



CECAITRA

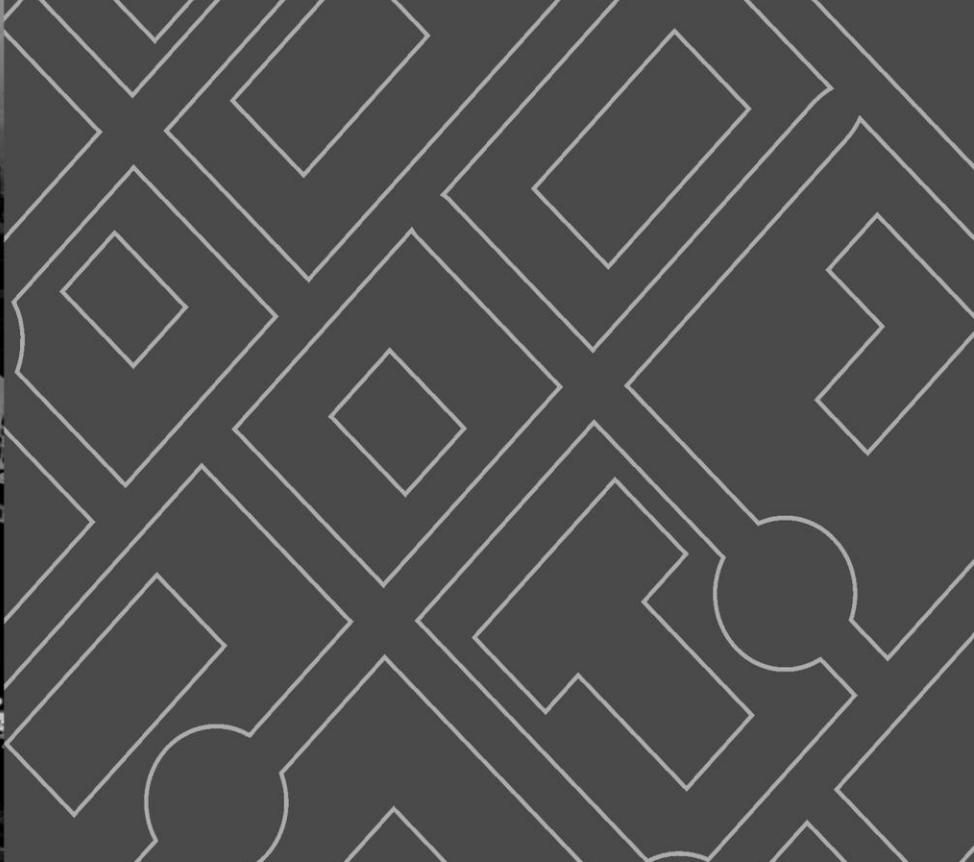
Cámara de Empresas de Control y
Administración de Infracciones de Tránsito de
la República Argentina

2^{DO} INFORME - FEBRERO 2018

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

2º INFORME - FEB 2018

**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



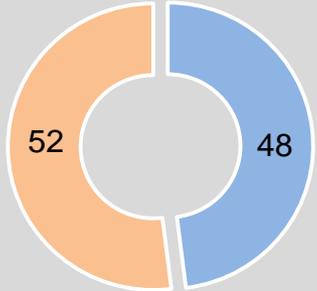
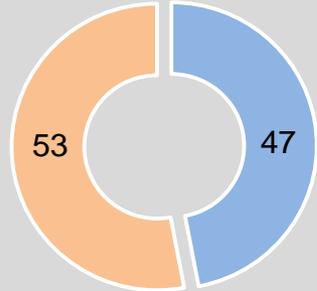
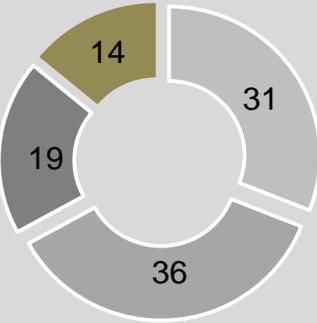
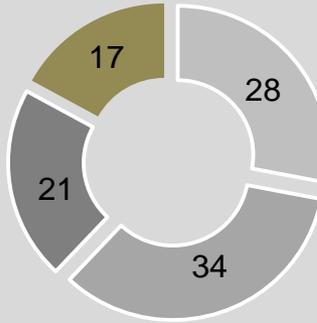
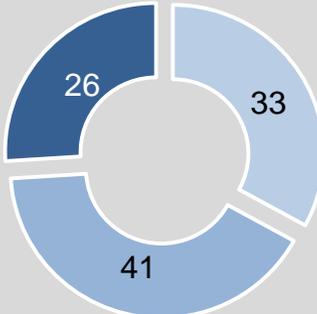
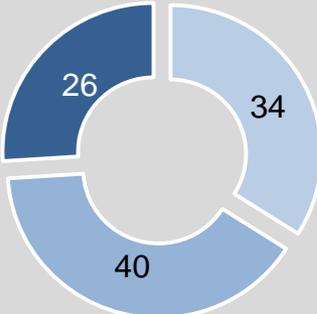
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL MAR DEL PLATA Y 24 DISTRITOS DE AMBA





DATOS DE LA MUESTRA

Perfil de los entrevistados

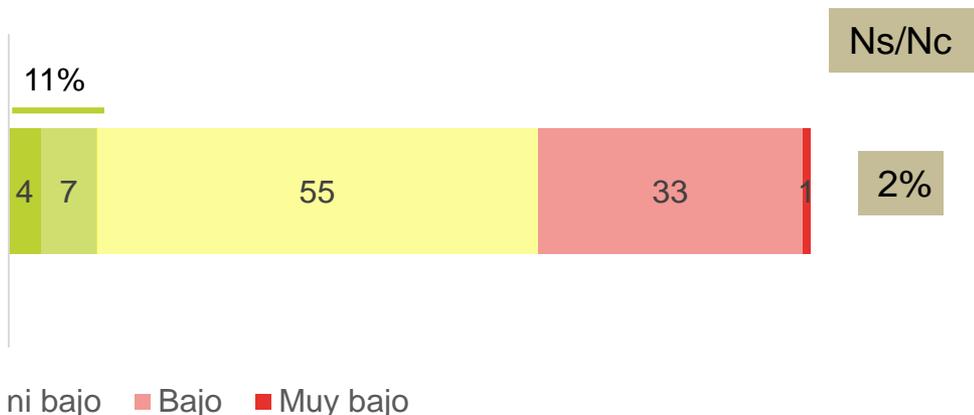
	AMBA	MAR DEL PLATA
Sexo	 <p> ■ Varones ■ Mujeres </p>	 <p> ■ Varones ■ Mujeres </p>
Edad	 <p> ■ 16 a 29 ■ 30 a 49 ■ 50 a 64 ■ Más de 64 </p>	 <p> ■ 16 a 29 ■ 30 a 49 ■ 50 a 64 ■ Más de 64 </p>
Nivel educativo	 <p> ■ Primaria ■ Secundaria ■ Terciaria </p>	 <p> ■ Primaria ■ Secundaria ■ Terciaria </p>



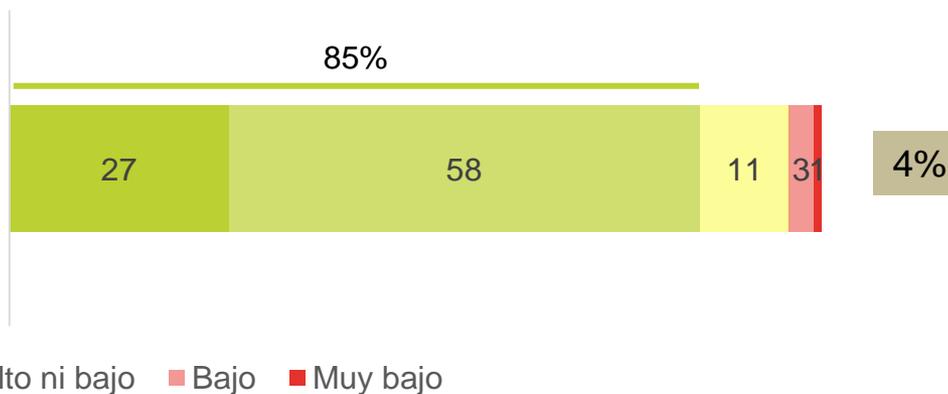
CREENCIAS Y OPINIONES

Respeto hacia las normas de tránsito - AMBA

Según su opinión ¿cómo evaluaría, entre muy alto y muy bajo, el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito?

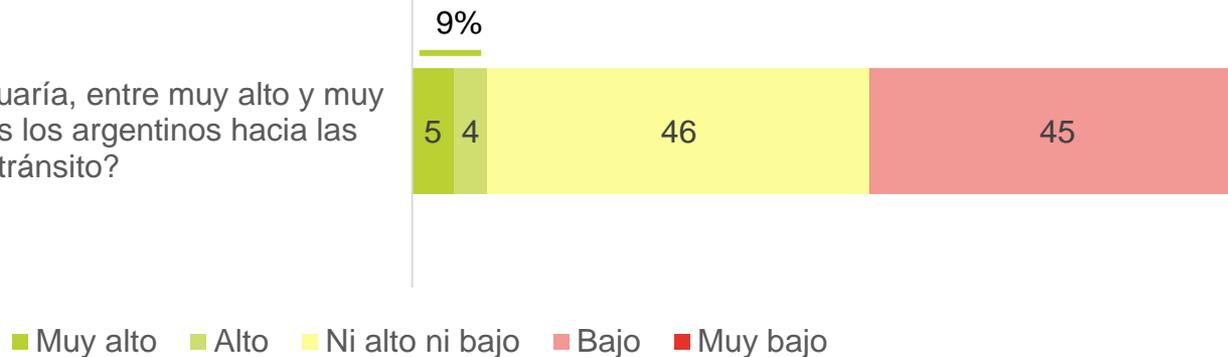


¿Y cuánto respeto considera que tiene usted personalmente por las normas de tránsito?

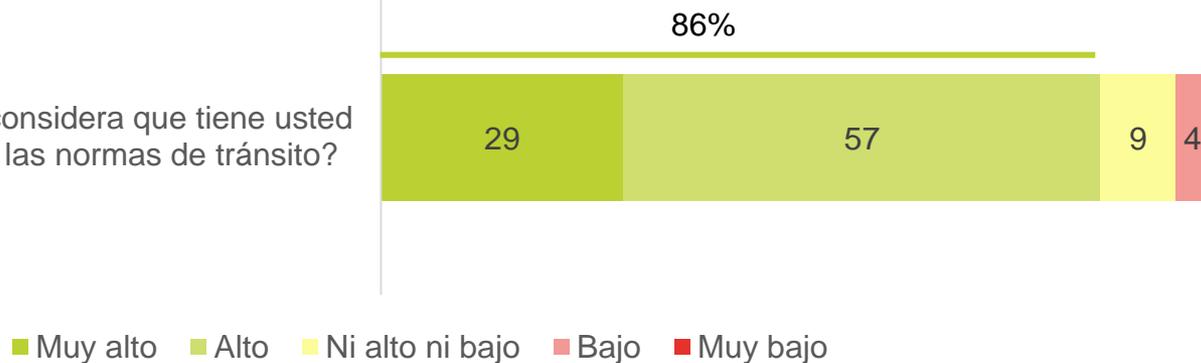


Respeto hacia las normas de tránsito - MDP

Según su opinión ¿cómo evaluaría, entre muy alto y muy bajo, el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito?

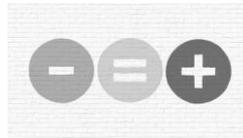


¿Y cuánto respeto considera que tiene usted personalmente por las normas de tránsito?

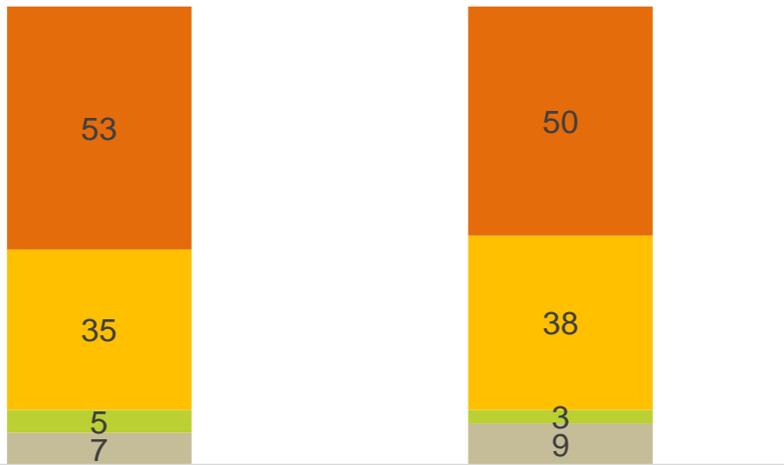


Accidentes de tránsito

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?

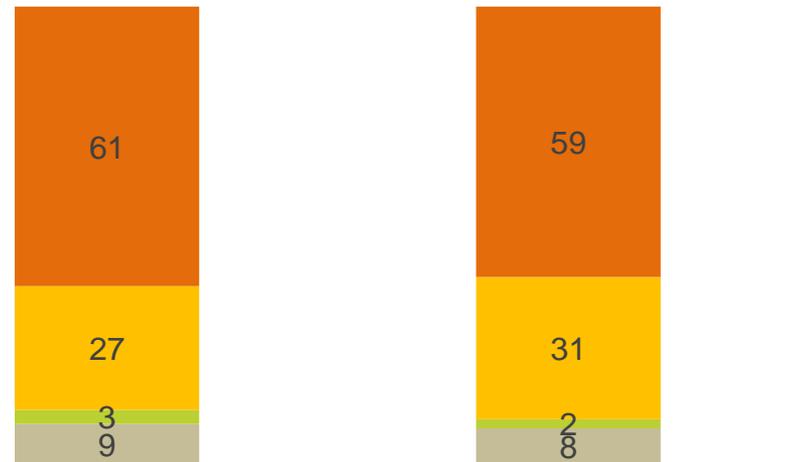


AMBA



- ene-18
- feb-18
- Más accidentes de tránsito que en otros países
- Ocurren aproximadamente la misma cantidad
- Se producen menos accidentes
- Ns/Nc

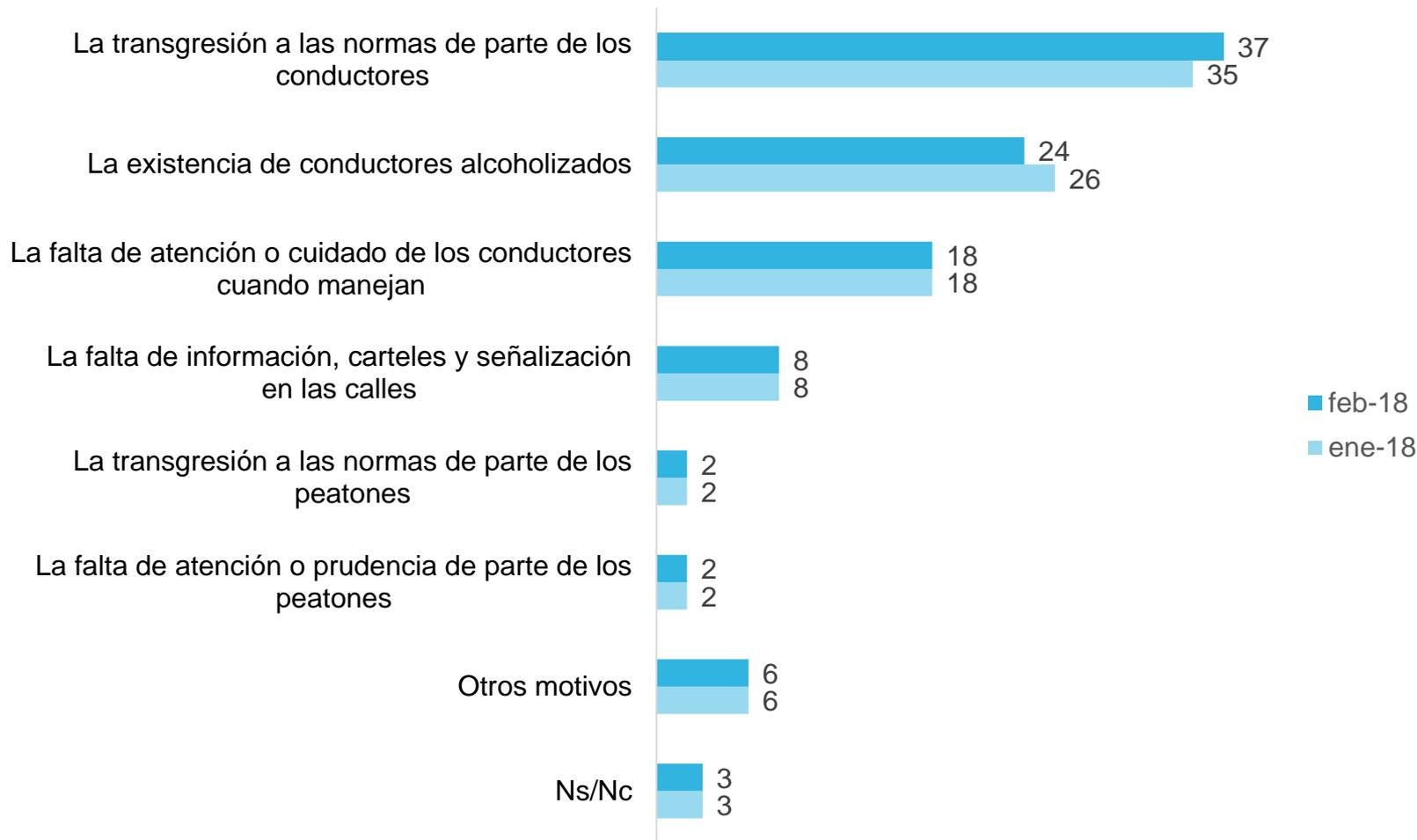
MDP



- ene-18
- feb-18
- Más accidentes de tránsito que en otros países
- Ocurren aproximadamente la misma cantidad
- Se producen menos accidentes
- Ns/Nc

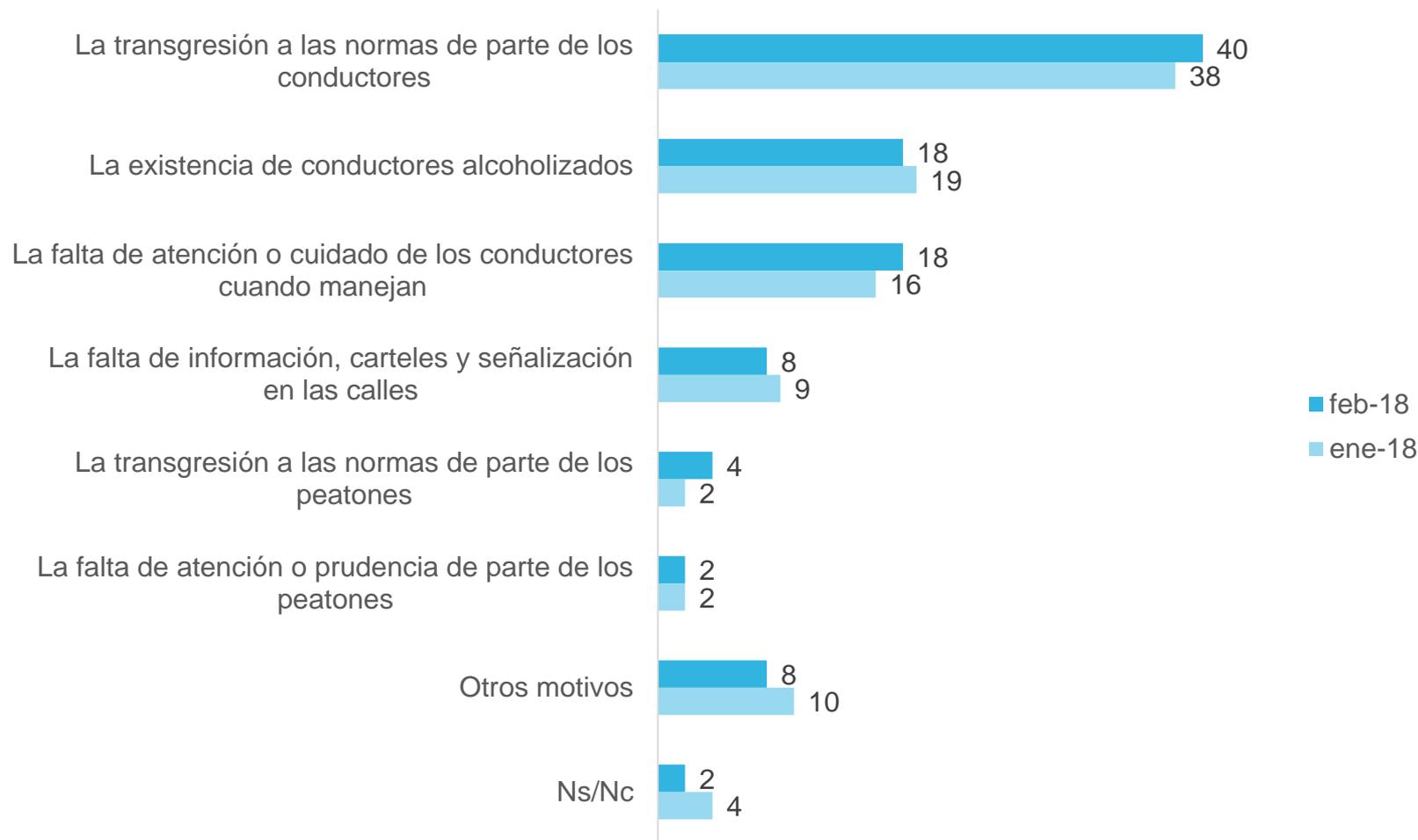
Principal motivo de accidentes viales - AMBA

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

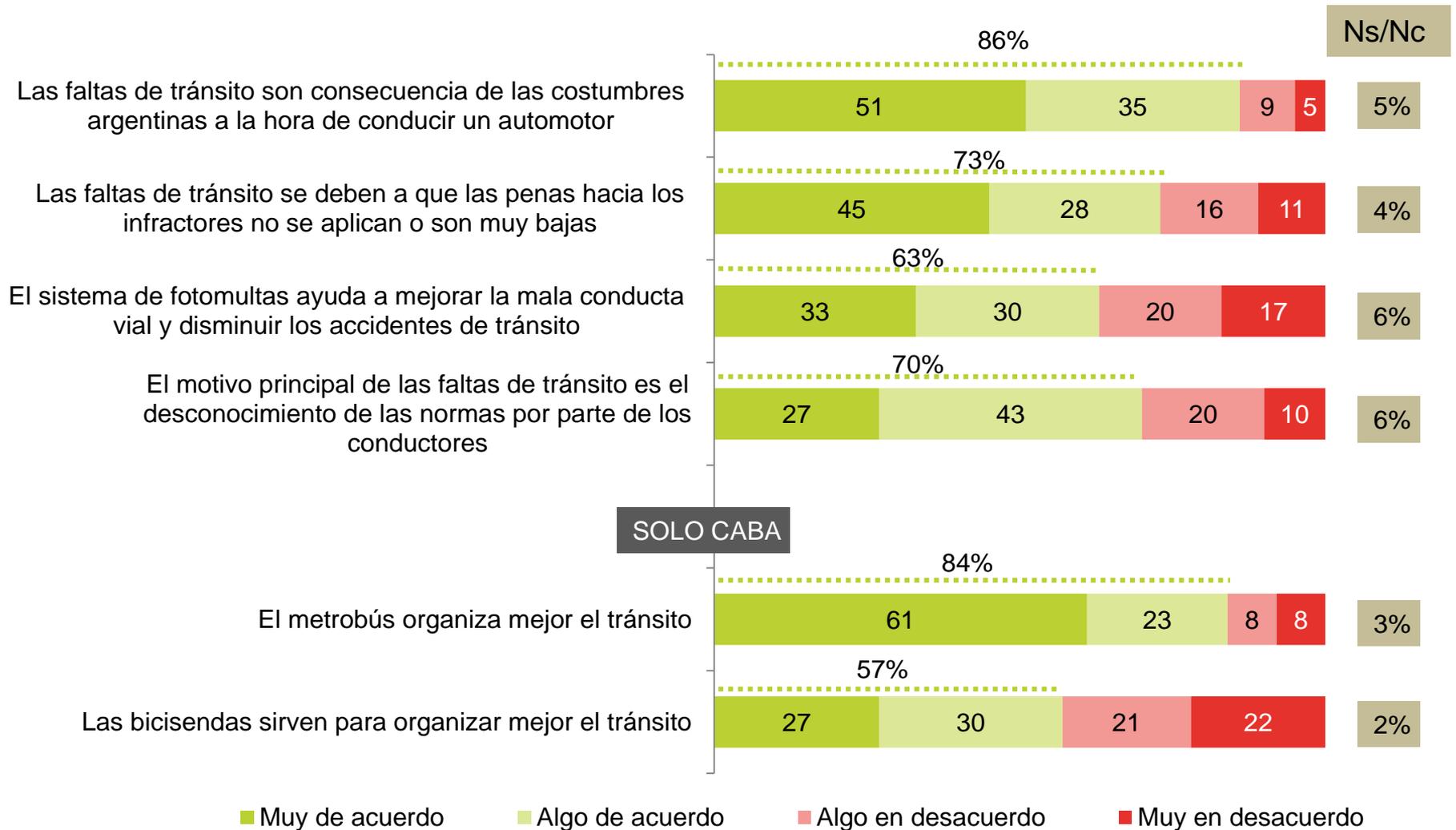


Principal motivo de accidentes viales - MDP

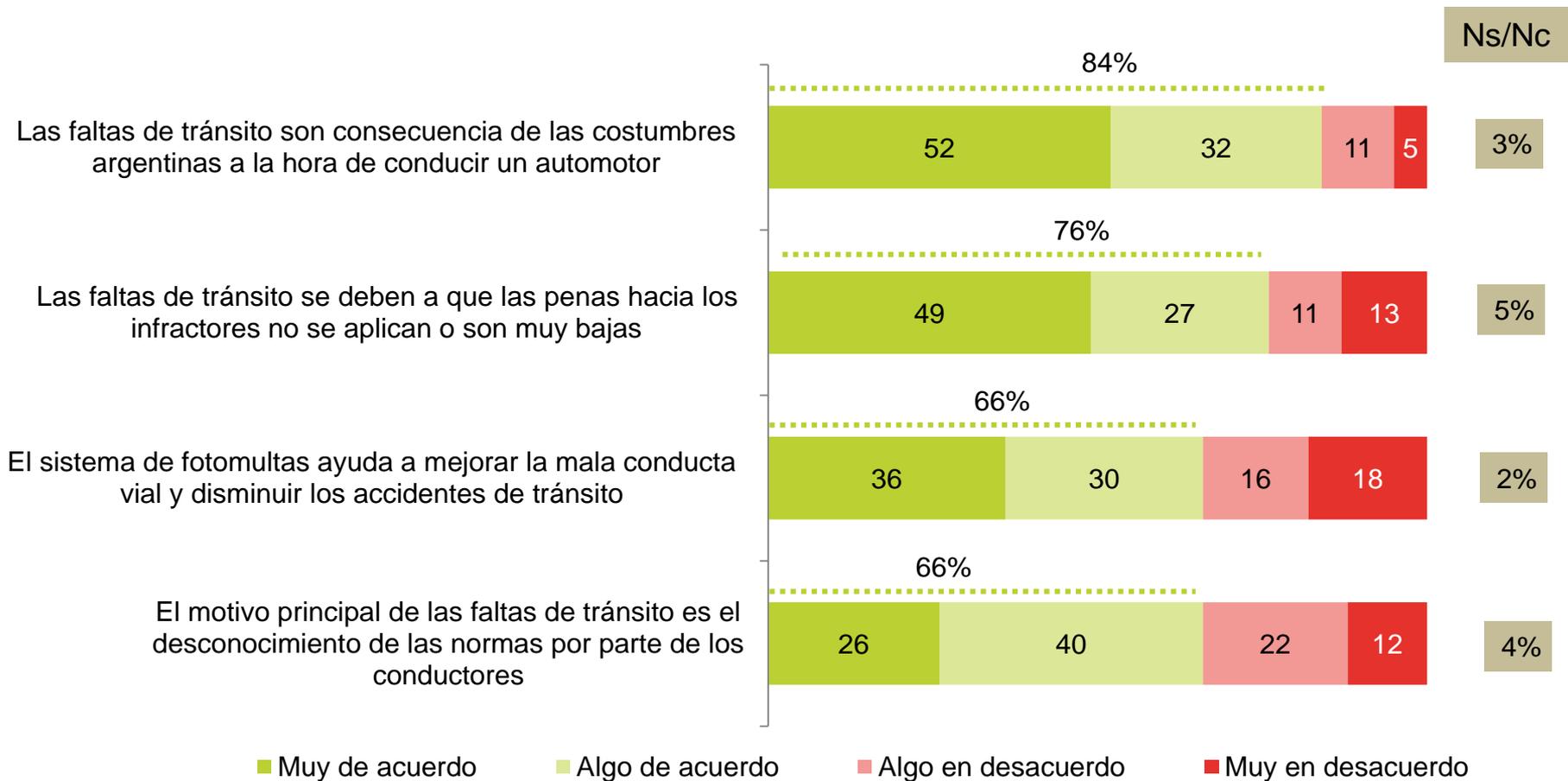
¿Y cuál cree que es el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país?



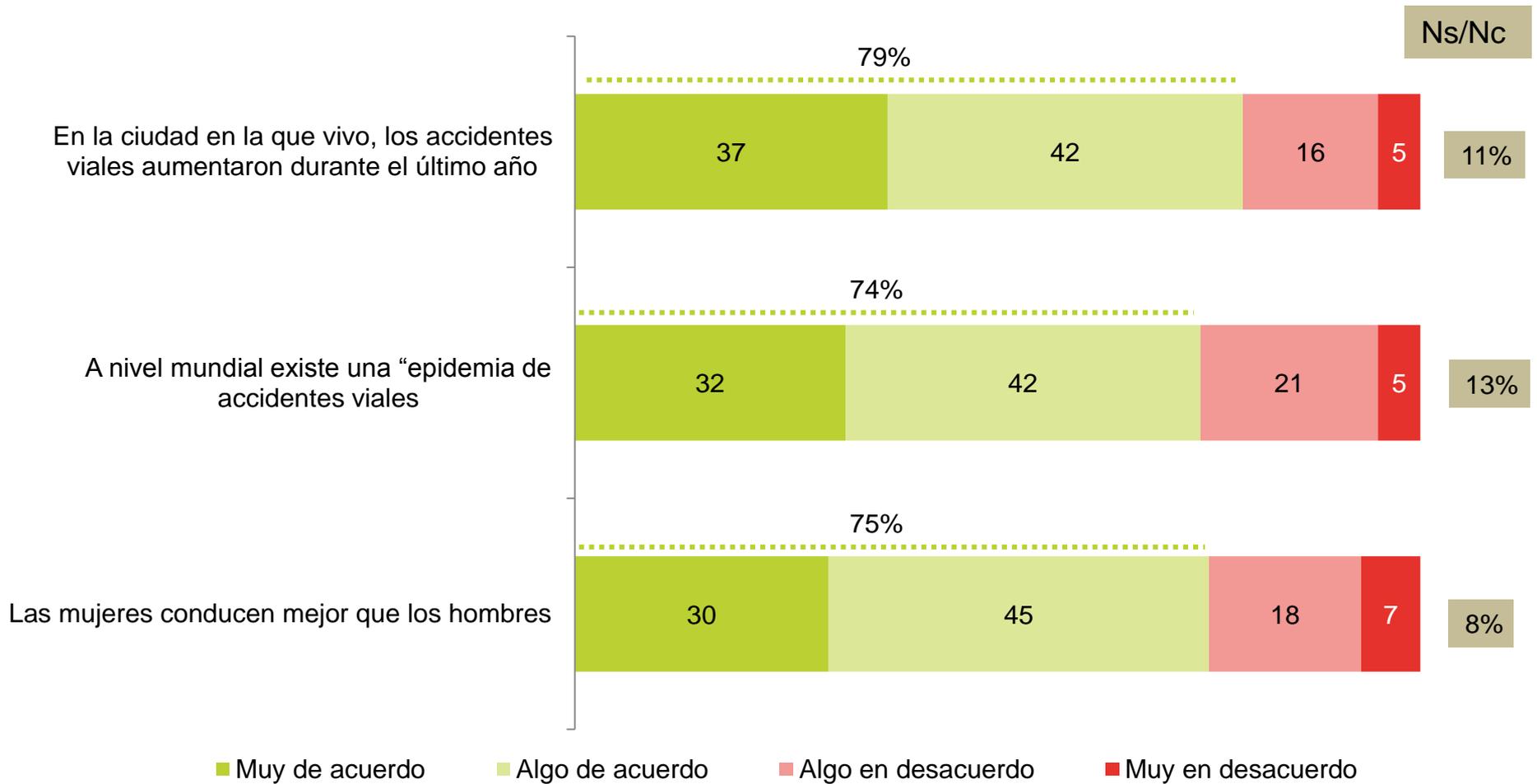
Acuerdo con frases - AMBA



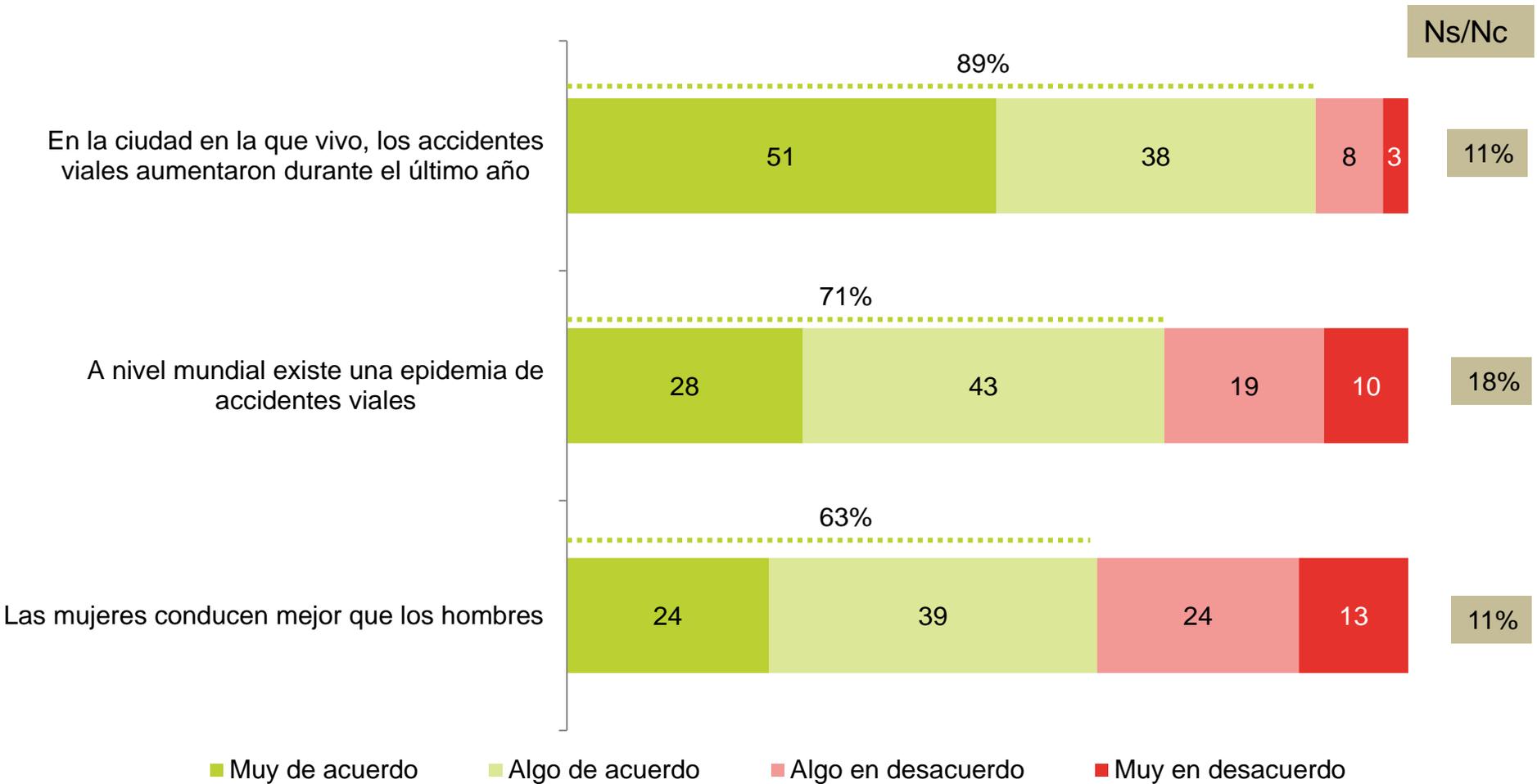
Acuerdo con frases - MDP



Acuerdo con frases - AMBA



Acuerdo con frases - MDP

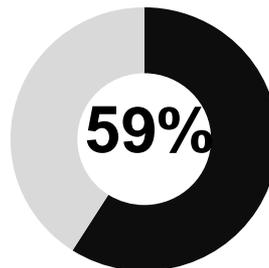




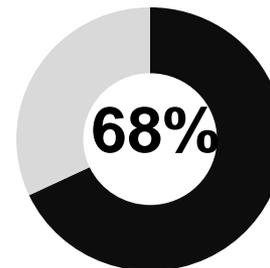
PRÁCTICAS DE LOS AUTOMOVILISTAS

-Sólo conductores-

AMBA



MDP

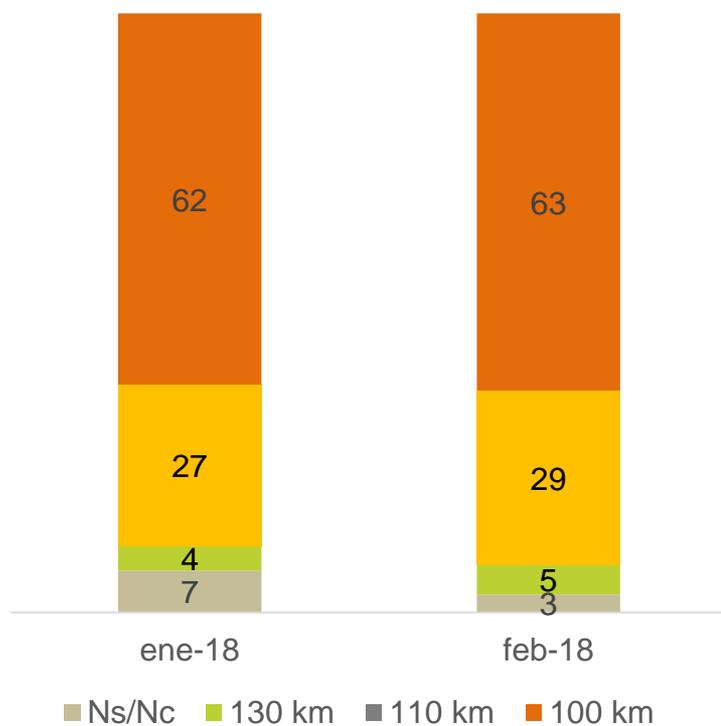


Velocidad máxima en rutas

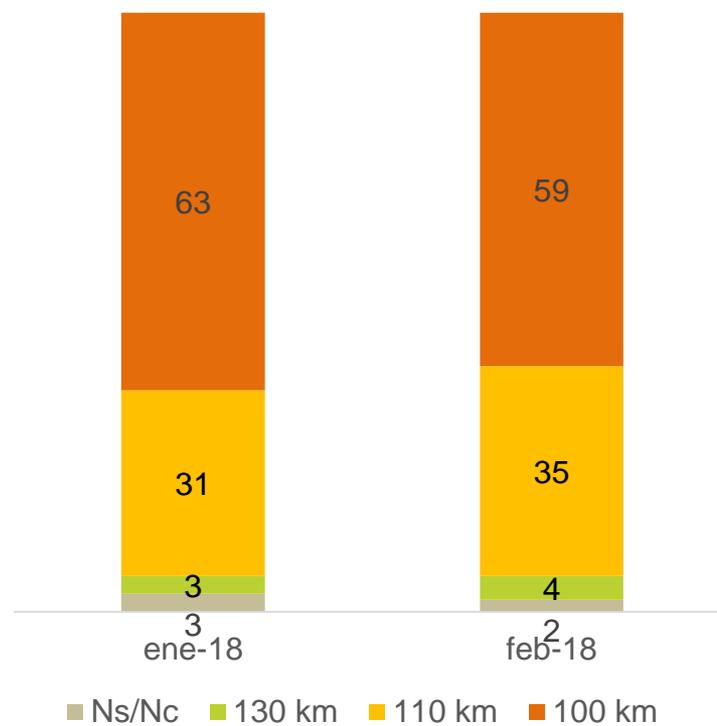


Según su conocimiento, ¿cuál es la velocidad máxima en una ruta convencional de un carril por mano?

AMBA



MDP

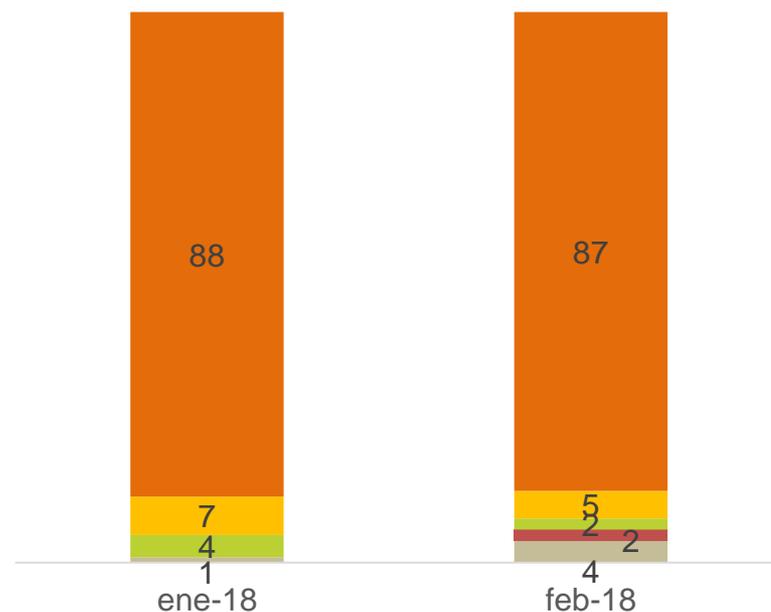
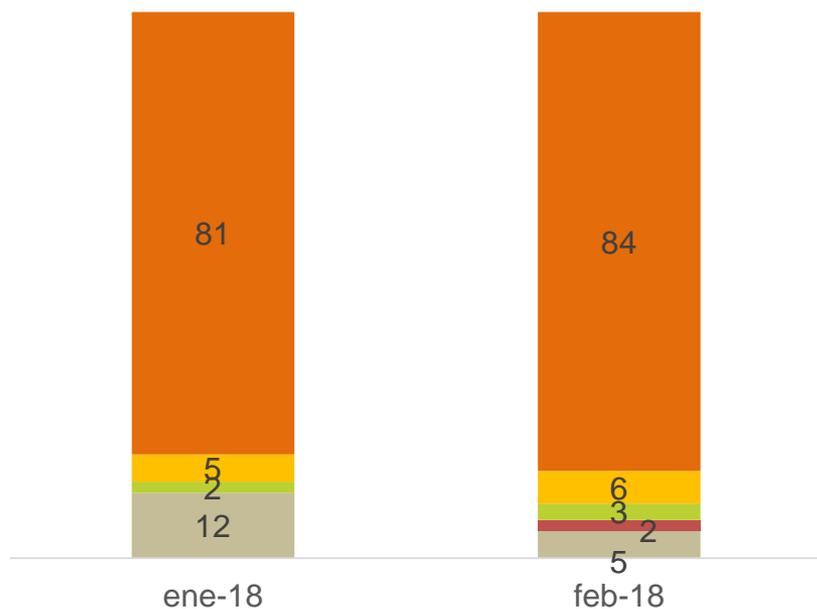


Prioridad en el paso EN UNA ESQUINA

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

AMBA

MDP



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

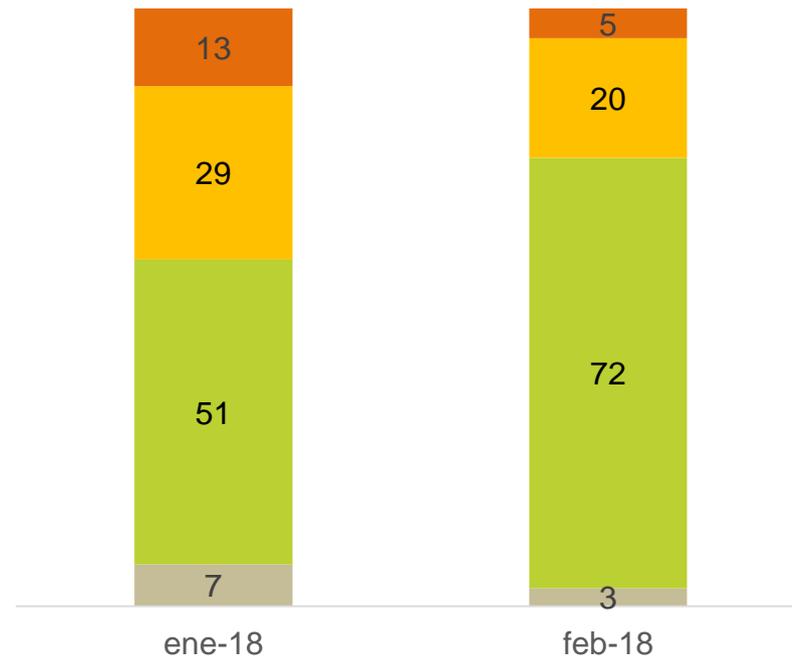
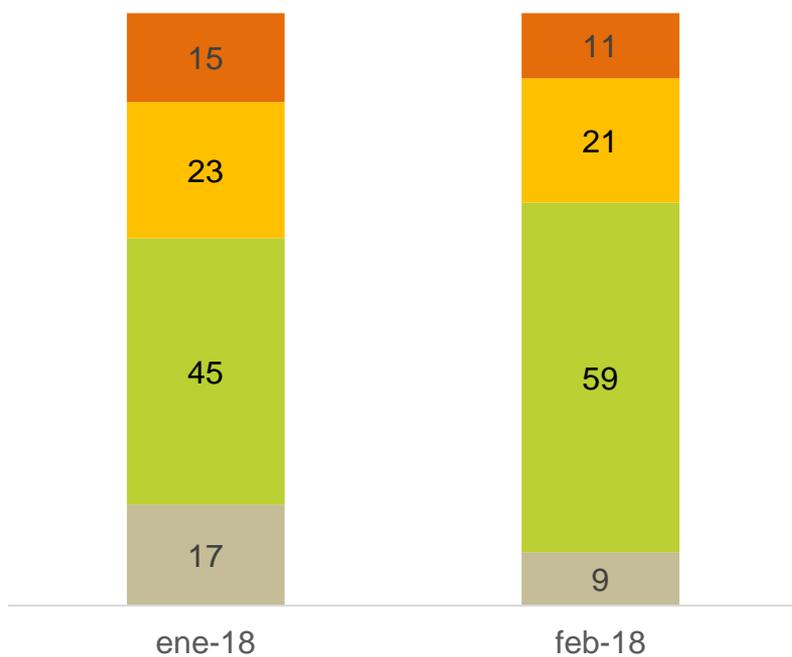
- El conductor que viene por la derecha
- El conductor que viene por la izquierda
- El vehículo que llega primero
- El vehículo de mayor tamaño
- Ns/Nc

Prioridad en el paso EN UNA ROTONDA

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

AMBA

MDP



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

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

Imprudencias - AMBA

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?



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



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



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

Imprudencias - MDP

Ns/Nc

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?



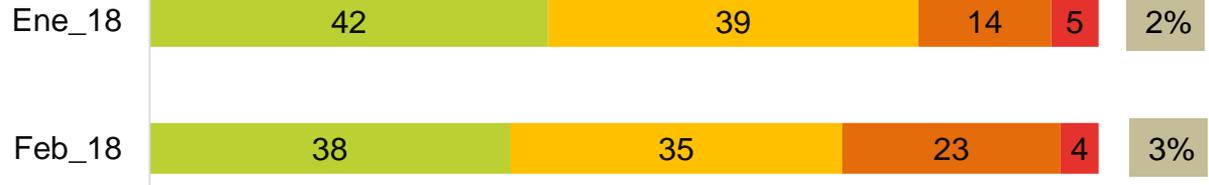
Quando está detenido en un semáforo, ¿con qué frecuencia comienza a mover el auto mientras la luz está cambiando de rojo a amarillo?



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



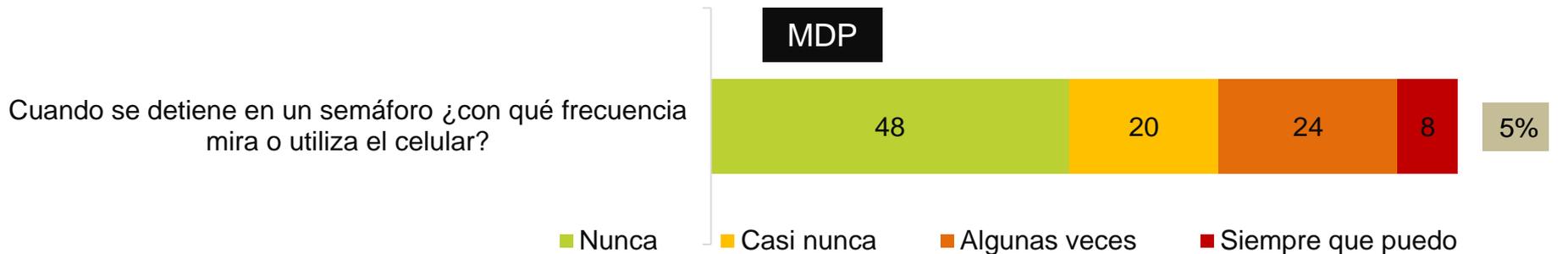
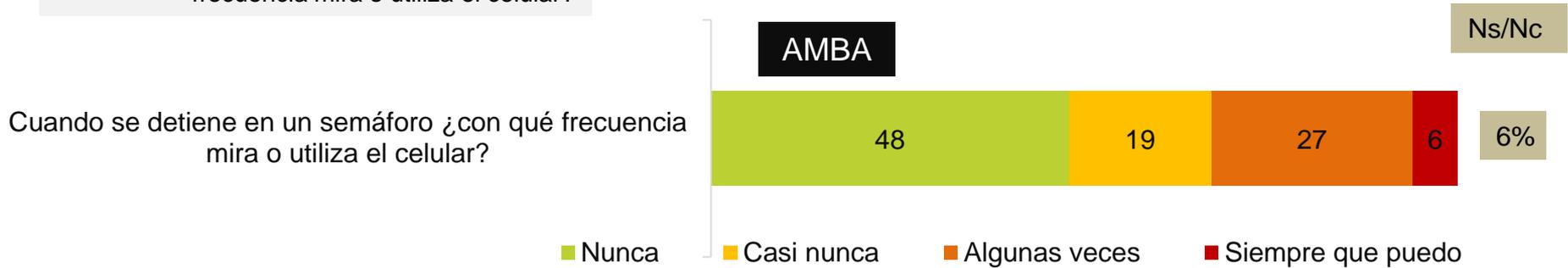
¿Y con qué frecuencia supera usted las velocidades máximas indicadas en los carteles?



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

Imprudencias: USO DEL CELULAR

Quando se detiene en un semáforo ¿con qué frecuencia mira o utiliza el celular?

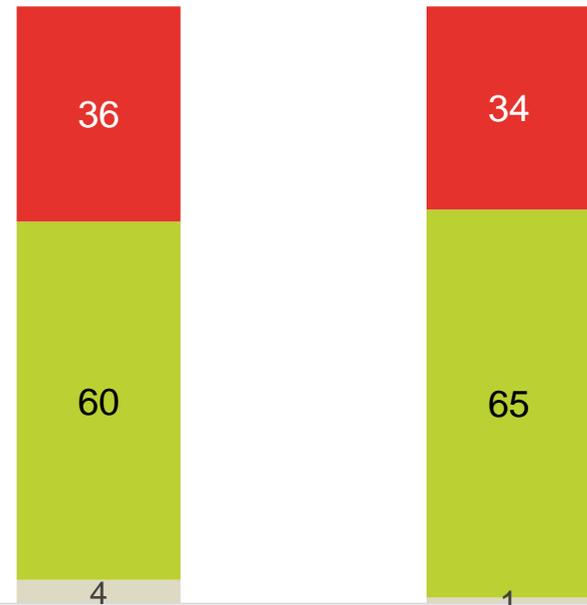
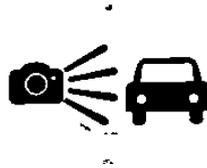


Fotomultas

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

AMBA

MDP



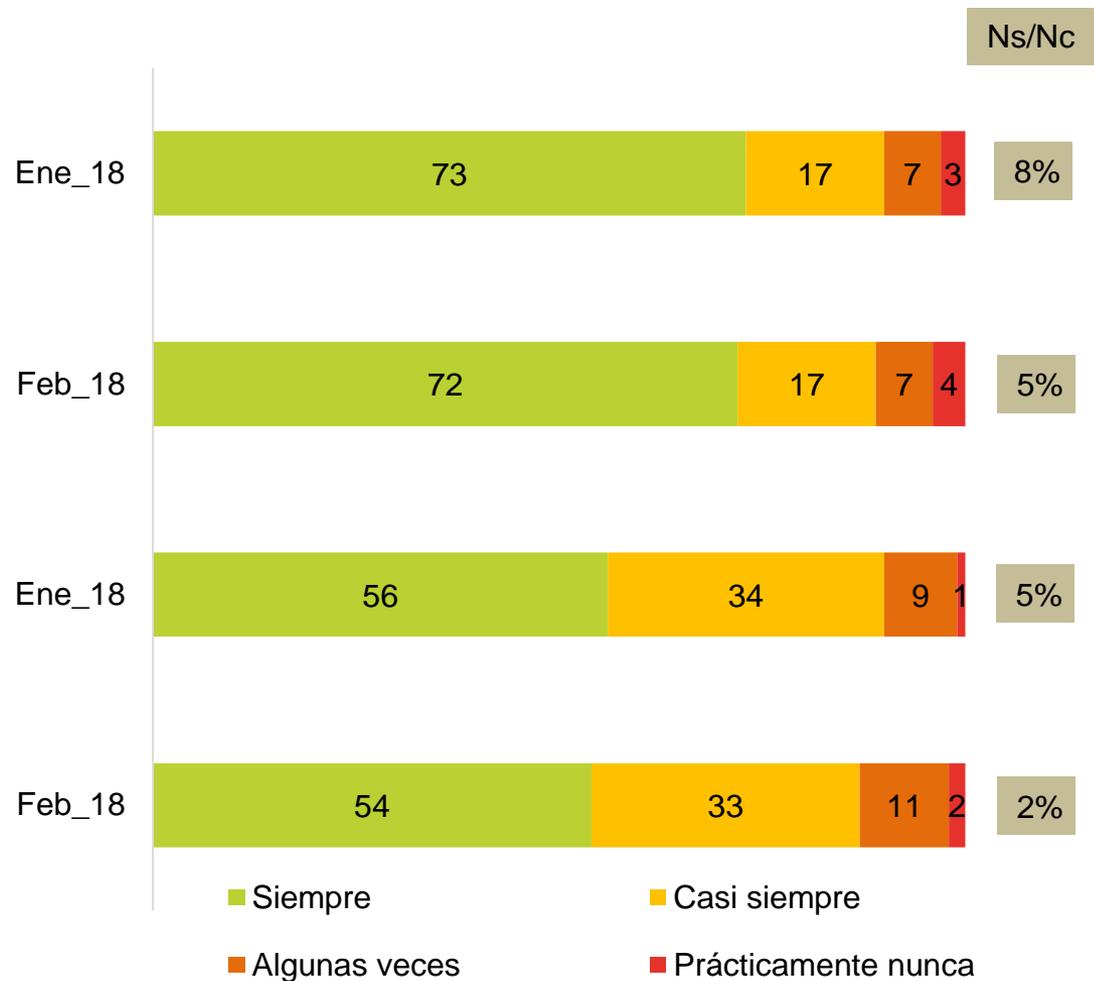
■ Ns/Nc ■ Nunca ■ alguna vez

■ Ns/Nc ■ Nunca ■ alguna vez

Hábitos: peatones y bicisenda - AMBA

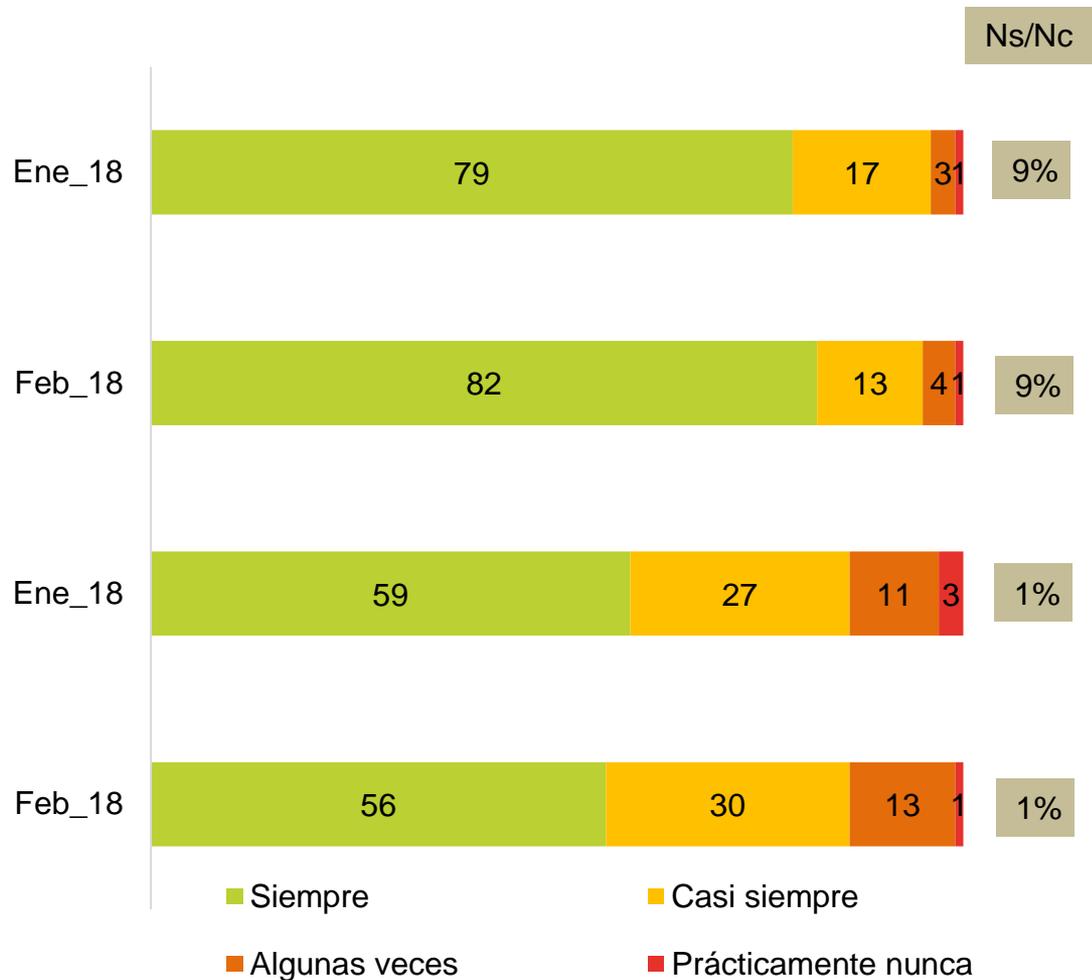
Al cruzar una calle con bicisenda ¿con qué frecuencia mira hacia ambos lados antes de avanzar?

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



Hábitos: peatones y bici-senda - MDP

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



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

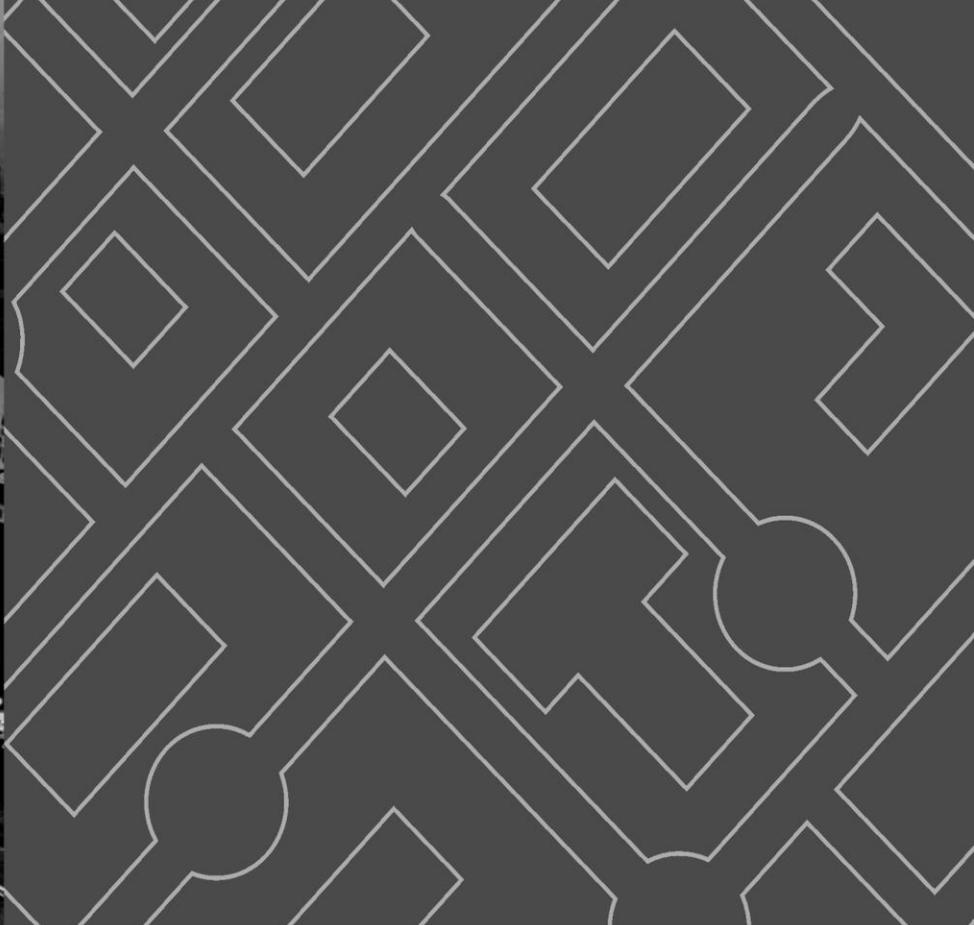
Ficha Técnica

- Este informe surge de una encuesta realizada en febrero de 2018 en el 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 pre grabadas 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 1791 casos en AMBA; con un margen de error estimado (para $P=0,50$ y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 2,2 % en ningún caso.
- La cantidad de casos fue de 874 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 +/- 3,2 % 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.

2º INFORME - FEB 2018

**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ FEBRERO 2018



Durante el mes de febrero, la problemática vial estuvo muy presente en los diferentes medios de comunicación, principalmente en los gráficos. Algunas cuestiones son estacionales, como la vinculada al uso de los cuatriciclos o los siniestros en rutas consecuencia de un mayor flujo vial propio de la etapa estival. Lamentablemente siguen ocurriendo gran cantidad de siniestros graves.

Sin embargo, es importante destacar la incidencia de otras cuestiones tales como el desarrollo de obras públicas: disminución de los pasos a nivel ferroviarios con la construcción de túneles; el inicio de ampliación de vías rápidas (Autopista Illia en la CABA); peatonalización de calles o cambios de sentido de circulación o restricción de acceso de vehículos particulares a zonas céntricas, también en la CABA. Cuestiones que merecen difusión por su carácter de obra pública y por su fin ordenador del tránsito.

Las políticas públicas tendientes a organizar el tránsito como el metrobús o desalentar el uso de vehículos particulares (como la promoción de la bicicleta y las bicisendas), tienen una muy alta aceptación. Pero también ponen de manifiesto otra cuestión grave: los siniestros fatales de ciclistas. Esta problemática es cada vez más visible en los medios de comunicación de todo el país.

Finalmente, otro ítem importante con prevalencia en los medios es el sistema de multas sobre infractores de las normas de tránsito en la Argentina. Por un lado, los controles vehiculares (verificaciones técnicas obligatorias o grabados de autopartes con las penalidades correspondientes) y por el otro, los controles sobre las infracciones de tránsito directamente, ya sean operativos en las rutas, monitoreo de patentes (guardia urbana o policía de tránsito) o fotomultas.

Los indicadores de la fiscalización de velocidades máximas permitidas registran un aumento de infracciones. El exceso de velocidad, combinado con otras imprudencias o deficientes diseños de organización y circulación de tránsito, pueden resultar fatales si no se actúa en planes de mitigación de la siniestralidad.

La visibilización de la problemática, sus causas y consecuencias no resultan suficientes, pero alertan sobre el aumento de los casos, dando una "radiografía" de la situación actual, para la futura implementación de políticas públicas.

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

CLARÍN, 27/2/18

Los hermanos De Benedictis y su explicación sobre el accidente fatal que protagonizaron

Juan Bautista y Franco emitieron un comunicado donde dieron más detalles sobre lo ocurrido.

Los hermanos Juan Bautista y Franco De Benedictis fueron noticia el último fin de semana, pero no por un resultado positivo en el automovilismo, sino que estuvieron involucrados en un accidente sobre la ruta provincial N°6, cerca del kilómetro 222, cuando volvían de la primera fecha del Top Race en Paraná.

Cuando viajaban en una camioneta Fiat Toro, embistieron a una Renault Kangoo en un accidente que terminó con el conductor del otro vehículo muerto cuando era trasladado en ambulancia rumbo a un hospital.

El siniestro sucedió cuando tras pasar una loma, se encontraron con la camioneta Kangoo que volvía despacio de la banquina y no pudieron esquivarla.

Para dar más detalles sobre lo que sucedió, tanto Juan Bautista como Franco De Benedictis emitieron un comunicado en las redes sociales donde expresaron su pesar por el fallecimiento del conductor de la Kangoo y dieron detalles del accidente.

A continuación el comunicado que publicó Juan De Benedictis

“Regresábamos de Paraná después de la primera fecha del Top Race por la ruta 6. Manejaba Franco y yo dormía en el asiento del acompañante, con el respaldo reclinado y el cinturón de seguridad puesto. Me desperté con el impacto. No entendía nada y me faltaba el aire por el sacudón. Le pregunté a Franco qué había pasado y me contó. Mientras él se bajó a ayudar al conductor del otro vehículo, yo me quedé recuperando el aire y llamando al 911.

Enseguida pararon varios autos y camionetas para ayudar. Estamos shockeados y angustiados por lo que pasó y le enviamos nuestras condolencias a la familia de la persona fallecida”.

Los hermanos De Benedictis y su explicación sobre el accidente fatal que protagonizaron

Juan Bautista y Franco emitieron un comunicado donde dieron más detalles sobre lo ocurrido



La explicación oficial de los hermanos De Benedictis sobre el accidente



Automovilismo

Los hermanos Juan Bautista y Franco De Benedictis fueron noticia el último fin de semana, pero no por un resultado positivo en el automovilismo, sino que estuvieron involucrados en un accidente sobre la ruta provincial N°6, cerca del kilómetro 222, cuando volvían de la primera fecha del Top Race en Paraná.

Cuando viajaban en una camioneta Fiat Toro, embistieron a una Renault Kangoo en un accidente que terminó con el conductor del otro vehículo muerto cuando era trasladado en ambulancia rumbo a un hospital.

Mirá también

[Los hermanos De Benedictis protagonizaron un accidente fatal cuando volvían de una carrera](#)

El siniestro sucedió cuando tras pasar una loma, se encontraron con la camioneta Kangoo que volvía despacio de la banquina y no pudieron esquivarla.

Para dar más detalles sobre lo que sucedió, tanto Juan Bautista como Franco De Benedictis emitieron un comunicado en las redes sociales donde expresaron su pesar por el fallecimiento del conductor de la Kangoo y dieron detalles del accidente.

A continuación el comunicado que publicó Juan De Benedictis

“Regresábamos de Paraná después de la primera fecha del Top Race por la ruta 6. Manejaba Franco y yo dormía en el asiento de acompañante, con el respaldo reclinado y el cinturón de seguridad puesto. Me desperté con el impacto. No entendía nada me faltaba el aire por el sacudón. Le pregunté a Franco qué había pasado y me contó. Mientras él se bajó a ayudar al conductor del otro vehículo, yo me quedé recuperando el aire y llamando al 911. Enseguida pararon varios autos y camionetas para ayudar. Estamos shockeados y angustiados por lo que pasó y le enviamos nuestras condolencias a la familia de la persona fallecida”.

https://www.clarin.com/deportes/automovilismo/hermanos-benedictis-explicacion-accidente-fatal-protagonizaron_0_B1ekzk7dz.html

LA CAPITAL DE ROSARIO, 26/02/18

Los conductores afirman que ellos respetan las normas, pero el resto no

Una entidad sondeó a casi 2 mil personas y advierte la diferencia entre la visión que cada uno tiene de sí mismo y de los demás.

"Yo respeto las normas de tránsito, vos no". Tal sería la frase que resume el curioso resultado de un sondeo hecho por el observatorio vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra), que nuclea a las empresas fabricantes de los radares, consultando la imagen que se tiene de los demás y de su propia forma de manejarse cuando conducen. La encuesta se hizo en la convicción de que la seguridad vial es un problema de todos y de todo el territorio nacional.

El relevamiento telefónico, que alcanzó a 1.934 hogares, tuvo en cuenta la zona de residencia, la edad, el sexo y los estudios de los entrevistados.

Para seis de cada 10 consultados, el respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito es menor, pero la opinión fue distinta cuando se consultó sobre la percepción sobre sí mismos, ya que el 85 por ciento asumió tener mayor respeto por las normas a la hora de ponerse al volante.

Por sexo y edad

Aunque podría presumirse lo contrario, las respuestas no variaron según el sexo. Los hombres expresaron en un 85 por ciento ser respetuosos, y las mujeres en un 84 por ciento.

Sin embargo, a la hora de hablar del resto de los conductores, el 62 por ciento de ambos sexos opinó que los demás no acatan las reglas.

Si se tienen en cuenta los estudios de los consultados, existe una diferencia de 14 puntos. Los encuestados con estudios primarios expresaron en un 75 por ciento ser obedientes de las reglas de tránsito, pero ese porcentaje se elevó a 9 de cada 10 (89 por ciento) cuando el nivel de estudios de los entrevistados era terciario.

La franja etaria que se considera más prudente es la de los adultos de entre 30 a 49 años, en la cual el 86 por ciento eligió la respuesta de "mayor respeto a las normas" cuando hablaban de sí mismos.

El tema de los jóvenes

Es interesante observar la opinión propia y la que tienen de los demás los jóvenes de entre 19 y 26 años, ya que el 84 por ciento considera tener un alto respeto por las normas de tránsito. A la hora de opinar del resto, la mitad de ellos considera que no se respetan las normas; el 19 por ciento que el respeto es mayor y tres de cada 10 se mantuvo neutro en la respuesta.

Los siniestros viales suelen producirse mayormente, por ejemplo, por infringir normas como la del límite de velocidad, los cruces en esquinas sin respetar el semáforo, o los adelantamientos en zonas prohibidas.

La entidad que realizó el sondeo advierte que el hecho de que 8 de cada 10 jóvenes se adjudiquen respetar las reglas de tránsito se contraponen con los datos difundidos por la Asociación Civil Luchemos por la Vida, que expresan que los conductores más jóvenes participan en siniestros viales tres veces más que los mayores.

Esta ONG advirtió que 3 de cada 10 víctimas fatales en estos episodios tienen menos de 25 años y son causantes de la mayoría de los choques que sufren. Los datos recabados por el Observatorio Vial dan muestra de que el grupo de conductores que más protagoniza estos siniestros, no lo admite.

Desde Cecaitra expresaron que "los datos ponen en evidencia que existe un problema que no se está asumiendo como propio. Esto debería generar conciencia, hacernos reflexionar acerca de lo importante que es ser responsables y ser conscientes que al salir a la calle sin respetar las normas, ponemos en riesgo no sólo nuestra vida, sino la nuestros acompañantes y la de los demás conductores".

<https://www.lacapital.com.ar/la-region/los-conductores-afirman-que-ellos-respetan-las-normas-pero-el-resto-no-n1563073.html>

LA NUEVA PROVINCIA (BAHÍA BLANCA) 25/02/18

Tres peatones y un motociclista murieron en apenas 50 días

Tránsito mortal. Tres peatones y un motociclista murieron en apenas 50 días. Hay menos accidentes pero más graves. Es una problemática que nos afecta a todos.

Sergio Prieta / sprieta@lanueva.com

Mientras el mapa que publica el municipio en Gobierno Abierto muestra que, en lo que va de 2018, se registró una baja importante en la cantidad de accidentes, no deja de aumentar la gravedad de los hechos. Es que en apenas los primeros 50 días del año hubo 4 bahienses que perdieron la vida. Tres peatones y un motociclista. Que 3 de las víctimas sean caminantes llama la atención y escapa a la variable de los últimos años, que tiene como principales protagonistas de los accidentes más graves a los motociclistas. Es muy pronto para sacar conclusiones o dar un diagnóstico de lo que está sucediendo, pero el hecho de que haya 3 peatones fallecidos es algo preocupante, ya que son más que el año pasado, dijo Pedro Silberman, encargado de elaborar el registro de accidentes viales para la Municipalidad y decano del Departamento de Ciencias de la Salud de la UNS. El año comenzó con la trágica muerte de Matías Streitenberger, el chico de 18 años que fue atropellado en la madrugada del 1 de enero por Galo Ochoa, en la avenida Alfonsín y Milún. El 19 de enero, Genaro Segundo Salvador Henríquez, de 73, murió tras ser embestido por un camión a metros del acceso al balneario Maldonado, en la ruta 3 sur. El 5 de febrero falleció Franco Coppolella, de 21 años. Su muerte se produjo tras un choque de motos que lo llevó a impactar contra una camioneta estacionada, en el barrio Rivadavia. La última víctima se registró el 15 de febrero y se llamaba Ismael Redondo, de 84 años. Murió como consecuencia de las graves lesiones que sufrió tras ser atropellado por un auto en Holdich y Bolivia. Los accidentes de Coppolella y Redondo no se muestran en Gobierno Abierto porque, según se ha explicado con anterioridad, las muertes que ocurren horas después de un accidente no son cargadas a esa página web. De todas formas constan en los registros que lleva La Nueva. La web municipal compara que a esta misma altura de 2017 se había registrado solo un accidente fatal, que tuvo como víctima a un motociclista y se registró el 21 de enero, mientras que en todo el año, según el estudio de colisiones viales, se registró un total de 24 personas fallecidas. Los Streitenberger analizan acciones contra el municipio. .

El abogado de la familia de Matías Streitenberger, Sebastián Martínez, reconoció que analiza iniciar acciones legales contra el municipio por aquel trágico accidente que se consumó en las primeras horas de 2018. Voy a solicitar informes desde la fiscalía y analizaremos los pasos a seguir, no desde el punto penal, sino desde lo civil, afirmó Martínez. El abogado consideró que la muerte de Matías se podría haber evitado si hubiese existido un control de alcoholemia en algún punto cercano al hecho, sobre todo porque Ochoa se dirigía a la única fiesta habilitada por la comuna para ese 31 de diciembre. Sabemos que Ochoa entró y salió de La Diana en al menos dos oportunidades. Desde la prevención no se hizo nada. Además, el 31 de diciembre se hizo un control en Alem y Perú y otro en el centro y nada más, dijo el letrado. Martínez también denunció que el radar instalado en la avenida Alfonsín, a la altura de donde se registró el accidente, no funciona de noche, porque no puede sacar fotos en la oscuridad. Como si eso fuera poco, el lunes pasado, otro peatón que horas más tarde fue identificado como Juan Francisco Morán, de 28 años, terminó en terapia intensiva tras ser atropellado por una camioneta en Sarmiento al 1.500. Ayer, desde el Hospital Municipal confirmaron que el chico continúa internado y asistido con respirador, pero estable. En breve, los médicos resolverían despertarlo. Días atrás, al anunciar que en 2017 hubo una baja de casi el 9% en la cantidad de accidentes, Silberman reveló que en nuestra ciudad, el índice de mortalidad es casi 4 veces superior si se compara con lo que ocurre, por caso, en la Capital Federal. Luego explicó que, de acuerdo con datos del Observatorio de Seguridad Vial porteño, en el periodo 2011/2015 se produjeron 47.784 **sinistros viales**, de los cuales hubo 428 fallecidos. La tasa de mortalidad fue de 2.8 personas cada 100.000 habitantes. En Bahía, la tasa de fallecidos para el mismo periodo es de 10,9 personas cada 100.000 habitantes, equiparó. Como dato positivo se puede remarcar que el promedio de muertes por accidentes en Bahía es inferior al del resto del país, donde se registra una mortalidad de 12,4 personas cada 100.000 habitantes. Entre los argumentos para explicar las llamativas diferencias -ya que en Capital circulan muchos más autos y el **tránsito** es más intenso-, comentó que existen particularidades propias de ciudades más pequeñas, con menor desarrollo y modernización en el **tránsito**. La cantidad de accidentes sigue en baja durante 2018. Si se tiene en cuenta la cantidad de siniestros, el mapa de accidentología muestra que durante los primeros 50 días del año se produjeron 310 accidentes viales en las calles bahienses. Como consecuencia, hubo 132 derivaciones a hospitales, 61 asistencias médicas en la vía pública y 115 catalogados como otros, es decir, que fueron incidentes menores, que las víctimas no necesitaron asistencia o se fueron del lugar por sus propios medios.

En el mismo periodo de 2017 se habían registrado 347 hechos con, 139 derivaciones a hospitales, 56 atenciones médicas en el lugar del hecho y 151 colisiones catalogadas como otras. Es decir que la baja es de un 10,6%, similar a la que se registró si se compara el año 2017 con 2016. El **director de Tránsito** de la comuna, Ramiro Frapiccini, reveló que el año pasado hubo 2.803 choques, lo que representa una disminución del 8,2% respecto a 2016, cuando se habían registrado 3.053. Por su parte, Silberman, consideró que hay distintos motivos que se relacionan con la disminución en la cantidad de accidentes que se observa en la ciudad. Una cuestión tiene que ver con las acciones propias que toma el Ejecutivo y otra es la concientización de la gente, siempre insistimos que 9 de cada 10 accidentes tienen que ver con un mal comportamiento del conductor. También opinó que las medidas de educación, tanto a nivel inicial como para quienes obtienen el carnet, a largo plazo tienden a dar un beneficio. Los datos para realizar el trabajo fueron obtenidos del Mapa de Accidentología del Municipio; Defensa Civil; el Ministerio Público Fiscal; la Policía Científica y el Hospital Municipal de Agudos Doctor Leónidas Lucero. El estudio determinó también que por cada 2,5 hombres que sufren un accidente apenas 1 mujer se ve involucrada en un siniestro. El vehículo que mayor cantidad de colisiones protagoniza es el auto, con poco más de 1.500 casos. Lo siguen las motos, con 980 y un descenso marcado con lo que sucedió en 2016: 1.149. Sin embargo, los motociclistas son, lógicamente, los que pagan las consecuencias más graves y son las principales víctimas fatales, además de que 1 de cada 2 termina hospitalizado. El estudio determinó que hubo un descenso en la cantidad de ciclistas involucrados en algún incidente y que el funcionamiento de las ciclovías puede haber influido en esa reducción, y que además se registró una baja del 35% en la cantidad de internaciones de personas sufrieron algún choque o caída de la bicicleta, dijo Silberman. El día en que se registran más accidentes es el viernes y los horarios más conflictivos siguen siendo los considerados pico o de entrada y salida de las escuelas: de 12 a 13 y de 17 a 18. Agosto fue el mes más "accidentado" del año, seguido por diciembre y octubre. Las esquinas más conflictivas siguen siendo Colón y Vieytes/Brown y Brown y Donado, con 14 accidentes en los 365 días de 2017, mientras que por sector, se determinó que el eje que corre paralelo al canal Maldonado, compuesto por las avenidas La Plata y 17 de Mayo, en sus intersecciones con Vieytes y Castelli, son los de mayor cantidad de sucesos, con 42. Gerardo Fernandez, un vecino de la calle

ICórdoba, denunció que las picadas ilegales en el Parque de Mayo son cada vez más frecuentes y que, a pesar de las denuncias que realiza al 911, los controles no llegan.

Incluso confesó que, hartado por no poder dormir, se ha parado en el medio de la calle o amenazado a los conductores con tirarles baldosas para que se vayan del lugar. Estamos cansados de este problema, las picadas después de la 1 de la mañana son alevosas. Tengo vecinos que tienen que usar sedantes por las noches para poder descansar, aseguró. Según Fernández, el problema es que no se realizan controles de tránsito como se hacían con anterioridad y que si bien denuncian las carreras en el interior del espacio público al 911, la policía no puede hacer mucho. Antes estaban organizadas, pero ahora aparecen unos pocos autos que se estacionan en la arcada del parque o hasta circulan por arriba de las veredas, contó el vecino. El hombre describió que las carreras arrancan en el interior del parque, luego pasan por Urquiza, pegan la vuelta por Córdoba para volver al espacio verde. Pago 1.800 pesos de impuestos por ABL y ni siquiera tengo derecho a descansar. Estoy analizando mudarme porque no podemos estar tranquilos. Tengo amigos que viven en Florida o en la avenida Alem y están tan cansados de este tema como yo, aseguró. Por último, mencionó que hizo reclamos al Concejo Deliberante y al municipio pero en definitiva no recibe soluciones. Me contacté con medio mundo por este problema y todo parece quedar en la nada, se quejó. Con los vecinos hemos pensado en hacer piquetes, cortar el tránsito y quemar algunas gomas para que alguien escuche o se haga cargo de lo que pasa. Es lamentable pero quizás sea la única manera en que nos escuchen, concluyó Fernández

SECCIONES 27 LA CAPITAL ES

LA REGIÓN

Los conductores afirman que ellos respetan las normas, pero el resto no

Una encuesta sondó a casi 2 mil personas y advierte la diferencia entre la visión que cada uno tiene de sí mismo y de los demás.

Facebook Twitter YouTube



Lunes 26 de febrero de 2018

"Yo respeto las normas de tránsito, voy mal", así se la frase que resume el curioso resultado de un sondeo hecho por el Observatorio Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infraestructuras de Tránsito de la República Argentina (CECITA), que se aplicó a través de laboratorios de los radiales, consultando la imagen que se tiene de los demás y de su propia forma de manejar cuando conducen. La encuesta se hizo en la convicción de que la seguridad vial es un problema de todos y de todo el territorio nacional.

El relevamiento telefónico, que alcanzó a 1.934 personas, tuvo en cuenta la zona de residencia, la edad, el sexo y los estudios de los entrevistados.

Para más de cada 10 consultados, el respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito es menor, pero la opinión fue distinta cuando se consultó sobre la percepción sobre sí mismos, ya que el 80 por ciento aseguró tener mayor respeto por las normas a la hora de ponerse al volante.

Por sexo y edad

Aunque podría pensarse lo contrario, las respuestas no varían según el sexo. Los hombres expresaron en un 80 por ciento ser respetuosos, y las mujeres en un 84 por ciento.

Por embargo, a la hora de hablar del resto de los conductores, el 62 por ciento de ambos sexos opina que los demás no acatan las reglas.

Si se tienen en cuenta los estudios de los consultados, existe una diferencia de 14 puntos: los encuestados con estudios primarios expresaron en un 75 por ciento ser conscientes de las reglas de tránsito, pero solo porcentaje se eleva a 9 de cada 10 (90 por ciento) cuando el nivel de estudios de los entrevistados era terciario.

La franja etaria que se consideró más prudente en la de los adultos es entre 50 a 69 años, en la cual el 80 por ciento dijo la respuesta de "mayor respeto a las normas" cuando hablaban de sí mismos.

El tema de los jóvenes

Es interesante observar la opinión propia y la que tienen de los demás los jóvenes de entre 18 y 29 años, ya que el 84 por ciento considera tener un alto respeto por las normas de tránsito. A la hora de opinar del resto, la mitad de ellos consideró que no se respetan las normas, el 10 por ciento que el respeto es mayor y tres de cada 10 no tuvieron respuesta en la respuesta.

Los sondeos viales suelen producirse mayormente, por ejemplo, por infringir normas como la del límite de velocidad. Los cruces en seguridad que respetar el semáforo o los adelantamientos en zonas prohibidas.

La entidad que realizó el sondeo advierte que el hecho de que 8 de cada 10 jóvenes se autopercepten respetar las reglas de tránsito se contraponen con los datos difundidos por la Asociación Civil Lucifermos por la Vida, que aseguran que los conductores más jóvenes participan en siniestros viales tres veces más que los mayores.

Esta ONG advierte que 3 de cada 10 víctimas fatales en estos episodios tienen menos de 25 años y son conductoras de la mayoría de los choques que sufren. Los datos

SUPER PROMO VACACIONES DE INVIERNO EN CERRO CAVIARUE
Válido hasta el 18/03

HASTA 240 DÍAS \$5.990 CUOTAS EN PESOS

ANTICIPA 3.5
Módulo autónomo
SIN SORTEO SIN LICITACIÓN SIN REQUISITOS

casaberria

por Teodoro González Patrocenio

Interno De No Acusarte Cuando Una Cometa Pierde El Control
Pascual Sabatini

Opinión

Excesos de verano

Desde hace algunos años el Ministerio de Transporte de la Nación junto a otras entidades realizan el Operativo de Verano para tratar de controlar el éxodo vacacional. Según informó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) a mitad de enero habían controlado más 200 mil vehículos. Se labraron 2.862 actas y el ranking de infracciones lo lidera el exceso de velocidad (64%), le siguen falta de documentación obligatoria (12%); y alcoholemia (6,2%).

Seguimos con los datos, en 15 días se retuvieron 151 vehículos particulares y 299 licencias de conducir. Mientras que los radares estadísticos detectaron 1.817 excesos de velocidad.

Guillermo Dietrich, ministro de Transporte de la Nación, dijo: *"estamos uniendo esfuerzos para tener la mayor cobertura posible en rutas nacionales y terminales de colectivos de todo el país. Queremos garantizar el desplazamiento seguro de los argentinos que salen de vacaciones. Para ello, es fundamental un Estado presente. No sólo con controles sino con obras: a lo largo y ancho del territorio argentino, estamos transformando rutas de doble mano en rutas seguras"*.

Pensamiento parecido tienen los directores ejecutivos de la ANSV y CNRT, Carlos Perez y Pablo Castano, respectivamente, que aseguran que los controles deben funcionar como una medida de prevención.

Mi punto de vista es que el problema es mucho mayor que esas 2.862 actas, que en realidad es una estadística inequívoca de que además de estar presentes en la rutas (todo el año, no únicamente en verano), lo que deben hacer las autoridades es trabajar en que la educación vial llegue de una vez por todas y de manera efectiva a los conductores.



Marco Pérego
EDITOR EJECUTIVO

REVISTA AUTOTEST, 25/02/18

OPINIÓN Excesos de verano

Marco Pérego

Desde hace algunos años el Ministerio de Transporte de la Nación junto a otras entidades realizan el Operativo de Verano para tratar de controlar el éxodo vacacional. Según informó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) a mitad de enero habían controlado más 200 mil vehículos. Se labraron 2.862 actas y el ranking de infracciones lo lidera el **exceso de velocidad** (64%), le siguen falta de documentación obligatoria (12%); y alcoholemia (6,2%). Seguimos con los datos, en 15 días se retuvieron 151 vehículos particulares y 299 licencias de conducir. Mientras que los **radares** estadísticos detectaron 1.817 excesos de velocidad.

Guillermo Dietrich, ministro de Transporte de la Nación, dijo: *"estamos uniendo esfuerzos para tener la mayor cobertura posible en **rutas** nacionales y terminales de colectivos de todo el país. Queremos garantizar el desplazamiento seguro de los argentinos que salen de vacaciones.*

*Para ello, es fundamental un Estado presente. No sólo con controles sino con obras: a lo largo y ancho del territorio argentino, estamos transformando **rutas** de doble mano en **rutas seguras"***.

Pensamiento parecido tienen los directores ejecutivos de la ANSV y CNRT, Carlos Perez y Pablo Castaño, respectivamente, que aseguran que los controles deben funcionar como una medida de prevención. Mi punto de vista es que el problema es mucho mayor que esas 2.862 actas, que en realidad es una estadística inequívoca de que además de estar presentes en la **rutas** (todo el año, no únicamente en verano), lo que deben hacer las autoridades es trabajar en que la educación vial llegue de una vez por todas y de manera efectiva a los conductores.

PÁGINA 12, 24/02/18**Los accidentes en las ciclovías, un peligro que crece en la ciudad
Ciclistas en zona de riesgo**

Gisela Marziotta

Organizaciones y usuarios advierten sobre los problemas de diseño, el mantenimiento escaso, los malos hábitos al circular en las calles y la falta de educación vial. Y dicen que las llamadas bicisendas crean una “falsa sensación de seguridad”. Ya murieron tres ciclistas.

La excelente idea de desalentar el uso de automóviles e impulsar la bicicleta como medio de transporte se convirtió en la Ciudad de Buenos Aires en un riesgo tanto para los mismos ciclistas como para peatones y automovilistas. La falta de mantenimiento en la infraestructura de las mal llamadas bicisendas –son ciclovías porque van por la calle y no por las veredas–, el hecho de que sean doble mano y extremadamente angostas, que muchas de ellas tengan canaletas del lado del cordón, que no se haya nivelado el asfalto, que estén obstruidas por alcantarillas y otros objetos, son algunos de los peligros para los ciclistas. Sumado que tanto peatones como conductores no incorporaron la conducta de mirar en ambos sentidos al cruzar en las esquinas, andar en bicicleta es una verdadera odisea que pone en peligro la vida de los porteños: en la ciudad ya hay tres casos fatales. La ausencia del Estado se traduce en la falta de control, la falta de mantenimiento y en la falta total de educación vial.

Por eso, la mayoría de quienes usan la bicicleta como medio de transporte coincide en que la existencia de las ciclovías es mejor pero subraya que generan una “falsa sensación de seguridad”. En un mes, murieron tres ciclistas: Franco Sánchez falleció el 6 de diciembre del año pasado en Pompeya, atropellado por un colectivo de la línea 70; Sofía Oswald, el 3 de enero en San Telmo, embestida por un interno de la línea 126, y el 10 de ese mes,

Isabel Arce Vera, tras ser chocada por otro colectivo en el barrio de Caballito. Si bien no hay datos ni estadísticas oficiales sobre siniestros en la red de ciclovías, el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de la Ciudad reconoce recién el caso de la fotógrafa Isabel Arce Vera, de 44 años, como el primero fatal ocurrido desde su creación en 2009.

La falta de registros oficiales sobre accidentes es preocupante porque demuestra que no hay voluntad de abordar el tema con responsabilidad y seriedad para evitar accidentes por el uso de las ciclovías: las organizaciones civiles y agrupaciones de ciclistas destacan la falta de datos duros y certeros sobre este tipo de siniestros. Mucha de la información que circula son datos relevados en gran parte de publicaciones de la prensa.

La falta de datos precisos es un agujero negro que impide poder analizar y profundizar en los motivos y las causas de los accidentes y las muertes, para poder trabajar más en profundidad sobre la concientización y la prevención, como así también poder identificar con exactitud en qué se está fallando. Diego, hermano de Isabel, asegura que ella sentía “una falsa sensación de seguridad” en el uso de las ciclovías.

“El Gobierno de la Ciudad fomenta el uso de la bicicleta pero no da las condiciones para que la gente la use”, enfatiza. El no uso del casco protector, la circulación en contramano, cruzar los semáforos en rojo, la falta de luces y la no señalización de maniobras con los brazos son algunas de las razones que provocan gran parte de los siniestros en los que los ciclistas están involucrados.

Analia Slavich, de Luchemos por la Vida, asegura que “la población de ciclistas casi no ha recibido educación vial de ningún tipo y las bicicletas no son sujeto de control por parte de los agentes de tránsito”. Y en cuanto a la infraestructura, refiere que las ciclovías “necesitan mejoras en distintos aspectos, son escasas y hay fallas en la señalización. Muchas de las ciclovías se encuentran obstruidas por volquetes, tachos de basura y vehículos estacionados”.

En 2015, Buenos Aires ingresaba por primera vez en el puesto 14 de las 20 ciudades más amigables del mundo con las bicicletas, según el ranking Copenhagense, que destacó la explosión del ciclismo en la ciudad como resultado de la incorporación de la red de ciclovías. Desde hace más de cien años que los daneses promueven la cultura ciclista y son líderes en el tema.

Desde Argentina en Bici, una red de organizaciones vinculadas al uso de la bicicleta como herramienta de transformación social, Jimena Pérez Marchetta asegura que “está demostrado que las ciclovías son buenas para atraer nuevos usuarios y nuevas usuarias a la bicicleta. La mayor cantidad de personas en bici en la calle ayuda a disminuir el número de siniestros, esto apuntaría más que nada a la denominada

ceguera por falta de atención”. Pérez Marchetta explica que los siniestros ocurren casi siempre en las esquinas y señala que es fundamental fiscalizar las velocidades en esos puntos. “Sabemos que es importante en un principio bajar las velocidades de todas las vías, ya que está demostrado que eso reduce en gran medida la mortalidad en caso de un siniestro”, indica.

El gobierno porteño lleva construidos 200,4 kilómetros de extensión de ciclovías desde su creación en 2009 hasta la fecha. La red alcanza todas las comunas y 41 de los 48 barrios porteños.

Según el gobierno, trabajan sobre cuatro ejes fundamentales para la movilidad sustentable: educación vial y concientización, infraestructura, controles y compromiso ciudadano.

Sin embargo, esos postulados están lejos de lo que opinan los usuarios de las ciclovías, que en su mayoría coinciden en que hay una ausencia absoluta del Estado para regular, controlar y garantizar la seguridad tanto de ciclistas como de peatones.

Para Néstor Sebastián, licenciado en Accidentología Vial y presidente de la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU), la infraestructura siempre garantiza la seguridad porque baja la siniestralidad, aunque eso no signifique que se conduzca bien. “En ningún lugar del mundo hay ciclovías en todas las calles. Lo que hay que buscar es la **seguridad vial** en el resto de las calles que no las tienen. La ciclovía es una manera segura si coincide con el recorrido deseado”, agrega el licenciado.

Para Agustín Oeyen, que empezó a andar en bicicleta por la ciudad desde la construcción de una de las primeras ciclovías que se hicieron, en la calle Montevideo, hay muchos aspectos para destacar que afectan el buen funcionamiento de la red tanto para los ciclistas como para los peatones y los automovilistas. “Las que son mano y contramano, que además el gobierno las cuenta como dobles en la extensión de kilometrajes, complican el **tránsito** con las otras bicicletas, con los peatones, con los autos. Ese es el punto que para mí es fundamental y que si se tuviera en cuenta se evitarían muchos accidentes. Además, están imponiendo la doble mano y los peatones bajan a la ciclovía sin mirar para ambos lados. La gente está acostumbrada a mirar para un solo lado, en el sentido del **tránsito**”.

“Muchas veces una de las dos manos tiene una canaleta y para esquivarla tenés que pasar para la otra mano.

“Muchas veces una de las dos manos tiene una canaleta y para esquivarla tenés que pasar para la otra mano.

Y hay millones de usuarios de bicicletas, no se puede pensar en el ciclista urbano como si fuera una persona que usa casco, que circula a una velocidad razonable. Algunos usan casco, otros no, algunos van lento, otros van rápido, en esa multiplicidad es difícil que se maneje todo por un mismo carril. Hay quienes llevan a su hijo al jardín y van a 5 km/h, y hay otros que llegan tarde al trabajo y van a 15 o a 20 km/h”, analiza.

La falta de educación vial y la falta de controles son dos puntos en el que todos coinciden, tanto los usuarios de las bicicletas como las asociaciones civiles. “No hay control de quién circula y quién no. En las ciclovías del centro se meten motos, frenan en los semáforos en las esquinas y muchas veces hay policías en esa misma esquina y no hacen nada. Y desde las aplicaciones de denuncia vial, el Gobierno de la Ciudad intenta ponerte a vos en el rol de policía. Podría servir como herramienta pero da la sensación que es lo único”, explica Agustín.

“Lo positivo de la ciclovía es que estás protegido del **tránsito** automotor y te conecta a un montón de lugares. Lo negativo es que es angosta, no es directa ni práctica, hay que dar muchas vueltas para llegar adonde se quiere y mucha gente usa la bicicleta para ir a trabajar, pero por sobre todas las cosas lo que destaco es que están en muy mal estado”, sintetiza en su evaluación como usuario de la red de ciclovías. Agustín reconoce como uno de los puntos más peligrosos de la red, la esquina de Centenera y Valle, en Caballito, lugar donde murió Isabel. Como se hace en otras partes del mundo cuando muere un ciclista por un accidente de **tránsito** o si fue víctima de un robo mientras circulaba, el mes pasado se colocaron tres bicicletas blancas en las esquinas donde perdieron la vida Franco, Sofía e Isabel. El gobierno porteño, que busca invisibilizar los peligros de las ciclovías y la ausencia del Estado, no sólo evita llevar un registro de los accidentes: ayer ya hizo sacar la bicicleta blanca que se había colocado en la esquina de Estados Unidos y Perú, donde murió Sofía.

Los accidentes en las ciclovías, un peligro que crece en la ciudad

Ciclistas en zona de riesgo

Organizaciones y usuarios advierten sobre los problemas de diseño, el mantenimiento escaso, los malos hábitos al circular en las calles y la falta de educación vial. Y dicen que las llamadas bicisendas crean una "falsa sensación de seguridad". Ya murieron tres ciclistas.

Por Gisela Marziotta



<https://www.pagina12.com.ar/97656-ciclistas-en-zona-de-riesgo>

PÁGINA 12, 24/02/18

El hermano de una víctima

“Fue un accidente entre comillas”

El testimonio de Diego Arce Vera, cuya hermana Isabel fue atropellada en Centenera y Valle, Caballito.

Diego Arce Vera, hermano de Isabel, que fue atropellada por un colectivo de la línea 26 el 10 de enero en Centenera y Valle, en el barrio de Caballito, es contundente a la hora de opinar de la ciclovía: genera “una falsa sensación de seguridad”, dice y reconoce que era un tema de discusión con su hermana. Isabel tenía 44 años, era fotógrafa, vivía sola en Boedo y estaba terminando de estudiar para ser reportera gráfica.

“Fue un accidente entre comillas –aclara– porque la responsabilidad fue del conductor, que venía a una velocidad mucho más alta de la que corresponde. El colectivo venía en una bocacalle, la máxima es 30 km/h y según las marcas que dejó en el asfalto iba a casi 70.” –¿Su hermana era una usuaria habitual de bicicleta? –Sí. Ella tenía una falsa sensación de seguridad en la bisisenda. Teníamos discusiones sobre ese tema.

Yo le planteaba que la bisisenda no es segura y ella me decía que al menos los autos no te abren la puerta, y demás. Pero no depende sólo del que va en bicicleta.

Si bien muchos me hablan de la responsabilidad de la gente que va en bicicleta, es como agarrársela con el más débil.

–¿Cómo fue el accidente? –La bisisenda está por Valle. El colectivo venía por Centenera. Ella venía andando y según lo que dicen unos testigos, más precisamente una chica que iba delante de ella, a unos siete segundos de diferencia. Esta testigo pasa en verde, con el semáforo para bicicleta en verde, y cuando ella termina de pasar, más o menos a los siete segundos siente el impacto. Siente la frenada y demás. O sea que el colectivo tendría que haber venido a menos velocidad de la que iba.

Pero el colectivo venía discutiendo con un chico que iba en moto por delante. El quería agarrar la onda verde, estaban a los bocinazos, le tiraba el colectivo encima a la moto, y el chico se corre, intercambian palabras y ahí es cuando acelera el colectivo y atropella a mi hermana. Las marcas de las frenadas son increíbles. Yo volví al lugar a los diez días y todavía estaban las marcas.

Además, una persona me acercó las fotos que había sacado del día del accidente, son dos marcas negras de más de diez metros. El colectivo ni siquiera pudo maniobrar, se nota porque las marcas que se ven son derechas, no es que amagó a virar para algún lado. Por la velocidad que iba no tuvo tiempo de hacer nada. – ¿Y ahora cómo sigue la cuestión legal? –Nosotros podemos presentarnos como principales damnificados, no podemos ser parte querellante. La causa penal la lleva la fiscalía. Nosotros queremos cambiar la carátula, porque la carátula quedó como homicidio culposo y nosotros vamos por el dolo eventual porque en estas condiciones el colectivo está libre. Con el homicidio culposo esta libre y puede seguir manejando, desconozco si está manejando pero puede hacerlo sin ningún tipo de problemas. Nosotros al cambiar a dolo eventual por lo menos lograríamos que el colectivo hasta las instancias del juicio no pueda manejar, y por lo menos que esté detenido o algo.

En realidad creo que le pasa a todos los familiares de este tipo de tragedias, nosotros no estamos buscando venganza, si bien sabemos que el colectivo es el principal sospechoso, el principal responsable de esto, lo que nos impulsa a que haya un cambio de conciencia en todo. Esa cuestión de espíritu soñador donde tratamos de encausar eso. Obviamente el colectivo por su irresponsabilidad nos quitó a nuestra hermana, pero también es la coyuntura lo que llevó a ser irresponsable, porque no hay ningún tipo de control. El colectivo va arriba del bondi, y adentro del bondi no hay ningún tipo de control. Muchas veces la gente tiene miedo, por ejemplo si el colectivo va a **exceso de velocidad** y alguien le dice algo, frena y hasta que no se baje el que lo está increpando no sigue, y entonces el que le llama la atención se pone a toda la gente en contra.

–¿A partir de lo que le pasó a su hermana tuvo contacto con otras personas que hayan tenido también accidentes en la ciclovía? –Sí, porque en menos de un mes hubo al menos tres accidentes mortales, los tres de la misma forma, es más, tienen muchas coincidencias extrañas. Los tres accidentes ocurrieron un miércoles. El colectivo que mata a Franco era de la línea 70, pero interno 126. El de Sofía Osswel fue con un colectivo 126, y a la semana mi hermana con el colectivo de la línea 26. Nos reunimos con las tres familias y estamos acompañándonos. Fuimos a la Defensoría del Pueblo, ellos nos plantearon crear una mesa de negociaciones y de diálogo, con el sindicato, con las empresas. Tres muertes en un mes no es casualidad, porque el Gobierno de la Ciudad fomenta el uso de la bicicleta pero no da las condiciones para los que la usan. – ¿Alguien se acercó para ayudarlos? –En mi caso se puso en contacto Luchemos por la Vida, para brindarme su apoyo y demás. También las Madres del Dolor. Y estoy recontra agradecido con la gente de Masa Crítica y las chicas de “Pedalea como una piba” porque ellos fueron los que organizaron todo, y los que hicieron toda la fuerza para que hoy estemos sentados nosotros acá.

24 de febrero de 2018

El hermano de una víctima

"Fue un accidente entre comillas"

El testimonio de Diego Arce Vera, cuya hermana Isabel fue atropellada en Centenera y Valle, Caballito.

Por Gisela Marziotta



Imagen: Sandra Cartasso

Diego Arce Vera, hermano de Isabel, que fue atropellada por un colectivo de la línea 26 el 10 de enero en Centenera y Valle, en el barrio de Caballito, es contundente a la hora de opinar de la ciclo vía: genera "una falsa sensación de seguridad", dice y reconoce que era un tema de discusión con su hermana. Isabel tenía 44 años, era fotógrafa, vivía sola en Boedo y estaba terminando de estudiar para ser reportera gráfica.

<https://www.pagina12.com.ar/97659-fue-un-accidente-entre-comillas>

LA NACIÓN, 24/02/18

En un año, se duplicaron las multas labradas a los motociclistas

Por: Fernando J. de Aróstegui

Cada control de tránsito que detiene a la moto de Gian Carlo Santisteban, de la empresa de mensajería El Líder, le quita algunos minutos y redundan en una demora en el servicio que presta. Ya está acostumbrado a estas paradas cotidianas en las que se verifican el DNI, el registro, el seguro, la patente y la VTV, que él tiene en regla. Pero hace poco su paciencia se colmó cuando, en un mismo día, fue registrado seis veces. Junto con el aumento de estos controles, también se duplicó la cifra de multas labradas a motociclistas en la Capital: mientras en 2016 fueron 22.177, en 2017 ascendieron a 46.275, según datos del Ministerio de Transporte porteño. "Los controles son exageradísimos", dijo Néstor Vargas, de 47 años, que maneja una moto para una mensajería. "Hace unas semanas, en el microcentro, en cuatro cuadras a la redonda me pararon cuatro veces", se indignó. El gobierno explicó que estos controles forman parte del Plan de Seguridad Vial, impulsado el año pasado para disminuir la cantidad de víctimas fatales en accidentes viales, que tienen a los motociclistas como principales actores, con el 40% de los casos. "Para lograrlo, se trabaja en distintos pilares en simultáneo: controles en calle, mejoras en la infraestructura, incorporación de nueva tecnología y educación vial", argumentaron desde el Ministerio. El fuerte aumento de la cantidad de infracciones también se explica por el vertiginoso crecimiento que entre 2016 y 2017 se registró en los patentamientos de motos: 48%, según las últimas estadísticas publicadas por la Cámara de Fabricantes de Motovehículos (Cafam). Sin embargo, muchos motociclistas consideran exagerada la cantidad de controles que se hacen, desproporcionado el rigor de las infracciones que se labran y señalan que el plan oficial persigue fines recaudatorios antes que preventivos. "Los controles del gobierno exceden lo razonable, son máquinas de facturar: están sacados con la cantidad de boletas que hacen", dijo Juan Sebastián Marín, de 40 años, abogado, que circula en su scooter por la zona de Tribunales. Aunque aclaró que quien tiene sus papeles en regla no debe preocuparse. Marín agregó que en el centro porteño los lugares para estacionar son escasos y están mal indicados.

Acarreos Muchos motociclistas explicaron que, a las 8, los oficinistas del centro copan todos los lugares para estacionar y que por este déficit de espacio con frecuencia deben estacionar sus vehículos en sitios vedados, lo que aumenta las probabilidades de que sean acarreados. Además de los controles y las multas, también los acarreos de motos aumentaron de forma exponencial en el último año: mientras en 2016 se remitieron 607 motos, en 2017 la cifra subió a 5025, de las que 2127 fueron levantadas en la zona peatonal del microcentro, donde cada día ingresan unas 4000 motos. El año pasado el gobierno sumó en el microcentro tres nuevas grúas, cada una con capacidad para acarrear cinco motos a la vez. Del total de acarreos registrados en 2017, el 75% fue por estacionamiento indebido y el 25% por no tener patente. Sin embargo, el gobierno afirma que en diferentes puntos del Área Central de la Ciudad creó 50 espacios exclusivos de estacionamiento (24 sobre acera y 26 sobre calzada) para unas 850 motos. Y que los garajes comerciales deben cobrarle a las motos el 30% del costo definido para el automóvil. Además de tener la documentación en regla y llevar casco, desde el año pasado la normativa de la Capital (ley N°5834) exige que los acompañantes vistan un chaleco reflectante con el número de la patente impreso en el frente y el dorso. En caso de estar en falta, se labra una infracción de \$2300 y se remite el vehículo. Cuando durante un control se retiene una moto, a su conductor se le entrega un Acta de Comprobación en la que se indica el estado general del vehículo. Luego, el titular deberá retirarlo en el plazo de 60 días corridos, para lo que primero deberá acercarse a la Dirección General de Infracciones, en Hipólito Yrigoyen 2346. De cada cuatro motos acarreadas por el gobierno, una de ellas nunca es retirada. Esto se debe a que el parque de las motos evidencia una cierta informalidad: "Es frecuente encontrar vehículos que se compraron sin patentar o que fueron pasando de dueño en dueño sin transferencia. Por lo que, tras el secuestro que efectúan los inspectores, son muchos los casos en que el conductor no puede acreditar su titularidad sobre el vehículo y, por ello, las motos quedan depositadas para luego ser compactadas", explicaron desde el Ministerio de Transporte. Cada día entran a la Capital desde la provincia una alta cantidad de motos: "El 45% de los mensajeros que trabajan en la ciudad tienen licencia en la provincia", según una encuesta de la Dirección General del Cuerpo de Agentes de Tránsito y Seguridad.

LA NACION

En un año, se duplicaron las multas labradas a motociclistas



Uno de los 40 cuadros de control dispuestos en la Capital. Fuente: LA NACION - Crédito: Fernando Maschino

El reforzo de los controles para prevenir accidentes y el fuerte aumento del patentamiento de estos vehículos explican el crecimiento, cuajado entre las conductores

Fernando J. de Aróstegui | [SIGUR](#)

24 de febrero de 2018

El control de tránsito que detiene a la moto de Gian Carlo Santisteban, de la empresa de mensajería El Líder, le quita algunos minutos y redundan en una demora en el servicio que presta. Ya está acostumbrado a estas paradas cotidianas en las que se verifican el DNI, el registro, el seguro, la patente y la VTV, que él tiene en regla. Pero hace poco su paciencia se colmó cuando, en un mismo día, fue registrado seis veces.

Junto con el aumento de estos controles, también se duplicó la cifra de multas labradas a motociclistas en la Capital: mientras en 2016 fueron 22.177, en 2017 ascendieron a 46.275, según datos del Ministerio de Transporte porteño.

"Los controles son exageradísimos", dijo Néstor Vargas, de 47 años, que maneja una moto para una mensajería. "Hace unas semanas, en el microcentro, en cuatro cuadras a la redonda me pararon cuatro veces", se indignó.

El gobierno explicó que estos controles forman parte del Plan de Seguridad Vial, impulsado el año pasado para disminuir la cantidad de víctimas fatales en accidentes viales, que tienen a los motociclistas como principales actores, con el 40% de los casos. Para lograrlo, se trabaja en distintos pilares en simultáneo: controles en calle, mejoras en la infraestructura, incorporación de nueva tecnología y educación vial", argumentaron desde el Ministerio.

<https://www.lanacion.com.ar/21118-10-en-un-ano-se-duplicaron-las-multas-labradas-a-los-motociclistas>

LA NACIÓN, 24/02/18

Un grupo que encabeza la lista de víctimas en accidentes

Aunque en la Capital el uso del casco es obligatorio para los motociclistas, un 40% de quienes lo emplean se lo coloca de un modo incorrecto, en tanto que entre los acompañantes la cifra llega al 50%, según datos del Observatorio Vial Latinoamericano (Ovilam). Esta conducta es solo una muestra que explica por qué los motociclistas encabezan la lista de víctimas mortales en accidentes de tránsito en la Capital, con un 40% de los casos, según datos del Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad. "Entre los usuarios de motos se registra un perfil más audaz que entre los automovilistas", comparó Alberto Silveira, presidente de Luchemos por la Vida. Agregó que es alto el número de sus maniobras en falta o imprudentes: "Muchas motos circulan por cualquier lado: bicisendas, carriles de metrobús e incluso las veredas", y calculó que los motociclistas tienen 20 veces más de probabilidades de morir en un siniestro que los automovilistas. Un informe de esa ONG consigna otros comportamientos de alto riesgo en los motociclistas: el 35% no respeta los semáforos en rojo, el 22% no aminora la velocidad en las esquinas, el 66% no señala sus maniobras de giro, el 69% no cede el paso en las sendas peatonales y el 51% las invade. Silveira consideró que en la Capital hay que planificar mejor los controles viales: "Es muy desparejo el rigor que se demuestra. Por la noche, en los barrios periféricos y en los días no hábiles los controles son mucho más indulgentes". Fabián Pons, presidente del Ovilam, dijo: "Están bien los controles que hace el Estado. Pero no alcanzan para reducir la cantidad de siniestros: hay que implementar controles dinámicos con efectivos circulando a la par de los motociclistas, multando el tránsito por las banquinas, el manejo temerario, el exceso de velocidad y el transporte de mercaderías no compatibles con el vehículo". La diferencia en el cumplimiento de las normas entre la Capital y la provincia queda expresado en el uso del casco: mientras en la Ciudad lo usa el 87% de los motociclistas, en el Gran Buenos Aires lo hace solo el 63%, según datos de Luchemos por la Vida. "Los motociclistas que usan casco tienen un 73% menos de mortalidad y hasta un 85% menos de lesiones graves que los que no lo usan", precisó la ONG.

Además, entre los dos distritos se observa una diferencia en el rigor de los controles: "En la provincia no se controlan las motos", dijo Pons, y graficó: "La policía brilla por su ausencia". Y sobre los supuestos "fines recaudatorios" de los controles de la Capital que denuncian muchos motociclistas, consideró: "Si el Estado recauda con estos controles es porque primero hay alguien que infringe la ley. Durante muchos años se observó mucha laxitud en la aplicación de normas para circular en moto". En la provincia, la sanción de la ley N° 15002, en diciembre, eliminó la exigencia de que los conductores y acompañantes usen un chaleco reflectante. ADEMÁS En un año, se duplicaron las multas labradas a los motociclistas.

<https://www.lanacion.com.ar/2111811-un-grupo-que-encabeza-la-lista-de-victimas-en-accidentes>

LA NACION

LA NACION | SOCIEDAD

Un grupo que encabeza la lista de víctimas en accidentes

Representa un 40% del total de casos, seguidos por los peatones, con el 35,7%

24 de febrero de 2018



Aunque en la Capital el uso del casco es obligatorio para los motociclistas, un 40% de quienes lo emplean se lo coloca de un modo incorrecto, en tanto que entre los acompañantes la cifra llega al 50%, según datos del Observatorio Vial Latinoamericano (Ovilam).

Esta conducta es solo una muestra que explica por qué los motociclistas encabezan la lista de víctimas mortales en accidentes de tránsito en la Capital, con un 40% de los casos, según datos del Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad.

"Entre los usuarios de motos se registra un perfil más audaz que entre los automovilistas", comparó Alberto Silveira, presidente de Luchemos por la Vida. Agregó que es alto el número de sus maniobras en falta o imprudentes: "Muchas motos circulan por cualquier lado: bicisendas, carriles de metrobús e incluso las veredas", y calculó que los motociclistas tienen 20 veces más de probabilidades de morir en un siniestro que los automovilistas.

Un informe de esa ONG consigna otros comportamientos de alto riesgo en los motociclistas: el 35% no respeta los semáforos en rojo, el 22% no aminora la velocidad en las esquinas, el 66% no señala sus maniobras de giro, el 69% no cede el paso en las sendas peatonales y el 51% las invade.

Silveira consideró que en la Capital hay que planificar mejor los controles viales: "Es muy desparejo el rigor que se demuestra. Por la noche, en los barrios periféricos y en los días no hábiles los controles son mucho más indulgentes".

CLARÍN, 24/02/18
FUE EN WILDE EN 2015

Condena inusual: le dieron 15 años de cárcel por manejar borracho, chocar y matar

Es un joven de 19 años, que iba a 150 km por hora y a contramano por una avenida. Murieron dos mujeres.

En un fallo unánime y con escasos precedentes, un joven fue condenado a 15 años de cárcel por haber causado la muerte de dos mujeres en 2015 mientras conducía borracho, de contramano y alta velocidad por una avenida de Wilde. Allí embistió al auto en el que viajaban las víctimas. Es Cristian Morel González, de 19 años, quien se encuentra detenido desde la semana posterior al siniestro. Tras la decisión tomada por el Tribunal Oral 5 de Lomas de Zamora, mantendrá esa condición. Los jueces Guillermo Piume, Pedro Pianta y María del Carmen Mora lo encontraron responsable del delito de "homicidio con dolo eventual", que prevé de 8 a 25 años de prisión, y manifiesta que pese a que debió representarse que podía provocar un daño, igual manejó.

https://www.clarin.com/ciudades/condena-record-15-anos-carcel-conductor-manejaba-borracho-choco-mato-mujeres_0_B1jWwjavG.html

24/02/2018 - 18:10 | Clarín.com | Ciudades

Inseguridad vial

Condena récord: 15 años de cárcel para un conductor que manejaba borracho, chocó y mató a dos mujeres

El choque fue en Wilde, en 2015. Además, se comprobó que iba a más de 150 kilómetros por hora.



Choque en Wilde. Fue en 2015 y condenaron al conductor que causó dos muertes.



(13) comentarios

[inseguridad vial](#)

En un fallo unánime y con escasos precedentes, un joven fue condenado a **15 años de prisión** por haber causado la muerte de dos mujeres en 2015 mientras conducía ebrio, de contramano y alta velocidad por una avenida de Wilde. Allí embistió al auto en el que viajaban las víctimas.

El responsable es **Cristian Morel González**, de 19 años, quien se encuentra **detenido** desde la semana posterior al siniestro, y al que nunca se le otorgó el beneficio de la prisión domiciliaria, como sí ocurrió en casos similares. Ahora, tras la decisión tomada por el Tribunal Oral N°5 de Lomas de Zamora, mantendrá esa condición.

© 23/02/2018 - 12:01 | Clarin.com | Sociedad

Seguridad vial

Manejaba rápido, volcó y murieron tres chicos: ahora se supo que había consumido cocaína y marihuana

El micro iba a más de 90 km/h en una zona de 40 km/h.



El chofer de Meltur iba a 92 km/h al momento del accidente.

Rosana Zedler

1



(3) comentarios

Mendoza Seguridad vial

Exceso de velocidad, cocaína y marihuana, eso parece ser el combo que causó la tragedia del micro de la empresa chilena Meltur, que volcó a principios de febrero en la cordillera y que dejó tres chicos muertos. Los menores viajaban a un torneo de fútbol en Paraguay.

El fiscal de Mendoza, Carlos Torres, recibió el resultado de las pericias y estudios médicos posteriores al accidente, que indicaron que el chofer Leonel Quiroga Morales (39) había consumido cocaína y marihuana. Y que al momento del accidente el colectivo viajaba a 92 kilómetros por hora, cuando la velocidad máxima permitida en esa zona de curvas es de 40 km/h. Este dato fue tomado del seguimiento satelital que se le realizó al micro desde que partió de Chile.



El chofer de Meltur iba a 92 km/h al momento del accidente.

El accidente ocurrió el 2 de febrero pasado, en Las Cuevas, la última localidad cordillerana antes del límite aduanero con Chile. Las víctimas fueron dos varones, Matías Vidal Pérez (13) y Jonathan Muñoz Allulef (16) y una nena Javiera Collej Arenas (10). Integraban un contingente del club Colo Colo Lo Boza, de la comuna de Quilicura, de Santiago de Chile. Iban a un torneo de fútbol que se disputaba en Asunción, Paraguay. La nena acompañaba a sus padres y a su hermano.

DIARIO CLARÍN, 23/02/2018

Manejaba rápido, volcó y murieron tres chicos: ahora se supo que había consumido cocaína y marihuana

El micro iba a más de 90 km/h en una zona de 40 km/h.

Exceso de velocidad, cocaína y marihuana, ese parece ser el combo que causó la tragedia del micro de la empresa chilena Meltur, que volcó a principios de febrero en la cordillera y que dejó tres chicos muertos. Los menores viajaban a un torneo de fútbol en Paraguay.

El fiscal de Mendoza, Carlos Torres, recibió el resultado de las pericias y estudios médicos posteriores al accidente, que indicaron que el chofer Leonel Quiroga Morales (39) había consumido cocaína y marihuana. Y que al momento del accidente el colectivo viajaba a 92 kilómetros por hora, cuando la velocidad máxima permitida en esa zona de curvas es de 40 km/h. Este dato fue tomado del seguimiento satelital que se le realizó al micro desde que partió de Chile.

El accidente ocurrió el 2 de febrero pasado, en Las Cuevas, la última localidad cordillerana antes del límite aduanero con Chile. Las víctimas fueron dos varones, Matías Vidal Pérez (13) y Jonathan Muñoz Allulef (16) y una nena Javiera Collej Arenas (10). Integraban un contingente del club Colo Colo Lo Boza, de la comuna de Quilicura, de Santiago de Chile. Iban a un torneo de fútbol que se disputaba en Asunción, Paraguay. La nena acompañaba a sus padres y a su hermano.

Los chicos soñaban con una carrera profesional como futbolistas. El menor, Matías, había sido convocado a este viaje por su destacado desempeño en el Club Deportivo Tricolor de Lican Ray, un pueblo de la Patagonia chilena. El nene soñaba con llegar alto en el fútbol, como sus ídolos Alexis Sanchez y Neymar.

El chofer de Meltur iba a 92 km/h al momento del accidente. En sus redes sociales, el club Colo Colo, uno de los principales del fútbol de Chile, publicó un breve comunicado:

"Lamentamos profundamente la trágica muerte de 3 niños, miembros de una delegación deportiva de la escuela de fútbol Colo Colo Lo Boza de la comuna de Quilicura. Enviamos un abrazo fraterno y nuestras condolencias a sus familias, amigos y a todos los integrantes de dicha escuela".

El ómnibus con los chicos recién había cruzado el túnel internacional Cristo Redentor e ingresado al territorio argentino. Aparentemente, el chofer de Meltur quiso pasar a un camión y se encontró de frente con otro micro: intentó esquivarlo, lo rozó y volcó. Otros 25 pasajeros resultaron heridos, cinco de ellos de gravedad. El chofer tuvo heridas leves. Después de ser asistido en el hospital de Uspallata, el conductor fue detenido y quedó imputado por homicidio simple con dolo eventual, considerando que fue responsable de las muertes.

El accidente ocurrió casi en la misma zona donde el 18 de febrero de 2017 se produjo el vuelco de un micro de la empresa Turbus en el que murieron 19 personas. El martes pasado, la Justicia mendocina condenó a 20 años en prisión al chofer chileno Francisco Sanhueza, que causó esa tragedia.

Mendoza. Corresponsalía.

www.clarin.com/sociedad/manejaba-a-rapido-volco-murieron-chicos-ahora-supos-consumido-cocaina-marihuana_0_BkaSQpavf.html

EL LITORAL, 23/02/18

Colocaron radares de control de velocidad en el túnel subfluvial

Por ahora no se cobrarán **multas** Fueron instalados cuatro equipos, dos a cada lado del conector interprovincial, a los 800 y 1.600 metros. En un principio cumplirán una función preventiva, ya que forman parte de un novedoso sistema informativo vial inteligente, que está entre los primeros de su tipo en el país.

Por ahora no se cobrarán **multas** Fueron instalados cuatro equipos, dos a cada lado del conector interprovincial, a los 800 y 1.600 metros. En un principio cumplirán una función preventiva, ya que forman parte de un novedoso sistema informativo vial inteligente, que está entre los primeros de su tipo en el país. Redacción el Litoral area@ellitoral.com En los últimos días, en el Túnel Subfluvial Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis fueron instalados cuatro **radares** para medir la velocidad, con la intención de prevenir el sobrepaso de las máximas permitidas. El trabajo complementa la cartelería LED que fue colocada en diciembre último. En diálogo con este medio, los funcionarios Augusto Cortés (subdirector de **Tránsito** del ente administrador del túnel) y Marcelo Carabajal (jefe del departamento de Electrónica), brindaron detalles de los equipos que se han incorporado, a la vez que describieron el sistema informativo vial inteligente que están implementando en dicho sector. Los **radares**, que están ubicados dentro del túnel, a los 800 y 1.600 metros en ambos lados del emblemático y casi cincuentenario enlace (que fuera inaugurado en 1969), forman parte de los periódicos trabajos de mantenimiento que se realizan en el lugar, así como de medidas adoptadas para monitorear la velocidad de autos y camiones. En principio no habrá **multas**, enfatizó Cortés a continuación, sin dejar de remarcar que la idea que resguarda esta moderna implementación es de carácter preventivo, no sancionatorio. Estas iniciativas, agregó, tienen que ver con encausar a los conductores para que mantengan las velocidades reglamentarias del túnel, es decir 40 kilómetros por hora de mínima y 60 de máxima. Sirven como una advertencia y para minimizar la posibilidad de que se produzcan **sinistros viales** o accidentes.

Sensores ultrasónicos

Los **radares** complementan una serie de carteles y luminarias con imágenes LED, la que fuera colocada a lo largo de todo el túnel en diciembre último, para informar al automovilista la velocidad que lleva. Carabajal, a su turno los describió como sensores ultrasónicos, que miden la velocidad de los vehículos a su paso y dan automáticamente la indicación pertinente: con color verde si la velocidad está dentro de lo permitido, o en rojo, si se comete un exceso. Después, el jefe de Electrónica del túnel destacó que la instrumentación de estos **radares** forma parte de un sistema informativo vial inteligente, de los primeros en su tipo en el país, todo en cartelería LED. Esto es el comienzo, dijo, ya que estamos comprometidos en el proyecto de implementar más carteles y más señalización de velocidad, además de todo lo que respecta a la cartelería fija de un sistema inteligente, pensado, justamente, para brindar mayor información de **tránsito** al usuario. Estamos a prueba y por eso aspiramos a que sea un logro, añadió Carabajal. Para finalizar, Cortés hizo hincapié que en cada peaje también se instaló cartelería nueva (provista por la firma Multiled) y después se sumarán carteles soportados arriba de una columna. Para su reglamentación La aplicación de esta innovación tecnológica estará respaldada oportunamente por su respectiva ley de reglamentación, normativa que en estos momentos está siendo analizada por las legislaturas de las provincias de Santa Fe y entre Ríos. El reglamento en cuestión, tal como lo expresó Augusto Cortés, fue estudiado originalmente por las autoridades del túnel, para después hacerse un proyecto modificadorio, que se aprobó a nivel de las comisiones parlamentarias y de los ministerios intervinientes (cuatro en total, sumando las dos provincias).

Posteriormente, Cortés recordó que la reglamentación en cuestión está en ambas legislaturas, a la espera de su ratificación y de los decretos correspondientes de parte de los gobernadores, a efectos de adecuar, fundamentalmente, lo que tiene que ver con el futuro valor de las **multas**. Luego, para completar el concepto, señaló que la multa tendría un valor fijo, relacionado con el costo del peaje. Esto es lo que resta analizar a partir de ahora, para poder instrumentarse en su momento.

Sin multas

Los **radares** servirán como una advertencia para los conductores, minimizando así la posibilidad de que se produzca un siniestro vial. "No somos un ente recaudador", señalaron desde el Túnel. Estos trabajos complementan los carteles LED que se instalaron meses atrás en los peajes y en el ingreso al Túnel Subfluvial.

El Litoral | Área Metropolitana

Viernes 23.02.2018 | Última actualización: 14:02:39 | 12:20

15:43 | [Por ahora no se cobrarán multas](#)

Colocaron radares de control de velocidad en el túnel subfluvial

Fueron instalados cuatro equipos, dos a cada lado del conector interprovincial, a los 800 y 1.600 metros. En un principio cumplirán una función preventiva, ya que forman parte de un novedoso sistema informativo vial inteligente, que está entre los primeros de su tipo en el país.



http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/165529-colocaron-radares-de-control-de-velocidad-en-el-tunel-subfluvial-por-ahora-no-se-cobraran-multas-area-metropolitana.html



CANAL 13 - NOTICIERO TRECE 22/02/2018
Están en infracción y encima se enojan

Los controles de tránsito en la Ciudad de Buenos Aires se están haciendo cada vez más estrictos, en el último semestre se hicieron 79 mil según estadísticas de la Dirección de tránsito de la ciudad. Se encontraron muchas infracciones, un rosario de justificaciones y enojos insólitos.

TERRITORIODIGITAL.COM, 23/02/18

El 70% de la terapia está ocupada por víctimas de siniestros viales

La Unidad Crítica del Hospital Escuela Ramón Madariaga, que comprende la terapia intensiva, funciona siempre a capacidad completa. Cuenta este sector de alta complejidad con 26 camas y el 70% de los internados son pacientes que ingresaron por la emergencia con traumatismos graves por **siniestros viales**. El médico Orlando Querencio, jefe de la Unidad Crítica y director de la Red de Traslado, en entrevista con El Territorio llamó la atención sobre que en los meses de calor se incrementan los **siniestros viales**, las víctimas que ingresan a terapia intensiva tienen distinta severidad pero siempre son pacientes graves, de 17 que tenemos hoy, diez personas tienen además de politraumatismo, trauma encéfalocraneano y necesitan soporte de oxígeno. El especialista indicó que los más expuestos a hospitalizaciones en estado grave por colisiones son los motociclistas y el rango etario es de 15 a 30 años. Nuestras estadísticas muestran que los tipos de colisión más comunes son auto-moto y derrapes de motocicletas y que las víctimas son personas muy jóvenes. En este sentido, adelantó que el protocolo de atención en siniestros contempla tres curvas de mortalidad, la primera es el momento del impacto y no hay acción posible de salvataje, la segunda es durante el traslado y la tercera curva es el deceso en los hospitales, este desenlace puede ser en horas o meses y no se contabilizan. La tasa de mortalidad en terapia es altísima, pero no tenemos números concretos, estamos trabajando en la **trazabilidad** de las víctimas de siniestros para poder hacer un seguimiento y tener los números de decesos en esta tercera curva. Con esta estadística, tanto la Red de Traslado como los hospitales buscan tener un panorama más completo y exacto de la mortalidad por siniestros de **tránsito**. Sabemos que al final de un año tenemos tantas víctimas que fallecieron en el acto, pero detrás de este indicador hay un subregistro y es lo que queremos trabajar para esclarecer.

En la terapia, las causas más frecuentes de muerte en pacientes que ingresan por choques son infecciones, las fallas hemodinámicas -el corazón deja de funcionar- y las fallas multiorgánicas.

Cambio de paradigma Si bien las víctimas de **siniestros viales** siempre representan un número importante de los internados en terapia, que no baja del 40% del total de camas disponibles, Querencio expresó: Queremos cambiar el paradigma de que hay una urgencia más importante que otra, proyectamos una terapia flexible y que pueda responder a la demanda que surja, por ejemplo, los pacientes por siniestros disminuyen en invierno pero aumentan los cuadros respiratorios, entonces ahí tenemos al Servicio de Neumonología de apoyo. Detalló que hay una demanda de camas interna, que son derivaciones de pacientes internados en sala media o postquirúrgicos, pacientes oncológicos y también está la demanda externa que la lideran las víctimas viales y le siguen personas con cuadros de ACV o pacientes cardíacos, hipertensos. El hospital tiene 350 camas entre sala de internación intermedia y la Maternidad.

El jefe de la unidad crítica precisó que ante la creciente demanda de atención se ampliaron las camas de la terapia del primer piso a seis camas disponibles en el sector de emergencia que está en planta baja. El área cuenta con la misma complejidad que la terapia y con médicos terapeutas y enfermeros especializados en cuidados críticos. A la vez, cuando la presión de ingreso es aún mayor se puede ocupar unas tres a cuatro camas si están libres y que son del sector de coronarias. Tenemos un ala del hospital que está pensado para la atención de la complejidad, está la emergencia, el servicio de imágenes, la terapia y el quirófano y los servicios de distintas especialidades, nuestro objetivo hoy es avanzar en la capacitación de terapeutas residentes y de tener lugar para atender a todos los pacientes que ingresan con cuadros de gravedad. En este punto aclaró que todos los médicos de la terapia son terapeutas certificados y no hay residentes; son 16 médicos y 56 enfermeros especializados en cuidados críticos. Otra arista para la eficacia de este trabajo es el trabajo en red con otros hospitales de referencia en la provincia, que son los Sanjos de Iguazú, El Dorado, Almirante y Oberá. "Para cubrir derivaciones que no son necesarias y mover al paciente y toda esta logística, lo que hacemos es trabajar en red con los profesionales para interconsulta, entonces se decide qué paciente requiere una terapia en Posadas o si puede ser hospitalizado en su localidad y qué tratamiento es el más adecuado para su estabilización."

El 70% de la terapia está ocupada por víctimas de siniestros viales



Viernes 23 de febrero de 2018

La Unidad Crítica del Hospital Escuela Ramón Madariaga, que comprende la terapia intensiva, funciona siempre a capacidad completa. Cuenta este sector de alta complejidad con 26 camas y el 70% de los internados son pacientes que ingresaron por la emergencia con traumatismos graves por siniestros viales.

El médico Orlando Querencio, jefe de la Unidad Crítica y director de la Red de Traslado, en entrevista con El Territorio llamó la atención sobre que en los meses de calor se incrementan los siniestros viales, las víctimas que ingresan a terapia intensiva tienen distinta severidad pero siempre son pacientes graves, de 17 que tenemos hoy, diez personas tienen además de politraumatismo, trauma encéfalocraneano y necesitan soporte de oxígeno.

El especialista indicó que los más expuestos a hospitalizaciones en estado grave por colisiones son los motociclistas y el rango etario es de 15 a 30 años.

"Nuestras estadísticas muestran que los tipos de colisión más comunes son auto-moto y derrapes de motocicletas y que las víctimas son personas muy jóvenes."

En este sentido, adelantó que el protocolo de atención en siniestros contempla tres curvas de mortalidad, la primera es el momento del impacto y no hay acción posible de salvataje, la segunda es durante el traslado y la tercera curva es el deceso en los hospitales, este desenlace puede ser en horas o meses y no se contabilizan.

"La tasa de mortalidad en terapia es altísima, pero no tenemos números concretos, estamos trabajando en la trazabilidad de las víctimas de siniestros para poder hacer un seguimiento y tener los números de decesos en esta tercera curva."

Con esta estadística, tanto la Red de Traslado como los hospitales buscan tener un panorama más completo y exacto de la mortalidad por siniestros de tránsito.

"Sabemos que al final de un año tenemos tantas víctimas que fallecieron en el acto, pero detrás de este indicador hay un subregistro y es lo que queremos trabajar para esclarecer."

En la terapia, las causas más frecuentes de muerte en pacientes que ingresan por choques son infecciones, las fallas hemodinámicas -el corazón deja de funcionar- y las fallas multiorgánicas.

Cambio de paradigma

Si bien las víctimas de siniestros viales siempre representan un número importante de los internados en terapia, que no baja del 40% del total de camas disponibles, Querencio expresó: "Queremos cambiar el paradigma de que hay una urgencia más importante que otra, proyectamos una terapia flexible y que pueda responder a la demanda que surja, por ejemplo, los pacientes por siniestros disminuyen en invierno pero aumentan los cuadros respiratorios, entonces ahí tenemos al Servicio de Neumonología de apoyo."

Detalló que hay una demanda de camas interna, que son derivaciones de pacientes internados en sala media o postquirúrgicos, pacientes oncológicos y también está la demanda externa que la lideran las víctimas viales y le siguen personas con cuadros de ACV o pacientes cardíacos, hipertensos.

El hospital tiene 350 camas entre sala de internación intermedia y la Maternidad.

El jefe de la unidad crítica precisó que ante la creciente demanda de atención se ampliaron las camas de la terapia del primer piso a seis camas disponibles en el sector de emergencia que está en planta baja.

El área cuenta con la misma complejidad que la terapia y con médicos terapeutas y enfermeros especializados en cuidados críticos. A la vez, cuando la presión de ingreso es aún mayor se puede ocupar unas tres a cuatro camas si están libres y que son del sector de coronarias.

Tenemos un ala del hospital que está pensado para la atención de la complejidad, está la emergencia, el servicio de imágenes, la terapia y el quirófano y los servicios de distintas especialidades, nuestro objetivo hoy es avanzar en la capacitación de terapeutas residentes y de tener lugar para atender a todos los pacientes que ingresan con cuadros de gravedad."

En este punto aclaró que todos los médicos de la terapia son terapeutas certificados y no hay residentes; son 16 médicos y 56 enfermeros especializados en cuidados críticos.

Otra arista para la eficacia de este trabajo es el trabajo en red con otros hospitales de referencia en la provincia, que son los Sanjos de Iguazú, El Dorado, Almirante y Oberá.

"Para cubrir derivaciones que no son necesarias y mover al paciente y toda esta logística, lo que hacemos es trabajar en red con los profesionales para interconsulta, entonces se decide qué paciente requiere una terapia en Posadas o si puede ser hospitalizado en su localidad y qué tratamiento es el más adecuado para su estabilización."

<http://www.eltterritorio.com.ar/nota4.aspx?c=3282398657973786>

RADARES A LO BRASIL EN POSADAS



Viernes 23 de febrero de 2018



La Costanera de Posadas tendrá nuevas medidas para regular la velocidad. Es que la Municipalidad de Posadas autorizó al Ministerio de Gobierno de la provincia de Misiones a instalar reductores de velocidad electrónicos, o tótem, como se los conoce en Brasil.

Estos artefactos electrónicos constan de una pantalla led que muestra en tiempo real la velocidad a la que pasan los vehículos.

De acuerdo a lo que indicó Omar Talavera, director de Tránsito de la ciudad capital, a El Territorio en principio habrá dos en la Costanera, uno a la altura del Comando Radioeléctrico (cerca del anfiteatro) y otro por El Brete.

Además, se instalarán otros dos por avenida Quaranta y eventualmente en el acceso sur.

En ese punto, determinó que la Costanera "pasó a ser una continuidad del acceso sur, siendo también una vía de ingreso a la ciudad y conectándose con el centro de frontera", de allí la necesidad también de buscar mecanismos de control de velocidad para la zona.

Además, el funcionario confirmó la firma de convenio que se concretó con el Ministerio de Gobierno, avalando la instalación de estos equipos que poseen un lector de velocidad y adelantó que en el momento preciso de la posible violación de la velocidad máxima, se captará la imagen del vehículo para la multa correspondiente.

Los dispositivos estarán a cargo de la provincia y de la Agencia de Seguridad Vial.

Velocidad

Por otra parte, cabe recordar que en la Costanera, en general la velocidad máxima permitida hasta ahora es de 30 kilómetros por hora.

En ese sentido, Talavera especificó que, de acuerdo al sector de la Costanera, hay marcadas dos velocidades: 20 y 30 kilómetros por hora, por eso "queremos unificar y elevar a 40", manifestó.

Dijo además que la idea es armar un anillo de seguridad con respecto a la velocidad incorporando este tipo de tecnología.

La ley

En septiembre del año pasado, la Cámara de Representantes de la provincia aprobó la ley que reglamenta el uso de controladores de velocidad para rutas y caminos de zonas urbanas. Dentro de ese proyecto se incorpora por primera vez el concepto del tótem en Misiones, muy común en Brasil.

Según el primer artículo de la norma, "tiene por objeto establecer las condiciones adecuadas para la instalación, en el ámbito provincial, de reductores de velocidades coactivas, conocidas con las denominaciones de Controlador Electrónico con sistema Tutor, radares tipo láser, controladores de velocidad pasivos tipo tótem y lomo de burro, resaltes y lomadas".

TERRITORIODIGITAL, 23/02/18

RADARES A LO BRASIL EN POSADAS

La Costanera de Posadas tendrá nuevas medidas para regular la velocidad. Es que la Municipalidad de Posadas autorizó al Ministerio de Gobierno de la provincia de Misiones a instalar reductores de velocidad electrónicos, o tótem, como se los conoce en Brasil. Estos artefactos electrónicos constan de una pantalla led que muestra en tiempo real la velocidad a la que pasan los vehículos. De acuerdo a lo que indicó Omar Talavera, **director de Tránsito** de la ciudad capital, a El Territorio en principio habrá dos en la Costanera, uno a la altura del Comando Radioeléctrico (cerca del anfiteatro) y otro por El Brete. Asimismo, se instalarán otros dos por avenida Quaranta y eventualmente en el acceso sur. En ese punto, determinó que la Costanera pasó a ser una continuidad del acceso sur, siendo también una vía de ingreso a la ciudad y conectándose con el centro de frontera, de allí la necesidad también de buscar mecanismos de control de velocidad para la zona. Además, el funcionario confirmó la firma de convenio que se concretó con el Ministerio de Gobierno, avalando la instalación de estos equipos que poseen un lector de velocidad y adelantó que en el momento preciso de la posible violación de la **velocidad máxima**, se captará la imagen del vehículo para la multa correspondiente. Los dispositivos estarán a cargo de la provincia y de la Agencia de **Seguridad Vial**. Velocidad Por otra parte, cabe recordar que en la Costanera, en general la **velocidad máxima** permitida hasta ahora es de 30 kilómetros por hora. En ese sentido, Talavera especificó que, de acuerdo al sector de la Costanera, hay marcadas dos velocidades: 20 y 30 kilómetros por hora, por eso queremos unificar y elevar a 40, manifestó. Dijo además que la idea es armar un anillo de seguridad con respecto a la velocidad incorporando este tipo de tecnología. La ley En septiembre del año pasado, la Cámara de Representantes de la provincia aprobó la ley que reglamenta el uso de controladores de velocidad para **rutas** y caminos de zonas urbanas. Dentro de ese proyecto se incorpora por primera vez el concepto del tótem en Misiones, muy común en Brasil.

Según el primer artículo de la norma, tiene por objeto establecer las condiciones adecuadas para la instalación, en el ámbito provincial, de reductores de velocidades coactivas, conocidas con las denominaciones de Controlador Electrónico con sistema Tutor, **radares** tipo láser, controladores de velocidad pasivos tipo tótem y lomo de burro, resaltes y lomadas.

<http://www.elterritorio.com.ar/nota4.aspx?c=0502579919149303>



LA VOZ DEL INTERIOR, 23/02/18

Seguidilla de graves choques policiales

¿Cansancio de aquellos que manejan durante horas y horas? ¿Mala preparación para conducir? ¿Desperfectos mecánicos? ¿Los riesgos del trabajo policial en medio de un tránsito caótico en las calles? ¿Todas las causas juntas? No hay respuestas claras ni certezas, todos son interrogantes.

En los últimos días, al menos cuatro graves siniestros viales fueron protagonizados por patrullas de la Policía de Córdoba en la Capital y en el interior. Se trata de choques y vuelcos de móviles en calles y rutas, que terminaron con uniformados heridos. Hubo además terceros lesionados.

La situación se torna mucho más delicada si nos extendemos atrás en el tiempo: a mediados de diciembre pasado, un oficial de la Policía de la Caminera murió trágicamente cuando la 4x4 de la fuerza que manejaba chocó de manera frontal contra un camión en la ruta 34, en las Altas Cumbres. En 2017, en tanto, otros dos oficiales de policía murieron mientras trabajaban y se conducían en motocicletas por la Capital. Uno fue Juan de Dios Ayala (42), quien iba como custodio del juez Juan José Rojas Moresi y falleció al chocar con el rodado contra un poste; el otro, Cristian Gabriel Nieto Ramasiglia (29), quien impactó contra un colectivo mientras perseguía a ladrones.

Las causas de todos los dramas viales están bajo investigación judicial y no hay resolución. Sólo hay especulaciones e hipótesis.

Sin embargo, en el caso del policía Ayala la situación es más delicada. Es que el juez Rojas Moresi, quien era custodiado por el policía, había reclamado tiempo antes a Jefatura el cambio de esa moto presuntamente por supuestas fallas mecánicas previas. Muy rara vez la Policía informa de forma oficial estos accidentes.

Canals. El policía estaba poniendo conos en la ruta. Sucedió en octubre de 2017.

Cadena de choques

El último siniestro protagonizado con un patrullero sucedió el miércoles a la noche en San Francisco, donde un auto policial cayó en un canal con agua. El vehículo quedó de punta y uno de los dos policías resultó lesionado. El patrullero no estaba en ninguna persecución, sino que realizaba un patrullaje, según fuentes oficiales.

El mismo miércoles, pero a la mañana, otros dos policías terminaron lesionados cuando el móvil del CAP en el que iban detrás de motochoros chocó contra un poste de luz en avenida Celso Barrios.

El 14 de febrero pasado, en tanto, un móvil derrapó y dio tumbos a la vera de la ruta 5, cerca de Villa General Belgrano, y al menos un uniformado terminó herido.

Además, el 7 de este mes, otro móvil que llevaba a un detenido a la cárcel de Cruz del Eje salió despedido de la ruta 38 y tumbó en el ingreso a esa ciudad. Tanto el preso como los dos detenidos resultaron lesionados. La presunción es que el vuelco sobrevino por el reventón de un neumático.

Vale aclarar que, en paralelo, a menudo se registran otros choques de patrullas en Capital y que no dejan heridos de relevancia.

Hay un punto que agrava la situación: rara vez los policías llevan puestos los cinturones de seguridad, por lo que terminan golpeando contra el parabrisas, el volante o el torpedo del habitáculo.

Móviles incendiados. Otro problema recurrente con algunos móviles se da cuando se recalienta el motor y se incendian. La falta de matafuegos hace que los vehículos se quemen por completo.

Silencio. Los intentos por obtener respuestas por parte de las autoridades policiales o provinciales sobre el estado de los vehículos oficiales no dieron frutos.



Un CAP ahead corre un poste, el miércoles, en Córdoba capital. Los dos uniformados terminaron en el hospital de Urgencias.



Por Claudio Diemar



LO MÁS IMPORTANTE

- Este mes ya se registraron al menos cuatro siniestros con patrulleros en Córdoba.
- Hubo oficiales heridos.
- Silencio de la fuerza.
- En 2017, tres oficiales murieron en colisiones.

¿Cansancio de aquellos que manejan durante horas y horas? ¿Mala preparación para conducir? ¿Desperfectos mecánicos? ¿Los riesgos del trabajo policial en medio de un tránsito caótico en las calles? ¿Todas las causas juntas?

No hay respuestas claras ni certezas, todos son interrogantes.

En los últimos días, al menos cuatro graves siniestros viales fueron protagonizados por patrullas de la Policía de Córdoba en la Capital y en el interior. Se trata de choques y vuelcos de móviles en calles y rutas, que terminaron con uniformados heridos. Hubo además terceros lesionados.

La situación se torna mucho más delicada si nos extendemos atrás en el tiempo: a mediados de

<http://www.lavoz.com.ar/sucesos/seguidilla-de-graves-choques-policiales>

LA NACIÓN, 23/02/18

Multas: mal ejemplo oficial

Quien comete una contravención o una falta ha vulnerado un precepto, una ley y debe ser penado por ello. Pero qué sucede cuando esa transgresión la comete un funcionario. La respuesta abrevia más en lo ético que en lo legal, ya que la pena pecuniaria o de restricción de algún derecho es la misma para todos. Sucede que del funcionario se espera una conducta ejemplar. La caída de una persona pública en un yerro provoca siempre un ruido mayor. Ese fue el tono de las repercusiones que generó una reciente nota de LA NACIÓN respecto de los miles de pesos en **multas de tránsito** que adeudaban funcionarios del actual gobierno. Muchos de ellos subsanaron el asunto yendo a pagarlas presurosamente tras la consulta que les realizó este diario, intentando vanamente algunos no dejar rastros de la anomalía; otros buscaron explicaciones no siempre convincentes para justificar la situación que los exponía como morosos, y también hubo quienes agradecieron el dato, porque no tenían idea de las **multas** que arrastraban sin pagar (cabe aclarar que conocerlas es extremadamente fácil: basta con ingresar en la página oficial del gobierno de la ciudad, colocar el DNI del propietario del automóvil o la combinación alfanumérica de la patente). Ser cumplidores. Esa es la premisa que muchos funcionarios suelen olvidar o que, directamente, desestiman al malinterpretar que la ley no los obliga como a cualquier otro ciudadano. En este caso de las **multas de tránsito** impagas, se trata de personas con responsabilidades políticas ejecutivas, pero también las hay en todos los órdenes de la administración.

LA NACIÓN ha publicado una infinidad de notas revelando cómo agentes de seguridad dejaban y aún dejan sus vehículos estacionados en lugares prohibidos y, para que no se los llevara la grúa o se les hicieran las correspondientes **multas**, ponían bien a la vista algo que identificase la fuerza a la que pertenecían: un chaleco reglamentario, un talonario de boletas y hasta una gorra.

En otros casos, los autos oficiales son utilizados para uso doméstico, ya sea de los funcionarios o de las personas que los rodean. Cómo no recordar los aviones que viajaban a la Patagonia con los diarios para que pudiera leerlos la entonces máxima responsable del gobierno. Esos mismos diarios llegaban apenas horas después por los carriles habituales, pero los dineros públicos ya habían sido malgastados. La última nómina de funcionarios deudores de **multas de tránsito** en la ciudad también sumaba a las cabezas de casi todos los ministerios. De todos ellos, el caso tal vez más paradigmático fue el del director de la Agencia de **Seguridad Vial** (ANSV), quien contaba con tres **multas**: una por **exceso de velocidad** en la provincia de Buenos Aires y dos en la ciudad, por estacionamiento en lugar prohibido y por no detenerse en línea marcada o senda peatonal. Un reciente decreto del presidente Macri eliminó privilegios de **tránsito** para los autos oficiales, poniendo punto final así a una norma de 1955 que les otorgaba una franquicia especial, que se había convertido en una patente de corso, eximiéndolos de ciertas obligaciones elementales, siempre que el auto oficial estuviera cumpliendo una función o "servicio destinado al bien común". Bajo ese paraguas de impunidad es que se cometían innumerables infracciones. Recientemente, el jefe de gobierno porteño, Horacio Rodríguez Larreta, se quejó por la creciente cantidad de autos oficiales circulando por los carriles exclusivos del metrobús. La vieja norma era interpretada una vez más como un "todo vale". Para que el decreto presidencial que modificó la reglamentación de la ley de **tránsito** se aplique en todos los distritos, estos deben decidir si adecuan sus propias normas a la nacional. En tanto, los que adhirieron oportunamente a ella deben acatar el cambio sin más. Si de lo que se trata es de dar el ejemplo, no hay dudas de cuál debería ser la actitud. El tema es: ¿están dispuestos nuestros funcionarios a ser los primeros en acatar la ley, a ser y también parecer?

Es de esperar que, poco a poco, en nuestro país vayan desapareciendo las "franquicias" que han transformado en regla lo que debió haber sido siempre excepcional.



Ese fue el tono de las repercusiones que generó una reciente nota de LA NACIÓN respecto de los miles de pesos en multas de tránsito que adeudaban funcionarios del actual gobierno. Muchos de ellos subsanaron el asunto yendo a pagarlas presurosamente tras la consulta que les realizó este diario, intentando vanamente algunos no dejar rastros de la anomalía; otros buscaron explicaciones no siempre convincentes para justificar la situación que los exponía como morosos, y también hubo quienes agradecieron el dato, porque no tenían idea de las multas que arrastraban sin pagar (cabe aclarar que conocerlas es extremadamente fácil: basta con ingresar en la [página oficial](#) del gobierno de la ciudad, colocar el DNI del propietario del automóvil o la combinación alfanumérica de la patente).

Ser cumplidores. Esa es la premisa que muchos funcionarios suelen olvidar o que, directamente, desestiman al malinterpretar que la ley no los obliga como a cualquier otro ciudadano. En este caso de las multas de tránsito impagas, se trata de personas con responsabilidades políticas ejecutivas, pero también las hay en todos los órdenes de la administración. LA NACIÓN ha publicado una infinidad de notas revelando cómo agentes de seguridad dejaban y aún dejan sus vehículos estacionados en lugares prohibidos y, para que no se los llevara la grúa o se les hicieran las correspondientes multas, ponían bien a la vista algo que identificase la fuerza a la que pertenecían: un chaleco reglamentario, un talonario de boletas y hasta una gorra. En otros casos, los autos oficiales son utilizados para uso doméstico, ya sea de los funcionarios o de las personas que los rodean. Cómo no recordar los aviones que viajaban a la Patagonia con los diarios para que pudiera leerlos la entonces máxima responsable del gobierno. Esos mismos diarios llegaban apenas horas después por los carriles habituales, pero los dineros públicos ya habían sido malgastados.

<https://www.lanacion.com.ar/2111419-multas-mal-ejemplo-oficial>

“Se debe decir sí a radares bien colocados y señalizados”



Lunes 19 de febrero de 2018

Posadas.

Muchas repercusiones se suscitaron a raíz del retiro de un radar trucho en Puerto Iguazú. Como lo adelantó El Territorio, Vialidad Nacional exigió que retiren el radar colocado a fines del año 2016 en un tramo del acceso a la Ciudad de las Cataratas. Por esta razón fue quitado del lugar el viernes por personal municipal que colaboró con la empresa proveedora del cinemómetro.

Se supo que Vialidad Nacional intimó a la empresa otorgándole 48 horas para la quita del artefacto apostado sobre la ruta nacional.

En ese marco, el abogado especialista en seguridad vial, Luis Di Falco, indicó en una nota de opinión que existe un problema muy serio en Argentina respecto del tránsito y los accidentes “que año a año suma aproximadamente 7500 personas fallecidas y miles y miles de heridos”.

“En Misiones mueren anualmente según a quien le preguntes: Luchemos por la Vida nos dice que fallecieron 349 personas. Mis propios datos estadísticos hablan de 320 aproximadamente. Otros dicen: 250 fallecidos y otro dice 120 personas. En fin, es complicado lograr información real cuando algunos creen que no diciendo los datos reales van a dejar de morir gente por los accidentes de tránsito”, sentenció.

Sobre los radares dijo que se debe decir “sí a los radares habilitados, bien colocados y bien señalizados”.

“Solo pido siempre a las autoridades del área que los mismos sean manejados por personal habilitado, que se haga según la reglamentación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Que sean bien señalizados, que se pongan en los lugares donde dice la reglamentación, que no se pongan en curvas sin señalizar, tampoco en medio de cerros. Nunca olvidemos que son necesarios para hacemos acordar que debemos viajar más despacio y a velocidades reglamentarias”.

Indicó también que “hemos perdido mucho tiempo para realizar acciones eficaces en la lucha para frenar esta pandemia en Argentina y también en Misiones. Estadísticamente hablando estamos en quinto lugar entre las provincias con más muertos por accidentes de tránsito pero no ahora, hace años. En cierta forma todavía estamos sin iniciar acciones concretas” y añadió que es necesario un plan provincial y nacional de mejoramiento del tránsito y de seguridad vial.

Problemas principales

Asimismo, Di Falco nombró cuatro problemas principales en la materia: “La educación vial (o la falta de ella), los controles (que hoy no sirven y son

TERRITORIO DIGITAL, 19/2/18 “Se debe decir sí a radares bien colocados y señalizados”

Muchas repercusiones se suscitaron a raíz del retiro de un radar trucho en Puerto Iguazú. Como lo adelantó El Territorio, Vialidad Nacional exigió que retiren el radar colocado a fines del año 2016 en un tramo del acceso a la Ciudad de las Cataratas. Por esta razón fue quitado del lugar el viernes por personal municipal que colaboró con la empresa proveedora del cinemómetro. Se supo que Vialidad Nacional intimó a la empresa otorgándole 48 horas para la quita del artefacto apostado sobre la ruta nacional. En ese marco, el abogado especialista en **seguridad vial**, Luis Di Falco, indicó en una nota de opinión que existe un problema muy serio en Argentina respecto del **tránsito** y los accidentes que año a año suma aproximadamente 7500 personas fallecidas y miles y miles de heridos. En Misiones mueren anualmente según a quien le preguntes: Luchemos por la Vida nos dice que fallecieron 349 personas. Mis propios datos estadísticos hablan de 320 aproximadamente. Otros dicen: 250 fallecidos y otro dice 120 personas. En fin, es complicado lograr información real cuando algunos creen que no diciendo los datos reales van a dejar de morir gente por los accidentes de **tránsito**, sentenció. Sobre los **radares** dijo que se debe decir sí a los **radares** habilitados, bien colocados y bien señalizados. Solo pido siempre a las autoridades del área que los mismos sean manejados por personal habilitado, que se haga según la reglamentación de la Agencia Nacional de **Seguridad Vial**. Que sean bien señalizados, que se pongan en los lugares donde dice la reglamentación, que no se pongan en curvas sin señalizar, tampoco en medio de cerros. Nunca olvidemos que son necesarios para hacemos acordar que debemos viajar más despacio y a velocidades reglamentarias. Indicó también que hemos perdido mucho tiempo para realizar acciones eficaces en la lucha para frenar esta pandemia en Argentina y también en Misiones. Estadísticamente hablando estamos en quinto lugar entre las provincias con más muertos por accidentes de **tránsito** pero no ahora, hace años.

En cierta forma todavía estamos sin iniciar acciones concretas y añadió que es necesario un plan provincial y nacional de mejoramiento del **tránsito** y de **seguridad vial**. Problemas principales Asimismo, Di Falco nombró cuatro problemas principales en la materia: La educación vial (o la falta de ella), los controles (que hoy no sirven y son obsoletos los que no se hacen para prevención), la infraestructura y el más importante es el compromiso. En ese punto, cuestionó la falta de compromiso en los municipios respecto al alcohol cero, que solamente dos comunas hoy en día mantienen en vigencia. No obstante, respecto a los **radares**, remarcó que los **radares** si se utilizan bien salvan vidas. Más del 54 % de las víctimas de accidentes de **tránsito** son en áreas urbanas. Por eso la respuesta debe ser múltiple. No solo de **radares**. No tenemos que tener dudas en apoyar la radarización de las **rutas** de la provincia. Necesitamos bajar los índices, necesitamos cambiar nuestra forma de hacer las cosas en la ruta, manifestó.

<http://www.elterritorio.com.ar/m/mnota.aspx?c=9433209623706318>

LA CAPITAL DE MAR DEL PLATA, 18/2/18 Más de la mitad de los conductores cree que las mujeres manejan mejor que los hombres.

¿Los hombres manejan mejor que las mujeres? Más de la mitad de los conductores de Mar del Plata cree que no. El dato surgió de una encuesta realizada entre 800 personas a los que se les preguntó si estaban de acuerdo con la afirmación los hombres conducen mejor que las mujeres. El 55% está en desacuerdo. El trabajo fue realizado por el observatorio de **Seguridad Vial** de **CECAITRA** (Cámara que nuclea a las empresas fabricantes de los **radares**), en el marco de los estudios que se está llevando adelante en General Pueyrredón sobre conductas, puntos negros y accidentología.

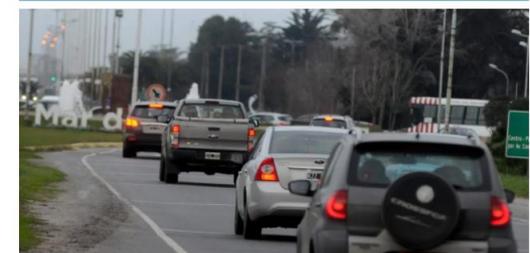
El observatorio midió mediante una encuesta las percepciones de los vecinos en distintas áreas de manejo que arrojaron resultados técnicos y sociales. Para los vecinos, las mujeres manejan mejor que los hombres. A diario se escuchan en la calle, en un negocio o en la oficina frases como los hombres conducimos mejor, las mujeres manejan muy lento o los choques siempre son culpa de los hombres, las mujeres avisamos todas las maniobras que hacemos. Pero, ¿qué piensan realmente los conductores de Mar del Plata? ¿Consideran o no que los hombres conducen mejor? Para conocer la opinión de los conductores de la ciudad, el Observatorio, realizó un sondeo consultando sobre el tema en los hogares de la ciudad. La encuesta tuvo en cuenta la edad, el sexo y los estudios de los entrevistados. Los 806 encuestados telefónicamente respondieron si estaban de acuerdo con la afirmación los hombres conducen mejor que las mujeres, lo que dio como resultado que el 55% está en desacuerdo. Si se tiene en cuenta el sexo de los encuestados, 7 de cada 10 mujeres admitieron no estar de acuerdo con que el género masculino es el que mejor conduce y 4 de cada 10 hombres opinaron que no son los

que lo hacen mejor. Pero existe un sector que se mostró de acuerdo con la idea de que los hombres conducen mejor. Un 28% estuvo de acuerdo con la afirmación, compuesto por un 40% de varones y 17% de las encuestadas. Es decir que aproximadamente 3 de cada 10 ven a los hombres mejores al volante. Al ser consultados por esta afirmación un 17% de los más de ochocientos encuestados eligió contestar neutro. Por ende, no tienen una opinión formada o no desearon tomar partido por un lado o por el otro. Teniendo en cuenta la edad de los encuestados, los resultados varían notablemente. En el grupo de los jóvenes de entre 16 a 29 años, 8 de cada 10 no están de acuerdo en que los hombres manejan mejor que las mujeres y sólo 2 de cada 10 piensan que es así. Los adultos mayores a los 65 años son más parejos a la hora de opinar. Mientras que el 33% consideran que los hombres manejan mejor; el 42% no está de acuerdo y el 25% se mantuvo con una opinión neutra. Más datos Un estudio realizado por el Centro de Experimentación y **Seguridad Vial** (CESVI) en donde se analizaron durante dos años más de 30 mujeres de entre 20 y 40 años comparándolas luego con 30 hombres de la misma franja etaria, dio como resultado que si bien la habilidad conductiva de las mujeres es inferior a la de los hombres, el riesgo que asumen ante la situación crítica es sumamente inferior, lo que genera como resultado una conducción más prudente y por ende una exposición al riesgo mucho menor por parte del sexo femenino. Como aspectos positivos de las mujeres se destacaron que solamente un 10% de las mujeres superó la velocidad de consigna. En cambio, el 40% de los hombres incrementó las velocidades máximas exigidas, a pesar de las recomendaciones previas a cada práctica donde se explicó que las mismas no debían ser superadas. Las mujeres tienen más en cuenta parámetros propios, son más ordenadas y respetuosas de las señales de **tránsito** y son menos propensas a poner en riesgo a terceros.

Para destacar en los hombres se observó que consiguen mayor precisión en pruebas de habilidad motora y en el correcto recorrido de una ruta. Además, la concentración al volante por parte de los hombres es más evidente que en las mujeres. Las mujeres son más prudentes Otros especialistas en la temática también tienen su idea formada sobre el género y el volante. El ex piloto y actual presidente de la Asociación Argentina de Volantes (AAV), Juan María Traverso, expresó que las mujeres manejan mejor que los hombres. Suelen ir más despacio y con el cinturón puesto. Pero también cometen errores como ir hablando por teléfono o retando a los chicos. Pero, en líneas generales, son más prudentes. Desde **CECAITRA** expresaron que lo importante a tener en cuenta es que, más allá de la opinión que tengamos acerca del manejo y el sexo del conductor, debemos hacerlo de manera responsable. El conductor ideal es aquel que respeta las normas, las señales de **tránsito**, las velocidades máximas y que es consciente que al manejar no sólo pone en riesgo su vida, sino la de sus acompañantes y la de los demás conductores.

Más de la mitad de los conductores cree que las mujeres manejan mejor que los hombres

El 55% de los encuestados no cree que los hombres manejen mejor. La tendencia se acentúa en los más jóvenes.



<http://www.lacapitalmdp.com/mas-de-la-mitad-de-los-conductores-cree-que-las-mujeres-manejan-mejor-que-los-hombres/>

LA CAPITAL DE MAR DEL PLATA, 17/2/18

Fotomultas: 15 puntos para entender el nuevo plan del gobierno municipal

1) El convenio original de **fotomultas** que propuso el Ejecutivo local al Concejo Deliberante establecía que el 40% de la recaudación era para el municipio, otro 40% para la **UTN** y el otro 20% para la Provincia.

2) La iniciativa fue rechazada por concejales oficialistas y opositores, que en diciembre acordaron una autorización para que el Ejecutivo firmara un convenio que le otorgara no menos del 50% de lo recaudado. Así, el nuevo convenio establece que la mitad de lo ingresado por las **multas** será para el municipio, el 35% para la **UTN** y el 15% para la Provincia.

3) La facultad debe gestionar para la municipalidad la instalación de 24 equipos de control de violación de la luz roja en semáforos, 24 cinemómetros fijos para el control de carriles variables, seis **cinemómetros móviles** para montar en vehículos municipales, 40 equipos simuladores de control de semáforos o **exceso de velocidad** y equipamiento para los juzgados de faltas (computadoras, impresoras, escáneres y equipos de comunicación).

4) La instalación y puesta en funcionamiento será responsabilidad de los proveedores de los equipos y de la facultad, que tendrá a cargo el control de calidad.

5) Para los asuntos de alta especialización y para la gestión de provisión en materia de **seguridad vial**, la facultad conformó con **Cecaitra (Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito)** el Centro de Investigación, Desarrollo e Implementación de Proyectos sobre **Seguridad Vial** (Censevial).

6) Los primeros 30 días, que comenzaron a regir con la firma del convenio el 1 de febrero, son para determinar los lugares más adecuados para la instalación del equipamiento, las mejoras necesarias en materia de señalización, el estado de los semáforos y las necesidades de adecuación del Tribunal de Faltas.

7) Las autoridades municipales estiman que las **multas** a raíz de la puesta en marcha de este nuevo sistema podrían empezar a labrarse a mitad de año.

8) Según la ordenanza en cuestión la 23484 el Ejecutivo deberá comunicar en los medios de comunicación y en la página web de la municipalidad la localización de los equipos.

9) Además, las infracciones que se realicen dentro de los primeros 60 días no serán cobradas al infractor: sólo deberá presentarse en el Juzgado de Faltas y se le hará un llamado de atención.

10) Los concejales también determinaron que, de lo que recaude la municipalidad, se destinará el 10% a la educación vial y a la infraestructura de **tránsito**.

11) El gobierno de Arroyo avanzó, paralelamente, con el uso de las cámaras del Centro de Monitoreo (COM) para labrar infracciones. El sistema se puso en marcha el 1 de febrero. 12) Las cámaras del COM controlan el giro a la izquierda, el estacionamiento en doble fila o lugares prohibidos, la circulación en contramano y el cruce de semáforo en rojo, entre otras infracciones que se detectan a simple vista. Pero no están homologadas para controlar el **exceso de velocidad**.

13) Para eso el municipio firmó el convenio de las **fotomultas**. Los cinemómetros fijos y móviles que habrá son aptos para verificar los límites de velocidad.

14) El municipio apunta a la educación vial y a la concientización para evitar infracciones, pero a nadie escapa que, mediante estos mecanismos, logrará además un notorio incremento recaudatorio.

15) La estadística de víctimas fatales en accidentes de **tránsito** es alarmante: en lo que va del año hubo 15 muertos.

Fotomultas: 15 puntos para entender el nuevo plan del gobierno municipal

El sistema complementará el que ya comenzó a utilizarse. No captará infracciones desde las cámaras del COM, sino desde cinemómetros fijos y móviles.



1) El convenio original de fotomultas que propuso el Ejecutivo local al Concejo Deliberante establecía que el 40% de la recaudación era para el municipio, otro 40% para la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) regional La Plata y el otro 20% para la Provincia.

2) La iniciativa fue rechazada por concejales oficialistas y opositores, que en diciembre acordaron una autorización para que el Ejecutivo firmara un convenio que le otorgara no menos del 50% de lo recaudado. Así, el nuevo convenio establece que la mitad de lo ingresado por las multas será para el municipio, el 35% para la UTN y el 15% para la Provincia.

3) La facultad debe gestionar para la municipalidad la instalación de 24 equipos de control de violación de la luz roja en semáforos, 24 cinemómetros fijos para el control de carriles variables, seis cinemómetros móviles para montar en vehículos municipales, 40 equipos simuladores de control de semáforos o exceso de velocidad y equipamiento para los juzgados de faltas (computadoras, impresoras, escáneres y equipos de comunicación).

4) La instalación y puesta en funcionamiento será responsabilidad de los proveedores de los equipos y de la facultad, que tendrá a cargo el control de calidad.

<http://www.lacapitalmdp.com/ffotomultas-15-puntos-para-entender-el-nuevo-plan-del-gobierno-municipal/>

TERRITORIO DIGITAL, 15/02/18 Los radares en las rutas siguen generando debate

El director de seguridad vial de la provincia, Juan Carlos Cuenca, indicó que en Misiones hay diez radares homologados, entre fijos y móviles. Efectuó estas aclaraciones por el malestar y el rechazo que generan estos cinemómetros en la sociedad. En diálogo con El Territorio, explicó que el de Candelaria que no tenía habilitación fue removido, mientras que lo demás se encuentran funcionando en legalidad. Dijo que los radares se encuentran en Garupá, donde está el puente, hay dos en campo Grande, otros dos móviles en Colonia Victoria, más otros cuatro móviles que trabajan en la ruta 12 y 14, además de uno en la 105. Asimismo, explicó que hay otros dos radares que están siendo estudiados por el Inti y que se instalarían sobre la ruta 12. No tienen fines recaudatorios, sino más bien de prevención. La idea es que los conductores levanten el pie del acelerador y tomen conciencia, luego si no respetan los límites de velocidad deberán pagar la multa, expresó. Evaluación Consideró que es prematuro hacer una evaluación del funcionamiento, pero que en el corto tiempo en el que se comenzó a regular los radares, han sido de mucha ayuda y se pudo ver un cambio. Añadió que es necesario agregar campañas de concientización, porque por más marcaciones que se tengan, hay acciones que no podemos frenar y son las que ocasionan los siniestros.

Los radares en las rutas siguen generando debate



Jueves 15 de febrero de 2018

Posadas.

El director de seguridad vial de la provincia, Juan Carlos Cuenca, indicó que en Misiones hay diez radares homologados, entre fijos y móviles. Efectuó estas aclaraciones por el malestar y el rechazo que generan estos cinemómetros en la sociedad.

En diálogo con El Territorio, explicó que el de Candelaria que no tenía habilitación fue removido, mientras que lo demás se encuentran funcionando en legalidad.

Dijo que los radares se encuentran "en Garupá, donde está el puente, hay dos en campo Grande, otros dos móviles en Colonia Victoria, más otros cuatro móviles que trabajan en la ruta 12 y 14, además de uno en la 105".

Asimismo, explicó que hay otros dos radares que están siendo estudiados por el Inti y que se instalarían sobre la ruta 12.

"No tienen fines recaudatorios, sino más bien de prevención. La idea es que los conductores levanten el pie del acelerador y tomen conciencia, luego si no respetan los límites de velocidad deberán pagar la multa", expresó.

Evaluación

Consideró que es prematuro hacer una evaluación del funcionamiento, pero que "en el corto tiempo en el que se comenzó a regular los radares, han sido de mucha ayuda y se pudo ver un cambio".

Añadió que es necesario agregar campañas de concientización, porque "por más marcaciones que se tengan, hay acciones que no podemos frenar y son las que ocasionan los siniestros".

El Territorio no tiene responsabilidad alguna sobre comentarios de terceros, los mismos son de exclusiva responsabilidad del que los emite.

El Territorio se reserva el derecho de eliminar aquellos comentarios injuriantes, discriminatorios o contrarios a las leyes de la República Argentina

<http://www.elterritorio.com.ar/m/mnota.aspx?c=7777048720642605>

POPULAR

PROVINCIA POLÍTICA POLICIALES DEPORTES ESPECTÁCULOS TECNO

POLICIALES • 14 de febrero de 2018

Los más jóvenes chocan hasta tres veces más

COMPARTIR:     

Según un informe de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, desde donde alertaron que 3 de cada 10 víctimas fatales en estos episodios tienen menos de 25 años.

Los conductores más jóvenes participan en siniestros viales tres veces más que los mayores, según un informe de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, desde donde alertaron que 3 de cada 10 víctimas fatales en estos episodios tienen menos de 25 años.

DIARIO POPULAR, 14/2/18
EN GENERAL, POR SU CULPA

Los más jóvenes chocan hasta tres veces más

Los conductores más jóvenes participan en **siniestros viales** tres veces más que los mayores, según un informe de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, desde donde alertaron que 3 de cada 10 víctimas fatales en estos episodios tienen menos de 25 años. Desde la entidad conducida por Alberto Silveira sentenciaron que "los menores de 25 años forman parte de **siniestros viales** tres veces más que los mayores", a la vez que advirtieron que "son causantes de la mayoría de los choques que sufren".

En tanto, afirmaron que los jóvenes que tengan como máximo 24 años "mueren más por esta causa que por cualquier tipo de enfermedad", dato que se respalda en un relevamiento que aporta que unos 2.300 fallecen al año en toda la Argentina. Ese número representa a un 32% de las personas muertas en colisiones y se eleva hasta el 56% si se toma como parámetro a la gente de hasta 34. En detalle, el 6% de las víctimas fatales tenía entre 0 y 6 años; el 11% entre 13 y 19; el 15% entre 20 y 24; y el 24% entre 25 y 34.

Por su parte, el estudio de Luchemos precisó que el 44% de los siniestros se producen durante los fines de semana, es decir una proporción similar con los días hábiles, que son muchos más durante el año. Consejos Para intentar evitar choques con jóvenes al volante, la Asociación Civil elaboró una serie de consejos para que los padres usen como guía, en la que los insta a tomar los recaudos necesarios a la hora de autorizar a menores de edad para conducir un vehículo. En ese sentido, señalaron que "el **tránsito** de la Argentina es de alto riesgo" e instó a mamás y papás de adolescentes a analizar factores de su hijo como "personalidad; responsabilidad y madurez en su manejo de las situaciones cotidianas; actitud ante el riesgo;

grado de independencia con respecto al grupo de pares; antecedentes de accidentes y/o incidentes (en especial de carácter violento); y actitud frente a la autoridad".

"17 años es la edad mínima, no la obligatoria para conducir autos.

Su hijo/a menor de edad necesita su autorización para gestionar su licencia para conducir. Use esta atribución con responsabilidad, para bien de su hijo", concluyeron desde Luchemos.

Desde Luchemos por la Vida advirtieron que los jóvenes "son causantes de la mayoría de los choques que sufren".

www.diariopopular.com.ar/policiales/los-mas-jovenes-chocan-tres-veces-mas-n342177/

A través de las cámaras, se hacen más de 80 infracciones por día

En los primeros ocho días de implementación del nuevo sistema, se labraron 673 actas. Casi la mitad de las multas son por girar a la izquierda.



Se labraron 673 actas. El promedio es de 84 por día. Y el 41% de las infracciones fueron por giro a la izquierda. Los números pertenecen a los primeros ocho días de aplicación de multas a través de infracciones captadas con las cámaras del Centro de Operaciones y Monitoreo (COM).

LA NACION, 12/02/18

Mapa de radares habilitados: cómo saber si una multa por exceso de velocidad es legal

Las rutas argentinas tienen un mayor caudal de tráfico durante las vacaciones y fines de semanas largos, momentos en los cuales las infracciones por exceso de velocidad captadas por radares en rutas nacionales suelen llegar hasta los domicilios de los infractores de todo el país.

Sin embargo, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) se alertó sobre la existencia de radares no habilitados ni homologados por este organismo que depende del Ministerio de Transporte de la Nación.

En concreto, son 60 los radares válidos para controlar los excesos de velocidad en las rutas nacionales. Todos ellos están incluidos en la infografía interactiva desarrollada por el equipo de LA NACION Creativa. Las irregularidades no solo suelen darse en torno a los radares, sino también, en cómo se montan los operativos móviles. El "agente oculto" que espera a la vuelta de una curva sin señalización previa que alerte al conductor de que será fiscalizado es uno de los tantos principales problemas por los cuales los por infractores terminan pagando multas que son ilegales. "Los controles deben ser tomados como una medida de protección y prevención para el ciudadano y así lograr que todos viajen seguros a sus destinos turísticos. En este sentido, todas las políticas impulsadas por la ANSV apuntan directamente a generar un cambio cultural respecto al tránsito y que la sociedad comprenda que se deben respetar las normas", aseguró el director ejecutivo del organismo, Carlos Pérez.

Según indicaron a LA NACION, la ANSV controló 619.765 vehículos, desde el 15 diciembre, en todo el país en los operativos que se realizaron diariamente sobre las rutas nacionales 3, 7, 8, 9, 12, 14, 40, 117, 123, 142, 143, 144, 146, 226, 237, 251. Los radares estadísticos, tanto fijos como móviles, detectaron 8192 excesos de velocidad y en total se labraron 2852 actas de infracción en lo que va de la temporada de verano hasta el 31 de enero. Desde el organismo detallaron cómo debe ser un control con radares móviles para ser legal. Lo que debe tener en cuenta un conductor es: El operativo deberá estar identificado siempre por un enconado de 500 a 1000 metros previos a la ubicación del radar.

Al inicio, deberá observarse un cartel móvil que indica la presencia del operativo de control radar.

Posterior a éste (entre 100 a 250 metros), deberá encontrarse otro cartel con la velocidad máxima de fiscalización.

Próximo al radar, puede o no estar un enconado para efectuar la detención del vehículo y notificar de la presunta falta cometida.

Este mismo enconado, puede estar entre 2 y 10 km del lugar del emplazamiento del radar. En este caso el infractor recibirá una multa impresa dada por un agente en el lugar de detención.

En ambos casos los agentes deben poseer la matrícula habilitante para operar el dispositivo.

Para el caso que la traza de la ruta no permita esta opción, el conductor recibirá la multa en su domicilio particular donde esté registrado el vehículo.

Para el caso que la traza de la ruta no permita esta opción, el conductor recibirá la multa en su domicilio particular donde esté registrado el vehículo.

<https://www.lanacion.com.ar/2108253-mapa-de-radares-habilitados-como-saber-si-una-multa-por-exceso-de-velocidad-es-legal>

LA CAPITAL DE MAR DEL PLATA, 12/02/18

A través de las cámaras, se hacen más de 80 infracciones por día

Se labraron 673 actas. El promedio es de 84 por día. Y el 41% de las infracciones fueron por giro a la izquierda. Los números pertenecen a los primeros ocho días de aplicación de multas a través de infracciones captadas con las cámaras del Centro de Operaciones y Monitoreo (COM). El giro a la izquierda fue la infracción más sancionada. De hecho, casi la mitad de las multas, fueron por doblar mal en los dos puntos en los que el sistema controla esa falta: Constitución y Derqui y Roca y la costa. La segunda infracción más cometida fue el estacionamiento en doble fila

<http://www.lacapitalmdp.com/a-traves-de-las-camaras-se-hacen-mas-de-80-infracciones-por-dia/>

EMENÚ **LA NACION** SUSCRIBIRSE INGRESAR

Mapa de radares habilitados: cómo saber si una multa por exceso de velocidad es legal

(Seleccionar una provincia)

● Radares fijos ● Radares móviles

CRÉDITOS: Copyright 2015 - SA LA NACION | Todos los derechos reservados

José María Costa [SEGUIR](#)

10 de febrero de 2015 • 14:43 210

Las rutas argentinas tienen un mayor caudal de tráfico *durante las vacaciones* y fines de semanas largos, momentos en los cuales las infracciones por exceso de velocidad captadas por radares en rutas nacionales suelen llegar hasta los domicilios de los infractores de todo el país.

Sin embargo, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) se alertó sobre la existencia de radares no habilitados ni homologados por este organismo que depende del Ministerio de Transporte de la Nación.

En concreto, son 66 los radares válidos para controlar los excesos de velocidad en las rutas nacionales. Todos ellos están incluidos en la infografía interactiva desarrollada por el equipo de LA NACION.

Las irregularidades no solo suelen darse en torno a los radares, sino también, en cómo se montan los operativos móviles. El "agente oculto" que capera a la vuelta de una curva sin señalización previa que alerta al conductor de que será fiscalizado es uno de los tantos principales problemas por los cuales los infractores terminan pagando multas.

REGISTRATE EN LA NACION Y MEJORA TU EXPERIENCIA

INGRESÁ

Seguí los temas y autorías que más te interesan y entérate al instante, cada vez que haya nuevas notas

Historiales para conocer

[SEGUIR](#) [SEGUIR](#)

Arte y Cultura [SEGUIR](#)

Exclusivo en LN [SEGUIR](#)

Si se observa un operativo irregular

Fotografiar la disposición del enconado, carteles y radar
 Solicitar el nombre y apellido del operador, matrícula habilitante y jurisdicción o ente al que pertenece
 Informar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial al mail (consultasradares@seguridadvial.gov.ar) de esta situación, a efectos de efectuar los controles correspondientes por personal de la misma

Cómo saber se una multa es legal

Al recibir una multa, ya sea confeccionada por agente en el lugar, o por correo en un domicilio particular, se debe controlar que figuren los siguientes ítems:
 Fecha en que fue cometida la presunta infracción: día, hora, mes y año.
 Ruta y kilómetro donde fue cometida la presunta infracción
 Imagen del vehículo al momento de la infracción, con identificación del dominio (en caso de utilizarse un radar cinemómetro)
 Velocidad máxima permitida y velocidad a la que circulaba el vehículo infraccionado, expresada en Kilómetros por hora.
 Firma de la autoridad pública interviniente en la infracción
 Datos del radar/cinemómetro utilizado para constatar la presunta infracción: marca, modelo o código de aprobación y N° de serie-, incluido el Número de Disposición ANSV que autoriza su uso
 Matrícula habilitante del operador del radar otorgada por ANSV
 Datos del municipio que la realiza
 Contacto del Juzgado de Faltas o Tribunal Administrativo resulte competente
¿Qué hacer si se considera que es irregular?
 Revisar cuidadosamente la multa a fin de verificar que cumpla con todos los ítems nombrados anteriormente
 Reclamar ante el juzgado pertinente
 Enviar un correo electrónico a consultasradares@seguridadvial.gov.ar (adjuntando copia de la infracción para consultar su validez).
 Si el presunto infractor no vive en esta jurisdicción, puede hacer el descargo por mail adjuntando la documentación o solicitando que se haga una prórroga de jurisdicción
 Puede solicitar asistencia a la Mesa de Ayuda de la ANSV.

LA NACIÓN, 10/02/18

Qué dicen los cambios referidos a la seguridad vial

Fabián Pons

El decreto 27/2018 fija nuevas atribuciones a la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** (ANSV); así como el 32/2018 establece y modifica normas de circulación para diversos tipos de vehículos

El decreto 27/2018 fue muy comentado entre quienes están pendientes de los aspectos de la modernización del Estado por la desaparición del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), que transfirió sus actividades a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). Sin embargo hay otros temas importantes que se tratan en dicho decreto, como por ejemplo: 1) Ampliación de las funciones de la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** (ANSV): Se le otorgó a la ANSV la facultad de constatación de infracciones en **rutas** nacionales a través de sus agentes debidamente capacitados. Esto la equipara a las actuales atribuciones que tiene Gendarmería Nacional en el ámbito nacional. Del mismo modo la ANSV podrá convenir con provincias y municipios la realización de infracciones en forma conjunta. En resumen, la ANSV pasa a tener poder de policía para labrar infracciones como mínimo en **rutas** nacionales.

2) Ampliación de las funciones de la ANSV en cuanto al otorgamiento de licencias de conducir. Actualmente la ANSV crea y establece las características, procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de licencias de conducir, habilitando a los municipios u organismos provinciales de todo el país. Por medio de este decreto se habilita a la ANSV a concentrar paulatinamente todas las habilitaciones de conducir, incluyendo las de porte y transporte interjurisdiccional. Se modifica además el Artículo 77 de la Ley Nacional de **Tránsito** (Ley 24.449/94) estableciéndose como falta grave el hecho de incumplir la obligación del pago de peaje.

Esto hace que, según lo dispuesto en el Decreto 32/18, no pagar peaje tenga una multa que va desde los 100 hasta los 300 litros de nafta especial. Dado que la ANSV brinda capacitación para el uso de **alcoholímetros** y **radares**, carecerán de valor todas aquellas infracciones labradas en **rutas** nacionales por agentes que no posean la matrícula conferida al aprobar el curso de Capacitación para operadores de tecnología de constatación de **infracciones de tránsito**.

En cuanto al Decreto 32/18 son muchos los cambios que afectan a la industria automotriz y a los usuarios de vehículos, por lo que nos centraremos en los más importantes para estos últimos.

Bicicletas eléctricas : se reglamentaron como bicicletas a aquellas con pedaleo asistido que posean un motor que no supere los 0,5 kW y no desarrollen más de 25 km/h.

Motos eléctricas : se encuadró en la categoría L1, junto con los ciclomotores de menos de 50 cc a las motos eléctricas con potencias igual o menores a 4 kW y que no excedan los 50 km/h. Los triciclos que cumplen las condiciones anteriores fueron encuadrados en la categoría L2(a) y los triciclos con cabina en la L2(b). En la categoría L3 quedaron las motos de más de 50 cc y aquellas con motores eléctricos superiores a los 4 kW, en ambos casos que excedan los 50 km/h.

Cuatriciclos y pequeños vehículos urbanos: se crearon las categorías L6 y L7 para reglamentar, reconocer y cubrir un bache legal respecto a los polémicos cuatriciclos y a los pequeños vehículos urbanos (eléctricos o con motores de combustión interna) como los desarrollados por EMAS o Sero Electric en nuestro país. Estos vehículos se subdividen en las categorías L6(a), L6(b), L7(a) y L7(b) en función de su peso, potencia y si tienen cabina o no. Estos vehículos solo podrán circular por aquellas vías y corredores seguros establecidos por la autoridad competente..

En el caso de los pequeños vehículos urbanos solo podrán hacerlo en calles y avenidas.

Matafuegos: los autos y camionetas de hasta 2500 kg tendrán que llevar un matafuego de 1 kg y potencial extintor 3B. Antes, esto era así solo para los vehículos de 1500 kg y las camionetas debían llevar un matafuego de 2,5 kg. Lo mismo ocurre para los vehículos de más de 2500 kg y hasta 3500 kg con capacidad hasta 9 pasajeros incluyendo el conductor (antes debía ser de 2,5 kg).

Apoyacabezas y cinturones: un punto contradictorio del decreto es el referido a los apoyacabezas y cinturones de seguridad, ya que textualmente dice en el artículo 40, inciso k) "El número de correajes de seguridad y de apoyacabezas que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo". Antes la capacidad de ocupantes del vehículo estaba determinada por el número de cinturones de seguridad solamente. Por lo tanto, como el apoyacabeza en la plaza central trasera será obligatorio recién en 2019 para los nuevos modelos y en 2020 para todos los vehículos 0km, se entiende que los vehículos que momentáneamente no cumplan con ese requisito verán limitada su capacidad de transporte de personas.

Comprobante de pago de peaje: se agregó dentro del artículo 37 la posibilidad de exigencia del comprobante de pago del peaje cuando corresponda. El no pago del peaje, como se dijo, será considerado falta grave. Por lo tanto, vayan preparando un compartimento para guardar los tickets. Por las dudas, vió!! Comprobante de pago del seguro obligatorio : como era lógico, se contempló en la reglamentación lo que oportunamente había sido dispuesto por la ANSV (diciembre de 2009) en cuanto a que no es obligatorio llevar el comprobante de pago del seguro. Lo exigible es el frente de póliza o la credencial que demuestre la vigencia del seguro. Transporte de menores : como ya se ha comentado ampliamente, los menores de 10 años deben ir en las plazas traseras del vehículo, con el

Sistema de Retención Infantil (SRI) homologado a tal efecto, en relación con su peso y tamaño.

No se aclara una altura mínima para dejar de usar el SRI, como sí se hizo en CABA, y tampoco se aclaran las excepciones referidas a camionetas de cabina simple, taxis, remises, ni otros tipos de transportes públicos.

Los niños de hasta 10 años deben viajar en el asiento trasero en sus correspondientes SRI.

Cascos : como para generar un poco más de polémica, el decreto exige que los cascos de los motociclistas tengan en ambos laterales del mismo el número de dominio del vehículo en caracteres de 3 cm de alto por 2 cm de ancho. La CABA lo exige en la parte de atrás del casco, la Nación en ambos laterales. Los que tengan varias motos y se muevan por todo el país van a tener que proveerse de una colección de cascos. Ah!, una pequeña observación, los fabricantes de cascos desaconsejan el pegado de calcos en la superficie de los mismos. Casco obligatorio: se estableció la prohibición de circular sin casco en ciclomotores, motos, triciclos y cuatriciclos, incluso en los livianos, cuando se transite por zonas de circulación segura.

Luz diurna: se ratificó el uso de los DRL (Daytime Running Light) como alternativa a las luces bajas para la circulación diurna. Esto rige, por ahora, solo para **rutas** nacionales. Atención si van a andar por algunas provincias con legislación que diga lo contrario. Las luces diurnas DRL ahora pueden sustituir a las bajas durante el día. Paradas rurales de transporte de pasajeros : los ómnibus ya no podrán detenerse en las banquetas cuando no haya dársenas de ascenso y descenso de pasajeros, como se establecía anteriormente. El nuevo decreto fija que de no existir dársena se deberán detener en lugares señalizados, lo más lejos posible de la calzada y banquina y con las balizas encendidas.

Bitrenes : se estableció que los vehículos bitrenes podrán tener un largo máximo de 30,25 m; según su configuración podrán llegar a un peso bruto total (PBT) de 75 t y requerirán permiso de **tránsito** de la DNV para circular en ruta.

Todavía no se han establecido cuáles serán los corredores en los que se permita el **tránsito** de bitrenes. Distancias de seguimiento: a la ya conocida distancia de seguimiento de 2 segundos (distancia entre vehículos para evitar choques en cadena), se estableció que en **rutas** de doble sentido de circulación, los vehículos de transporte de cargas de hasta 20,5 m de longitud deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de 40 m para una circulación uniforme sin sobrepaso. En el caso de vehículos que superen los 20,5 m deberán respetar una distancia mínima de 100 m con el vehículo que circule adelante. Para hacer cumplir esta normativa es imprescindible que las autoridades de control se muevan al ritmo del **tránsito** para detectar las clásicas maniobras de circular a rueda que realizan muchos camioneros con el fin de ahorrar combustible (cobran premios por ello) poniendo en riesgo la **seguridad vial** al tener que realizar un adelantamiento. Las modificaciones son muchas más, pero como se comentó, gran parte de ellas se refieren a criterios de homologación de vehículos, al transporte de cargas, etcétera. No está mal tener en cuenta las consideraciones anteriores para evitarnos sorpresas

The screenshot shows a news article from LA NACION. The main headline is "Qué dicen los cambios referidos a la seguridad vial". Below the headline is a large image of a person wearing a seat belt in a car. To the right of the image are several promotional banners for "Club BLACK" and "Le Palm". Below the image is a video player with a play button. The article text discusses traffic safety regulations, including seat belt use, helmet requirements, and vehicle safety standards. It mentions that the new regulations will require drivers to wear seat belts and that the use of seat belts is mandatory. It also mentions that the use of helmets is mandatory for motorcycle riders. The article is dated February 10, 2018.

<https://www.lanacion.com.ar/2107806-cambia-titulo-a-que-dicen-los-cambios-referidos-a-la-seguridad-vial>

CLARÍN, 10/02/18

DEPORTES / VIDA Y OBRA

El “Flaco” Traverso genera conciencia

El ex automovilista habló de los errores más frecuentes en las calles y **rutas** y advirtió sobre el uso del cuatriciclo. Los datos son alarmantes.

En 2017, el número de víctimas mortales por accidentes viales creció un 9,6% respecto del año anterior. Un 60% de esas muertes pertenece a menores de 30 años. Juan María Traverso fue siete veces campeón de TC 2000 con Renault Fuego y con Peugeot 405, 6 veces campeón de TC con Ford Falcon (1977, 1978 y 1999) y con Chevy (1995, 1996 y 1997) y tres veces campeón de Top Race con Mercedes Benz 280, Peugeot 405 y BMW 320. El “Flaco” sabe de velocidad en la competición. Y, por eso, al retirarse decidió ponerse al frente de una serie de charlas de **seguridad vial** en todo el país, a cargo de la Asociación Argentina de Volantes (AAV).

“Vamos empeorando día a día. La solución no se consigue de una sola forma porque los argentinos tenemos problemas para manejar y andar por la vida. Conocemos bien las normas de **tránsito** y nuestras leyes son modernas. Pero las víctimas aumentan todos los años”, dijo Traverso, presidente de AAV, en la charla Seguridad al volante que dio en el Espacio Clarín, coordinada por Daniel Igoillo, que también integra la institución. El mes pasado, un niño de siete años murió en Pinamar, a raíz de un choque de cuatriciclos. Ese incidente reanudó la polémica por el uso de esos vehículos. Traverso calificó como “una locura” una manifestación que se realizó para evitar su prohibición. “El cuatriciclo no está preparado para andar por la calle. ¿Y nosotros qué hacemos al respecto? Le damos esos vehículos a la Policía Federal de Buenos Aires. Es realmente inentendible, como la protesta de los padres”, agregó.

A lo largo de los años, las causas de los accidentes siguen siendo las mismas; sin embargo, el “Flaco” señala particularmente a los teléfonos celulares y la velocidad de los autos modernos. “Las razones son la distracción, el **exceso de velocidad** y el alcohol. Creo que la tolerancia a la bebida debe ser cero. El que maneja, tiene que manejar solamente. Y no tomar mate, mirar los carteles ni hablar por celular. Además, los autos actuales llegan a 140 kilómetros como si nada. La gente piensa que, por eso, puede ir hablando por teléfono”. En la charla, orientada a fomentar la cultura de la **seguridad vial**, Traverso elogió la forma de manejar de la mayoría de las mujeres. “Manejan mejor que los hombres. Suelen ir más despacio y con el cinturón puesto. Pero también cometen errores como ir hablando por teléfono o retando a los chicos. Pero, en líneas generales, son más prudentes”. Por último, el “Flaco” dejó un mensaje orientado a cambiar una cultura. “Los argentinos somos fabricantes de las mejores excusas. La culpa siempre es del otro. O alguien que te pasa mal se siente con el derecho a putearte Si viajamos a Chile o Uruguay, dos países donde se maneja mejor que acá, solemos hacerlo mejor. Y nos transformamos de nuevo al volver a casa”. “Los argentinos somos fabricantes de las mejores excusas. La culpa siempre la tiene el otro”.

El “Flaco” Traverso genera conciencia sobre la responsabilidad de manejar

El ex automovilista habló de los errores más frecuentes en las calles y rutas y advirtió sobre el uso del cuatriciclo.



Traverso durante la charla sobre seguridad vial. (Foto: Nley Romanzi)



Expreso Clarín 2018

Los datos son alarmantes. En 2017, el número de víctimas mortales por accidentes viales creció un 9,6% respecto del año anterior. Un 60% de esas muertes pertenece a menores de 30 años. Juan María Traverso fue siete veces campeón de TC 2000 con Renault Fuego y con Peugeot 405, 6 veces campeón de TC con Ford Falcon (1977, 1978 y 1999) y con Chevy (1995, 1996 y 1997) y tres veces campeón de Top Race con Mercedes Benz 280, Peugeot 405 y BMW 320. El “Flaco” sabe de velocidad en la competición. Y por eso, al retirarse decidió ponerse al frente de una serie de charlas de seguridad vial en todo el país, a cargo de la Asociación Argentina de Volantes (AAV).

“Vamos empeorando día a día. La solución no se consigue de una sola forma porque los argentinos tenemos problemas para manejar y andar por la vida. Conocemos bien las normas de tránsito y nuestras leyes son modernas. Pero las víctimas aumentan todos los años”, dijo Traverso, presidente de AAV, en la charla Seguridad al volante que dio en el Espacio Clarín, coordinada por Daniel Igoillo, que también integra la institución.

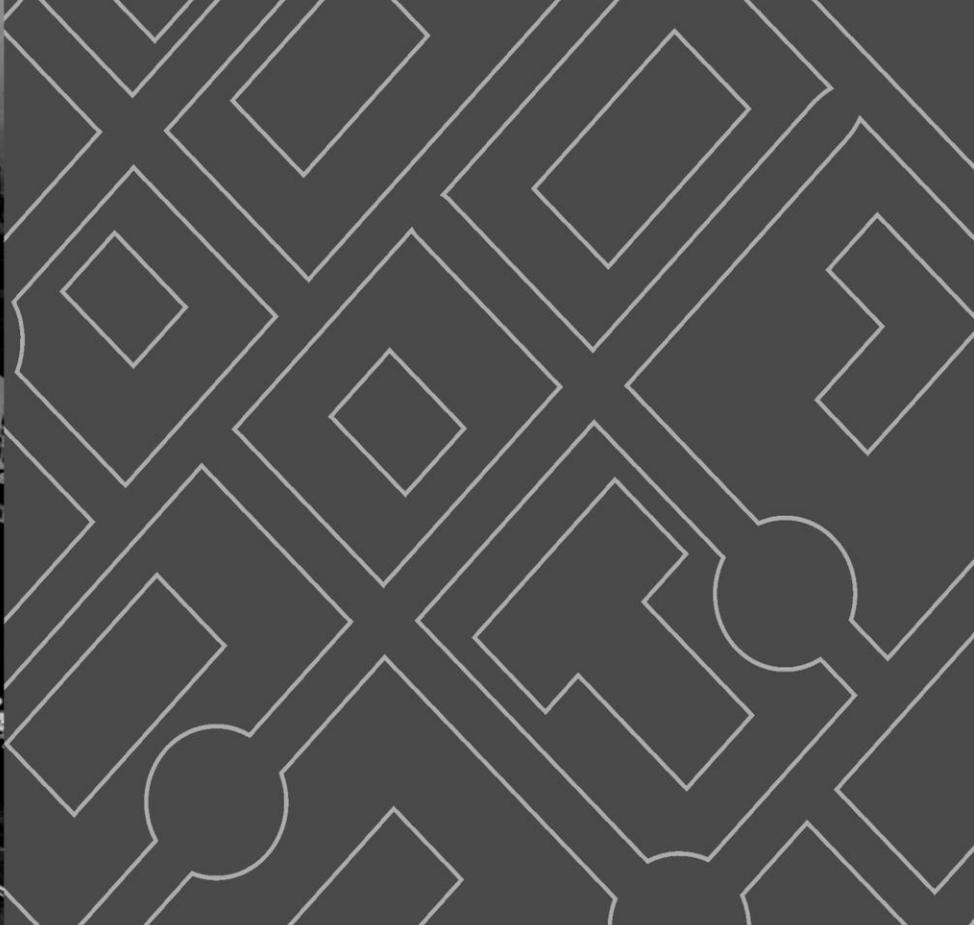
El mes pasado, un niño de siete años murió en Pinamar, a raíz de un choque de cuatriciclos. Ese incidente reanudó la polémica por el uso de esos vehículos. Traverso calificó como “una locura” una manifestación que se realizó para evitar su prohibición. “El cuatriciclo no está preparado para andar por la calle. ¿Y nosotros qué hacemos al respecto? Le damos esos vehículos a la Policía Federal de Buenos Aires. Es realmente inentendible, como la protesta de los padres”, agregó.



www.clarin.com/espacio-clarin/flaco-traverso-genera-conciencia-responsabilidad-manejar_0_B1wSsU8IG.html

2º INFORME - FEB 2018

**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



LEGISLACIÓN/ FEB 2018



ÁMBITO NACIONAL

Del análisis de las disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional (PEN) por medio del Boletín Oficial de la República Argentina (BORA) es importante destacar en febrero la homologación de nuevos controladores de velocidad de instalación móvil y de radares cinemómetros tipo móvil, para la comprobación del exceso de velocidad.

Por otro lado, se dispone desde la Dirección Nacional de Vialidad el llamado a licitación en la red de rutas y autopistas del país, utilizándose para su implementación el mecanismo estipulado en la Ley de Participación Público Privada.

También, la renovación de la inscripción de la Persona Jurídica **CREANDO CONCIENCIA URBANA ASOCIACIÓN CIVIL** en el Registro Nacional de Antecedentes en Educación y Capacitación Vial para que continúe desarrollando sus actividades, así como la inscripción del curso denominado **CURSO DE FORMACIÓN DE CONDUCTORES PROFESIONALES**, presentado por Patricia Ruth Favari bajo la denominación **ESCUELA DE CONDUCTORES NERI**.

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

27/02/2018

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179371/20180227>

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Disposición 43/2018 Ciudad de Buenos Aires, 15/02/2018 VISTO el expediente EX-2018-02116892-APN-DGA#ANSV, las Leyes Nacionales Nros. 19.511, 24.449, 25.650, y 26.363, los decretos reglamentarios Nros. 779/95 y 1716/08, la Disposición ANSV N° 35/10, la Disposición DNCI N° 299/13, y CONSIDERANDO: Que por el expediente citado en el VISTO, la Dirección Nacional de Coordinación Interjurisdiccional de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV) ha solicitado la Homologación y Autorización de Uso de VEINTE (20) cinemómetros controladores de velocidad de instalación móvil marca TRUCAM, modelo LTI 20/20.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179372/20180227>

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
 Disposición 45/2018 Ciudad de Buenos Aires,
 15/02/2018 VISTO el expediente
 N° S02:0026876/2017 del registro de la AGENCIA
 NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL del MINISTERIO
 DE TRANSPORTE, las Leyes Nacionales Nros.
 19.511, 24.449, 25.650, 26.353 y 26.363, los decretos
 reglamentarios Nros. 779/95, 1232/07 y 1716/08, las
 Disposiciones ANSV Nros. 35/10 y 294/10, la
 Disposición de la Subsecretaría de Comercio Interior
 N° 6/15, y CONSIDERANDO: Que por el expediente
 citado en el VISTO, el Municipio de Darwin, provincia
 de Río Negro, ha solicitado la intervención de la
 AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en su
 carácter de autoridad máxima nacional en materia de
 seguridad vial, a fin de que la misma proceda a
 otorgar la Homologación y Autorización de Uso de
 DOS (2) radares cinemómetros tipo móvil, marca
 STALKER, modelo LIDAR, solicitado por el Municipio
 de Darwin, provincia de Río Negro.

26/02/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179304/20180226>

23/02/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179247/20180223>

20/02/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179081/20180220>

19/2/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/178987/20180219>

14/2/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/178759/20180214>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/178760/20180214>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/178761/20180214>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/178762/20180214>

LEGISLATURA NACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

En febrero de 2018 ingresaron algunos proyectos con cabecera en la Comisión de Transportes, que tomarán estado parlamentario a partir del 1° de marzo. De ellos, se destaca el proyecto de ley presentado por el diputado Mario Negri (Interbloque Cambiemos – pcia. de Córdoba) de reordenamiento jurídico organizativo de diversas leyes; se propone en el Capítulo III de la misma modificaciones administrativo jurídicas en el ámbito de la seguridad vial relacionado a la Dirección Nacional de Vialidad, Gendarmería Nacional y diferentes atribuciones de las mismas.

SIMPLIFICACION Y DESBUROCRATIZACION PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA. REGIMEN
<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=6828-D-2017>

SOLICITAR AL PODER EJECUTIVO DISPONGA REALIZAR OBRAS DE REPARACION, BACHEO Y REPAVIMENTACION SOBRE LA RUTA NACIONAL N° 9, 9/34, ATRAVESANDO DIVERSOS DEPARTAMENTOS DE LA PROVINCIA DE SALTA.
<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=6785-D-2017>

SOLICITAR AL PODER EJECUTIVO DISPONGA LA REALIZACION DE OBRAS Y TRABAJOS DE REPAVIMENTACION Y MANTENIMIENTO EN LA RUTA NACIONAL 34, QUE ATRAVIESA DIVERSAS LOCALIDADES DE LAS PROVINCIAS DE JUJUY Y SALTA
<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=6796-D-2017>

SOLICITAR AL PODER EJECUTIVO DISPONGA REALIZAR LA EJECUCION DE LA OBRA DE PAVIMENTACION DE LA RUTA NACIONAL N° 13, TRAMO: LOCALIDAD DE LA UNION, PROVINCIA DE SALTA, - LIMITE CON LA PROVINCIA DE JUJUY
<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=6786-D-2017>

SOLICITAR AL PODER EJECUTIVO DISPONGA HACER CUMPLIR LA TARIFA DE REFERENCIA ESTABLECIDA EN LA DISPOSICION 171-E/2017 DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS PESADAS EN VEHICULOS DE GRAN PORTE DE CEREALES Y OLEAGINOSAS.
<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=6777-D-2017>

CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN**Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte**

La comisión no tuvo actividad en febrero. Sólo ingresaron a la comisión algunos proyectos, centralmente respuestas del PEN:

LEGISLATURA DEL CHUBUT: RECHAZA EL DCTO. 794/17, POR EL QUE SE CREA LA SOCIEDAD CORREDORES VIALES S.A

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/573.17/OV/PP>

JEFATURA DE GABINETE: REMITE RESPUESTA SOBRE LOS AVANCES ALCANZADOS EN EL 2017, RESPECTO DE LAS OBRAS DE LA RUTA NACIONAL N° 86 EN EL TRAMO TARTAGAL - TONONO DE LA PROV. DE SALTA (REF. S. 4335/17)

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/535.17/PE/RP>

JEFATURA DE GABINETE: REMITE RESPUESTA SOBRE DIVERSAS CUESTIONES RELACIONADAS AL "PLAN BELGRANO" (REF. S. 3522/17)

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/534.17/PE/RP>

JEFATURA DE GABINETE: REMITE RESPUESTA SOBRE DIVERSAS CUESTIONES RELACIONADAS AL INGRESO DE LAS LINEAS AEROCOMERCIALES DENOMINADAS LOW COST (REF. S. 2165/17)

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/533.17/PE/RP>

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**Comisión de Tránsito y Transporte**

En febrero de 2018 ingresaron a la Legislatura los siguientes proyectos:

MODIFICASE LA LEY 5728 EN RELACIÓN A LA CONCESIÓN DE LA PRESTACIÓN DE LOS DISTINTOS SERVICIOS RELACIONADOS CON EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO (Jefatura de Gobierno de la Ciudad)
INSTALACIÓN DE SEMÁFOROS, REDUCTORES DE VELOCIDAD Y SEÑALÉTICA EN LA INTESECCIÓN DE LA AV OLAZÁBAL Y DONADO

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Patentes a la vista

A fines del año pasado, la senadora provincial **Micaela Ferraro** presentó un proyecto de ley para retener a aquellos conductores cuyo vehículo no tenga visible su patente. Ferraro argumentó que “la ocultación u obstrucción es una conducta que procura o anticipa la impunidad, por eso se manifiesta en contra de todo el orden o la seguridad vial. Asimismo, conlleva la intención del conductor de no respetar las normas de tránsito, lo cual a su vez trae aparejado los accidentes viales, tales como el exceso de velocidad o cruzar un semáforo en rojo. Consideramos que se requiere un agravamiento de penas, pero también un cambio de valoración, una perspectiva de seguridad pública más integral y menos ritualista. Que no caiga en el cinismo y utilizar la retórica de derechos para burlar derechos”.

En el proyecto de ley de Ferraro se modifica la ley de tránsito 13927 y se incluye un artículo que relata que “la autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento, a los

conductores cuando se encuentren conduciendo un vehículo en infracción a la obligación de circular con las placas de identificación de dominio colocadas, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. O estas estén adulteradas por cualquier medio, no sean legibles de tipos normalizados, tengan aditamentos de cualquier tipo o su visibilidad se encuentre obstruida o disminuida”.

También plantea la retención de aquellos vehículos que “incluyendo acoplados y semirremolques no tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. O estas no sean legibles de tipos normalizados, presenten aditamentos o su visibilidad se encuentre obstruida o disminuida por cualquier medio”.

Ferraro explicó que “las muertes a causa de accidentes de tránsito son el único tipo prevenible. Asimismo, estas cifras crecen año a año a pesar del endurecimiento de las penas dado que las cifras no han sufrido descenso alguno durante los últimos 25 años.

Por este motivo es que el presente proyecto propone agravar la valoración de la condena social de una conducta cuasi criminal y la cual no fue prevista en la época de la sanción de la ley”.

La legisladora considera la modificación como “una herramienta útil para la solución de este grave problema” y agregó que “la nueva redacción de la ley propone enfocarse en la prevención, lo cual conlleva a un descenso de muertes”. Este proyecto deberá tener continuidad de la mano de otro legislador ya que el mandato de Ferraro culminó el 10 de diciembre de 2017.

Centro de monitoreo para el Corredor Atlántico

Por su parte, el diputado provincial (Frente Renovador) **Ramiro Gutiérrez** presentó un proyecto que crea un Centro de Monitoreo y video de vigilancia especial del llamado Corredor del Atlántico, con sede en la ciudad de Dolores. La propuesta plantea un organismo que debería funcionar las 24 horas, con personal especializado en videos, vigilancia, emergencia y seguridad, que aporten las novedades salientes a las fuerzas de seguridad y a los servicios de asistencia que ejercen jurisdicción sobre las distintas vías de comunicación de la región.

Gutiérrez argumentó que “en materia de prevención y gerenciamiento de accidentología vial y seguridad aplicada, la video vigilancia y el monitoreo por radar en tiempo real son herramientas que permiten tener pronta intervención y registro judicial de evidencia”.

Según el proyecto, “el lugar constará con sala de monitoreo, grabación, de capacitación, de situación para gestión de casos, oficina de denuncias y atención al público, como también depósitos de registros de evidencias, y de resguardo de las evidencias descubiertas”. Existirá una sala de operaciones, donde actuarán esos efectivos de seguridad y de prevención asistencial, designados específicamente para prevenir o intervenir rápidamente por la comisión de faltas, delitos o siniestros viales. Gutiérrez explicó que “la utilización de cámaras y de un centro de monitoreo, hoy inexistente, será fundamental para organizar, centralizar y maximizar todos los recursos de prevención, seguridad y de emergencia con los que cuenta la provincia. Esta nueva potencialidad se vuelve indispensable durante la época estival, feriados y fines de semana, donde el tránsito hacia los destinos turísticos de la Costa, Pinamar, Villa Gesell, Mar del Plata, Mar Chiquita y Miramar crece en forma considerable”.

SEGUNDO INFORME
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



CÉCAITRA

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