



3er INFORME -2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL



CECAITRA

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

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	5
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	33
LEGISLACIÓN	76



El presente informe del Observatorio de Seguridad Vial tiene como propósito analizar la información recabada con relación a las conductas viales de los ciudadanos y el sistema de control de la seguridad vial. El conocimiento de las normas de tránsito por un lado, y la observancia o apego a las normas, por el otro, van configurando el modo en que nos manejamos en la vía pública, sea como conductores de automóviles, como peatones o ciclistas.

Las políticas públicas, con sus instrumentos normativos, son las ordenadoras del sistema y deben ser efectivas y eficaces a la hora de orientar las acciones o modificar los hábitos que atentan contra la seguridad vial. Asimismo, una ciudadanía responsable debe tener como objetivo la minimización de los accidentes viales y sus consecuencias. “Si puede evitarse no es un accidente” es una frase que nos interpela a todos los que formamos parte del tránsito en general.

Durante el mes de febrero de 2019¹ se realizó una encuesta, respondida por hombres y mujeres en similar proporción, tomando dos ejes que inciden en la seguridad vial. Por un lado, se consultó respecto de grados de acuerdo sobre la posibilidad de habilitar carriles exclusivos para motos y motocicletas, y si los mismas podrían ayudar a evitar accidentes. También, se recabó la opinión con relación a la implementación del registro de conducir digital, recientemente establecido.

1, Encuesta telefónica “Monitor de Seguridad Vial AMBA”, febrero de 2019

Carriles exclusivos para motos y motocicletas

Con relación a la posibilidad de que existiesen carriles viales exclusivos para motos y motocicletas, **las opiniones se mostraron mayormente a favor de los mismos**; el 56% afirma estar muy de acuerdo y el 26% algo de acuerdo, **es decir que los mismos cuentan con el aval del 82% de las personas consultadas. A su vez, hay una fuerte correlación con aquellos que opinan que los carriles exclusivos ayudarían a evitar accidentes con motos y motocicletas: el 67% de las opiniones.** Los datos recabados muestran un fuerte apoyo a la hipotética idea de carriles exclusivos para motos y motocicletas, asociado fuertemente también a la percepción de que los mismos contribuirían a bajar el índice de siniestralidad de los accidentes en los que participan dichos vehículos.

Registro de conducir digital

Ante el reciente lanzamiento por parte de Gobierno nacional de registro de conducir digital, las personas encuestadas se mostraron **mayormente de acuerdo con su existencia (66% entre muy y algo de acuerdo)** y consultadas estas mismas personas sobre los motivos para mostrarse favorables a la medida, **la comodidad (27%) y la seguridad (25%) fueron los factores más valorados.** Es posible concluir un importante valoración positiva con relación al lanzamiento del registro digital.



3er INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

MONITOR DE SEGURIDAD VIAL



CECAITRA

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





DATOS DE LA MUESTRA



CREENCIAS Y OPINIONES

Principal motivo de accidentes viales

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



Ficha Técnica

- › Este informe surge de una encuesta realizada en Febrero de 2019 en El Área Metropolitana de Buenos Aires (*).
- › La recolección de datos se realizó telefónicamente con tecnología IVR (respuesta de voz interactiva), que utiliza preguntas pregrabadas que los entrevistados responden por medio del teclado.
- › La selección de hogares se realizó a partir de una muestra aleatoria de teléfonos fijos. Posteriormente, los resultados fueron ajustados de modo iterado por parámetros censales de radio, sexo, edad y nivel educativo
- › La cantidad de casos fue de 1408 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 +/- 2,52 % en ningún caso.

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





ANEXO ESTADÍSTICO

Respeto general hacia las normas de tránsito

Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto + Alto	12	16	9	16	10	10	12
Bajo + Muy bajo	88	84	91	84	90	90	88

Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios			Zona	
		1ª	2ª	3ª	CABA	GBA
Muy alto + Alto	12	20	11	7	11	13
Bajo + Muy bajo	88	80	89	93	89	87



Comparación de accidentes con otros países

En Argentina ocurren...	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Más accidentes	51	52	50
Misma cantidad	36	34	39
Menos accidentes	3	4	2
Ns/Nc	10	10	9

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
43	53	59	49
41	38	29	34
5	1	2	5
10	8	10	12

En Argentina ocurren...	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Más accidentes	51	57	48	50
Misma cantidad	36	29	37	42
Menos accidentes	3	4	4	1
Ns/Nc	10	10	11	7

Zona	
CABA	GBA
48	52
43	35
2	3
7	10



Acuerdo con frases

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	30	29	31
Algo de acuerdo	40	41	39
Algo en desacuerdo	21	21	20
Muy en desacuerdo	9	9	10

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	36	27	27	31
Algo de acuerdo	38	41	38	42
Algo en desacuerdo	19	23	22	18
Muy en desacuerdo	7	9	13	9

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	30	43	31	17
Algo de acuerdo	40	39	39	41
Algo en desacuerdo	21	14	22	26
Muy en desacuerdo	9	4	8	16

	Zona	
	CABA	GBA
Muy de acuerdo	25	31
Algo de acuerdo	37	41
Algo en desacuerdo	28	19
Muy en desacuerdo	10	9



Ventajas en el uso de registro digital

¿Cuál es el principal motivo por el que está de acuerdo con el uso del registro de conducir digital?

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Es más cómodo	27	25	24	33
Es más seguro	25	21	32	18
Es más difícil de falsificar	17	15	18	20
Es más fácil de usar	16	20	15	14
Otros motivos	7	7	6	8
No sabe	8	12	5	7

Zona	
CABA	GBA
27	27
21	27
18	17
19	14
6	7
9	8





3er INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ FEBRERO 2019



CECAITRA

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



Labran unas 200 infracciones diarias

EN EL MUNICIPIO VUELVEN A NEGAR QUE HAYA AFAN RECAUDATORIO

Por Redacción - 27/02/2019 12:30 am



La Municipalidad de Santa Rosa a través de sus inspectores de Tránsito, realiza entre 150 y 200 diarias por infracciones por diferentes contravenciones que cometen los automovilistas y motociclistas. Así lo reveló el director de Control e Inspección de Servicios Públicos, Pablo Pera Iburguren. El funcionario, quien al momento de dialogar con LA ARENA estaba reunido con el director de Tránsito de la comuna, volvió a negar afán recaudatorio y sostuvo que se está pensando la ciudad "no para hoy sino para 50 años adelante", criterio que podría ser obviamente puesto en discusión viendo la Santa Rosa del presente. En los próximos días desde el municipio se avanzará con una evaluación de cómo ha funcionado el nuevo sistema de estacionamiento medido, afirmó Pera Iburguren.

-¿Se puede llegar a reconsiderar la ordenanza como piden algunos concejales?

-Se está viendo precisamente el funcionamiento del estacionamiento medido. Acerca de la posible revisión de la ordenanza lo que digo es que en principio vamos a hacer un relevamiento, tipo encuesta, en kioscos y comercios que venden tarjetas para ver cómo anduvieron los tres primeros meses.

-Hoy se puede decir que encuentran lugares para estacionar en el centro porque los conductores prefieren irse más lejos.

-Todo tiene que ver con pensar la ciudad hacia el futuro y no el día a día. Tiene que ver con la planificación que haya más espacio, pero pensamos que en principio el tema del estacionamiento medido ha sido de buen resultado... antes los automovilistas daban vueltas y vueltas en el centro a la espera de encontrar un espacio para estacionar; y es verdad que ahora se encuentran espacios. De todos modos sí advertimos que en algunos lugares prácticamente no se ocupan, como por ejemplo en 25 de Mayo casi Uruguay, y todo eso lo tenemos que ir viendo.

-Hubo alguna crítica por la decisión de achicar las ochavas, pintadas de cebrado rojo y blanco.

-En relación a eso obvio que se van a respetar las rampas de las esquinas, pero no veo complicación que haya unos metros más de espacio por cuadra para estacionar, achicando un poco el cebrado rojo y blanco.

-Hay quienes tienen alguna duda con respecto al frente de la Municipalidad. ¿Se puede estacionar o no ahí?

-Existen carteles indicadores celeste y blanco, y no es para el público en general, sino para vehículos oficiales. Hay también un lugar para estacionamiento de la Prensa las 24 horas, y para eso tienen que tener una tarjeta que los habilita otorgada por la Dirección de Tránsito.

-Pareciera haber un claro afán recaudatorio municipal.

-Me insultan por dos motivos: los que no ponen tarjeta, y también los que ponen más que las que corresponden. Porque a lo sumo se pueden colocar en el parabrisas dos, sumando una hora. Pero no hay afán recaudatorio... porque si quisiéramos eso podríamos dejar que pongan 20 tarjetas o las que quieran.

-Pero ese afán se advierte en las multas por cualquier motivo sin atender razones.

-Las razones tienen que ver con el cumplimiento o no de las normativas.

-¿Los inspectores tienen orden de hacer una determinada cantidad de actas de infracción?

-No, para nada. Eso no es así.

-¿Cuántas hacen por día?

-Se hacen entre 150 y 200 actas de infracción por día, lo que no se trasunta siempre en recaudación porque lleva todo un procedimiento...

-¿Puede decir si las bicisendas están o no disponibles? No hubo difusión suficiente sobre el tema, y hay indefinición.

-No estoy en ese tema... corresponde a la parte de Planificación. Pero volvemos a lo mismo: ¿pensamos una ciudad para hoy o para dentro de 50 años? En la página de la Municipalidad está el tema de las bicisendas, y están demarcadas las actuales, y las que están proyectadas.

¿Se puede manejar en ojotas?

El director de Tránsito de la Municipalidad de Santa Rosa, Víctor Riera, señaló que como "no está normado", se puede decir que se puede conducir un auto o una moto calzando ojotas, aunque sea a todas luces peligroso.

La pregunta se le efectuó al funcionario porque se conoció que por estos días en Guaymallén, Mendoza, un automovilista fue multado en \$1.200 por manejar su auto con sandalias.

La persona que fue multada hizo una serie de consideraciones por las redes sociales: "Es verano, hace calor y lo generalmente las mujeres manejamos con sandalias. Y si estamos en zona de verano, nos subimos al auto con ojotas o conducimos descalzas. ¿Me pueden multar por hacerlo? ¿Cuáles son los riesgos?".

Si bien no hay una legislación nacional, en Mendoza sí hay una ley provincial que "prohíbe el uso de sandalias y ojotas, es decir calzado no cerrado a la hora de conducir".

Riera conocía la información, y aunque coincide que ojotas o "chancletas" para manejar autos o motos pueden dificultar el manejo, no está reglado por ordenanza alguna en Santa Rosa.

"No está normado nada eso, pero sí sabemos que es peligroso, porque si alguien anda en chancleta se puede trabar en un pedal. La sugerencia es que no se conduzca con ese calzado, pero no se puede prohibir... yo creía que no se podía manejar en ojotas, pero fui a nuestra legislación y no dice nada.

¿Luces bajas si o no?

Aunque en rutas la ley establece que los automotores deben circular con las luces bajas prendidas, la misma medida no se exige en la ciudad. "Hay una ley provincial -impulsada por el diputado Martín Berhongaray-, pero nuestra municipalidad no está adherida. Si se requiere la luz baja cuando las condiciones de visibilidad lo aconsejan. Se ha recomendado a la Policía no formular actas de infracción por este motivo en la ciudad.

Retomar en "U".

El director de Tránsito aclaró que en las avenidas no está prohibido girar en "U" si no está expresamente vedado. "Si no está prohibido se puede", expresó. Sobre una circunstancia especial en Avenida San Martín (intersección con Oliver) señaló que quien va hacia la rotonda puede girar en "U", porque hay un cruce semafórico que en algún momento habilita a hacerlo, aunque obviamente se debe hacer con sumo cuidado.

¿Se puede manejar en ojotas?

El director de Tránsito de la Municipalidad de Santa Rosa, Víctor Riera, señaló que como "no está normado", se puede decir que se puede conducir un auto o una moto calzando ojotas, aunque sea a todas luces peligroso.

La pregunta se le efectuó al funcionario porque se conoció que por estos días en Guaymallén, Mendoza, un automovilista fue multado en \$1.200 por manejar su auto con sandalias.

La persona que fue multada hizo una serie de consideraciones por las redes sociales: "Es verano, hace calor y lo generalmente las mujeres manejamos con sandalias. Y si estamos en zona de verano, nos subimos al auto con ojotas o conducimos descalzas. ¿Me pueden multar por hacerlo? ¿Cuáles son los riesgos?".

Si bien no hay una legislación nacional, en Mendoza sí hay una ley provincial que "prohíbe el uso de sandalias y ojotas, es decir calzado no cerrado a la hora de conducir".

Riera conocía la información, y aunque coincide que ojotas o "chancletas" para manejar autos o motos pueden dificultar el manejo, no está reglado por ordenanza alguna en Santa Rosa.

"No está normado nada eso, pero sí sabemos que es peligroso, porque si alguien anda en chancleta se puede trabar en un pedal. La sugerencia es que no se conduzca con ese calzado, pero no se puede prohibir... yo creía que no se podía manejar en ojotas, pero fui a nuestra legislación y no dice nada.

¿Luces bajas si o no?

Aunque en rutas la ley establece que los automotores deben circular con las luces bajas prendidas, la misma medida no se exige en la ciudad. "Hay una ley provincial -impulsada por el diputado Martín Berhongaray-, pero nuestra municipalidad no está adherida. Si se requiere la luz baja cuando las condiciones de visibilidad lo aconsejan. Se ha recomendado a la Policía no formular actas de infracción por este motivo en la ciudad.

Retomar en "U".

El director de Tránsito aclaró que en las avenidas no está prohibido girar en "U" si no está expresamente vedado. "Si no está prohibido se puede", expresó. Sobre una circunstancia especial en Avenida San Martín (intersección con Oliver) señaló que quien va hacia la rotonda puede girar en "U", porque hay un cruce semafórico que en algún momento habilita a hacerlo, aunque obviamente se debe hacer con sumo cuidado.

Ni manos libres.

Finalmente Víctor Riera señaló que "se avanzó mucho en el uso del cinturón de seguridad" -hizo una fuerte exigencia de los inspectores-, pero todavía falta bastante para inhibir el uso de celulares mientras se conduce. "No se puede hablar por celular mientras se maneja, pero en realidad no se puede usar ningún sistema de comunicación: ni siquiera el manos libres, y tampoco inalámbrico", advirtió el funcionario.

La Nación, 27/2/19

Modernización del Estado | AVANZA EL USO DE TECNOLOGÍA EN TRÁMITES OFICIALES

Desde junio, todos los papeles del auto estarán disponibles en el celular

A mitad de año, además de la licencia de conducir digital lanzada hace 15 días, se podrán gestionar la cédula verde, la azul y el seguro del auto; a fin de año se incorporará el DNI

Francisco Jueguen
LA NACION

Tras el lanzamiento de la versión digital del registro nacional de conductor, el Gobierno apuesta a que todos los papeles del auto puedan llevarse en el teléfono celular. Esa opción, que contemplará ahora la cédula verde, la azul y el seguro del auto, estará disponible desde junio.

A comienzos de este mes, la Secretaría de Gobierno de Modernización, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial presentaron la licencia de conducir digital, que puede bajarse desde la aplicación "Mi Argentina", la misma que en pocos meses podrá también concentrar el resto de la documentación que se necesita para circular en automóvil.

Con este objetivo, ahora el trabajo oficial suma a otras dos dependencias que ya trabajan en el tema des-

de hace meses junto al secretario de Modernización, Andrés Ibarra. Se trata de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales del Automotor y de Créditos Prendarios (Dnrpa), que depende del Ministerio de Justicia, y la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN).

"Estamos poniendo a disposición las herramientas para que cada ciudadano pueda aprovechar al máximo las oportunidades de la transformación tecnológica, mejorando la calidad de los procesos y ahorrando tiempo", afirmó Ibarra, y agregó: "Con la licencia nacional de conducir empezamos a transitar el camino de transformar en digital aquellas credenciales o carnets que usualmente llevamos en nuestras billeteras". Según describió el funcionario, la app "Mi Argentina" es una forma "fácil, rápida y segura" de que los ciudadanos accedan a servicios que da el Estado en un solo

lugar. La plataforma ya cuenta con más de un millón de usuarios.

Desde junio estarán en esta plataforma el registro, la cédula verde, la azul y el seguro. Sin embargo, en "Mi Argentina" ya pueden encontrarse además los vehículos registrados a nombre del usuario, el certificado único de discapacidad (con validez legal desde junio), el símbolo automotor de acceso, que identifica al titular como discapacitado (validez jurídica desde mitad de año). Para fines de 2019, la plataforma contará -prometen en Modernización- con el DNI digital, el certificado de vacunación y la credencial de trasplantados en lista de trasplante. Hoy además concentra información sobre Desarrollo Social, Salud, Anses, diferentes turnos y el Renaper (DNI y pasaporte).

El interés que generó la posibilidad de tener el registro en el smartphone produjo que la cantidad de usuarios registrados en la app ofi-

cial llegara a 170.000 en solo 24 horas. Hasta hoy son 450.000, contó una fuente oficial.

La situación produjo un colapso en la página y algunas quejas, sobre todo entre los usuarios de iPhone. Es que la validación de identidad remota, necesaria para tener el registro digital, no está disponible aún (estaría desde el mes próximo). Para aquellos con el dispositivo de Apple, las opciones son la validación presencial (organismos estatales al momento de hacer trámites o aplicarse vacunas en hospitales, o al tramitar la renovación del DNI en un CDR del Renaper). Otra opción, incómoda, es la registración en un celular con Android (de un amigo o familiar), hacer la validación de la identidad de manera digital desde allí para luego volver a loguearse con la validación remota en su dispositivo con el sistema iOS.

"Estamos trabajando para que en junio la cédula verde, la cédula azul

y la cédula de poseedor estén accesibles en el portal "Mi Argentina", de la misma forma que está disponible la licencia nacional de conducir", afirmó a LA NACION Oscar Agost Carreño, subdirector de la Dnrpa. "La gente podrá mostrarle a la autoridad de control, de manera indistinta, la cédula de papel o la digital, en ambos casos con las medidas de seguridad que garantizan la autenticidad del documento. Y tenemos varios proyectos más que darán continuidad a este camino de simplificar y convertir a los registros en un centro multiservicios para los usuarios, a lo largo y ancho de todo el país", agregó el funcionario.

En la SSN, el organismo que conduce Juan Pazo, coincidieron en que todo avanza para poder sumar el seguro del auto a "Mi Argentina" desde mitad de año. "Hay una bajada de línea política muy importante para modernizar el Estado", contaron en esa dependencia. En la SSN ya eliminaron el papel y se digitalizaron todas las pólizas de seguro. Incluso crearon otra aplicación llamada "Mi Seguro", en la que el usuario puede poner la patente y chequear si cualquier auto está o no asegurado. "Está cargado el 99%. Todavía falta, pero el mes que viene o en abril el proceso estará terminado", dijeron.

"Ya tenemos la póliza online desde el año pasado y en junio estaremos en "Mi Argentina", anticiparon en la SSN. En esa dependencia aclararon que desde mayo de 2018 no es necesario tener la póliza impresa en el auto. Esto quiere decir que se puede tener en un archivo pdf en el celular (resolución 219/18). ●

La Nación, 27/2/19

PASO A PASO EN LA BILLETERA VIRTUAL

Cómo funciona la aplicación oficial para documentación

Cómo ingresar

Para acceder, hay que bajar al celular la aplicación oficial Mi Argentina. Una vez ingresado, dar click en el ítem Transporte.

Documentos

Por el momento, sólo se puede acceder allí a la gestión de la licencia nacional de conducir y radicación de automotores. Desde junio también se podrá gestionar las cédulas verde y azul del auto y la credencial de seguro vigente.

Otros trámites

Hoy la aplicación también tiene información sobre la Anses, planes sociales y la gestión del DNI y el pasaporte.

A futuro

El objetivo de Modernización es que a fin de año la plataforma también pueda tener el DNI digital, el certificado de vacunación y la credencial de transplantedos.



LAS CLAVES DEL ANUNCIO

► Todo en el celular

La Secretaría de Modernización, que conduce Andrés Ibarra, espera que a partir de junio todos los conductores puedan contar con el registro, la cédula verde, la azul y el seguro en formato digital a través de la aplicación oficial "Mi Argentina".

► Actores involucrados

Modernización viene trabajando junto con la Dirección Nacional de los Registros Nacionales del Automotor y de Créditos Prendarios, que ya ofrece el título del auto digital, y con la Superintendencia de Seguros de la Nación, que ya digitalizó las pólizas en el país.

► Usuarios registrados

La cantidad de usuarios que se registraron en "Mi Argentina" desde que el Gobierno anunció la posibilidad de tener la licencia de conducir nacional digital llega a 450.000. En el país hay 19 millones de registros físicos. El Gobierno busca que la app sea una ventanilla única para tener documentos y hacer trámites.

Clarín, 26/2/19

Referente. Lo asegura Jeanne Picard Mahaut, líder de una federación de víctimas de toda Iberoamérica.

“Tras estos hechos inesperados, quienes los sufren se quedan solos y aislados”



En primera persona. Su hijo murió hace 18 años en una autopista.

El 1° de enero de 2000, mientras muchos festejaban un nuevo año, Jeanne Picard Mahaut recibió la peor noticia: **su hijo mayor había fallecido** en una ruta española. Santiago tenía 33 años, era educador social y ecologista. "El siniestro de tránsito es violento, inesperado. Yo sentí que me hundía en mi dolor o transformaba la indignación en rebeldía y luchaba para que esto no vuelva a ocurrir", recuerda.

Elegió la segunda opción, fundó junto a otras madres Stop Accidentes España y hoy preside la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), conformada por 14 países y 17 asociaciones. La activista participará hoy de la presentación de la Red Federal de asistencia en Argentina.

"Las víctimas y sus familiares suelen estar solas, aisladas. La sociedad aún cree que el accidente le pasa al otro", admite. **"Muchas veces, nos falta un simple gesto de quien anuncia la noticia, o acompañamiento de los fiscales.** Nos encontramos con engaños desde el seguro, de los abogados. Por eso queremos estas unidades de atención a víctimas: un número de teléfono al cual acudir al día siguiente, donde pedir información institucional, **orientación certera**", resalta.

Picard Mahaut está convencida de que las víctimas suelen estar solas y aisladas, porque "siempre se cree que

el accidente le ocurre al otro". La palabra que repite es **"visibilización"**.

Una de sus principales motivaciones es salvar la vida de millones de **jóvenes**, que representan el grupo etéreo más afectado por esta cuestión.

Destaca que no se puede hablar solamente de números, sino que hay que pensar en personas concretas, en **familias devastadas para siempre**. Por eso, agradece el apoyo de los medios de comunicación.

La presidenta de la FICVI remarca que los avances son relativamente nuevos. Recién hace quince años, Naciones Unidas aceptó que **la mayoría de los mal llamados "accidentes" son evitables**.

En 2010, finalmente, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 como el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial" e instó a los Estados a que redujesen la cantidad de siniestros de tránsito. España es de los pocos países que lo lograron, debido a la persistencia de asociaciones como Stop Accidentes.

"Creo que la enseñanza debe comenzar desde la infancia, en los colegios. Falta mucho en este aspecto, lamentablemente. Lo que más incidió en el caso español fueron los controles, las sanciones y las leyes", sintetiza. ■

Frente a la "pandemia" vial • Iniciativa del Gobierno y entidades de bien público

Jazmín Bazán
jbazan@clarin.com

Cada año mueren 1.300.000 personas en el mundo por siniestros viales, según la Organización Mundial de la Salud (OMS). Otras decenas de millones sufren **heridas y lesiones, muchas de ellas, permanentes**. Peatones, ciclistas, motociclistas, niños y ancianos son los más vulnerables.

En Argentina, esta "pandemia" - así la llaman los expertos- es la **primera causa de muertes no naturales**. Los últimos datos de la Dirección Nacional de Observatorio Vial arrojan una tasa de mortalidad -muertes cada 100 mil habitantes- que va del 4,9 en Capital al 31,6 en Santiago del Estero. Solo en 2017, 5.611 personas perdieron la vida en calles, rutas y caminos.

La OMS advierte que el acceso a un socorro y cuidado eficiente no sólo salva vidas, sino que disminuye significativamente los riesgos de discapacidad. **Pero muchos sobrevivientes y sus allegados afirman que se encuentran con un Estado ausente.**

En este contexto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) pondrá en marcha el jueves una red federal de asistencia a víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales. Lo hará con el objetivo de **dar apoyo y contención en la post emergencia.**

La red busca garantizar la rehabilitación motriz y post hospitalaria, el asesoramiento jurídico y la orientación social y psicológica. Para eso, se creó una oficina de asistencia que, con un equipo interdisciplinario, actuará y oficiará de nexo entre las distintas jurisdicciones, por ejemplo, para el traslado de cuerpos o heridos.

Además, dará ayuda telefónica los 365 días del año con una **línea única gratuita nacional**, atendida de forma personal -entre las 8 y las 20-, o por un contestador revisado por los profesionales. Todo se canalizará a través del **0800-122-7464**.

Hasta el momento, **adhirieron diez provincias y cuatro municipios**, y en la ANSV trabajan para que se sume el resto. Pero aclaran que, independientemente de que las jurisdicciones hayan suscrito o no al convenio macro, la Oficina actuará en cada siniestro donde sea requerida y se comunicará con los organismos pertinentes.

"Se busca coordinar distintas instancias en los tres niveles del Estado (municipal, provincial y nacional) para optimizar recursos y dar **una respuesta rápida y acorde**", afirma Carlos Pérez, director ejecutivo de la ANSV, quien señala que en varias jurisdicciones ya hay oficinas que asis-

En una línea telefónica gratuita, los afectados de todo el país podrán pedir ayuda y asesoramiento.

ten a víctimas, pero no son especializadas ni tienen carácter federal.

"El proceso llevó años. Primero, hicimos un relevo. Fuimos a las provincias y hablamos con los ministerios de Desarrollo Social, Justicia y Transporte. Notamos que en muchos casos había dependencias locales o nacionales que tenían injerencia directa o tangencial en el problema, pero no se conocían entre ellas", explica.

La Red no dará patrocinio legal a las víctimas o sus familiares, pero sí **los guiará para que no caigan en manos de profesionales inescrupulosos**. Lo mismo ocurre con la asistencia física y emocional: "Trabajadores de la red entrevistaron al damnificado y, si es necesario, se hacen derivaciones a centros asistenciales con los que trabajamos", explica Daniela Ortiz, la directora nacional de Coordinación interjurisdiccional.

La Cruz Roja capacitará a miem-

bros de la Policía y los servicios de emergencia de salud, para lograr una **primera comunicación sensible** con las víctimas y sus allegados.

Ese es uno de los grandes reclamos de los que perdieron a sus seres queridos. Por ejemplo, Graciela Gramajo, madre de Martín (atropellado en 1997 por un remis) y participe en la creación de la Red. Ella aún recuerda el compromiso del médico que atendió a su hijo, pero sufre si piensa en la desaprensión del colega que le preguntó si iba a donar los órganos.

Ella lidera la Asociación Civil Martín Gramajo. "Queremos terminar con la **revictimización**", subraya. El término, muy usado por técnicos y familiares, refiere al constante aplastamiento de derechos de los afectados, al ser expuestos a situaciones molestas, como excesivos trámites y faltas de entendimiento.

Para terminar con eso, la Red también contribuye con algunas fiscalías, instruyendo a quienes atienden a este tipo de víctimas. En la ANSV agregan: "Estamos en diálogo con el Ministerio de Justicia de la Nación para crear unidades especializadas en accidentes de tránsito".

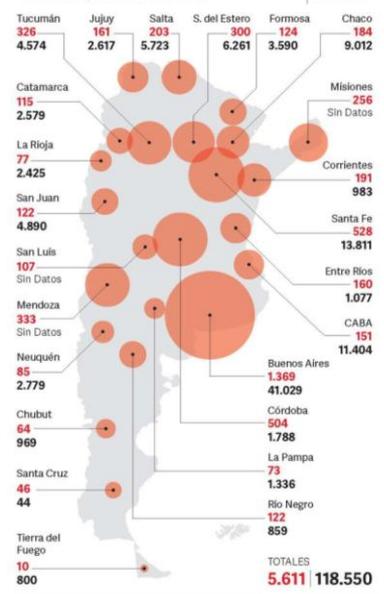
Uno de los fundamentos es que la legislación actual excluye (o incluye de manera indirecta) a los perjudicados. **"Las víctimas son como un 'patito feo' del sistema**. En lo penal, siguen definidas como víctimas de 'homicidios culposos'", expresa Ema Cibotti, mamá de Manuel Lischinsky, arrollado por un auto en 2006.

Ema fundó la Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables (ACTIVVAS), que contribuyó junto a otras ONG a la Red Federal, que será presentada hoy en un acto.

Al respecto, Ema Cibotti reflexiona: "Tenemos esperanzas en que funcione. Hay que visibilizar este problema. Las historias son más comunes de lo que uno piensa". ■

Un drama cotidiano

En cantidad de casos
VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES EN 2017
Los círculos representan los casos fatales.



CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍCTIMAS FATALES



Fuente: MINISTERIO DE TRANSPORTE. CLARÍN

Clarín, 26/2/19

Lanzan la primera red nacional para asistir a las víctimas de los accidentes de tránsito

Coordinará a distintos organismos del Estado para acompañar a los damnificados durante su rehabilitación y para brindarles apoyo legal y psicológico. Comienza a funcionar este jueves.

LA CAPITAL

LA CIUDAD

Inminente inicio del control de velocidad con radares móviles en Circunvalación

Funcionarios nacionales y provinciales admitieron que "sólo restan aspectos administrativos", que se completarán en los próximos días.



Preparados. Los carteles con las velocidades permitidas ya fueron instalados. Falta el aval oficial.

Lunes 25 de Febrero de 2019

El inicio del control de la velocidad por medio de radares en la avenida de Circunvalación ingresa por estas horas en días decisivos. Según consignaron tanto funcionarios nacionales como provinciales, "sólo restan aspectos administrativos" para que tres aparatos móviles vigilen toda la traza. Entre esos aspectos se encuentran el final de obra definitivo en la arteria, con su correspondiente control de calidad, y el aval del gobierno nacional a un estudio que realizó la Agencia de Seguridad Vial de Santa Fe que sugiere que las máximas se fijen en 100 kilómetros por hora para los autos, 90 para los colectivos y 80 para los camiones.

Según consignó ayer el delegado de Vialidad Nacional en Santa Fe, Lisandro Peresutti, "la obra de Circunvalación está terminada y sólo restan trámites administrativos", entre los que apuntó un control final de los trabajos que dé el okey definitivo.

Ese aval permitirá al gobierno nacional recepcionar la obra que realizó una empresa contratista y comenzar así a surcar el plazo de garantía.

"Ese control de calidad lo realiza un equipo de especialistas que lleva adelante un estudio del estado de las calzadas. Nosotros ya hemos solicitado que se haga sobre la Circunvalación y calculamos que antes de fin de mes lo estarán realizando", consignó Peresutti.

El final de obra que llegará luego de ese chequeo es clave para que la Agencia de Seguridad Vial comience a realizar el control con radares móviles.

Si bien Peresutti le aseguró ayer a La Capital que "la provincia ya puede comenzar a realizar los controles con radares", el titular de la Agencia de Seguridad Vial de Santa Fe, Fernando Pederengo, no opinó lo mismo.

"Para nosotros es primordial tener primero el final de obra, ya que no podemos hacer controles sobre una ruta nacional que carece del mismo. Cualquier infracción que nosotros labremos será nula si las obras en la traza no están debidamente habilitadas", explicó.

Además, apuntó otro dato con el que deben contar antes de iniciar los chequeos con radares móviles. "Es necesario que la Nación avale un estudio que realizaron nuestros ingenieros, que recomendó que las velocidades máximas en Circunvalación sean de 100 km/h para los vehículos particulares, 90 para los colectivos y 80 para los camiones", sostuvo.

"Si Vialidad Nacional ratifica ese estudio y coincide con nosotros, entonces ahí sí tendremos los parámetros fijados sobre las velocidades máximas que se deben respetar en la traza. De lo contrario, ¿cómo vamos a controlar las velocidades con radares si no tenemos en claro cuáles son las máximas permitidas?", se preguntó.

Concientización

El titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial remarcó que "antes de que se comience fiscalizar la velocidad con los radares, se realizará una adecuada comunicación a la población".

En tal sentido, puntualizó que "lo que se busca no es recaudar haciendo multas, sino lograr que los conductores vayan más despacio sobre la traza y evitar así los accidentes".

El funcionario indicó que el control lo llevarán adelante "tres radares móviles que circularán por toda la traza" y admitió que la colocación de aparatos fijos "demandará más tiempo" (ver aparte).

Por lo pronto, puso de relieve el "buen diálogo" que hay entre las jurisdicciones nacional y provincial y estimó que en los próximos días llegará la comunicación oficial que esperan para poder comenzar a operar con los radares.

En otro punto, dijo que la Agencia Provincial de Seguridad Vial reclamó que se arreglen algunos carteles de señalización que han sido vandalizados. "Lamentablemente es un problema que obedece a cuestiones culturales, solucionarlo nos llevará tiempo", admitió.

60 mil. vehículos circulan por día a lo largo de la avenida Circunvalación.

► DENUNCIAN LA FALTA DE CONTROLES O NORMATIVAS PARA PEATONES Y CONDUCTORES ◀

Diario Popular, 24/2/19

Aumentan los accidentes por uso del celular en la vía pública

◉ La **distracción** por estar atento a los teléfonos inteligentes provocó más siniestros entre vehículos y también con transeúntes. Estiman que en **1 de cada 10 casos está involucrado** el uso del smartphone.

→ NICOLAS FASOLINO

Especialistas en seguridad vial coinciden en el uso de los teléfonos celulares tiene un papel crucial en los siniestros, padecidos tanto por peatones como por conductores de vehículos. Además de que el número de casos cada vez es mayor, se denuncia que los controles son escasos o directamente no existen.

La utilización de los celulares no solamente permitió lo que hasta entonces era imposible. Recortó distancias, permitió estar cerca desde la lejanía e incluso fue pieza clave para la conformación de una red mundial en la que todos estamos conectados, pero su uso indebido puede dar lugar a un accidente con consecuencias mayores.

Por este motivo, según el capacitador de la organización Luchemos por la Vida, Alberto Gasparini, se aprecia “un crecimiento” de siniestros a raíz del uso del celular, aunque, si bien no existen estadísticas oficiales, se cree que rondan entre un “10 y 12 por ciento” de los casos, en tanto que denunció que nuestro país no cuenta con “los controles necesarios”, ya que “son muy pocos y posiblemente no se aplican”.

“Ha incrementado la cantidad de personas que utilizan el celular



◉ En Santa Fe hace casi dos años se instaló un semáforo horizontal para los que no levantan la cabeza por mirar al celular.

◉ **Mientras en 2007, el uso del teléfono celular por parte de los peatones era del 4,3%, diez años después subió al 15,1%.**

conduciendo, tanto en moto como en auto y también se ve en los peatones”, explicó el especialista, quien agregó: “La tendencia es que hay más personas que utilizan el celular mientras conducen y caminan, eso está claro”.

En este sentido, según datos publicados por Luchemos por la Vida en 2018 -una de las últimas estadísticas disponibles hasta el momento- en septiembre del 2007, el uso del teléfono celular por parte de los peatones era del

4,3%, número que se elevó en 2011 con un 13,4, así como en 2014 con un 13,7, aunque en 2017 volvió a subir a un 15,1.

Además, el especialista señaló que los controles “deben ser móviles, no fijos”, ya que “todo el mundo sabe que están ahí y algunos los esquivan”.

“En algunos de los controles, no sabemos si están adentro o no, por los vidrios polarizados que tienen, uno no sabe si hay un policía o no”, agregó.

“En la policía veo que los operativos no están bien pensados, no están en lugares estratégicos, no son móviles, entonces es como si no sirvieran para nada, porque no

cumplen con la función principal que es controlar”, analizó Gasparini, quien disparó: “Ellos tienen un compromiso, llenar una planilla y tratan de no complicarse mucho la vida”.

Por otro lado, el integrante de Luchemos por la Vida destacó que el motivo que mayor cantidad de accidentes genera en Argentina y en el mundo es “el exceso de velocidad”.

“La velocidad no es solo ir a 180 o 150 que sin dudas es un exceso, ir a 50 o 60 en una calle también es un exceso de velocidad”, alegó el capacitador, quien expresó que el 85% de los accidentes se dan “por fallas humanas”.◉

Denuncian cobro indebido de multas con radares

Fue en Darwin. Intervino la Defensoría del Pueblo de Neuquén.



La Defensoría del Pueblo de Neuquén pidió informes al municipio de Darwin por el funcionamiento de radares ubicados sobre la **Ruta 22** a la altura de esa localidad rionegrina. Todo surgió a raíz del testimonio de una vecina del Alto Valle a la que se le labró una multa el lunes por la noche. La mujer denunció la ausencia de cartelera que alerte sobre este dispositivo, tal como lo exige la normativa vial.

El organismo de control que conduce Ricardo Riva ya había impugnado 16 multas realizadas en ese tramo de la 22 entre el 7 de septiembre y el 1° de noviembre del año pasado, a partir de que se registraron "vicios en la implementación del cinemómetro". Ese inconveniente fue solucionado, pero ahora se habrían presentado otras irregularidades. "El problema es que se incumpliría, en principio, con las señalizaciones. Por eso vamos a girar este reclamo al intendente con la consulta correspondiente. No decimos que el radar no se pueda usar, pero vamos a pedir informes y también a poner al tanto de la situación a la Defensoría de Río Negro", explicó Riva.

La denuncia la hizo Susana Campillo, quien reclamó en la Defensoría por sentirse estafada. Dijo que no está en contra de los controles pero que el servicio debe ser transparente. "Al cartel de advertencia no lo ve nadie, no tiene la altura adecuada y por lo menos tiene que ser reflectivo", advirtió.

El municipio local está obligado a colocar la cartelera correspondiente, con la advertencia y distancia óptima para cumplir con la norma de máxima velocidad (ver aparte).

Los radares son autorizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), previa presentación de los municipios. En el caso de Darwin, fue habilitado en abril del año pasado y había sido gestionado por la propia comuna a raíz de varios accidentes fatales ocurridos en el lugar.

→ LEY

Qué dice la norma sobre el tema

Los cuestionamientos respecto de si existe en el lugar la señalización adecuada que informe sobre la presencia de radares en la ruta se basan en que existe una normativa al respecto. La misma establece que la ubicación del radar fotográfico hasta el vehículo notificado no puede superar los dos kilómetros.

También deben ubicarse conos sobre el asfalto desde el lugar en que se encuentre el dispositivo, con una separación de entre 100 y 150 metros a lo largo de un trayecto de 1000 metros.

→ INFRACCIONES

Al tope de los reclamos

Durante enero, las multas de tránsito realizadas fuera de la provincia se transformaron en el principal motivo de reclamo ante la Defensoría del Pueblo de la capital neuquina. Las quejas se debieron tanto a supuestos radares que no estaban habilitados como a infracciones que, según los denunciantes, fueron cometidas en lugares en los que los automovilistas involucrados nunca estuvieron. También aparecen entre las multas la falta de algún tipo de documentación.

“ El año pasado se impugnaron 16 infracciones porque el radar no estaba habilitado. Ahora, el cuestionamiento pasa por la falta de señalización. ”

A mediados del año pasado, otro radar de la zona había quedado bajo la lupa por su funcionamiento irregular. Es el que funciona en Chimpay y que no contaba en ese entonces con habilitación para hacerlo. Un centenar de reclamos se habían recibidos en la Defensoría del Pueblo de Neuquén y Río Negro tras conocerse que el Juzgado de Faltas de esa localidad estaba multando a los conductores que circulaban por allí con un equipo que no tenía la autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Las numerosas multas generaron una ola de denuncias en la Defensoría (182 reclamos) y la Justicia determinó que las recibidas entre marzo y agosto no debían ser efectivizadas. Pero a partir del 21 de noviembre el municipio rionegrino logró la habilitación del ente nacional, por lo que el radar ya está funcionando de manera legal. La Defensoría de Neuquén recomendó a los automovilistas pagar las multas emitidas después de esa fecha y luego, en todo caso, reclamar si fue mal formulada.

--> En la Ruta 22 los sacaron y en la 7 nunca llegaron

La instalación de radares de velocidad sobre la multitracha de la Ruta 22 fue uno de los temas municipales más difundidos el año pasado. Sin embargo, el sistema funcionó poco y nada, ya que desde hace varios meses los dispositivos fueron retirados y los vehículos, a sabiendas de esta situación, no respetan la máxima de 60 kilómetros por hora en esa ruta.

El argumento desde la municipalidad es que los inspectores encargados de manejar estos radares móviles tuvieron que ser asignados a cumplir tareas de control en la obra del Metrobús. Pero también circuló el dato de que los dispositivos no estaban bien calibrados y que fueron enviados a Buenos Aires para ponerlos en condiciones.

Durante el tiempo que sí funcionaron se labraron sólo 108 multas, donde uno de cada diez conductores iba a más de 66 kilómetros por hora, que es el límite de tolerancia. Hubo 95 conductores que pararon en el control y no llegaban a los 80 kilómetros por hora pero igual estaban excedidos. En sólo seis casos los pescaron con la aguja por encima de 100 y el récord fue un automovilista que iba a 113 kilómetros por hora, casi el doble del límite legal.

Los operativos se concentraron en el tramo que va desde el cruce con Saavedra hasta el límite con Plottier, donde se había detectado la mayor siniestralidad.

Los operativos se hicieron de mañana, entre las 9 y las 13, con una frecuencia de uno a dos días por semana. Para el Municipio, el radar logró en su momento un cambio cultural entre los conductores neuquinos. Desde la Dirección de Tránsito afirmaron que durante los días sin operativos los autos igual circularon a menor velocidad que antes. Pero eso fue en septiembre del año pasado, cuando se implementó y se mantuvo unos meses después.

En la actualidad, basta con hacer un recorrido por la multitracha para constatar que casi nadie respeta las velocidades máximas. Y peor para la provincial 7, donde se anunció que se instalarían radares que nunca llegaron.

MASCOTAS

Abandono de mascotas: 8 de cada 10 personas cree que se acentúa en las vacaciones

Durante el verano es posible ver cómo cientos de perros y gatos son librados a la calle. Por qué sucede y cuáles son las distintas respuestas de la gente ante esta situación. La importancia de las redes sociales como nueva herramienta para encontrarlos hogar

23 de febrero de 2019

8 de cada 10 personas consultadas consideran que los inconvenientes que una familia pueda llegar a tener para trasladarse hasta su lugar de descanso, incentivan el abandono.

8 de cada 10 personas consultadas consideran que los inconvenientes que una familia pueda llegar a tener para trasladarse hasta su lugar de descanso, incentivan el abandono.

Durante los meses de verano se dan la mayoría de los abandonos de mascotas.

Coincidiendo con el receso estival y las vacaciones, este descanso parece motivar a la deserción de gatos y perros. Por qué ocurre y cómo reaccionan los argentinos al ver un animal en la calle.

La Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), encargada de nuclear a las empresas productoras de software viales, realizó un sondeo en más de 1.800 hogares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires sobre esta problemática.

CECAITRA realizó un sondeo en más de 1.800 hogares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires
CECAITRA realizó un sondeo en más de 1.800 hogares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires

Uno de los disparadores fue la siguiente afirmación: **"La dificultad para viajar con una mascota al salir de vacaciones aumenta el abandono de animales en verano"**. Frente a eso, el **54% de los encuestados dijo estar muy de acuerdo** con el concepto y el 22% algo de acuerdo. Es decir, **8 de cada 10 personas** coincidieron.

El sondeo también indagó sobre cómo se actuaría al encontrarse con un animal en la vía pública. El 27% indicó que lo retendría e intentaría localizar a sus dueños. **2 de cada 10 personas dijeron que no lo retendrían pero que publicarían sus fotos en las redes sociales.** El 19% sostuvo que lo llevaría a un refugio; el 10% que sólo le daría alimento y el 4% restante dijo que haría la denuncia. Sólo el 13% de los encuestados se mantuvo indiferente ante las mascotas.

Al respecto, el **Colegio de Veterinarios de la Provincia de Buenos Aires** sostuvo: "Hay alrededor de 6 millones de perros y gatos que viven en las calles. Adoptar una mascota no es una obligación pero sí implica una decisión que debe tomarse a conciencia. La falta de responsabilidad, de educación y de perspectiva hacia la realidad de otros seres vivos son las principales factores de abandono, más allá de cualquier razón que impulse una decisión tan terminante. Es decir, puede deberse a crisis económicas, camadas indeseadas, enfermedades, falta de lugar, etc; pero no existe excusa posible para abandonar a un animal, excepto la falta de conciencia, de educación y de compromiso con el semejante".

infobae

“ Hay alrededor de 6 millones de perros y gatos que viven en las calles. Adoptar una mascota no es una obligación pero sí implica una decisión que debe tomarse a conciencia ”

Para tratar de aportar soluciones y evitar los abandonos de animales, el **Colegio de Veterinarios provincial** brindó una serie de recomendaciones para el traslado en auto de las mascotas. Por ejemplo: nunca dejar al animal en un espacio donde se acumule el calor, aunque el auto esté a la sombra y con las ventanas abiertas; a los perros pequeños llevarlos en jaula y a los más grandes sujetos con dispositivos especiales para mascotas. "Nunca amarrar a los animales con cuerdas o correas ya que si hay un accidente, podrían sufrir lesiones e incluso estrangularse o ser arrastrados por el vehículo. Los gatos no están acostumbrados a viajar en auto por lo que se debe llevar en jaula transportadora. En todos los casos se recomienda hacer paradas para que pueda bajar, moverse y hacer sus necesidades".

Normativas

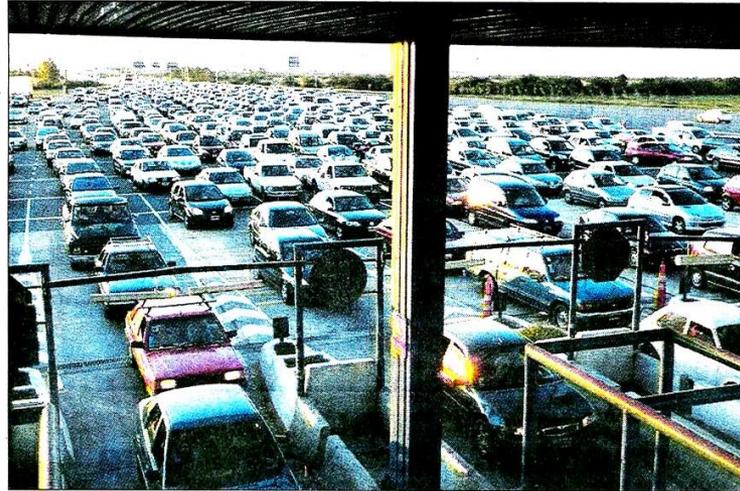
En la Provincia de Buenos Aires, la **Ley 13.637** establece que "ningún conductor podrá llevar animales en el asiento delantero. Estos deberán ser transportados en el asiento trasero y atados con correas de modo tal que no puedan saltar al asiento delantero". Por su parte, la **Ley 2.148 de tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires** también prohíbe a los conductores "transportar animales sueltos".

En la Provincia de Buenos Aires, la **Ley 13.637** establece que los animales deberán ser transportados en el asiento trasero y atados. La **Ley 2.148 de tránsito de CABA** también prohíbe a los conductores "transportar animales sueltos". En la Provincia de Buenos Aires, la **Ley 13.637** establece que los animales deberán ser transportados en el asiento trasero y atados. La **Ley 2.148 de tránsito de CABA** también prohíbe a los conductores "transportar animales sueltos".

La legislación nacional de tránsito no reglamenta el traslado de las mascotas, sin embargo prohíbe "transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos". Por último, la Agencia Nacional de Seguridad Vial aconseja "llevar a las mascotas sujetas con arneses, en jaulas o caniles y en el asiento trasero. Esto es para que no molesten al conductor y no sean un elemento de peligro en el interior del auto".

Tener una mascota conlleva un importante grado de responsabilidad y un viaje de placer no puede condicionar una decisión tan importante. Con los recaudos necesarios, esta cifra podría revertirse y que todos puedan disfrutar de unas vacaciones en familia.

La Prensa, 22/2/19



Para evitar congestamientos, se deberán implementar medidas más efectivas, como las de sumar cabinas y telepase.

Los peajes no deben levantar las barreras si hay embotellamiento

Tras la firma del nuevo contrato de concesión entre el Gobierno Nacional y las empresas que manejan las autopistas, los peajes ya no estarán obligados a levantar la barrera en caso que se armen colas de 150 metros o hasta tres minutos.

Con esta modificación, los conductores no tendrán más el beneficio de evitar el pago y pasar la barrera sin abonar ante posibles demoras o congestiónamiento.

Este cambio está ligado al nuevo marco normativo de la implementación del sistema de telepase, ya que con la implementación de esta tecnología los automovilistas no necesitarían frenar ante la barrera: la cabina detecta el vehículo, cobra y levanta automáticamente la barrera.

“Lo que se establece desde ahora es que la concesionaria está obligada a generar fluidez, pero ya no más con la acción de levantar la barrera; desde ahora debe implementar medidas realmente efectivas, que

son las de sumar cabinas y telepase. El objetivo es que obtenerlo sea accesible y cada vez lo tengan más usuarios”, dijeron voceros de Vialidad Nacional, que agregaron: **“El contrato establece que si se trata de cuestiones que afectan a la seguridad vial, si deben levantar la barrera”.**

Antes, la normativa indicaba que desde que un auto se posicionaba en la fila para pagar el peaje hasta que realizaba el pago no podían transcurrir más de **“2 minutos para carriles exclusivos, y tres minutos para las vías de transporte mixto”** y las filas no podían superar los 15 vehículos.

TAMBIEN EN LA CIUDAD

El Gobierno de la Ciudad confirmó que en las autopistas porteñas se sumarán próximamente a la nueva normativa, ya que desde el año pasado se habilitó el desarrollo de los peajes sin barreras, conocido como Free Flow, con lectoras de patentes o dispositi-

vos como el telepase, como el que registrará en el el Paseo del Bajo para la circulación de camiones y micros.

Los peajes de los accesos Norte y Oeste tuvieron en enero un incremento de 33% en promedio. Ahora un automóvil debe pagar entre \$38 y \$75 para acceder a la Ciudad. En el Acceso Oeste, se debe pagar \$38 en hora promoción, \$53 en hora valle y \$65 en horas pico y congestión, con la modalidad de pago manual. Por su parte, quienes tienen el sistema de pago automático vieron reducidos los descuentos ▶

Godoy Cruz estrena cámaras para multar a quienes crucen en rojo

A partir de hoy inicia una prueba piloto en un cruce de Benegas, con el objetivo de observar la actitud de los conductores.



Jose Gutierrez / Los Andes

Cruzar el vehículo con la luz del semáforo en rojo e “ingresar en una encrucijada o cruce peatonal” estando el semáforo en idéntica condición son dos faltas gravísimas, según tipifica la Ley provincial de Tránsito (9.024) en su artículo 52 (inciso 37).

Ambas contemplan multas de 12.000 pesos -que se reducen a 7.200 pesos si se paga en término-; y las dos faltas serán identificadas automáticamente y en el acto por un sistema de cámaras que instala por estos días la Municipalidad de Godoy Cruz.

A partir de hoy, en Pedro Benegas y Panamericana y durante los próximos 30 días, la comuna tendrá una cámara en funcionamiento. Será una prueba piloto para observar el funcionamiento y tomar nota de posibles ajustes. Por esta misma razón es que durante el primer mes tampoco se labrarán actas ni se multará a los conductores que cometan estas faltas.

“El sistema de cámaras tiene sensores que detectan cuando pasa un vehículo con luz roja. Están filmando permanentemente y, cuando esto ocurre, automáticamente detectan la conducta y envían la imagen y la foto de la patente del auto al centro municipal de monitoreo. Allí hay un inspector que observa detenidamente la secuencia en video y va a determinar con el factor y criterio humano si corresponde la multa o no”, indicó el director de Tránsito de la Municipalidad de Godoy Cruz, Lisandro Delgado.

De esta manera, destacó que podrían existir algunas contemplaciones -por ejemplo- si la invasión del paso peatonal es realmente mínima o si el vehículo ha traspasado casi en su totalidad el cruce antes de que se encienda el rojo en el semáforo.

“Se inicia a modo de prueba mañana (por hoy) en un tramo de avenida San Martín Sur, cerca del inicio de Panamericana. La idea es ver si funciona bien y -en caso de que así sea- luego se implementará en todo el departamento. También al ser una etapa de prueba, no se labrarán multas. Aunque se van a enviar notificaciones a las personas por correo postal (al leerse la patente, se tiene el domicilio). También se aprovechará esta etapa para definir bien cómo será el mecanismo de las notificaciones”, resumió el funcionario municipal.

Por otra parte, en Ciudad se está trabajando desde hace meses ya con un sistema similar de monitoreo por cámaras -enfocado principalmente a la problemática del mal estacionamiento, mientras que -según destacaron desde la comuna de Las Heras- en ese departamento también tienen previsto implementarlo a futuro. En tanto, en los otros departamentos del Gran Mendoza no están pensando en seguir este modelo por el momento.

Siempre alerta

El punto elegido para colocar el primer sistema no es caprichoso. “Es un lugar que durante todo el día tiene mucho tránsito. Además, es la vinculación con zona de boliches, toda la gente que va al Parque Benegas y a la ciclovia y hasta hay una escuela en la zona”, destacó Delgado, quien aclaró que no se trata de foto multas ya que lo que se analiza es el video que envía el sistema.

El equipo está compuesto por 2 cámaras -una fija y una dentro de un domo- de alta definición. Cuenta además con un CPU que procesa lo que va captando y que está sincronizada con el semáforo. De esta manera, cuando detecta la infracción, envía todo el registro al centro de monitoreo para su análisis.

CÓMO FUNCIONA EL SISTEMA



SOCIEDAD

LOS ANDES

“No me parece una mala idea, aunque todo dependerá de la tolerancia. No es lo mismo un auto que pasa en amarillo verdaderamente que aquel que cruzó casi en ‘naranja’, sabiendo que iba a ponerse rojo”, destacó Gabriel, vecino precisamente de la zona donde se implementará la prueba piloto.

“Me parece perfecto lo de las sendas peatonales. La mayoría de las motos para en todo el paso como si nada, como si fuesen peatones. Está bien que se los sancione a los conductores”, resumió por su parte Margarita, quien vive en la zona de Benegas.

Los radares seguirán siendo preventivos

El Corredor del Oeste y la calle Colón son sólo 2 de las calles godocruceñas en las que ya están operativos los radares que miden la velocidad de los vehículos que transitan por esas vías. Al lado del lector -visible para el conductor- hay además un cartel que marca la velocidad máxima; informando cuál es el tope.

Más allá de que están operativos, aún no están en función punitiva (sancionando con multas a quienes no respeten el máximo). No obstante, no descartan que en los próximos meses pasen a tener esta función también.

“Por ahora siguen funcionando de forma preventiva. Buscamos crear conciencia de que se está monitoreando; y en algún momento se va a aplicar también como método de castigo. Va a depender mucho también de cómo funcione este primer mes de prueba con las cámaras”, sostuvo el director de Tránsito de Godoy Cruz, Lisandro Delgado.

INFORMACIÓN GRAL

Los conductores debemos ponerle un freno a la velocidad

En Entre Ríos hubo 31 muertos en los últimos 48 días. En la autovía 14 chocan de frente, a pesar de los carriles separados por cada mano.



Estremecedor. Los siniestros viales son una epidemia social en el país.

Martes 19 de Febrero de 2019

Desde el viernes hasta anoche, en la Redacción de UNO Entre Ríos no paramos de contar muertos en siniestros viales. Cuando cerramos la edición, en el cuaderno donde anotamos a las víctimas con nombre y apellido, edad y lugar de nacimiento, llenamos el renglón 31, en 48 días. La cantidad puede aumentar porque había varias personas, heridas en siniestros viales que luchaban por vivir.

Hace poco días, en un nota sobre accidentes citamos que un estudio de Naciones Unidas sobre el tránsito informaba que anualmente pierden la vida en América Latina unas 130 mil personas. Para tomar dimensión de lo dantesco del número tenemos que decir que esta cifra es equivalente a la suma de todos los habitantes de las ciudades de Victoria, Nogoyá, Rosario del Tala, Diamante, La Paz y alguna otra localidad entrerriana. Ni hablar del tendal de lesionados, que supera ampliamente a la cantidad de muertos. Muchos pasan meses postrados en hospitales y clínicas.

LA CAPITAL

Las políticas aplicadas al tránsito, tanto desde Estado nacional como de las provincias, no han dado buenos resultados. Los controles, nulos en algunos casos y laxos en otros, no han logrado reducir la cantidad de siniestros. Un dato que refleja esto es que entre los fallecidos hay niños que estaban al mando de un rodado. Es increíble que se siga controlando la velocidad y al infractor se lo sancione tres o cuatro meses después.

La tecnología ya tendría que permitir que el conductor sea detenido inmediatamente e informado de la velocidad que está desarrollando con su vehículo. Así se abandonaría el fin recaudatorio de la medida que la mayoría de los conductores creemos que tiene ese tipo de contralor.

En un simple repaso de los accidentes en suelo entrerriano se observa que en todos el factor velocidad juega un rol preponderante.

Los despistes en las rutas están a la orden del día. Es más, en la autovía 14 siguen siendo frontales los siniestros, algo que se pensaba que se iba a terminar con la implementación de la doble vía. Sin embargo, los automóviles derrapan, vuelcan e interfieren en la mano contraria.

La mayoría de los que se matan en esa vía son de la provincia de Buenos Aires. Muchas veces se dijo que es por el desconocimiento de los caminos, pero expertos en el tema dicen que es por la velocidad.

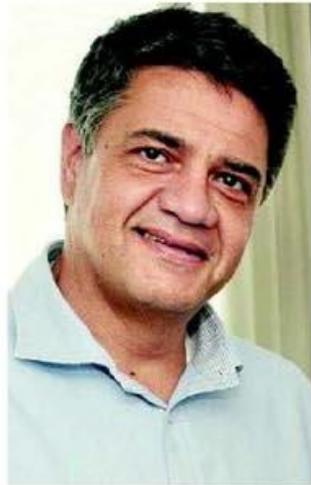
Hace semanas, Gabriel Batistuta se quejó de la falta de mantenimiento en las rutas de su provincia: Santa Fe. Pocos días atrás un conductor se negó a pagar el peaje en la autovía que une las ciudades de Córdoba y Rosario por el mal estado del pavimentos. Estas dos medidas simples tuvieron repercusiones positivas. Primero porque el gobierno santafesino tomó medidas para desmalezar las banquetas. Segundo porque se reconoció que el asfalto de la ruta concesionada está muy mal e intimará a la empresa que explota el servicio a que repare el camino.

Si los conductores no ponemos un freno a la velocidad y no tomamos conciencia de que manejamos un arma nos vamos a seguir matando en los caminos.

DE PASILLOS MUNICIPALES

Polémica ante inicio de estacionamiento medido en V. López

Arranca en marzo gratis y desde abril será uno de los más caros del país. Crítica de vecinos. Denuncian que favorece a empresa que Vidal corrió de la Provincia.



Jorge Macri

Bruno Lazzaro
blazzaro@ambito.com.ar

● A partir de abril, la odisea de estacionar en Vicente López tendrá un agregado especial: el pago de 15 pesos por hora, uno de los más caros del país. El bajo de Olivos y la zona comercial de Munro serán los primeros en poner en marcha, desde marzo (y de manera gratuita), el estacionamiento medido que el intendente Jorge Macri había anunciado hace casi un año con el fin de desalentar la utilización de autos particulares.

Sin embargo, la medida no fue acompañada por la oposición y tampoco bien recibida por una parte de los comerciantes y vecinos de la zona. "No es el momento político, ni económico para cobrar una nueva tasa", aseguró Lorenzo Beccaría, concejal del FpV. Y agregó que "pese a que dicen que es una forma de ordenar el tránsito, se sabe que es mentira. Se le mete la mano en el bolsillo a la gente y se tira el problema para los laterales. El que estacionaba en un lugar que ahora está delimitado, se va a ir a dos cuadras. Piensan que de esa forma va a haber rotación de vehículos y que va a favorecer al comercio, pero el problema no es que los autos no se mueven sino que la gente no tiene un mango".

A pocos días del comienzo de la medida todavía no se terminó de concretar la adjudicación, ya que en la primera licitación sólo se presentó una oferente (por ley deben ser dos como mínimo). La segunda llamada es para el 28 de febrero, pero según Germán Maldonado, el concejal del Frente Renovador, "ya está todo orientado para que se lo quede una empresa, pero faltan mecanismos de control, porque es la misma adjudicataria la que hace el software de control e informa a la municipalidad sobre las rendiciones de cuenta. Es como que le des al zorro a cuidar a las gallinas. La cantidad de facturación, los tickets que facturen, te lo van a informar ellos mismos".

"Es una estafa", se quejó Rubén Passini, vecino de Vicente López. "Supuestamente es para que los comercios tengan más movimiento pero no voy a ir a comprar más a Maipú porque no voy a poder dejar el auto en ningún lado. El fin de semana fui a comer con mis hijos y vi cómo a las 0.30 del domingo, los policías de tránsito levantaban autos. Es una cuestión de recaudación". Lo mismo opinó Sebastián Demarco, otro vecino: "Te hace pensar de otra manera en tu cotidianidad. Voy a dejar de ir en auto. Si quieren descongestionar, pueden hacer un estacionamiento debajo de las plazas. Es una medida simplista".

¿Y lo recaudado? Es aquí donde aparece uno de los principales aprietos ya que, según la ordenanza, será destinado a la realización de obras por parte de la empresa que preste el servicio. "Dicho de otra manera, van a pagar en especie. La empresa, por ejemplo, recauda 10 millones, entonces el municipio le dice 'haceme dos plazas de cinco millones'. ¿Cómo sabés lo que vale la plaza? No hay licitación", dijo Beccaría.

Pero el problema va incluso más allá y abre un nuevo foco de conflicto ya que la futura firma favorecida "está manejada por la misma gente de Cecaitra, la empresa de fotomultas que Vidal corrió de la Provincia", expresaron en los pasillos del HCD local.

El estacionamiento medido, que estará señalizado, funcionará de lunes a viernes de 8 a 20 horas y los sábados de 8 a 14. El costo será de \$15 y a partir de la segunda hora se fraccionará el minuto. El pago del servicio se podrá hacer a través de una aplicación, por SMS o en locales adheridos.

SOCIEDAD

Buenos Aires, una ciudad cada vez más peligrosa para los peatones

En la ciudad de Buenos Aires más del 80,5% de los conductores no le cede el paso al peatón. Quién tiene la prioridad y cómo lograr que no haya víctimas a la hora de cruzar la calle



Por **Mauricio Luna**
mluna@infobae.com

17 de febrero de 2019

Bastaron sólo 10 minutos para definir el panorama. Un hecho sobresale del resto. No debería ser normal, pero **se volvió absurdamente cotidiano** hace rato: en una esquina porteña, frente a un bar de Palermo, una mujer que supera los 80 años intenta cruzar la calle. Hay una bicisenda, por ende debe mirar para ambos lados. **A lo lejos viene un auto**. Intenta con un pie en el asfalto, luego el otro. Cuando supera los centímetros exclusivos para bicicletas asume que el vehículo que se acerca va a detenerse. **"Me dejará cruzar", piensa. Sin embargo se equivoca: ella pertenece al grupo más vulnerable del tránsito.**

Lo narrado es tan real como típico. Frecuente y habitual. A tal punto que se volvió una norma: **"Quedate acá, esperá hasta que pase el auto"**, le dice una madre a su pequeño, quien la mira, aprieta su mano y acata la orden a pesar del cartel de PARE que el automovilista - obviamente-ignora. Las estadísticas de la ciudad de Buenos Aires son letales: **los peatones son las víctimas principales del tránsito porteño.**

El **Observatorio de Seguridad Vial (OSV)** de la ciudad de Buenos Aires **publicó las últimas cifras en 2017**. Los datos son abrumadores. En un estudio de campo sobre la prioridad peatonal se comprobó que **el 80.5% de los conductores no cede el paso al peatón. El número asciende a 88.5% en las intersecciones donde no hay semáforos** y disminuye a 54.7% en las que sí los hay.

También reveló que, **entre 2010 y 2017, 48 peatones murieron en un siniestro vial**. El número es superado únicamente por los 56 motociclistas fallecidos, y **representa al 36% de las víctimas fatales. 48 de 133.**

El último reporte de la **Organización Mundial de la Salud (OMS)** al respecto **arrojó un número contundente: más de 270 mil peatones mueren en siniestros viales en todo el mundo**. El 22% del total de 1.24 millones de defunciones por accidentes de tránsito.

“ *En un estudio de campo sobre la prioridad peatonal se comprobó que el 80.5% de los conductores no cede el paso al peatón. El número asciende a 88.5% en las intersecciones donde no hay semáforos* ”



“En Argentina hay una misión que, a mi criterio, se volvió un **objetivo utópico: educar y concientizar para que cada día los conductores manejen mejor** y puedan evitar lesiones y muertes. En la ciudad de Buenos Aires el problema crece, pero yo lo veo en todo el país. Salvo excepciones, claro. Pero **no se respeta al peatón en lo absoluto**, es una cuestión de comportamiento humano. No sabemos hacerlo”, dijo a **Infobae** el presidente de **Luchemos por la Vida, Alberto Silveira**.

La **Dirección Nacional del Observatorio Vial de la Argentina** (pertenece al Ministerio de Transporte de la Nación) realiza un **anuario estadístico de siniestralidad vial**. El último reporte es de 2017. Durante aquel año, en todo el país **se contabilizaron 5.611 víctimas fatales en siniestros viales**. Silveira asegura que **ese número, en realidad, podría ascender a 8 mil**. Del total oficial, 1.520 son de Buenos Aires (CABA y GBA). **219 de esas personas eran peatones.**

Los controles y las sanciones que deberían garantizarse se desprenden de la **Ley de Tránsito 24.449**, promulgada el 23 de diciembre de 1994. **En el artículo 41 se habla de "prioridades"**. “Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta”, reza la norma. **Esa prioridad se pierde ante eventualidades, como el cruce de un peatón.**

El **inciso E** describe lo mencionado: “Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; **debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón**”.

Las **consecuencias motrices** junto con las afecciones psicológicas afectan a casi la totalidad de las personas que sufren accidentes de tránsito (**más del 95%, según la OMS**).

“ *Según cifras oficiales, durante 2017, en todo el país se contabilizaron 5.611 víctimas fatales en siniestros viales. 219 de esas personas eran peatones* ”



“Entre las **afecciones psicológicas más frecuentes** se presentan ataques de pánico, pérdida de confianza en uno mismo, ira, depresión, fobia a viajar y/o salir de casa, trastorno de estrés posttraumático, problemas para dormir, angustia, dolores de cabeza, pesadillas, trastornos alimenticios”, explicó a **Infobae** el doctor **Eduardo Silvestre** (M.N: 57.969), miembro del **Grupo Medihome**.

Cada **17 de agosto** se conmemora, en todo el mundo, el **Día del Peatón**. Es en memoria del primer caso registrado en 1897. **Bridget Driscoll**, de Reino Unido, **murió a los 44 años atropellada por un vehículo** en una calle de Londres. El automóvil **circulaba a menos de 10 kilómetros por hora**.

El rol de los agentes de tránsito

Silveira puso énfasis en la falta de control y sanción en los siniestros viales. **"Los agentes de tránsito no labran actas por no dejar cruzar al peatón**. Es una obligación esencial, y está legislado. Es increíble que no se cumpla", indicó.

En el **Código de Faltas** de la ciudad de Buenos Aires (**Ley N° 451/00**), en la sección 6, se estableció que: "El/la conductor/a de un vehículo que no respete la senda peatonal o la prioridad de paso de los peatones es sancionado/a con multa de **cien (100) unidades fijas (UF)**". Cada UF son \$17,85, por lo que **no respetar la prioridad peatonal supone una multa de \$1.785**.

“ No hay educación vial y sistemática en las escuelas primarias y secundarias. Hay que hacer cumplir las leyes, se están perdiendo vidas (Luchemos por la Vida) ”

Mariana es agente de tránsito porteña. Prefiere no revelar su apellido. Ordena el paso de los vehículos en una intersección de Palermo en el que varias obras públicas repercuten el ir y venir de los automóviles. "Estamos abocados a otras tareas, intentamos evitar que una persona cruce en peligro, pero **nunca multamos a ningún conductor por no dejar cruzar a un peatón**. Sí por estacionar mal o no respetar la orden de frenar", explicó a **Infobae**.

En la actualidad, en la ciudad de Buenos Aires hay **2.750 agentes de tránsito (1.480 mujeres y 1.270 hombres)**. La Dirección General de Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Seguridad Vial **manifiesta sus "responsabilidades primarias"**. La número 1: "Colaborar en el ordenamiento del tránsito público, cumpliendo una función educativa, informativa, preventiva y de control, **arbitrando los medios necesarios para el cumplimiento de la normativa vial vigente y/o labrando actas de comprobación**".

Campañas viales

La última campaña de la ciudad de Buenos Aires en cuanto a la seguridad vial se presentó en marzo de 2017. **"Acciones Prioridad Peatón"** expone campañas de concientización sobre la convivencia en el tránsito y la importancia del peatón bajo el lema **#TodosSomosPeatones**.

“ Faltan controles y sanciones. Si me preguntan qué se está haciendo mal tengo que modificar la pregunta y responder qué se hizo bien, que es muy poco (Luchemos por la Vida) ”

Semáforos e intervenciones peatonales, infraestructura (ochavas, centros de traspaso y corredores, plataformas de espera), junto a la activación de diversos canales de comunicación **buscan disminuir la cantidad de muertos y accidentados que suman renglones a la lista de víctimas del tránsito porteño**.

Luchemos por la Vida también enfocó su más reciente campaña en este asunto. La asociación civil refiere a este tema bajo el lema **"Dale al peatón su prioridad"**.

"Faltan controles y sanciones. Si me preguntás qué se está haciendo mal tengo que modificar la pregunta y responderte qué se hizo bien, que es muy poco. Y no este Gobierno, hablo de -por lo menos- los últimos 30 años. **No hay políticas nacionales ni provinciales a largo plazo. La seguridad vial debería ser una prioridad"**, destaca Silveira.

Y concluyó: "Escasea infraestructura. **No hay educación vial y sistemática en las escuelas primarias y secundarias**. Hay que hacer cumplir las leyes, se están perdiendo vidas. En todo el mundo el transporte público es más seguro. No hace falta ir a Europa, hay países vecinos que **han mejorado a través de políticas sostenidas en el tiempo**. No hay otra salida".



ATROPELLADO. Este martes un colectivo arrolló a un peatón en la intersección más conflictiva. La víctima fue asistida por el SAME.

DATOS DEL OBSERVATORIO DE SEGURIDAD PORTEÑO

En la esquina más peligrosa de la ciudad ocurre un accidente vial cada veinte días

El cruce de las avenidas Pueyrredón y Corrientes registra el mayor número de choques, aunque sin víctimas fatales. Cuáles son las otras intersecciones con más siniestralidad.

— CLAUDIO CORSALINI
Primero es un bocinazo, luego la frenada brusca, segundos después el ruido del impacto y por último, siempre y cuando no se registren víctimas fatales, los insultos airados y hasta algunos golpes de puño entre los conductores involucrados en el episodio vial. Sin importar el modelo o el tamaño de los vehículos en cuestión, las esquinas porteñas se erigen como los puntos de mayor siniestralidad de la ciudad. Más aún si una de esas intersecciones contempla una avenida de alto tránsito.

El Observatorio Vial de la Ciudad, organismo que depende de la Secretaría de Transporte porteño, elaboró por primera vez un ranking con las diez esquinas que concentran la mayor tasa de siniestralidad de la Capital Federal dentro del “ecosistema vial” que conforman conductores, peatones, ciclistas y motociclistas.

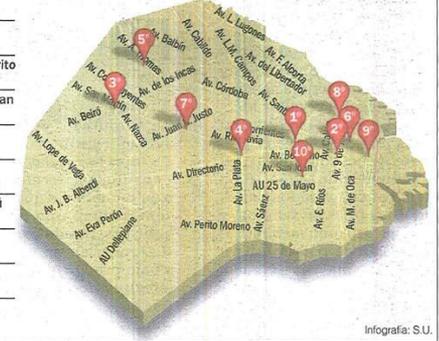
La esquina de las avenidas Corrientes y Pueyrredón es la que más accidentes registró en 2017: hubo un incidente vial cada veinte días. Ese año se produjeron 9.982 siniestros en toda la ciudad, que dejaron un saldo de 140 víctimas fatales.

Según las fuentes consultadas por PERFIL, este es el primer informe que realiza el observatorio desde la creación de la Policía de la Ciudad.

Para los especialistas se consideran esquinas conflictivas las intersecciones que no solo tienen alto tránsito, sino también una mayor acumulación de incidentes viales. En su mayoría se trata de avenidas, y los siniestros se registran en horario diurno, que es cuando más gente se mueve por esas arterias. Además de ese tradicional cruce del barrio de Once —eje comercial de la zona—, también figuran las avenidas 9 de Julio,

El ranking

- 1° Av. Corrientes y Av. Pueyrredón (19 incidentes viales)
- 2° Av. 9 de Julio y Carlos Calvo (17 incidentes viales)
- 3° Av. Rivadavia y Av. Nazca/Av. San Pedrito (16 incidentes viales)
- 4° Av. La Plata y Av. Directorio/Av. San Juan (15 incidentes viales)
- 5° Av. Alvarez Thomas y Av. Forest (15 incidentes viales)
- 6° Av. 9 de Julio y Av. Corrientes (13 incidentes viales)
- 7° Av. Juan B. Justo/San Martín/Paysandú (13 incidentes viales)
- 8° Av. 9 de Julio y Av. Córdoba (12 incidentes viales)
- 9° Av. Belgrano y Av. Paseo Colón (12 incidentes viales)
- 10° Av. Jujuy y Av. San Juan (11 incidentes viales)



Infografía: S.U.

Rivadavia, Corrientes, Nazca y Alvarez Thomas, entre otras.

Luego del primer cruce, el estudio considera que la intersección de la avenida 9 de Julio y la calle Carlos Calvo (17), es el segundo en importancia. Con la bajada y subida a la AU 9 de Julio Sur a metros, son casi habituales las colisiones entre los rodados a partir de los embottellamientos que puede haber tanto arriba como abajo de la vía rápida.

Otro cruce conflictivo es el

de la avenida Rivadavia en su intersección con la avenida Nazca o su continuación, San Pedrito (16 incidentes). Con el registro de 15 accidentes, se ubican la avenida La Plata y Directorio y San Juan (su continuación) y la de Alvarez Thomas y Forest (ver infografía).

“Sería bueno saber y tener discriminado qué tipo de incidentes viales se dio en cada esquina y quiénes participaron de los mismos. En la ciudad más del 60% de los siniestros

viales se dan en bocacalles. Para que eso suceda alguno de los participantes no respetó la prioridad de paso o bien no respetó los semáforos, independientemente de su rol en tránsito, es decir, si es peatón, automovilista, ciclista o motociclista”, dice a PERFIL Fabián Pons, presidente de Ovilam, el Observatorio Vial Latinoamericano.

Desde Luchemos por la Vida, en tanto, consideran que la prioridad peatonal es una asignatura pendiente aún en el sistema de seguridad vial porteño. “El 90% de los conductores no otorga la prioridad al peatón. La legislación de tránsito argentina establece que los peatones tienen prioridad al cruzar la calzada por las esquinas o sendas peatonales, y con el semáforo a su favor donde lo hay. En Argentina, el 22% de los muertos en el tránsito son peatones, porcentaje que se incrementa en las ciudades como Buenos Aires, donde se supera el 33%”, señaló Alberto Silveyra, titular de esa ONG.



9 DE JULIO Y CORDOBA. En esta esquina hubo doce accidentes.

Edición del Jueves 14 de febrero de 2019

CIRCULACIÓN VIAL EN LA PROVINCIA

El Trébol: continúa el proyecto de colocación de radares en Ruta 13

Se instalarían en la zona circunvalar. Buscan reducir la velocidad de vehículos y motos que transitan a gran velocidad convirtiendo la zona en un lugar propenso a accidentes.



Control. Desde el municipio aseguran que esto no tiene un fin recaudatorio sino de “resguardo y seguridad de las personas que viven en la ciudad, sobre todo porque todos los vehículos que pasan están obligados a reducir la velocidad”.

Foto: Mirador Provincial

Francisco Díaz de Azevedo

region@ellitoral.com

Desde hace ya varios años, la Municipalidad de El Trébol, en el departamento San Martín, busca la manera de controlar el tránsito entre los accesos sur (Juan Francisco Seguí) y norte (Viena) mediante reductores de velocidad. Esta ciudad está rodeada por un “anillo” circunvalar que efectúa la Ruta Provincial 13, muchas veces elegida por jóvenes para realizar “picadas con motos y autos”, lo que la hace una zona muy peligrosa.

El municipio continúa avanzando en la implementación de radares en Ruta 13, trabajando de manera conjunta con la Agencia Provincial de Seguridad Vial. Desde la dirección general de Gobierno, la Dra. Gisela Mattalía brindó detalles con respecto al tema y se refirió a los objetivos que se anhelan con la colocación de dichos radares en el corredor provincial.

“Durante estos últimos meses hubo un intercambio fluido con la Agencia Provincial de Seguridad Vial porque, para la instalación de radares, no solamente tenemos que contar con la habilitación de la provincia para la ubicación de los mismos, sino también para la aprobación del Juzgado de Faltas y de los inspectores”, comenzó manifestando la funcionaria.

Algunos años atrás, la administración local intentó colocar “lomos de burro” en el corredor provincial, pero luego desestimó la obra. “Parece sencillo colocar radares, pero acarrea un intercambio enorme de documentación, sobre todo demostrando que la municipalidad está en condiciones de poder realizar esto, porque las multas que cometen las personas que infrinjan las leyes y ordenanzas sobre la ruta, van a ser juzgadas por nuestro Juzgado”, ahondó.

“Por ende, tenemos que tener capacitada a la gente del Juzgado y a nuestros inspectores y contar con sistemas informáticos adecuados y regímenes de depósitos de vehículos. Es un trabajo bastante complejo que hay que acreditarlo ante la provincia. En eso estamos y creo que muy cerca del final”, continuó Mattalía.

Reducir la velocidad

“He escuchado muchas críticas y comentarios que aluden a que esto tiene un fin recaudatorio. El fin primordial no es ese, sino que es el resguardo y la seguridad de las personas que viven en la ciudad, sobre todo porque todos los vehículos que pasan están obligados a reducir la velocidad”, remarcó la directora de gobierno.

“La idea es evitar accidentes en ruta. La gente que circule lo hará en condiciones de velocidad permitida. Y aquellos que no cumplan, serán responsables del acta y serán juzgados por eso. Cuando no cumplimos con alguna normativa, tenemos nuestra sanción correspondiente”, concluyó.

RÍO NEGRO

REGIÓN

Exceso de velocidad y el uso del celular son parte del peligro en las calles

La capital neuquina concentra el mayor tráfico de la región y los accidentes crecen. Son siete las esquinas más conflictivas

Cuando un semáforo enciende la luz verde no siempre es garantía de que un peatón u otro vehículo pueda pasar seguro hasta el otro lado de la calle. Dentro de la ciudad de Neuquén hay siete esquinas con mayor número de accidentes. La falta de señalización, el estado del asfalto o la imprudencia de los conductores suelen ser factores determinantes para que estas intersecciones se conviertan en zonas realmente peligrosas.

Según estadísticas oficiales de organismos públicos, el año pasado se registraron en la ciudad siete intersecciones donde la cantidad de los accidentes se repitieron con mayor frecuencia que en otros puntos. La Ruta Provincial 7 y Dr. Ramón y la conexión del Tercer Puento con la Autovía Norte, a la altura de la Ruta 7, fueron los dos cruces con mayor índice de incidentes viales, con un total de 32 coaliciones entre ambos. Coincide que entre las principales causas se anotan las altas velocidades, los semáforos con desperfectos e incluso la falta de señalización.

Lo mismo ocurre en el cruce de la Ruta 22 con la calle Solalique y seis cuadras hacia el este con Chaco donde también se concentran varios de los siniestros anotados en la estadística. También las intersecciones de Las Gaviotas y República de Italia, Montevideo y Santa Cruz, Luis Beltrán y Leguizamón suelen ser reiteradamente un punto de encuentro inesperado con otro vehículo o peatón.

Más incidentes

"Acá no hay semáforo ni control de movimiento. La Policía viene y hace recorridos pero deberían pasar más seguido y encima los fines de semana hacen picadas", contó Ayelén, una vecina que vive cerca de la intersección de Montevideo y Santa Cruz.

Alicia, otra vecina que tiene su vivienda cerca de la esquina de Leguizamón y Beltrán, se quejó por la imprudencia de los conductores. "La gente no respeta las señales en te cruce, está el cartel de contra mano pero entran igual. No se da el paso al que tiene prioridad", indicó

"Hace falta un semáforo, porque por Leguizamón andan muy rápido, pero no se puede porque ya hay uno más adelante. Pasan como vienen muy rápido y no respetan nada en ningún horario", agregó la mujer consultada por "Río Negro".

En números

1.700

Accidentes se registraron en 2018 en toda la ciudad. El número creció respecto del año anterior.

10%

Es el porcentaje que crecieron los accidentes entre 2018 y 2017. En las rutas provinciales el número de incidentes bajó pero hay más víctimas.

“La gente no respeta las señales en te cruce, está el cartel de contra mano pero entran igual”.

Vecina de Neuquén, vive cerca de Leguizamón y Beltrán.

En comparación al año 2017 se determinó que en la ciudad hubo poco más de 2.100 colisiones mientras que en 2018 el número se posicionó alrededor de 1.700. En complementario a nivel provincial las cifras fueron de casi 5.000 siniestros en 2017 y unos 4.500 en 2018, es decir una caída del 10% en la cantidad de incidentes. Y el número de víctimas fatales pasó de 78 a 68 respectivamente.

Acelerador y teléfono

Desde la Municipalidad, a través del Observatorio Vial afirmaron que la ciudad representa un 44 % del total de la población provincial y, junto a Centenario, Plottier y Senillosa, mantiene una dinámica permanente de intercambio que totalizan un 60 %. El volumen de circulación ayuda a empujar las estadísticas.

Si bien entre las primeras causas de los incidentes son los límites excedidos de velocidad -que por ley es de 40 kilómetros en zona urbana- el subsecretario de Planificación Urbana y Proyectos, Javier Soto Mellado, explicó que "gran parte de las causas están desencadenadas por el error de las personas, mientras que las condiciones del camino o fallas de los vehículos complementan los accidentes".

Agregó que con el plan de seguridad en movilidad se determinaron una serie de factores de riesgo que ayudan a explicar los accidentes en las intersecciones. El primero en ocupar la lista es la velocidad, luego están el cansancio de los conductores y el manejo de elementos de distracción como el celular.

Por otro lado, el funcionario municipal sostuvo que para reducir los números rojos de las calles neuquinas se implementaron controles específicos en colaboración a la Policía y también se aplicaron las opciones. "Incorporar nuevos sistemas de transporte también son una opción, tales como el Metrobus o las estaciones de bicis. Los lugares con gran porcentaje de desarrollo están destinadas a incrementar el número de los factores de riesgo", afirmó Soto Mellado.

El estado del vehículo y el ambiente también influyen

Al momento de hablar de accidentes de tránsito en las intersecciones, los especialistas coinciden en tres factores claves: la responsabilidad humana, el ambiente, y el estado del vehículo.

"La responsabilidad del conductor, del peatón y de quiénes toman decisiones para implementar políticas de planificación urbana son los primeros causantes para que se desencadene un incidente vial", afirmó Eduardo Pruegger, perito en accidentología.

Pruegger se refiere al ambiente como varios factores que no solo son la niebla, la luz del sol o la lluvia. Sino que también se refiere el diseño de los cruces, con sus respectivas señalizaciones y la falta de arreglo del asfalto, todo influye en cómo el tránsito se organiza y se desplaza en toda la ciudad.

Uno de los ejemplos se puede observar es el del cruce para acceder a la Ruta 22 desde la ciudad. En las calles que son doble mano la coordinación de los semáforos no está lo suficientemente aceptada para que la fila de vehículos avance.

"Las conductas de conducción son modificadas por el estado de las condiciones ambientales del diseño urbano. Por eso, los motivos para entender los accidentes viales no tienen un factor, sino una serie de elementos que se combinan", sostuvo el perito.

Por su parte, según la Policía de tránsito, en los incidentes que deben intervenir afirman que el 99% de los motivos también se deben al error humano. "La imprudencia y no tener en cuenta las normas de tránsito explica casi todos los accidentes en las esquinas", indicaron.

Dudas sobre el impacto del Metrobus en el tránsito

El Municipio acelera la etapa final del Metrobus para poner en marcha un proyecto con el que, aseguran, mejorarán la circulación vehicular en la ciudad por los carriles exclusivos y, además, el impulso al uso del transporte público. Los especialistas consultados por diario "Río Negro" aclararon que todavía es apresurado determinar cómo se va a comportar con el tránsito.

A su vez el Municipio espera habilitar el 22 de febrero una franja del recorrido por avenida del Trabajador, pese a que aún faltan obras. Pero para ello también comunicaron que se cambiará el sentido de circulación de las calles Jujuy y Salta, más la ampliación de la rotonda de la Diagonal 9 de Julio, que se encuentra a la altura del cruce con la avenida.

El novedoso cambio fue anunciado por el secretario de Movilidad Urbana, Fabián García, quien afirmó que "es para mejorar la circulación vehicular, teniendo en cuenta que por la prioridad de paso de los colectivos se prohibirá a los particulares doblar a la izquierda".

Además, el funcionario reconoció que hay otros cruces vehiculares que deben ser resueltos.

Por eso se especula que tanto los semáforos como los elementos físicos de la millonaria obra, modificarán las intersecciones más conflictivas de la capital neuquina, sobre todo en las transitadas calles de la zona oeste que conectan con el centro capitalino.

Por *Joselina Moine*

EL DIA

POLÍTICA Y ECONOMÍA

LAS MULTAS POR ESA INFRACCIÓN SUPERAN LOS 12 MIL PESOS

Berisso quiere implementar video multas para frenar el cruce de semáforos en rojo

El plan es instalar ocho cámaras móviles y que los infractores puedan ver las imágenes a través de Internet

14 de Febrero de 2019 | 03:04 | Publicado en Edición Impresa



En Berisso quieren agarrar “con las manos en la masa” a los autores de una de las peores, sino la peor, de las infracciones de tránsito: el cruce de semáforos en rojo.

Y la estrategia elegida es la implementación de un sistema de video cámaras que, se indicó, permitirá registrar el momento exacto de la infracción y convertirlo en un archivo de video que se podrá mirar cuántas veces sea solicitado en la página web en la que se almacenarán.

Fuentes del área de Gobierno del municipio que gobierna Jorge Nedela explicaron que se trata de un sistema israelí cuya implementación se someterá a licitación pública entre empresas nacionales e internacionales en condiciones de instalarlo.

La idea, dicen, es colocar ocho cámaras en otros tantos semáforos del trazado urbano berissense donde de acuerdo a las estadísticas que se manejan en la vecina comuna se comete la mayoría de las infracciones por cruces con las luces en rojo.

Las cámaras, se señaló, no serán fijas sino que podrán reinstalarse en otros puntos de la ciudad.

“De esta forma evitamos que se vaya corriendo la voz sobre los lugares donde están las cámaras. Esto genera que los conductores empiecen a dudar y tener más cuidado a la hora de cruzar con luz roja”, se indicó en el municipio.

A PORCENTAJE

Respecto del costo de la implementación del sistema de video multas, las fuentes aseguraron que la comuna no desembolsará “ni un sólo peso” y que a cambio pagará con un porcentaje del cobro de las multas el servicio a la empresa que gane la licitación.

“Nosotros por ahora no vamos a dar a conocer nuestras pretensiones. La licitación la ganará la empresa que garantice la instalación del sistema en los términos en que los pedimos y ofrezca cobrar el menor porcentaje de las multas”, se señaló.

En ese sentido, los cálculos preliminares que hacen en la vecina comuna gobernada por el radical en Cambiemos Jorge Nedela contemplan una recaudación “de máxima” basada en el costo de la multa y la cantidad que podrían labrarse por día.

EL COSTO DE LAS INFRACCIONES

Según se explicó, en Berisso la multa por cruzar un semáforo en rojo ronda las 300 unidades fiscales, un cálculo relacionado con el costo del litro de nafta súper, lo que se traduce en unos \$12.600.

La cuenta que sacan en el municipio berissense es que, funcionando a pleno, cada equipo de filmación podría captar una infracción por hora lo que multiplicado por ocho cámaras funcionando 16 horas al día arroja un total de \$ 1.600.000 diarios.

“Por supuesto que es un cálculo de máxima pero que se basa en números posibles y que incluyen la realidad del tránsito en Berisso donde se cometen muchas infracciones de este tipo”, explicaron.

El sistema que se busca implementar funcionará mediante notificaciones de la multa labrada en las que se ofrecerá un pago voluntario que, se adelantó, reducirá de 300 a 100 las unidades fiscales de manera que de los \$12.600 se quedarían \$ 4.200 si el infractor se aviene a pagar voluntariamente en un plazo cercano.

EL VIDEO POR INTERNET

“El infractor será notificado sobre la multa y tendrá la posibilidad de ver el momento exacto en que la cometió”, se explicó desde el vecino municipio.

“Para poder acceder a esas imágenes el infractor podrá ingresar a una página web específica donde con el número de patente de su vehículo se le mostrará la infracción que ha cometido”, adelantaron.

Clarín, 16/2/19

A PARTIR DE HOY

Lanzan una versión digital de la licencia de conducir para llevar en el celular

Funciona con la app Mi Argentina. Tiene la misma validez que la licencia física en todo el territorio nacional.

Situación cotidiana: un agente de tránsito hace señas para que un auto se detenga en un control. En los instantes previos a que le pidan los papeles, el conductor repasa mentalmente si lleva todos los documentos y surge el temor de haber olvidado la billetera que los contiene. Para evitar esta situación, desde hoy se puede llevar **licencia de conducir en versión digital y en el celular**. Tiene validez en todo el territorio nacional.

Los interesados deben descargar la aplicación **Mi Argentina** -de la App Store de Apple o Google Play- que funciona como una billetera digital que **guardará los datos actualizados de la licencia y su propietario**. Se trata

de un desarrollo de la Secretaría de Gobierno de Modernización.

Una vez descargada la app, el primer paso consistirá en **validar la identidad**. El usuario dispone de dos opciones para hacerlo; en forma remota desde la app o presencial en los Centros de Documentación Rápida del RENAPER. El trámite no tiene costo y la versión digital se genera automáticamente al tener una Licencia Nacional de Conducir vigente.

Si uno decide utilizar la vía móvil, lo primero será ingresar el número de CUIL y una dirección de correo electrónico. Una vez validados los datos, la aplicación procederá a escanear el DNI de frente y reverso a través un sistema de identidad digital.

El siguiente paso será, mediante un sistema biométrico, sacar varias fotos del rostro (guiñando un ojo, girando levemente la cara) para **verificar que la persona en el plástico coincide con quien solicita la digitalización**. El proceso no es sencillo: es necesita buena iluminación y una cámara ca-



En el teléfono. Así se exhibirá la licencia de conducir y los agentes de tránsito la verificarán con una app.

paz de lograr un buen enfoque.

Una vez finalizado el trámite, **la licencia tendrá validez en todo el país** y se podrá presentar en los controles de tránsito para corroborar la habilitación para manejar.

La información digitalizada se controla mediante una aplicación móvil que tendrán los fiscalizadores de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), fuerzas de seguridad nacional y los organismos provinciales y/o municipales. En la Argentina **hay 19**

millones de licencias de conducir vigentes y cada año se suman un millón más, según datos oficiales.

La licencia nacional de conducir digital tiene un código QR que **permite ser fiscalizado por los agentes de tránsito y las fuerzas de seguridad al igual que la licencia física**. Ese código se actualiza cada 24 horas y contiene los datos necesarios para que se verifique el estado de la licencia.

Dentro de los próximos lanzamientos asociados a la app Mi Argentina,

que ya tiene **más de 1,4 millón de usuarios**, se encuentra la digitalización de las cédulas azul y verde, el seguro automotor y el certificado de discapacidad, entre otros.

En forma complementaria, la app ofrece una cantidad de información que incluye desde conocer el estado del trámite del DNI o pasaporte, consultar el calendario de pagos de ANSES e iniciar un reclamo ante la Defensa del Consumidor, entre otras opciones. ■

Revista Autotest, 11/2/19

Opinión

Nos seguimos muriendo... y nadie hace nada

Según las estadísticas publicadas por la Asociación Civil Luchemos por la Vida, el año pasado murieron 7.274 personas en accidentes de tránsito (se incluye a los fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado). Esto es un promedio de 606 muertos al mes o 20 diarios. Los números son ligeramente mayores que en 2017, cuando fueron 7.213 los fallecidos. Si tomamos las cifras anuales, desde 1992 las variaciones son mínimas. Basta decir que nuestro mejor número de decesos desde ese año al presente es de 6.806 (en 2002), mientras que el peor es 8.709 (en 1994).

También podemos ver un análisis comparativo con otros países, donde se detalla que en Estados Unidos, en 1990, hubo 44.599 muertos, en España, 9.032, mientras que en Argentina contabilizamos 7.075... para ver que en otros lugares estaban peor. Pero el dato importante es el porcentaje de disminución entre 1990 y 2014. El país norteamericano lo bajó un 27 por ciento, mientras que el europeo, un 81 por ciento. ¿Nosotros? Un 0 por ciento.

O sea que hace más de 25 años se mueren más de 7.000 personas por año, pero a los gobernantes parece no importarles mucho, no les debe mover la aguja electoral. Eso sí, el sistema de infracciones recaudatorio está el día. Y acá no importa de qué lado de la brecha se esté... la seguridad vial tiene que ser una política de Estado.



Marco Pérego
EDITOR EJECUTIVO

Inseguridad vial • El testimonio de quienes perdieron a un ser querido por la inconsciencia al volante

El dolor que no se ve: el drama de los familiares de las víctimas de tránsito

La mujer de Leonardo Rabbat y el hijo de Luis Audisio, los taxistas que fallecieron tras ser atropellados frente al Hipódromo de Palermo, reclaman Justicia. Y representan el desconuelo detrás de las cifras de muertos en siniestros viales.



En la sala velatoria. Mary Ortega, pareja del taxista venezolano Leonardo Rabbat, cinco días después de la tragedia. EMMANUEL FERNÁNDEZ



El choque. Un conductor drogado embistió una fila de taxis. J. SÁNCHEZ



Luis Audisio. El otro taxista que murió frente al Hipódromo.

María Belén Etchenique
metchenique@clarin.com

Mary Ortega se ponía adelante. Llevaba una trenza peinada al costado, un pañuelito apretado en una mano y una sonrisa fingida para su hijo de tres años, a quien cubría con su cuerpo para que no viera lo que pasaba alrededor. Así lo hizo cuando **el féretro con los restos de Leonardo Rabbat** entró al Cementerio de Flores. Y lo repitió junto al hueco de tierra, preparado para darle sepultura a Leonardo, su pareja y padre del nene. Cubrió a su hijo en todo momento y hasta que pudo, porque justo antes de la despedida se agachó, se puso a la altura del nene y le dijo: "Anda, mi amor, con el abuelo".

Era jueves al mediodía. Habían pasado cinco días desde la muerte de Leonardo Rafael Rabbat Ortiz, uno de los taxistas fallecidos en **el choque del 2 de febrero frente al Hipódromo de Palermo**. Leonardo tenía 36 años, era inmigrante venezolano y murió en el acto, después de que un hombre embistiera con su vehículo una fila de taxis estacionados. Según la Policía, el responsable del choque estaba drogado. Por el impacto también murió Luis Adelqui Audisio.

Fueron dos muertes dentro de un contexto: un país donde hace 25 años no disminuye la cifra de víctimas fatales por siniestros de tránsito y una Ciudad que en 2017 (último dato disponible) tuvo 140 fallecidos por la misma causa. Esas cifras no son sólo números, detrás de ellas quedan familias rotas. **Detrás, hay un dolor que no se ve.** Pero que el jueves, du-

rante el sepelio de Rabbat, se expresaba en su hijo jugando entre tumbas, a varios metros de distancia de donde su papá empezaba a ser enterrado. Se expresaba también en Mary conteniendo las lágrimas para que su hijo no la viese mal. También, en la mamá de Leonardo, quien viajó de Venezuela de urgencia, y se desmayó ante la tumba.

"Él quería que yo viniera, que yo viniera aquí, **vino con confianza a este país**", repitió entre gritos luego la mamá. Leonardo llegó a la Argentina en noviembre de 2017 y, así como el año pasado había logrado traer a su esposa Mary, al hijo de ambos y a su suegro, quería sacar a su mamá de Barcelona, en el noreste de Venezuela, y sumarla a la casa que había armado en Ciudadela, en el partido bonaerense de Tres de Febrero. En su país, trabajaba en la empresa petrolera estatal PDVSA. Era técnico superior y su sueño era conseguir empleo en alguna compañía del sector en Neuquén. Mientras tanto, mantenía a su familia con el taxi.

"Tengo que seguir adelante por mi hijo. Le expliqué que papá se fue al cielo y que no regresará pronto a la casa", decía Mary junto a la tierra recién removida de la tumba. Y miraba a su hijo, quien tenía en sus manos flores que su abuelo había sacado de la corona mortuoria. "Le encantan los carritos (autitos) y en estos días le regalaban muchos. **Se los voy a mostrar a papá**", dice todo el tiempo".

Clarín 10/2/19

OPINIÓN

EDITORIAL

El control de vehículos playeros, otra asignatura pendiente

10 de Febrero de 2019 | 02:30 | Publicado en Edición Impresa



A raíz de la reciente muerte de una mujer que se accidentó en un UTV, un utilitario más pesado que un cuatriciclo, mientras viajaba como acompañante en Pinamar, volvió a colocarse en el centro del tapete el uso de cuatriciclos y areneros. Lamentablemente, como bien se sabe, la mayoría de los accidentes se producen fuera de los llamados corredores seguros, en zonas donde no existen controles.

Tal como se dijo en este diario, la reiteración verano a verano de accidentes trágicos relacionados en el uso de cuatriciclos y la preocupación existente en torno al tema había hecho días atrás que se viralizara un video que mostraba a esos vehículos en Pinamar que circulaban sin cumplir con las disposiciones de seguridad vigentes, con conductores sin casco y andando por lugares donde se desplazaban también peatones.

Asimismo, aunque existe una nueva normativa que comenzó a aplicarse este verano para el uso de areneros y cuatriciclos, un relevamiento reciente arrojó como resultado que 8 de cada 10 personas desconoce que esa reglamentación exista.

Como se recordará, el antecedente trágico más próximo también tuvo lugar en Pinamar y se llevó la vida de un chico de 7 años de edad, que estaba al volante de un pequeño cuatriciclo cuando fue atropellado por un arenero mayor que venía de saltar una duna. Eso fue en enero de 2018 y tras esa muerte se estableció una nueva normativa que regula el uso de estos vehículos, que estipula que los menores no pueden manejar cuatriciclos, sin excepción y que los mayores de 16 años tienen que tener licencia para conducir para poder manejarlos aunque sea recreativamente, además de tener que contar con elementos de seguridad como el casco.

Sea como sea, según el Observatorio Vial de Cecaítra (cámara que agrupa a empresas productoras de software vial) que tuvo a cargo el relevamiento, quedó como principal conclusión que la mayoría de las personas desconocen la regulación para usar estos tipos de vehículos y que, derivada de ello, resulta imprescindible crear conciencia en la población sobre la necesidad de que la población se interese y conozca sobre las normas vigentes en la materia.

Corresponde, asimismo, advertir que la circulación no controlada de cuatriciclos y areneros se presenta no sólo en las localidades atlánticas sino en ciudades y pueblos de todo el territorio provincial. Y que la cuestión se agrava año tras año, por la creciente presencia de bicicletas y monopatines a motor, entre otros vehículos cuya circulación en la vía pública no cuenta, tampoco, con reglamentaciones precisas.

En el caso de los cuatriciclos y areneros, evitar al mínimo los riesgos que pueden causar, fijar las responsabilidades existentes para quienes conducen estos vehículos, así como para aquellos que los alquilan, determinar en forma fehaciente por qué lugares pueden circular y definir los resguardos que deben adoptar los conductores (como el uso obligatorio de cascos y pecheras, por caso) parecen ser, entre otros, algunos de los recaudos mínimos que los municipios deberían hacer cumplir en forma estricta.

ENCUESTA SOBRE SEGURIDAD VIAL

El 78% de los argentinos maneja por la banquina

Perfil 09/02/19

AGENCIAS Ocho de cada diez argentinos admiten que usan las banquetas como una vía extra frente a una congestión de tránsito. Así lo establece una encuesta del Observatorio Vial de la Cecaitra –cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial–, cuyos resultados indican que el 78% de los consultados reconoció hacerlo con distintas intensidades. Un 5% admitió hacerlo “casi siempre”.

Entre los motivos, más de la mitad (58%) dijo que la utilizan “como vía de escape, por una distancia limitada, cuando hay mucho tránsito”. Y un

porcentaje menor (31%), solo “cuando las demás están detenidas por un accidente”.

La Ley Nacional de Tránsito (la 24.449) establece en el artículo 48 que “está prohibido en la vía pública a los vehículos circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia”.

“Casi ocho de cada diez conductores admiten cometer una infracción al solo fin de ahorrar tiempo. Que muchos cometan una infracción no hace a la misma más legal”, dijo Facundo Jaime, vocero de Cecaitra. ■



INFRACCION. Salvo emergencias, está prohibido usarla como vía.

► FUERON CONTROLADOS MAS DE 500 MIL VEHICULOS DURANTE ENERO ◀

Operativo Verano: hicieron más de 12 mil infracciones

Diario Popular 09/02/19

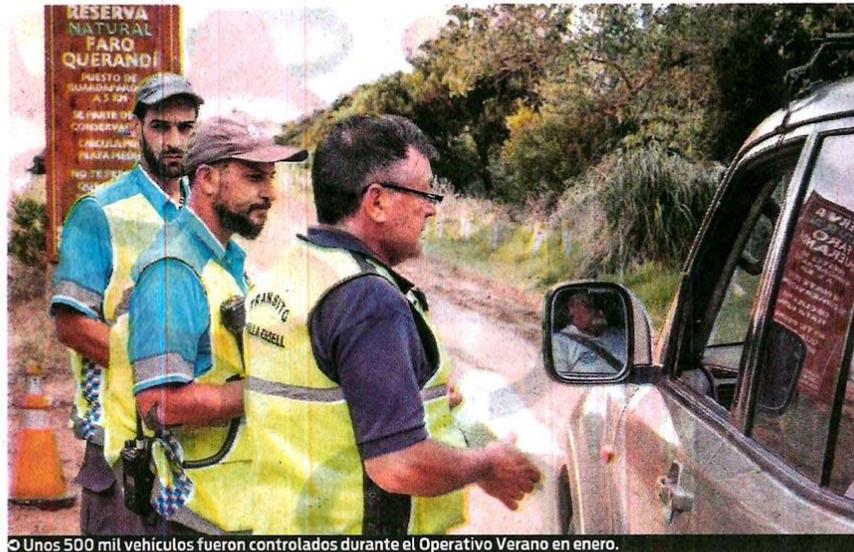
◀ Más de 12 mil infracciones fueron labradas a distintos vehículos durante el Operativo Verano 2019 por el Ministerio de Transporte que advirtieron que la principal causa de apercibimientos fue la falta de documentación obligatoria.

Más de 12 mil infracciones fueron labradas a distintos vehículos durante enero en el marco del Operativo Verano 2019 por los organismos del Ministerio de Transporte de la Nación que advirtieron que la principal causa de apercibimientos fue la falta de documentación obligatoria para circular por calles y rutas del país.

Según el organismo estatal, a partir de la implementación del sistema de fiscalización inteligente, los radares y drones, los controles fueron más eficientes llegando a 518.933 vehículos en todo el país durante el mes de enero. En ese marco, indicaron que se labraron infracciones a 12.265 unidades entre particulares, de cargas y de pasajeros.

El operativo que implementa la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), se realiza en conjunto con Gendarmería Nacional, Prefectura, las agencias de seguridad vial provinciales, las policías viales y las direcciones de tránsito locales.

"Este año apostamos a la digitalización para facilitar la fiscalización, terminamos con el vacío legal para la regulación de cuatriciclos, una deu-



◀ Unos 500 mil vehículos fueron controlados durante el Operativo Verano en enero.

da pendiente desde hace décadas, entre otras medidas que sirvieron para poder aumentar la eficiencia en los controles. Seguimos fortaleciéndolos en las rutas, ciudades y terminales, pero además es importante la concientización dado que la seguridad vial no es sólo una tarea del Estado, la construimos entre todos cada vez que salimos a una ruta", sostuvo Guillermo Dietrich, ministro de Transporte de la Nación. La Agencia de Seguridad Vial indicó que se controlaron 389.212 vehículos y se labra-

ron 4.277 actas de infracción.

El ranking de infracciones lo lidera la falta de documentación obligatoria -licencia, DNI, cédula verde/azul, seguro- con el 38% de las infracciones; en segundo lugar, la falta de RTO (Revisión Técnica Obligatoria) con el 26% de las infracciones; en tercer lugar, la alcoholemia positiva con un 10% de las infracciones y por último, la falta de elementos de seguridad (8%) y el uso de las luces obligatorias (7%).

En enero, se retuvieron 816 vehículos particulares y 1.758 licencias de

conducir principalmente a raíz del consumo de alcohol cuando se superaron los valores de 0,5 gramos en sangre en conductores particulares, más de 0,2 para motociclistas y 0 para profesionales.

La CNRT a su vez realizó 208.921 fiscalizaciones a transporte de pasajeros y cargas y se realizaron 42.340 alcoholemias que resultaron negativas y otras 72 positivas, siendo Capital Federal y Rosario las ciudades donde más alcoholemias positivas se registraron. ◀

La Nación, 09/02/19

Al volante



Gabriel Tomich
EDITOR

El enfoque de la Visión Cero en la seguridad vial

Como todos los veranos, este de 2019 dejará un alto saldo de víctimas fatales en las rutas del país. Sin embargo, más allá de discutir cuántas personas fallecen en la Argentina a raíz de incidentes viales (polémica tan controvertida como estéril), es bueno recordar el enfoque de la Visión Cero que aplican muchos de los países con mayor seguridad vial del planeta.

Según la Asociación Civil Luchemos por la Vida, esta visión enfoca la cuestión desde otro punto de vista: ni un solo muerto en el tránsito es aceptable. Esta frase refleja un paradigma que surgió en los años '90 en los países del Norte de Europa (con Suecia a la cabeza), que se transformó en una política de estado en materia de seguridad vial.

"A diferencia de los modelos anteriores, que privilegiaban optimizar la movilidad en el tránsito, este considera que no es ético aceptar que la gente muera o sea herida gravemente dentro del sistema del tránsito como un precio a pagar para tener movilidad. Siguiendo otros modelos de seguridad, como el de la aviación, la Visión Cero determina que se debe trabajar para lograr que no haya ningún muerto en el tránsito", afirma el comunicado de dicha asociación.

Si cuando hay niebla los aviones no vuelan, ¿por qué sí circulan los vehículos por una carretera o una autopista? Por esta y otras situaciones, volar en avión es muchísimo más seguro que viajar en un automóvil por una ruta. ●

Clarín, 09/02/19

LA SANCIÓN MÁS CARA SALDRÁ \$ 85.600

Las multas de tránsito aumentan un 20%

Las **multas de tránsito** desde ayer son un **20% más caras**. Lo mismo sucede con las sanciones para todas las infracciones del Código de Faltas de la Ciudad. El motivo es que se actualizó el valor de la Unidad Fija (UF), que sirve para definir su costo y que toma como parámetro el valor de venta del medio litro de la nafta premium en la YPF del Automóvil Club Argentino. Así, según una resolución publicada ayer en el Boletín Oficial, la UF pasó de **\$ 17,85 a \$ 21,40**.

La pena máxima, que es de 4.000 UF y se aplica a quienes circulan a más de 140 km/h, con el nuevo valor **se va a \$ 85.600**. Mientras tanto, la multa por superar la máxima en hasta 20 km/h en vías comunes o en hasta 40 km/h en las rápidas sube de \$ 2.677,50 a \$ 3.210. Y si se pasan esos topes la sanción es de \$ 5.350.

La multa por mal estacionamiento ahora sale \$ 2.140. Y **se du-**

plica si el vehículo bloquea una rampa para discapacitados, una parada de colectivo o una ciclovía.

Por otra parte, **no usar el cinturón o viajar en moto sin el casco puesto también pasó a costar \$ 2.140**, al igual que violar la prohibición de circular en el Microcentro sin permiso, y que manejar con los auriculares puestos o manipulando el celular. En este último caso, la sanción se duplica si el conductor está enviando mensajes de texto.

También se cobran 100 UF o \$ 2.140 por otras infracciones, como no utilizar el cinturón de seguridad; no llevar casco; no respetar la prioridad peatonal, o circular sin la Verificación Técnica Vehicular al día.

Además, la multa por **cruzar un semáforo en rojo** cuesta entre \$ 6.420 y \$ 32.100. Tapar la chapa patente, por otra parte, se fue a \$ 21.400. En ambos casos, la sanción se duplica si la infracción fue cometida por un conductor profesional. ■

Página12

SOCIEDAD

09 de febrero de 2019

Argentinos en la banquina

Ocho de cada diez argentinos usan las banquinas, en mayor o menor medida, como una vía extra ante distintas congestiones de tránsito, según surge de una encuesta del Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial en nuestro país). El 78 por ciento de los consultados reconoció hacerlo con distintas intensidades, el 22 por ciento restante dijo no utilizarla nunca. Según los datos, los que utilizan la banquina como una vía extra se dividen entre los que dijeron no usarla casi nunca (un 26 por ciento), de vez en cuando (un 47 por ciento) y casi siempre (el 5 restante). Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial afirmó que “los números recabados nos devuelven una foto preocupante en donde casi ocho de cada diez conductores admiten cometer un infracción al solo fin de ahorrarse tiempo. Que muchos cometan una infracción no hace a la misma más legal”. La Ley Nacional de Tránsito (la 24.449) establece que está prohibido circular por la banquina, sólo se la puede utilizar en caso de emergencia.

TRAGEDIAS QUE SE REPITEN AÑO TRAS AÑO

Pocos controles e imprudencia, las razones por las que siguen las muertes en cuatriciclos

El miércoles falleció en Pinamar una turista que iba en uno de esos vehículos. Los expertos analizan las causas.

Paula Galinsky
pgalinsky@clarin.com

La historia se repite. Los siniestros en cuatriciclos o en UTV (vehículos todoterreno) terminan en tragedia todos los veranos. La responsabilidad suele ser compartida y, a raíz de esto, las partes involucradas se van "tirando la pelota" entre ellas. Paula Betbeder (34) es la última víctima fatal de este drama: murió la madrugada del miércoles luego de que la aplastara el UTV en el que circulaba por Pinamar como acompañante. ¿Qué hace el Estado para evitarlo? ¿Hay controles? ¿Qué se puede y qué no? Y, lo más importante, ¿por qué no logran frenar las muertes? Acá, cinco puntos claves aportados por especialistas que ayudan a entender la situación.

1. **La ley, sus alcances y los controles.** La Ley Nacional de Tránsito (N° 24.449), que contempla a estos rodados, invita a las provincias y a los municipios a adherirse en forma total o parcial. "Es una complicación que sea

así. Pasa con otros temas de seguridad vial, como el grado de alcoholemia permitido que varía según el lugar. Hay que unificar criterios para evitar confusiones tanto entre los encargados de controlar como entre los usuarios", explica a Clarín Pablo Azorin, jefe de Seguridad Vial de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) de Latinoamérica.

En 2018, a la ley se sumó una disposición, la 196, que regula el uso de cuatriciclos y UTV. Carlos Pérez, director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), explica que se prohibió la circulación de menores de 17 y que se precisó la protección que deben llevar los que utilicen estos vehículos así como la documentación y la licencia habilitante.

Además, se especificaron zonas de circulación segura. "La idea fue terminar con el vacío legal porque, si bien se hacían controles, faltaba el sustento de una norma para aplicar sanciones", asegura Pérez. El referente de la ANSV, que da por "resuelto" este punto a pesar de que después cada municipio decide si se suma o no, señala como problema central la falta de concientización.

2. **Los usuarios son imprudentes?** "Todo el verano trabajamos en la Costa para concientizar pero hay gente que decide exponerse igual: circular fuera de las zonas seguras y sin los



Choque. De cuatriciclos, este verano en Pinamar. La gente lo sigue usando sin advertir los riesgos.

elementos necesarios", sostiene Pérez, que afirma que "nunca hubo más controles que este año". Por último, advierte que, a pesar de ello, es difícil llegar a vigilar algunas áreas. "Nosotros vamos a la zona a pedido de los municipios. Este año, tanto Pinamar como Villa Gesell solicitaron apoyo. Para el verano que viene queremos incorporar drones con hasta siete kilómetros de alcance", detalla. Sobre este asunto, Azorin sostiene que "siempre está la idea de que le va a pasar a otro". "Es un vehículo asociado a la diversión y al poder y la gente no se da cuenta del riesgo, por lo inestable que puede resultar", agrega.

3. **En terrenos privados, ¿quién es responsable?** Buena parte de los "ollas", zonas de médanos que los turistas utilizan de pista para andar en cuatriciclo o UTV, pertenecen a particulares. Los dueños de esos terrenos aseguran que cercan sus predios y los señalizan pero que la gente rompe la protección y entra igual. Por su parte, las autoridades en todos sus ni-

veles señalan que la Policía no puede actuar en áreas privadas. Adentro, pasa de todo y nadie lo evita.

"El dueño del predio va a ser civilmente responsable de los accidentes que se registren en el interior. Sólo quedará exento si logra probar que agotó las medidas de prevención necesarias para que no ocurriera", explica el abogado Eduardo Gerome. Destaca la importancia de que los propietarios coloquen una "barrera eficaz". La Policía, sigue Gerome, "debería garantizar un control adecuado para evitar que los turistas ingresen a esas zonas, teniendo en cuenta los graves siniestros que luego se convierten en noticia", remarca.

4. **Prohibirlos no es una opción: la actividad mueve mucho dinero y es parte del atractivo del destino.** Los UTV no se alquilan. Comprar una cuesta entre 15 y 50 mil dólares. Franco Botto Lacoste, dueño de una agencia de venta y guardería de UTV de Pinamar dice que, durante la temporada, circulan unos 35 mil vehículos

totodotterreno por Pinamar y Costa Esmeralda, complejo que pertenece al Partido de la Costa. "El 80% de los turistas de entre 35 y 55 años viajan a la zona en busca de un UTV", afirma.

Los cuatriciclos son otros 15 mil en verano. "Casi todos son propios aunque existe la posibilidad de alquilarlos a \$ 1.000 la hora. Uno nuevo se consigue entre 5.000 y 15 mil dólares", aporta Botto Lacoste. El costo de la guardería para estos vehículos es de entre 15 y 20 mil pesos al año.

5. **Ocho de cada 10 personas no conocen la regulación para usarlos.** La falta de información es otra dificultad. Según una encuesta nacional realizada por el Observatorio Vial de Cecaítra, que es la cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial, el 36% de las personas no sabe si existe algún tipo de regulación sobre los cuatriciclos. Otro 45% asegura tener idea de que existe pero no conocerla en detalle. Por último, apenas dos de cada 10 (19%) dicen estar al tanto del marco legal. ■

La Voz

SUCESOS • INSEGURIDAD VIAL

El 78% de los argentinos admitió que maneja por la banquina

La norma marca que la única salvedad para utilizar la banquina es para una emergencia. Obstruirla implica un problema por si hubiera una necesidad real. En cualquier otra situación está terminantemente prohibido su uso.



BANQUINA. Imagen ilustrativa. (La Voz/Archivo)

AGENCIA TÉLAM

Viernes 08 de febrero de 2019 - 09:45 | Actualizado: 08/02/2019 - 09:47

Ocho de cada 10 argentinos usan las banquetas, en mayor o menor medida, como una vía extra ante distintas congestiones de tránsito, según surge de una encuesta privada.

El dato es el resultado de una encuesta del [Observatorio Vial de la CECAITRA](#) (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial en nuestro país).

El 78 por ciento de los consultados reconoció hacerlo con distintas intensidades: el 22 por ciento restante dijo no utilizarla nunca.

Los que utilizan la banquina como si fuera una vía extra se dividen entre los que dijeron no usarla casi nunca (un 26 por ciento), de vez en cuando (un 47 por ciento) y casi siempre (el 5 restante).

La Ley Nacional de Tránsito (la 24.449) establece claramente en el artículo 48 que “está prohibido en la vía pública a los vehículos circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia”.

La norma marca que la única salvedad para utilizar la banquina es para una emergencia, a la vez que obstruirla implica un problema por si hubiera una necesidad real. En cualquier otra situación está terminantemente prohibido su uso.

De ese 78 por ciento que reconoció usar las banquetas con mayor o menor asiduidad la mayoría, un 58% dijo hacerlo “como vía de escape, por una distancia limitada, cuando hay mucho tránsito”.

En menor medida, un 31%, dijo sólo escoger esta vía “cuando las demás están detenidas por un accidente” y el 9% restante consideró que es “una vía más” y que dispone de ella como tal. Un 2% de los consultados no sabe o no contesta el motivo por el que usa la banquina.

La Ley Nacional de Tránsito antes mencionada expresa que también “queda prohibida la detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia”.

Por lo tanto también queda especificado que la banquina no es una zona de estacionamiento, un lugar para descansar, para la carga o descarga de objetos, para el descenso o ascenso de personas, o cualquier otra situación que no sea una emergencia.

Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA, afirmó: “Los números recabados nos devuelven una foto preocupante en donde casi 8 de cada 10 conductores admiten cometer un infracción a sólo fin de ahorrarle tiempo. Que muchos cometan una infracción no hace a la misma más legal. El cambio empieza por cada uno de nosotros”.

LA CIUDAD

EN LA LOCURA DEL TRÁNSITO

Peatones en riesgo: afirman que cometen tantas infracciones como los automovilistas

No respetar los semáforos, ni la senda peatonal o los cruces en esquinas son conductas habituales, según un estudio reciente. El 14% se distrae mirando el celular y un porcentaje similar cruza la calle sin mirar. La educación vial, clave para revertir la tendencia

7 de febrero de 2019 | 01:59 | Publicado en Edición Impresa



En 7 y 48, a metros del Banco Nación, una docena de personas avanza en grupo y cruza la calle sin mirar el semáforo sino más bien lo que hace el primero que camina delante. Como ven que hay uno que cruza, los otros lo imitan y, pese a tener el paso prohibido, se mandan y arranca un concierto de bocinazos, insultos y trotes apurados. No tan lejos de ahí, en diagonal 74 y 50, una chica cruza la calle sin mirar si tiene paso y escucha muy concentrada lo que parece un audio de WhatsApp. Enseguida la sigue un chico con auriculares que tiene que apurar el paso para que no se lo lleven por delante. Son peatones. Y cada uno de ellos, sea en una esquina o en la otra, parecen ajenos a las normas de tránsito y a querer convivir con el eterno peligro. Mientras las últimas cifras los ubican entre los principales grupos de riesgo, el avance de los dispositivos tecnológicos y la imprudencia repetida los hace cada vez más vulnerables.

Y no son excepciones sino ejemplos que se repiten día a día y hora tras horas en las calles platenses. No respetar los semáforos ni la senda peatonal o los cruces en esquinas, avanzar de manera distraída en las avenidas o calles y no detenerse en las aceras, son comportamientos habituales pero peligrosos de los peatones en la ciudad, según un estudio de la ONG Observatorio Vial Latinoamericano (Ovilam).

“Un 14 por ciento del total de peatones se distrae mirando el celular y un porcentaje similar cruzan la calle sin mirar, mientras un 18 por ciento no respeta los semáforos y un 9 por ciento no atraviesa por la senda peatonal”, apunta el director de Ovilam, Fabián Pons, en base al informe realizado en 2018 sobre un relevamiento en diez esquinas de la ciudad de Buenos Aires.

TIENEN QUE SALIR A CONTROLAR MÁS CÓMO ESTAMOS CONDUCIENDO Y CÓMO NOS COMPORTAMOS COMO PEATONES. SOMOS HIJOS DEL RIGOR, CUANDO HACEN CONTROLES UNO SE CUIDA MÁS VIVIAM PERRONE MIEMBRO DE LA ASOCIACIÓN MADRES DEL DOLOR Y CUYO HIJO, KEVIN SEDANO MURIÓ TRAS SER ATROPELLADO

Claro que el festival de infracciones entre los peatones, como se dijo, no conoce de exclusividad y se repite en miles de esquinas en todo el país. “Las infracciones que detecté el informe de Ovilam son las mismas que observamos acá”, confirma Roberto Di Grazia, secretario de Convivencia y Control Ciudadano de la Comuna local.

1. CRUZAR SIN TENER EL PASO ES UNA DE LAS INFRACCIONES MAS COMUNES EN LAS CALLES DE LA CIUDAD. PESE A TENER EL SEMÁFORO DE LA CALLE 48 EN VERDE (ES DECIR PARA QUE CIRCULEN LOS AUTOS), AYER EN 7 Y 48 CUALQUIERA SE MANDABA SIN IMPORTAR EL PELIGRO QUE ESO GENERABA.

Según el funcionario, “la educación vial no sólo corre por parte del conductor sino también de los peatones. Y nosotros notamos que son muchos en La Plata los que no cumplen con las normas básicas. En nuestra ciudad la infracción más frecuente que cometen es cruzar en medio de la calle, pero los inspectores cada vez llaman más la atención a gente que, aunque cruce en una esquina, lo hace hablando por celular, fuera de la senda peatonal o directamente cuando los autos tienen semáforo en verde”.

Lo que dice Di Grazia y las estadísticas oficiales sobre muertos en siniestros viales en Argentina son elocuentes: con 5.611 víctimas mortales en 2017, los peatones ocupan el tercer lugar, con 553 decesos. Encabezan el ranking en el país las personas fallecidas a bordo de vehículos involucrados en siniestro viales, con 2.037 muertos, y le siguen los motociclistas, con 1528 fallecidos, según estadísticas de 2017 del Observatorio Vial Nacional, que depende de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

2. CRUZAR POR EL MEDIO DE LA CALLE AUNQUE SE SABE QUE LOS PEATONES TIENEN EL CRUCE PERMITIDO EN ESQUINAS, MUCHOS LO HACEN POR CUALQUIER LADO.

“Al ser naturalmente más débil que un automovilista, al peatón no se lo suele ver como un infractor”, opina Di Grazia, para quien la única manera de revertir esta tendencia es con educación vial y creando conciencia en la calle.

El propósito de la investigación que realizó Ovilam sobre una muestra de 3506 peatones en diez esquinas de la ciudad de Buenos Aires fue identificar sus comportamientos y actitudes y de qué manera las condiciones del entorno pueden alterarlos.

3. CRUZAR HABLANDO POR CELULAR CONDUCTA REPETIDA PERO NO POR ESO MENOS TEMERARIA. LOS SMARTPHONES AUMENTARON EL RIESGO DE LOS PEATONES

El estudio analizó parámetros como el uso de la senda peatonal, la forma de cruzar (caminando o corriendo), el respeto al semáforo, si miran al atravesar o lo hacen distraídos (con celular, auriculares o conversando), y se observó el lugar donde el peatón espera para cruzar la avenida: si esquiva las rejas, aguarda sobre la vereda o en la acera.

CRUCE “ESPECULATIVO”

“En lugar de mirar el semáforo, cruzan con luz roja y suelen especular si los vehículos detienen su marcha”, detalló el estudio, que arrojó que 18,4 por ciento no respeta el color de las luces para atravesar las avenidas.

Si bien disminuyó la cantidad de personas que cruzan las avenidas distraídas con los teléfonos respecto a 2017, pasando de 18,2 a 14,2 por ciento, los consultados dijeron que “guardan su celular por la inseguridad”. Sin embargo, un 14,3 por ciento de los peatones no mira el tránsito ni los semáforos y “cruzan porque el resto de gente lo hace”. Los que no respetan las sendas peatonales o el cruce en las esquinas (9,2 por ciento), atraviesan “en diagonal o en cualquier lugar de la cuadra”.

El estudio concluyó también que “la mayoría de las esquinas con cruce desplazado tienen mal colocadas sus rejas y a los peatones les falta información sobre su función y beneficios”.

Clarín, 06/02/19

SECCIONES

Clarín SOCIEDAD

Otra tragedia en Pinamar Cuatriciclos: ocho de cada 10 personas no conocen las regulaciones para usarlos

Surge de una encuesta en las que además el 45% de los consultados cree que deberían estar prohibido su uso tanto por mayores como para menores de edad.



Cuatriciclos y otros vehículos en "La Frontera", Pinamar. Foto: Andres D'Elia

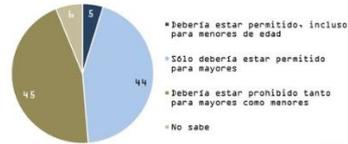
Este miércoles, un vehículo todo terreno causó una nueva tragedia. Similar e incluso **más grande y potente que un cuatriciclo**, volcó en las dunas del balneario bonaerense dejando como saldo la muerte de Paula Betbeder (34), quien iba como acompañante.

El siniestro, que se produjo en un área de playas ubicada a 2.000 metros de donde finaliza el circuito seguro reservado para ese tipo de vehículos, renueva la **polémica por las regulaciones y el uso de cuatriciclos** en lugares de verano.

El Observatorio Vial de CECAITRA (Cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial) hizo una encuesta nacional y la mitad de los consultados fue drástico: consideran que **esta actividad debería estar prohibida**.

Uso de cuatriciclos en lugares de verano

Respecto al uso de cuatriciclos en lugares públicos de verano ¿cuál de estas frases refleja mejor su opinión?



El 45% supone que "debería estar prohibido el uso de cuatriciclos en lugares de verano **tanto para mayores como para menores de edad**"; un 44% estimó que "sólo debería estar permitido para mayores"; y un apenas 5% que "debería estar permitido, incluso para menores de edad", mientras que el 6% restante dijo no tiene opinión formada sobre el tema.

El 45% supone que "debería estar prohibido el uso de cuatriciclos en lugares de verano **tanto para mayores como para menores de edad**"; un 44% estimó que "sólo debería estar permitido para mayores"; y un apenas 5% que "debería estar permitido, incluso para menores de edad", mientras que el 6% restante dijo no tiene opinión formada sobre el tema.

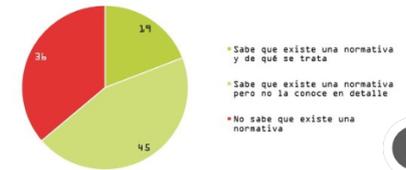


Controles a cuatriciclos, este verano en Pinamar. Foto: Andres D'Elia

Una normativa regula estas prácticas y estipula que los menores no pueden manejar cuatriciclos, sin excepción, y que los mayores de 16 años tienen que tener licencia de conducir para poder manejarlos, incluso recreativamente. Sin embargo, por lo general los municipios no ponen énfasis en el cumplimiento de la ley e incluso la sociedad no tiene siquiera conocimiento sobre la misma.

Conocimiento sobre normativa para uso de cuatriciclos

¿Sabe usted si existe alguna normativa para el uso de cuatriciclos?



El vocero del Observatorio Vial de CECAITRA, Facundo Jaime, sostuvo que los resultados de la encuesta "registran con evidencia que no hay un conocimiento claro sobre la legislación vigente con relación al uso de los cuatriciclos. En cualquier caso la problemática sobre el uso está abierta y una concientización sobre su correcto uso es fundamental para cuidar la vida de todos".

LA REGIÓN

En 2018 hubo 447 víctimas fatales en accidentes viales en la provincia

LA CAPITAL

Según el Observatorio de la Agencia de Seguridad Vial, la cifra revirtió la tendencia descendente, ya que en 2017 murieron 430 personas en siniestros.

Miércoles 06 de Febrero de 2019

Según datos preliminares publicados por el Observatorio de la Agencia de Seguridad Vial, durante 2018 hubo 447 víctimas fatales en accidentes viales en la provincia de Santa Fe.

La información publicada por el organismo viene a revertir un escenario que en los últimos años era descendente. Es que la triste cifra de 2018 superó al del año anterior (2017), aunque continúa estando por debajo de los años 2016 y 2015.

Justamente, en 2017 fallecieron 430 personas en territorio santafesino, 14 personas menos. Eso significó un crecimiento en 2018 del 3,9 por ciento. Sin embargo, es notablemente inferior si la comparación es con 2016. Ahí, la baja es cercana al 9 por ciento. Más aun si se lo coteja con 2015, cuando los fallecidos fueron 595; en ese caso, la disminución es de casi el 25 por ciento.

El número de muertos continúa alarmando. Como es de imaginar, la mayor cantidad de accidentes fatales se concentran en las grandes ciudades y en localidades cercanas, que generalmente funcionan como satélites de las primeras.

Rosario y Santa Fe capital

Los dos principales departamentos de la provincia, La Capital y Rosario, concentran el 35 por ciento de las muertes. En Rosario y sus alrededores 87 personas perdieron la vida (10 por ciento menos que el año pasado). En tanto que en departamento La Capital (Santa Fe ciudad y área metropolitana) hubo 68 muertes, dos menos que el año anterior (2017).

El departamento Castellanos, cuya cabecera es Rafaela, se convirtió en el tercer departamento con mayor cantidad de accidentes fatales. Tuvo un total de 39, registrando un crecimiento del 62 por ciento respecto año anterior, ya que en el 2017 perdieron la vida 24 personas. Le siguen los departamentos General Obligado, con 37 fallecidos (una disminución del 9 por ciento) San Lorenzo, 34; General López, 31 muertes; Iriondo, 25; San Martín con 20, San Jerónimo, 19; San Cristóbal con 19 (una baja del 34 por ciento) Las Colonias, 13; Belgrano y San Justo, 9; Garay y Vera, 8; Constitución, 5; y 9 de Julio 4.

Los datos son oficiales y surgen del mapa georreferenciado que elabora y actualiza diariamente en forma online el Observatorio Vial. A partir de 2017, dentro de las 24 horas posteriores de ocurrido el siniestro vial, se cuenta con información de fallecidos proveniente de la División Operaciones de la Policía de la provincia, lo cual permite contar con un registro que puede ser visitado por todos los ciudadanos desde el portal oficial de la provincia y visualizado en las redes sociales de la APSV.

En moto

De los datos preliminares se desprende que 208 de las víctimas se trasladaban en moto, lo que representa un 46 por ciento del total.

Escenario similar al que se presentó durante el año anterior. En 2017, el 50 por ciento iba en ciclomotores o moto y la mayoría no llevaban casco.

Datos a nivel nacional hablan de que el parque de motos creció un 37 por ciento en los últimos cinco años. De acuerdo a un relevamiento de 2016, la provincia de Santa Fe se encuentra por debajo de la media nacional respecto a la utilización del casco. Mientras que el nivel de utilización en el país se acerca al 60,7 por ciento; en Santa Fe es de 59,3 por ciento.

Uso de casco en la Argentina

La Argentina difiere de otros países de la región latinoamericana como Chile (99 por ciento), Perú (98 por ciento), Costa Rica (94 por ciento), Colombia (91 por ciento), Cuba (90 por ciento), Uruguay (85 por ciento) y Ecuador (84 por ciento), quedando la Argentina muy por debajo de lo observado a nivel regional, siendo que el 65 por ciento de los conductores lo utilizan.

Por otro lado, se observan diferencias en su utilización según edad y ámbito (urbano o rutero). El estudio Observacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial indica que el empleo del casco en el conductor es significativamente más bajo entre los menores a 18 años (24,8 por ciento).

El resto de los tramos etarios se encuentran alineados a la media nacional salvo el caso de los mayores de 65 años que tienen un uso de 50,7 por ciento. Cabe resaltar que la mayoría (64,9 por ciento) de los motociclistas se concentran en la franja etaria de 18 a 35 años, evidenciando que este tipo de vehículo es utilizado principalmente por los jóvenes.

En la ruta el conductor utiliza más el casco que en el ámbito urbano: 74,2 por ciento y 65,0 por ciento, respectivamente. Asimismo se detalló que los conductores de motos comerciales (83,5 por ciento) lo emplean más que los particulares (64,6 por ciento).

En lo que refiere al traslado de menores, la situación es preocupante: siete de cada 10 chicos de entre 0 y 17 años no lo utilizan. Además, el 7,6 por ciento de las motos observadas trasladan a menores de 16 años. Esta proporción asciende en el NOA (10,5 por ciento) y en el NEA (9,5 por ciento).

La Prensa, 05/02/19

De qué se habla hoy

Las banquinas, una realidad descontrolada

Ocho de cada diez argentinos utilizan las banquinas, en mayor o menor medida, como una vía extra ante distintas congestiones de tránsito. Una encuesta del Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) destacó que el 78 por ciento de los consultados reconoció hacerlo con distintas intensidades. El 22 por ciento restante dijo no utilizarla nunca. Los que utilizan la banquina como si fuera una vía extra se dividen entre los que dijeron no usarla casi nunca (un 26 por ciento), de vez en cuando (un 47 por ciento) y casi siempre (el 5 restante).

Cabe recordar que en la **Ley Nacional de Tránsito** (la 24.449) se establece claramente en el artículo 48 inciso c) que **"está prohibido en la vía pública a los vehículos circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia"**. Es decir, la única salvedad para utilizar la banquina es para una emergencia, obstruirla además es un escollo por si hubiera una necesidad real. En cualquier otra situación está terminantemente prohibido su uso.

De ese 78 por ciento que reconoció usar las banquinas con mayor o menor asiduidad la mayoría, un 58%, dijo hacerlo "como vía de escape, por una distancia limitada, cuando hay mucho tránsito". En menor medida, un 31%, dijo sólo escoger esta vía "cuando las demás están detenidas por un accidente" y el 9% restante consideró que es "una vía más" y que dis-



pone de ella como tal. Un 2 por ciento de los consultados no sabe o no contesta el motivo por el que usa la banquina.

También es importante destacar que en el inciso i) de la Ley Nacional de Tránsito antes mencionada se expresa que también "queda prohibida la detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia". Por lo tanto también queda especificado que la banquina no es una zona de estacionamiento, un lugar para descansar, para la carga o descarga de objetos, para el descenso o ascenso de personas, o cualquier otra situación que no sea una emergencia.

Consultado sobre la encuesta Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de Cecaitra,

afirmó: "Los números recabados nos devuelven una foto preocupante en donde casi 8 de cada 10 conductores admiten cometer un infracción a sólo fin de ahorrarse tiempo. Que muchos cometan una infracción no hace a la misma más legal. El cambio empieza por cada uno de nosotros. Cada pequeña acción sumada en pos de la seguridad vial es una gran cambio para hacer un tránsito más seguro y conciente".

Una realidad que se vuelve aún más evidente en época de vacaciones donde en las rutas se puede ver a los 'automovilistas apurados' circular por las banquinas no sólo poniendo en riesgo su vida sino la de aquellos que transitan por donde corresponde. Un control más estricto se torna necesario ▶

Interés general 4 de febrero de 2019

Banquinas descontroladas: el 78% de los conductores admite usarlas como un carril más

La mayoría utiliza estas vías debido a los cortes por siniestros o durante los días en los que el tránsito se vuelve muy entrecortado. No existe conciencia real sobre la necesidad de las banquetas ante una emergencia.



Ocho de cada diez argentinos utilizan las banquetas, en mayor o menor medida, como una vía extra ante distintas congestiones de tránsito. Una encuesta del Observatorio Vial de la CECAITRA (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) destacó que el 78 por ciento de los consultados reconoció hacerlo con distintas intensidades. El 22 por ciento restante dijo no utilizarla nunca. Los que utilizan la banquina como si fuera una vía extra se dividen entre los que dijeron no usarla casi nunca (un 26 por ciento), de vez en cuando (un 47 por ciento) y casi siempre (el 5 restante).

Cabe recordar que en la Ley Nacional de Tránsito (la 24.449) se establece claramente en el artículo 48 inciso c) que “está prohibido en la vía pública a los vehículos circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia”. Es decir, la única salvedad para utilizar la banquina es para una emergencia, obstruirla además es un escollo por si hubiera una necesidad real. En cualquier otra situación está terminantemente prohibido su uso.

De ese 78 por ciento que reconoció usar las banquetas con mayor o menor asiduidad la mayoría, un 58%, dijo hacerlo “como vía de escape, por una distancia limitada, cuando hay mucho tránsito”. En menor medida, un 31%, dijo sólo escoger esta vía “cuando las demás están detenidas por un accidente” y el 9% restante consideró que es “una vía más” y que dispone de ella como tal. Un 2 por ciento de los consultados no sabe o no contesta el motivo por el que usa la banquina.

LA CAPITAL
MAR DEL PLATA

También es importante destacar que en el inciso i) de la Ley Nacional de Tránsito antes mencionada se expresa que también “queda prohibida la detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia”. Por lo tanto también queda especificado que la banquina no es una zona de estacionamiento, un lugar para descansar, para la carga o descarga de objetos, para el descenso o ascenso de personas, o cualquier otra situación que no sea una emergencia.

Consultado sobre la encuesta Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA, afirmó: “Los números recabados nos devuelven una foto preocupante en donde casi 8 de cada 10 conductores admiten cometer un infracción a sólo fin de ahorrarse tiempo. Que muchos cometan una infracción no hace a la misma más legal. El cambio empieza por cada uno de nosotros. Cada pequeña acción sumada en pos de la seguridad vial es una gran cambio para hacer un tránsito más seguro y conciente”.

EL DIA

LA CIUDAD

AL BORDE DEL PARQUE ECOLÓGICO

Por las altas velocidades piden más reductores de velocidad en calle 426 de Centenario a 21 A

Exigen que los lomos se construyan con hormigón y no coloquen de plástico. Desde que pavimentaron la zona “el peligro es creciente”

4 de Febrero de 2019 | 02:00 | Publicado en Edición Impresa



AL COSTADO DEL PARQUE ECOLÓGICO LOS VECINOS RECLAMAN REDUCTORES DE VELOCIDAD PARA LA CALLE 426/WHATSAPP

Intervenciones urbanas orientadas a privilegiar la fluidez y la agilidad en la circulación vehicular, las pavimentaciones, puestas en valor y remodelaciones de calles y avenidas suelen aparejar incrementos en el caudal y la velocidad del tránsito, relegando a un segundo plano la seguridad vial. Para evitar que esto vuelva a ocurrir, un grupo de vecinos de Villa Elisa pidió a la Comuna la instalación de nuevos reductores de velocidad en la zona del Parque Ecológico.

Mediante una nota presentada ante la delegación municipal villaelisense, que conduce Virginia Pérez Cattáneo, los firmantes reconocen que el asfaltado de la calle 426 entre Centenario y 21 A “atiende un reclamo histórico”, pero advierten que el barrio comenzó a padecer las consecuencias de algunos excesos cometidos por los conductores en el eje vial de 1,7 kilómetros que delimita la cara noroeste del predio recreativo.

Ese tramo era de tierra consolidada y ahora tiene una capa de asfalto, sobre la que se pintó señalización horizontal. Junto a la mano descendente, no hay banquetas ni veredas, sino pastizales. Enfrente, donde están las casas, los senderos peatonales aparecen y desaparecen.

Si bien se colocaron cuatro lomos de burro plásticos, a ambos lados de los accesos para coches que tiene el Parque -uno a la altura de la calle 7 y otro de la calle 15- los autoconvocados pretenden que se monten más.

“Estamos siendo testigos de un aumento significativo de la cantidad de autos que pasan pero también del transporte pesado de cargas” precisan: “hay gente que circula a 80 y hasta a 110 kilómetros por hora, ya vimos las primeras picadas, y se están sumando las motos; no hay carteles de velocidad máxima, ni inspectores de Control Ciudadano que hagan cumplir los límites”.

El petitorio vecinal habla de “contaminación sonora por encima de lo permitido”, y de una densidad vehicular que “en horas pico supera a la de la avenida Arana, entre caminos, ya que las calles paralelas como 423 bis, 424 y 425 están en una condición deplorable y no se pueden usar”.

“TE LLEVAN PUESTO”

“Hay muchas familias y neños a los que no queda otra que caminar por el pavimento, con el consiguiente peligro de ser atropelladas, y sacar el auto del garage puede ser una lotería si justo viene alguno distraído, porque te lleva puesto” argumentaron los vecinos, antes de pedir “lomos de burro asfálticos, no plásticos -para que no generen ruidos- cada cien o doscientos metros, con la altura suficiente como para que los autos tengan que frenar hasta una velocidad no superior a cinco kilómetros por hora”.

El municipio describió oportunamente las obras de 426 como una “renovación integral” que permitió “mejorar la transitabilidad de una arteria que es importante vía de conexión entre los caminos Parque Centenario y General Belgrano, agilizando y aliviando el tránsito en la calle Arana”.

Desde el área de Obras Públicas local se explicó que “se acondicionó la base y se colocó a lo largo de 1.800 metros una carpeta asfáltica de seis centímetros de espesor, para dar mayor resistencia y durabilidad a la calzada; también se hizo un saneamiento hidráulico, con la desobstrucción de zanjas y desagües”.

“No pretendemos recuperar la tranquilidad y el silencio de la calle de tierra, pero tampoco podemos permitir que esto sea una ruta con camiones o una autopista” aclararon los autoconvocados: “menos aún en un lugar clave para la calidad de vida de la localidad como el Parque Ecológico”.

En ese sentido, se sugirió imponer una velocidad máxima de 60 kilómetros por hora, que baje a 30 en las inmediaciones de los accesos al espacio verde; realizar un estudio de contaminación sonora e impacto ambiental; e instalar cámaras para fotomultas y/o semáforos en alguna esquina del tramo.

EN ROMERO, OTRA PISTA

La flamante obra de pavimentación de la avenida 173 entre 44 y 520 también estimula a los automovilistas a poner la quinta marcha sin restricciones.

El enlace entre las localidades de Lisandro Olmos y Melchor Romero es escenario por estos días de episodios de alto riesgo en una zona de impronta rural en la que el apuro de quienes conducen autos y camionetas de alta gama contrasta con el andar pausado de trabajadores a pie o en bicicleta, “chatas” desvencijadas y familias con chicos que pronto comenzarán el ciclo lectivo.

La obra comprendió, además de la colocación de asfalto, la ejecución de un puente de seis metros de ancho, con pasos peatonales y barandas de seguridad, sobre el arroyo El Gato y la calle 33; y la iluminación y señalización de todo el tramo. Semanas atrás colocaron dos reductores de velocidad.

Conducir alcoholizado representa el 40% de las multas de tránsito



Lunes 4 de febrero de 2019



Los conductores tienen derecho a un descargo y en función de eso se establece la multa.

Desde 26 de diciembre, inicio de la feria judicial en la ciudad de Posadas, ingresaron al Tribunal Municipal de Faltas N°1, 750 actas de infracción con retención de vehículos. De ese total, el 40 por ciento fue por alcoholemia positiva.

El dato refleja una problemática latente en la sociedad: conducir alcoholizado. Al porcentaje esbozado por funcionarios del Tribunal de Faltas se suman los casos que llegan a la Escuela Municipal de Tránsito, en el autódromo, donde la cantidad de infractores reincidentes por alcohol es una constante. Los infractores, además de someterse a varias horas de charla, deben abonar multas de entre 8 y 24 mil pesos. El alcohol al volante y cruzar un semáforo en rojo representan las faltas más graves. La realidad observada desde el área de Seguridad Vial de Vicegubernación también hace un aporte al drama: en Misiones el 50 por ciento de los accidentes de tránsito tienen el factor 'alcohol'.

Vanesa Gross, jueza de Faltas del Tribunal Municipal N°1 de la capital provincial, contó en el programa Acá te lo Contamos por Radioactiva 100.7: "Fueron 600 actas de tránsito municipal con retención que puede ser de vehículo o de licencia y de la Policía de Misiones 150, lo que quiere decir que da un total de 750. Más o menos el porcentaje de estas actas el 40 por ciento es por alcoholemia".

A continuación enumeró que las infracciones se dividen en cuatro categorías: muy graves, graves, medias y leves. "Por ejemplo, una infracción por alcoholemia enmarcada en la muy grave tiene un valor de 2.000 unidades fijas que son de litros de nafta de mayor octanaje en la ciudad en el lugar donde menor costo tiene, que sería la Premium de la YPF".



el territorio

No obstante aclaró que, "también posee un mínimo porque se debe establecer la gravedad. Por el hecho de hacer un reconocimiento voluntario se hace un descuento de la multa más grave, nosotros no podemos realizar una sanción sin primero obtener el descargo porque estaríamos vulnerando el derecho a defensa".

Gross además puntualizó que a la persona que se le hace una infracción se le otorga una boleta que le da acceso a realizar su descargo, "con ella se debe acercarse al Tribunal de Faltas o traer ya el descargo hecho o las personas que trabajan en el lugar le toman en el momento y después lo resuelve el juez que puede hacer un descuento de hasta el 50 por ciento".

"Nosotros tenemos un sistema que nos deja ver las reincidencias y nos dice el motivo, a partir de ahí hacemos las averiguaciones correspondientes; en Posadas no hay muchos reincidentes pero existen", destacó.

No obstante aclaró que, "también posee un mínimo porque se debe establecer la gravedad. Por el hecho de hacer un reconocimiento voluntario se hace un descuento de la multa más grave, nosotros no podemos realizar una sanción sin primero obtener el descargo porque estaríamos vulnerando el derecho a defensa".

Gross además puntualizó que a la persona que se le hace una infracción se le otorga una boleta que le da acceso a realizar su descargo, "con ella se debe acercarse al Tribunal de Faltas o traer ya el descargo hecho o las personas que trabajan en el lugar le toman en el momento y después lo resuelve el juez que puede hacer un descuento de hasta el 50 por ciento".

"Nosotros tenemos un sistema que nos deja ver las reincidencias y nos dice el motivo, a partir de ahí hacemos las averiguaciones correspondientes; en Posadas no hay muchos reincidentes pero existen", destacó.

Las más frecuentes

Sobre las multas más frecuentes consideró que desde la implementación del Sistema de Estacionamiento Medido (SEM), el número de actas se incrementó notablemente. "Pasa que la gente estaba acostumbrada con otra modalidad y hoy por hoy se controla un poco más. En noviembre se tuvo 4000 actas por el SEM, lo que es mucho, cuando antes por la falta de tarjeta había 50, eso incrementó muchísimo", dijo. Finalmente contó que las multas denominadas de 'estación' generalmente se dan en los turistas que cometen infracciones porque desconocen que puede ser por la exigencia de la VTV o porque en algunos lugares no existe la ley del Alcohol Cero. "No llega en un porcentaje alto de alcohol, cometen esta falta porque en su país no tienen la tolerancia cero", añadió.

La Voz



CLAUDIO GLESER

Lunes 04 de febrero de 2019 - 00:10 | Actualizado: 04/02/2019 - 16:44

Aprendimos a matarnos

Manejamos mal, nos hacemos los vivos y reclamamos al Estado, pero no hacemos nada desde casa, sobre todo ante los ojos de nuestros niños y niñas.



(Archivo/ La Voz)

Lo hemos naturalizado. Por algún motivo, consciente o inconsciente, hemos aprendido a vivir y convivir con la muerte en el tránsito. Lo hemos internalizado tanto que lo hicimos propio; lo vemos y sentimos natural. Y eso nos llevó a anestesiarnos.

Los siniestros de vehículos son una de las principales causas de muerte de personas en el país, y por supuesto en Córdoba; muy por encima de cualquier otra situación, incluso los homicidios.

Mal podemos llamarlos “accidentes”, porque no es algo imprevisto, fortuito, impredecible.

Es algo que, por una multiplicidad de factores, supimos conseguir. Y nos está matando por goteo, en una frenética sangría cotidiana. Pero no reaccionamos. Mucho menos, al parecer, hacemos reaccionar a quienes van a subirse a un rodado de acá a unos años.

Cada año, en la provincia de Córdoba se matan unas 400 personas, promedio, por choques y vuelcos. La mayoría son adultos jóvenes y circulan en autos y en motos. Los dramas, por lo general, ocurren de madrugada y, en segundo lugar, de noche.

En Córdoba sabemos bien lo que la noche y los excesos son capaces de hacer y hacernos.

A todo esto, ahí están quienes sobrevivieron, aunque, claro, con serias secuelas físicas y psíquicas y afrontando costosos tratamientos de recuperación.

La madrugada de ayer dejó escrita otra nueva tragedia vial totalmente evitable.

Dos familias quedaron destruidas por las muertes de una chica y un muchacho en la flor de sus vidas, tras el aparatoso vuelco de un auto en Villa Warcalde. Tres jóvenes se salvaron.

Según la Policía, volvían a casa tras una salida de sábado.

Febrero recién arranca y ya tiene tres muertos por choques en Córdoba. Enero había terminado con 30. En 2018, el tránsito había apagado 417 vidas en siniestros viales en los que la alta velocidad y la imprudencia, cuando no la temeridad, estuvieron presente en la mayoría de los casos.

El maldito contador de víctimas marca 5.724 existencias truncas en los últimos 12 años.

El diagnóstico está trazado desde hace tiempo. Sin embargo, no reaccionamos; lo hemos naturalizado. Aprendimos a matarnos.

Y así seguimos.

Así continuamos acelerando, encarando, sobrepasando, encimando, encerrando, picando y otras tantas animaladas, “total no me va a pasar nada”.

Y seguimos. Vaciendo el vaso y manejando. “Wasapeando” y acelerando. Pisando el pedal a fondo, despreciando al otro; total, no se ven controles, y si hay, los esquivamos y alertamos a los amigos por celular.

Y así seguimos corriendo, por más que nos hayamos tomado todo, sea en alcohol, sea en drogas.

Somos unos vivos bárbaros. Unos vivos bárbaros jugando a una ruleta rusa y con la muerte rondando cerca en esa curva, en aquella recta, en esa esquina semaforizada.

Cada semana, al menos tres familias terminan destrozadas por muertes de tránsito que se podrían haber evitado. Familias destrozadas ya sea por haber perdido a uno, ya sea porque ese uno mató a otro.

Mientras, desde el resto de la sociedad vemos todo como algo lejano, cuasi normal. Naturalizado. Una suerte de destino inevitable. Aprendimos bien a matarnos.

A lo sumo, el drama sólo nos sacude de verdad si la víctima o el victimario es alguien cercano o es un contacto de Facebook.

Mucho, y con razón, le achacamos al Estado por su falta de acción y reacción a la hora de más controles en serio, sanciones y políticas de educación vial efectivas. No con operativos puramente recaudatorios.

De todos modos, no todo es incumbencia del Estado. Manejamos mal, nos hacemos los vivos y reclamamos al Estado, pero no hacemos nada desde casa, desde nuestro propio vehículo, sobre todo ante los ojos de nuestros niños y niñas, enseñándoles qué está bien y qué mal al manejar.

Mientras, seguiremos naturalizando la forma en que matamos y nos matamos.

La Prensa, 03/02/19

Peligroso comportamiento al momento de cruzar la calle

No respetar los semáforos ni la senda peatonal o los cruces en esquinas, avanzar de manera distraída en las avenidas o calles y no detenerse en las aceras, son comportamientos habituales pero peligrosos de los peatones en la ciudad de Buenos Aires, según un estudio de la ONG Observatorio Vial Latinoamericano (Ovilam).

“Un 14 por ciento del total de peatones se distrae mirando el celular y un porcentaje similar cruzan la calle sin mirar, mientras un 18 por ciento no respeta los semáforos y un 9 por ciento no atraviesa por la senda peatonal”, explicó el director de Ovilam, Fabián Pons, en base al informe realizado en 2018 sobre un relevamiento en diez esquinas porteñas.

Las estadísticas oficiales sobre muertos en siniestros viales en Argentina son elocuentes, con 5.611 víctimas mortales en 2017, universo en el que los peatones ocupan el tercer lugar, con 553 decesos.

Encabezan el ranking en el país las personas fallecidas a bordo de vehículos involucrados en siniestro viales, con 2.037 muertos, y le siguen los motociclistas, con 1528 fallecidos, según estadísticas de 2017 del Observatorio Vial Nacional, que depende de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ▶

La Prensa, 03/02/19

El gobierno porteño realiza campañas de concientización

Extienden áreas de prioridad peatón

El gobierno de la ciudad de Buenos Aires realizó campañas de concientización en materia de seguridad vial, extendió las áreas de prioridad para peatones en el centro porteño y modificó cruces en esquinas agregando rejas, en el marco del Plan de Seguridad Vial 2016-2019.

“Nos proponemos trabajar sobre cuatro ejes fundamentales: infraestructura, control y legislación, educación vial y

compromiso ciudadano”, indicaron especialistas del ministerio de Transporte local, en un informe que enumera las iniciativas realizadas en el punto ‘Prioridad peatón’ de ese programa.

Además, bajo el lema #TodosSomosPeatones, el año pasado se realizaron acciones educativas en el marco del Día Mundial del Peatón, fijado el 17 de agosto, mes en el que “se llegó a más de 15 millones de personas

desde distintas plataformas de comunicación”.

A su vez, agentes de tránsito realizaron intervenciones en las avenidas Callao y Córdoba mostrando mensajes de convivencia en el tránsito, con invitaciones a conductores y peatones a participar, y se emitieron mensajes en la vía pública a través de pantallas del Metrobus y estaciones de subtes.

La ciudad de Buenos Aires tiene 15.200 semáforos peatonales y 5.800 con cuenta regresiva. A través de la iniciativa del ‘Centro Peatonal’, se extendió la prioridad peatón a las áreas más conectadas como el barrio porteño de Retiro, el área de Casco Histórico y Tribunales (centro porteño).

En tanto, el plan ‘Ochavas’ apuntó a reducir el radio de giro de automóviles para que disminuyan la velocidad en esquinas peligrosas. Con el proyecto ‘Cajones amarillos’, se utilizó pintura reflexiva para delimitar el área de detención del transporte público y ‘brindar herramientas al peatón, ciclista y conductor para la toma de decisiones en materia de seguridad vial’



Bajo el lema ‘Todos somos peatones’ se realizan campañas educativas. ▶

En enero, la muerte volvió a viajar por las rutas de Córdoba



Frente del Aeropuerto Córdoba, una camioneta chocó contra un guardarrail, la estructura atravesó la cabina y murió uno de los ocupantes. (Javier Cortéz/LaVoz)



CLAUDIO GLESER

Viernes 01 de febrero de 2019 - 00:30 | Actualizado: 01/02/2019 - 00:48

- Hubo 13 tragedias en vías rápidas de circulación en el interior.
- Las víctimas, por lo general, fueron hombres jóvenes.
- La primera parte de 2019 dejó 30 fallecidos.
- El peor momento sigue siendo los fines de semana.

Si bien las cifras no son tan alarmantes como en épocas anteriores, la situación no deja de inquietar y causar preocupación: enero terminó con una importante cantidad de dramas viales ocurridos en rutas del interior cordobés. El verano, pese a que la afluencia turística no termina de convencer a comerciantes en las Sierras, ya se cobró este año la vida de 13 personas como resultado de distintos choques y vuelcos entre rodados, principalmente autos, en diferentes vías de alta velocidad.

Asimismo, numerosas colisiones y vuelcos en rutas y autovías en distintos puntos de la geografía cordobesa terminaron con personas lesionadas y que, afortunadamente, vivieron para contarla.

En su mayoría, los fallecidos fueron adultos jóvenes, una constante que se viene reflejando en Córdoba en los últimos años.

Sobre las causas de estos dramas, las investigaciones apuntan en la mayoría de los casos a altas velocidades y/o conductas imprudentes en el manejo.

Estos datos se desprenden de un pormenorizado registro que La Voz realiza desde hace más de una década. De acuerdo con este listado, el primer mes de 2019 se cobró en total la vida de 30 personas, en su enorme mayoría hombres, en distintos siniestros viales.

De todas formas, las cifras son levemente inferiores respecto de idéntica época en años anteriores: durante enero de 2018, los muertos por choques en la provincia de Córdoba fueron 39, mientras que en igual período de 2017 y de 2016 habían sido 32.

El peor enero fue el de 2008, cuando se registró la espeluznante cantidad de 61 muertes por siniestros viales. Desde entonces, con leves fluctuaciones, la nómina de fallecidos durante el mes más caliente del año viene en un cierto descenso. La Caminera lo adjudica a los controles fijos en distintos puntos ruteros.

En el enero que concluyó, la mayor parte de los dramas viales fatales ocurrió en el interior, muy por encima de la Capital.

En la gran mayoría de los casos, las víctimas tenían entre 20 y 35 años.

Los fines de semana fueron un momento crítico en materia de graves siniestros. En efecto, en esos lapsos hubo 12 dramas fatales.

No debe sorprender en absoluto que en los meses del verano se registre un alto volumen de colisiones viales dramáticas en rutas y autovías del interior de la provincia si se tiene en cuenta el constante volumen de tráfico de toda clase de rodados.

Sin embargo, en enero, la afluencia turística no fue de las mejores a tenor de la crisis económica.

No obstante, el volumen de tránsito fue muy elevado y constante y eso termina incidiendo en la nefasta serie de dramas viales.

No menos importante es que, como viene sucediendo desde hace tiempo, en enero se registraron graves choques o vuelcos con la participación de camiones.

El mes pasado, de hecho, falleció el conductor de un camión que volcó en solitario en Freyre.

Las tragedias en vías rápidas de circulación estuvieron distribuidas en toda la geografía: hubo casos en las rutas 1, 3, 38, E-53, 11, 36, 9, 2 y 6, entre otras.

Vale añadir que, así como hubo numerosas tragedias en rutas, también se produjeron choques fatales en calles de pueblos.

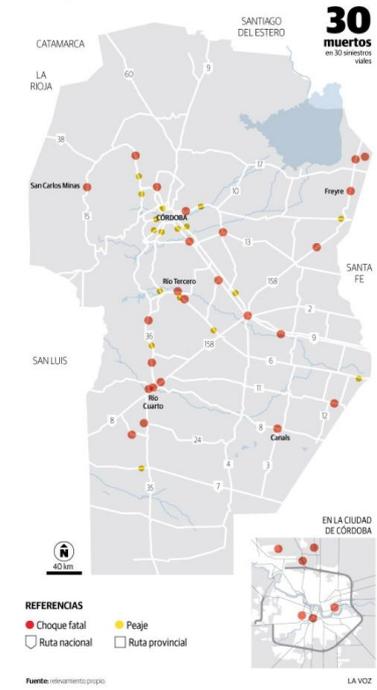
Motos, siempre motos. Por otro lado, el enero que pasó volvió a tener una alta cantidad de víctimas fatales en choques de motos en Córdoba. Asimismo, hubo tres peatones fallecidos.

Familia reclama por la muerte de un ciclista

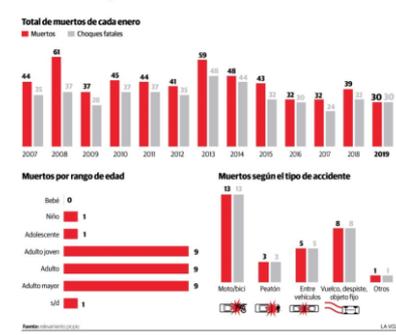
Afirman que un automovilista atropelló y escapó del lugar.

Una de las víctimas fatales del mes que pasó fue Fabián López, quien tenía 26 años y halló la muerte mientras iba en bicicleta por la variante Juárez Celman, a la salida de la ciudad de Córdoba. Las causas del drama vial están siendo investigadas. Su familia y sus amigos vienen reclamando que a Fabián lo chocó el conductor de un rodado que escapó del lugar sin prestar ayuda. Los familiares reclaman testigos y el avance de la investigación judicial.

Choques fatales enero 2019



Números trágicos



La Voz

Viernes 01 de febrero de 2019 - 00:31

EDITORIAL · ACCIDENTE

Responsabilidades compartidas

Según las investigaciones, es constatable que la mayoría de estos desastres obedece a los excesos de velocidad de algunos de los vehículos involucrados o a maniobras irresponsables de los conductores. [Velocidad e imprudencia se siguen cobrando vidas](#)



Por exceso de velocidad o imprudencias, se pierden familias enteras. (La Voz / Archivo)

Las campañas públicas y privadas para prevenir los [siniestros viales](#) en la [provincia de Córdoba](#) parecen no dar los resultados esperados.

Las estadísticas se incrementan casi a diario. Decenas de personas pierden la vida en rutas y en calles de zonas urbanas por choques o despistes debido al manejo muchas veces imprudente de automóviles o de bicicletas, por citar los rodados más involucrados en estas desgracias.

Aún sigue latente la conmoción por los episodios luctuosos que dejó 2018. El monitoreo vial que realiza La Voz registró en ese período 416 muertos en rutas y en calles de la provincia. Una dinámica que llama a la reflexión, aun cuando se registran avances respecto de años atrás, cuando las muertes eran más de 500 por año.

No fue menos dramático el mes que finaliza. Hasta el pasado miércoles, eran 30 las víctimas fatales, a lo que habrá que sumar la enorme cantidad de personas que quedan heridas al cabo de un accidente vial, muchas veces con fracturas u otras dolencias físicas irreversibles.

Según las investigaciones, es constatable que la mayoría de estos desastres obedece a los excesos de velocidad de algunos de los vehículos involucrados o a maniobras irresponsables de los conductores.

Es verdad también que durante la temporada estival se incrementa el flujo de tránsito (sobre todo en las rutas), lo cual llama a extremar las medidas de precaución. No hay premuras lógicas para justificar que los turistas lancen sus vehículos a rodar a velocidades temerarias, incluso con niños a bordo.

Ahora bien, no habrá un encuadre general de este flagelo si no se pone en discusión el estado deplorable que presentan muchas rutas.

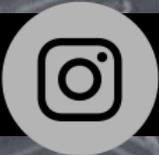
El pasado domingo publicamos un informe sobre el grado de abandono que muestra la ruta nacional 158, en particular en el tramo entre San Francisco y Las Varillas. La nota periodística da cuenta de que esa traza vial del departamento San Justo está casi intransitable. Y enumera pozos, grietas, hundimientos de la carpeta asfáltica y banquetas descalzadas y ganadas por los yuyos.

Es decir, una trampa para automóviles y camiones en una de las rutas más transitadas de la provincia de Córdoba. Desde Vialidad Nacional, prometen remediaciones y culpan a las lluvias por los atrasos en las obras. Pero es sabido que esa ruta nacional lleva años de continuos deterioros.

Más allá de la propensión de muchos automovilistas a desafiar los riesgos que culminan en tragedias, los caminos en mal estado son, también, una parte crucial del problema. Es decir, el Estado ausente y las conductas irreflexivas no contribuirán a bajar de modo sustentable la dolorosa tasa de siniestros viales.



3er INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



REDES SOCIALES



CECAITRA

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



Ernesto Arriaga

@ernestoarriaga

Seguir



 Tené en cuenta las velocidades máximas y mínimas.

 ¡Prestá atención! Consejo de [@cecaitra](#)



[#pequeñasAccionesGrandesCambios](#)

 CECAITRA



22:09 - 27 feb. 2019

3 Retweets 17 Me gusta



Alejandro Ramos

@AleRamosTN

Seguir



Interesante sondeo de [@cecaitra](#) sobre la relación entre vacaciones y el despreciable abandono de mascotas. Coincidís con las respuestas?



Abandono de mascotas: 8 de cada 10 personas cree que se acentúa en las v...

infobae.com

9:16 - 24 feb. 2019

1 Retweet 7 Me gusta



 **ControlDeTransito**
@jotaleonetti Seguir

El no querer llevar perros en el auto durante las vacaciones sería una de las causas de abandono de mascotas, según un sondeo de [@cecaitra](#) 📌



Abandono de mascotas: 8 de cada 10 personas cree que se acentúa en las v...
infobae.com

12:09 - 23 feb. 2019

 **ControlDeTransito** @jotaleonetti · 23 feb.
El no querer llevar perros en el auto durante las vacaciones sería una de las causas de abandono de mascotas, según un sondeo de [@cecaitra](#) 📌

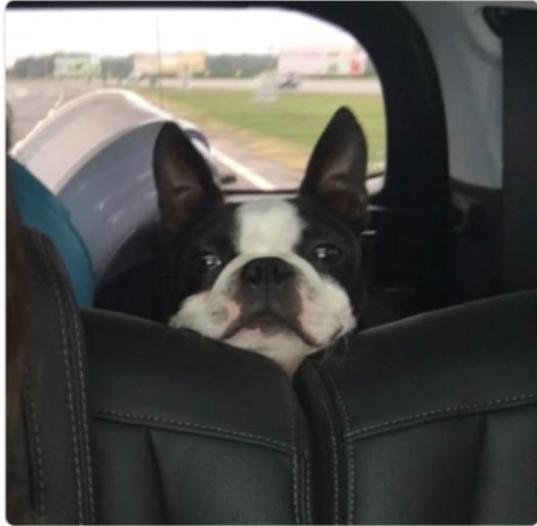


Abandono de mascotas: 8 de cada 10 personas cree que se acentúa...
infobae.com

6 4

 **Mariano Helou**
@ITAreloaded Seguir

En respuesta a [@jotaleonetti](#) [@cecaitra](#)
👎👎👎👎 #hdps Sirio se vino feliz con nosotros



12:19 - 23 feb. 2019



Alejandro Ramos

@AleRamosTN

Seguir

Viernes de verano = #tránsito en ruta... Por eso, las recomendaciones habituales... simples, pero efectivas. @cecaitra.



8:15 - 22 feb. 2019

1 Retweet 4 Me gusta



Alejandro Ramos @AleRamosTN · 15 feb.

Con un simple acto de cortesía, podés evitar heridas a otra persona o a vos mismo!!! Un ciclista sorprendido o tu brazo + puerta, machucados... @cecaitra.



3 14 30



Paola Rico

@PaolaRico_Pao

Seguir

En respuesta a @AleRamosTN @cecaitra

Dicen que la puerta del conductor debería abrirse con la mano derecha, lo que nos obligaría a girar y tener mejor ángulo de visión. Sería cuestión de ponerlo en práctica! En algunos países europeos ya se hace

9:17 - 15 feb. 2019

3 Me gusta





ControlDeTrnsito
@jotaleonetti

Seguir

Interesante nota de @paugalinsky sobre las #responsabilidades (y cómo se esquivan) en las #muertes con #Cuatris, que se repiten todos los veranos.

El dato: 8 de cada 10 no conocen la normativa. Falta #ConcienciaVial, según @cecaitra

La nota completa en ow.ly/wPPU30nDPdJ

TRAGEDIAS QUE SE REPITEN AÑO TRAS AÑO

Pocos controles e imprudencia, las razones por las que siguen las muertes en cuatriciclos

El miércoles falleció en Pinar una turista que iba en uno de esos vehículos. Los expertos analizan las causas.

así. Para más estas tareas de seguridad vial, como el grado de alcoholización permitida que varía según el lugar. Hay que analizar criterios para evitar condiciones tanto entre los encargados de controlar como entre los usuarios", explica a Clara Páez, Asesora, jefe de Seguridad Vial de la Federación Internacional del Automóvil (FITA) de Latinoamérica.



Choque. Un cuatriciclo, este verano en Pinar. La gente los sigue usando sin advertir los riesgos.

chenos necesarios", sostiene Pérez, que afirma que "hacemos más controles que este año". Por último, advierte que a pesar de ello es difícil llegar a vigilar algunas zonas. "Normalmente vamos a la zona a pedir de los municipios. Esta año, como Pinar como Villa Gemá solo vamos a pedir. Para el verano que viene queremos incorporar dispositivos tanto de identificación de usuarios", detalla. Sobre este asunto, advierte sostiene que "siempre está la idea de que brava a pasar a otro". "En un vehículo asociado a la diversión y al ocio y la gente se da cuenta del riesgo, por lo tanto que puede resultar", agrega.

3. En términos de pruebas, ¿cuáles se requieren? En una parte de la "idea", zonas de verificación que los usuarios elijan para poder en cuatriciclo o ITV, pertenencias a particulares. Los datos de esos usuarios aseguran que crean sus propios y los señalan pero que la gente no para la producción y está legal. Por su parte, las autoridades en todos los

veranos señala que la Policía no puede actuar en áreas perdidas. Además, pasa de todo y nadie lo ve. "El dueño del producto a ser civilmente responsable de los accidentes que se registran en el interior. Solo quedará cuando el lugar donde que agió las medidas de prevención no sean para que no ocurran", explica el abogado Eduardo Genove. Destaca la importancia de que los propietarios indiquen sus "barrios off-road". La Policía, dice Genove, "debería garantizar un control adecuado para evitar que los turistas ingresen a esas zonas, teniendo en cuenta los riesgos de tránsito que luego se generan en ciudad", agrega.

4. Prohibición no es una opción: la actividad mueve millones y es parte del atractivo del destino. Los ITV no se aplican. Conectar una cuenta entre 15 y 30 vehículos. Pinar, como Villa Gemá, dice de una agencia de venta y alquiler de ITV de Pinar dice que durante la temporada, circulan unos 35 mil vehículos

indocumentados por Pinar y Costa Esmeralda, completo que pertenece al Partido de la Costa. "El 80% de los turistas de entre 15 y 30 años vienen a zona en busca de un ATV", afirma. Los cuatriciclos son unos 15 mil por verano. "Casi todos son pequeños aunque existe la posibilidad de alquilarse a \$1.000 la hora. Una moto se consigue entre 5.000 y 10 mil dólares", agrega Rocco Lacoste. El resto de la ganancia para estos vehículos de entre 15 y 30 mil pesos al año. Si bien de cada 10 personas se conocen la regulación para usuarios. La falta de información es otra dificultad. Según una encuesta nacional realizada por el Observatorio Vial de Cealitra, que es la cámara que agrupa a las empresas productoras de softwares vial, el 30% de las personas no sabe si existe algún tipo de regulación sobre los cuatriciclos. Otro 40% asegura tener idea de que existe pero no conoce la normativa. Por último, apenas cinco de cada 10 dicen conocer al total del marco legal.

11:20 - 10 feb. 2019

6 Retweets 4 Me gusta



Ernesto Arriaga @ernestoarriaga · 12 feb.

¿Cómo ingresar a una rotonda? ¡Prestá atención al video de @cecalitra!

#pequeñasAccionesGrandesCambios

CECAITRA



Quien conduce dentro de una rotonda tiene la prioridad. Siempre esperá para poder ingresar.

0:23 26,6 mil reproducciones

7 59 75



Marie BC @m__arie · 13 feb.

A esa maqueta le estaría faltando una buena señalización (como la que debe haber en las rotondas reales) para ser doblemente efectiva. 😊

1 1



Jesica Suarez @Jesिकासuarez · 13 feb.

Yo te juro que para la ignorancia vial que circula x acá esto ya aporta ..

1 1



Marie BC @m__arie

Seguir

En respuesta a @Jesिकासuarez @ernestoarriaga @cecalitra

Siii! Me parece muy útil así! Y para acá también!

Creo que me salió medio chueco el tweet.. la idea no era criticar sino aportar que con señalización se mejoraría el mensaje. Que cedamos el paso porque interpretamos el cartel, por ejemplo, y no solo porque lo vimos en el video

9:55 - 13 feb. 2019

 **ControlDeTransito** @jotaleonetti Seguir

#SeguridadVial 🚗

Según una encuesta de @cecaitra, 8 de cada 10 conductores admitieron ser #banquineros! No, llegar tarde no es una "emergencia" que nos habilite a circular por #banquina. ¿Vos también te mandaste esta macana?

Argentinos en la banquina

Ocho de cada diez argentinos usan las banquinas, en mayor o menor medida, como una vía extra ante distintas congestiones de tránsito, según surge de una encuesta del Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial en nuestro país). El 78 por ciento de los consultados reconoció hacerlo con distintas intensidades, el 22 por ciento restante dijo no utilizarla nunca. Según los datos, los que utilizan la banquina como una vía extra se dividen entre los que dijeron no usarla casi nunca (un 26 por ciento), de vez en cuando (un 47 por ciento) y casi siempre (el 5 restante). Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial afirmó que

16:56 - 9 feb. 2019

10 Retweets 15 Me gusta

 **ControlDeTransito** @jotaleonetti · 9 feb. Seguir

#SeguridadVial 🚗

Según una encuesta de @cecaitra, 8 de cada 10 conductores admitieron ser #banquineros! No, llegar tarde no es una "emergencia" que nos habilite a circular por #banquina. ¿Vos también te mandaste esta macana?

Argentinos en la banquina

Ocho de cada diez argentinos usan las banquinas, en mayor o menor medida, como una vía extra ante distintas congestiones de tránsito, según surge de una encuesta del Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial en nuestro país). El 78 por ciento de los consultados reconoció hacerlo con distintas intensidades, el 22 por ciento restante dijo no utilizarla nunca. Según los datos, los que utilizan la banquina como una vía extra se dividen entre los que dijeron no usarla casi nunca (un 26 por ciento), de vez en cuando (un 47

CECAITRA

15 10 15

 **36 sem ! ETA -4 semanas** @flopita_c Seguir

En respuesta a @jotaleonetti @cecaitra

Seria el espacio por el que por ejemplo podria circular una ambulancia en caso de un siniestro, no?

17:00 - 9 feb. 2019



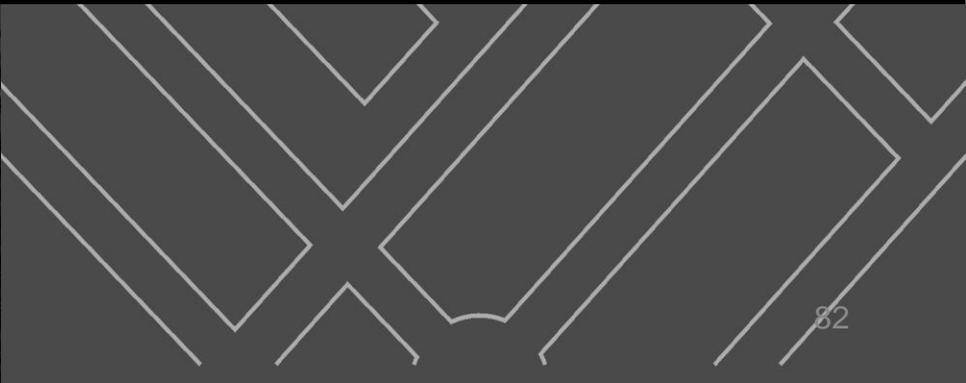
3er INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LEGISLACIÓN



CECAITRA

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



Durante el mes de febrero no hubo actividad legislativa en la Cámara de Senadores de la Nación, en la Legislatura de la CABA y en la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires . Sin embargo, desde el ámbito del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires se dispusieron cambios en las categorías de las licencias de conducir. La Dirección de Política y Seguridad Vial expidió en el mes de diciembre una resolución con diversos cambios en las categorías de las licencias de conducir, otorgadas en los 135 municipios de la Provincia de Buenos Aires. En la normativa se expresa:

“Visto el expediente N° EX-2018-30890944-GDEBA-DTAMGGP, por el cual tramitan modificaciones a las Clases de Licencia de Conducir en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires, la Ley Provincial N° 13.927 y sus modificatorias, el Decreto Reglamentario N° 532/09 y sus modificatorios y la Ley Nacional N° 24.449 y sus modificatorias, y

Considerando:

Que en virtud de la normativa citada en el Visto, en la provincia de Buenos Aires el otorgamiento de las Licencias de Conducir se encuentra delegada en los Municipios, previo informe de antecedentes emitido por la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, siendo su emisión centralizada en el Ministerio de Gobierno;

Que el artículo 12 del Anexo II, Título I del Decreto N° 532/09 y sus modificatorios, establece las Clases de Licencias de Conducir según el tipo de vehículo;

Que el artículo 12 del Anexo II, Título I del Decreto N° 532/09, faculta a la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial para establecer nuevas clases de licencias o modificar las existentes en el marco de las que determine la normativa nacional;

ÁMBITO NACIONAL

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

12/2/19 Apruébase la Licencia Nacional de Conducir en formato digital.
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/201485/20190212>

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

Durante el mes de febrero y con la Cámara de Diputados en receso, no hubo reuniones plenarias de la comisión. Se destaca la presentación del siguiente proyecto de ley de autoría del diputado Grana y otros:

DECLARASE LA EMERGENCIA PARA LOS USUARIOS VIALES EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL POR EL TÉRMINO DE UN AÑO
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=7781-D-2018>

Que la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, establece las clases de licencias para conducir automotores, contemplando que la edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencias;

Que el Decreto Nacional N° 32/18, modificatorio del Decreto N° 779/95 y el artículo 48bis de la Ley N° 13.927 y modificatorias, establecen nuevas definiciones en relación a los ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos;

Que en virtud de los avances tecnológicos y productivos existentes, se genera la necesidad de actualizar las clases y subclases de licencias para adaptarla a los nuevos modelos de vehículos que circulan por la vía pública y a las nuevas categorías de los mismos, establecidas por la normativa nacional en el ámbito de su competencia;

Que como consecuencia de la adaptación referida precedentemente, deben introducirse modificaciones en torno a las clases de Licencias de Conducir a ser otorgadas, a partir del 1° de enero de 2019; Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por la Ley N° 13.927 y modificatorias, el Decreto N° 532/09 y modificatorios y el decreto n° 169/18; el Director Provincial de Política y Seguridad Vial del Ministerio de Gobierno dispone aprobar” las nuevas clases de Licencias de Conducir en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires.

Así, la nueva clasificación de las licencias vigentes desde el 1° de enero es la siguiente:

Clase A 1: Ciclomotores y Motocicletas.

Clase A1.1.- Ciclomotores hasta CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (50CC) de cilindrada o CUATRO KILOWATTS (4KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica.

Clase A1.2.- Motocicletas hasta CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150CC) de cilindrada u ONCE KILOWATTS (11KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Incluye clase A 1.1.

Clase A1.3.- Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (150CC) y hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 CC) de cilindrada o de más de ONCE KILOWATTS (11KW) y hasta VEINTE KILOWATTS (20KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de dos (2) años en la clase A 1.2, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar un (1) año en motocicleta de cualquier cilindrada. Incluye clase A1.2.

Clase A1.4.- Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300CC) o de más de VEINTE KILOWATTS (20KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencias se debe acreditar una antigüedad previa de dos (2) años en la clase A 1.3, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar un (1) año en motocicletas de cualquier cilindrada. Incluye A 1.3.

Clase A 2: Triciclos y cuatriciclos sin cabina de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima

Clase A2.1.- Triciclos y Cuatriciclos sin cabina de hasta TRESCIENTOS CENTIMETROS CÚBICOS (300CC) o VEINTE KILOWATTS (20KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional.

Clase A2.2.- Triciclos y Cuatriciclos sin cabina de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300CC) o VEINTE KILOWATTS (20KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de dos (2) años en la clase A 2.1, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar un (1) año en triciclos o cuatriciclos de cualquier cilindrada, según el caso. Incluye clase A 2.1.

Clase A3.- Triciclos y Cuatriciclos cabinados de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua con volante direccional. Clase B1.- Automóviles, utilitarios, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 Kg) de peso total. Incluye.

A 3. Clase B2.- Automóviles, camionetas, vans de uso privado y casa rodantes, motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500KG) de peso con un acoplado de hasta SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 KG) o casa rodante no motorizada. Para la obtención de la misma se requerirá un (1) año de antigüedad en la clase B1. Incluye clase B1.

Clase C1.- Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500KG) de peso y hasta DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000KG) de peso. Incluye clase B1.

Clase C2.- Camiones sin acoplados, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000KG) de peso y hasta VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000KG). Incluye clase C1.

Clase C3. Camiones sin acoplados, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000KG) de peso. Incluye clase C2. Clase D1.- Automotores para servicios de transporte de pasajeros hasta ocho (8) plazas, excluido el conductor. Incluye B1.

Clase D2.- Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de ocho (8) plazas y hasta veinte (20) plazas, excluido el conductor.

Clase D3.- Automotores para servicios de transporte de pasajero de más de veinte (20) plazas, excluido el conductor. Incluye clase D2.

Clase D4.- Vehículos para servicios de urgencia, emergencia y similares. Esta subclase D4 deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase A, B, C, D o E, según corresponda.

Clase E1.- Vehículos automotores de clase C y/o D según el caso, con uno o más remolques y/o articulaciones. Incluye B2.

Clase E2.- Maquinaria especial no agrícola.

Clase F.- Vehículo automotor especialmente adaptado a la condición física de su titular. La licencia deberá consignar la descripción de la adaptación que corresponda. Deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase que corresponda al vehículo que conduzca.

Clase G1.- Tractores Agrícolas.

Clase G2.- Maquinaria Especial Agrícola.

Clase G3.- Tren Agrícola, deberá encontrarse acompañada de la subclase B1 o G1 según corresponda y se debe acreditar una antigüedad previa de un (1) año en la correspondiente subclase.



3er INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



CECAITRA

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