

La mujer en la actividad de conducción de vehículos petroleros.

Gustavo.brambati@cesvi.com.ar CESVI ARGENTINA

1. Sinopsis

La conducción de vehículos desde sus inicios fue predominantemente masculina, en los últimos años se han visualizado cambios y un mayor aporte de la mujer a distintas actividades de conducción. Hoy 1 de cada 4 licencias de conducir son mujeres y se espera que de apoco esta proporción se traslade a la conducción dentro del yacimiento de acuerdo a algunos proyectos de ley vinculados a este tema. Pero este avance ha sido muchas veces mal ponderado y estigmatizado, la frase “anda a lavar los platos”, es una cruz que llevan muchas mujeres sin saber a ciencia cierta si sus errores como conductoras son muy diferentes o más graves a los de los hombres o es que esta valoración está sustentada en el machismo que impera en la actividad de conducir. Por otro lado también se dice que las mujeres son más prudentes que los hombres generando un estereotipo exagerado que es interesante saber que correlación tiene con la realidad.

En los últimos 20 años la mujer rompe con la estructura social y realiza tareas que hasta el momento eran consideradas masculinas, comienza a competir mano a mano con el hombre en cuestiones laborales y es ahí donde posiblemente producto de la competencia de géneros se conforma más fuertemente el estereotipo femenino de “la mujer conductora”, se comenta que tienen menos capacidad de realizar maniobras complejas con el vehículo, o resolver situaciones difíciles que se pueden presentar en la ruta, que estiman mal las distancias, que chocan mucho más en ámbitos citadinos que los hombres o que circulan lento o torpemente entre otros calificativos. La pregunta que nos realizamos los especialistas es, ¿en qué medida estos comentarios son anecdóticos o reacciones maliciosas?, ¿se está confundiendo la destreza al volante con la falta de experiencia y práctica en conducción que puede presentar un grupo de mujeres?. También es interesante observar que este estereotipo negativo podría estar influyendo en el comportamiento de muchas mujeres a la hora de conducir ya que de alguna manera las condiciona al error, ya que van a ser observadas o catalogadas con mucha más exigencia que si ese mismo error lo comete un hombre, generando en muchos casos una anaxofobia (fobia a conducir vehículos) producto de esta presión social.

Este trabajo intentara discutir en qué medida los patrones de conducción femeninos difieren de los masculinos, y que cambios se pueden esperar a futuro, además se valorara la distinta exposición que tiene el hombre y mujer conductora y el respeto que tienen ambos sexos por las leyes de tránsito, buscaremos información estadística de las aseguradoras que permitan tener un dato objetivo sobre los diferentes comportamientos.

2 El inicio del mito

2.1 La mujer conductora



Bertha Benz, fue primera conductora de la historia. La esposa de Karl Benz, el inventor del primer vehículo motorizado se convirtió en 1888 en la primera mujer en conducir un vehículo, solía pasearse por las calles de Berlín con aquel legendario y vetusto carro con ruedas y motor, incluso se atrevió a realizar un viaje largo en coche (106 km). En 1888, la esposa de Karl, tuvo ganas de ir a visitar a su madre junto a sus dos hijos y tomo el invento de su marido. Su hazaña proporcionó una gran publicidad al coche, demostrando que era fiable “ya que hasta una mujer se había animado a manejarlo”, (lo cual significo también la primera estigmatización de la mujer conductora), para la época significo un gran acontecimiento ya que no eran muchas las mujeres que se animarían a conducir estos verdaderos bólidos a motor, ya que su concepción aparentemente no las tentaba demasiado, su mecánica rudimentaria y tosca, su dureza en la dirección y suspensión lo hacían poco competitivo con el carro a caballo y su uso quedo muy vinculado al trabajo en el campo por eso su abordaje se limitó casi exclusivamente a los hombres. Recién cuando a mediados del siglo XX los automóviles se hicieron más pequeños, baratos y su manejo más sencillo empezaron muy lentamente a introducirse en el manejo las mujeres, posiblemente en esta época comienza a formarse el estereotipo actual de la

mujer conductora y con él se inician los primeros mitos donde se opinaba de la incompetencia mecánica de las mujeres, la incapacidad para reparar sus propios automóviles y la ineficiencia en el manejo basados en su delicada constitución física y emocional, algunos incluso exageraban aún más esta cuestión refiriéndose al inherente nerviosismo que podría imposibilitar la eficiencia y confianza conduciendo. Pero cuando se encontraban por caso con una mujer que reparaba su propio vehículo se hablaba que esto podría disminuir su feminidad, dada la complejidad y suciedad de la tarea.

Pasaron muchos años de una convivencia del vehículo casi exclusivamente masculina, recién en la década del 70 y 80 la movilidad de las mujeres acompañó los cambios sociales, la necesidad de trabajo, la logística hogareña o ambas cosas hizo más atractivo el uso de vehículos, si tuviésemos que marcar una diferencia en el uso con respecto al hombre diríamos que las mujeres continuaban conduciendo en tramos más cercanos a sus domicilios, utilizaban más que los hombres el transporte público para viajes y eran con una mayor probabilidad responsables de los desplazamientos por motivos diferentes al trabajo, implicando esto el transporte del grupo familiar dentro de un radio cercano al domicilio

3 Contexto internacional.

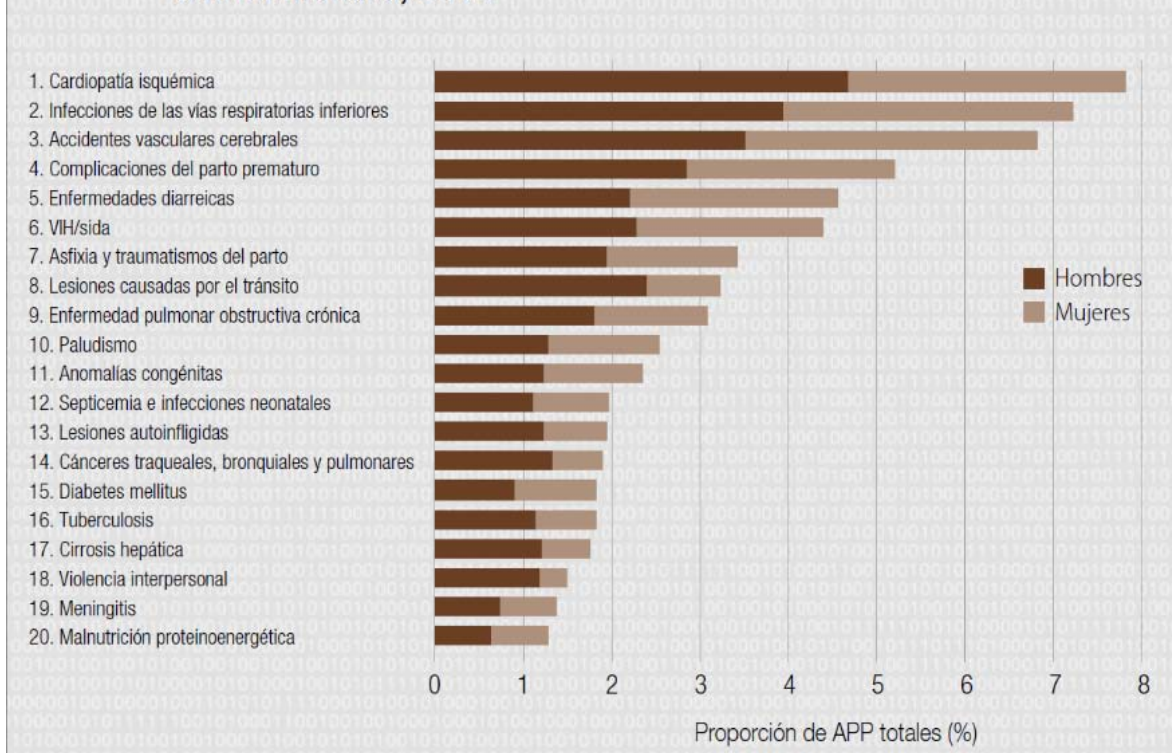
3.1 Cifras de la OMS

Según la OMS (Organización Mundial de la salud) los siniestros viales, mal llamados accidentes constituyen uno de los mayores retos a la salud pública de la sociedad actual, Cada año se pierden aproximadamente 1,25 millones de vidas a consecuencia de los siniestros de tránsito. Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y a su vez una proporción de estos padecen alguna forma de discapacidad.

Las lesiones causadas el tránsito causan pérdidas económicas considerables a las víctimas, a sus familias y a los países en general. Se producen pérdidas a consecuencia de los costos del tratamiento (incluidas la rehabilitación y la investigación del accidente) y de la pérdida o disminución de la productividad (por ejemplo, en los sueldos) por parte de quienes resultan muertos o lastimados, y para los miembros de la familia que deben distraer tiempo del trabajo o la escuela para atender a los lesionados. Desde los 5 años a los 44 años de vida las muertes causadas por accidentes vehiculares ocupan los primeros puestos, siendo la franja etaria de los 15 a los 29 años la más crítica donde es una de las primeras causas de muerte.

En la Figura 2 se observan 20 causas de muertes prematuras discriminados por Hombres y Mujeres sin considerar la edad de la víctima, indudablemente en el mismo se observa la ubicación preponderante que tienen los siniestros viales, ubicados en el puesto 8 dentro del ranking, pero lo más destacado de este informe elaborado por la OMS es la preponderancia del género masculino

Figura 2. Las 20 primeras causas de muerte prematura de hombres y mujeres a nivel mundial, 2012



respecto al género femenino donde la proporción triplica al de las mujeres

Según este estudio desde una edad temprana, los varones tienen más probabilidades que las mujeres de verse involucrados en accidentes de tránsito. Los hombres son las víctimas de unas tres cuartas partes (73%) de las muertes por accidentes de tránsito especialmente entre los conductores jóvenes, los varones menores de 25 años tienen el triple de posibilidades de morir en un accidente de tránsito que las mujeres jóvenes.

El punto de análisis parecería ser categorico respecto a la mayor proporción que registran los siniestros con hombres respecto de las mujeres, pero nada se dice del grado de exposición que tienen los hombres respecto a las mujeres, o sea, mas alla de la cantidad de licencias emitidas es evidente que las mujeres no son mayoría en algunos tipos de conducción como ser en rutas, o en trayectos largos, a los fines de afinar una estadística CESVI trato de contemplar esta condición y resulto que en rutas convencionales la proporción de mujeres conductoras era de 1:10 (aprox.), en autopistas de ingreso a la ciudad de Bs. As. es de 1:7 y en determinados horarios en el ambito citadino de 1:3. Una mayor exposición al riesgo ya sea como peatón, como conductor o como pasajero generara una estadística engañosa si nos referimos solamente al sexo sin tener en cuenta otros aspecto. Posiblemente esta condición no tenga un gran significado cuando hablamos de cardiopatías o infecciones, pero cuando se habla de conducir vehículos en ciertos ambitos como las rutas o los recorridos extensos la exposición del hombre es mucho mayor que la de la mujer. En ese caso simplemente expresaria esta grafica que en la actualidad el hombre esta mas expuesto a los siniestros viales que las mujeres. Respecto a las licencias de conducir en Argentina uno de cada 4 licencias son Mujeres pero las autoridades reconocen que año a año se registra un incremento notable de la población femenina.

Porcentajes de Licencias a nivel país Año 2015	
<i>Fem</i>	<i>Masc</i>
27%	73%

4 Contexto nacional

4.1 Minería y Petróleo

En la minería muchas empresas han tratado de incentivar la participación de las mujeres en la conducción, sorprende ver a muchas conduciendo enormes CAT o equipos viales, han montado escuelas de conducir con simuladores específicos de cada equipo, se generaron programas de entrenamiento y mujeres que nunca se han subido a un vehículo como conductoras hoy manejan grandes camiones con un notable éxito. Minera Alumbra una de los primeros emprendimientos mineros de la provincia de Catamarca en su pagina web rescata esta experiencia “según los expertos en recursos humanos dentro de la actividad minera, la mujer muestra un destacado nivel de compromiso, una disciplina férrea, una alta capacidad de concentración y una dedicación marcada.

A la vez, se considera que por su natural delicadeza es menos ruda que el hombre en el manejo de maquinaria. Y ello hace que ésta dure más en sus manos”.

A pesar de este intento por cambiar el paradigma las mujeres conductoras no alcanzan un 1% de los puestos que habitualmente desarrollan los hombres. En otros países vecinos como Chile, esta proporción llega al 5%. Lógicamente la altura, la necesidad de adaptarse a los regímenes de trabajo, que las aleja muchas veces por largos periodos de sus domicilios, hace que esta búsqueda laboral no sea tan sencilla.

El senador nacional (MPN) y titular del Sindicato de Trabajadores del Petróleo y Gas Privado de Río Negro, Neuquén y La Pampa, Guillermo Pereyra, se reunió con veinte empresas de transporte de personal que prestan sus servicios en la actividad petrolera, con el objetivo de articular acciones para la inclusión de mujeres en el sector y priorizar el trabajo de las empresas locales. Durante el 2014 la legisladora Nanci Parrili impulsó un proyecto de ley que establece la obligatoriedad de un cupo femenino del 30 por ciento en la actividad hidrocarburífera. En la actualidad hay 900 mujeres que se desempeñan en diferentes áreas.

Compartimos plenamente el proyecto. Esta decisión va a estar amparada por el convenio colectivo de trabajo del sector y todas las leyes laborales vigentes", indicó el senador.

Y agregó, "nuestra intención es proponer gente capacitada de las distintas zonas geográficas de la provincia y que el ingreso a la industria se vaya profesionalizando sin presión sindical, además de trabajar para la igualdad de género y llegar en forma escalonada al 30 por ciento que establece la ley".

Pereyra, que además es secretario adjunto de la CGT que conduce Hugo Moyano, destacó que las empresas operadoras "comprometieron su acompañamiento en esta decisión de otorgar prioridad a la incorporación de las mujeres".

Por otro lado, indicó que desde el Instituto Patagónico de Formación y Empleo -ubicado en Neuquén capital- se les ofrecerán diferentes alternativas de capacitación, ya sea en materia de conducción de vehículos, Seguridad Vial y asesoramiento y acompañamiento para la obtención de la documentación habilitante.

"Tenemos pedidos de compañeras que quieren trabajar, y creemos que podemos empezar por este sector que es el transporte de personal. La ley es muy genérica; hay actividades que por su rudeza

quizás no son las más indicadas para las mujeres pero sí hay otras muchas áreas donde se pueden insertar", aseguró ante los representantes de las empresas de transporte.

La realidad es que en el Petróleo los números de mujeres conductoras no llegan al 1% y en el caso de camiones o equipos de torre esta proporción es insignificante, indudablemente hasta el momento no ha llegado a concretarse los proyectos que rondan la industria para las mujeres.

4.2 ¿Cuál fue la experiencia de CESVI sobre este tema?

CESVI intento abordar este tema desde distintas ópticas y fuentes de información, los primeros trabajos datan del año 2010 que fue completado con otro informe en el año 2012. En esa oportunidad se realizó un análisis muestral en rutas y autopistas y un análisis particular de casos graves con víctimas y heridos. La información se extrajo de la base de datos RAT (Reconstrucción de accidentes de tránsito graves) donde CESVI cuenta con más de 7000 investigaciones de siniestros. La mecánica para la carga de datos es la siguiente: un especialista concurre al lugar donde se desencadenó la tragedia y carga todas las particularidades que es posible relevar del siniestro. Por otro lado también se analizó la base CESVIMED que es el registro de lesiones que cargan los médicos que trabajan para las compañías aseguradoras que conforman CESVI con el fin de constatar y valorar las lesiones.

Al año 2015 sobre una base estadística de 70.000 siniestros viales ciudadanos de 10 compañías aseguradoras, donde solo se generaron daños materiales, conocida en el ámbito del seguro de automóviles como "Sistema Cleas" CESVI Argentina extrajo 4500 siniestros que participaron un hombre vs una mujer y analizó cual fue el resultado referido a la responsabilidad que había arrojado cada caso, para saber quién participa más como responsable de un siniestro vial.

Lo interesante de esta base estadística es que en el análisis se separa el problema de la exposición menor de la mujer al tránsito o a un determinado tipo de ruta, ya que solo se trabaja sobre una base estadística seleccionada donde haya participado un hombre vs una mujer, por otro lado en el momento de definir la responsabilidad, el sexo no es un valor de análisis. La base tampoco permite colocar porcentajes o responsabilidades compartidas, o sea, o se es o no responsable de un determinado siniestro. Como dato complementario esta base estadística trabaja solamente con daños materiales lo que permite afirmar que casi todos los siniestros analizados corresponden a un ámbito ciudadano.

Ampliando esta información se analizaron unos 5000 siniestros graves con víctimas y heridos para saber qué participación tienen las mujeres en este tipo de eventos y cuál es el análisis de riesgo que hace cada sexo a la hora de enfrentar las maniobras más difíciles de ruta.

Bajo esta premisa este trabajo de investigación trata de debelar cual es el valor diferencial que cada uno de los sexos aporta a la conducción de vehículos, ¿Quién conduce mejor? Es una pregunta frecuente que recibimos una y otra vez. Manejar correctamente no solo es tener habilidad, precisión y pericia sino también cumplir las normas y llegar a destino sin consecuencias para propios y/o terceros. Se investigó más de 1800 casos para saber qué grado de alineación tienen cada uno de los sexos a distintas normas de tránsito como ser, uso del cinturón de seguridad, uso de las luces encendidas, distancias de seguimiento o uso del celular.

Por otro lado se evaluó cuál de los sexos presenta una mayor habilidad y afinidad con el vehículo en distintas maniobras de precisión en pista de pruebas.

4.3 Hombres vs. Mujeres

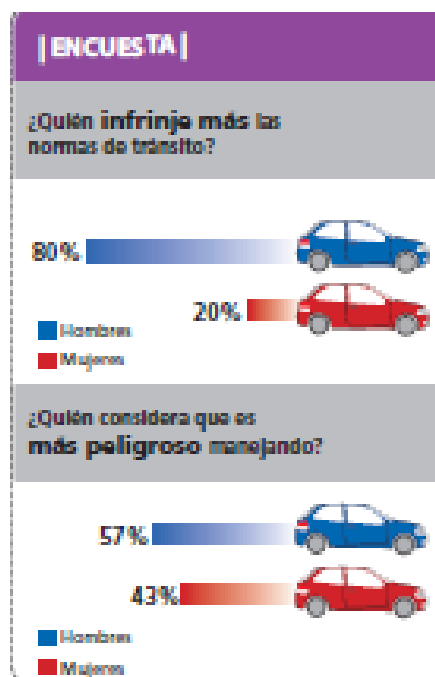
El relevamiento arrojó como resultado que ellas impulsan una mayor conciencia vial, mientras que ellos participan más en los choques y tienen mayor responsabilidad. Sin embargo, los comportamientos entre ambos sexos son cada vez más parecidos.

CESVI ARGENTINA realizó un informe sobre cómo actúan los conductores y quiénes tienen mayor participación y responsabilidad en los siniestros según el sexo. El estudio forma parte de las actividades de concientización en la semana del Seguro y la Prevención de accidentes viales, entre el 19 y el 23 de octubre.

¿Quién conduce mejor? Es una pregunta frecuente que recibimos una y otra vez. Manejar correctamente no solo es tener habilidad, precisión y pericia sino también cumplir las normas y llegar a destino sin consecuencias para propios y/o terceros.

Si nos basamos en esto último, los datos obtenidos a través de 73.621 tramitaciones en el Sistema CLEAS (*) demuestran en los siniestros con participación de conductores de ambos sexos, la responsabilidad es del 52% en los hombres y del 48% de las mujeres.

Los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial indican que hasta agosto de 2015 se expidieron 1.825.025 licencias de conducir en todo el país: 491.319 femeninas (27%) y 1.333.706 masculinas (73%). Y el porcentaje en la Ciudad de Buenos Aires sigue la misma tendencia, 68 % de licencias para ellos y 32 % para ellas.



Pero el Centro de Experimentación y Seguridad Vial no se quedó sólo con estos porcentajes, y su equipo de seguridad vial salió a observar la conducta de más de 1.800 conductores en la autopista, tomando como parámetro: distancias de seguimiento, utilización de luces bajas, uso del cinturón de seguridad, velocidad de circulación y respeto de las máximas permitidas.

En estos tópicos, las mujeres mostraron una mayor conciencia vial, y esto se vio reflejado en la utilización de los distintos elementos de seguridad. El 96% de las mujeres llevaban abrochado el cinturón de seguridad, contra el 88% de los hombres. También medimos el cumplimiento de la velocidad máxima permitida en una zona de acceso al peaje donde el tope son los 20 km/h. Allí las mujeres fueron más respetuosas con un 85,7 %, frente al 83,2% de los hombres. El mayor respeto por estas limitaciones está íntimamente relacionado a la colocación de radares fijos, la implementación de controles móviles y la foto multas que

cada vez son más frecuentes en avenidas, rutas y autopistas de nuestro país.

Comportamiento en autopistas			
	Hombres	Mujeres	
Pacientes	126	106	
Impedientes	74	64	
Agresivos	12	24	
Total de casos	200	200	

Respeto por las normas de tránsito			
	Hombres	Mujeres	
Uso del cinturón	160	145	
Luces bajas	85	57	
Polarizados	77	68	
Uso del celular	18	17	
Total de casos	200	200	

exhibieron un débil acatamiento, y allí fueron ellos los que se destacaron. La Ley de Tránsito nacional exige el uso de las luces bajas en rutas y autopistas durante todo el día. Y en esta conducta el hombre supera a la mujer con un 64 % frente a 61 %.

Sin duda el teléfono es uno de los elementos que más distraen a la hora de conducir. En nuestra observación notamos que el 16% de los hombres lo utiliza, mientras que en la mujer el porcentaje disminuye a 13%.

Otro punto de vital importancia para evitar un choque es mantener una separación prudencial respecto del auto que circula por delante. Tomando como parámetro los dos segundos de distancia de seguimiento que exige la Ley de Tránsito, la mujer también muestra un mejor comportamiento: un 95,2 % frente a un 92,4 % de cumplimiento de los hombres.

Hay un punto donde ambos sexos

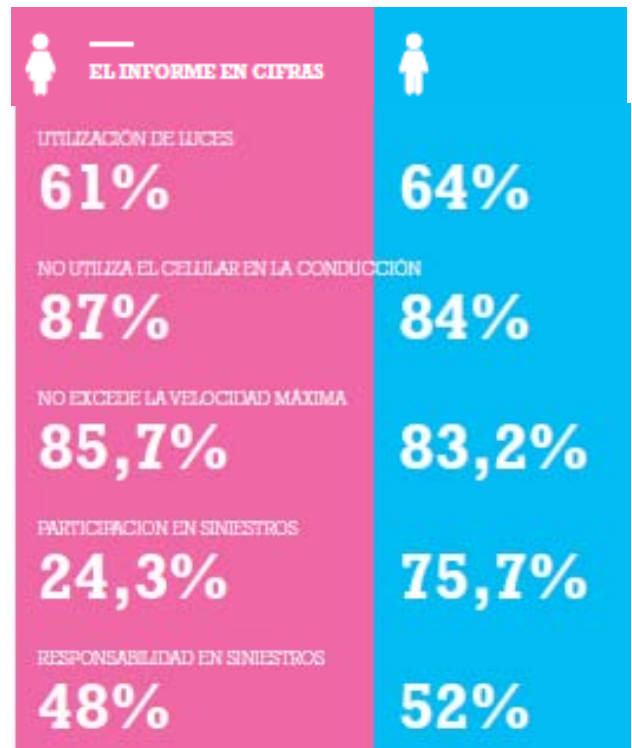
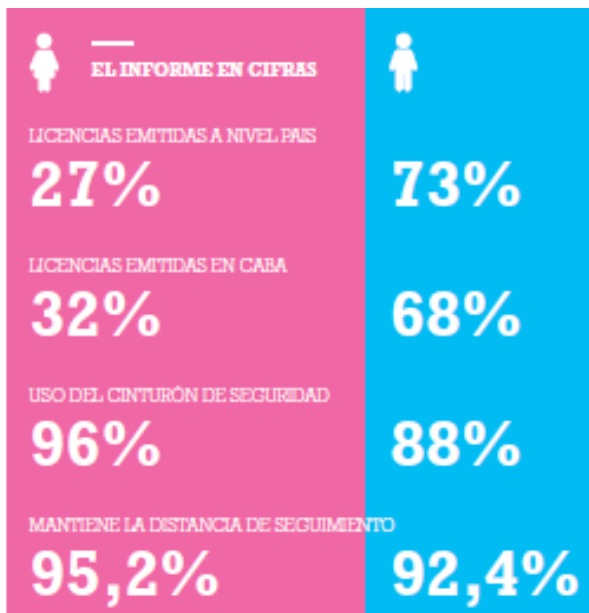
Sin embargo, en los cursos de conducción segura que dicta CESVI se evaluó la habilidad conductiva de ambos sexos y se observó que la mayoría de las mujeres manifiesta una menor

Participación en accidentes			
	Hombres	Mujeres	
Graves en ruta	3,2%	96,8%	
Graves en autopistas	15%	85%	
Lesiones en conductor de autos	20%	80%	
Lesiones en conductor de motos	14%	86%	

velocidad máxima exigida en cada práctica.

habilidad respecto al hombre (coordinación de brazos y piernas en el slalom de baja y alta velocidad, como así también con el slalom marcha atrás con el uso de los espejos retrovisores). Ellas emplean un 20% más de tiempo que ellos para el aprendizaje de las maniobras. Mientras que en la prueba de simulación, solo el 10% de las mujeres supera la velocidad de consigna, contra el 40% de los hombres que incrementa la

“Esto evidencia que el hombre es más arriesgado”, quizá por un exceso de confianza en la conducción, y esto genera uno de los factores más contraproducentes a la hora de una conducción segura. En cambio, la mujer es más respetuosa de las reglas y acepta las consignas sin desafiarlas. Es más receptiva a los consejos de seguridad vial. Y esa prudencia se traduce en una menor siniestralidad. Sin pretender que este estudio se transforme en una regla aplicable a todos los conductores, ya que se han encontrado actitudes y estilos de manejo destacables y reprochables en ambos géneros, se puede destacar que la mujer asume menos riesgos y no tiene una actitud desafiante ante las normas de tránsito, lo que entraña un notable beneficio para la seguridad vial y para bajar la tasa de siniestros graves”.



RESPONSABILIDAD EN SINIESTROS

48%

52%

5 Conclusiones.

- ✓ En siniestros ciudadanos la participación de la mujer como responsable es algo menor que la del hombre. La responsabilidad es del 52% en los hombres y del 48% de las mujeres.
- ✓ Esta base que vincula 4500 siniestros de 10 compañías aseguradoras a través del sistema “CLEAS” demuestra que el paradigma de la mujer mala conductora es errado ya que estadísticamente tiene un comportamiento en ciudad similar al hombre conductor.
- ✓ En rutas la participación de la mujer conductora en siniestros es mucho menor a la de los hombres, solo un 3% de los siniestros participan las mujeres frente a un 97% de los hombres, este dato es real y puede deberse a una escasa población femenina que conduce en ruta, aproximadamente 1 de cada 20 conductores en la ruta es mujer.
- ✓ Si idealmente pensásemos que en un futuro no muy lejano, en la rutas existiese un 50% de los conductores mujeres y un 50% de hombres y se comportasen de la misma manera que lo hacen actualmente la estadística referida a la participación en siniestros graves sería del 72% para los hombres y un 28% para las mujeres.
- ✓ Esto evidencia que el hombre es más arriesgado, quizá por un exceso de confianza en la conducción, y esto genera uno de los factores más contraproducentes a la hora de una conducción segura. En cambio, la mujer es más respetuosa de las reglas y acepta las consignas sin desafiarlas lo cual genera un diferencial mucho más importante que la habilidad conductiva o la afinidad con el vehículo que manifiestan generalmente los hombres conductores.
- ✓ Esta información es muy importante más allá de la presentación del proyecto de ley a presentar en el congreso ya que permite ajustar los entrenamientos para cada sexo.

Mientras que en los hombres es necesario lograr el respecto por las consignas, los buenos hábitos y los límites y para esto es necesario no solamente trabajar estos temas durante los entrenamientos, sino además generar un mayor grado de control, para las mujeres es importante lograr una mayor afinidad con el vehículo y el conocimiento más íntimo con cada máquina, vehículo o equipo donde se desarrollara como conductora. La posibilidad de experimentar las buenas prácticas mediante entrenamientos previos seguramente lograrán una permanencia del buen hábito a lo largo del tiempo.

Anexo: Programa de entrenamiento de H +M

Objetivo; Generar un proceso de formación formal para las conductoras y conductores con un proceso distinto de formación

Metodología; Entrenamiento personalizado teórico-práctico.

1era Etapa

Cantidad de participantes: 4 aspirantes por instructor.

Duración: 8 hs

Prácticas con el Motor Parado

Modalidad:

E-learning: Hombres

Presencial: Mujeres

Control sobre: cantidades de combustible, medición de aceite (por varilla y por indicador de tablero), chequeo visual de los neumáticos, control del líquido refrigerante.

Control sobre: cantidad de líquido de frenos, limpia parabrisas, presión y vencimiento del extintor obligatorio, funcionamiento de las luces, correcta presión de inflado, profundidad y estado de los neumáticos y auxilio, vida útil de las escobillas del limpiaparabrisas.

Otras operaciones sobre el vehículo: Comandos para la apertura de puertas, capot, carga de combustible, balizas triangulares.

Acomodación y reglajes. Ergonomía en el puesto de conducción (regulación del apoyo cabezas, butaca, cinturón de seguridad, volante, espejos, ángulos ciegos).

Localización y conocimiento de los mandos. Encendido del motor, interpretación del medidor de temperatura, cuenta vueltas, velocímetro, combustible, chequeo de los testigos de elementos de seguridad, llave de comando de luces, llave de comando de limpiaparabrisas, desempañadores, comandos de confort, apertura de puerta de seguridad.

Puesta en funcionamiento del motor. Interrupción del funcionamiento del motor. Protocolo para un encendido seguro (visualización externa, accionamiento del pedal del embrague, búsqueda del punto muerto en la palanca de cambio, accionamiento del freno de mano, accionamiento de la llave de encendido). Protocolo para la detención del vehículo (accionamiento del freno de mano, colocación del punto muerto en la palanca de cambios, apagado de las luces, interrupción de la marcha del motor)

Teoría de mantenimiento automotriz

Practica con motor en marcha: árbol de fallas

Presencial: Mujeres

Evaluación de la fase a partir de la generación de una falla o faltante en alguno de estos chequeos, debiendo descubrirla el alumno aspirante.

2era Etapa (Grupal H+M)

Aprendizaje de la conducción: Adquisición de los automatismos básicos de la conducción., Perfeccionamiento y dominio del manejo de mandos

Practica con motor en marcha

Ejercicios para el inicio en el manejo de mandos: Aplicación del embrague y colocación de primera marcha, aplicación del embrague y colocación de marcha atrás.

Ejercicios con los que se completa la adquisición de los automatismos básicos: Aplicación del acelerador para conseguir la marcha, inicio de marcha en primera generando el automatismo con el embrague y el acelerador.

Tercera etapa: Ejercicios para conseguir el perfeccionamiento en la utilización de la palanca de relación de marchas. Pase a segunda y tercera marcha desde primera velocidad.

Ejercicios para conseguir el perfeccionamiento en el manejo del volante. Slalom entre conos en segunda velocidad.

Ejercicios para conseguir el perfeccionamiento en el manejo del embrague.: Detención sobre subida pronunciada, arranque en primera marcha.

Ejercicios para conseguir el perfeccionamiento en manejo del freno. Frenado por bloqueo sin que se detenga la marcha del motor.

Ejercicios para conseguir el dominio de la marcha atrás y el uso de los espejos. Marcha atrás sobre un callejón en línea recta, marcha atrás sobre un Slalom.

Ejercicios para reconocer las dimensiones del vehículo: Estacionamiento entre conos, ángulos ciegos.

Teoría: Ley de transito (Grupal H+M)

3era Etapa

Aprendizaje de la circulación: Entrenamiento. (Grupal H+M)

Progresión normal: Circular centrado en el carril dentro del transito generando por lo menos 2 cambios de marcha.

Incorporación al transito.: Desde la pista de pruebas incorporarse al transito, repetir el ejercicio desde el RPI y la YPF o la zona de bancos. Uso de giros y balizas

Desplazamiento lateral o cambio de carril. Sobre la calle 9 generar el Ingresos a banquina.

Parada y estacionamiento. Estacionar dentro del estacionamiento de CESVI en reversa, y entre dos vehículos.

Giros a la derecha e izquierda: Sobre las intersecciones generar maniobras seguras de giros a la derecha y a la izquierda.

Franqueo de intersección.: Cruzar una intersección de forma segura.

Rotondas: Circular sobre una rotonda respetando las normas de circulación.

Adelantamiento.: Generar la maniobra de adelantamiento sobre la calle 9 u otro lugar de sobrepaso permitido., uso de giros, cambios de carril y estimaciones de distancias.

Rutas y autopistas: Adaptación de la circulación y de la conducción del vehículo a condiciones especiales y/o particulares.

Conducción y circulación por autopistas y autovías. Practicar la técnica del ermitaño, distancia de seguimiento, procedimiento de sobrepaso y cambios de carril.

Conducción y circulación por vía urbana. Vía saturada: Distancia de seguimiento, dist. De detención, visión activa, uso de espejos, utilización de luces y bocina. Respeto por los peatones. Reconocer indicadores de peligro.

Simulación de conducción y circulación en condiciones atmosféricas adversas: Interpretación de la velocidad adecuada, incremento en la distancia de seguimiento, utilización de las luces anti-niebla.

Conducción y circulación nocturna.: Selección de la vía mas adecuada, visión activa, evaluación de la conveniencia de manejar de noche. Riesgos asociados.

6. Bibliografía.

- ✓ Patrones de cambio en la conducción de las mujeres
Changing Patterns in Women's Driving.
Mercedes Durán Segura, David Cantón Cortés y Cándida Castro Ramírez
Universidad de Granada, España.
- ✓ Minera Alumbreira YMAD - UTE www.alumbreira.com.ar/. Bajo de la Alumbreira es un yacimiento de cobre, oro y molibdeno que explota en superficie *Minera Alumbreira* desde 1997.
- ✓ OMS(Organización Mundial de la Salud) <http://www.who.int/es> Estadísticas-
- ✓ www.vacamuertanews.com.ar/ver_noticia.php?id=20150928065201
- ✓ Proyecto de ley del senador nacional Guillermo Pereyra, líder del Sindicato de Petróleo.
- ✓ Notas periodísticas “Diario de Rio Negro”. Mayo 2015.
- ✓ Licencias emitidas por la ANSV, Observatorio de Seguridad Vial.
- ✓ Información estadística publicada por la DGT (Dirección General de Tráfico) de España.
- ✓ Revista Crash Test de CESVI Argentina.(años 2008 y 2015).

7. Curriculum.

Gustavo Eduardo Brambati

Edad: 56 años

- ✓ Ingeniero Mecánico de UTN. Egresado de la Maestría de Seguridad Vial de la UB. Sub-Gerente del departamento de Seguridad Vial de CESVI ARGENTINA. Centro de Investigación y Seguridad Vial.
- ✓ Disertante en congresos de Nacionales e internacionales sobre la problemática de la seguridad vial.
- ✓ Investigador de más de 5000 accidentes de tránsito ocurridos en Argentina. Referente de los medios de comunicación más importantes del país sobre la problemática de la seguridad vial Argentina.
- ✓ Analista de riesgo vial de empresas.

Ing. Gustavo Brambati

Subgerente de Seguridad Vial

CESVI ARGENTINA

www.cesvi.com.ar

gustavo.brambati@cesvi.com.ar

