	M	Conductor	Cruz Cabello y Paso Hondo Las Heras	Las Heras	17	Moto	Moto Zanella 200 cc.
	7	Sábado	23-ene-16	02:30	M	Acompañante	Ruta 7 y Serpa Maipú	Maipú	23	Camioneta	Toyota Hilux dominio NTO 450
	8	Sábado	23-ene-16	02:30	M	Acompañante	Ruta 7 y Serpa Maipú	Maipú	23	Camioneta	Toyota Hilux dominio NTO 450
	9	Sábado	23-ene-16	23:30	M	Conductor	Lamadrid 660 Maipú	Maipú	47	Tractor	M. Benz dominio LQC 099 - Tractor Ford dominio ELS 180
	10	Miércoles	17-feb-16	21:30	M	Conductor	Ruta 86 y Ruta 15 Km. 36:5	MAIPU	36	CAMION	CAMION: M. Benz - Dominio FSQ273
	11	Lunes	22-feb-16	16:07	Masculino	Conductor	Calle A. Comarco y constitución - Las Heras	Las Heras	21	MOTO-CAMION	Moto: Sumo Dominio 965 EDU / Camion: VW

12	Jueves	10-mar-16	20:25	Masculino	Conductor	Ruta P. 24 y Sáenz Peña - Glen.	Guaymallén	27	Moto-Auto	Moto: Maverick 110- S/D / Auto: VW Polo - CPQ 735
13	Lunes	14-mar-16	2:12	Masculino	Conductor	Paso de Los Andes y J.A. Calle	Capital	24	Moto-Moto	Moto: Rouse 544-LDH / Moto: Rouse 416 LIP
14	Viernes	18-mar-16	17.20	M	Peatón	Videla Aranda y Rufino Ortega	Maipú	51	Moto-Peatón	Moto: Harley Davison 342ETS
15	Sábado	19-mar-16	2:40	M	Acompañante	Acceso Sur	Maipú	24	Auto	Auto: Ford Focus dominio IAU 036
16	Domingo	27-mar-16	21:35	M	Conductor	Calle Chardonnsy y Merlot	Guaymallén	20	Moto - Auto	Moto: Sirius 200 cc dominio S/D - Auto: Renault 12 dominio TLI 640
17	Domingo	3-abr-16	13:50	M	Conductor	Sarmiento y Granaderos S. Martín	Guaymallén	21	Moto-Camión	Moto: Anella 110 dominio 602JJT / Camión: Ford 100 dominio TFG 663
18	Jueves	7-abr-16	05:45	M	Conductor	Ruta 40 y Barrancas	Maipú	S/D	Auto-Camión	Camión: Fiat Iveco dominio GKT 264 / Auto:
19	Jueves	14-abr-16	20:35	M	Peatón	Ex. Sur frente al B° La Gloria	Godoy Cruz	70	Auto-Peatón	Auto: Peugeot 206/ dominio DRB 564
20	Miércoles	20-abr-16	15:30	M	Conductor	Calle Severo del Castillo	Guaymallén	32	Auto	Auto: M. Benz Clase A 160, dominio DHL 406
21	Miércoles	20-abr-16	15:30	M	Acompañante	Calle Severo del Castillo	Guaymallén	S/D/	Auto	Auto: M. Benz Clase A 160, dominio DHL 406
22	Sábado	23-abr-16	9:00	M	Conductor	Pascual Segura y Garibaldi	Las Heras	28	Moto-Camión	Moto: Sumo 150 cc. Dominio 128 EYB / Camión: Iveco OWX 804
23	Martes	3-may-16	16:00	M	Peatón	Acceso Norte y Monteagudo	Las Heras	65	Peato-Vehículo S/D	S/Desconoce
24	Domingo	8-may-16	21:00	M	Peatón	Ruta 40 Km 3316	Las Heras	70	Peatón-Camioneta	Camioneta: Citroen / Dominio: JXJ 006
25	Martes	10-may-16	17:45	M	Conductor	Ruta 15 y 18	Lujan	29	Camión	Camión: Scania RMX 307
26	Sábado	28-may-16	5:15	F	Conductor	Calle Branden (frente Bodega Bertoni)	Lujan	18	Auto	Auto: Peugeot 207 / Dominio OGD 929
27	Sábado	28-may-16	13:15	F	Conductor	Calle Milagros y Herrera	Guaymallén	19	Moto	Moto: Gilera Smacsh 110 - Dominio: 598-JYI / Camión: Chevrolet Dominio: RIP 437
28	Jueves	2-jun-16	20:20	M	Ciclista	Calle Malvinas Argentinas	Maipú	56	Bicicleta-Camioneta	Camioneta: Ford Ranger/ Dominio: EBZ 517

29	Jueves	16-jun-16	5:19	M	Conductor	Ruta 40(pasando balanza Ugarte Che)	Lujan	S/D	Auto	Auto: Fiat Uno Dominio: RTT 383
30	Domingo	19-jun-16	12:30	M	Conductor	Ruta 7 Km 1179	Las Heras	S/D	Camión	Camion: Dominio BHS 571
31	Domingo	19-jun-16	16:57	M	Conductor	Calle San Martin y Farde	Las Heras	22	Moto-Camioneta	Moto: Maverick 110/ Camioneta: Toyota Hilux Dominio LMF 329
32	Lunes	20-jun-16	15:27	F	Ciclista	Ruta 82 Km 102	Lujan	51	Bicicleta-Camioneta	Biciclo/Auto: Ford Fiesta Dominio: JQR 743
33	Viernes	15-jul-16	22:36	M	Conductor	Costanera Frente Esta. Socio. Shell	Ciudad	S/D	Moto	Moto: Maverick 125 cc Dominio 598GSP
34	Sábado	16-jul-16	20:13	M	Peatón	Calle Lavalle al 5801 del Algarrobal	LAS HERAS	S/D	Auto	VW POINTER Dom. AMV-894
35	Jueves	21 de jul de 16	13:30	M	Conductor	Ruta 40 y Zapala	MAIPU	S/D	Auto- Auto	Auto: Mitsubeshi Lancer- Dominio: BAE 989/ Auto: VW Senda-Dominio: RFH 398
36	Sábado	23 de jul de 16	01:15	M	Conductor	B. de Los Andes y (Arco R. de la Cruz)	Guaymallén	22	Moto	Moto: Yamaha YBR 150 Dominio: A003UEY
37	Sábado	30 de jul de 16	10:50	M	Acompañante	Acceso Este y Tirasso	Guaymallén	49	Camioneta-Auto-Camioneta	Auto: R-9 Dominio AMS 964/ F-100 Dominio SAZ 250/ Aircross Dominio PJR 235
38	Viernes	5-ago-16	3:06	F	Conductor	Calle Malthus Hoyos Nº 2524	Guaymallén	35	Auto	Auto: Ford Focus DWF 468
39	Viernes	5-ago-16	3:06	M	Acompañante	Calle Malthus Hoyos Nº 2524	Guaymallén	S/D	Auto	Auto: Ford Focus DWF 468
40	Sábado	20-ago-16	6:55	M	Conductor	Ruta 40 Km 3245	Lujan	18	Auto/ Camión	Auto: Peugeot 405 Dominio AXF 890/ Camion: M. Benz Dominio SYG 817
41	Sábado	20-ago-16	6:55	M	Acompañante	Ruta 40 Km 3245	Lujan	23	Auto/ Camión	Auto: Peugeot 405 Dominio AXF 890/ Camion: M. Benz Dominio SYG 817
42	Viernes	2-sep-16	20:00	M	Conductor	Calle Valle Hermoso	Maipú	44	Moto	Moto: Keller 766 KGQ
43	Viernes	9-sep-16	23:00	M	Conductor	Ruta 15	Maipú	21	Moto	Moto: Zanella 150cc/ AAO O8Y
44	Lunes	19-sep-16	7:30	M	Conductor	Don Bosco antes del Canal Pescara	Maipú	S/D	Moto	Moto: Appia Breia 150 cc/ Dominio 188 GVZ
45	Jueves	22-sep-16	11:00	M	Conductor	Ruta 7 Km 1114	Las Heras	45	Camión - Camión	Camion: Scania Dominio BUF 205/ Camion: Scania Dominio MLB 57074

AÑO 2017	46	Sábado	1 de oct de 16	2:35	M	Conductor	Don Bosco y Roma	Maipú	59	Camioneta-Camioneta	Camioneta: Eco Sport Dominio IVJ 493/ JJE 474- Camioneta: Amarock Dominio JJE 474
	47	Domingo	1 de oct de 16	18:00	F	Conductor	Ex Sur y Aroaz	Maipú	S/D	Camioneta-Auto	Camioneta: Toyota IBE 517/ Auto VW GOL Dominio S/D
	48	Domingo	17-oct-16	18:20	M	Conductor	Ex Sur y Paso	Lujan	19	Moto	Moto: Rowser AOO1KW
	49	Sábado	22-oct-16	0:07	M	Acompañante	Salvador Arias (2140)	Godoy Cruz	S/D	Moto-Micro	Moto: Motomel 110cc 843LHT/ Micro: M.B. FLN 147
	50	Sábado	22-oct-16	21:30	M	Peatón	Acceso Este y Estrada	Guaymallén	25	Peatón-Camioneta	Camioneta: Ford Ranger NT 002
	51	Domingo	23-oct-16	1:00	M	Peatón	Tres Esquinas	Maipú	16	Peatón - NN	S/D RODADO
	52	Martes	01-nov-16	16:59	M	conductor	Rauta 87 y Capilleta	Lujan	44	Moto	Moto Zanella dominio 103-KGK
	53	Sábado	05-nov-16	5:08	F	Acompañante	Remedios Escalada y Costanera	Guaymallén	S/D	Camioneta	Camioneta Toyota IXV 953
	54	Domingo	13-nov-16	18:30	M	conductor	Rodríguez Peña y Gabrielle	Maipú	22	Auto	VW Polo FKH 494
	55	Sábado	26 de nov de 16	19:19	Masculino	conductor	Ruta Nacional 7 Y Esc. De Punta Vaca	Las Heras	59	Camión	Camion: Scania HVZT-43
	56	Sábado	10-dic-16	5:25	M	Conductor	Carril M. Hoyos	Guaymallén	32	Auto-Moto	Auto: VW Gol Trend LUJ 117/ Moto: Zanella 110 cc. A002VCW
	57	Sábado	10 de dic de 16	5:30	F	Acompañante	Carril M. Hoyos	Guaymallén	26	Auto-Moto	Auto: VW Gol Trend LUJ 117/ Moto: Zanella 110 cc. A002VCW
	58	Sábado	17 de dic de 16	02:45	M	Conductor	Rodríguez Peña N° 2040	Godoy Cruz	S/D	Moto	Moto: Motomel dominio AO13DYS
	59	Sábado	17 de dic de 16	05:00	M	Conductor	Rodríguez Peña N° 1349	Maipú	S/D	Moto	Moto: Zanella 125cc dominio 185IZZ
	60	Viernes	23-dic-16	19:02	M	Conductor	Milagros e Infanta	Guaymallén	S/D	Auto	Auto: Dodge 1500 VPK 507
	61	Sábado	24-dic-16	22:49	M	Conductor moto	Calle Quintana (a 100 m de La Chimare)	Las Heras	S/D	Moto-Moto	Moto: Brava AN16ZUB/ Moto: Gilera Smach 155IZN
	Orde n	día	Fecha	Hora	Sexo	Clase de Víctima	Lugar del hecho	Departamento	Edad	Vehículos Intervinientes	Datos de los vehículos Intervinientes

1	Domingo	1-ene-17	03:20	M	Conductor	Ruta 40 (antes Esta. Socio Mercosur)	Lujan	30	Auto	<b>Auto:</b> Chevrolet Celta
2	Martes	17-ene-17	07:16	M	Conductor	Ruta 60 y Callejón Prado	Maipú	51	Moto - Camioneta	<b>Camioneta:</b> Ford F100 VSB 954/ <b>Moto:</b> Brava 125 408 JVQ
3	Viernes	20-ene-17	22:15	M	Conductor	Calle Tirasso	Guaymallén	54	Moto-Auto	<b>Moto:</b> Yamaha FZ 16 16YPK / <b>Auto:</b> Renault 12 SCP 312
4	Domingo	29-ene-17	23:30	M	Conductor	Ruta 60 AL 2370	Maipú	18	Moto	<b>Moto:</b> Motomel Dominio A020MET
5	Miércoles	1-mar-17	20:25	M	Conductor	Ex. Este y Estrada	Guaymallén	S/D	Auto	<b>Auto:</b> Renault Clio FWP 046
6	Sábado	4-mar-17	5:45	M	Conductor	Ruta 50 y 7	Maipú	20	Camioneta	<b>Camioneta: VW Saveiro</b> Renault Clio FWP 046
7	Sábado	4-mar-17	6:15	M	Conductor	Calle Colon y España	Ciudad	25	Auto	<b>Auto:</b> Ford Fiesta FEX 342
8	Martes	14-mar-17	1:48	M	Conductor	Ruta 7 (calle Cervantes)	Maipú	32	Auto	<b>Auto:</b> VW Gol Trend KWE 655
9	Sábado	18-mar-17	20:04	M	Peatón	Calle Olascoaga y Azcuénaga	Las Heras	71	Peatón - Auto NN	S/D
10	Domingo	26-mar-17	6:30	M	Peatón	Calle Tamez y Cochabamba	Lujan	24	S/D	<b>NN AUTO</b>
11	Domingo	26-mar-17	8:05	M	Conductor	Calle Libertador y Champagne	Ciudad	S/D	Auto - Auto	<b>Auto:</b> Chevrolet Clasic HNC 884 / <b>Auto:</b> Chevrolet Sonic PQE 884
12	Domingo	26-mar-17	21:45	F	Peatón	Ruta 40 KM 41	Lujan	22	Auto-Peatón	<b>Auto:</b> Peugeot 306 CMV 856
13	Domingo	26-mar-17	21:45	M	Peatón	Ruta 40 KM 41	Lujan	3	Auto-Peatón	<b>Auto:</b> Peugeot 306 CMV 856
14	Lunes	27-mar-17	7:20	M	Conductor	Franklin Villanueva 691	Maipú	46	Moto	<b>Moto:</b> Zanella 150 cc 192-JOA
15	Sábado	1-abr-17	4:00	F	Acompañante	Pescadores y Godoy Cruz	Las Heras	S/D	Moto - Camioneta	<b>Moto:</b> Motomel 110 cc 344 EJU/ <b>Camioneta:</b> Ford Ecosport ODY 950
16	Domingo	2-abr-17	4:10	M	Conductor	Quintana al Oeste	Las Heras	S/D	Moto	<b>Moto:</b> Mondial 200cc A031 JLA
17	Domingo	2-abr-17	4:10	M	Acompañante	Quintana al Oeste	Las Heras	S/D	Moto	<b>Moto:</b> Mondial 200cc A031 JLA
18	Domingo	9-abr-17	13:04	M	Acompañante	Panamericana y Unión de Lujan	Lujan	50	Moto	<b>Moto:</b> Motomel 150 cc A018IVJ
19	Miércoles	19-abr-17	21:09	M	Conductor	Calle Paso	Maipú	S/D	Moto-Peatón	<b>Moto: Yamaha 600 cc 737 IQA</b>
20	Miércoles	16-abr-17	21:09	M	Peatón	Calle Paso	Maipú	63	Moto-Peatón	<b>Moto: Yamaha 600 cc 737 IQA</b>
21	Domingo	23-abr-17	20:53	M	Ciclista	Perito Moreno	Maipú	47	Auto-Bicicleta	<b>Auto:</b> Chevrolet Vectra CJW 579

22	Jueves	27-abr-17	16:52	M	Conductor	Ruta 50 y Podestá	Maipú	37	Auto	<b>Auto:</b> Ford Fiesta Max GPR 932
23	Sábado	29-abr-17	19:02	M	Acompañante	Buena Nueva y Sánchez	Guaymallén	50	Auto	<b>Auto:</b> Toyota Corolla HAY 087
24	Lunes	1-may-17	8:30	M	Peatón	Ruta 40 Frente Bascula	Lujan	25	S/D	<b>S/D</b>
25	Miércoles	17-may-17	12:21	M	Ciclista	Calle Don Bosco y Serpa	Maipú	17	Camión-Bicicleta	<b>Camion:</b> Ford 600 VKC 280
26	Lunes	22-may-17	16:53	F	Peatón	Ruta 50 y Callejón Videla	Maipú	88	Auto-Peatón	<b>Auto:</b> Peugeot 308 JQU 569
27	Miércoles	24-may-17	14:35	M	Peatón	Ruta 52 Frente fábrica de Minuto	Las Heras	13	Auto-peatón	<b>Auto:</b> Chevrolet Corsa MQT 446
28	Lunes	29-may-17	2:20	M	Peatón	Calle Don Bosco	Maipú	S/D	Camioneta - Peatón	<b>Camioneta:</b> Ford F-100
29	Viernes	2-jun-17	9:33	F	Peatón	Ruta 7 y Retamo	Maipú	60	Auto-Peatón	<b>Auto:</b> BMW FSN 999
30	Martes	6-jun-17	18:00	M	Acompañante	Toso y Pedrera	Guaymallén	22	Micro-Moto	<b>Moto:</b> Motomel 70 cc 139GUQ/ <b>Micro:</b> MSG 099
31	Viernes	23-jun-17	16:09	M	Peatón	Ruta 15	Lujan	S/D	Auto-Peatón	<b>Auto:</b> vw Gol ENQ 015
32	Lunes	26-jun-17	15:30	M	Acompañante	Calle Rivadavia y Barriales	Maipú	S/D	Auto	<b>Auto:</b> Peugeot 308 MNO 657
33	Sábado	1-jul-17	18:39	F	Acompañante	Ozamis a 30 Mt. De Videla Castillo	Maipú	39	Auto-Moto	<b>Auto:</b> Subaru Legaci TXP 744 / <b>Moto:</b> Zanella 150 CC 062 IYY
34	Sábado	1-jul-17	15:06	F	Peatón	Calle Mitre y Caseros	Las Heras	54	Camioneta - Peatón	<b>Camioneta:</b> Ford Eco Sport FTM 454
35	Domingo	9 de jul de 17	06:39	M	Conductor	Mathus Hoyos y Tacuarí	LAS HERAS	37	Colectivo-Auto	<b>Colectivo</b> Mercedes Benz-Dom.LWZ-325 <b>Auto</b> VW Suran-Dom. LAV-269
36	Sábado	22-Jul.17	08:30	M	PEATON	Av. Boulogne Sur Mer al 550	Las Heras	39	Auto-Peatón	Auto: Honda Civit Sin Dominio
37	martes	1 de ago de 17	5:03	M	conductor	corredor del oeste	Godoy cruz	29	Argentino	Vento dominio ISD-903
38	sábado	5-ago-17	6:44	M	conductor	Calle Palma	Maipú	S/D	Argentino	Auto Peugeot 207 HVQ-573 - moto Kawasaki 418-GXG
39	lunes	6-ago-17	17:40	F	acompañante	Ruta 84	Lujan	S/D	Argentino	Ford Orion AGG-628
40	jueves	18-ago-17	8:15	M	conductor	Calle Maza	Maipú	32	Argentino	Auto Fiat Duna CJM-420-Moto Bajaj 200 549-ICF
41	lunes	21-ago-17	9:00	M	acompañante	Perito Moreno	Maipú	21	Argentino	Honda 150 588-Kst
42	lunes	21-ago-17	15:30	M	conductor	Calle Roma-Calle Irigoyen	Maipú	S/D	Argentino	Moto Bajaj A006MK-Moto Corven 247-kcg
43	sábado	26-ago-17	1:45	M	Peatón	Ex. Sur	Guaymallén	S/D	Argentino	se desconocen datos

	44	lunes	28-08-17	8:05	M	Conductor	Calle San Martín y Santa Rita	Las Heras	S/D	Argentino	Mercedes Benz KYY-247-Escord CJY-742	
	45	martes	28-08-17	08:05	F	acompañante	Calle San Martín y Santa Rita	Las Heras	S/D	Argentino	Mercedes Benz KYY-247-Escord CJY-743	
	46	Sábado	16-sep-17	6:27	M	Conductor	Ruta 24 km 16	Guaymallén	32	Argentina	Duna RQU-822-Sierra TVX-737	
	47	sábado	07-oct-17	6:41	M	conductor moto	Calle Arturo González N° 241	Maipú	43	Argentino	Toyota Hilux KYY 434-Appia 150cc JRW 307	
	48	miércoles	18-oct-17	11:53	M	peatón	9 de julio y Godoy Cruz	Ciudad	83	argentina	Colectivo KDC-764	
	49	sábado	28-oct-17	5:08	M	acompañante	Calle Mathus Hoyos y Génova	Guaymallén	17	argentino	clio dominio FAI-117	
	50	lunes		01:17	M	Conductor	RUTA 7 Y DON BOSCO	MAIPU	17	BOLIVIANO	camion TDH-275 MOTO 725-KRU	
	51	martes	07-nov-17	7:29	M	Conductor moto	Illanes y Almirante Brown	Las Heras	24	argentino	camioneta fiorino RAF-617 moto honda 367	
	52	domingo	19-nov-17	1:40	M	conductor moto	Av. Libertador	Ciudad	s/d	s/d	Renaul Megane VJ3566 chileno-Moto Zanella 150cc A032FQR	
	53	domingo	26-nov-17	09.30	M	conductor moto	Patricios y Alvear	Luján de Cuyo	19	argentino	Chevrolet MSS 110 - Moto Sumo 703 CYX	
	54	DOMINGO	3/12/2017	02:20	M	CONDUCTOR MOTO	CALLE PASO Y TERRADA	LUJAN	21	ARGENTINO	CLIO AUS-307,PALIO UDE-897-ZANELLA 400-ICF	
	55	LUNES		00:02	M	CONDUCTOR MOTO	EJERCITO DE LOS ANDES Y ARANCIBIA	Guaymallén	35	ARGENTINO	FIAT IDEAOKK-041 ZANELLA ZB A039RBP	
	56	VIERNES	8-dic-17	18:25	M	CONDUCTOR MOTO	CALLE PELEGRINI N°1357	GODOY CRUZ	47	ARGENTINO	MOTO -886-IAA	
	57	DOMINGO		3:00	M	CONDUCTOR	RUTA 16	LUJAN	54	ARGENTINO	MOTO MOTOMEL 426-JKK	
	58	DOMINGO		6:16	M	CONDUCTOR-CONDUCTOR	CURUPAITI Y CASTRO	GLLEN	27	ARGENTINO	ECO SPORT JIV-559- VW GOL BBO-924	
	59	MIERCOLES		21:15	F	CICLISTA	OZAMIS Y VIDELA CASTILLO	MAIPU	18	ARGENTINA	CHEVROLET IGH-643 - BICICLETA	
	AÑO 2018	<b>O</b>	<b>Día</b>	<b>Fecha</b>	<b>Hora</b>	<b>Sexo</b>	<b>Clase de Víctima</b>	<b>Lugar del hecho</b>	<b>Departamento</b>	<b>Edad</b>	<b>Nacionalidad</b>	<b>Datos de los vehículos Intervinientes</b>
		1	MARTES	02/01/2018	10:48	M	CONDUCTOR MOTO	BELTRAN	MAIPU	17	ARGENTINO	APPIA 110CC-292-ITI
		2	LUNES	08/01/2018	21:15	M	CICLISTA	MAZA Y GUTIERREZ	MAIPU	SIN DATOS	ARGENTINO	FIAT UNO FYW-127-BICICLO
3		SABADO	10/2/2018	00:02	M	CONDUCTOR MOTO	CALLE GUEVARA Y PUERTO SAN JULIAN	LUJAN	24	ARGENTINO	FIAT SIENA - IMSA 125CC	
4		JUEVES	15/2/2018	22:24	M	CONDUCTOR MOTO	VENEZUELA Y CORREA SAA	GUAYMALLE N	27	ARGENTINO	FORD ECO SPORT FQW-171-MOTO YAMAHA 115CC	
5	DOMINGO	25/2/2018	05:30	M	CONDUCTOR	ACCESO ESTE TY AZCUENAGA	GUAYMALLE N	40	ARGENTINO	CAMIONETA CITROEN JGU-451		

6	DOMINGO	11-mar-18	9:01	M	CONDUCTOR MOTO	Ex Sur frente a Calle MOLDES	GUAYMALLEN	29	ARGENTINO	MOTO MOTOMEL 150CC A062FGK
7	MARTES	13-mar-18	20:35	M	PEATON	ACCESO ESTE Y PASARELA B° LA GLORIA	GODOY CRUZ	S/D	S/D	VW CROSS FOX DOMINIO-FIL-342-PEATON
8	VIERNES	16-mar-18	06:39	M	CONDUCTOR MOTO	SARMIENTO Y CERVANTES	GODOY CRUZ	41	ARGENTINO	PEUGEOT 504 DOMINIOSEC-984 MOTO HONDA TITAN DOMINIO 050-QWT
9	SABADO	17-mar-18	05:48	M	CONDUCTOR AUTO	SAENZ PEÑA N°4500	LUJAN	23	ARGENTINO	VW SENDA DOMINIO-AJF-477
10	MARTES	3-abr-18	20:19	M	CONDUCTOR DE MOTO	calle Puerto Año Nuevo B° La Gloria	GODOY CRUZ	22	ARGENTINO	MOTO en solitario
11	VIERNES	6-abr-19	6:41	M	CONDUCTOR DE MOTO	CALLE BUENOS VECINOS N°6730	GUAYMALLEN	30	ARGENTINO	CAMION - MOTO
12	LUNES	9/4/2018	17:59	M	CONDUCTOR DE MOTO	BANDERA DE LOS ANDES N°7299	GUAYMALLEN	37	ARGENTINO	CAMION - MOTO
13	SABADO	15/4/2018	05:57	M	PEATON	ACCESO ESTE KM 8	GLLEN	28	BOLIVIANO	AUTO -AUTO-PEATON
14	VIERNES	20/4/2018	07:10	M	CONDUCTOR MOTO	COSTANERA LLEGANDO ROTONDA DEL AVION	GLLEN	32	ARGENTINO	MOTO en solitario
15	LUNES	23/4/2018	05:40	M	CONDUCTOR AUTO	CALLE PERITO MORENO VILLA SECA	MAIPU	27	ARGENTINO	CAMION - AUTO
16	MARTES	24/4/2018	14:06	M	CONDUCTOR BICICLO	LATERAL ACCESO ESTE Y TIRASSO	GLLEN	28	ARGENTINO	AUTO -BICICLO
17	SABADO	28/4/2018	03:45	M	CONDUTOR AUTO	AVENIDA CHAMPAGNAT FRENTE DALVIAN	LAS HERAS	58	ARGENTINO	AUTO- AUTO
18	DOMINGO	29/4/2018	05:10	M	CONDUCTOR AUTO	GOMENSORO Y AVELLANEDA	GLLEN	37	ARGENTINO	AUTO
19	DOMINGO	29/4/2018	05:10	M	ACOMPANANTE	GOMENSORO Y AVELLANEDA	GLLEN	19	ARGENTINO	AUTO
20	VIERNES	4/5/2018	17:09	M	CONDUCTOR MOTO	CALLE PARANA Y ALMIRANTE BROWN	GODOY CRUZ	49	ARGENTINO	FORD KAFQS-011-YAMAHA 158-EEF
21	SABADO	6-may	01:11	M	CONDUCTOR AUTO	CALLE FURLOTTI Y LEMOS	MAIPU	43	ARGENTINO	CLIO IDC-943 MERCEDEZ BENZ AC-423-CH
22	DOMINGO	6/5/2018	19:29	M	COND.MOTO	CALLE SILVANO Rodríguez	GLLEN	19	ARGENTINO	CAMION WXC-014MOTO GXG-565
23	JUEVES	10/5/2018	07:58	M	PEATON	CALLE SANZ PEÑA -RUTA 82	LUJAN	63	ARGENTINO	FIAT PALIO CYU-899
24	SABADO	2/6/2018	03:59	M	ACOMPANANTE	AV LIBERTADOR-CABALLITOS DE MARLY	CAPITAL	28	ARGENTINO	FORD KA JPB-515
25	SABADO	2/6/2018	19:54	M	CONDUCTOR	RUTA 60- LAUREANO NAZAR	MAIPU	24	ARGENTINO	RANGERNXO-127-ZANELLA 574-LIJ
26	MARTES	5/6/2018	21:13	M	PEATON	RUTA 50 Y CALLE LAS MARGARITAS	MAIPU	25	ARGENTINO	AUTO S/D-PEATON
27	SABADO	9/6/2018	13:46	M	CONDUCTOR	CERVANTES Y MUÑIZ	GODOY CRUZ	21	ARGENTINO	HONDA -S/D RENAULT LAGUNA-BQF-666

28	VIERNES	15/6/2018	10:40	M	CONDUCTOR	RUTA 10 Y GARGANTINI	MAIPU	29	ARGENTINO	RENAULT 12 XDJ-362/SPRINTER OYZ-203
29	DOMINGO	17/6/2018	11:53	M	CICLISTA	CALE NECOCHEA Y PASAJE MOLINA	MAIPU	59	ARGENTINO	GOL AZD-559 CORSA HSX-151
30	MIERCOLES	20/6/2018	15:48	M	CONDUCTOR MOTO	CALLE MAZA Y NICOLAS AMAYA	MAIPU	S/D	ARGENTINO	MERCEZ BENZOUS-478-BRAVA899-IGQ
31	MIERCOLES	27/6/2018	01:45	M	CONDUCTOR MOTO	CALLE ALVEAR Y MALVINAS	GODOY CRUZ	28	ARGENTINO	YAMAHA 455-KPV
32	DOMINGO	8/7/2018	07:50	F	ACOMPANANTE	SEVERO DEL CASTILLO-ADROVER	GUAYMALLEN	5	ARGENTINA	RENAULT CLIO CVR-099
33	SABADO	14/7/2018	20:55	M	CONDUCTOR AUTO	ELPIDIO GONZALEZ Y ACCESO ESTE	GUAYMALLEN	43	ARGENTINO	CHEVROLET CORSA DOMINIO OJE-763
34	SABADO	14/7/2018	23:10	M	CONDUCTOR AUTO	RUTA 10- JUAN JOSE PASO	LUJAN	67	ARGENTINO	FIAT DUNA - RAD440- PEUGEOT - HSI-656
35	SABADO	14/7/2018	23:10	M	CONDUCTOR AUTO	RUTA 10- JUAN JOSE PASO	LUJAN	38	ARGENTINO	FIAT DUNA - RAD440- PEUGEOT - HSI-656
36	VIERNES	10/8/2018	05:00:00	M	CICLISTA	BANDERA DE LOS ANDES	GUAYMALLEN	S/D	ARGENTINA	ECOSPORT-BICICLO
37	SABADO	18/8/2018	19:43:00	M	ACOMPANANTE	MARIANO MORENO Y M. DE ROSAS	CIUDAD	38	ARGENTINO	AGILE DOMINIO KQC-125
38	JUEVES	26/8/2018	05:10	M	CONDUCTOR	RUTA 7 1100KM	LAS HERAS	45	BOLIVIANO	SCANIA -FGV-557 SEMI-NTX
39	JUEVES	26/8/2018	09:00:00	M	CONDUCTOR	CALLE URQUIZA	MAIPU	20	ARGENTINO	CAMION IVECO -AA454EO-ZANELLA-941-JGW
40	JUEVES	13/9/2018	14:40:00	M	CONDUCTOR	COSTANERA Y CALLE CORRIENTES	CIUDAD	43	ARGENTINA	FORD-MYI-864-YAMAHA-386-JJT
41	JUEVES	13/9/2018	19:58:00	M	CONDUCTOR	RUTA 7 Y CALLE COBOS	LUJAN	S/D	ARGENTINA	ECO SPORT-JHH-539-APPPIA BREZZA-723-KEJ
42	SABADO	15/9/2018	10:50:00	M	CONDUCTOR	CALLE CHICLANA	LAS HERAS	21	ARGENTINA	FORD F-100-TJX-180-YAMAHA A082GJZ
43	SABADO	15/9/2018	15:23:00	M	CONDUCTOR	RUTA 50	MAIPU	34	ARGENTINA	CHEVROLET SP-RAD-120-ZANELLA A008QWL
44	SABADO	22/9/2018	00:00:00	F	CONDUCTOR	RENATO DE LA SANTA Y FRANCIA	GODOY CRUZ	21	ARGENTINA	ZANELLA-A052WKT-AMBULANCIA DEL SEC
45	SABADO	6/10/2018	07:50:00	M	CONDUCTOR	ACCESO SUR Y LAMADRID	GUAYMALLEN	21	ARGENTINO	BAJAJ ROUSER 160CC-A082LOL
46	SABADO	6/10/2018	15:40:00	F	BICICLO	RUTA 60 Y CALLE RIVERO	MAIPU	65	ARGENTINO	BICICLO
47	LUNES	8/10/2018	06:40:00	M	CONDUCTOR	ACCESO ESTE Y ARENALES	GUAYMALLEN	23	ARGENTINO	ZANELLA 110CC-A010UQK
48	JUEVES	18/10/2018	16:55:00	M	PEATON	ACCESO ESTE Y PASARELA SOSA	GUAYMALLEN	24	ARGENTINO	FIAT- Dominio KQN-326
49	DOMINGO	21/10/2018	04:20:00	M	CONDUCTOR	RUTA 82 Y GUARDIA VIEJA	LUJAN	20	ARGENTINO	FIAT PALIO NDD-467
50	JUEVES	25/10/2018	17:15	F	ACOMPANANTE	CALLE LIBERTADOR	CIUDAD	30	ARGENTINO	RENAULT SANDERO AB230LQ SUMO 230-FBJ

	51	DOMINGO	28/10/2018	07:31	F	CONDUCTOR	LOS ALAMOS 2096	MAIPU	27	ARGENTINA	FIAT UNO SZM 950-TRAFIC TMG 212
	52	DOMINGO	9/12/2018	07:11:00	M	CONDUCTOR MOTO	SARMIENTO Y BALCARCE	MAIPU	23	ARGENTINO	BAJAJ ROUSER. Dominio: A061MGN
	53	SABADO	15/12/2018	16:58:00	M	CONDUCTOR MOTO	Irigoyen y Gol	MAIPU	46	ARGENTINO	TOYOTA. Dominio CWH-389 ZANELLA. Dominio 527-LJJ
	54	MARTES	18/12/2018	17:00:00	M	CONDUCTOR	Malthus Hoyos 5212	GUAYMALLEN	62	ARGENTINO	PEUGEOT. Dominio: LPM 332
	55	SABADO	22/12/2018	05:00:00	M	CONDUCTOR	Ex. Este Merc.Coop Gillen	GUAYMALLEN	S/D	ARGENTINO	CHEVROLET. Dominio: NYT 956
	56	VIERNES	28/12/2018	17:30:00	M	PEATON	RUTA 7 KM 1055	LUJAN	25	ARGENTINO	TOYOTA. Dominio AC053ZI
AÑO 2019	<b>Orden</b>	<b>Día</b>	<b>Fecha</b>	<b>Hora</b>	<b>Sexo</b>	<b>Clase de Víctima</b>	<b>Lugar del hecho</b>	<b>Departamento</b>	<b>Edad</b>	<b>Nacionalidad</b>	<b>Datos de los vehículos intervinientes</b>
	1	SABADO	5/1/2019	3:35:00	M	PEATON	GRAL PAZ Y BARRIONUEVO	LAS HERAS	SIN DATOS	ARGENTINO	Mitsubishi Lancer- Dominio BTH-914
	2	LUNES	14/1/2019	21:22:00	F	PEATON	ACC. ESTE LATERAL NORTE Y TIRASSO	GUAYMALLEN	3	ARGENTINA	FRONTIER Dominio FDW-373
	3	VIERNES	18/1/2019	16:17:00	M	CONDUCTOR	ARAOZ 1600. RUTA 60	LUJAN	36	ARGENTINO	Camión IVECO-Utilitario KIA
	4	VIERNES	25/1/2019	6:44:00	M	CICLISTA	CARRIL GODOY CRUZ Y ANTONELLI	GUAYMALLEN	65	ARGENTINO	FORD Dominio ECR-186-BICICLO
	5	DOMINGO	27/1/2019	7:35:00	F	ACOMPANANTE	ACCESO NORTE y PASCUAL SEGURA	LAS HERAS	26	ARGENTINA	VW VENTO
	6	MARTES	5/2/2019	07:00	M	CONDUCTOR	MATHUS HOYOS 1645	GUAYMALLEN	43	ARGENTINO	SURAN WV- Dominio JBL-730.
	7	MARTES	5/2/2019	07:00	M	ACOMPANANTE	MATHUS HOYOS 1645	GUAYMALLEN	31	ARGENTINO	SURAN WV- Dominio JBL-730.
	8	DOMINGO	24/2/2019	16:20	M	PEATON	ACC. ESTE Y PREDIO VIRGEN	GUAYMALLEN	65	EXTRANJERO	PEUGEOT 2008 Dominio AA673GV
	9	LUNES	04/03/2019	06:00	M	PEATON	RUTA 20 Y OLASCOAGA	MAIPU	32	BOLIVIANO	Camioneta FORD- Dominio KFS-588
	10	MARTES	05/03/2019	11.00	M	PEATON	RUTA 7. LATERAL NORTE entre SERPA Y DON BOSCO	MAIPU	S/D	ARGENTINO	S/D
	11	DOMINGO	10/03/2019	06:00	M	PEATON	RUTA 7. LATERAL NORTE y DON BOSCO	MAIPU	18	ARGENTINO	S/D
	12	MIERCOLES	20/03/2019	12:15	M	CONDUCTOR MOTO	ALFREDO PALACIOS 1300	LAS HERAS	38	ARGENTINO	MOTO BAJAJ DOIMIO 399-KXP CAMIONETA FORD ESCORT S/D
	13	JUEVES	21/03/2019	03.30	M	CONDUCTOR MOTO	GOB. VIDELA Y ACC. ESTE	CAPITAL	37	ARGENTINO	MOTO HONDA DOMINIO 602-JNA
	14	JUEVES	28/03/2019	07.30	M	CONDUCTOR MOTO	INDEPENDENCIA Y ALVAREZ CON DARCO	LAS HERAS	22	ARGENTINO	MOTO MOTOMEL DOMINIO A094FTV
15	VIERNES	29/03/2019	22:20	M	CONDUCTOR MOTO	RODRIGUEZ PEÑA 2051	GODOY CRUZ	42	ARGENTINO	MOTO BAJAJ DOIMIO A087XYN CHEVROLET DOMINIO MJZ-781	

16	VIERNES	29/03/2019	23:00	M	CONDUCTOR AUTO	MAZA 4821	MAIPU	34	ARGENTINO	Auto FIAT DOMINIO WQT-045
17	DOMINGO	31/03/2019	05:30	M	CONDUCTOR MOVIL POLICIAL	PASCUAL SEGURA Y CALLE LINIERS	GODOY CRUZ	45	ARGENTINO	MOVIL POLICIAL 3097 SEDAN RENAULT DOIMINIO ELC911
18	MARTES	02/04/2019	06:00	M	CONDUCTOR MOTO	Pascual Segura y Amengual	GODOY CRUZ	28	ARGENTINO	Dominio 065-GMV
19	DOMINGO	07/04/2019	20:30	M	CONDUCTOR MOTO	URQUIZA Y DORREGO	MAIPU	56	ARGENTINO	DOMINIO 878-GNQ
20	DOMINGO	14/4/2019	21:53	F	ACOMPANANTE	CARRIL VIEJA Y CALLE NUEVA	MAIPU	18	BOLIVIANA	CAMIONETA FORD DOMINIO VIG126 MOTO HONDA DOMINIO 915 TKU
21	LUNES	15/4/2019	05:37	M	CONDUCTOR MOTO	SEVERO DEL CASTILLO Y ROTONDA DE SALCEDO	GUAYMALLEN	22	ARGENTINO	MOTO MOTOMEL 150CC DOMINIO A063JXN
22	MIERCOLES	24/4/2019	21:06	M	PEATON	RUTA 50 Y SERPA	MAIPU	26	ARGENTINO	FIAT PALIO DOMINIO DBN-680-PEATON
23	DOMINGO	5/5/2019	06:46	M	PEATON	DON BOSCO 2365 RODEO DEL MEDIO	MAIPU	23	ARGENTINO	SIN DATO/FUGA
24	LUNES	5/5/2019	09:45	F	ACOMPANANTE AUTO	FERRARI 10449	GUAYMALLEN	21	ARGENTINO	CHEVROLET ASTRA DOMINIO GYB-648
25	LUNES	6/5/2019	22:20	M	CONDUCTOR MOTO	SEVERO DEL CASTILLO 3300	GUAYMALLEN	18	ARGENTINO	VW GOL DOMINIO GIG-979-MOTO GILERA 110CC S/D
26	MIERCOLES	8/5/2019	01:15	F	ACOMPANANTE MOTO	25 DE MAYO Y BELTRAN	GODOY CRUZ	30	ARGENTINO	VW VOYAGE DOMINIO KXS-827-MOTO CORVEN DOMINIO A0551OQ
27	SABADO	18/5/2019	03:40	F	CONDUCTOR MOTO	SANTA RITA Y VICENTE LOPEZ	MAIPU	19	ARGENTINO	MOTO ZANELLA A040RWS
28	SABADO	18/5/2019	06:12	M	CONDUCTOR MOTO	ALMIRANTE BROWN ENTRE PERU Y BOULOGNE SUR MER	LAS HERAS	30	ARGENTINO	MOTO MOTOMEL 150CC DOMINIO 414-JRW
29	SABADO	18/5/2019	06:30	F	ACOMPANANTE	ACCESO SUR Y ALSINA	GUAYMALLEN	28	ARGENTINO	TAXI 390 DOMINIOLKG-958
30	DOMINGO	19/5/2019	06:40	F	ACOMPANANTE AUTO	ACCESO ESTE KM 1022	MAIPU	25	ARGENTINA	PEUGEOT. Dominio UQU-321-FORD KA Dominio AD
31	DOMINGO	9/6/2019	05:20	M	CONDUCTOR MOTOCICLETA	CORREDOR DEL OESTE. ROTONDA PANAMERICANA	LUJAN DE CUYO	39	ARGENTINO	MOTOCICLETA HONDA 125 CC DOMINIO A028WRC
32	DOMINGO	16/6/2019	06:13	M	CONDUCTOR	ACCESO ESTE Y TIRASSO	GUAYMALLEN	20	ARGENTINO	PEUGEOT 206 DOMINIO DMP-817
33	DOMINGO	16/6/2019	06:13	M	ACOMPANANTE	ACCESO ESTE Y TIRASSO	GUAYMALLEN	20	ARGENTINO	PEUGEOT 206 DOMINIO DMP-817
34	MIERCOLES	19/6/2019	22:18	F	ACOMPANANTE	MATHUS HOYOS 3077	GUAYMALLEN	S/D	ARGENTINA	CHEVROLET ASTRA DOMINIO IXN-966
35	DOMINGO	23/6/2019	05:00	M	CONDUCTOR MOTOCICLETA	AGUSTIN ALVAREZ 220. RODEO DE LA CRUZ	GUAYMALLEN	19	ARGENTINO	ZANELLA XR-150 DOMINIO A076MMB COLECTIVO MERCEDES BENZ DOMINIO AC374MR

36	SABADO	6/7/2019	08:40	M	CONDUCTOR MOTOCICLETA	MUNIVES Y RUTA 14	MAIPU	43	S/D	FIAT PALIO DOMINIO AC376DM HONDA DOMINIO 676-EMG
37	DOMINGO	7/7/2019	21:40	M	ACOMPANANTE MOTOCICLETA	OLASCOAGA Y AMEGHINO	LAS HERAS	21	S/D	RENAULT LOGAN DOMINIO NPH-242 MOTOMEL A101CZ
38	LUNES	8/7/2019	05:45	F	ACOMPANANTE VEHICULO	LATERAL SUR DE ACCESO SUR. FTE LA BARRACA	GUAYMALLEN	25	ARGENTINA	CAMIONETA TOYOTA DOMINIO AB055XV
39	SABADO	13/7/2019	18:30	M	CONDUCTOR MOTO	Corredor del Oeste y Salvador Arias	GODOY CRUZ	59	ARGENTINA	MOTOCICLETA KTM DOMINIO AO051ZK
40	DOMINGO	14/7/2019	05:50	F	ACOMPANANTE MOTO	TIBURCIO BENEGAS E ITALIA	GODOY CRUZ		ARGENTINA	FORD DOMINIO KWN-180 ZANELLA DOMINIO A091WJE
41	Viernes	9/8/2019	12:31	M	CONDUCTOR	TROPERO SOSA Y CASTROBARROS	MAIPU	26	S/D	CAMION MERCEDES BENZ DOMINIO TKH-985 RENAULT KANGOO DOMINIO IWN-024 FORD DOMINIO DST-183
42	Viernes	9/8/2019	12:31	M	ACOMPANANTE DE VEHICULO	TROPERO SOSA Y CASTROBARROS	MAIPU	31	S/D	CAMION MERCEDES BENZ DOMINIO TKH-985 RENAULT KANGOO DOMINIO IWN-024 FORD DOMINIO DST-183
43	Sabado	17/8/2019	04:51	M	CONDUCTOR	BANDERA DE LOS ANDES N° 8223	GUAYMALLEN	39	ARGENTINA	VOLKSWAGEN BORA-DOMINIO LNL-391
44	Viernes	30/8/2019	05:10	M	CONDUCTOR DE MOTO	CHUQUISACA ENTRE SEGUNDO SOMBRA Y EINSTEIN	GODOY CRUZ	39	ARGENTINA	APPIA CITI PLUS DOMINIO 092-JQT COLECTIVO TRANSPORTE PUBLICO. DOMINIO AD542EY
45	DOMINGO	22/9/2019	06:30:00	M	PEATON	ACCESO ESTE ENTRE CALLE ISIDORO MAZA Y DON BOSCO	MAIPU	35	ARGENTINA	S/D. Se da a la FUGA
46	LUNES	21/10/2019	12:44:00	F	PEATON	ACCESO SUR Y AZCUENAGA	LUJAN DE CUYO	51	ARGENTINA	CHEVROLET DOMINIO IKK-967
47	LUNES	28/10/2019	14:10:00	M	PEATON	CALLE FORNIER Y SAN LORENZO	GUAYMALLEN	2	ARGENTINA	CHEVROLET S-10 DOMINIO GYB-899
48	JUEVES	14/11/2019	23:08:00	M	CONDUCTOR MOTOCICLETA	LAS MARGARITAS Y RUTA 20	MAIPU	S/D	S/D	COLECTIVO LINEA 270 INT. 73 BAJAJ DOMINIO AO72FYD
49	SABADO	30/11/2019	20:10	M	PEATON	BUENOS AIRES Y SANCHEZ	GUAYMALLEN	37	ARGENTINA	RENAULT 19 DOMINIO RRX-270
50	LUNES	23/12/2019	05:50:00	M	PEATON	CALLE COLON Y VIRGEN DE LAS NIEVAS	GUAYMALLEN	19	ARGENTINA	AUTOMOVIL S/D
51	LUNES	23/12/2019	22:20:00	M	PEATON	ACCESO SUR FRENTE AL B° LA GLORIA	GODOY CRUZ	40	ARGENTINA	CHEVROLET CRUZE - DOMINIO AC093HD
52	MARTES	24/12/2019	04:42:00	M	CONDUCTOR MOTOCICLETA	CALLE VILLA MERCEDES E ISLAS MALVINAS	GODOY CRUZ	21	ARGENTINA	HONDA 150CC - DOMINIO A059QLW CHEVROLET CORSA - DOMINIO CBQ-784

	53	MIERCOLES	25/12/2019	02:50:00	M	CONDUCTOR MOTOCICLISTA	RUTA 60 Y CALLE LAUREANO NAZAR	MAIPU	35	ARGENTINO	KELLER - DOMINIO 129- JHU
	54	DOMINGO	29/12/2019	12:30:00	F	PEATON	ACCESO ESTE Y HOUSSAY	GUAYMALLEN	82	ARGENTINO	PEUGEOT 408 - DOMINIO MXG-930

## Anexo II

Datos primarios.

Modelo de encuesta y entrevistas semiestructuradas.

### **TESIS DE GRADO: “Políticas Públicas en materia de Seguridad Vial y su incidencia en la siniestralidad vial en el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza”**

<b>1º CUESTIONARIO RELEVAMIENTO INFORMACION. MARCO METODOLOGICO</b>			<b>Nº</b>		
<b>TIPO DE USUARIO DE LA VIA PUBLICA</b>	<b>Conductor Auto</b>	<b>Conductor Moto</b>	<b>Peatón</b>		

1- ¿Su conocimiento con respecto a las Normas de Seguridad Vial es: BASTANTE, POCO O NADA?

<b>BASTANTE</b>	<b>POCO</b>	<b>NADA</b>
-----------------	-------------	-------------

2- ¿En términos generales Ud. Diría que cumple las normas de tránsito: MUCHO, POCO O NADA?

<b>MUCHO</b>	<b>POCO</b>	<b>NADA</b>
--------------	-------------	-------------

3- ¿Cómo usuario de la vía pública Ud. respeta las siguientes normas de tránsito:.....?

NORMAS	SIEMPRE	CASI SIEMPRE	NUNCA	NS/NC
<b>USO CINTURON DE SEGURIDAD O CASCO</b>				
<b>LUCES BAJAS ENCENDIDAS</b>				
<b>USO DE CELULAR</b>				
<b>CRUCE POR SENDA PEATONAL</b>				
<b>CONSUMO DE ALCOHOL</b>				
<b>PASAR EN DOBLE LINEA AMARILLA</b>				
<b>RESPECTO CRUCE PEATON</b>				
<b>CONTROLES DE VELOCIDAD</b>				
<b>RESPECTO SEÑALES FIJAS ( CARTELES Y SEMAFOROS)</b>				

4- ¿Qué importancia le atribuye al sistema de SEGURIDAD VIAL implementado en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza?

SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL	IMPO RTAN TE	ALGO IMPO RTAN TE	NADA IMPORT ANTE	NS/NC
<b>CONTROLES VIALES EN CALLES CENTRICAS</b>				
<b>CONTROLES VIALES EN ACCESOS Y RUTAS</b>				
<b>CONTROLES DE ALCOHOLEMIA</b>				
<b>APLICACIÓN DE MULTAS</b>				
<b>CAUSAS JUDICIALES POR SINIESTROS FATALES</b>				
<b>PRESENCIA POLICIAL EN RUTAS Y CAMINOS</b>				
<b>CAMPAÑAS PUBLICITARIAS PREVENTIVAS</b>				
<b>CAMPAÑAS EDUCATIVAS EN ESCUELAS</b>				
<b>INFRAESTRUCTURA VIAL DE RUTAS Y CALLES</b>				
<b>PREVENTORES VIALES MUNICIPALES</b>				
<b>RADARES FIJOS PARA CONTROLAR LA VELOCIDAD</b>				

5- En relación a la severidad aplicada al conducir con consumo de alcohol, Ud. diría que:.....

<b>LOS CONTROLES DE ALCOHOLEMIA DISMINUYEN EL CONSUMO DE ALCOHOL</b>	MUY DE ACUERDO	ALGO DE ACUERDO	NADA DE ACUERDO	NS/NC
<b>LOS CONTROLES DE ALCOHOLEMIA HAN DISMINUIDO LOS SINIESTROS</b>	MUY DE ACUERDO	ALGO DE ACUERDO	NADA DE ACUERDO	NS/NC
<b>LAS CAUSAS CORRECCIONALES APLICADAS SON JUSTAS</b>	MUY DE ACUERDO	ALGO DE ACUERDO	NADA DE ACUERDO	NS/NC
<b>LAS MULTAS APLICADAS SON ADECUADAS</b>	MUY DE ACUERDO	ALGO DE ACUERDO	NADA DE ACUERDO	NS/NC
<b>CONSIDERA QUE LAS RETENCIONES DE VEHÍCULOS Y LICENCIA CORRESPONDE</b>	MUY DE ACUERDO	ALGO DE ACUERDO	NADA DE ACUERDO	NS/NC

6- ¿Ud. es consciente que cuando conduce puede quitar la vida o dañar gravemente la salud de otras personas y la propia?	SI	NO	NS/NC
7- ¿Alguna vez fue víctima personalmente o de algún familiar de un siniestro vial grave?	SI	NO	NS/NC
8-¿Si fue víctima de siniestro vial recibió algún tipo de asistencia por parte del estado?	SI	NO	NS/NC

**9- Por último... ¿Cuál sería su aporte para poder mejorar la seguridad vial en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza?** (Respuesta espontánea, transcribir textualmente)

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 ..... **GRACIAS POR SU COLABORACION.**

**LA ENCUESTA ES ANONIMA, PERO SI EL ENTREVISTADO ACEPTA SE PUEDE INCLUIR ESTOS DATOS**

<b>Entrevistado:</b> ..... .....
<b>Institución:</b> ..... .....

**TESIS DE GRADO: “Políticas Públicas en materia de Seguridad Vial y su incidencia en la siniestralidad vial en el Área Metropolitana de la Provincia de Mendoza”**

<b>2º CUESTIONARIO. ENTREVISTA EN PROFUNDIDAD. MARCO METODOLOGICO</b>
<b>Entrevistado:</b> ..... .....
<b>Institución:</b> ..... .....

1- Desde su conocimiento y experiencia..... ¿Ud. considera que la políticas públicas aplicadas en seguridad vial en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza están dando los resultados esperados? (GRABAR)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2- ¿Cuáles considera que son los puntos críticos que se podrían mejorar en la aplicación de leyes en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta el contexto social y cultural del AMM? (GRABAR)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

3- ¿En términos generales cuál es su perspectiva con respecto a las acciones conjuntas desarrolladas por las provincias y la ANSV; y en particular a las funciones que se llevan a cabo en Mendoza? (GRABAR)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4- ¿En cuanto a los recursos destinados por el estado para la aplicación de estrategias tendientes a disminuir la siniestralidad vial en la provincia, Ud. considera que son suficientes? De no ser así... ¿Cómo cree que se podría optimizar el recurso? (GRABAR)

.....  
.....  
.....

.....  
.....

5- Desde el punto de vista de la ejecución de políticas en seguridad vial y en el aspecto operativo.... ¿Ud. cree que las acciones llevadas a cabo son suficientes, o se podrían mejorar? ¿Qué nuevos aspectos cree que se podrían implementar, y cuales en vigencia se podrían reformular? (GRABAR)

.....  
.....  
.....  
.....

6- Por último... ¿Cuál sería su aporte para poder optimizar la seguridad vial en el Área Metropolitana de la provincia de Mendoza? (GRABAR)

.....  
.....  
.....

.....  
**SU COLABORACION**

**MUCHAS GRACIAS POR**

## BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Agencia Nacional de Seguridad Vial (A.N.S.V.) (2010) "Plan Operativo Anual de la Seguridad Vial en la Argentina". Ministerio del Interior. Argentina.

Agencia Nacional de Seguridad Vial (A.N.S.V.) (2008/09). "Resumen Estadística 2008/09". Ministerio del Interior. Argentina.

Agencia Nacional de Seguridad Vial (A.N.S.V.) (2011/12/13). "Informe sobre víctimas e Informe sobre siniestros Ministerio del Interior. Argentina.

APARICIO IZQUIERDO, Francisco. (2002). "Accidentes de Tránsito". Industrial. Madrid. España.

"Decreto Reglamentario Nº 779/95, Anexo T Sistema Nacional De Seguridad Vial" cuadro de elaboración propia. Disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/norma.htm> (01/06/2019)

Ley 24449 Disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/norma.htm>. (consultado 01/06/2019)

Ley 9024/17, art. 14 .Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/normativa/provincial/ley-9024-123456789-0abc-defg-420-9000mvorpyel> Consultada 07/08/2019

BERARDO, Maria Graciela. (2004). "Accidentes de Tránsito. Análisis Pericial Científico-Mecánico". 2da. Edición corregida y actualizada. Editorial Mediterránea. Córdoba, Argentina.

- Comisión de Estudio y Evaluación de Estadísticas de Accidentes de Tránsito (CEAT) (2009). "Morbilidad y Moralidad por Incidentes de Tránsito en Mendoza". Secretaría de la Gobernación. Subsecretaría de Gestión Pública. Gobierno de Mendoza. Mendoza.
- Decreto Nacional 692/92 "Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte". Complementario de la Ley Nacional de Tránsito y Transporte. Presidencia de la Nación 1992.
- Decreto Provincial NRO. 1389/08. (2008). "Creación de la Comisión de Estudio y Evaluación de Estadísticas de Accidentes de Tránsito" (C.E.A.T.).
- FLEITAS, Diego M., OTAMENDI, ALEJANDRA, CELLONE María P. (2010). "Accidentes de Tránsito en Argentina Segundo Informe 2007/2008". Asociación para Políticas Públicas. Bs. As. Argentina.
- FRIGERIO, Eduardo José Lucio, (2001). "Accidentología y Seguridad Vial" Trabajo inédito, Universidad de Buenos Aires. Bs. As. Argentina.
- GOBIERNO DE MENDOZA, "Diagnóstico participativo de Seguridad Ciudadana para el Área Metropolitana. Resumen Ejecutivo Preliminar: Seguridad Vial en el AMM". Sistema Integrado de Gestión y Monitoreo de Seguridad Ciudadana. Mendoza, 2019.
- GRAN CONSULTOR EDUCAR, Enciclopedia Estudiantil, Editorial Bibliograf. Barcelona, España. 1998.
- HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos y BAPTISTA LUCIO, Pilar. (1998). "Metodología de la investigación". Ed. Mc Graw-Hill. México-Buenos Aires, Argentina.
- IRURETA, Víctor A. (1999). "Accidentología Vial y Pericia" 2da. Edición corregida y actualizada. Ediciones La Roca. Buenos Aires. Argentina.
- Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), (2008). "Seguridad Vial. Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial" ISEV. Fascículo I. Año I. Argentina. Bs. As. Argentina.
- Ley Nacional Nro. 26.363 "Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial".
- MALDONADO, Miguel Angel, (2009). "Disminuir los Accidentes Viales en la Zona Este de Mendoza con Educación y Conciencia Vial". Tesina de grado.

Licenciatura en Seguridad Ciudadana. Facultad de Psicología, Universidad del Aconcagua. Mendoza, Argentina.

MANGOSIO, Jorge. (2002). "Investigación de Accidentes". Facultad de Ciencias Físicomatemáticas e Ingeniería. Universidad Católica Argentina. Argentina.

Organización Mundial de la Salud. (2008) "Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito" Sede de la OMS. <https://www.mendoza.gov.ar/wp-content/uploads/sites/59/2019/04/M%C3%A1s-informaci%C3%B3n.pdf>

PUGA, José L. (2015) "Siniestralidad y Factores de Riesgo en el Tránsito en la Provincia de Mendoza durante el año 2044". Fundación Instituto Universitario de Seguridad Pública IUSP. Tesina de grado. Mendoza, Argentina.

TIXEIRA, Andrés. (2011). "Factores de riesgo en accidentes de tránsito en la zona de San Martín". Tesina para optar al título de Licenciado en Seguridad Ciudadana. Universidad del Aconcagua. Mendoza, Argentina.

Ley 9024/17 y modificatorias por Ley 9185, Ley de Tránsito de la Provincia de Mendoza.

Plan Federal de Seguridad Vial ( Movilidad Segura) disponible en :

[https://www.google.com/search?q=movilidad+segura+argentina+plan+federal&rlz=1C1GCEU\\_esAR930AR930&oq=movilidad+segura+argentina+plan+federal&aqs=chrome..69i57.14444j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=movilidad+segura+argentina+plan+federal&rlz=1C1GCEU_esAR930AR930&oq=movilidad+segura+argentina+plan+federal&aqs=chrome..69i57.14444j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8) Fuente consultada 10-08-2019)

# INDICE

## CONTENIDO

	Introducción	4
	Justificación de la investigación	6
	Objetivos	8
	Objetivo General	8
	Objetivo Específico	8
	Hipótesis	10
	Sub Hipótesis	10
Capitulo I	Marco Contextual: Estudios sobre la problemática de la seguridad vial en Argentina. Situación de la seguridad vial en el área metropolitana de Mendoza	13
1.	Plan Nacional de Seguridad Vial	14
1.1.	Unificación Nacional: Sistema Nacional de Seguridad Vial	16
1.2.	Agencia Nacional de Seguridad Vial (A.N.S.V.)	19
1.2.1.	Funciones	19
1.3.	Algunos antecedentes sobre Seguridad Vial	21
1.3.1.	Planificación estratégica preventiva en la Seguridad Vial	23
Capitulo II	Marco Conceptual: El Estado, Políticas Públicas, Seguridad Vial.	25
2.	El Estado	26
2.1.	Políticas Públicas	28
2.2.	Políticas Públicas a nivel Nacional	30
2.3.	Políticas Públicas en materia de seguridad Vial a nivel provincial	32
2.3.1.	Ley Provincial 9086 de movilidad y transporte	32
2.3.2.	Ley de Tránsito 9024/17 análisis de seguridad comparada	33
2.3.3.	Creación del consejo provincial de Seguridad Vial	34
2.3.4.	Enlace nacional: Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial	35

2.3.5.	Observatorio Provincial de Seguridad Vial	36
2.3.6.	Políticas Públicas en materia de educación vial	37
2.3.7.	Consistencia de sanciones por contravenciones: Ley 9185/19, modifica Ley 9024/17 y 9099/18	39
2.3.8.	Revisión técnica obligatoria a vehículos	41
2.4.	Acciones conjuntas entre provincia y municipios	43
2.5	Plan federal de seguridad vial (Movilidad segura)	45
2.6.	Luchemos por la vida (asociación civil)	46
2.7.	Fundación Estrellas Amarillas	51
Capitulo III	Siniestro Vial, trilogía vial y factores de riesgo, implementación de Políticas Públicas en Seguridad Vial en la Provincia de Mendoza	53
3.	Sinestros Viales	54
3.1.	Causas de Los Sinestros Viales	56
3.2.	Factores de Riesgo	59
3.3.	La trilogía accidentológica	61
3.4.	Implementación de las Políticas Públicas en Seguridad Vial en la Provincia de Mendoza	64
3.5.	Institución de aplicación: Policía Vial de la Provincia de Mendoza	65
3.5.1.	Medidas operativas para evitar siniestros Viales	66
Capitulo IV	Trabajo de campo	69
4.1.	Desarrollo Metodológico	71
4.1.1.	Datos Secundarios	72
4.1.1.1.	Datos Oficiales Estadística de víctimas fatales	72
4.1.1.2.	Cantidad de víctimas fatales en siniestros viales por año	74
4.1.1.3.	Cantidad de siniestros viales con víctimas fatales por mes	75
4.1.1.4.	Cantidad de víctimas fatales por mes	76
4.1.1.5.	Cantidad de víctimas fatales en siniestros viales por departamentos del A.M.M.	78
4.1.1.6.	Cantidad de víctimas fatales por mes	79
4.1.1.7.	Cantidad de víctimas fatales en siniestros viales según el	80

	horario de ocurrencia	
4.1.1.8.	Según las características del lugar	81
4.1.1.8.1.	Frecuencia de víctimas fatales en siniestros viales según la zona	81
4.1.1.8.2.	Según el tipo de vía	82
4.1.1.9.	Influencia de las condiciones climáticas	84
4.1.1.10	Según el tipo de vehículo y el modo de producción	84
4.1.1.10.1.	Cantidad de víctimas fatales por siniestro vial	85
4.1.1.10.2.	Tipo de vehículos involucrados	85
4.1.1.11.	Según las características de víctimas y conductores y su rol en la vía pública	87
4.1.1.11.1.	Tipo de víctima	87
4.1.1.11.2.	Sexo de la víctima	88
4.1.1.11.3.	Edad y grupo etario	89
4.1.1.12.	Comparación de variables entre la Provincia de Mendoza y el A.M.M.	91
4.1.1.12.1.	Comparación Provincia de Mendoza y A.M.M.	91
4.1.1.13	Análisis de datos secundarios e interpretación de sus resultados	92
4.1.1.13.1.	Estadísticas de víctimas fatales en siniestros viales en el lugar en el A.M.M., en el periodo 2016 al 2019	93
4.1.2.	Datos primarios	95
4.1.2.1.	Encuesta	96
4.1.2.1.1.	Conocimiento con respecto a las normas de tránsito	97
4.1.2.1.2.	Cumplimiento de las normas de tránsito	98
4.1.2.1.3.	Respeto de las normas de tránsito	99
4.1.2.1.3.1.	Uso del cinto de seguridad o casco protector	99
4.1.2.1.3.2.	Luces bajas encendidas	100
4.1.2.1.3.3.	No uso de telefonía celular	101
4.1.2.1.3.4.	Cruce por senda peatonal	102
4.1.2.1.3.5.	Consumo de alcohol	103

4.1.2.1.3.6.	Traspasar en doble línea amarilla	104
4.1.2.1.3.7.	Respeto cruce peatonal	105
4.1.2.1.3.8.	Controles de velocidad	106
4.1.2.1.3.9.	Señales fijas (cartelería y semáforos)	107
4.1.2.1.4.	Importancia al sistema de seguridad vial en el A.M.M.	108
4.1.2.1.4.1.	Controles viales en calles céntricas	108
4.1.2.1.4.2.	Controles viales en accesos y rutas	109
4.1.2.1.4.3.	Controles de alcoholemias	110
4.1.2.1.4.4.	Aplicación de multas	111
4.1.2.1.4.5.	Causas judiciales por siniestros viales fatales	112
4.1.2.1.4.6.	Presencia policial en rutas y caminos	113
4.1.2.1.4.7.	Campañas publicitarias preventivas	114
4.1.2.1.4.8.	Campañas educativas en escuelas	115
4.1.2.1.4.9.	Infraestructura vial en rutas y calles	116
4.1.2.1.4.10.	Tránsito municipal	117
4.1.2.1.4.11.	Radares fijos para controlar la velocidad	118
4.1.2.1.5.	Severidad a conducir con consumo de alcohol	119
4.1.2.1.5.1.	Controles de alcoholemia disminuyen el consumo de alcohol	120
4.1.2.1.5.2.	Controles de alcoholemia han disminuido los siniestros viales	121
4.1.2.1.5.3.	Causas correccionales aplicadas	122
4.1.2.1.5.4.	Multas aplicadas adecuadas	122
4.1.2.1.5.5.	Retenciones de vehículos y licencias corresponden	123
4.1.2.1.6.	Toma conciencia por siniestro vial con víctimas fatales	124
4.1.2.1.6.1.	Víctima personalmente o familiar de un siniestro vial grave	125
4.1.2.1.7.	Asistencia por parte del Estado en caso de siniestro	126
4.1.2.1.8.	Aporte para mejorar la Seguridad Vial en el A.M.M.	127
4.1.2.2.	Análisis de encuesta e interpretación de datos	129
4.1.3.	Entrevista	130

4.1.3.1.	Entrevista al Comisario General ® Alejandro Novoa, a cargo de la Dirección de Seguridad Vial	131
4.1.3.2.	Entrevista a la Abogada y Licenciada en criminalística Gabriela Siniscalchi, a cargo del Juzgado Vial Gran Mendoza Norte	133
4.1.3.3.	Entrevista al Oficial Principal P.P. Daniel Pereyra, segundo jefe de la Delegación Vial Gran Mendoza	134
4.1.3.4.	Entrevista al Comisario P.P. Javier Lopez, segundo jefe de la Policía Vial	135
4.1.3.5.	Entrevista al Comisario General P.P. Fabián Becerra, Jefe de Policía Vial	136
4.1.3.6.	Análisis de entrevistas e interpretación de datos	139
4.1.4.	Alcances y limitaciones	140
	Conclusiones	142
	Aportes	147
	Anexos	149
	Anexos I Datos secundarios. Estadísticas de siniestros viales ocurridos en el A.M.M. años 2016, 2017,2018.2019	150
	Anexos II Datos primarios. Modelos de encuesta y entrevista semiestructurada	163
	Bibliografía consultada	167

## INDICE DE TABLAS

1	Cantidad de siniestros viales con víctimas fatales por año en A.M.M.	73
2	Víctimas fatales en siniestros viales en A.M.M.	74
3	Siniestros viales con víctimas fatales por mes en A.M.M. según el mes de ocurrencia	75
4	Víctimas fatales por mes y año en A.M.M.	77
5	Siniestros viales con víctimas fatales por departamentos	78
6	Víctimas fatales en siniestros viales por día de la semana en A.M.M.	79
7	Víctimas fatales según el horario de ocurrencia del hecho	80

8	Víctimas fatales en siniestros viales según la zona de ocurrencia	81
9	Según la frecuencia y el tipo de vía	83
10	Influencia de las condiciones climáticas	84
11	Cantidad de víctimas fatales por siniestro vial uno o mas	85
12	Cantidad de vehículos por siniestro vial	86
13	Tipo de víctima fatal involucrada en siniestro vial	87
14	Sexo de las víctimas	88
15	Edad de las víctimas fatales en siniestros viales en A.M.M.	90
16	Cantidad comparativa entre provincia A.M.M.	91
17	De conocimiento de las normas de tránsito	97
18	Del cumplimiento de las normas de tránsito	98
19	Del uso del cinturón de seguridad o casco protector	100
20	De circulación con luces bajas encendidas	101
21	Del no uso de telefonía celular	102
22	Del cruce por senda peatonal	103
23	No consumo de alcohol al momento de utilizar la vía pública	104
24	De traspasar en doble línea amarilla	105
25	Del respeto a los cruces peatonales	106
26	Del respeto a los controles de velocidad	107
27	Del respeto de las señales fijas	108
28	De los controles viales en calles céntricas	109
29	De importancia de los controles viales en rutas y caminos	110
30	De importancia de los controles de alcoholemia	111
31	De la importancia de la aplicación de multas	112
32	De la importancia de las causas judiciales por siniestros	113
33	De importancia de presencia policial en rutas y caminos	114
34	De la importancia de las campañas publicitarias	115
35	De la importancia de las campañas educativas	116

36	De la importancia de la infraestructura vial en rutas y calles	117
37	De la importancia de las policías de tránsito municipales	118
38	De la importancia de los radares fijos para controlar velocidad	119
39	Del control de alcoholemia para disminuir el consumo de alcohol	120
40	De acuerdo con los controles han disminuido los siniestros	121
41	De acuerdo con las penas correccionales aplicadas	122
42	De acuerdo con las multas aplicadas	123
43	De acuerdo con la retención de vehículos y licencia	124
44	De toma de conciencia por siniestros viales	125
45	De víctima de siniestro vial grave	126
46	De asistencia por parte del estado	127
47	Aportes de los encuestados	128

## **INDICE DE GRÁFICOS**

A	Plan Nacional de Seguridad Vial	17
B	Consejo Provincial de Seguridad Vial	35
C	Observatorio Provincial de Seguridad Vial	36
1	Cantidad de siniestros viales con víctimas fatales por año en A.M.M.	73
2	Víctimas fatales en siniestros viales en A.M.M.	74
3	Siniestros viales con víctimas fatales por mes en A.M.M. según el mes de ocurrencia	76
4	Víctimas fatales por mes y año en A.M.M.	77
5	Siniestros viales con víctimas fatales por departamentos	78
6	Víctimas fatales en siniestros viales por día de la semana en A.M.M.	79
7	Víctimas fatales según el horario de ocurrencia del hecho	80
8	Víctimas fatales en siniestros viales según la zona de ocurrencia	82
9	Según la frecuencia y el tipo de vía	83

10	Influencia de las condiciones climáticas	84
11	Cantidad de víctimas fatales por siniestro vial uno o mas	85
12	Cantidad de vehículos por siniestro vial	86
13	Tipo de víctima fatal involucrada en siniestro vial	88
14	Sexo de las víctimas	89
15	Edad de las víctimas fatales en siniestros viales en A.M.M.	90
16	Cantidad comparativa entre provincia A.M.M.	92
17	De conocimiento de las normas de tránsito	98
18	Del cumplimiento de las normas de tránsito	99
19	Del uso del cinturón de seguridad o casco protector	100
20	De circulación con luces bajas encendidas	101
21	Del no uso de telefonía celular	102
22	Del cruce por senda peatonal	103
23	No consumo de alcohol al momento de utilizar la vía pública	104
24	De traspasar en doble línea amarilla	105
25	Del respeto a los cruces peatonales	106
26	Del respeto a los controles de velocidad	107
27	Del respeto de las señales fijas	108
28	De los controles viales en calles céntricas	109
29	De importancia de los controles viales en rutas y caminos	110
30	De importancia de los controles de alcoholemia	111
31	De la importancia de la aplicación de multas	112
32	De la importancia de las causas judiciales por siniestros	113
33	De importancia de presencia policial en rutas y caminos	114
34	De la importancia de las campañas publicitarias	115
35	De la importancia de las campañas educativas	116
36	De la importancia de la infraestructura vial en rutas y calles	117
37	De la importancia de las policías de tránsito municipales	118

38	De la importancia de los radares fijos para controlar velocidad	119
39	Del control de alcoholemia para disminuir el consumo de alcohol	120
40	De acuerdo con los controles han disminuido los siniestros	121
41	De acuerdo con las penas correccionales aplicadas	122
42	De acuerdo con las multas aplicadas	123
43	De acuerdo con la retención de vehículos y licencia	124
44	De toma de conciencia por siniestros viales	125
45	De víctima de siniestro vial grave	126
46	De asistencia por parte del estado	127
47	Aportes de los encuestados	128

### **INDICE DE IMÁGENES**

1	Cuadro comparativo niveles de alcohol en sangre	40
2	Estadística anual de alcoholemia	41
3	Tres elementos básicos de la seguridad vial	62
4	Policía Vial Gran Mendoza, maniobras operativas en acceso este	68

### **INDICE DE FIGURAS**

1	Objetivos establecidos en Ley 24449	18
---	-------------------------------------	----