



1^{ER} INFORME - ENERO 2018

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL



Cámara de Empresas de Control y
Administración de Infracciones de Tránsito de
la República Argentina.

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	9
ANEXO DISTRITOS AMBA	31
ANEXO MAR DEL PLATA	57
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	79
LEGISLACIÓN	101



*El presente informe del **Observatorio de Seguridad Vial** tiene como propósito analizar la información recabada sobre las conductas viales de los ciudadanos y su conocimiento, la aplicación de la normativa y el sistema de control de la seguridad vial, con el fin de que sea de utilidad para instrumentar las mejoras que se consideren oportunas.*

*El siguiente apartado toma como fuente estadísticas para la región AMBA (1) y la ciudad de Mar del Plata en la provincia de Buenos Aires, a partir de una encuesta realizada en enero de 2018 (2), **tomando como eje la relación entre percepciones y prácticas en la conducta vial**. Para obtener los datos se han formulado 40 preguntas que fueron administradas en una encuesta telefónica de unos cinco minutos de duración, que ha sido respondida por hombres y mujeres en similar proporción.*

1) La región AMBA está conformada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 24 municipios de la Provincia de Buenos Aires.

2) Hilario Moreno del Campo, Encuesta telefónica "Monitor de Seguridad Vial AMBA y Mar del Plata", enero 2018.

REGION AMBA

La primera cuestión que se presenta con fuerza es la dimensión sobre el respeto a las normas de tránsito. Las respuestas de los encuestados en gran medida, reflejan que **entre los argentinos hay poco o escaso respeto a las normas de tránsito, pero ese mismo comportamiento no aparece cuando se responde sobre el apego a las normas en forma personal: tiende a haber una relación inversamente proporcional entre la percepción sobre sí mismo y de los argentinos en general en cuanto a la observancia de las normas.**

Paradójicamente, la idea de que la falta de respeto a las normas de tránsito caracteriza a los argentinos, no coincide con el respeto a las normas que dice tener la mayoría de los encuestados. Sólo un 10% de los encuestados no se expidió sobre este punto.

Analizar el acatamiento o no a las normas de tránsito, lleva a preguntarse sobre las políticas públicas llevadas a cabo a nivel nacional, provincial y municipal. En este sentido, lo primero que hay que tener en cuenta es que entre el 20% y el 30% de los encuestados, no tienen una opinión al respecto. Las respuestas obtenidas muestran que son más los que definen **negativamente a las acciones tanto a nivel municipal, como provincial (GBA) y nacional, siendo un poco mejor la valoración a nivel nacional.**

Un poco menos de la mitad de los encuestados define las acciones de manera positiva en los tres niveles de gobierno, aunque es importante resaltar la escasa cantidad de valoraciones muy positivas, frente a las muy negativas.

Con relación a los siniestros de tránsito, en la región AMBA **más de la mitad de los encuestados respondió que en la Argentina ocurren más accidentes que en otros países (53%),** mientras que un 35% opina que la cantidad de accidentes de tránsito pone a la Argentina al mismo nivel del resto de los países, y sólo el 10% considera que se sitúa entre los países donde ocurren menos hechos viales.

Es interesante para matizar este imaginario, contraponerlo con datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en relación a las víctimas fatales por accidentes de tránsito a nivel mundial. En un informe de 2015 (3), dicha tasa de mortalidad para el año 2013 muestra su nivel más bajo en Europa (9,3%) y **luego en la totalidad del continente americano (15,9%),** ambos por debajo del promedio mundial y de las demás regiones del planeta.

Al consultar por las causas de los accidentes viales, **la transgresión a las normas fue la respuesta con mayor**

3) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, Organización Mundial de la Salud, 2015, Francia (disponible en www.wgo.int).

adhesión (35%); luego la existencia de conductores alcoholizados (26%); la falta de atención o cuidado de los conductores (18%); y el porcentaje restante relacionadas con causas ajenas a los conductores (señalización, prudencia peatonal, etc.).

En cuanto a la seguridad vial, más del 50 % considera que las **faltas de tránsito se relacionan con costumbres argentinas**, seguido de la idea de que el sistema de sanciones y penas son muy bajas o no se aplican.

Preguntados los encuestados sobre si habían sido multados con el sistema de fotomultas, el 56% respondió que alguna vez sí. En este sentido, **las fotomultas cuentan con la opinión favorable de casi el 50% de la población encuestada y que estima que ayudan a mejorar la conducta vial**, del mismo modo que mayormente consideran que, para la ciudad de Buenos Aires, el metrobús (muy fuertemente con más del 70% de aprobación) y las bicisendas (en menor medida, con casi un 50%) contribuyen a un ordenamiento del tránsito.

Consultados sobre la existencia de una epidemia mundial de accidentes viales, la mayoría de las respuestas dijo conocerla (48%), aunque con referencia a la ciudad en la que viven sólo un 40% cree que los mismos aumentaron en el último año, frente a un 35% que no. **Y ante la pregunta de si los hombres conducen mejor que las mujeres, los**

encuestados respondieron en un 53 % de forma negativa, siendo un 27% los que acordaron con la idea.

Prácticas de los automovilistas

Ante la pregunta respecto de la velocidad máxima en una ruta convencional, el 62% respondió que la misma es de 100 km. por hora y el 27%, de 110 km por hora. El 81% responde correctamente sobre la prioridad de paso al conductor que circula por la derecha en calles sin semáforo, y también correctamente, aunque en menor porcentaje (45%), respecto de la prioridad del automovilista que está dentro de una rotonda frente a quién ingresa a ella por cualquier sentido.

Consultados sobre las infracciones de tránsito, la mayoría de los entrevistados dice no cometer mayormente ciertas faltas (pasar semáforos en rojo, comenzar a mover el auto antes de que el semáforo pase a verde, mirar el teléfono celular al manejar, superar las velocidades máximas o detenerse sobre la línea de frenado).

Con referencia al uso del teléfono, un 56% afirma no utilizarlo nunca, un 23% casi nunca y un 21% de vez en cuando o casi siempre, lo que muestra un grado bajo de conciencia respecto de la gravedad de su uso.

Con relación a determinadas prácticas de peatones y bicisendas, la mayoría de los automovilistas respondió que observa a ambos lados antes de avanzar (73% siempre y 17% casi siempre) y en un poco menor medida, que le cede el paso a un peatón que está esperando para cruzar la calle (56% siempre y 34% casi siempre). La primera respuesta resulta relevante en tiempos en que los accidentes con bicicletas –aunque no necesariamente en bicisendas– parecen haber aumentado en el ejido urbano.

CONCLUSIONES

1. Solo 17% de los encuestados tiene una opinión relativamente buena sobre el respeto general a las normas de tránsito, pero el 85% tiene una imagen positiva de sí mismo. Ello es posible de analizar considerando la percepción de sí mismo como conductor, por fuera de ese “colectivo argentino” que en apariencia no respetaría las normas de tránsito, desligándose de la propia responsabilidad en materia de conducta vial.
2. En las evaluaciones de las acciones de los gobiernos predominan los valores regulares a malos, considerándose un poco más positiva la valoración de la política nacional que la de la provincia de Buenos Aires o la municipal, siendo esta última considerada pero con relación a los otros dos niveles de gobierno.
3. Hay conocimiento de una alta tasa de accidentes, y la responsabilidad por los accidentes es adjudicada

principalmente a la conducta de los conductores: no se le atribuye ni a la falta de información o señalización, ni a los peatones. Los accidentes de tránsito se perciben como consecuencia de las costumbres de conducción de los argentinos. Las fotomultas como sistema son aceptadas por un 48%, como método de disminución de accidentes viales.

4. La mayoría de los encuestados en el área metropolitana no creen que el género sea una variable para conducir mejor o peor, ni prevalece la idea de que los hombres lo hagan mejor que las mujeres.
5. En la CABA, el metrobús tiene alta aceptación como organizador del tránsito, siendo menor la de las bicisendas.
6. Las normas de tránsito son mayormente conocidas, a excepción de la velocidad máxima en ruta, la que es considerada- probablemente por prudencia- en la mayoría de los casos en 100 km. por hora, y no en 110 km.
7. Existe baja inhibición al uso del celular al volante: poco más de la mitad dice no usarlo nunca. Y más de un 20% lo usa de manera más o menos habitual. Pero comparado con la acción de pasar un semáforo en rojo, el uso del teléfono se muestra como más presente, siendo que ambos son fuertes motivos de accidentes viales.

Mar del Plata

La muestra para la ciudad de Mar del Plata revela resultados similares a los del AMBA en las opiniones respecto del cumplimiento o no de las normas de tránsito y las motivaciones de las mismas. Algo similar ocurre con los hábitos de peatones y la bicisenda, en la que la mayoría de los automovilistas afirma mirar hacia ambos costados antes de avanzar y detenerse al llegar a una esquina si un peatón desea cruzar la calle.

El 69% de los encuestados en Mar del Plata cree que los argentinos no respetan las normas de tránsito, pero simultáneamente el 89% de esos entrevistados afirma respetarlas en forma personal. **También un 61% opina que en Argentina hay más accidentes de tránsito que en otros países.** Sobre los accidentes en la ciudad, **el 52% cree que los mismos aumentaron en el último año**, mientras que el 27% opina lo contrario.

La transgresión a las normas por parte de los conductores aparece como el principal motivo de accidentes (38%) **y las costumbres argentinas al momento de conducir, como motivo central por el cual los argentinos cometen faltas de tránsito (53%)**, mientras que en segundo lugar surge el desconocimiento de las normas por parte de los conductores (39%).

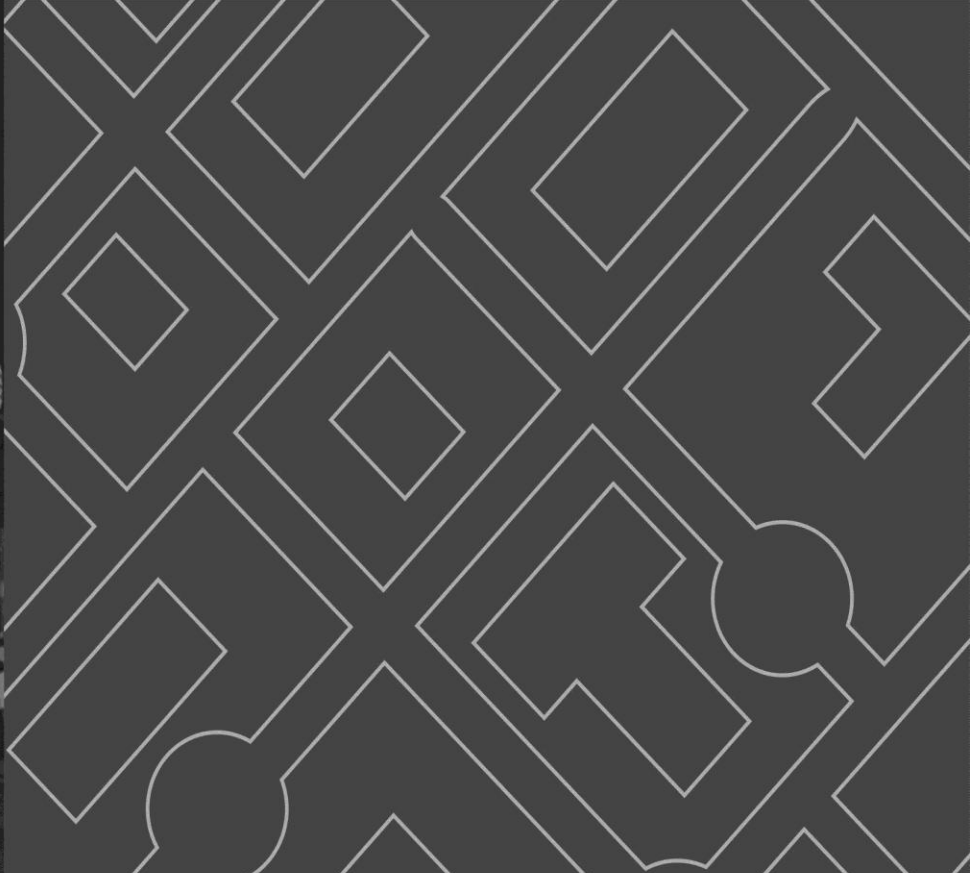
Respecto de si las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas, el 49% de los consultados en Mar del Plata está de acuerdo, mientras que el 39% no lo está, **por lo que hay opiniones divididas al respecto.**

Inversamente a lo que ocurre en el AMBA, el porcentual de entrevistados que **nunca fue multado con el sistema de fotomultas en Mar del Plata es del 60%, frente al 36% que sí lo fue, casi inversamente al AMBA.** En este punto, se observa que las mujeres automovilistas fueron multadas en menor medida (27%) que los hombres (43%).

Al mismo tiempo, en Mar del Plata, **el 55% de los encuestados afirmó estar de acuerdo en que el sistema de fotomultas colabora a mejorar la conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito**, el 34% está en desacuerdo y el 11% tiene una valoración neutra ante esa consulta.

Con respecto a si los hombres conducen mejor que las mujeres, **de los consultados en Mar de Plata sólo el 28% lo considera como afirmativo, mientras el 55% no está de acuerdo** y el 17% no se inclina hacia ninguna de las dos opiniones.

Con relación a prácticas de manejo, el **59% afirma no utilizar nunca el celular al manejar**, el 19% casi nunca, el 15% de vez en cuando y el 7% casi siempre. Más cuidadosos afirman ser los automovilistas respecto de **pasar un semáforo en rojo, ya que el 73% dice no hacerlo nunca**, el 19% casi nunca y sólo el 7% de vez en cuando. Un poco más laxos son los parámetros a la hora de **superar las velocidades máximas indicadas en los carteles, ya que sólo un 42% afirma no hacerlo nunca** y un 39% casi nunca, y también a la hora de **frenar en una esquina sobre la línea de frenado: el 49% dice no realizarlo jamás**, y el 33% casi nunca.



MONITOR DE SEGURIDAD VIAL MAR DEL PLATA Y 24 DISTRITOS DE AMBA



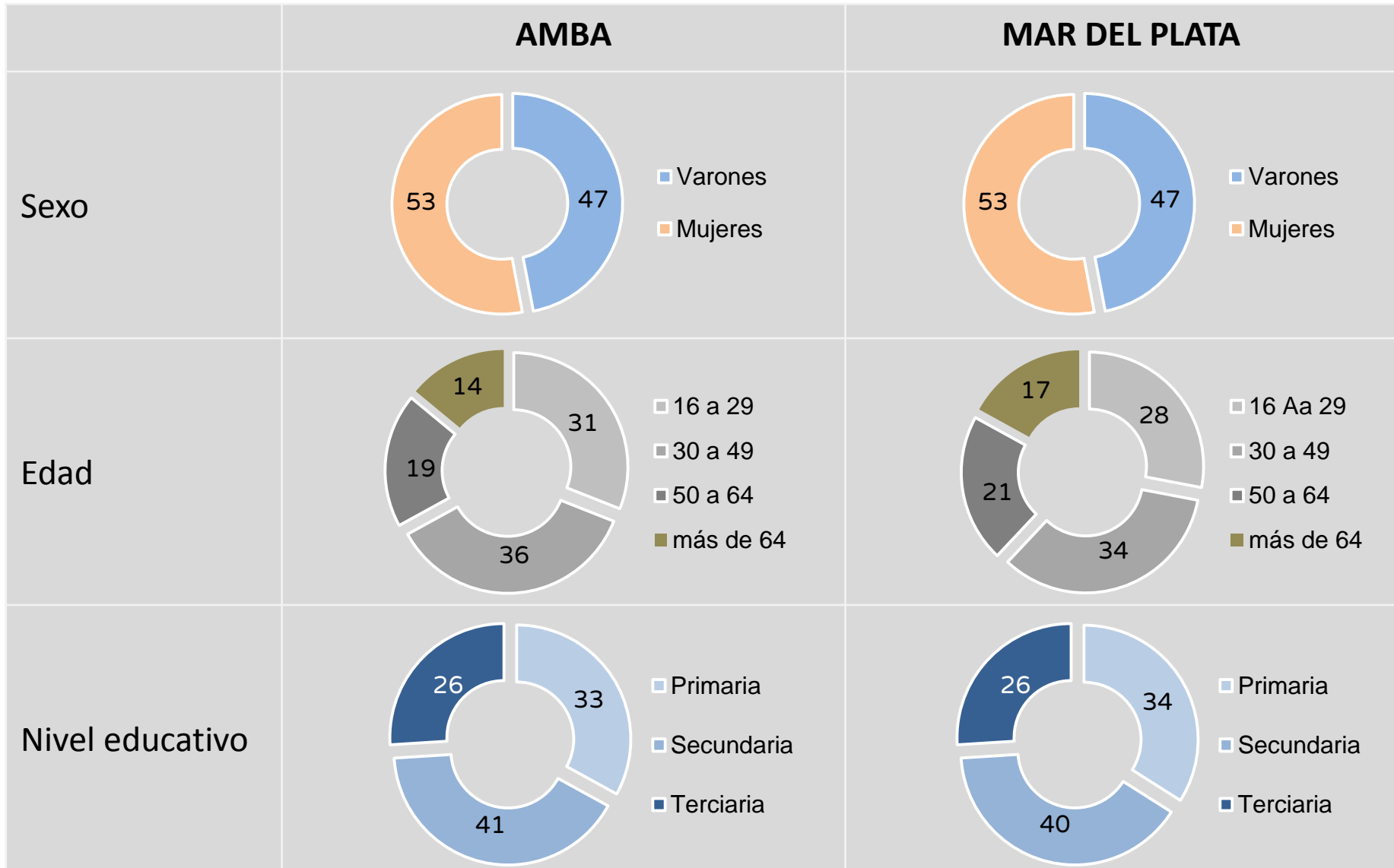
PRIMER INFORME
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**





DATOS DE LA MUESTRA

Perfil de los entrevistados



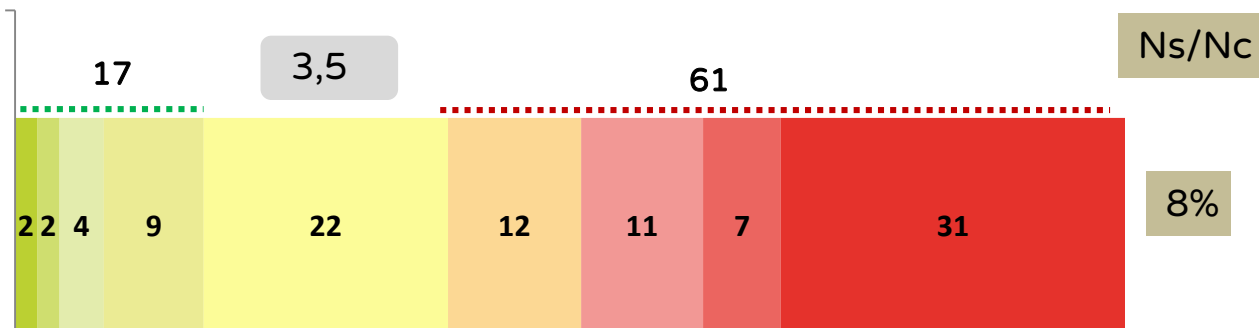


CREENCIAS Y OPINIONES

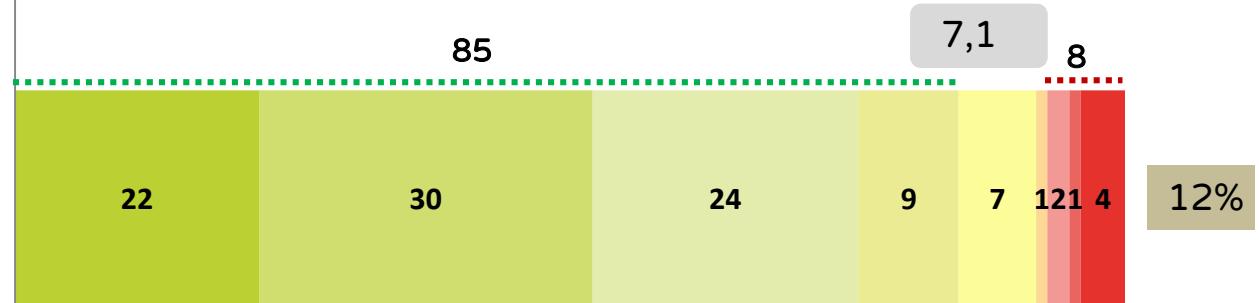
Respeto hacia las normas de tránsito - AMBA

Promedio

¿Cómo evaluaría usted el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito? Recuerde que 1 es el mínimo respeto y 9 el máximo.



Y cuánto respeta usted, según su propia opinión, las normas de tránsito en una escala de 1 a 9 puntos?

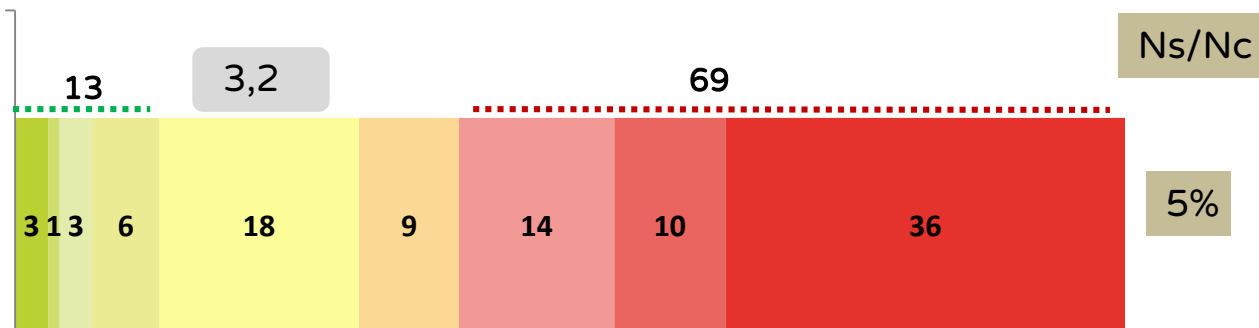


9 8 7 6 5 4 3 2 1

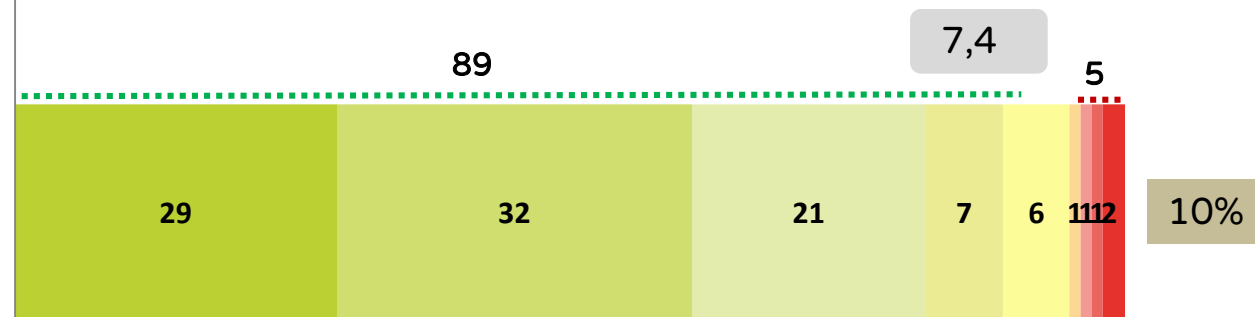
Respeto hacia las normas de tránsito - MDP

Promedio

¿Cómo evaluaría usted el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito? Recuerde que 1 es el mínimo respeto y 9 el máximo.



Y cuánto respeta usted, según su propia opinión, las normas de tránsito en una escala de 1 a 9 puntos?

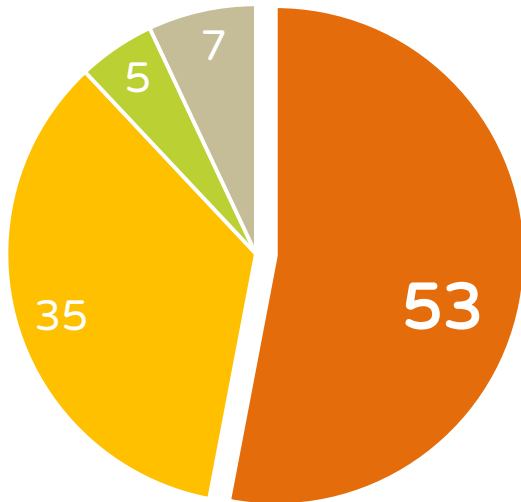


9 8 7 6 5 4 3 2 1

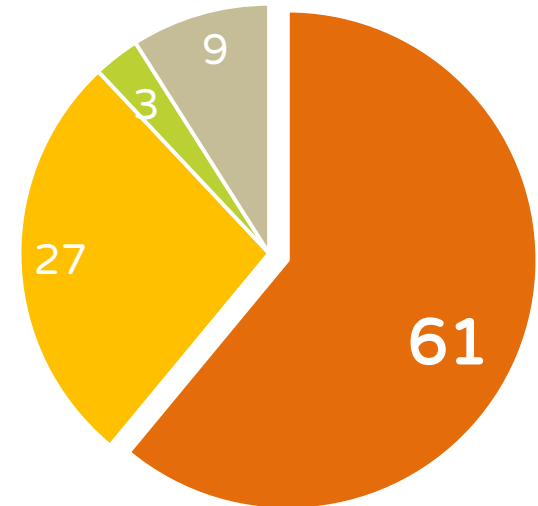
Accidentes de tránsito

Según su opinión personal y la información con la que cuenta. ¿Considera que Argentina se ubica entre los países con mayor cantidad de accidentes de tránsito, se ubica por el medio o se ubica entre los países con menos accidentes?

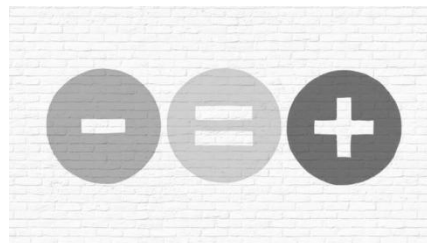
AMBA



MDP

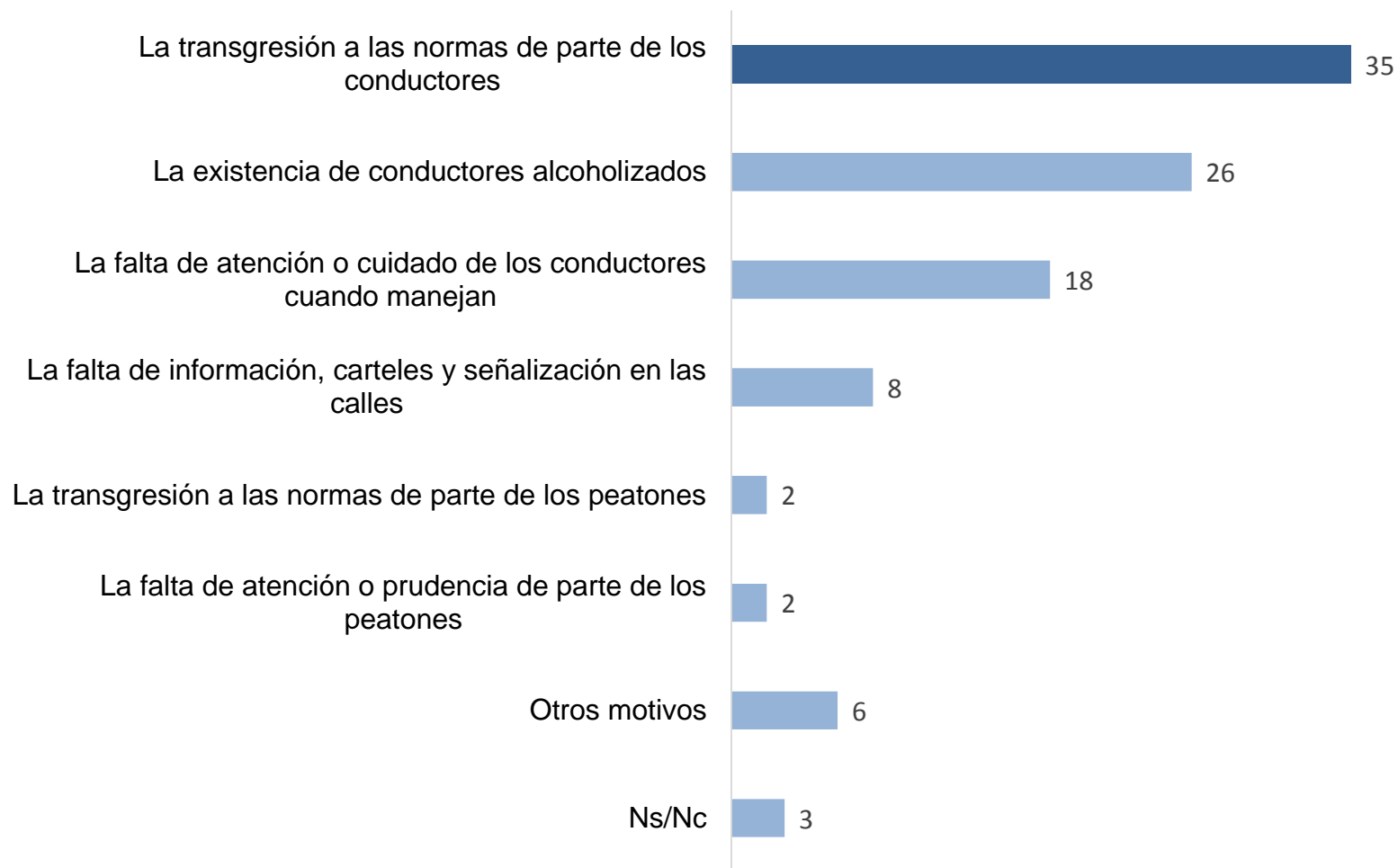


- En Argentina ocurren más accidentes de tránsito que en otros países
- Ocurren aproximadamente la misma cantidad
- Se producen menos accidentes
- Ns/Nc



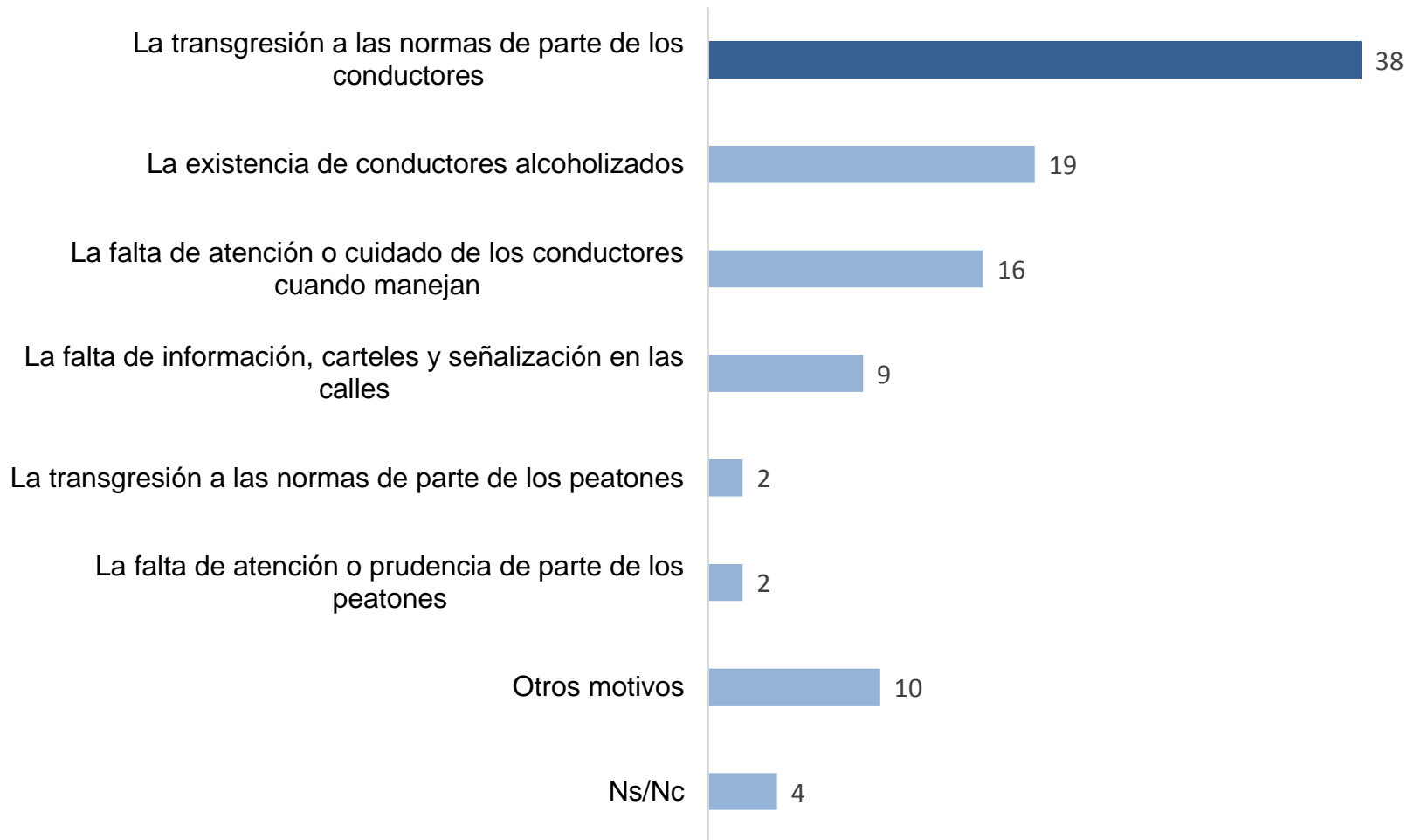
Principal motivo de accidentes viales - AMBA

¿Y cuál cree que es el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país?



Principal motivo de accidentes viales - MDP

¿Y cuál cree que es el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país?

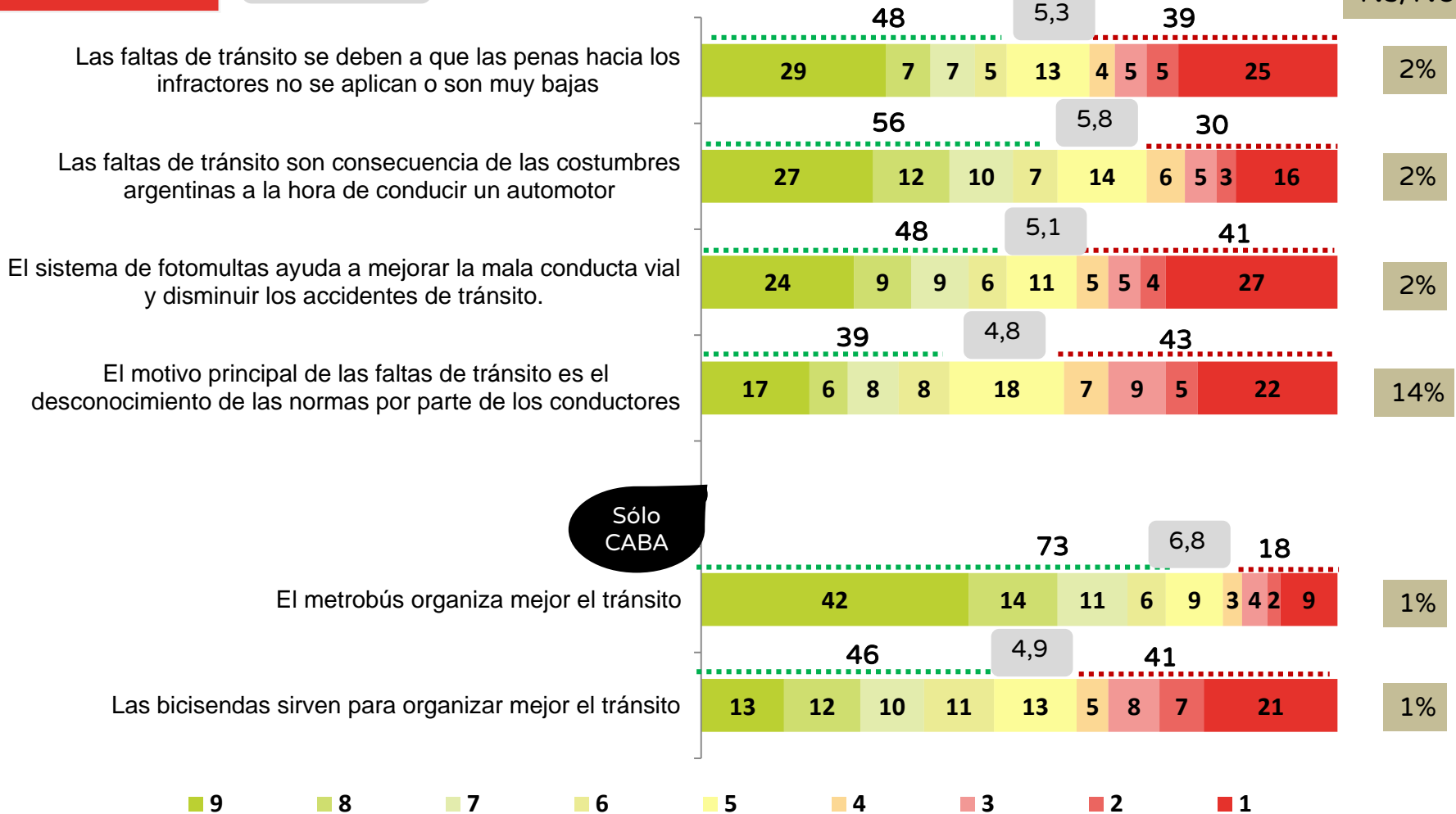


Acuerdo con frases - AMBA

9	Mayor acuerdo
1	Menor acuerdo

Promedio

Ns/Nc

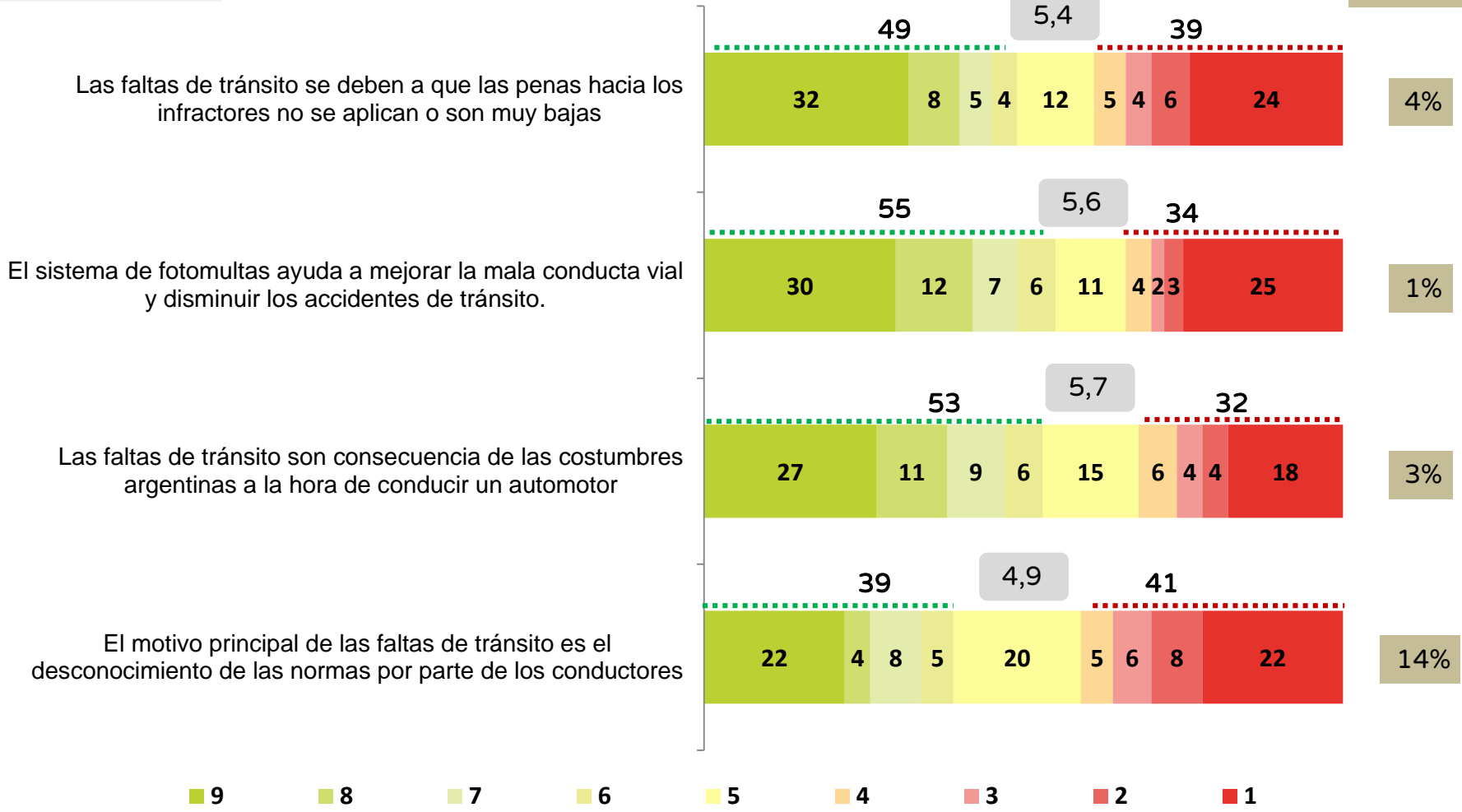


Acuerdo con frases - MDP

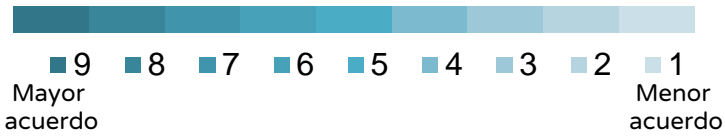
9	Mayor acuerdo
1	Menor acuerdo

Promedio

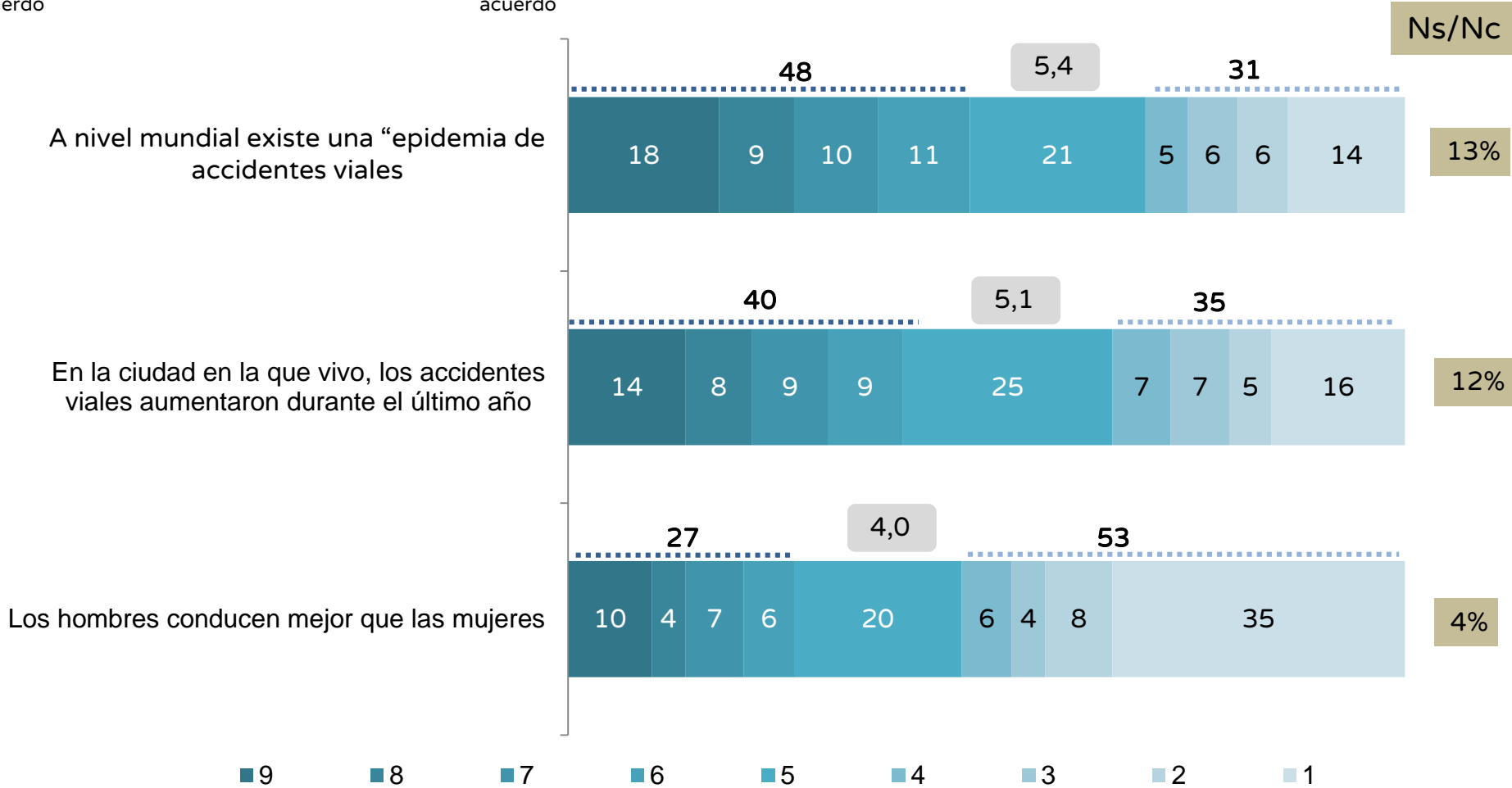
Ns/Nc



Acuerdo con frases - AMBA



Promedio



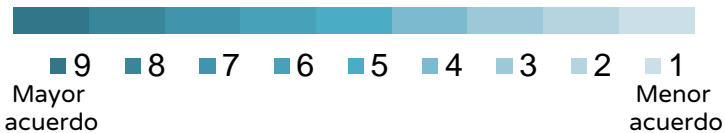
Ns/Nc

13%

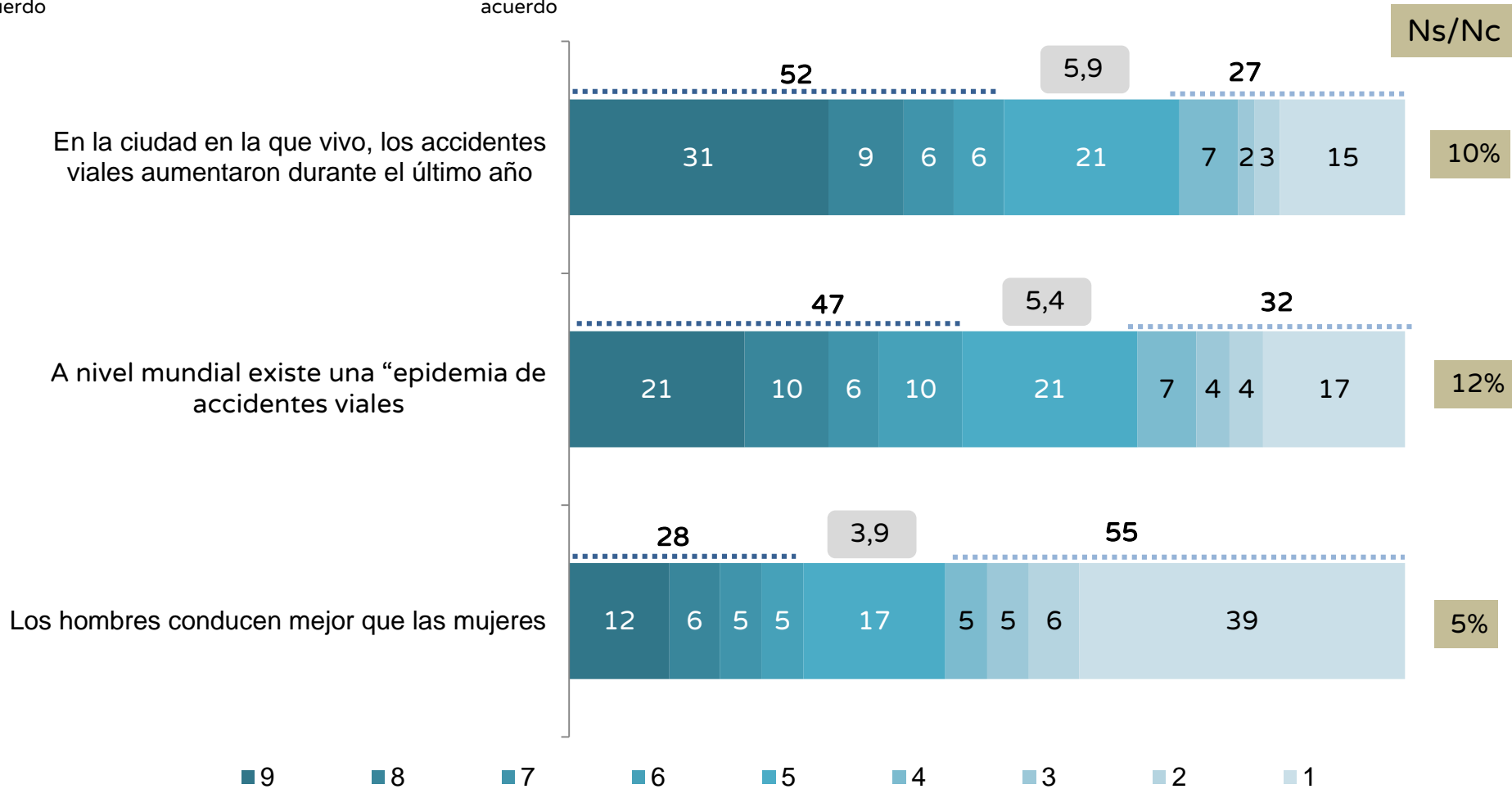
12%

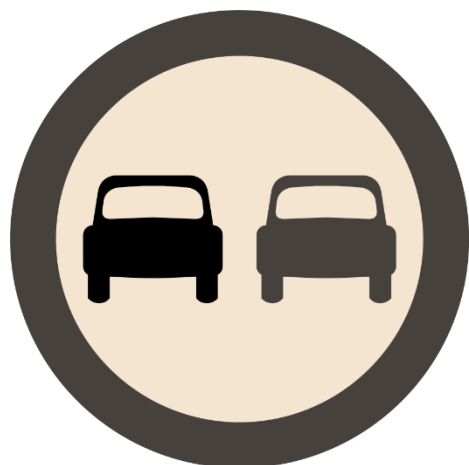
4%

Acuerdo con frases - MDP



Promedio

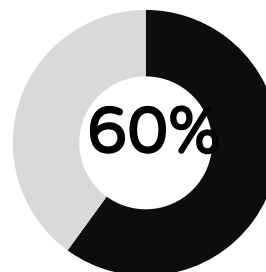




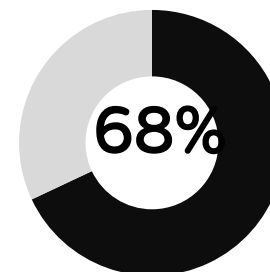
PRÁCTICAS DE LOS AUTOMOVILISTAS

-Sólo conductores-

AMBA

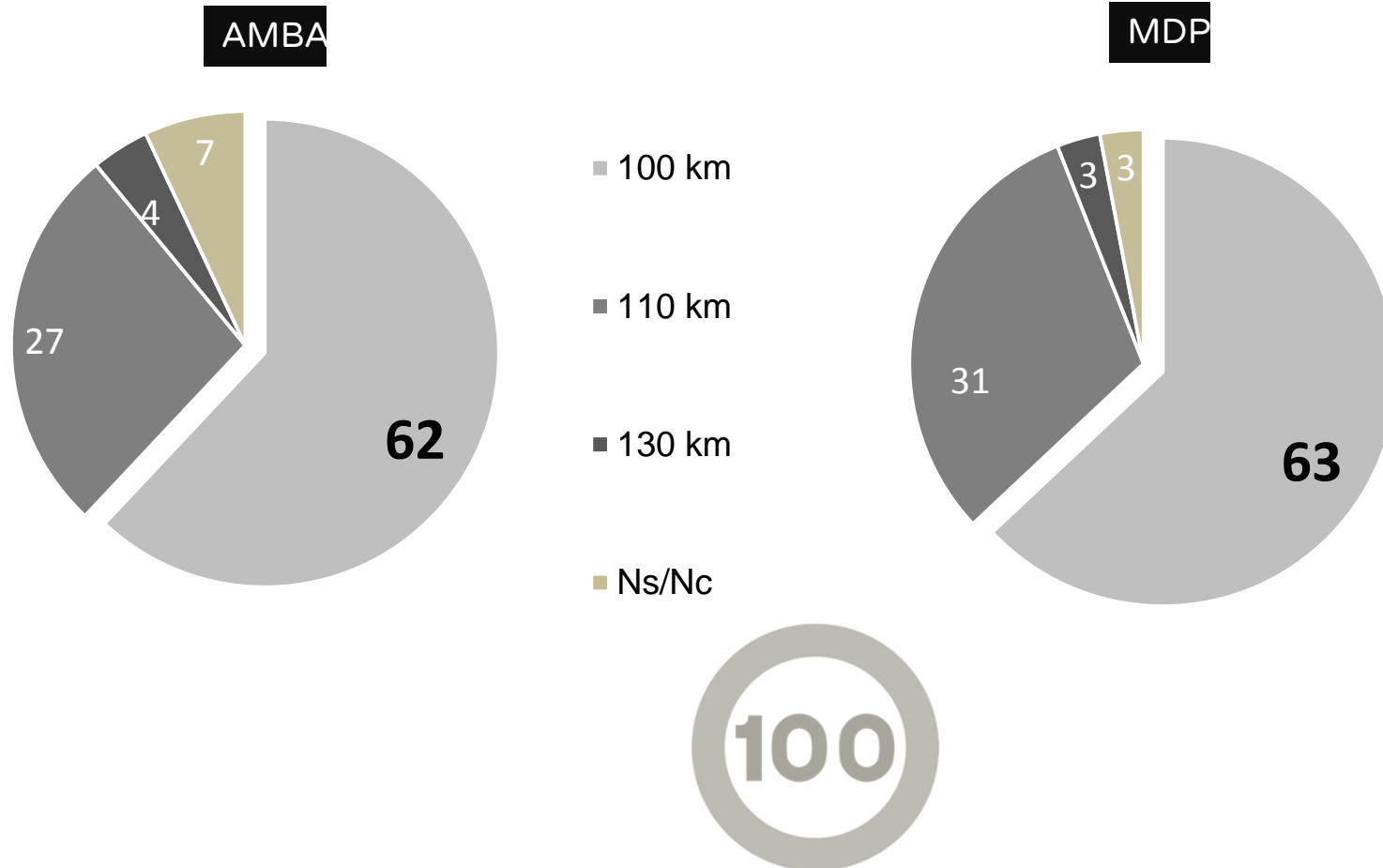


MDP



Velocidad máxima en rutas

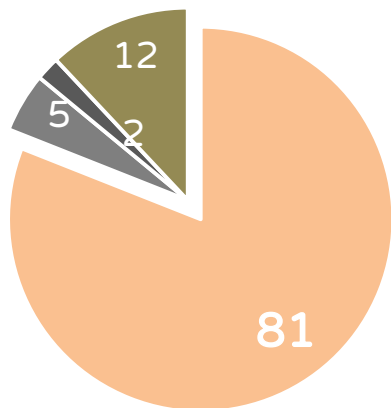
Según su conocimiento, ¿cuál es la velocidad máxima en una ruta convencional de un carril por mano?



Prioridad en el paso

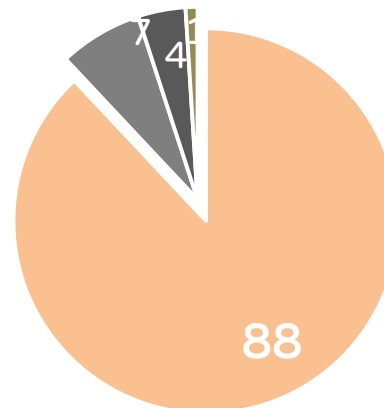
Según su conocimiento, ¿quién tiene prioridad de paso en una esquina de dos calles de igual jerarquía sin semáforos?

AMBA



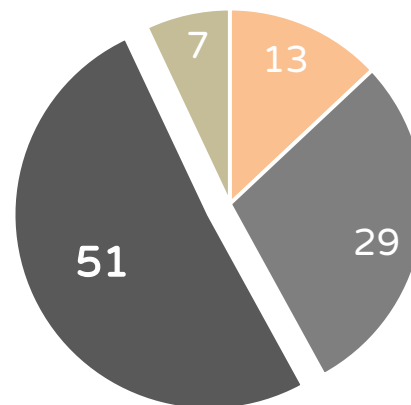
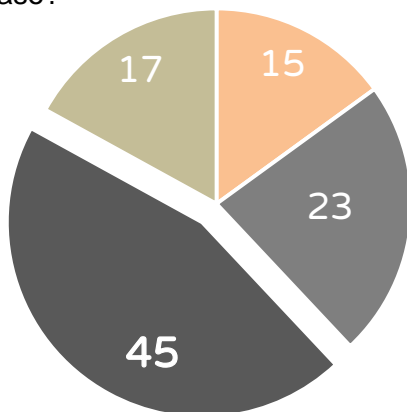
- El conductor que viene por la derecha
- El conductor que viene por la izquierda
- El vehículo que llega primero
- Ns/Nc

MDP



- El vehículo que llega primero
- El vehículo que está ingresando a la rotonda
- El vehículo que está saliendo de la rotonda
- Ns/Nc

Y ante una rotonda sin semáforos, ¿quién tiene prioridad de paso?



Imprudencias - AMBA

Ns/Nc

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?



Cuando está detenido en un semáforo, ¿con qué frecuencia comienza a mover el auto mientras la luz está cambiando de rojo a amarillo?



Con qué frecuencia mira o utiliza el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?



Cuando frena con el auto en una esquina, ¿con qué frecuencia lo hace encima de la línea de frenado?



¿Y con qué frecuencia supera usted las velocidades máximas indicadas en los carteles?



■ Nunca ■ Casi nunca ■ De vez en cuando ■ Casi siempre

Imprudencias - MDP

Ns/Nc

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?



Quando está detenido en un semáforo, ¿con qué frecuencia comienza a mover el auto mientras la luz está cambiando de rojo a amarillo?



Con qué frecuencia mira o utiliza el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?



Quando frena con el auto en una esquina, ¿con qué frecuencia lo hace encima de la línea de frenado?



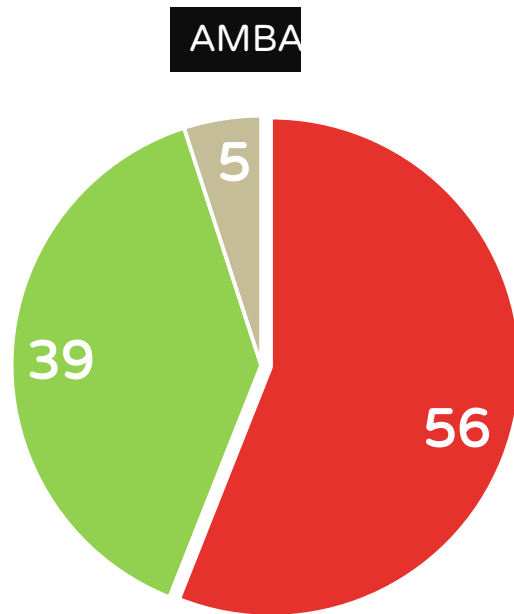
¿Y con qué frecuencia supera usted las velocidades máximas indicadas en los carteles?



■ Nunca ■ Casi nunca ■ De vez en cuando ■ Casi siempre

Fotomultas

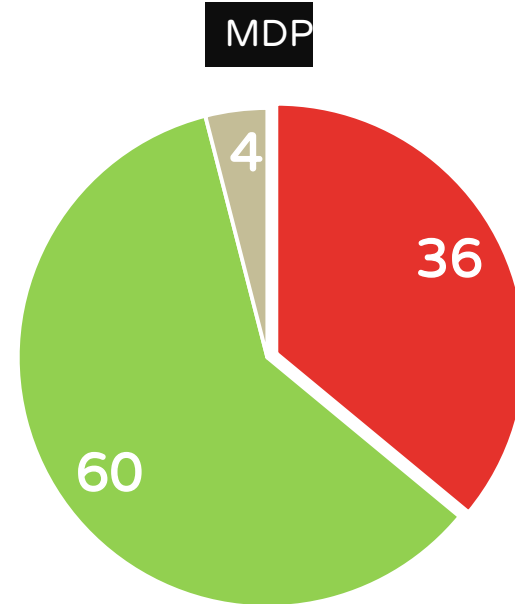
¿Fue multado usted alguna vez con el sistema de fotomultas?



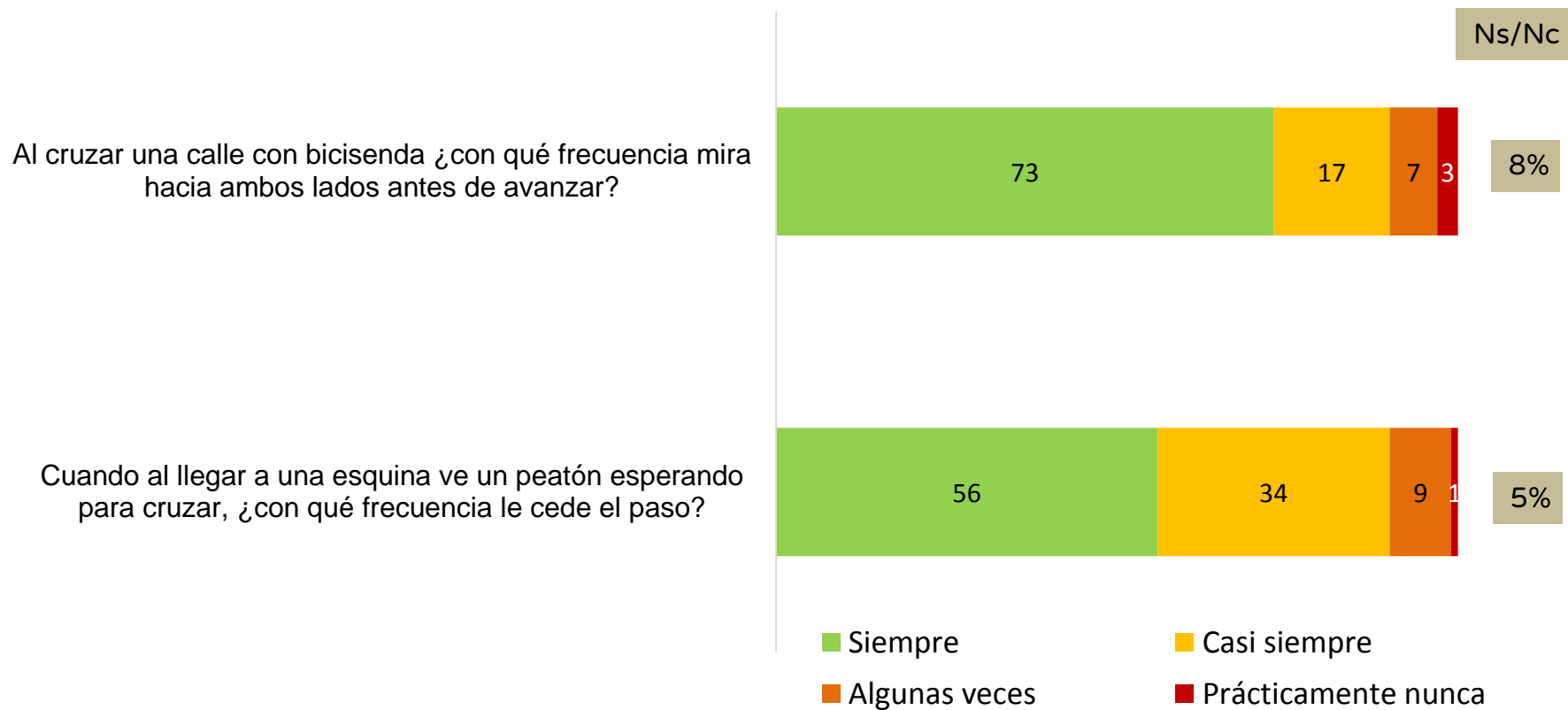
■ Alguna vez

■ Nunca

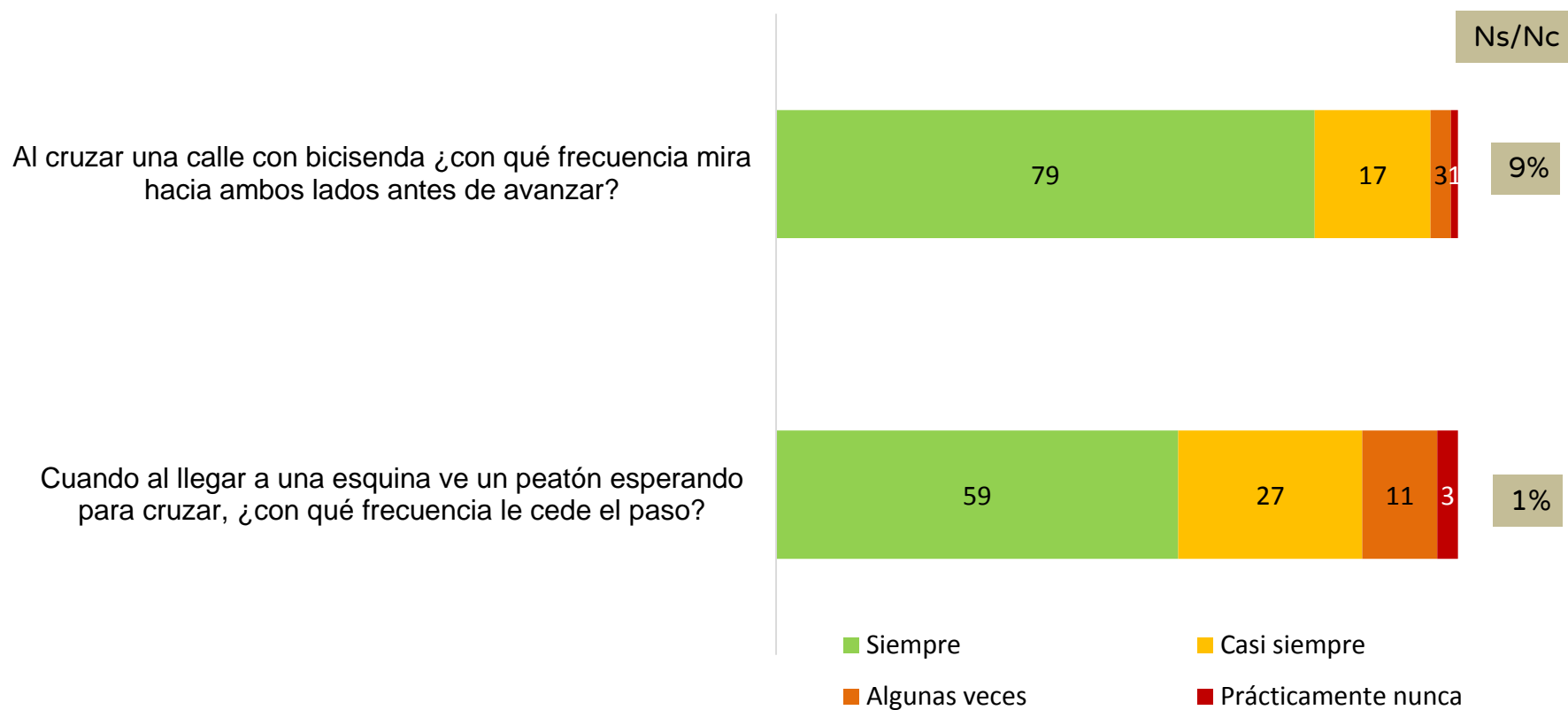
■ Ns/Nc



Hábitos: peatones y bici-senda - AMBA



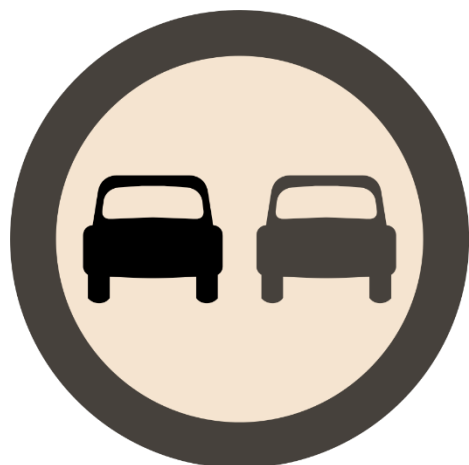
Hábitos: peatones y bici-senda - MDP



Ficha Técnica

- ❖ > Este informe surge de una encuesta realizada febrero de 2018 en 24 distritos del Área Metropolitana de Buenos Aires (*) y Mar del Plata
- ❖ > La recolección de datos se realizó telefónicamente con tecnología IVR (respuesta de voz interactiva), que utiliza preguntas pregrabadas que los entrevistados responden por medio del teclado.
- ❖ > La selección de hogares se realizó a partir de una muestra aleatoria de teléfonos fijos. Posteriormente, los resultados fueron ajustados de modo iterado por parámetros censales de radio, sexo, edad y nivel educativo
- ❖ La cantidad de casos fue de 1934 casos en 24 distritos del AMBA; con un margen de error estimado (para $P=0,50$ y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 2,1 % en ningún caso.
- ❖ La cantidad de casos fue de 806 casos en Mar del Plata; con un margen de error estimado (para $P=0,50$ y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 3,4 % en ningún caso.

El área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se encuentra formada por la Ciudad de Buenos Aires y los 24 partidos del Gran Buenos Aires, a saber: Avellaneda, Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Gral. San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López.



**ANEXO ESTADÍSTICO
24 DISTRITOS DEL AMBA**

Respeto general hacia las normas de tránsito

Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Mayor respeto (6 a 9)	17%	17%	16%
Neutro (5)	22%	21%	22%
Menor respeto (1 a 4)	61%	62%	62%

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
19%	17%	13%	16%
27%	18%	21%	19%
54%	65%	66%	65%

Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Mayor respeto (6 a 9)	17%	15%	17%	17%
Neutro (5)	22%	16%	26%	22%
Menor respeto (1 a 4)	61%	69%	57%	61%

Zona	
CABA	GBA
15%	17%
25%	21%
60%	63%

Respeto propio hacia las normas de tránsito

Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Mayor respeto (6 A 9)	85%	85%	84%
Neutro (5)	7%	7%	7%
Menor respeto (1 A 4)	8%	8%	9%

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
84%	86%	81%	83%
11%	5%	7%	7%
5%	9%	12%	10%

Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Mayor respeto (6 A 9)	85%	75%	88%	89%
Neutro (5)	7%	10%	5%	7%
Menor respeto (1 A 4)	8%	15%	7%	4%

Zona	
CABA	GBA
80%	86%
10%	6%
10%	8%

Evaluación de las acciones de gobierno (I)

NACIONAL	Total	Sexo		Edad				Estudios		
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +	1ria.	2ria	3ria
Positiva(6 a 9)	37%	30%	44%	28%	41%	41%	45%	29%	42%	39%
Neutra (5)	16%	17%	15%	17%	12%	21%	17%	12%	16%	20%
Negativa (1 a 4)	47%	53%	41%	55%	47%	38%	38%	59%	42%	41%

PROVINCIAL	Total	Sexo		Edad				Estudios		
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +	1ria.	2ria	3ria
Positiva(6 a 9)	33%	33%	34%	32%	31%	39%	40%	34%	33%	33%
Neutra (5)	15%	14%	15%	9%	21%	11%	14%	12%	16%	15%
Negativa (1 a 4)	52%	53%	51%	59%	48%	50%	46%	54%	51%	52%

MUNICIPAL	Total	Sexo		Edad				Estudios		
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +	1ria.	2ria	3ria
Positiva(6 a 9)	32%	26%	40%	26%	36%	30%	42%	24%	35%	36%
Neutra (5)	15%	15%	14%	10%	17%	19%	14%	14%	15%	15%
Negativa (1 a 4)	53%	59%	46%	64%	47%	51%	44%	62%	50%	49%

Evaluación de las acciones de gobierno (II)

NACIONAL	Total	Zona	
		CABA	GBA
Positiva (6 a 9)	37%	41%	36%
Neutra (5)	16%	18%	15%
Negativa (1 a 4)	47%	41%	49%

MUNICIPAL	Total	Zona	
		CABA	GBA
Positiva (6 a 9)	32%	43%	28%
Neutra (5)	15%	13%	16%
Negativa (1 a 4)	53%	44%	56%

Comparación de accidentes con otros países

En Argentina ocurren...	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Más accidentes	53%	55%	52%
Misma cantidad	35%	33%	38%
Menos accidentes	5%	5%	4%
Ns/Nc	7%	7%	6%

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
52%	54%	54%	52%
39%	35%	32%	35%
5%	4%	5%	5%
4%	7%	9%	8%

En Argentina ocurren...	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Más accidentes	53%	59%	48%	54%
Misma cantidad	35%	27%	40%	38%
Menos accidentes	5%	5%	6%	3%
Ns/Nc	7%	9%	6%	5%

Zona	
CABA	GBA
50%	55%
39%	34%
5%	4%
6%	7%

Principal motivo de accidentes viales (I)

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
La transgresión a las normas de parte de los conductores	35%	32%	38%	25%	42%	42%	30%
La existencia de conductores alcoholizados	26%	25%	26%	40%	18%	18%	24%
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	18%	20%	17%	20%	19%	17%	17%
La falta de información, carteles y señalización en las calles	8%	10%	6%	5%	9%	9%	9%
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2%	2%	2%	1%	2%	3%	3%
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	2%	2%	2%	1%	2%	2%	6%
Otros motivos	6%	5%	6%	4%	5%	7%	9%
Ns/Nc	3%	3%	2%	3%	2%	2%	4%

Principal motivo de accidentes viales (II)

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
La transgresión a las normas de parte de los conductores	35%	24%	33%	50%	40%	33%
La existencia de conductores alcoholizados,	26%	38%	25%	14%	20%	28%
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	18%	18%	21%	16%	18%	19%
La falta de información, carteles y señalización en las calles	8%	12%	8%	4%	8%	8%
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2%	1%	3%	2%	2%	2%
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	2%	2%	2%	2%	3%	2%
Otros motivos	6%	2%	6%	9%	6%	6%
Ns/Nc	3%	3%	2%	4%	4%	2%

Acuerdo con frases

El motivo principal de las faltas de tránsito es el desconocimiento de las normas por parte de los conductores

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Acuerdo (6 a 9)	39%	38%	41%
Neutro (5)	18%	19%	17%
Desacuerdo (1 a 4)	43%	43%	43%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	35%	43%	38%	38%
Neutro (5)	18%	19%	15%	20%
Desacuerdo (1 a 4)	47%	38%	47%	42%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	39%	32%	44%	39%
Neutro (5)	18%	19%	15%	21%
Desacuerdo (1 a 4)	43%	49%	41%	40%

	Zona	
	CABA	GBA
Acuerdo (6 a 9)	36%	40%
Neutro (5)	21%	17%
Desacuerdo (1 a 4)	43%	43%

Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Acuerdo (6 a 9)	56%	56%	56%
Neutro (5)	14%	18%	11%
Desacuerdo (1 a 4)	30%	26%	33%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	56%	61%	54%	48%
Neutro (5)	17%	12%	13%	15%
Desacuerdo (1 a 4)	27%	27%	33%	37%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	56%	41%	59%	68%
Neutro (5)	14%	16%	14%	12%
Desacuerdo (1 a 4)	30%	43%	27%	20%

	Zona	
	CABA	GBA
Acuerdo (6 a 9)	58%	55%
Neutro (5)	12%	15%
Desacuerdo (1 a 4)	30%	30%

Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Acuerdo (6 a 9)	48%	43%	52%
Neutro (5)	13%	14%	12%
Desacuerdo (1 a 4)	39%	43%	36%

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
53%	47%	48%	41%
12%	15%	12%	12%
35%	38%	40%	47%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	48%	33%	54%	54%
Neutro (5)	13%	12%	14%	13%
Desacuerdo (1 a 4)	39%	55%	32%	33%

Zona	
CABA	GBA
51%	47%
17%	11%
32%	42%

Acuerdo con frases

El sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Acuerdo (6 a 9)	48%	40%	56%
Neutro (5)	11%	13%	8%
Desacuerdo (1 a 4)	41%	47%	36%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	57%	40%	47%	53%
Neutro (5)	3%	13%	13%	15%
Desacuerdo (1 a 4)	40%	47%	40%	32%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	48%	40%	55%	47%
Neutro (5)	11%	13%	8%	11%
Desacuerdo (1 a 4)	41%	47%	37%	42%

	Zona	
	CABA	GBA
Acuerdo (6 a 9)	51%	47%
Neutro (5)	13%	9%
Desacuerdo (1 a 4)	36%	44%

Acuerdo con frases - SOLO CABA

El Metrobus organiza mejor el tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	73%	64%	81%	63%	69%	79%	85%
Neutro (5)	9%	16%	2%	9%	13%	3%	6%
Desacuerdo (1 a 4)	18%	20%	17%	28%	18%	18%	9%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	73%	38%	84%	75%
Neutro (5)	9%	36%	4%	4%
Desacuerdo (1 a 4)	18%	26%	12%	21%

Acuerdo con frases - SOLO CABA

Las bicisendas sirven para organizar mejor el tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	46%	42%	51%	44%	57%	31%	45%
Neutro (5)	13%	14%	11%	18%	10%	11%	12%
Desacuerdo (1 a 4)	41%	44%	38%	38%	33%	58%	43%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	46%	59%	51%	40%
Neutro (5)	13%	17%	11%	12%
Desacuerdo (1 a 4)	41%	24%	38%	48%

Acuerdo con frases

Los hombres conducen mejor que las mujeres

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	27%	35%	20%	25%	25%	27%	37%
Neutro (5)	20%	25%	16%	15%	23%	23%	18%
Desacuerdo (1 a 4)	53%	40%	64%	60%	52%	50%	45%

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Acuerdo (6 a 9)	27%	35%	30%	17%	21%	30%
Neutro (5)	20%	20%	19%	22%	24%	18%
Desacuerdo (1 a 4)	53%	45%	51%	61%	55%	52%

Acuerdo con frases

En la ciudad en la que vivo, los accidentes viales aumentaron durante el último año.

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Acuerdo (6 a 9)	40%	38%	42%
Neutro (5)	25%	26%	24%
Desacuerdo (1 a 4)	35%	36%	34%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	38%	39%	41%	44%
Neutro (5)	26%	27%	23%	23%
Desacuerdo (1 a 4)	36%	34%	36%	33%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	40%	36%	43%	39%
Neutro (5)	25%	23%	24%	29%
Desacuerdo (1 a 4)	35%	41%	33%	32%

	Zona	
	CABA	GBA
Acuerdo (6 a 9)	44%	39%
Neutro (5)	28%	24%
Desacuerdo (1 a 4)	28%	37%

Acuerdo con frases

A nivel mundial existe una “epidemia de accidentes viales

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	48%	51%	46%	57%	46%	43%	47%
Neutro (5)	21%	22%	19%	16%	22%	21%	25%
Desacuerdo (1 a 4)	31%	27%	35%	28%	32%	36%	28%

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Acuerdo (6 a 9)	48%	55%	54%	35%	40%	52%
Neutro (5)	21%	20%	19%	23%	24%	19%
Desacuerdo (1 a 4)	31%	25%	27%	42%	36%	29%

Acuerdo con frases

Según su conocimiento, ¿cuál es la velocidad máxima en una ruta convencional de un carril por mano?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
100 km	62%	60%	64%
110 km	27%	32%	22%
130 km	4%	5%	3%
Ns/Nc	7%	3%	11%

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
54%	65%	68%	63%
33%	28%	23%	20%
5%	3%	5%	5%
8%	4%	4%	12%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
100 km	62%	58%	68%	58%
110 km	27%	25%	22%	36%
130 km	4%	6%	4%	3%
Ns/Nc	7%	11%	6%	3%

Zona	
CABA	GBA
58%	63%
29%	27%
6%	4%
7%	6%

Imprudencias

¿Con qué frecuencia mira o utiliza el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	56%	52%	61%
Casi nunca	23%	23%	24%
De vez en cuando	15%	18%	11%
Casi siempre	6%	7%	4%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	57%	51%	57%	69%
Casi nunca	23%	26%	23%	17%
De vez en cuando	15%	17%	14%	9%
Casi siempre	5%	6%	6%	5%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	56%	67%	59%	47%
Casi nunca	23%	9%	27%	27%
De vez en cuando	15%	18%	9%	20%
Casi siempre	6%	6%	5%	6%

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	59%	55%
Casi nunca	22%	23%
De vez en cuando	13%	16%
Casi siempre	6%	6%

Imprudencias

¿Y con qué frecuencia supera usted las velocidades máximas indicadas en los carteles?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	46%	37%	57%
Casi nunca	33%	38%	26%
De vez en cuando	14%	18%	9%
Casi siempre	7%	7%	8%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	53%	42%	45%	45%
Casi nunca	23%	39%	30%	34%
De vez en cuando	13%	15%	16%	13%
Casi siempre	11%	4%	9%	8%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	46%	40%	50%	45%
Casi nunca	33%	30%	30%	37%
De vez en cuando	14%	22%	11%	13%
Casi siempre	7%	8%	9%	5%

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	51%	44%
Casi nunca	32%	33%
De vez en cuando	10%	16%
Casi siempre	7%	7%

Imprudencias

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	69%	66%	72%
Casi nunca	21%	22%	21%
De vez en cuando	8%	9%	7%
Casi siempre	2%	3%	-

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	71%	65%	69%	74%
Casi nunca	16%	26%	24%	14%
De vez en cuando	9%	9%	6%	8%
Casi siempre	4%	-	1%	4%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	69%	68%	66%	71%
Casi nunca	21%	19%	25%	19%
De vez en cuando	8%	10%	6%	9%
Casi siempre	2%	3%	3%	1%

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	82%	63%
Casi nunca	14%	25%
De vez en cuando	4%	9%
Casi siempre	-	3%

Imprudencias

Cuando frena con el auto en una esquina, ¿con qué frecuencia lo hace encima de la línea de frenado?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	46%	48%	42%
Casi nunca	38%	33%	45%
De vez en cuando	11%	13%	8%
Casi siempre	5%	6%	5%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	54%	46%	40%	39%
Casi nunca	34%	37%	40%	44%
De vez en cuando	8%	12%	15%	7%
Casi siempre	4%	5%	5%	10%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	46%	52%	43%	45%
Casi nunca	38%	29%	40%	41%
De vez en cuando	11%	10%	12%	10%
Casi siempre	5%	9%	5%	4%

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	44%	47%
Casi nunca	46%	35%
De vez en cuando	7%	12%
Casi siempre	3%	6%

Imprudencias

Cuando está detenido en un semáforo, ¿con qué frecuencia comienza a mover el auto mientras la luz está cambiando de rojo a amarillo?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	60%	58%	63%	64%	61%	56%	59%
Casi nunca	23%	20%	25%	15%	21%	28%	31%
De vez en cuando	13%	16%	10%	16%	15%	11%	8%
Casi siempre	4%	6%	2%	5%	3%	5%	2%

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Nunca	60%	67%	58%	59%	65%	58%
Casi nunca	23%	16%	21%	28%	22%	23%
De vez en cuando	13%	11%	18%	9%	9%	15%
Casi siempre	4%	6%	3%	4%	4%	4%

Fotomultas

¿Fue multado usted alguna vez con el sistema de fotomultas?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Si, alguna vez	56%	64%	46%	55%	57%	58%	52%
No, nunca	39%	31%	49%	40%	39%	37%	40%
Ns/Nc	5%	5%	5%	5%	4%	5%	8%

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Si, alguna vez	56%	47%	60%	57%	67%	52%
No, nunca	39%	42%	36%	40%	31%	42%
Ns/Nc	5%	11%	4%	3%	2%	6%

Hábitos: peatones

Cuando al llegar a una esquina ve un peatón esperando para cruzar, ¿con qué frecuencia le cede el paso?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	56%	56%	57%
Casi siempre	34%	33%	35%
Algunas veces	9%	11%	7%
Prácticamente nunca	1%	-	1%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	62%	53%	51%	65%
Casi siempre	28%	36%	38%	31%
Algunas veces	10%	10%	9%	3%
Prácticamente nunca	-	1%	2%	1%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	56%	54%	65%	48%
Casi siempre	34%	32%	31%	38%
Algunas veces	9%	12%	3%	14%
Prácticamente nunca	1%	2%	1%	-

	Zona	
	CABA	GBA
Siempre	64%	53%
Casi siempre	29%	36%
Algunas veces	7%	10%
Prácticamente nunca	-	1%

Hábitos: bicisenda

Al cruzar una calle con bicisenda ¿con qué frecuencia mira hacia ambos lados antes de avanzar?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	73%	73%	73%
Casi siempre	17%	16%	18%
Algunas veces	7%	8%	7%
Prácticamente nunca	3%	3%	2%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	72%	72%	73%	77%
Casi siempre	16%	18%	17%	17%
Algunas veces	10%	6%	7%	5%
Prácticamente nunca	2%	4%	3%	1%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	73%	81%	77%	65%
Casi siempre	17%	13%	13%	23%
Algunas veces	7%	4%	8%	8%
Prácticamente nunca	3%	2%	2%	4%

	Zona	
	CABA	GBA
Siempre	63%	78%
Casi siempre	24%	14%
Algunas veces	8%	7%
Prácticamente nunca	5%	2%



ANEXO ESTADÍSTICO MAR DEL PLATA

Respeto general hacia las normas de tránsito

Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Mayor respeto (6 A 9)	13%	18%	8%	24%	10%	9%	7%
Neutro (5)	18%	19%	18%	15%	19%	23%	16%
Menor respeto (1 A 4)	69%	63%	74%	61%	71%	68%	77%

Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Mayor respeto (6 A 9)	13%	19%	11%	8%
Neutro (5)	18%	17%	20%	18%
Menor respeto (1 A 4)	69%	64%	69%	74%

Respeto propio hacia las normas de tránsito

Respeto propio hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Mayor respeto (6 A 9)	89%	86%	90%	86%	93%	89%	81%
Neutro (5)	6%	11%	3%	7%	6%	6%	8%
Menor respeto (1 A 4)	5%	3%	7%	7%	1%	5%	11%

Respeto propio hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Mayor respeto (6 A 9)	89%	89%	86%	91%
Neutro (5)	6%	6%	8%	5%
Menor respeto (1 A 4)	5%	5%	6%	4%

Comparación de accidentes con otros países

En Argentina ocurren...	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Más accidentes	61%	60%	62%
Misma cantidad	27%	26%	28%
Menos accidentes	3%	3%	2%
Ns/Nc	9%	11%	8%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Más accidentes	62%	60%	65%	55%
Misma cantidad	25%	30%	24%	30%
Menos accidentes	1%	3%	5%	2%
Ns/Nc	12%	7%	6%	13%

En Argentina ocurren...	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Más accidentes	61%	57%	61%	64%
Misma cantidad	27%	24%	31%	27%
Menos accidentes	3%	4%	2%	1%
Ns/Nc	9%	15%	6%	8%

Principal motivo de accidentes viales (I)

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
La transgresión a las normas de parte de los conductores	38%	36%	40%	31%	42%	40%	39%
La existencia de conductores alcoholizados,	19%	16%	21%	20%	20%	15%	18%
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	16%	17%	15%	19%	12%	15%	21%
La falta de información, carteles y señalización en las calles	9%	13%	7%	11%	9%	10%	5%
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2%	2%	2%	1%	1%	3%	4%
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	2%	1%	3%	2%	1%	3%	3%
Otros motivos	10%	10%	9%	8%	11%	11%	9%
Ns/Nc	4%	6%	2%	7%	4%	3%	2%

Principal motivo de accidentes viales (II)

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
La transgresión a las normas de parte de los conductores	38%	30%	37%	50%
La existencia de conductores alcoholizados,	19%	24%	18%	12%
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	16%	13%	18%	16%
La falta de información, carteles y señalización en las calles	9%	15%	8%	4%
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2%	2%	2%	3%
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	2%	2%	3%	1%
Otros motivos	10%	7%	12%	11%
Ns/Nc	4%	7%	3%	3%

Acuerdo con frases

El motivo principal de las faltas de tránsito es el desconocimiento de las normas por parte de los conductores

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	39%	38%	40%	38%	41%	37%	40%
Neutro (5)	20%	22%	18%	24%	18%	18%	20%
Desacuerdo (1 a 4)	41%	40%	42%	38%	41%	45%	40%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	39%	45%	37%	36%
Neutro (5)	20%	17%	17%	26%
Desacuerdo (1 a 4)	41%	38%	46%	38%

Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	53%	53%	54%	56%	61%	49%	40%
Neutro (5)	15%	18%	12%	12%	14%	13%	21%
Desacuerdo (1 a 4)	32%	29%	34%	32%	25%	38%	39%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	53%	47%	51%	63%
Neutro (5)	15%	14%	17%	12%
Desacuerdo (1 a 4)	32%	39%	32%	25%

Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	49%	43%	53%	52%	54%	45%	39%
Neutro (5)	12%	15%	10%	7%	13%	16%	12%
Desacuerdo (1 a 4)	39%	42%	37%	41%	33%	39%	49%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	49%	37%	52%	56%
Neutro (5)	12%	12%	14%	10%
Desacuerdo (1 a 4)	39%	51%	34%	34%

Acuerdo con frases

El sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	55%	46%	62%	65%	51%	51%	56%
Neutro (5)	11%	13%	10%	8%	13%	11%	12%
Desacuerdo (1 a 4)	34%	41%	28%	27%	36%	38%	32%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	55%	55%	54%	57%
Neutro (5)	11%	11%	13%	9%
Desacuerdo (1 a 4)	34%	34%	33%	34%

Acuerdo con frases

Los hombres conducen mejor que las mujeres

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	28%	40%	17%	18%	31%	27%	33%
Neutro (5)	17%	20%	15%	5%	16%	24%	25%
Desacuerdo (1 a 4)	55%	40%	68%	77%	53%	49%	42%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	28%	33%	29%	19%
Neutro (5)	17%	20%	18%	14%
Desacuerdo (1 a 4)	55%	47%	53%	67%

Acuerdo con frases

En la ciudad en la que vivo, los accidentes viales aumentaron durante el último año.

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	52%	45%	59%	59%	54%	43%	54%
Neutro (5)	21%	27%	16%	19%	21%	22%	21%
Desacuerdo (1 a 4)	27%	28%	25%	22%	25%	35%	25%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	52%	49%	55%	55%
Neutro (5)	21%	21%	21%	19%
Desacuerdo (1 a 4)	27%	30%	24%	26%

Acuerdo con frases

A nivel mundial existe una “epidemia” de accidentes viales

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Acuerdo (6 a 9)	47%	43%	51%	54%	45%	43%	48%
Neutro (5)	21%	19%	21%	15%	22%	24%	18%
Desacuerdo (1 a 4)	32%	38%	28%	31%	33%	33%	34%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Acuerdo (6 a 9)	47%	61%	45%	35%
Neutro (5)	21%	14%	23%	25%
Desacuerdo (1 a 4)	32%	25%	32%	40%

Acuerdo con frases

Según su conocimiento, ¿cuál es la velocidad máxima en una ruta convencional de un carril por mano?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
100 km	63%	60%	67%
110 km	31%	33%	27%
130 km	3%	4%	1%
Ns/Nc	3%	3%	5%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
100 km	69%	63%	57%	66%
110 km	26%	32%	34%	28%
130 km	2%	2%	3%	3%
Ns/Nc	3%	3%	6%	3%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
100 km	63%	66%	61%	63%
110 km	31%	31%	30%	30%
130 km	3%	1%	4%	3%
Ns/Nc	3%	2%	5%	4%

Imprudencias

¿Con qué frecuencia mira o utiliza el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	59%	53%	66%
Casi nunca	19%	19%	18%
De vez en cuando	15%	19%	9%
Casi siempre	7%	9%	7%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	53%	50%	65%	79%
Casi nunca	23%	22%	18%	8%
De vez en cuando	24%	15%	12%	7%
Casi siempre	-	13%	5%	6%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	59%	58%	64%	55%
Casi nunca	19%	16%	16%	24%
De vez en cuando	15%	21%	11%	14%
Casi siempre	7%	5%	9%	7%

Imprudencias

¿Y con qué frecuencia supera usted las velocidades máximas indicadas en los carteles?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	42%	35%	51%
Casi nunca	39%	42%	36%
De vez en cuando	14%	18%	9%
Casi siempre	5%	5%	4%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	24%	42%	43%	58%
Casi nunca	54%	40%	37%	27%
De vez en cuando	13%	15%	15%	12%
Casi siempre	9%	3%	5%	3%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	42%	40%	43%	41%
Casi nunca	39%	41%	35%	43%
De vez en cuando	14%	11%	17%	14%
Casi siempre	5%	8%	5%	2%

Imprudencias

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	73%	69%	79%
Casi nunca	19%	20%	17%
De vez en cuando	7%	9%	4%
Casi siempre	1%	2%	-

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	64%	69%	76%	89%
Casi nunca	25%	23%	16%	7%
De vez en cuando	11%	8%	6%	1%
Casi siempre	-	-	2%	3%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	73%	57%	81%	78%
Casi nunca	19%	27%	15%	16%
De vez en cuando	7%	15%	3%	5%
Casi siempre	1%	1%	1%	1%

Imprudencias

Cuando frena con el auto en una esquina, ¿con qué frecuencia lo hace encima de la línea de frenado?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	49%	52%	44%
Casi nunca	33%	31%	36%
De vez en cuando	13%	11%	16%
Casi siempre	5%	6%	4%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	37%	44%	54%	62%
Casi nunca	28%	41%	29%	29%
De vez en cuando	24%	13%	11%	5%
Casi siempre	11%	2%	6%	4%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	49%	58%	53%	37%
Casi nunca	33%	18%	33%	45%
De vez en cuando	13%	17%	9%	14%
Casi siempre	5%	7%	5%	4%

Imprudencias

Cuando está detenido en un semáforo, ¿con qué frecuencia comienza a mover el auto mientras la luz está cambiando de rojo a amarillo?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	60%	58%	63%	51%	58%	63%	65%
Casi nunca	21%	19%	24%	14%	24%	22%	21%
De vez en cuando	16%	18%	13%	27%	17%	11%	13%
Casi siempre	3%	5%	-	8%	1%	4%	1%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	60%	56%	64%	58%
Casi nunca	21%	14%	22%	26%
De vez en cuando	16%	28%	11%	12%
Casi siempre	3%	2%	3%	4%

Fotomultas

¿Fue multado usted alguna vez con el sistema de fotomultas?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Si, alguna vez	36%	43%	27%	30%	32%	45%	37%
No, nunca	60%	53%	69%	60%	65%	53%	60%
Ns/Nc	4%	4%	4%	10%	3%	2%	3%

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	36%	36%	35%	37%
No, nunca	60%	53%	64%	61%
Ns/Nc	4%	11%	1%	2%

Hábitos: peatones

Cuando al llegar a una esquina ve un peatón esperando para cruzar, ¿con qué frecuencia le cede el paso?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	59%	59%	58%
Casi siempre	27%	24%	31%
Algunas veces	11%	12%	10%
Prácticamente nunca	3%	5%	1%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	66%	51%	62%	65%
Casi siempre	14%	31%	27%	32%
Algunas veces	9%	16%	10%	3%
Prácticamente nunca	11%	2%	1%	-

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	59%	76%	59%	45%
Casi siempre	27%	13%	28%	36%
Algunas veces	11%	2%	12%	18%
Prácticamente nunca	3%	9%	1%	1%

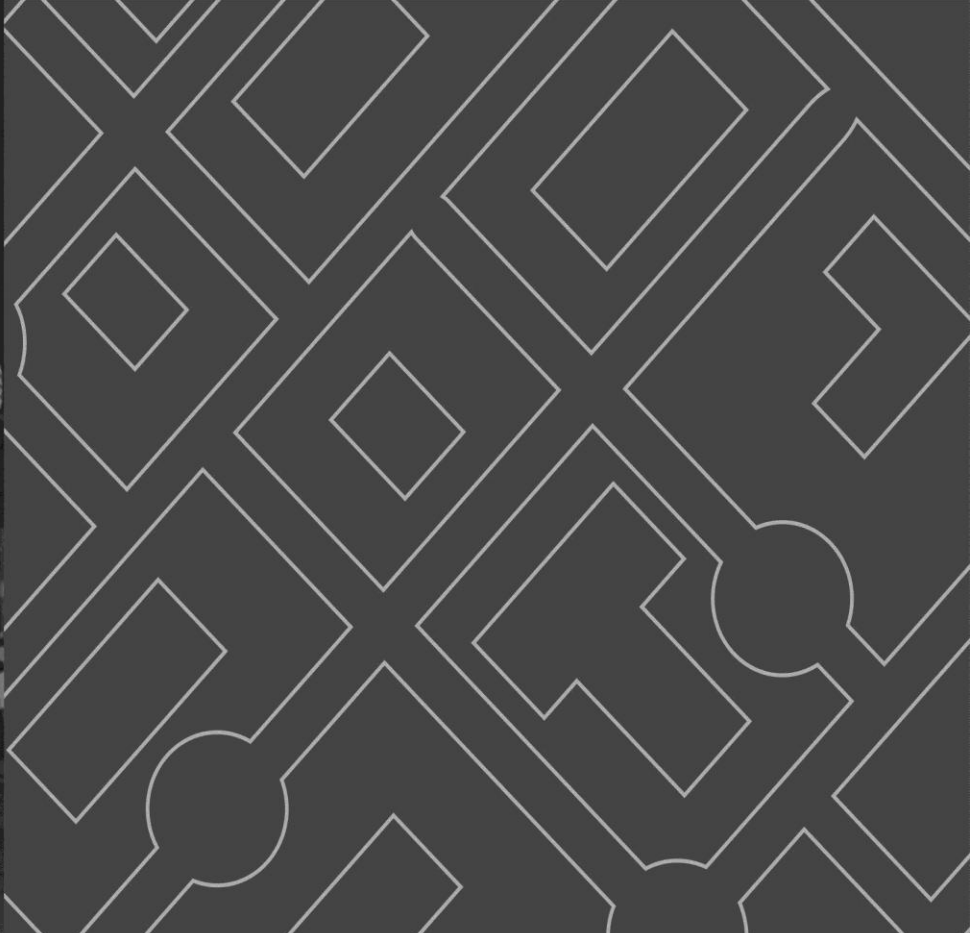
Hábitos: bicisenda

Al cruzar una calle con bicisenda ¿con qué frecuencia mira hacia ambos lados antes de avanzar?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	79%	79%	78%
Casi siempre	17%	16%	17%
Algunas veces	3%	4%	3%
Prácticamente nunca	1%	1%	2%

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	68%	78%	85%	82%
Casi siempre	28%	15%	10%	17%
Algunas veces	4%	4%	4%	1%
Prácticamente nunca	-	3%	1%	-

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	79%	80%	83%	74%
Casi siempre	17%	18%	15%	17%
Algunas veces	3%	-	1%	8%
Prácticamente nunca	1%	2%	1%	1%



LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ FEB 2018



PRIMER INFORME
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



En el comienzo del año 2018, la problemática vial estuvo muy presente en los diferentes medios de comunicación, y particularizando en los medios gráficos, es importante resaltar algunas cuestiones que se encuentran muy visibilizadas. Algunas de ellas son estacionales, como la problemática del uso de los cuatriciclos en verano que se extiende a muchas localidades del país -más allá de la Costa Atlántica bonaerense, siempre visible-, o los siniestros en rutas como consecuencia de un mayor tráfico vial en tiempos vacacionales para gran parte de la población.

Sin embargo, es importante destacar también otras cuestiones que también fueron abordadas en los medios: el desarrollo de obras públicas en distintos niveles como vías de tránsito; la utilización del sistema de fotomultas en diversos espacios geográficos del país y los siniestros viales en los que participan y se ven afectados especialmente ciclistas y motociclistas. También, la cantidad y calidad de los controles vehiculares, el tipo y utilidad de las multas a las infracciones de tránsito y los dispositivos de seguridad de los automotores.

Las notas seleccionadas dan a continuación un marco de referencia sobre estas temáticas:

Diario La Nación 08/02/2018

El gobierno de la provincia de Buenos Aires invertirá \$11.700 millones en 63 obras viales

María José Lucesole

Infraestructura. La gobernadora María Eugenia Vidal anunció que este año se mejorarán 44 rutas provinciales y se repavimentarán 600 kilómetros

LA PLATA.- El gobierno de María Eugenia Vidal invertirá este año \$11.700 millones para construir 63 obras viales en la provincia de Buenos Aires. Se intervendrá en 44 rutas provinciales. Las obras comprenden la repavimentación de 600 kilómetros y 1800 kilómetros de rehabilitación de calzada. Las obras más emblemáticas son la ruta 6, en la segunda etapa de extensión de la autovía, que va a permitir conectar los puertos de Zárate y Campana con La Plata, con una inversión de \$92 millones. Además, la ruta 41, que comprende 28 kilómetros entre San Antonio de Areco y San Andrés de Giles, con una inversión de \$1600 millones.

También la autovía provincial 11, que abarca 78 kilómetros entre Villa Gesell y Mar Chiquita e implican 3132 millones, y la ruta provincial, 16, que comprende 13 kilómetros entre los partidos de Almirante Brown, Esteban Echeverría y Presidente Perón. Se sumarán la ruta provincial 205, en los tramos de Tapalqué y Azul, con una inversión de \$232 millones, y la circunvalación de Bahía Blanca, que contempla un distribuidor y puentes en dos kilómetros, con una inversión de 90 millones. Por último, también se invertirá en la ruta provincial 40.

El gobierno evalúa en qué casos pondrá peajes para solventar la inversión. "Primero se hace la obra y luego se evalúa si se pone peaje", dijo la gobernadora a LA NACION. "Antes te cobraban por la ruta que iban a hacer", dijo la jefa del Estado provincial. Vidal es afecta a las comparaciones: en los ocho años de gestión de **Daniel Scioli** se construyeron 280 kilómetros de rutas, se repavimentaron 1344 kilómetros y se rehabilitaron 3139. En los dos años del gobierno de Vidal se pavimentaron 124 kilómetros, se repavimentaron 1140 kilómetros y se rehabilitaron 3614 kilómetros, según cifras que maneja Vialidad provincial.

"Vamos a superar los ocho años del anterior gobierno al final de mi primer mandato", prometió Vidal. La jefa del Estado admitió, no obstante: "Claramente, el déficit de infraestructura no se va a poder resolver en una gestión".

Para definir qué obras tienen prioridad, el gobierno evalúa la transitabilidad y la productividad de cada ruta u obra a construir. Asfaltar una cuadra con obras hidráulicas cuesta al Estado 1,5 millones. Cada kilómetro de repavimentación cuesta 7 millones, de acuerdo con los números oficiales. Una pavimentación cuesta 32 millones el kilómetro.

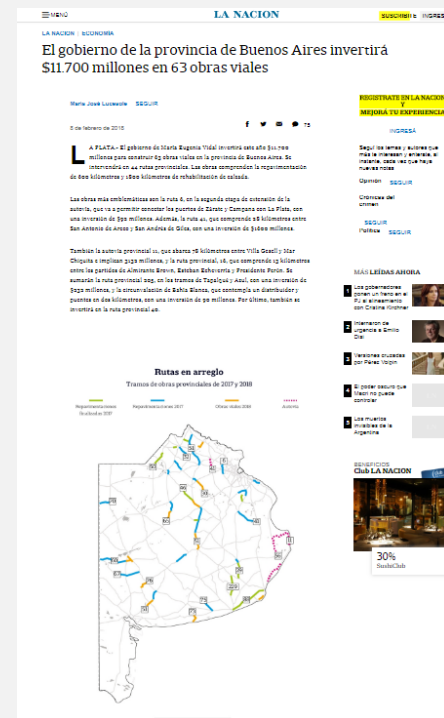
"Antes se hacía casi todo con asfalto convencional, que requiere más mantenimiento. Ahora se usa asfalto modificado", dijo el administrador general de la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, Mariano Campos.

El plan de inversión en obras viales anunciado por Vidal para 2018, de \$11.700 millones, es menos ambicioso que las 80 obras anunciadas en 2017, por 16.000 millones. Claro que hay obras que comenzaron el año pasado y que no están concluidas.

Todavía en ejecución. De los 900 kilómetros que estaban previstos pavimentar el año pasado se concretaron 700 kilómetros y otros 200 continúan en ejecución. Por caso: ya se finalizaron 60 kilómetros de pavimento y continúan otros 140 kilómetros del corredor atlántico.

Están en ejecución también la ruta provincial 30, entre Chacabuco y Rojas; la ruta provincial 36, entre la calle sargento Cabral y la Rotonda de Florencias, que atraviesa los partidos de Berazategui y Florencio Varela; la ruta provincial 60, en jurisdicción de Adolfo Alsina y Guaminí, y la puesta en valor de la ruta provincial 51. "Desde 2016 venimos llevando a cabo un plan de obras viales que nos permitió transformar la realidad de la provincia: viajar más seguros, poder transportar productos y conectar localidades que estaba aisladas", sostuvo Vidal.

La jefa del Estado provincial informó: "Finalizamos obras postergadas por más de 25 años. Por caso, el camino del cereal, y repavimentamos rutas como la 21, que atraviesa Merlo; la 50, que atraviesa General Arenales y Leandro Alem; la ruta 19, que une Arrecifes y Salto, y la ruta 88, que se extiende desde Mar del Plata hasta Necochea".



www.lanacion.com.ar/2107476-el-gobierno-de-la-provincia-de-buenos-aires-invertira-11700-millones-en-63-obras-viales

Diario La Capital de Mar del Plata, 07/02/18 Viene Macri, fotomultas cada vez más cerca y bronca en OAM

El jueves próximo, el presidente de la Nación Mauricio Macri -este jueves cumple 59 años- recibirá a todos los ministros y máximos funcionarios de su gabinete junto al mar. Según adelantó a LA CAPITAL una fuente de la Presidencia, Macri encabezará el retiro de trabajo en Chapadmalal el jueves y viernes próximo.

No se descarta que el jefe de Estado arribe a mediados de semana a la residencia presidencial. Cabe recordar que este encuentro, en un principio, se había previsto para el mes de diciembre. Entonces, las derivaciones del tratamiento de la ley previsional obligaron a postergarlo y a poner nueva fecha. Y no se descarta que el siguiente fin de semana del 23 y 24, sea el gabinete provincial, encabezado por María Eugenia Vidal, el que se reúna en Chapadmalal en otro retiro para evaluar la tarea realizada en la temporada y diagramar la agenda para lo que resta del año.

Sin embargo, Vidal y Macri coincidirán en las próximas horas pero en una fiesta de alguien que suele venir seguido a Mar del Plata El pibe se hizo querer. Labura, da el ejemplo y siempre está dispuesto a colaborar dicen tanto en Nación como en Provincia sobre Alex Campbell, subsecretario de Gobierno y Asuntos Municipales de la provincia, quien a los 36 años dejará la soltería ante Melina Gadano.

Se anuncia una fiesta de casamiento con lo más granado del PRO, el sábado próximo. ¿Hay algún invitado de Mar del Plata? En realidad apenas un par. Y no son funcionarios, se aclaró. Arrancaron las **multas** con las cámaras del Centro de Monitoreo, pero lo fuerte aún está por venir. La Municipalidad informó que a través de las cámaras del COM, en los primeros cuatro días se realizaron 339 actas de infracción en los cinco corredores viales dispuestos por el municipio.

El giro a la izquierda fue la mayor causa de **multas**, con un 35 por ciento sobre el total y la doble fila, el 30 por ciento. Llamó la atención la aparición de la concejal oficialista Angélica González, de Cambiemos, quien advirtió sobre el riesgo de que las **multas** tengan un fin recaudatorio. En realidad, las verdaderas **multas** están por venir Es que entre julio y agosto se implementará en Mar del Plata el sistema de **fotomultas**,

Antes empezará a trabajar el observatorio al tiempo que se establecerá la ubicación de los **radars**. Las **multas**, elevadas, castigarán a aquellos que pasen el semáforo en rojo, invadir sendas peatonales y **exceso de velocidad**. El valor de las **multas** está signado por el valor de la nafta del ACA, recordándose que el combustible sufrió dos aumentos en pocos días.

Sin haberse difundido, se firmó ya el acuerdo entre el municipio y la **UTN** tras haberse aprobado la iniciativa en el Concejo Deliberante. ¿Cuáles son los puntos salientes del acuerdo? El convenio establece en primer lugar la creación del Programa Integral de **Seguridad Vial** y Movilidad Urbana Sustentable. Además, se crea un centro de investigación, desarrollo e implementación de proyectos sobre **seguridad vial**, integrado por el municipio, la Universidad Tecnológica Nacional y **Cecaitra**.

Se decidió que al momento de iniciarse el sistema, se implementará una campaña de promoción y difusión en la ciudad para concientizar y avisar la ubicación de los **radars**. LA CAPITAL además pudo saber que este año se implementarán los siguientes equipos: 24 de control de semáforo en rojo y violación de sendas peatonales, 24 cinemómetros fijos, 6 **cinemómetros móviles** para operativos del municipio y 40 equipos simuladores de velocidad para concientización.



LA CAPITAL
DE MAR DEL PLATA

CIUDAD DEPORTES ARTE Y ESPECTÁCULOS POLICIALES CAMBIO DE VESTIMENTA FOTOS DE...

Viene Macri, fotomultas cada vez más cerca y bronca en OAM

Todos los entretelones de lo que es noticia en Mar del Plata

El jueves próximo, el presidente de la Nación Mauricio Macri -este jueves cumple 59 años- recibirá a todos los ministros y máximos funcionarios de su gabinete junto al mar. Según adelantó a LA CAPITAL una fuente de la Presidencia, Macri encabezará el "retiro" de trabajo en Chapadmalal el jueves y viernes próximo. No se descarta que el jefe de Estado arribe a mediados de semana a la residencia presidencial. Cabe recordar que este encuentro, en un principio, se había previsto para el mes de diciembre. Entonces, las derivaciones del tratamiento de la ley previsional obligaron a postergarlo y a poner nueva fecha.

<http://www.lacapitalmdp.com/viene-macri-fotomultas-cada-vez-mas-cerca-y-bronca-en-oam/>

Diario Popular, 07/02/18.

RELEVAMIENTO EN EL CONURBANO DE LUCHEMOS POR LA VIDA

Usan casco sólo 63% de los motociclistas

Sólo el 63% de los motociclistas de distintos distritos del Gran Buenos Aires utilizan casco, en tanto en la Ciudad de Buenos Aires la cifra asciende a 87 por ciento, según un estudio realizado por la Asociación Civil Luchemos por la Vida.

Los datos son resultado de un relevamiento de observación directa llevado adelante en setiembre pasado por miembros de la ONG en distintas arterias estratégicas de la Ciudad de Buenos Aires y de localidades de los partidos de Avellaneda, San Martín, Vicente López, San Justo y Ramos Mejía.

De un total de 1.105 motocicletas y ciclomotores observados en la Capital Federal de lunes a viernes en horarios picos, el 87 por ciento de los conductores utilizaban casco; mientras que de un total de 755 vehículos observados en estos distritos bonaerense, sólo un 63 por ciento de los conductores lo hacían. "Hay dos factores a tener en cuenta: por un lado, que el uso de casco disminuye en épocas de calor, por lo que es probable que si hiciéramos hoy el relevamiento el porcentaje sería menor; y por otro lado, que la observación se realiza en días y horarios hábiles, y sabemos que de noche o en fin de semana el uso también baja", indicó Alberto Silveira, presidente de Luchemos por la Vida.

Y añadió que "el uso de casco es un tema nodal en la **seguridad vial** de los motociclistas y ciclomotores, se trata de un grupo de conductores que creció en siniestralidad mucho en los últimos años: hace cinco años representaban el 24 por ciento de los muertos en accidente y hoy representan el 35 por ciento". La ONG advirtió en su comunicado que "las tareas de fiscalización del **tránsito** en general y del uso de casco en particular resultan insuficientes para lograr la adhesión generalizada de los motociclistas a su uso". "Se destaca que la medida de no expender combustible a los motociclistas sin casco, que rige en la provincia de Buenos Aires, no parece ejercer efecto como incentivo para su uso", sostuvo la Asociación Civil.

POPULAR PROVINCIA POLÍTICA POLICIALES DEPORTES ESPECTÁCULOS TECN

GENERAL · 07 de febrero de 2018

Usan casco sólo 63% de los motociclistas

COMPARTIR:     



Los datos son resultado de un relevamiento de observación directa llevado adelante en setiembre pasado por miembros de la Asociación Civil Luchemos por la Vida.

www.diariopopular.com.ar/general/usan-casco-solo-63-los-motociclistas-n341166

Diario La Nación, 07/02/18

Polémica por la prórroga para sumar medidas de seguridad a los autos 0 km

Por: Francisco Jueguen

Irónicamente, la decisión se oficializó unos días antes de Navidad, en la semana en la que el **tránsito** en las **rut**as argentinas ya comienza a intensificarse gracias a aquellos que pueden anticipar su descanso y sumar unos días más a la primera quincena de enero.

Mediante la disposición 635-E/2017 y un acta anexa, el Gobierno y las automotrices acordaron prorrogar por dos años -estaba prevista para comenzar en enero pasado- la obligación de incluir en fábrica los nuevos modelos el control de estabilidad (ESP, por sus siglas en inglés), entre otras medidas de seguridad. Se trata de un dispositivo de seguridad activa -interviene antes de un eventual accidente- fundamental, porque es capaz de frenar individualmente cada rueda para evitar los derrapes.

A partir de 2022, todos los autos deberán tenerlo. La decisión tomada por la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** (depende del Ministerio de Transporte), el Ministerio de Producción, la Asociación de Fábricas de Automotores y la Cámara de Importadores y Distribuidores Oficiales de Automotores fue muy criticada por las organizaciones de **seguridad vial**. Tanto el Gobierno como las empresas la defendieron con el argumento de que es una consecuencia de "la convergencia regulatoria" con Brasil y Uruguay, que también prorrogaron esa decisión a 2020. "Hay una sola forma de definir tal decisión: es vergonzosa", afirmó a LA NACION el ingeniero Fabián Pons, director del Observatorio Vial Latinoamericano (Ovilam).

"Estamos alineados con Brasil para ver qué país es más retrógrado. Estos acuerdos de escritorio se llevan puestos cientos de vidas. Se trabaja muy finito en ciertas cosas, pero se permite hacer autos sin ESP", dijo. "Para mejorar la **seguridad vial** hay un factor humano, de entorno y de vehículos.

En este último estamos atrasados 13 años con Europa", dijo Pons, y agregó que el costo del control de estabilidad es "despreciable", de US\$ 70 por unidad.

"Los dispositivos más importantes de seguridad son el ABS, ya obligatorio, y el ESP, que desde 2000 salvó muchas vidas. La decisión no resiste el menor análisis", agregó. "El Gobierno debería haber antepuesto la seguridad de entre 1 y 2 millones de argentinos que en los próximos cuatro años comprarían un nuevo vehículo (...) frente al interés económico de unos pocos", dijo Alejandro Furas, secretario General de Latin NCAP, organismo que hace las pruebas de choque en la región. Según el acta acuerdo, el ESP será obligatorio para todos los modelos nuevos desde el 1° de enero de 2022; el apoyacabeza por plaza para nuevos modelos, desde 2019, y para todos, desde 2020, y el cinturón tres puntos para la plaza trasera en todos los modelos, desde enero de 2020.

"Se armonizó con Brasil y Uruguay, que lo tenían previsto para 2020", dijeron en las empresas. "Lo que se prorrogó es solo para los nuevos modelos que se homologuen a partir de este año. Era mínimo el alcance. Estuvo mal explicado. Lo importante es que todos tendrán que tenerlo en 2022, algo que no estaba previsto", agregaron.

"La razón de esta prórroga a 2020 para la implementación del ESP para los nuevos modelos radica en una necesidad regional de hermanar medidas para optimizar su ejecución", estimaron en el Ministerio de Transporte. El mismo argumento usaron en Producción.

LA NACION

Polémica por la prórroga para sumar medidas de seguridad a los autos 0 km



El Gobierno prorrogó por dos años la obligación de incluir el control de estabilidad. Fuentes críticas de las organizaciones de seguridad vial. Fuente: Archivo - Crédito: Ricardo Prats/Agencia LA NACION

Francisco Jueguen | SEGUR

7 de febrero de 2018

Irónicamente, la decisión se oficializó unos días antes de Navidad, en la semana en la que el tránsito en las rutas argentinas ya comienza a intensificarse gracias a aquellos que pueden anticipar su descanso y sumar unos días más a la primera quincena de enero.

Mediante la disposición 635-E/2017 y un acta anexa, el Gobierno y las automotrices acordaron prorrogar por dos años -estaba prevista para comenzar en enero pasado- la obligación de incluir en fábrica los nuevos modelos el control de estabilidad (ESP, por sus siglas en inglés), entre otras medidas de seguridad. Se trata de un dispositivo de seguridad activa -interviene antes de un eventual accidente- fundamental, porque es capaz de frenar individualmente cada rueda para evitar los derrapes. A partir de 2022, todos los autos deberán tenerlo.

La decisión tomada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (depende del Ministerio de Transporte), el Ministerio de Producción, la Asociación de Fábricas de Automotores y la Cámara de Importadores y Distribuidores Oficiales de Automotores fue muy criticada por las organizaciones de seguridad vial. Tanto el Gobierno como las empresas la defendieron con el argumento de que es una consecuencia de "la convergencia regulatoria" con Brasil y Uruguay, que también prorrogaron esa decisión a 2020.

"Hay una sola forma de definir tal decisión: es vergonzosa", afirmó a LA NACION el ingeniero Fabián Pons, director del Observatorio Vial Latinoamericano (Ovilam).

"Estamos alineados con Brasil para ver qué país es más retrógrado. Estos acuerdos de escritorio se llevan puestos cientos de vidas. Se trabaja muy finito en ciertas cosas, pero se permite hacer autos sin ESP", dijo.

"Para mejorar la seguridad vial hay un factor humano, de entorno y de vehículos. En este último estamos atrasados 13 años con Europa", dijo Pons, y agregó que el costo del control de estabilidad es "despreciable", de US\$ 70 por unidad. "Los dispositivos más importantes de seguridad son el ABS, ya obligatorio, y el ESP, que desde 2000 salvó muchas vidas. La decisión no resiste el menor análisis", agregó.

www.lanacion.com.ar/210722-5-polemica-por-la-prorroga-para-sumar-medidas-de-seguridad-a-los-autos-0-km

Diario Popular, 06/02/18 Incrementaron 132% controles vehiculares

El Ministerio de Transporte de la Nación, mediante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) incrementó los controles un 132% respecto al año pasado. Con 93.698 vehículos controlados en el mes de enero, superó los 73.330 de todo el verano del año pasado.

Además se incrementaron las fiscalizaciones diarias un 140%. Entre las infracciones más comunes se detectaron la falta de licencia profesional y deficiencias en el medidor de **velocidad máxima**. En el marco del Operativo Verano 2018, el Ministerio de Transporte de la Nación por medio de la CNRT, controló 93.698 vehículos de pasajeros y cargas en todo el país. El Operativo continuará ininterrumpidamente hasta fines de febrero.'

El Estado debe estar presente y cumplir con uno de sus roles más importantes que es cuidar la vida de las personas. Así lo estamos haciendo con más controles en las **rutas** y concientización y educación vial. Estamos trabajando en equipo, como todos los veranos, para que los argentinos viajen más seguros, con presencia de los organismos nacionales como la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** (ANSV) y Gendarmería, en coordinación con las jurisdicciones locales' En el ranking de infracciones más comunes, se destacan: ' Conductores que no cuenten con licencia profesional,' Deficiencias en el instrumental que registra la velocidad, ' Falta de inscripción de camiones en el Registro Único del Transporte Automotor,' Camiones sin revisión técnica,' Problemas en la carrocería, Del total de vehículos controlados 1803 fueron infraccionados y 542, retenidos.

También se incrementaron las fiscalizaciones diarias un 140% respecto al año pasado, mediante la implementación de nuevos protocolos de fiscalización, logrando aumentar la productividad de los fiscalizadores en un 27%.

POPULAR
PROVINCIA POLÍTICA POLICIALES DEPORTES ESPECTÁCULOS TECNOLÓGICO

• 05 de febrero de 2018

Incrementaron 132% controles vehiculares

COMPARTIR:

El Ministerio de Transporte de la Nación, mediante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) incrementó los controles un 132% respecto al año pasado. Con 93.698 vehículos controlados en el mes de enero, superó los 73.330 de todo el verano del año pasado. Además se incrementaron las fiscalizaciones diarias un 140%. Entre las infracciones más comunes se detectaron la falta de licencia profesional y deficiencias en el medidor de velocidad máxima.

En el marco del Operativo Verano 2018, el Ministerio de Transporte de la Nación por medio de la CNRT, controló 93.698 vehículos de pasajeros y cargas en todo el país. El Operativo continuará ininterrumpidamente hasta fines de febrero.

'El Estado debe estar presente y cumplir con uno de sus roles más importantes que es cuidar la vida de las personas. Así lo estamos haciendo con más controles en las rutas y concientización y educación vial. Estamos trabajando en equipo, como todos los veranos, para que los argentinos viajen más seguros, con presencia de los organismos nacionales como la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y Gendarmería, en coordinación con las jurisdicciones locales' En el ranking de infracciones más comunes, se destacan: ' Conductores que no cuenten con licencia profesional, ' Deficiencias en el instrumental que registra la velocidad, ' Falta de inscripción de camiones en el Registro Único del Transporte Automotor, ' Camiones sin revisión técnica, ' Problemas en la carrocería, Del total de vehículos controlados 1803 fueron infraccionados y 542, retenidos.

También se incrementaron las fiscalizaciones diarias un 140% respecto al año pasado, mediante la implementación de nuevos protocolos de fiscalización, logrando aumentar la productividad de los fiscalizadores en un 27%.

0 Comments
Sort by Oldest

www.diariopopular.com.ar/incrementaron-132-controles-vehiculares-n340964

NOTICIAS

Números alarmantes

Según informó el Instituto de Seguridad y Educación Vial, en 2017 aumentaron las muertes por siniestros viales graves en un 9,2 por ciento en comparación con 2016. Cabe explicar que el índice de mortalidad se toma en base a la cantidad de decesos inmediatos y corregido coeficiente a treinta días. Asimismo, se incrementó en 21,5 el porcentaje de siniestralidad vial, indicador que considera la suma de hechos que registran como mínimo un lesionado grave 3, como por ejemplo puede ser una fractura. A saber, las causas principales que provocan un choque son la invasión de carril, la distracción del conductor, el hecho de no guardar la distancia reglamentaria ni tampoco respetar la señal de prioridad, como circular en reversa y manejar en estado de ebriedad.



Revista parabrisas, 05/02/18

Números alarmantes

Según informó el Instituto de Seguridad y Educación Vial, en 2017 aumentaron las muertes por **siniestros viales** graves en un 9,2 por ciento en comparación con 2016. Cabe explicar que el índice de mortalidad se toma en base a la cantidad de decesos inmediatos y corregido coeficiente a treinta días. Asimismo, se incrementó en 21,5 el porcentaje de siniestralidad vial, indicador que considera la suma de hechos que registran como mínimo un lesionado grave 3, como por ejemplo puede ser una fractura.

A saber, las causas principales que provocan un choque son la invasión de carril, la distracción del conductor, el hecho de no guardar la distancia reglamentaria ni tampoco respetar la señal de prioridad, como circular en reversa y manejar en estado de ebriedad.

La Gaceta de Tucumán, 05/02/18

La tragedia de los cuatriciclos

En el verano de 2014, San Pedro de Colalao fue escenario de un drama: tres adolescentes de 14 años que circulaban en un cuatriciclo chocaron contra la columna de la galería de una casa, volcaron y una joven murió. El penoso hecho puso nuevamente en el centro de la escena la falta de control de estos ciclomotores.

Presionada por esta trágica circunstancia, luego de una mora de seis años, la Legislatura provincial sancionó una ley de regulación de los cuatriciclos. Hace poco más de dos semanas, el Gobierno nacional reglamentó el empleo de estos rodados a través de un megadecreto presidencial: se estableció la obligación de patentamiento y el uso de casco, así como una licencia especial y la verificación técnica vehicular (VTV).

La tragedia de los cuatriciclos

DIJO LA GACETA DE TUCUMAN

En el verano de 2014, San Pedro de Colalao fue escenario de un drama: tres adolescentes de 14 años que circulaban en un cuatriciclo chocaron contra la columna de la galería de una casa, volcaron y una joven murió. El penoso hecho puso nuevamente en el centro de la escena la falta de control de estos ciclomotores. Presionada por esta trágica circunstancia, luego de una mora de seis años, la Legislatura provincial sancionó una ley de regulación de los cuatriciclos. Hace poco más de dos semanas, el Gobierno nacional reglamentó el empleo de estos rodados a través de un megadecreto presidencial: se estableció la obligación de patentamiento y el uso de casco, así como una licencia especial y la verificación técnica vehicular (VTV).

Al parecer la noticia murió en la indiferencia de los tucumanos propietarios de estos rodados, como en las autoridades. Hace unos días, se viralizó por las redes sociales una imagen de un cuatriciclo de alta cilindrada, que circulaba por la ruta provincial 307, con más de 10 chicos a bordo. Estos vehículos han sido declarados de máxima peligrosidad por el Centro de Experimentación y Seguridad Vial. Pareciera una costumbre que la autoridad reacciona cuando las transgresiones masivas toman estado público o provocan una tragedia. La falta de prevención es una de las grandes falencias tucumanas. Se sabe desde hace varios años que los cuatriciclos circulan por las villas turísticas infringiendo todas las reglas. La realidad que se repite todos los años pone en evidencia que no se educa como corresponde a quienes aspiran a conducir cualquier vehículo y que tampoco la autoridad aplica la ley como se debe. Muy difícil será entonces erradicar la transgresión vial.

Al parecer la noticia murió en la indiferencia de los tucumanos propietarios de estos rodados, como en las autoridades. Hace unos días, se viralizó por las redes sociales una imagen de un cuatriciclo de alta cilindrada, que circulaba por la ruta provincial 307, con más de 10 chicos a bordo. Estos vehículos han sido declarados de máxima peligrosidad por el Centro de Experimentación y Seguridad Vial.

Pareciera una costumbre que la autoridad reacciona cuando las transgresiones masivas toman estado público o provocan una tragedia. La falta de prevención es una de las grandes falencias tucumanas. Se sabe desde hace varios años que los cuatriciclos circulan por las villas turísticas infringiendo todas las reglas. La realidad que se repite todos los años pone en evidencia que no se educa como corresponde a quienes aspiran a conducir cualquier vehículo y que tampoco la autoridad aplica la ley como se debe. Muy difícil será entonces erradicar la transgresión vial.

La Gaceta de Tucumán, 30/01/2018 El 60% de las multas de tránsito labradas por la Capital fueron cometidas por automovilistas

El año pasado la **Dirección de Tránsito** elaboró 145.771 actas por faltas a las normas, un 75% más que las que labraron en 2016. La Municipalidad de San Miguel de Tucumán labró 145.771 **multas de tránsito** en 2017, un 75% más que las 83.091 actas de infracción de 2016.

Si se compara la cantidad del año pasado con las 34.648 de 2015, último año de la gestión del intendente Domingo Amaya (2003-2015), los inspectores municipales labraron un 315% más boletas. Los datos se desprenden del informe anual de la **Dirección de Tránsito** y de la Vía Pública, elaborado la semana pasada.

Para Enrique Romero, titular de la Unidad Operativa de **Tránsito** y Transporte Público, una de las formas de aumentar el respeto por las normas de **tránsito** sería incrementar el valor de las **multas**. De acuerdo al informe, de las 145.771 **multas** labradas el 60% (74.721) fueron cometidas por automovilistas. Las cinco infracciones cometidas con mayor frecuencia por estos vehículos, según Romero, fueron estacionar en una zona prohibida; estacionar en doble fila; circular sin cinturón de seguridad; cruzar un semáforo en rojo; y manejar hablando por celular o mandando un audio por Whatsapp.

Según el Tribunal de Faltas municipal, la multa por violar una luz roja, hablar por celular o circular en moto sin casco, equivale a 150 Unidades Fijas (UF, un litro de nafta premium). Como el litro de combustible ronda entre los \$ 26 y \$ 28, la multa alcanzaría los \$ 4.200. El acta por estacionar en zona prohibida fue fijada en 50 UF, aproximadamente \$ 1.400. Sin embargo, los valores pueden ser inferiores si el infractor se acoge en la modalidad de pago voluntario.

LA GACETA

El 60% de las multas de tránsito labradas por la Capital fueron cometidas por automovilistas

El año pasado la Dirección de Tránsito elaboró 145.771 actas por faltas a las normas, un 75% más que las que labraron en 2016.

30 Ene 2018 24 176



MÁS POPULAR

- 1 Un muerto salido de sangriento
- 2 Una pareja asalto en
- 3 Una cita c los Tribu
- 4 Los Núm
- 5 Un novio: distancia

JUNGLA DE ASFALTO. Más de medio millón de vehículos conforman el parque automotor que todos los días circula por las calles de la Capital. la gaceta / foto de Inés Quinteros Orto (archivo)

La Municipalidad de San Miguel de Tucumán labró 145.771 multas de tránsito en 2017, un 75% más que las 83.091 actas de infracción de 2016. Si se compara la cantidad del año pasado con las 34.648 de 2015, último año de la gestión del intendente Domingo Amaya (2003-2015), los inspectores municipales labraron un 315% más boletas. Los datos se desprenden del informe anual de la Dirección de Tránsito y de la Vía Pública, elaborado la semana pasada. Para Enrique Romero, titular de la Unidad Operativa de Tránsito y Transporte Público, una de las formas de aumentar el respeto por las normas de tránsito sería incrementar el valor de las multas.

De acuerdo al informe, de las 145.771 multas labradas el 60% (74.721) fueron cometidas por automovilistas. Las cinco infracciones cometidas con mayor frecuencia por estos vehículos, según Romero, fueron estacionar en una zona prohibida; estacionar en doble fila; circular sin cinturón de seguridad; cruzar un semáforo en rojo; y manejar hablando por celular o mandando un audio por Whatsapp.

www.lagaceta.com.ar/nota/759699/actualidad/6Oporcientomultas-transito-labradas-capital-fueron-cometidas-automovilistas.html

Diario El Día de La Plata 30/01/18 El Municipio sigue con los controles y secuestró 23 vehículos por incumplimientos de normas

Falta de licencia de conducir y resultados positivos de controles de alcoholemia son algunas de las faltas más graves. En el marco de los permanentes operativos de tránsito que la Municipalidad de La Plata lleva adelante con el objetivo de mejorar la **seguridad vial**, en procedimientos desarrollados en los últimos días, se sacaron de circulación 13 autos y 10 motos por diversos incumplimientos a la Ley Nacional de Tránsito.

En ese sentido, las secretarías municipales de Convivencia y Control Ciudadano y de Políticas Públicas en Seguridad y Justicia, diagramaron diversos retenes, en los puntos estratégicos de 7 y 54, y en Camino Centenario y 514. De esta manera, se sacaron de circulación 13 autos y 10 motos por irregularidades como faltante de licencia de conducir, VTV, seguro o tarjeta verde; o por resultados positivos de controles de alcoholemia.

Al respecto, el secretario de Convivencia y Control Ciudadano de la Municipalidad de La Plata, Roberto Di Grazia, manifestó: "Seguimos aumentando los operativos de control vehicular con el objetivo de reordenar el tránsito y mejorar la seguridad en las calles".

"A través de operativos en conjunto con distintas áreas municipales, estamos logrando que se genere una mejor convivencia vial", indicó Di Grazia. Por su parte, el secretario municipal en Políticas Públicas en Seguridad y Justicia, Darío Ganduglia, expresó: "Estos procedimientos desarrollados por la noche y en puntos estratégicos de la ciudad, nos permiten evitar situaciones de inseguridad y de riesgo para los vecinos".

Por último, cabe señalar que los vehículos secuestrados fueron trasladados al predio comunal de 20 y 50, y al Polo de Seguridad.



Provincia de La Plata, Bs. As.
Temperatura: 20 °C
Humedad: 89 %
Número: 69 %

EL DIA

Avión Clasificado, Avisos Familiares, Servicios, Seguros, Sitios Amigos, Entretenimientos

LA CIUDAD, DEPORTES, POLICIALES, ESPECTÁCULOS, POLÍTICA Y ECONOMÍA, EL MUNDO, INF. GENERAL, OPINIÓN, VIDEOS

Últimas Noticias: El poblamiento sur de Luján tras la victoria ante River

LA CIUDAD

El Municipio sigue con los controles y secuestró 23 vehículos por incumplimientos de normas

Falta de licencia de conducir y resultados positivos de controles de alcoholemia son algunas de las faltas más graves
30 de enero de 2018 18:30

in G+ f

En el marco de los permanentes operativos de tránsito que la Municipalidad de La Plata lleva adelante con el objetivo de mejorar la seguridad vial, en procedimientos desarrollados en los últimos días, se sacaron de circulación 13 autos y 10 motos por diversos incumplimientos a la Ley Nacional de Tránsito.

En ese sentido, las secretarías municipales de Convivencia y Control Ciudadano y de Políticas Públicas en Seguridad y Justicia, diagramaron diversos retenes, en los puntos estratégicos de 7 y 54, y en Camino Centenario y 514. De esta manera, se sacaron de circulación 13 autos y 10 motos por irregularidades como faltante de licencia de conducir, VTV, seguro o tarjeta verde; o por resultados positivos de controles de alcoholemia.

Al respecto, el secretario de Convivencia y Control Ciudadano de la Municipalidad de La Plata, Roberto Di Grazia, manifestó: "Seguimos aumentando los operativos de control vehicular con el objetivo de reordenar el tránsito y mejorar la seguridad en las calles".

"A través de operativos en conjunto con distintas áreas municipales, estamos logrando que se genere una mejor convivencia vial", indicó Di Grazia.

Por su parte, el secretario municipal en Políticas Públicas en Seguridad y Justicia, Darío Ganduglia, expresó: "Estos procedimientos desarrollados por la noche y en puntos estratégicos de la ciudad, nos permiten evitar situaciones de inseguridad y de riesgo para los vecinos".

Por último, cabe señalar que los vehículos secuestrados fueron trasladados al predio comunal de 20 y 50, y al Polo de Seguridad.

www.eldia.com/nota/2018-1-30-19-39-0-el-municipio-sigue-con-los-controles-y-secuestro-23-vehiculos-por-incumplimientos-de-normas-la-ciudad

Diario La Nación, 30/01/2018 Transporte Lanzan una licitación para proyectos PPP

El Gobierno oficializó el llamado a licitación de la primera etapa de obras para el desarrollo de la red de autopistas y **rut**as seguras, con una inversión total prevista de casi US\$17.000 millones. La iniciativa será llevada adelante por el Ministerio de Transporte a través de Vialidad Nacional, bajo el sistema de participación público-privada (PPP). Según se publicó ayer en el Boletín Oficial, las obras de este primer PPP modernizarán más de 2500 kilómetros de **rut**as nacionales para mejorar la **seguridad vial** y reducir costos logísticos. La nueva red de autopistas y **rut**as seguras abarcará más de 7000 kilómetros de **rut**as nacionales. Esos proyectos demandarán una inversión superior a los US\$16.700 millones.)

LA NACION

30 de enero de 2018

Transporte

Lanzan una licitación para proyectos PPP

El Gobierno oficializó el llamado a licitación de la primera etapa de obras para el desarrollo de la red de autopistas y rut

La nueva red de autopistas y rut

www.lanacion.com.ar/2104899-sintesis

ENTRO EN VIGENCIA EL MONITOREO DE TRANSITO

El nuevo sistema, con multas de 8 mil pesos

MAR DEL PLATA (Enviado especial).- Los montos de las multas que entraron en vigencia hoy y que a partir del 1º de febrero también podrán ser confeccionadas desde el Centro de Operaciones y Monitoreo (COM) con un inspector de Tránsito mediante fueron dadas a conocer por la Subsecretaría de Transporte y Tránsito de la ciudad. Las faltas graves ascienden a 8.174 pesos, mientras que las leves, se mantienen en los 1.484 pesos. Como siempre, habrá una quita del 50 por ciento por pago voluntario. Dentro de las faltas graves se encuadran el pasar semáforos en rojo, girar a la izquierda en avenidas, hablar por teléfono al conducir, estacionar en una ochava, estacionar en doble fila, falta de VTV (o vencida), falta de seguro o falta de licencia. En estos casos, la multa es será de 8.034 más la tasa de actuación contravencional que asciende a 144 pesos. Si el infractor decide abonar en forma voluntaria, la tasa se mantiene y el valor de la multa se reduce a 4.017 pesos. Dentro de las faltas leves figuran la falta de tarjeta de estacionamiento medido, estacionar en espacios de Carga y Descarga o en lugares prohibidos.

La tasa de actuación es la misma que en las faltas graves y la multa asciende a 1.340 pesos (670 en caso de pagos voluntarios).

Control de alcoholemia. En tanto, negarse a realizar un control de alcoholemia tiene un monto fijo de 6.500 pesos más la tasa de actuación contravencional. En los casos de alcoholemias positivas punitivas (más de 0,90 g/l en sangre) el valor es de 6.000 pesos, pero se va incrementando a medida que la medición es mayor y también si el conductor es reincidente.

Las faltas graves ascienden a \$ 8.174, mientras que las leves se mantienen en los \$ 1.484. Como siempre, habrá una quita del 50 por ciento por pago voluntario.

Diario Popular, 29/01/2018

ENTRO EN VIGENCIA EL MONITOREO DE TRANSITO

El nuevo sistema, con **multas** de 8 mil pesos.

MAR DEL PLATA (Enviado especial).- Los montos de las **multas** que entraron en vigencia hoy y que a partir del 10 de febrero también podrán ser confeccionadas desde el Centro de Operaciones y Monitoreo (COM) con un inspector De **Tránsito** mediante, fueron dadas a conocer por la Subsecretaría de Transporte y **Tránsito** de la ciudad. Las faltas graves ascienden a 8.174 pesos, mientras que las leves, se mantienen en los 1.484 pesos. Como siempre, habrá una quita del 50 por ciento por pago voluntario.

Dentro de las faltas graves se encuadran el pasar semáforos en rojo, girar a la izquierda en avenidas, hablar por teléfono al conducir, estacionar en una ochava, estacionar en doble fila, falta de VTV (o vencida), falta de seguro o falta de licencia. En estos casos, la multa es será de 8.034 más la tasa de actuación contravencional que asciende a 144 pesos.

Si el infractor decide abonar en forma voluntaria, la tasa se mantiene y el valor de la multa se reduce a 4.017 pesos. Dentro de las faltas leves figuran la falta de tarjeta de **estacionamiento medido**, estacionar en espacios de Carga y Descarga o en lugares prohibidos. La tasa de actuación es la misma que en las faltas graves y la multa asciende a 1.340 pesos (670 en caso de pagos voluntarios).

Control de alcoholemia.

En tanto, negarse a realizar un control de alcoholemia tiene un monto fijo de 6.500 pesos más la tasa de actuación contravencional. En los casos de alcoholemias positivas punitivas (más de 0,90 g/l en sangre) el valor es de 6.000 pesos, pero se va incrementando a medida que la medición es mayor y también si el conductor es reincidente.

Diario La Capital de Mar del Plata, 29/1/18 El jueves empiezan a multar con las cámaras del COM: el municipio ya instala cartelera

A partir de febrero de 2018, el Ente de Vialidad y Alumbrado Público (EMVIAL), en conjunto con el Centro de Operaciones y Monitoreo (COM) dispuso el funcionamiento de cámaras de fotomultas y su correspondiente cartelera preventiva, con el fin de que la medida contribuya a disminuir los accidentes viales.

El Ente de Vialidad y Alumbrado Público (EMVIAL), en conjunto con el Centro de Operaciones y Monitoreo (COM), colocó cartelera indicando la prohibición del giro a la izquierda en avenida Patricio Peralta Ramos y General Roca, en el marco de las acciones que el Municipio está realizando para detectar infracciones de tránsito a través de las cámaras del COM.

El titular del EMVIAL, Pablo Simone aseguró: “dada la celeridad que tenía la construcción y colocación de esta cartelera, se le solicitó la instalación al Ente. Son 12 carteles en distintas zonas de la ciudad. Estamos contentos por el trabajo en equipo que estamos desarrollando para llevar adelante estas acciones”.

Por su parte, Sergio Andueza del COM, manifestó: “desde el Centro de Monitoreo ponemos a disposición toda la infraestructura que actualmente tenemos funcionando. Ya hubo pruebas pilotos en conjunto con la Subsecretaría de Transporte y Tránsito para visualizar distintos tipos de infracciones en las zonas establecidas. Con esta cartelera, la gente ya sabe que en esta zona estas cámaras serán observadas por inspectores de tránsito y que, si no se cumplen las normas de tránsito, serán sancionados”.

Las cámaras que formarán parte de este sistema estarán debidamente señalizadas por cartelera que instalará personal de Ingeniería de Tránsito del EMVIAL en los corredores San Juan: de Colón a 9 de Julio; Rivadavia: de Buenos Aires a 20 de Septiembre, Güemes: de Gascón a Rodríguez Peña; 12 de Octubre: de Av. de los Trabajadores a Padre Dutto y Constitución: de Félix U. Camet a Ruta 2.

En total, se instalarán doce carteles en: San Juan en su intersección con Colón y Luro, Rivadavia y Buenos Aires, Güemes y Gascón, 12 de Octubre y Av. de los Trabajadores, como también en Constitución en su intersección con Félix U. Camet, Tejedor y Ruta 2 (dos de cada una de las mencionadas esquinas), además de la mencionada en Roca y la costa.

LAS MULTAS

Los montos de las multas –que entrarán en vigencia a partir del 1 de febrero- también podrán ser confeccionadas desde el (COM) con un inspector de Tránsito mediante, fueron dadas a conocer por la Subsecretaría de Transporte y Tránsito. Las faltas graves ascienden a \$ 8.174, mientras que las leves, son actualmente de \$1.484. Como siempre, habrá una quita del 50% por pago voluntario. Dentro de las faltas graves se encuadran el pasar semáforos en rojo, girar a la izquierda en avenidas, hablar por teléfono al conducir, estacionar en una ochava, estacionar en doble fila, falta de VTV o tener la misma vencida, falta de seguro o falta de licencia. En estos casos, la multa es de \$ 8.034 más la tasa de actuación contravencional que asciende a \$ 144. Si el infractor decide abonar en forma voluntaria, la tasa se mantiene y el valor de la multa se reduce a \$ 4.017. Dentro de las faltas leves, figuran la falta de tarjeta de estacionamiento medido, estacionar en espacios de Carga y Descarga o en lugares prohibidos. La tasa de actuación es la misma que en las faltas graves y la multa asciende a \$1.340. En el caso de pagos voluntarios, la multa se reduce a \$670.

ALCOHOLEMIA

En tanto, negarse a realizar un control de alcoholemia tiene un monto fijo de \$ 6.500 más la tasa de actuación contravencional, que siempre es de \$ 144. En los casos de alcoholemias positivas punitivas (más de 0,50 g/l en sangre) el valor es de \$ 6.000, pero se va incrementando a medida que la medición es mayor y también si el conductor es reincidente.

Mediante la actuación de los inspectores de la Subsecretaría de Tránsito se establecerá una forma de constatar infracciones que permitan disuadir la violación a la Ley 13.927. Para poder llegar a esta medida se han realizado todos los informes técnicos pertinentes, como también se les ha solicitado la opinión a los jueces de faltas municipales para que le dieran viabilidad al sistema.

Una vez que se libre el acta de infracción, los conductores serán notificados en su domicilio a través de una notificación de la División de Notificaciones de la Municipalidad. Se les enviará un acta y el fotograma del momento que ocurrió la infracción. También habrá un registro en el COM que constatará que existe coherencia entre lo notificado con los registros. Esto le dará al Juzgado de Faltas la certeza de que se cometió una violación a las leyes de tránsito.



<http://www.lacapitalmdp.com/el-jueves-empiezan-a-multar-con-las-cameras-del-com-el-municipio-ya-instala-cartelera/>

Clarín, 24/1/18

Los 5 autos más baratos que vienen equipados con control de estabilidad

Se trata de un sistema de seguridad clave que puede corregir la trayectoria del vehículo. Antes venía en autos de lujo, hoy está presente en modelos populares. El 1° de enero de 2018 debería entrar en vigor la obligatoriedad del control electrónico de estabilidad para los autos nuevos que lleguen a nuestro mercado a partir de esa fecha. Sin embargo, y aunque no haya confirmación oficial aún, es un hecho que la medida será postergada.

Los fabricantes y el Gobierno se pusieron de acuerdo para retrasar la instalación de este sistema de seguridad que tiene la capacidad de corregir la marcha del vehículo en caso de pérdida de trayectoria y que es obligatorio en países de la Unión Europea y Estados Unidos, entre otros.

Según las explicaciones de la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** de varios fabricantes, la postergación se da por querer igualar la implementación de este y otros sistemas con el calendario de Brasil, principal socio argentino en materia automotriz. De este modo, la obligatoriedad sería recién a partir de 2020. El control de estabilidad o ESP, por sus siglas en inglés, se activa en forma automática al momento de realizar una maniobra imprevista y trabaja frenando individualmente cada rueda y hasta quitando fuerza del motor para ayudar a corregir la trayectoria. Hace unos años, este elemento sólo estaba disponible en vehículos de marcas de lujo o en los modelos de alta gama de marcas generalistas. Sin embargo, son cada vez más los vehículos populares que incluyen este dispositivo en su equipamiento de seguridad aunque no sea obligatorio.

En esta lista van los cinco autos más baratos del mercado argentino que cuentan con control electrónico de estabilidad.

1 Ford Ka SEL (\$316.000) El auto chico de la marca del óvalo es la opción más económica para contar con ESP. Sin embargo, no está disponible en toda la gama. De hecho, solo lo ofrece la versión más equipada (SEL). En las otras dos opciones de la gama (S y SE) no se puede comprar ni como opcional.

En materia de seguridad, esta versión también cuenta con asistente de arranque en pendiente, que mantiene el vehículo frenado unos segundos para darle tiempo al conductor a dejar de pisar el pedal del freno y pasar al embrague para reiniciar la marcha en una subida. Lo mismo sucede con el Ka+, la variante con carrocería tri cuerpo o de cuatro puertas: sólo la versión full viene con ESP y cuesta 320.300 pesos.

2. Ford Fiesta S(\$329.800) La marca del óvalo acaba de renovar su segundo modelo más económico y ha decidido que desde ahora todas las versiones vengan equipadas con ESP. Es decir que desde el Fiesta S hasta el Fiesta Titanium Powershift (\$422.700), toda la oferta de este vehículo incluye control de estabilidad. Al igual que en el Ka, el asistente de arranque en pendiente forma parte de la dotación de serie. Para más elementos de seguridad, hay que ir a las versiones full (Titanium), que suman air-bags laterales delanteros, de cortina y hasta uno de rodillas para el conductor.

3. VWPolo 1.6 Trendline (\$330.106) El compacto de la marca alemana acaba de comenzar a comercializarse en nuestro mercado. Es un auto moderno, muy similar al que se vende en Europa, y en todas sus versiones se incluye el control de estabilidad.

Además, agrega a su dotación de seguridad el asistente de arranque en pendiente y dos bolsas de aire laterales delanteras. El nuevo Polo lleva un motor naftero de 1.6 litros y 110 caballos de fuerza, con caja manual o automática, según la versión.

4. Fiat Argo 1.8 Precisión (\$339.900) El modelo compacto de la marca italiana ofrece en su gama dos motores, un 1.3 de 99 caballos y un 1.8 de 130 caballos. Con el propulsor más potente se incluye el ESP desde la versión más económica (Precisión).

Este nivel de equipamiento en el Argo también incluye el asistente de arranque en pendiente, monitoreo de presión de neumáticos y, como opcional, se le pueden agregar otros dos air-bags laterales delanteros.

Para acceder a este opcional hay que adquirir el Pack Premium, que cuesta \$30.000 y también agrega tapizado de cuero y apertura y encendido sin llave, entre otros.

5. Peugeot 301.6 Aliare (\$353.900) El sedán de la marca francesa es el último de esta lista que incluye el control de estabilidad como uno de sus elementos de serie en materia de seguridad. Llega importado de España y cuenta con un motor naftero de 1.6 litros y 115 caballos de fuerza. También se ofrece en otra variante con mecánica diésel, de idéntica cilindrada y 95 caballos (\$374.200). Adicionalmente el 301 está equipado con cuatro airbags: además de las obligatorias bolsas de aire para el conductor y el pasajero, agrega dos laterales delanteras que protegen la cabeza y el tórax en las plazas frontales.

Ford Ka. Es la oferta más económica, aunque este dispositivo sólo está disponible en la variante SEL, la más equipada de la de gama.

Ford Fiesta. Control de estabilidad disponible en toda la gama.

VW Polo. El hatchback que ya se ofrece por preventa trae ESP de serie.

Fiat Argo. Sólo las versiones con motor 1.8 cuentan con ESP.

Peugeot 301. Es la opción más costosa, pero tiene ESP en toda la gama.

https://www.clarin.com/autos-baratos-vienen-equipados-control-estabilidad_0_ryyvqKWfz.html

Clarín SOCIEDAD

© 2016/01/18 17:17 | Clarín.com | Sociedad

Seguridad vial

Para conducir cuatriciclos habrá que tener una licencia específica

Lo determina un decreto reciente que modificó la ley de Tránsito. Falta que sea reglamentado.



Sector marplatense entre Northbeach y Villardos donde ayer fabricó un menor por choque cuatriciclo. Foto: Andrés Della

Clarín 23/1/18

MODIFICACIÓN A LA LEY DE TRÁNSITO Habrá un registro especial para manejarlos

Marcelo Maller

El 11 de enero se modificó la Ley de **Tránsito** 24.449. Allí los cuatriciclos son reconocidos como “vehículos” y para conducirlos habrá que sacar un registro específico.

Sin embargo desde la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** (ANSV), explicaron que “esas modificaciones no están reglamentadas por eso recién el verano próximo podrá ponerse en práctica”. ¿Cómo será el procedimiento? Habrá que aprobar un curso y las exigencias para obtener la licencia harán hincapié en las complejidades propias de este tipo de vehículo, tanto para doblar, como para subir terrenos empinados.

Y lo podrán conseguir quienes tengan 18 años o de 17, pero emancipados. Tendrán que sacar una Licencia acorde al modelo. Vale tener en cuenta que la Ley de **Tránsito** es de adhesión, esto significa que cada provincia o municipio. Otro punto que exigirá el nuevo reglamento es que su o sus ocupantes lleven cascos homologados con viseras, o anteojos, y no podrán circular atados a otros vehículos o enfilados tras otros autos. Y el cuatri deberá tener seguro obligatorio.

https://www.clarin.com/sociedad/conducir-cuatriciclos-tener-licencia_0_H1au5qXrM.htmls

Clarín, 21/1/18

Una cámara pedida por los vecinos de Monte Castro es la que más multas registra

Karina Niebla

Está en Irigoyen 1761 y, en 6 meses, detectó 59.958 faltas. La mayoría, por exceder la velocidad: 40 km/h. Permite salir a Provincia y la “toman” como si fuera avenida.

En la esquina de Irigoyen y Baigorria está el punto tripartito que separa Villa Real de Versalles y Monte Castro, en el oeste de la Ciudad de Buenos Aires. Y, también, una virtual pista de carreras: allí los autos pasan casi tan rápido como en la avenida que se toma unas cuadras más adelante, la General Paz.

Por eso, los vecinos pidieron una cámara de **fotomultas** y, a medio año de su instalación, ya es la que más infracciones registró en toda la Ciudad: 59.958.

La cámara fue colocada en julio del año pasado en Irigoyen 1761, en Monte Castro, luego de uno de los talleres colaborativos de movilidad organizados por la Secretaría de Transporte de la Ciudad. Allí, los vecinos contaron lo que luego se comprobó con las **fotomultas**: que el **exceso de velocidad** en ese punto, donde la máxima permitida es 40 km/h, es más frecuente que en la Lugones, Libertador o la Costanera (ver El top ten...).

El lugar parece tranquilo. Se trata de una zona de casas bajas y apenas algunas torres, secuencia de viviendas interrumpida por un negocio aquí y otro allá. Pero su cercanía con los límites de la Ciudad y el rápido acceso que tiene a la Provincia de Buenos Aires la convierten en un área problemática para el **tránsito**.

“Ya es una costumbre andar rápido acá. Por más que ésta sea una calle, la gente la toma como una avenida”, reconoce Néstor Piccollo, chofer de una remisería ubicada a dos cuadras de la cámara. Hugo Estigarribia, a cargo de un local de empanadas sobre Irigoyen al 1600, celebra la medida: “La cámara está bien puesta.

Acá los autos pasan como si fueran aviones”.Coincide con ellos Mirtha, que prefiere no dar su apellido, quien trabaja en el barrio y todos los días se toma el colectivo a metros de la cámara: “Cuando vengo caminando por Marcos Sastre, tengo que esperar un montón para cruzar Irigoyen”. Es que en ese cruce no pusieron semáforo.

Sí hay uno tres cuadras antes, en Arregui, y el siguiente está recién medio kilómetro después, a la altura de Nogoyá. Como muestra extrema de lo que cuentan vale el trágico choque ocurrido en septiembre de 2016, justamente a pocas cuadras del lugar donde se instaló la cámara. Un camión que iba por Irigoyen embistió a un Volkswagen Bora que pasaba el semáforo de Tinogasta. En el auto viajaban un policía y su hijo de 17 años, que volvían de la cancha de Racing, y que murieron como consecuencia del choque.

© 20/01/2018 - 20:03 | Clarin.com | Ciudad

En Monte Castro

Una cámara pedida por los vecinos es la que más multas registra en Capital

Está en Irigoyen 1761 y, en sala mesita, detectó 89 088 faltas. La calle permite salir a Provincia, la toman como avenida y exceden los 40 km/h de velocidad máxima



El lugar: Irigoyen, entre Rocamora y Vicente Saavedra, y entre la cámara de record en la Ciudad. Y pasando de la

Karina Nibbia
13

120 comentarios

Control de tránsito
Ciudad de Buenos Aires
Inseguridad vial

En la esquina de Irigoyen y Saiguería está el punto tripartista que separa Villa Real de Versalles y Monte Castro, en el este de la Ciudad. Y también, una virtual plaza de carros: allí los autos pasan casi tan rápido como en la avenida que se toma unas cuadras más adelante, la General Paz. Por eso, los vecinos pidieron una cámara de fotomultas y, a medio año de su instalación, ya es la que más infracciones registró en toda la Ciudad: 89.088.

las 10 cámaras de fotomultas que más multan



Mira también
[El top ten de las cámaras multadoras](#)

La cámara se colocó en julio del año pasado en Irigoyen 1761, en Monte Castro, luego de uno de los talleres colaborativos de movilidad organizados por la Secretaría de Transporte de la Ciudad. Allí, los vecinos contaron lo que luego se comprobó con las fotomultas: que el exceso de velocidad es en ese punto, donde la máxima permitida es 40 km/h, más frecuente que en la Lugencia, Libertador o la Costanera.

Mira también
[Aumentó el valor de las multas y ya cuentan casi el doble que hace dos años](#)

El camionero iba alcoholizado y a alta velocidad y había pasado con luz roja. El **exceso de velocidad** ocupa el primer puesto dentro del ranking de faltas más comunes entre los conductores que transitan por la Ciudad de Buenos Aires, de acuerdo a un informe de la Secretaría de Transporte porteña realizado con datos registrados entre el 1° de enero y el 22 de diciembre pasado.

Esa infracción supera de lejos a las **multas** realizadas por **mal estacionamiento**, por usar el celular mientras se maneja o por pasar un semáforo en rojo. El año pasado, sobrepasar la máxima permitida representó la mitad de todas las faltas: se labraron 1,8 millón de actas, el 70% de ellas en autopistas. En Villa Real, para atacar el problema, se tomaron diferentes medidas.

Una fue la cámara de **fotomultas**. La otra, el proyecto de la denominada “Zona 30” para reducir la máxima de circulación a 30 kilómetros en doce calles y a 20 en los ingresos, además de reductores de velocidad, ciclovías y maceteros. Las obras arrancaron en septiembre pero por ahora están frenadas por un amparo de los vecinos, que dicen que el plan no soluciona el problema y amenaza la identidad del barrio.

“No queremos canteros porque reducen el ancho de la calzada y el autobomba no puede pasar. Hay otras formas de reducir la velocidad”, sostiene Inés Rivoir, que vive en Villa Real y firmó el recurso en representación de sus vecinos.

Al **exceso de velocidad** como motivo de infracción le sigue en frecuencia el **mal estacionamiento**: representa un 33,7% de las **multas**, con 1,2 millón de actas labradas. El ranking continúa con las faltas por ingreso indebido al Microcentro Peatonal, en una proporción mucho menor al de las anteriores, 6,8%. Al uso del celular mientras se maneja corresponden el 2,5% de las infracciones. Por último, están el paso con semáforo en rojo, que equivale a 2,3%, y el giro en lugares prohibidos, que representa el 0,63%.

De acuerdo al mismo informe oficial, durante 2017 las multas de tránsito crecieron un 22% en comparación con el mismo período del año previo. Esto, resaltan desde la Secretaría de Transporte de la Ciudad, se debe a la ampliación de la zona de cobertura y a la duplicación de puestos de control integrales y de alcoholemia. “La cámara está bien puesta. Acá, los autos pasan como si fueran aviones”, cuentan.

www.clarin.com/ciudades/camara-pedida-vecinos-multas-registra-capital_0_ryb0tB6EG.html

Clarín, 20/1/18

ESTADÍSTICAS OFICIALES Y COSTOS.

El top ten de las “multadoras”, entre calles y avenidas

Son 409.416 las infracciones que detectaron las diez cámaras de **fotomultas** que más actividad tuvieron el año pasado en Capital.

Se ubican en los barrios de Palermo, Belgrano, Núñez, Saavedra, Villa Ortúzar, Monte Castro y Villa Riachuelo. Los datos, difundidos por la Secretaría de Transporte de la Ciudad, fueron registrados en calles y avenidas porteñas entre el 1º de enero y el 22 de diciembre del año pasado. En todos los casos, la mayoría de las faltas fueron por **exceso de velocidad**.

A la de la cuadra de Irigoyen al 1700, en Monte Castro (ver Una cámara...), le siguió en el ranking de infracciones la cámara ubicada en Avenida Roca 5880, Villa Riachuelo, a metros de la estación General Savio del Premetro.

Por su cercanía con la General Paz, muchos autos pasan por allí como si fuera una autopista. Eso se tradujo en 57.880 **multas** por **exceso de velocidad** en el último año. Le siguen tres puntos por la zona de Costanera Norte: la Av. Lugones en su kilómetro 4,9 (56.926 **multas**), Libertador 5275 en sentido a provincia (48.049) y nuevamente Lugones a la altura del kilómetro 7,6 (45.942).

La poca cantidad de calles que cortan estas avenidas (o el escaso **tránsito** en las que sí lo hacen) es ambiente propicio para que muchos terminen pasándose de la máxima permitida.

En quinto lugar está la cámara de Galván 3640, en Saavedra. Detectó 44.250 infracciones desde que fue instalada en julio del año pasado. Según vecinos, es fácil excederse sin querer: antes de llegar a este punto los carteles indican que la máxima permitida es de 60 kilómetros y, a los pocos metros, baja a 40.

Detrás del Hipódromo de Palermo, la cámara instalada en el cruce de Dorrego y Figueroa Alcorta sumó 30.678 infracciones registradas en el último año. Le sigue de cerca la avenida Lugones, ahora en su kilómetro 9,8, con 30.1554 **fotomultas**. Y luego, con unas 10.000 **multas** menos, la avenida Rafael Obligado 4845. Cierra el top ten la cuadra de Elcano entre Girardot e Iturri. C

on el Cementerio Alemán ubicado a un lado, muchos se confían y terminan excediendo la máxima permitida, lo que pasó al menos unas 14.684 veces desde abril, cuando se instaló la cámara.

En cuanto a los valores de las sanciones, superar la **velocidad máxima** permitida en hasta 20 km/h en calles o avenidas o en hasta 40 km/h se castiga con multa de \$ 1.672,50. Si se va más rápido que esos topes, la sanción trepa hasta \$ 2.787,50. Pero si se circula a más de 140 km/h, se pueden recibir entre \$ 4.460 y \$44.600.

© 20/01/2018 - 19:31 | Clarín.com | Ciudades

En Capital

El top ten de las cámaras multadoras

Español en Monte Castro, Palermo, Belgrano, Núñez, Saavedra, Villa Ortúzar y Villa Riachuelo. Más.



Monte Castro: La cámara que más multas hace en la Ciudad esta año, en Irigoyen al 1700. / Luciano Trabasso

Son 409.416 las infracciones que detectaron las diez cámaras de fotomultas que más actividad tuvieron el año pasado. Se ubican en Palermo, Belgrano, Núñez, Saavedra, Villa Ortúzar, Monte Castro y Villa Riachuelo. Los datos, difundidos por la Secretaría de Transporte de la Ciudad, fueron registrados en calles y avenidas porteñas entre el 1º de enero y el 22 de diciembre del año pasado. En todos los casos, la mayoría de las faltas fueron por exceso de velocidad.

Mira también
Aumentó el valor de las multas y ya cuestan casi el doble que hace dos años

A la cuadra de Irigoyen al 1700, en Monte Castro, le siguió en el ranking de infracciones la cámara ubicada en Av. Roca 5880, Villa Riachuelo, a metros de la estación General Savio del Premetro. Por su cercanía con la General Paz, muchos autos pasan por allí como si fuera una autopista. Eso se tradujo en 57.880 multas por exceso de velocidad en el último año.

Mira también
Las multas en Provincia aumentaron por encima de la inflación

Le siguen tres puntos por la zona de Costanera Norte: la Av. Lugones en su kilómetro 4,9 (56.926 multas), Libertador 5275 en sentido a provincia (48.049) y nuevamente Lugones a la altura del kilómetro 7,6 (45.942). Le por su cercanía con la General Paz, muchos autos pasan por allí como si fuera una autopista. Eso se tradujo en 57.880 multas por exceso de velocidad en el último año.

Mira también
Peligro al volante: 4 de cada 10 jóvenes dicen que si toman "papas", pueden manejar

En quinto lugar está la cámara de Galván 3640, en Saavedra. Detectó 44.250 infracciones desde que fue instalada en julio del año pasado. Según vecinos, es fácil excederse sin querer: antes de llegar a este punto los carteles indican que la máxima permitida es de 60 kilómetros y, a los pocos metros, baja a 40.

https://www.clarin.com/ciudades/top-ten-cameras-multadoras_0_SJc9vBa4z.html

La Nación, 20/1/18 Celulares mortales

La tecnología revoluciona nuestras vidas, a veces de manera extrema. En realidad, es el uso que hacemos de las nuevas posibilidades el que las vuelve positivas y beneficiosas o ciertamente perniciosas.

Uno de los mejores ejemplos es el de los teléfonos celulares, verdaderas prolongaciones del cuerpo humano que parecen haber crecido en casi todos nosotros como lo hace una uña en un dedo y sin los cuales muchos ya no pueden vivir sin acusar severos síntomas de nomofobia (del inglés, no mobilephone fobia).

Muchas voces se alzan en advertencia sobre esta adictiva dependencia, desde la del papa Francisco, que recientemente criticó el uso de celulares en las misas, pasando por bancos que premian a sus clientes con postres o bebidas en los restaurantes cuando son capaces de prescindir de sus teléfonos móviles.

La Asociación Luchemos por la Vida midió nuevamente en un estudio el porcentaje de conductores que utilizan tan temeraria como peligrosamente estos dispositivos. Basta con mirar en el interior de muchos autos en movimiento o detenidos en un semáforo para confirmar que, incluso, podría superar ese 13,3% de la medición de la que da cuenta esta activa organización, reportando que se ha triplicado mortalmente la cifra en los últimos diez años.

Traducido, este porcentaje nos habla de unos 186.000 conductores usando celular simultánea y constantemente, en expresa contravención a la ley, entre los aproximadamente 1.400.000 vehículos que circulan a diario por la ciudad de Buenos Aires.

Ni que hablar de aquellos que también los utilizan en caminos, **rutas** o autopistas. La disminución de la capacidad de manejo con un celular en la mano estando al volante se asimila al estar alcoholizado en tanto produce una letal desatención y ralentización de la reacción.

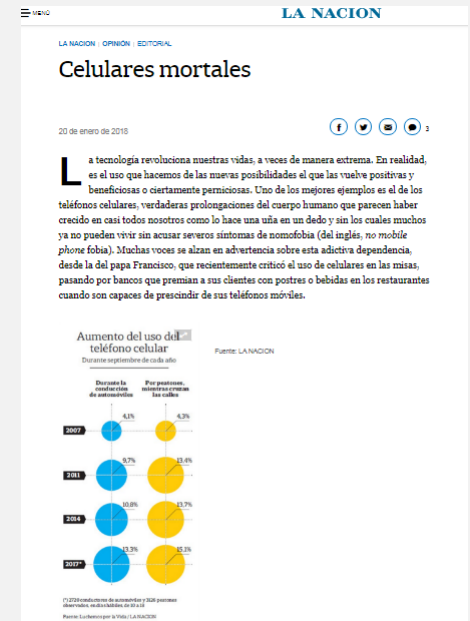
El riesgo de chocar y sufrir lesiones se incrementa cuatro veces, y esta infracción es una de las más frecuentes en la ciudad, superando incluso la violación del semáforo en rojo o el no uso del cinturón de seguridad, con una multa de unos \$1115 por hablar por teléfono y del doble por envío de mensajes de texto.

Sin embargo, los conductores no dejan de emplearlo a pesar de las **multas** y del riesgo que implican", afirman desde el Centro de Experimentación y **Seguridad Vial** (Cesvi).

Muchos peatones comparten este desgraciado hábito con conductores, circulando con total desaprensión por calles y avenidas, absortos en sus pantallas sin siquiera levantar la mirada. Mientras en 2007 solo un 4% usaba el celular al cruzar una calle, la cifra trepó al 15% en 2017: casi se triplicó el riesgo. Es necesario reforzar las campañas de concientización. Los controles deberían acentuarse y el actual descuento de cinco puntos del sistema de scoring de licencias tendría que elevarse, pues está visto que somos hijos del rigor. La Justicia debería dejar de mostrar dispares criterios sobre quienes matan o hieren al volante.

En 2016, el Congreso sancionó una ley que agravó los delitos viales, pero resta aún mucho por hacer. La decisión individual de utilizar un celular al volante no puede calificarse livianamente como solo suicida.

Quienes eventualmente lo acompañan en el vehículo y todos aquellos que en calles o **rutas** pasan a quedar a merced de cualquier mala maniobra de quien conduce, confirman que se trata más bien de un asesino en potencia. El celular al volante mata.



<https://www.lanacion.com.ar/2102258-celulares-mortales>

Advierten que la mayoría de las sillas para el auto no son seguras para los chicos

Es la conclusión de los tests de choque con los modelos que se venden en Latinoamérica. La mitad tuvo la peor calificación. Afirman que en el país no hay controles de la venta ni del uso.



En la góndola. Es importante consultar si la silla es compatible con el auto en el que se instalará. Lucía Merlo



Marcelo Maller



(38) comentarios

Seguridad vial

De acuerdo a datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la falta de uso o uso incorrecto de elementos de seguridad en un vehículo alcanza a 7 de cada 10 menores. Por si esos números no fueran alarmantes por sí solos, un nuevo estudio realizado en la región por la Global NCAP, aportó otra estadística escalofriante: la mayoría de las butacas comercializadas en Latinoamérica comprometen “la seguridad de los niños”. Cuatro de esas marcas se venden en nuestro país y dos de ellas fueron clasificadas con la nota más baja del test.

Una por una, las opciones de butacas infantiles



GRUPO 0
(0 a 6 meses)

Clarín, 19/01/18

Vialidad . Un elemento de prevención clave.

Advierten que la mayoría de las sillas infantiles para el auto no son seguras

Marcelo Maller

Surge de un estudio regional que incluyó marcas que se usan en Argentina. Expertos dicen que en el país faltan controles. Ayer el Gobierno decretó que deben usarse hasta los 10 años.

De acuerdo a datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la falta de uso o uso incorrecto de elementos de seguridad en un vehículo alcanza a 7 de cada 10 menores. Por si esos números no fueran alarmantes por sí solos, un nuevo estudio realizado en la región por la Global NCAP, aportó otra estadística escalofriante: la mayoría de las butacas comercializadas en Latinoamérica comprometen “la seguridad de los niños”.

Cuatro de esas marcas se venden en nuestro país y dos de ellas fueron clasificadas con la nota más baja del test. De los 14 testeos realizados en un laboratorio alemán, siete recibieron sólo una estrella como calificación siendo 5 el máximo. Otras cuatro sillas consiguieron 2, mientras que el resto logró 3. Todos estos resultados son públicos y se pueden ver en la página de Programa de Evaluación de Sistemas de retenciones Infantiles (www.pesri.org), con un detalle de cómo respondieron ante distintos tipos de impacto.

Alejandro Furas, secretario general de Latin NCAP estuvo presente en los tests y habló con Clarín. “El requisito principal para hacer las pruebas es que al menos cada silla tenga aprobada una norma internacional”, explicó.

Y agregó que “esta es una muestra destinada a los consumidores, para que vean cuáles son las mejores y las no tan buenas. Aquí se evalúa cómo se instala, qué tan claras son las indicaciones para que el aparato sea bien instalado y las muestras de impacto”.

Una de las marcas que se comercializan en el país y fue calificada con 3 estrellas, por ejemplo, tuvo el siguiente nivel de desempeño en cada uno de los tests: impacto frontal 30%, impacto lateral 54% y seguridad total de impactos: 42%. Mientras que otros de una sola estrella tuvieron estos resultados, respectivamente: 0%, 40% y 0% y el restante 16%, 28% y 16%.

“Lo ideal es que tengan entre 4 y 5 estrellas”, le comentó a este diario Pablo Azorín, jefe de seguridad Vial de FIA Región IV cuando fue consultado sobre el nivel que deben tener para que un bebé/niño/adolescente esté seguro. Ninguna lo logró. Luego agregó: “Todos los modelos testeados están homologados. Se los llevó al límite, se hicieron las pruebas a 50 km/h con impactos frontales y laterales.

Y los resultados son preocupantes”, dijo Azorín. La entidad que integra llegó a la conclusión principal de que “los resultados generales se asemejan a los de los años anteriores y confirman que la mayoría de las butacas multigrupo comercializadas en Latinoamérica comprometen la seguridad de los niños.

Ninguno de los productos probados este año supera a los productos que obtuvieron buenos puntajes en años anteriores". ¿Quiénes deben usar la sillita? En la Ciudad de Buenos Ciudad la ley N° 5.294 obliga a que todo menor de 12 años y de 1,50 metros de estatura deberá viajar en la parte trasera del vehículo y con el sistema de retención acorde a su edad y estatura.

Mendoza la incluyó en su nueva ley de **tránsito**. Los menores de 0 a 4 años deberán viajar en un dispositivo de seguridad especial y desde los 5 años, los chicos tendrán que usar el cinturón de seguridad en la parte trasera del vehículo.

Ayer, el gobierno nacional reglamentó un artículo de la Ley de **Tránsito**: a partir de ahora los menores de 10 años de todo el país deberán viajar en el asiento trasero siempre con una sillita de seguridad. Uno de los grandes problemas es el control sobre los sistemas de retención. Otro, el control sobre el uso de la misma.

"En Argentina no hay ningún laboratorio de ensayo de sillitas", dice Fabián Pons, director de OVILAM. "Aquí hay mucho blabla. Pero en realidad la buena colocación de las sillitas y su homologación está entre las últimas prioridades de la **seguridad vial** en el país y en Buenos Aires en particular", agregó.

"En la Argentina no hay un control estricto de las normas de las sillitas", suma Furas. Azorín, a su vez, opinó que "cuanto más genérica sea la silla, más insegura será.

Más segura es cuando es específica, por ejemplo cuando uno habla de la de 0 a 13 kilos". A partir del 1° de enero es obligatorio que todos los autos 0km tengan los anclajes isofix o latch para butacas infantiles, ya que de esa manera se sujetarán con ganchos que las unirán a la estructura del coche mediante un encastre, similar a la hebilla de los cinturones de seguridad, para luego ser inmovilizada por el cinturón de seguridad del vehículo.

Desde CESVI Argentina alertaron a los compradores de los elementos de seguridad para los niños: "Al no

existir una exigencia de homologación, hacen de Argentina el lugar ideal para la comercialización de estas sillitas que no son aceptadas por otros países". Y aconsejaron elegir "sólo modelos de butacas que hayan sido testeados y certificados en Europa o en los EE.UU". Una por una, las opciones de butacas infantiles.

UN MODELO PARA CADA EDAD

GRUPO 0 (0 a 6 meses) Moisés para auto Es la opción ideal para bebés menores de 3 meses, en particular cuando son chicos de bajo peso y contextura pequeña. Al igual que los "huevitos", algunos se desmontan del cochecito.

GRUPO 0+ (0 a 15 meses) "Huevoito" Además de usarse para viajar en auto, sirve para trasladar al bebé de forma cómoda y segura. El chico se ubica semiacostado, amarrado con un pequeño cinturón de seguridad.

GRUPO 2 (4 a 6 años) Elevador con respaldo Complementa el asiento para que el chico pueda usar el cinturón del auto.

GRUPO 3 (6 a 12 años) Asiento elevador o "booster" Igual que en el caso anterior, es necesario para evitar que el cinturón de seguridad (diseñado para un adulto) dañe al chico en caso de accidente.

Fuente FEDERACION INTERNACIONAL DE AUTOMOVILISMO Y RELEVAMIENTO DE MERCADO | (*) Los precios corresponden a los modelos que se venden separados de los coches de paseo. | PROGRAMA DE EVALUACIÓN DE SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL, RESULTADOS 2017.

https://www.clarin.com/sociedad/salud/adviertern-sillitas-auto-comprometen-seguridad-chicos_0_rJNcx_AEG.html

Diario Popular, 16/1/18

A LO LARGO DE 2017 EN TODO EL PAIS, SEGUN ESTUDIO PRIVADO

Hubo 20 muertos por día en siniestros viales

Unas 20 muertes en siniestros viales se registraron por día a lo largo del 2017, según informó en su relevamiento anual la Asociación Luchemos por la Vida, del que se desprende que la Provincia de Buenos Aires es el distrito más afectado. La cifra total de fallecidos es de 7.213, prácticamente la misma cantidad que durante 2016, cuando hubo en total 7.268. El resultado significa, además, que unas 600 personas perdieron la vida por mes durante el año pasado en todo el territorio argentino.

Según el registro de la entidad, confeccionado con datos obtenidos hasta el 11 de enero pasado, la provincia de Buenos Aires con 2172 Mecidos encabeza la lista de siniestros viales fatales en el país, seguida por Santa Fe (628), Córdoba (424), Tucumán (395), Misiones (354) y Santiago del Estero (344). Le siguen Entre Ríos (316), Mendoza (298), Salta (287), Corrientes (272), Jujuy (232), Chaco (206), San Juan (174), Formosa (135), Catamarca (128), Neuquén (125), San Luis (119), Chubut (109) y La Rioja (102).

Capital, con un índice bajo En tanto, la Ciudad de Buenos Aires registra apenas 98 episodios fatales, al igual que Río Negro y levemente por encima de Santa Cruz (94) y La Pampa, (87). Por su parte, Tierra del Fuego (16) es el distrito que, por lejos, contó con menor cantidad de tragedias viales.

Desde Luchemos precisaron que las cifras del estudio son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado.

A su vez, destacaron que "los números son los últimos disponibles (de origen policial, municipal, u otros)", aunque aclararon que la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del accidente, por lo que las mismas también fueron corregidas según índices internacionalmente aceptados, a fin de permitir una apreciación, estudio y comparación sería de la mortalidad en la accidentología vial argentina". Luchemos por la Vida informó que la cifra final fue de 7.213 fallecidos.

www.diariopopular.com.ar/general/hubo-20-muertos-dia-siniestros-viales-n337956s

POPULAR

PROVINCIA POLÍTICA POLICIALES DEPORTES ESPECTÁCULOS TECNO S

GENERAL · 16 de enero de 2018

Hubo 20 muertos por día en siniestros viales

COMPARTIR:     



Luchemos por la Vida informó que la cifra final fue de 7.213 fallecidos.

Es según informó en su relevamiento anual la Asociación Luchemos por la Vida, del que se desprende que la Provincia de Buenos Aires es el distrito más afectado.

Unas 20 muertes en siniestros viales se registraron por día a lo largo del 2017, según informó en su relevamiento anual la **Asociación Luchemos por la Vida**, del que se desprende que la Provincia de Buenos Aires es el distrito más afectado.

Clarín, 12/1/18

Murieron tres ciclistas en un mes y vuelven los reclamos de más control a los colectivos

Desde el 6 de diciembre hubo accidentes en Pompeya, San Telmo y Caballito, todos causados por el transporte público. Denuncian que los choferes violan la **velocidad máxima**.

Tres ciclistas murieron atropellados por colectivos en el último mes. El caso más reciente ocurrió anoche en Caballito. Minutos después de las 20, un colectivo de la línea 26 que iba por Del Barco Centenera atropelló y mató a una ciclista que transitaba por la ciclovía de Valle. Era Isabel Vera (46), la pareja de Sergio Dima, periodista de Clarín que falleció el 16 de julio de 2016. Ella había nacido en Chile pero hace años que vivía en la Argentina.

“El colectivo iba rápido, se nota porque dejó una marca de más de diez metros en el pavimento cuando clavó los frenos”, aseguró un vecino de la cuadra. Otro testigo contó a la televisión que minutos antes del accidente, el chofer había discutido con uno de los pasajeros.

Este caso trágico se suma al de Sofía Osswald, otra ciclista que murió la semana pasada tras ser atropellada por un colectivo en Perú entre Carlos Calvo y Estados Unidos, en San Telmo. Sus familiares y allegados piden a cualquier testigo que los contacte a los teléfonos 15-6595-8858 o 15-5667-7945, para aportar a la causa.

El primer caso había sido el de Franco Sánchez, que el 6 de diciembre iba a trabajar en bicicleta cuando fue arrollado por un colectivo en Cachi y Trafal, en Pompeya.

Cada día, se hacen 280.000 viajes en bicicleta en la Ciudad, según cálculos de la Secretaría de Transporte porteña. Esto representa un 3,5% del total de traslados, mientras que hace ocho años este índice llegaba a apenas 0,4%. A su vez, ya hay 200 kilómetros de ciclovías protegidas.

Sin embargo, todavía falta para que sea un sistema eficiente: la escasa señalización y la falta de mantenimiento en algunas calles dificultan el **tránsito** seguro.

A su vez, los ciclistas deben competir por el espacio con autos (mal) estacionados, contenedores de basura, ramas de podas ilegales, motos, camiones que descargan mercadería y hasta peatones que esperan que corte el semáforo parados sobre la ciclovía.

La mayoría de las ciclovías cuenta con un cordón separador del resto de los vehículos y está del lado izquierdo, donde está prohibido estacionar. Aún así, a muchos todavía les cuesta aceptar que los ciclistas son un actor más del **tránsito** en las calles, lo que se refleja en parte en la cantidad de autos estacionados sobre ciclovías.

Además, “en algunas zonas, los postes o separadores plásticos que marcan los límites de las ciclovías fueron arrasados por los colectivos y nunca se repusieron. Eso implica que los vehículos siguen avanzando igual sobre las bicisendas”, explica Hernán De Jorge, responsable del Área de **Seguridad Vial** de CESVI.

Al mismo tiempo, hay ciclistas que no cumplen con las normas de **tránsito**. “Quien anda en bicicleta es sumamente vulnerable, pero existe cierta impunidad de su lado. Ellos deben respetar las normas y no pasar ningún semáforo en rojo. Y siempre, sin excepción, usar casco -aclara DeJorge-. Según un estudio que hicimos hace tres años, sólo el 32% lo usaba. Por supuesto que esa no es una excusa para atropellarlos”. Los colectiveros juegan un rol importante en el problema.

Muchos exceden los límites de **velocidad máxima** y no suelen respetar las normas de **tránsito**.

“Pero también están bajo presión por el horario. Además, cuando doblan, no les resulta sencillo percibir vehículos más pequeños porque su carrocería mide unos 12 metros. No creo que tengan intenciones de atropellar a alguien, pero sí es necesaria mayor cautela”, dice De Jorge.

“Esto pasa porque no hay controles de velocidad: todos estos casos se dieron por que los colectivos iban excedidos. Lo atribuyo absolutamente a eso”, sostiene por su parte Ema Cibotti, presidenta de la Asociación Civil Trabajar Contra la Inseguridad y la Violencia Vial (ACCTIVAS).

En cambio, para Néstor Sebastián, presidente de la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU), este tipo de siniestros ocurre incluso cuando no se va tan rápido: “Esa carrocería mata a velocidades menores a las máximas. El cuerpo humano no está diseñado para soportar golpes de objetos con una masa como la de un auto o un colectivo.

Hay que trabajar en la concientización”. Para Sebastián, la prevención es clave. “Como sociedad ignoramos los riesgos en el **tránsito**, y nadie se puede prevenir de aquello que no conoce. Todos, independientemente de cómo nos traslademos, tenemos que ponernos en el lugar del otro”. Ema Cibotti apunta concretamente a los colectivos: “Son choferes profesionales, saben que cuando pasa un rodado de alto porte al lado de una bici hay un aire que envuelve al ciclista y lo desequilibra”.

www.clarin.com/ciudades/ultimo-mes-ciclistas-murieron-atropellados-colectivos_0_HyY7f1BNG.html

Clarín, 11/01/18

Las multas de tránsito en Provincia aumentaron por encima de la inflación

Desde este mes son un 35% más caras, un 20% más que el índice de precios proyectado por el Gobierno nacional.

Desde el primer día de este flamante 2018, cometer **infracciones de tránsito** cuesta más caro dentro del territorio gobernado por María Eugenia Vidal.

Los valores de las **multas** que rigen en toda la provincia de Buenos Aires subieron 35%, una cifra muy por encima de la inflación estimada para los próximos 12 meses, que el Gobierno Nacional proyectó en un 15%.

Aquellos conductores que no son muy respetuosos de las normas de **seguridad vial**, y suelen pisar de más el acelerador o no respetan los semáforos en rojo, ahora deberán ser más cuidadosos, al menos por una cuestión económica.

Es que de acuerdo a lo publicado en el Boletín Oficial, el valor de la Unidad Fija (UF) para el bimestre enero-febrero es de \$ 26,78, a diferencia de los \$ 19,76 que regían en el primer mes de 2017. Este valor se actualiza al ritmo del aumento del combustible, tomando como referencia el precio del litro de nafta de mayor octanaje informado por el Automóvil Club Argentino.

Así, según estos nuevos importes la sanción por **mal estacionamiento** -que es de 50 a 100 Unidades Fijas-, oscilará entre \$ 1.339 y \$ 2.678. Con esta lógica de aplicación, las **multas** variarán entre un mínimo de \$ 8.034 y un máximo de \$ 26.780 cuando, por ejemplo, se cruce un semáforo en rojo, se gire a la izquierda donde hay un semáforo que lo prohíbe, se circule de contramano o se conduzca sin las luces reglamentarias o sin patente.

Los importes se deducen de que todas estas infracciones son penadas con un valor de 300 a 1.000 UF. Los mismos montos se pagarán por conducir sin licencia, estando inhabilitado legalmente, o por tener un carné para otro tipo de vehículo al que se está manejando (por ejemplo, en el caso de manejar un camión o camioneta de carga con un registro para autos particulares).

A su vez, estos mismos importes rigen para una fuga o por negarse a suministrar la documentación frente a una autoridad solicitante, ante la falta de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), si se conduce alcoholizado o se tiene el auto con el caño de escape libre. En tanto, por exceder los límites de velocidad se paga de 150 a 1.000 UF, lo que equivale a una escala entre los \$ 4.017 y los \$ 26.780 de acuerdo al grado de la infracción cometida.

Las **multas** bajan a montos menores cuando se conduce con la licencia o cédula verde vencida y no siendo titular, o cuando se circula sin seguro. En esos casos, se deberá pagar de \$ 1.339 a \$ 2.786. Estos valores, así como el sistema de medición están fijados por la Ley Provincial de **Tránsito** 13.927, que agrupa tanto a los caminos provinciales y nacionales que recorren la provincia, así como las calles y avenidas de los 134 municipios que la componen.

Lo que difiere respecto al sistema porteño es que tanto el pago de las **multas** como el organismo que las recibe, varía de acuerdo a la ubicación en el que se haya cometido la infracción.

Si fue en **rutas** nacionales o provinciales, la jurisdicción es de la Provincia, pero si la falta sucedió en una calle o avenida común, el órgano de aplicación y cobro de la sanción es el Municipio.

Tránsito

Las multas en Provincia aumentaron por encima de la inflación

Desde este mes son un 35% más caras, 20 puntos por encima del índice de precios proyectado por el Gobierno nacional. Así, la sanción por exceso de velocidad se pagará entre \$ 4.017 y \$ 26.780.



Aumentan un 35% las multas de tránsito en la Provincia de Buenos Aires.



(45) comentarios

[Aumento de Tarifas](#)
[Provincia de Buenos Aires](#)

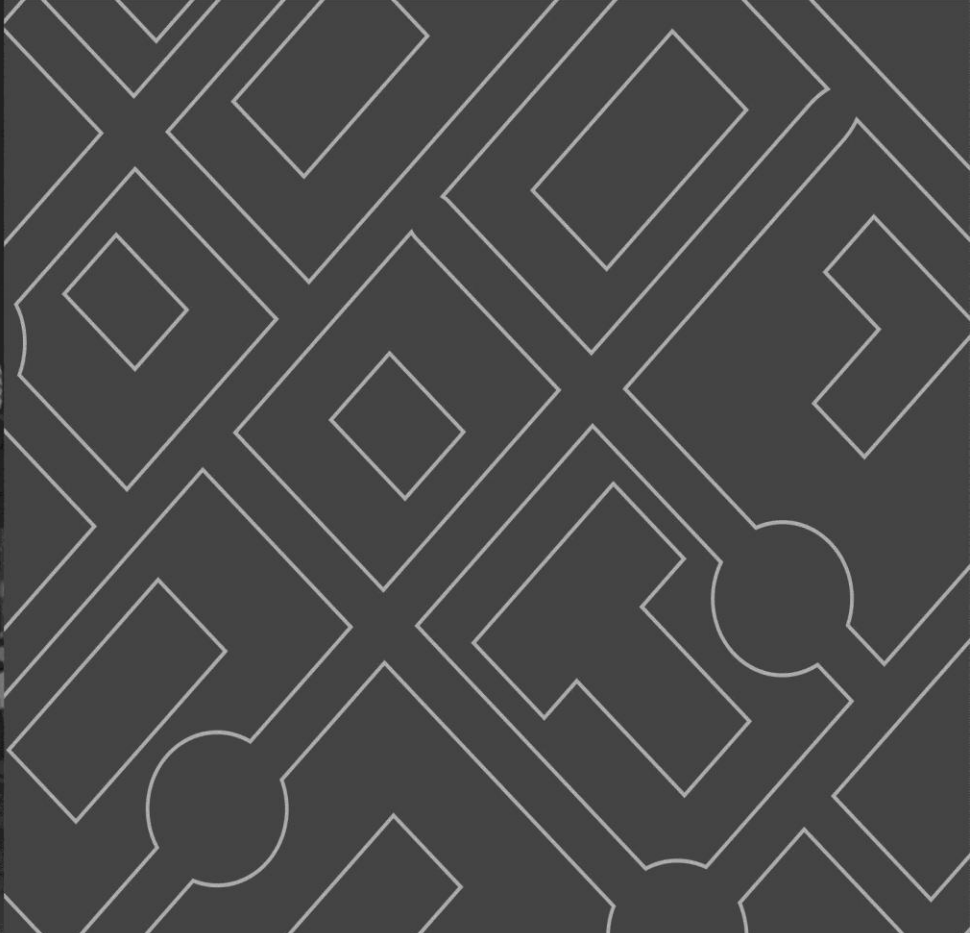
Desde el primer día de este flamante 2018, cometer infracciones de tránsito cuesta más caro dentro del territorio gobernado por María Eugenia Vidal. Los valores de las multas que rigen en toda la provincia de Buenos Aires subieron 35%, una cifra muy por encima de la inflación estimada para los próximos 12 meses, que según el Gobierno Nacional proyectó en un 15%.

Aquellos conductores incautos que no son muy respetuosos de las normas de seguridad vial ahora deberán ser más cuidadosos al menos por una cuestión económica. Es que, de acuerdo a lo publicado en el Boletín Oficial a principio de mes, el valor de la Unidad Fija (UF) para el bimestre enero-febrero es de \$ 26,78, a diferencia de los \$ 19,76 que regía en el primer mes de 2017. Este valor se va actualizando de acuerdo al aumento del combustible, tomando como referencia el costo del litro de nafta de mayor octanaje informado por la sede platense del Automóvil Club Argentino.

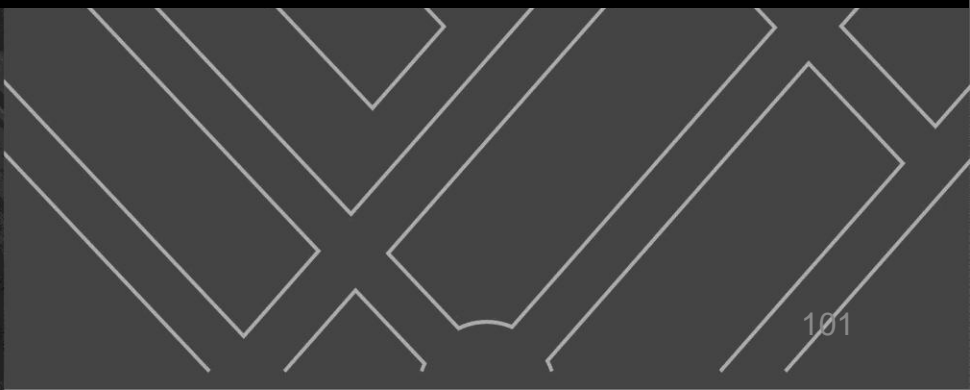
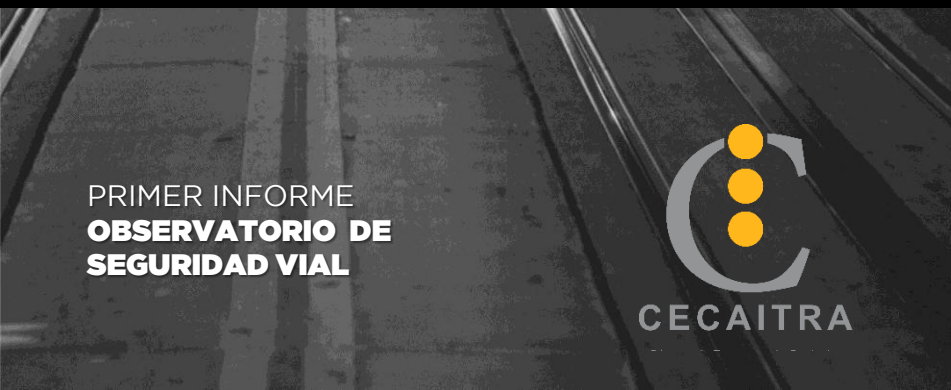
Así, según estos nuevos importes la sanción por mal estacionamiento -que es de 50 a 100 Unidades Fijas-, oscilará entre \$ 1.339 y \$ 2.678.

Con esta lógica de aplicación, las multas variarán entre un mínimo de \$ 8.034 y un máximo de \$ 26.780 cuando, por ejemplo, se cruce un semáforo en rojo, se gire a la izquierda

https://www.clarin.com/ciudades/multas-provincia-aumentan-35_0_BkPG6JNVf.html



LEGISLACIÓN/ FEB 2018



PRIMER INFORME
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



ÁMBITO NACIONAL

La observación y análisis respecto de la labor legislativa y las disposiciones del PEN (Poder Ejecutivo Nacional) por medio del BORA (Boletín Oficial de la República Argentina) permiten realizar algunas consideraciones generales sobre políticas públicas referidas a la cuestión vial y del transporte.

Es posible afirmar que más allá de las lógicas internas de cada distrito y cada nivel legislativo, que responden a patrones del campo político con relación a la presentación y sanción de proyectos de ley, convocatorias a diferentes actores vinculados a la problemática vial y las acciones propias del PEN, es interesante observar que proliferan iniciativas y debates respecto de ella y particularmente, de la accidentología vial como cuestión.

Más allá y junto a lo jurídico, ello es un saludable indicador al menos de la existencia de una preocupación y voluntad respecto de la importancia de trabajar sobre costumbres, hábitos y normas en la relacionadas a temática vial.

Desde la órbita del PEN, como es norma se observan disposiciones de la Dirección Nacional de Vialidad referidas a diferentes licitaciones en la red de rutas y autopistas del país, destacándose para su implementación el mecanismo estipulado en la Ley de Participación Público Privada.

También, se modificaron mediante BORA diversos usos de luces y paragolpes trasero en tractores y, por Decreto 27/2018 en su Capítulo VI, la modificatoria de una serie de cuestiones relacionadas a tránsito y seguridad vial, como la regulación referida al largo máximo establecido para circulación de vehículos de carga y la transferencia de competencias, objetivos y funciones a la Dirección Nacional de Vialidad del Órgano de Control de Concesiones Viales, el que hasta ahora funcionaba como órgano desconcentrado de la misma.

También, resulta de gran importancia la reglamentación de un artículo de la Ley Nacional de Tránsito -ley 24.449- que determina los dispositivos homologados de retención infantil en los vehículos para menores de diez años, como parte de decreto 32/2018 que reemplaza, actualiza y reglamenta varios artículos de la.

LEGISLATURA NACIONAL

En el ámbito legislativo, las iniciativas de la Cámara de Diputados tuvieron un eje importante en la problemática de los siniestros viales, así como en diversas cuestiones referidas al transporte de carga y centralmente, la seguridad del transporte automotor. Asistieron a la Comisión de Transportes familiares de víctimas de accidentes de tránsito y de la Asociación Civil Luchemos por la Vida. La Cámara de Senadores de la Nación tuvo una actividad un poco menor, y se abocó al estudio de proyectos relacionados a la seguridad vial.

LEGISLATURA CABA

Con respecto a la Legislatura de la CABA (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), las iniciativas parlamentarias tienen, como resulta lógico, un fuerte componente local relacionado a cuestiones puntuales como la necesidad de señalización vial en ciertos puntos de la ciudad o el paso de transporte público o de carga por determinadas calles o avenidas, y también algunas otras vinculadas a las ciclovías y las bicicletas y, por ejemplo, su propia definición o el sentido de su tránsito.

Se destacan gran cantidad de proyectos que proponen determinadas modificaciones a la ley de tránsito local -las relacionadas al estacionamiento medido, la señalización o a definiciones genéricas de la ley (como “carril” o “dársena de giro”)- y presentaciones de la Defensoría del Pueblo de la CABA, destacándose un proyecto de ley de “alcoholemia cero” para penar el resultado mayor a 0,2 gramos de alcohol en sangre en conductores de vehículos.

LEGISLATURA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Durante el año legislativo del 2017 se presentaron en las distintas comisiones relacionadas con la temática de transporte varios proyectos que este año buscarán el debate y la sanción. En esta ocasión presentaremos dos de ellos, de los diputados Mignaqui y Rossi.

Si fuma, no conduzca

El diputado del Frente Renovador Javier Mignaqui, presentó un proyecto de ley en noviembre de 2017, que busca penalizar con multas a quienes fumen mientras conduzcan.

En el proyecto que tiene como objetivo de mejorar la seguridad vial y proteger la salud pública, Mignaqui explica que “la primera causa de accidentes automovilísticos está relacionada con las distracciones y el cigarrillo implica perder momentáneamente la concentración, al igual que cuando se utiliza celular y para este tipo de infracciones se prevén multas”.

La propuesta pretende reformar el Código de Tránsito bonaerense (decreto 532/09 Ley 13.927) con una sanción económica de 50 Unidades Fijas (UF). El valor de las multas en la provincia de Buenos Aires es establecido en base a UF que equivalen al precio de un litro de nafta del mayor octanaje (Premium), según el dato que otorga el Automóvil Club Argentino (ACA). Con este criterio, la sanción propuesta por Mignaqui tendría un valor de \$ 1.339 en enero de 2018.

La propuesta que plantea aplicar multas a quienes fumen mientras conduzcan, ya se aplica en Brasil, Chile, Australia, Colombia, Reino Unido.

En nuestro país sólo rige una normativa similar en la provincia de Córdoba en donde esta práctica ya es penalizada.

El legislador también plantea que “la prohibición de fumar en los autos no sólo apuntaría a combatir el tabaquismo y proteger a los fumadores pasivos, sino también a la seguridad vial. Fumar al manejar es riesgoso, de la misma manera que cualquier otra actividad que implique perder momentáneamente la concentración al conducir, y especialmente dejar de mirar hacia adelante, lo mismo que sucede cuando se habla o se escribe por celular”.

En su argumentación citó lo ocurrido al cantante Adrián Otero, quien falleció en 2012 en la autopista Córdoba-Rosario. “El músico perdió el control de su vehículo al intentar encender un cigarrillo, según declaró el acompañante del artista y esto es lo que esperamos evitar con nuestra propuesta”, explicó el diputado bonaerense.

Rutas con mensajes preventivos

El diputado provincial José Ignacio Rossi, del Frente para la Victoria, propuso que en la cartelera publicitaria instalada al costado de los caminos, haya un espacio destinado a difundir mensajes o “consejos” viales con el fin de concientizar a los conductores.

El proyecto explica que “toda la cartelera, leyendas, o elementos con carácter de publicidad comercial, colocados a la vera de la red provincial de caminos, rutas, autopistas o semiautopistas, deberán contener un área destinada a brindar un mensaje de prevención para la seguridad de los conductores y/o el respeto por las normas”, que será regulada por la Dirección de Vialidad de la Provincia.

En su argumentación Rossi expone que “los accidentes de tránsito son una de las principales causas de mortalidad en el mundo. Para prevenirlos, una de las primeras medidas a adoptar es la adecuada información de los conductores sobre las características de las rutas y caminos, las normas de tránsito propias del lugar y, por supuesto, mantenerse siempre atentos y conducir con prudencia”.

Además, aclara que el proyecto de ley “tiene como finalidad fortalecer los medios de prevención de accidentes de tránsito. Entre ellos creemos que la publicidad juega un rol importante, máxime cuando se trata de publicidad que se encuentra directamente sobre los conductores en el preciso momento de transitar por las autovías.

Es por ello que teniendo en cuenta el primordial fin de

lucro que persiguen los carteles publicitarios a la vera de los caminos, consideramos apropiado dotarlos de una función social que coadyuve a la prevención de siniestros viales”.

Si este proyecto se convierte finalmente en ley se deberá destinar “un área menor de los carteles de publicidad, por ejemplo, una esquina, para que la dirección de vialidad pueda publicitar mensajes de prevención y respeto a las normas de tránsito”.

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

06/02/18

La Agencia Nacional de Seguridad Vial apueba el Instrumento “Requisitos para la Revisión Técnica Obligatoria” para Vehículos de las categorías L, M N y O, cuyo cumplimiento y aplicación corresponderá a las jurisdicciones locales y talleres de revisión técnica que presten el servicio de revisión técnica obligatoria a vehículos de uso particular y transporte intrajurisdiccional, en el marco del Sistema Nacional de Revisión Técnica Obligatoria.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/178606/20180207>

18/01/18

La Dirección Nacional de Vialidad llama a licitación pública nacional e internacional para la contratación del diseño, construcción, ampliación, mejora, reparación, remodelación, operación, mantenimiento y explotación comercial del Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP Etapa 1”, bajo el régimen de la Ley de Participación Público Privada. El valor de garantía de la oferta del pliego según el Anexo a la medida es de 15 millones de dólares.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/178111/20180129>

11/01/18

Decreto 32/2018 de modificación de diversas cuestiones vinculadas al transporte, como los dispositivos homologados de retención infantil:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/177435/20180111>

10/01/18

Por Decreto 27/2018 en su Capítulo VI, el PEN modificó una serie de cuestiones relacionadas a tránsito y seguridad vial, incluida la regulación referida al largo máximo establecido para circulación de vehículos de carga:

ARTÍCULO 48.- Sustituyese el artículo 2º de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, por el siguiente:

“ARTÍCULO 2º.- COMPETENCIA. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta Ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asígnanse las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a la GENDARMERÍA NACIONAL y a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La GENDARMERÍA NACIONAL y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, tendrán a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Facúltase a la GENDARMERÍA NACIONAL y a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones.

La autoridad local correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente Ley.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta Ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad

jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez”.

ARTÍCULO 49.- Sustitúyese el inciso o) del artículo 48 de la Ley N° 24.449, por el siguiente:

“o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de UN (1) acoplado, excepto lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola y las unidades conformadas por una unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados”.

ARTÍCULO 50.- Sustitúyese el artículo 53 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, por el siguiente:

“ARTÍCULO 53.- EXIGENCIAS COMUNES. Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, deben tener organizado el mismo de modo que:

- a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte.
- b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica:

1. De DIEZ (10) años para los de sustancias peligrosas y pasajeros.

2. De VEINTE (20) años para los de carga.

La autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera.

c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta Ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1. ANCHO: dos metros con sesenta centímetros.

2. ALTO: cuatro metros con diez centímetros para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y cuatro metros con treinta centímetros para las unidades destinadas al transporte de cargas.

3. LARGO:

- 3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cmts.;

- 3.2. Camión con acoplado: 20 mts.;

- 3.3. Camión y ómnibus articulado: 18,60 mts.;

- 3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 mts con 50 cm

- 3.5. Unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados (Bitrén): 30 mts. con 25 cm;

- 3.6. Ómnibus: 15 mts. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados;

d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:

1. Por eje simple:
 - 1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas;
 - 1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas;
2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:
 - 2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas;
 - 2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas;
3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5 toneladas;
4. En total para una formación normal de vehículos: 75 toneladas;

Siempre que las configuraciones de vehículos estén debidamente reglamentadas.

5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: lo que resulte de su configuración de ejes, en configuraciones debidamente reglamentadas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del tándem, las tolerancias, el uso de ruedas superanchas, las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí.

e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso, salvo las excepciones fundadas que por reglamentación se establezcan;

f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo;

g) Los vehículos, excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle al vehículo;

h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar;

i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;

j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;

k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo.

Queda expresamente prohibida en todo el Territorio Nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales

bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.

Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

Encomiéndase al MINISTERIO DE TRANSPORTE la actualización periódica de los valores establecidos en el presente artículo, conforme las nuevas tecnologías y necesidades que se desarrollen en el futuro.”

ARTÍCULO 51.- Incorpórase como inciso z) del artículo 77 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, el siguiente texto:
“z) La falta de pago del peaje o contraprestación por tránsito”.

ARTÍCULO 52.- Sustituyése el inciso e) del artículo 4° de la Ley N° 26.363, por el siguiente:

“e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional, y entender en las demás competencias de habilitación que le fueran otorgadas por vía reglamentaria para la circulación automotriz en la República Argentina”.

ARTÍCULO 53.- Incorpórase como inciso z) del artículo 4° de la Ley N° 26.363, el siguiente texto:

“z) Ejercer acciones de constatación de infracciones de tránsito; en rutas, autopistas, semiautopistas, autovías nacionales y otros espacios del dominio público nacional”.

ARTÍCULO 54.- Transfiérense las competencias, objetivos y funciones del ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES, órgano desconcentrado en el ámbito de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, creado por el Decreto N° 1.994 de fecha 23 de septiembre de 1993, sus modificatorios y complementarios, a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, organismo descentralizado actuante en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

ARTÍCULO 55.- Establécese que la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD ejercerá las funciones transferidas por el artículo 54 de la presente medida a través de la COORDINACIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO Y CONCESIONES.

ARTÍCULO 56.- Transfiérese la totalidad del personal del ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES, sin importar la modalidad de contratación, a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, manteniéndose las actuales condiciones de empleo con sus regímenes, niveles, grados y situación de revista, sin perjuicio de la asignación de otras funciones derivadas de la aplicación de la presente medida.

ARTÍCULO 57.- Disuélvase el ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES.

ARTÍCULO 58.- Establécese que la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD será la Autoridad de Aplicación de los contratos de concesiones viales vigentes y de los que se otorgaren en el futuro.

ARTÍCULO 59.- EL JEFE DE GABINETE DE MINISTROS efectuará las adecuaciones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de la mencionada transferencia. Hasta tanto se efectúen las adecuaciones presupuestarias correspondientes, la atención de la erogación que demande el cumplimiento del presente decreto, se efectuará con

cargo a los créditos presupuestarios de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

ARTÍCULO 60.- El PODER EJECUTIVO NACIONAL, a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE, dictará las normas aclaratorias y complementarias del presente Capítulo.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/177429/20180111>

08/1/18

Vialidad declara la apertura del Procedimiento previsto en el Reglamento General para la Elaboración Participativa de Normas aprobado por el Artículo 3° del Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003, en relación al Proyecto de Aprobación de los Cuadros Tarifarios a ser aplicados a los Contratos de Concesión de los Accesos Norte y Oeste a la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/177232/20180108>

22/12/2017

Modificación a la ley de tránsito sobre diversos usos de luces y paragolpes trasero en tractores:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/176537/20171222>

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

A fines del año 2017 la Comisión de Transportes recibió, invitados por el Sr. Presidente de la Comisión Dip. Facundo Moyano, a familiares de víctimas de accidentes de tránsito y de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, y analizó los siguientes proyectos:

Régimen de instalación de radares anti colisión en los vehículos de transporte de pasajeros de carácter interjurisdiccional.

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=3117-D-2016>

Implementación para la prevención de siniestros mediante la promoción de la adopción de sistemas de seguridad activa para el transporte automotor público de pasajeros de carácter interjurisdiccional.

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=4653-D-2017>

Creación de la Plataforma Transporte Público Transparente.

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=5236-D-2017>

Nacional de Tránsito -ley 24.449-: modificación del artículo 14, sobre examen teórico de conocimiento para conducción, señalamiento, legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos y curso optativo de formación presencial de reanimación cardiopulmonar; modificación del artículo 40.

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=3420-D-2016>

Transporte Automotor de Cargas -ley 24.653-: modificación del artículo 4º, sobre definición de fleteros.

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=5240-D-2017>

Ley nacional de tránsito - ley 24449 -. Modificación del artículo 40, sobre cedula de identificación del automotor.

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=2731-D-2017>

Creación de la "Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte".

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=0479-D-2017>

Proyecto de resolución. Expresar adhesión por la conmemoración del "Día mundial de la seguridad vial", a celebrarse el 10 de junio de cada año.

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=3082-D-2017>

Proyecto de ley – Modificación a la Ley Nacional de Tránsito - ley 24449 -. Art. 40, incorporando dentro de los requisitos para circular, la tenencia del comprobante del seguro en vigencia

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=2838-D-2017>

Proyecto de resolución - Pedido de informes al PEN sobre las estadísticas de infracciones labradas a quienes conducen utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación de operación manual, y otras cuestiones conexas.

<http://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=1602-D-2017>

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Hacia la segunda mitad del año 2017 la Comisión analizó los siguientes proyectos:

c.d. 22/17 Proyecto de Ley en revisión que modifica la Ley 24.449 - Tránsito -, respecto del sistema de iluminación de los automotores. (DAE 174)

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/ve rExp/22.17/CD/PL>

s 3110/17: Cobos: proyecto de comunicación que solicita la implementación de una campaña de seguridad vial, destinada al manejo preventivo y medidas de seguridad en zonas de montaña, de acuerdo a la ley 26.363.

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/ve rExp/3110.17/S/PC>

s 3254/17: Durango: proyecto de declaración que adhiere a la conmemoración del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidente de Tránsito, el 19 de octubre de 2017

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/ve rExp/3254.17/S/PD>

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

Hacia la segunda mitad del año 2017 la Comisión analizó, entre otros, los siguientes proyectos:

Carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros las 24 horas sobre la acera derecha de la Av. Corrientes en el tramo entre las calles Junín y Libertad

Modificación de la ley 2265

Disponer la prohibición de circulación para vehículos de más de 2,10 m. de alto y 4,6 toneladas de peso en el tramo de la calle San Pedro de Jujuy al 100.-

Informes referidos a la ley nº 216 - Red de tránsito pesado.-
Ciclovías de sentido único

Modifíquese el art. 14 de la ley 2265 "Verificación Técnica Vehicular".-

Modificación el Código de Tránsito y Transporte - "Alcoholemia cero".

Modificación el Código de Tránsito y Transporte.



PRIMER INFORME
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



CECAITRA

Cámara de Empresas de Control y
Administración de Infracciones de Tránsito de
la República Argentina