



4° 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	6
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	39
LEGISLACIÓN	94



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 marzo de 2019 se realizó una encuesta, respondida por hombres y mujeres en similar proporción, en base a tres ejes que inciden en la seguridad vial. Por un lado, se consultó sobre grados de conocimiento respecto del uso de la bocina; también, sobre nivel de acuerdo con la posibilidad de que existan controles automáticos y obligatorios de alcoholemia en los puestos de peaje y finalmente, sobre utilización y conocimiento de la normativa con relación al uso al conducir, de dispositivos o aplicaciones como GPS o Waze.

Uso de la bocina: utilización y normativa

Con relación al uso de la bocina durante la conducción vial, en primera instancia se presentó a los encuestados cuatro situaciones diferentes, respecto de las que se preguntó si se encuentra permitido el uso de la bocina. Ante las dos posibilidades en las que se encuentra permitido su uso, los mismos respondieron correctamente en una: ante una situación peligrosa o accidente, el 83% afirmó que se encuentra permitido, pero el 34% opinó que no ocurre lo mismo con relación a su uso en zonas rurales frente al 26% que sí (siendo que la ley habilita a su uso ante situación de peligro, o por estar en zona rural).

Presentada la opción del uso de bocina para anticipar a otro conductor una maniobra o para avisarle que el semáforo se encuentra habilitando el paso en luz verde, si bien mayoritariamente los encuestados responden que no (47% y 58% respectivamente), hay un 36% para la primera situación y un 30% para la segunda, de personas que responden que la bocina está permitida en ambas circunstancias, mostrando cualitativamente un muy alto desconocimiento de la norma, vinculado probablemente al uso de la bocina de forma habitual para las dos situaciones.

Discriminadas las respuestas según sean las personas conductores o no, los resultados se muestran similares a excepción de los dos casos incorrectos mencionados anteriormente, en los que hay mayor conocimiento del uso

de la bocina incorrecto por parte de los conductores, que de los no conductores. Sin embargo, si observamos el dato con referencia a aquellas personas que conocen a la perfección la normativa, y que por ende respondieron correctamente ante las cuatro situaciones planteadas, se observa que sólo el 9% de las personas encuestadas contestó correctamente las cuatro, mientras que en el 91% restante se agrupan los que los que respondieron de forma parcialmente correcta, en diferentes posibilidades. Si analizamos los porcentuales no por personas entrevistadas sino agrupando la totalidad de las respuestas correctas e incorrectas, resultan correctas el 54% de las respuestas obtenidas, agrupándose las restantes entre incorrectas y aquellos que no responden. Estos datos resultan contundentes con relación a la baja densidad de conocimiento que tienen los argentinos sobre el uso correcto o no de la bocina en el contexto vial.

Posibilidad de existencia de controles automáticos y obligatorios de alcoholemia en los puestos de peaje.

La segunda dimensión abordada es la hipotética existencia de controles de alcoholemia obligatorios en los puestos de peaje. El 75% de las personas encuestadas dijo estar muy de acuerdo con esa posibilidad y el 15% manifestó estar algo de acuerdo, por lo que se infiere que mayoritariamente dicen estar de acuerdo con la posible medida: 90% entre ambas opciones.

Uso de dispositivos de localización en automóviles

La tercera dimensión consultada se relaciona con el uso de dispositivos o aplicaciones de tipo GPS o Waze al conducir; el 7% de las personas dijo utilizarlos “siempre” y el 48% “a veces”, lo que muestra un resultado del 55% de encuestados que afirma utilizarlos. Preguntados exclusivamente conductores sobre nivel de conocimiento respecto de si está permitido o no su uso, el 40% cree que Sí, el 32% que NO y el 28% no sabe/no contesta, lo que muestra un alarmante nivel de desconocimiento sobre su uso en la conducción.



4º INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

MONITOR DE SEGURIDAD VIAL





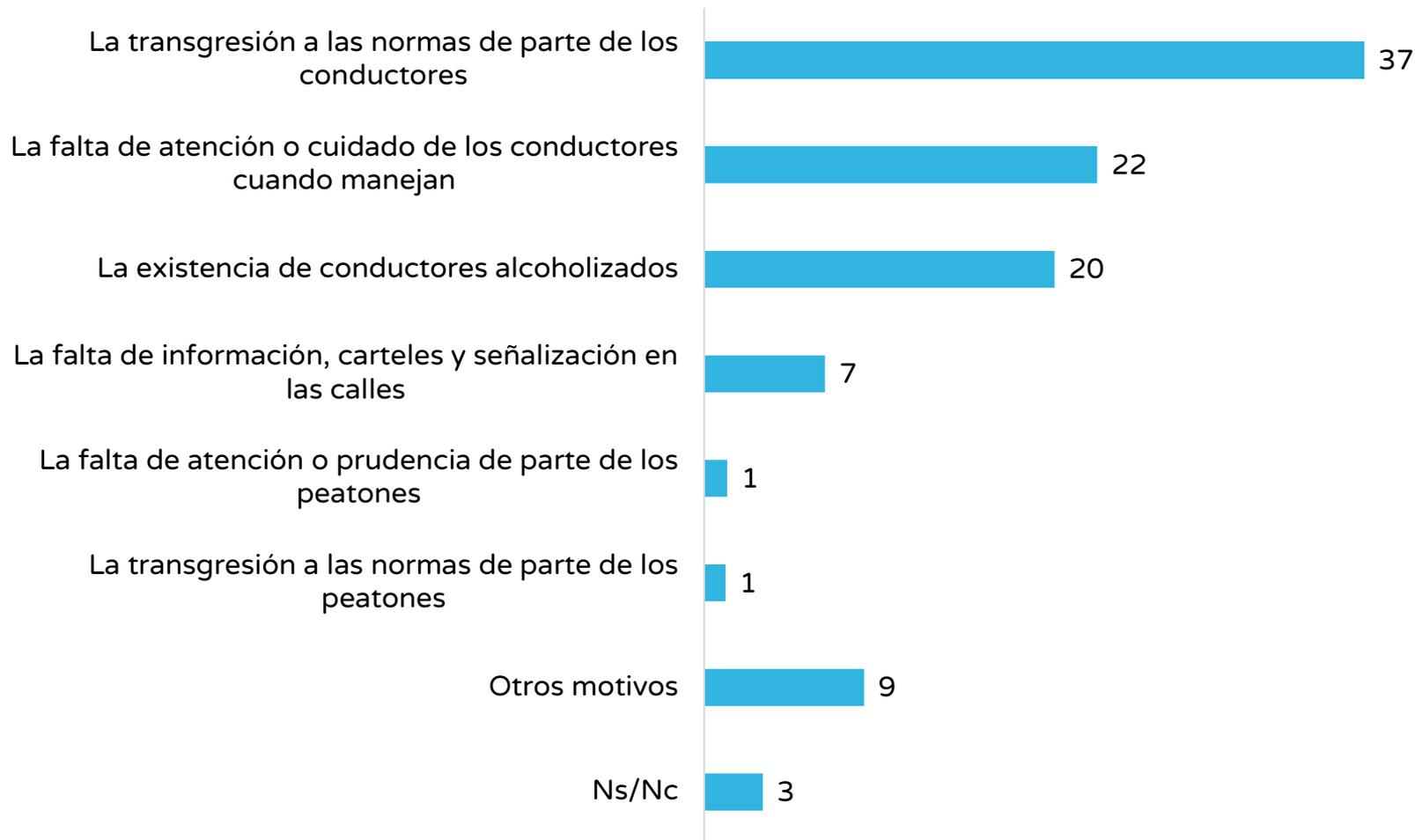
DATOS DE LA MUESTRA



CREENCIAS Y OPINIONES

Principal motivo de accidentes viales

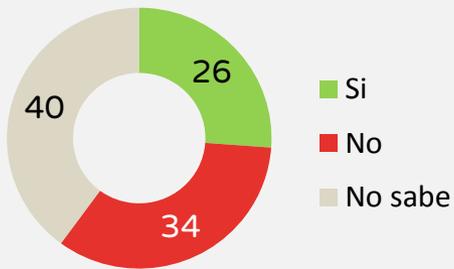
¿Y cuál cree que es el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país?



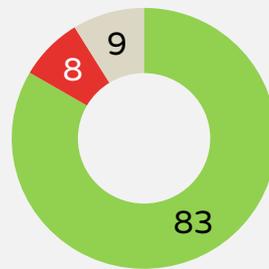
Uso de la bocina

En su opinión, ¿en cuál de las siguientes situaciones está permitido el uso de la bocina?

¿Cuando se circula por zonas rurales?

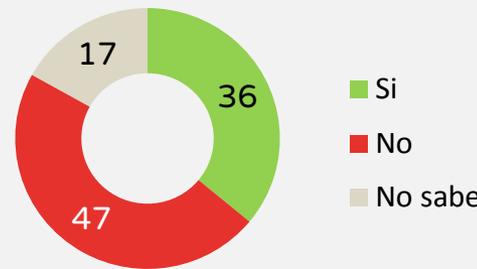


¿Para evitar una situación peligrosa o un accidente?

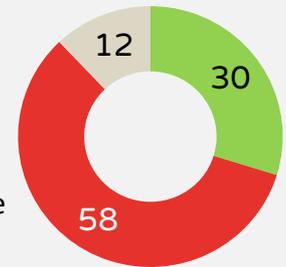


Si=respuesta correcta

¿Para avisar antes de hacer una maniobra?



¿Para avisar al conductor de adelante el cambio de semáforo?



No=respuesta correcta

Total entrevistados: conductores y no conductores



Ficha Técnica

- > Este informe surge de una encuesta realizada en Marzo 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 1652 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 +/- 2,31 % 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.

dicen



ANEXO ESTADÍSTICO

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	27	30	25
Algo de acuerdo	43	41	45
Algo en desacuerdo	20	21	18
Muy en desacuerdo	10	8	12

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	24	30	27	29
Algo de acuerdo	49	44	34	42
Algo en desacuerdo	17	18	27	19
Muy en desacuerdo	10	8	12	10

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	27	31	30	21
Algo de acuerdo	43	42	45	40
Algo en desacuerdo	20	21	18	21
Muy en desacuerdo	10	6	7	18

	Zona	
	CABA	GBA
Muy de acuerdo	29	27
Algo de acuerdo	38	45
Algo en desacuerdo	23	18
Muy en desacuerdo	10	10





4º INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ MARZO 2018



EN TRIBUNALES

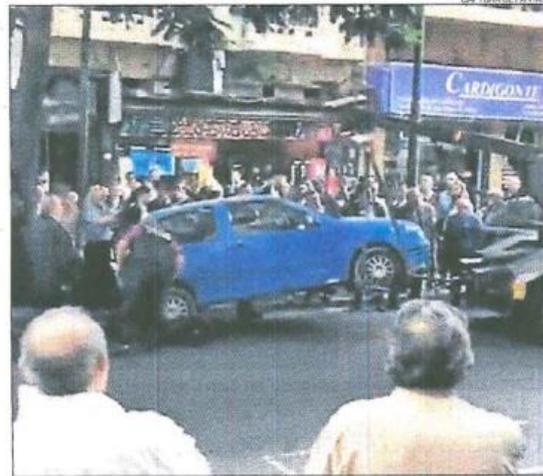
Se 'atrincheró' dentro de su auto para evitar que lo acarree la grúa

Perfil,
30/03/19

CLAUDIO CORSALINI
Como si se tratara de un capítulo de la película *Relatos salvajes*, ayer a la mañana un automovilista se atrincheró en su vehículo cuando una grúa del Gobierno de la Ciudad quiso acarrear el auto que se encontraba mal estacionado en la zona de Tribunales. Luego de una serie de discusiones, la grúa se retiró del lugar casi una hora después sin llevarse el auto, según informaron fuentes oficiales. De todas maneras, al conductor se le libró la correspondiente multa por mal estacionamiento.

El incidente ocurrió ayer a la mañana cerca de las 9, cuando una grúa de la empresa que tiene la concesión del acarreo y el estacionamiento medido de la Ciudad intentó llevarse un vehículo Seat Ibiza de color azul que estaba estacionado sobre la mano izquierda, en Lavalle al 1300. En ese momento, y ante la decisión de los agentes de tránsito y de la Policía de la Ciudad de llevarse el auto, que ya tenía sus dos ruedas delanteras enganchadas al camión, el propietario se atrincheró en el interior del auto para evitar que se lo llevaran y exigir, además, su liberación. Algo que finalmente sucedió una hora después. Al dueño del vehículo, de todas maneras, se le libró la multa por mal estacionamiento.

Subirse a los autos para



INFRACTOR. El conductor recibió la multa por estacionar mal.

evitar que sean acarreados por las grúas del gobierno porteño es un mecanismo que habitualmente utilizan los conductores ya que no se pueden acarrear con personas adentro.

La insólita escena fue seguida por un gran número de comerciantes de la zona, empleados judiciales y transeúntes que pasaban por el lugar. Además de repudiar el accionar de los funcionarios públicos, la gente aplaudía y arengaba al dueño mientras discutía con los uniformados.

El estacionamiento sobre la mano izquierda está prohibido en toda la Ciudad, salvo en las cuádras que están señalizadas con una E blanca

sobre fondo azul, explicaron desde la Secretaría de Tránsito porteña, tal como establece la ley de tránsito. Es una regla general de la Ciudad. Según dijeron desde el organismo, en esa zona no se puede estacionar, y además el área donde ocurrió la discusión es una de las zonas de acceso restringido entre las 11 y las 16.

Según trascendió, el conductor se presentó ante las autoridades tras el incidente, y se constató que tenía la cédula verde vencida y que el vehículo no estaba a su nombre, ya que solo contaba con un certificado 08 firmado y aún no había realizado la transferencia. ■

Diario Popular,
29/03/2019

▶ SE DESARROLLARÁ INICIALMENTE EN EL PASEO DEL BAJO ◀

Nuevo sistema de peajes sin barreras en la Ciudad

◉ El nuevo sistema de peajes sin barreras funcionará con lectores de patentes y telepases. Busca mejorar la seguridad vial y la fluidez del tránsito. La nueva tecnología se implementará por primera vez en el país.

El nuevo sistema de peajes sin barreras que funcionará con lectores de patentes y telepases, que busca mejorar la seguridad vial y la fluidez del tránsito, fue presentado ayer en el barrio porteño de Palermo por el jefe de Gabinete de la ciudad de Buenos Aires, Felipe Miguel.

La nueva tecnología que se implementará por primera vez en la Argentina, se desarrollará inicialmente en el Paseo del Bajo para luego extenderse a todas las autopistas porteñas.

“Que no haya barreras en los cruces implica un mejor servicio, menos accidentes y más tiempo para llegar rápido a casa y hacer cosas que tengamos ganas”, dijo Miguel en la Avenida Sarmiento 4271, donde ya funciona la nueva lectura de patentes en los accesos Salguero y Sarmiento de la Autopista Illia.

El sistema de peaje sin barrera se realizará a través de portales con lectura electrónica, por lo que los autos no deberán detenerse ya que se identificarán las patentes, se detectará el tipo de vehículo y se emitirá el cobro automático a través del Telepase o emitiendo una factura que llegará al domicilio del usuario.

Los funcionarios destacaron que la tarifa del tramo del Paseo del Bajo “será de 70 pesos”.

De la presentación participaron el ministro de Desarrollo Urbano y



FOTO GOBIERNO DE LA CIUDAD

◉ El cálculo tarifario será diferente dependiendo de la forma de pago: electrónico, TelePASE o a través de la web.

◉ Estudian la posibilidad de implementar el sistema en los próximos años en las avenidas Cantilo y Lugones.

Transporte de la Ciudad, Franco Moccia, y el secretario de Transporte, Juan José Mendez, junto a personal de AUSA.

Moccia señaló que el objetivo del cambio es que cada vez más gente se adhiera al telepeaje “porque tiene beneficios desde el punto de vista de la agilidad y de los costos”, aunque admitió que la mora en el pago “puede incrementar el valor de la tarifa hasta el triple”.

Migue, en tanto, aseguró que “están garantizados los puestos de

trabajo de quienes trabajan hoy en las cabinas” y que todo se realizará en un proceso a largo plazo.

El sistema de peajes sin barrera funcionará en mayo en el Paseo del Bajo, que tendrá portales a la altura de la avenida Independencia y en la unión con la autopista Illia.

Para los próximos 4 años se buscará llevar la tecnología a todas las autopistas porteñas: en 2020 se aplicará en la Illia; en 2021 en la Perito Moreno; en 2022 en la 25 de Mayo; y en 2023 en la autopista 9 de Julio Sur y Cámpora.

El Gobierno porteño estudia también la posibilidad de implementar el sistema en los próximos años en las avenidas Cantilo y Lugo-

nes, donde hoy no se abona peaje, aseguraron desde AUSA.

Miguel dijo que el nuevo sistema de peajes “es un golazo, porque todo el tiempo que perdemos frenando en las barreras lo vamos a ganar para llegar más rápido a donde tengamos que ir, para poder estar más tiempo con nuestros amigos, familia y hacer las cosas que tengamos ganas”.

“Nuestro sueño es una ciudad sin barreras y lo estamos haciendo a través de los pasos bajo nivel. Estamos llegando a bajar 50 barreras a través de los tres viaductos: del Mitré, del San Martín y del Belgrano Sur”, remarcó.

“Esto va a tener un impacto



Advierten que se podrían perder 600 puestos de trabajo

◉ Desde el Sindicato Único de Trabajadores de los Peajes y Afines cuestionaron la implementación de “Autopista sin barreras”, al considerar que puede atentar contra unas 600 fuentes de trabajo en el sector. “El acuerdo -a la medida de los intereses empresariales- deja más dudas que certezas sobre el futuro de los casi 600 trabajadores que hoy se desempeñan en las cabinas de cobro”, sentenció en un comunicado el gremio que conduce el secretario general Sergio Sánchez. Y detalló: “No nos oponemos a la implementación de tecnología, pero la tan mentada reconversión laboral debe implicar calidad de trabajo a través de la capacitación y no pérdida de puestos laborales”. En ese sentido, el sindicato puso en duda que ese sea el camino de este flamante programa. “Para el Gobierno de la Ciudad, del mismo color político que el gobierno nacional, los laborante somos un ‘gasto’ que hay que evitar. Este proyecto va directa e inexorablemente en esa línea, aunque pretendan disfrazarlo como beneficioso para sus trabajadores”, insistió el gremio en la misiva.

muy importante para todos los vecinos de Buenos Aires y para todos aquellos que nos visitan todos los días”, concluyó.

En tanto, la directora Operativa de AUSA, Camila Suárez, explicó que “este beneficio que van a tener los miles de usuarios que transiten a diario por nuestras autopistas también va a ser un beneficio para nuestros trabajadores”.

Y agregó: “Específicamente los 583 trabajadores abocados al cobro de peajes, como son señaleros, personal de recuento, cajeros, que hoy ya se están capacitando para desempeñar nuevas tareas en la empresa y que además van a cambiar sus condiciones laborales”.

Ambito Financiero,
28/03/2019

Por ser “trampas de velocidad”, retiran dos fotomultas

► La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ordenó dar de baja dos equipos de fotomultas, colocados por el municipio de Mocoetá, Corrientes, en la ruta nacional 14, por considerarlos “trampas de velocidad” que, además, generan riesgo para el tránsito.

Según la disposición 105/201 publicada en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en 2016 la ANSV autorizó a ese municipio a utilizar esos equipos, ubicados en los kilómetros 343 al 346 de esa ruta, en ambos sentidos. El organismo explicó que, realizados los controles, “se desprende que, tanto la cartelería que indica las velocidades permitidas y la presencia de un puesto de control de velocidad, como el encañado de seguridad no se adapta a lo establecido” en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Con respecto a la cartelería, en los considerandos indicó

que “fue hallada a escasos metros del cinemómetro controlador de velocidad, lo que implica la creación de una ‘trampa de velocidad’, que se activa cuando un conductor, advirtiendo que la distancia entre el cartel que indica la velocidad máxima permitida y/o la presencia de un cinemómetro controlador de velocidad y éste último, procede a frenar bruscamente, generando un riesgo cierto de colisión”.

La ANSV recalcó que las autoridades de Mocoetá fueron avisadas de las irregularidades detectadas, que fueron constatas por agentes del organismo, pero el problema no fue solucionado. Y, resaltó que hubo “incumplimiento sistemático de la normativa que regula el uso de los cinemómetros controladores de velocidad de instalación móvil”, por lo que ordenó la baja de ambos equipos.

Clarín,
28/03/2019

ESTADÍSTICA

Cada vez son más los mayores de 60 años que renuevan su licencia

En 2018 el aumento fue del 2,59%, y hay signos que muestran que esta tendencia irá en aumento.

Autos cada vez más seguros y confortables, una expectativa de vida que crece y la necesidad de moverse de un lado a otro son el combo para que cada vez más argentinos mayores de 60 años renueven su registro de conducir.

Según los datos oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en 2018 se emitieron unas 19.343.820 licencias de conducir en todo el país, de las cuales 692.760 se entregaron a adultos mayores. De acuerdo a estas cifras oficiales, el 3,58% de personas que manejan en

todo el país tienen más de 60 años.

Esta cifra representa un aumento del 2,59% respecto de 2017, cuando se emitieron 675.270 licencias.

Si bien la expectativa de vida va en aumento, estudios científicos demuestran que, a medida que pasa el tiempo, los reflejos y la capacidad de reacción se vuelven más lentos. Sin embargo, esto no le impide a la persona poder conducir un vehículo de manera adecuada.

Un informe de la organización Luchemos por la vida determinó que el grupo etario de adultos mayores no suele ser el responsable de accidentes viales y una de las causas es que ellos conocen a la perfección las reglas, cuentan con experiencia de manejo y son conscientes de los cuidados que hay que tener al conducir.

Más allá de eso, hay capacidades físicas que se van modificando con el



Chequeos. La ley estipula que a partir de los 65 años se reduce la vigencia de la Licencia Nacional de Conducir. La autoridad expedidora determinará, según los casos, los períodos de vigencia de las mismas.



paso del tiempo. Por eso es fundamental realizar chequeos generales.

También es importante saber que existen medicamentos que, como efecto secundario, pueden reducir habilidades de reacción y atención, por eso siempre hay que consultar con el médico de cabecera, sobre todo, si se va a salir a la ruta.

Por estos motivos, renovar el permiso de conducir suele ser un poco más complejo para los adultos mayores de 65 años ya que, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Tránsito 24.449, la vigencia de la licencia de conducir será menor a cinco años, siendo la autoridad expedidora la que determinará, según los casos, los períodos de vigencia de las mismas. ■

AVANZA PROYECTO

Buscan regular el uso de cuatriciclos

BAE
27/03/2019

La comisión de Seguridad de la Cámara de Diputados, que preside Guillermo Montenegro (PRO), avanzó en la firma de un dictamen de consenso para regularizar el uso de cuatriciclos y triciclos motorizados, que establece medidas de seguridad y requisitos que estos vehículos deberán cumplir para su circulación.

El texto, que debe pasar aún por la comisión de Transporte de la cámara baja, introduce modificaciones a la Ley de Tránsito con el fin de contemplar a estos vehículos, hasta ahora no regulados.

De acuerdo al proyecto que pasó a la firma en la comisión de Seguridad Interior, para manejar cuatriciclos se deberá contar con licencia de conducir "clase A". También, y al igual que las motos, para poder circular en este tipo de vehículos sus ocupantes estarán obligados a llevar puestos cascos y estará prohibido conducirlos con "una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre".

La velocidad máxima permitida para este tipo de vehículos "será siempre de 50 km/h" y resultará obligatorio el seguro.



Para poder escapar a los embotellamientos de tránsito, muchos se pasan del auto o el colectivo a la moto; Nicolás Gobbi (derecha) es uno de ellos



FOTOS DEL SÁNCHEZ Y V. GESUALDI/APF

Viajar en dos ruedas. Cada vez más gente elige moverse por la ciudad en moto

Afirman que les permite ahorrar tiempo y gastos; en 20 años se duplicó la venta de unidades; hay servicios orientados a este público y hasta un edificio especialmente diseñado

María Ayzaguer
LA NACION

Nicolás Gobbi tiene 42 años, una Kawasaki del 78y un trabajo que lo hace moverse todo el tiempo entre gimnasios de la Capital y la zona norte. "La moto es otra cosa, te permite ahorrar mucho tiempo y evitar quedar trabado en el tránsito. También es económica, gasto dos litros de nafta cada dos semanas y si siquiera pago patente", explica. Desde que se la compró hace unos años, el auto familiar quedó relegado para llevar a los chicos al colegio o hacer compras.

Cómo él, cada vez más gente se veuela a un vehículo que, cruza entre medio de transporte, hobby y grupo de pertenencia, no para de crecer pese a la crisis. Si bien la venta de motos cayó un 16% desde 2017, en 2018 se patentaron casi 600.000 unidades. "Si comparás con el 98, que se vendían 300.000, estamos hablando de que se duplicó la venta de motos en veinte años", indica

Lino Stefanuto, presidente de la Cámara de Fabricantes de Motovehículos. La exposición internacional que la cámara realizó por primera vez en la Rural en octubre pasado superó todas las expectativas: se vendieron los 9000 m2 de stands. En la ciudad de Buenos Aires se estima que se realizan alrededor de 335.000 viajes en moto por día. Según detalla Stefanuto, "en Buenos Aires o Córdoba, los que están en auto se pasan a la moto porque quieren tener una mejor previsión del tiempo. Y de costos: los gastos mensuales de la moto muchas veces no llegan a lo que sale un tanque de un auto". También hay quienes se pasan del transporte público a las dos ruedas.

Martín Bellocq es uno de ellos. Hace un año se compró una Honda XR 150 y no la cambia por nada. "Mi estilo de vida actual sería imposible sin una moto, es clave para moverse por la ciudad. A las 7,15 voy al gimnasio y a las 9,30 voy estoy trabajando. Si lo tuviera que hacer

moviéndome entre Retiro y Palermo en colectivo sería imposible", releta. En su grupo de más de veinte amigos, ocho ya tienen moto. Hasta se armaron un grupo de WhatsApp para hacer salidas.

"Es una tendencia global, la moto simplifica la circulación cotidiana y se impone en un contexto de exceso de tránsito y múltiples obstáculos que paralizan la ciudad", explica Mariela Mociulsky, directora de la consultora Trendcity, que realizó un estudio cualitativo para conocer el perfil de los amantes de las motos.

Según el informe, ellos aprecian los beneficios funcionales, como fluidez, rapidez, accesibilidad y fácil estacionamiento, pero son los emocionales - como la adrenalina, la fraternidad y la alta sensorialidad - los que sintetizan lo que significa andar en moto.

En Villa Crespo, un grupo de entusiastas de las motos se junta el tercer jueves de cada mes a hacer un recorrido nocturno de casi una

hora. Las *night rides* empezaron hace un año y no paran de crecer. "En la primera edición éramos 30, en la segunda 60, y el mes pasado fuimos 200", cuenta Marcelo Obarrio, el dueño del taller STG Tracker que organiza las salidas.

"La idea es andar en moto un rato entre amigos, dar vueltas por la Capital y lograr que la gente se mueva por avenidas por las que tal vez no está acostumbrada a andar", aclara Obarrio. El recorrido siempre varía y suele terminar en un bar. A las *night rides* se acerca gente desde Pilar hasta La Plata.

El taller se dedica a la modificación de motos del estilo café racer (también conocida como customización), así como a la venta de accesorios e indumentaria relacionada. Y es que el universo de los motociclistas tiene un código estético muy propio. En las rondas de los jueves sobran barbas, camperas de cuero y cascos más cancheros que seguros. Parte de este universo queda representado en su mejor expresión du-

rante las Distinguished Gentlemen Rides, una iniciativa internacional en la que hombres y mujeres se visten con sus ropas más elegantes y ruedan por la ciudad por una causa benéfica. La última edición realizada en Buenos Aires en septiembre convocó a 2000 personas con trajes, moños, boinas y mucho estilo.

Para Mociulsky, la idea de unión y pertenencia a algo en común es una parte importante del estilo de vida motoquero: "Andar en moto genera mucho vínculo e intercambio, ya sea en forma de foros o grupos de afinidad, de intercambio de experiencias y saberes u otras múltiples actividades que se hacen en conjunto. Entre ellas se destacan los viajes, la experiencia que más actualiza todo el imaginario motoquero porque pone en juego todos los valores de fondo: de la búsqueda de la aventura a la camaradería, los códigos comunes propios de un grupo, la idea de alcanzar un objetivo común, entre otros", enumera.

Público frondoso
La creciente comunidad motociclista es un frondoso público para los más variados emprendimientos. En Tigre se está construyendo el primer departamento diseñado exclusivamente para ellos. Camino Building tendrá ascensores más grandes que los convencionales, pasillos anchos para poder maniobrar y un carro para poder deslizar el vehículo hacia el interior. La premisa que se lee en la página web: "Lo que siempre soñaste, tu moto en el living". Los amenities incluyen sector de lavado con elevador, hidrolavadora y banco de trabajo. Y hacen foco en la sociabilidad: también suman parrilla, flipper, metegol y mesa de póquer.

En Palermo, hace diez meses abrió un taller de motos peculiar. Garage Motor Club se alquila por hora para quien quiera ir a arreglar su moto. "Aprovechando el boom y que el agente se engancha cada vez más, armé un puesto de trabajo con todas las herramientas disponibles y mi asesoramiento. ¡Juntos vamos metiendo mano, arreglando, poniendo accesorios", cuenta Fernando Troiani, que dejó un cargo de gerente en una marca de calzado para dedicarse a su pasión de siempre, "los fierros". La ubicación del lugar es estratégica: ubicado en Arioaz y Honduras, está rodeado de edificios en los que cada vez hay más gente con motos, en muchos casos, primerizos. Y funciona en una zona en la que cada vez hay más departamentos y menos casas con garajes.

Troiani afirma que los que manejan autos no están obligados a tener conocimientos de ningún tipo, pero en el ámbito de las motos son muy importantes la seguridad y los controles periódicos. Aparte del alquiler del espacio, en el local se dan cursos orientados a la hora de usuarios nuevos, "para que tengan más cercanía con su moto y la conozcan más". En diez meses ya pasaron más de 120 alumnos. El 40% mujeres.

Con respecto a la seguridad, los motociclistas son los actores más vulnerables del tránsito. En 2017 fueron el 40% de las víctimas mortales en siniestros viales. Para contrarrestar este panorama, el gobierno de la ciudad reforzó los controles dirigidos hacia ellos durante el primer bimestre de este año se multaron diez veces más motociclistas que el año anterior. Sus dos infracciones más comunes: circular sin casco y pasar semáforos en rojo. ●

La Nación
26/03/2019

CIUDADANOS · POLICÍA CAMINERA

Los rentables controles sobre los conductores

La Policía Caminera y la Justicia de Faltas son de las pocas que le ganaron a la inflación el año pasado.



Controles. Los radares de la Municipalidad de Córdoba. (La Voz / Archivo)



ARY GARBOVETZKY
Domingo 24 de marzo de 2019 - 00:01 | Actualizado: 24/03/2019 - 01:58

Un grupo de WhatsApp advierte dónde están ubicados los controles con cinemómetros en la ciudad de Córdoba que miden los excesos de velocidad en avenidas, donde la máxima es de 60 kilómetros por hora.

Si bien la Municipalidad de Córdoba decidió no hacer multas aún, ya es un éxito de los controles que se viralicen las advertencias para no caer en los registros de los radares y recibir las admoniciones del Tribunal municipal de Faltas.

Según el municipio, cada vez se detectan menos infractores y quienes sobrepasan la máxima no lo hacen por tanto. Antes, comentan, iban a 100; hoy se detectan infractores a 80 kilómetros por hora. Esto llevó a que se posterguen las sanciones que pegan en el bolsillo. Postergación que podría pasar para después de las elecciones del 12 de mayo, para no malquistar a más electores, sugieren desde el entorno del intendente de Córdoba.

Lo de los grupos de WhatsApp no es una novedad: hay varios muy parecidos al que hoy se ocupa de los cinemómetros municipales, que advierten, desde hace tiempo, dónde están los radares de la Policía Caminera e incluso dónde están haciendo exámenes de alcoholemia.

La Voz

En las próximas semanas, la Municipalidad de Córdoba buscará avanzar sobre otro problema de inconducta en el manejo: el conducir hablando por teléfono o, mucho peor, chateando por WhatsApp, una práctica que se extendió y que entraña un enorme peligro, a la vez que revela una habilidad extraordinaria de quienes lo pueden hacer sin estrellarse en el acto.

Un estudio del año pasado de la Defensoría del Pueblo reveló que casi el 50 por ciento admite haberse distraído con el celular al volante.

Conducir y a la vez usar el teléfono es una de las faltas más frecuentes, pero no es la más sencilla de detectar. Es por esto que en los *rankings* de multas más frecuentes se ubica detrás del mal estacionamiento (muy fácil de controlar y, desde que está Movypark, con un fuerte interesado en hacer respetar las indicaciones) y de cruzar el semáforo en rojo.

¿Cómo se hará para mejorar los controles del uso del celular? La Municipalidad estudia utilizar las nuevas cámaras que monitorearán el tránsito para detectar a los conductores en falta, siempre con un inspector al lado del monitor. Pero eso no será en forma inmediata: lo primero será sacar más gente con talonarios a la calle.

Las multas aumentaron en un año más de un 66 por ciento, atadas como están al valor del litro de nafta súper.

Tanto la Policía Caminera como la Justicia Administrativa de Faltas de la Municipalidad de Córdoba fueron de las pocas reparticiones estatales que en 2018 le ganaron a la inflación, gracias a la actualización automática que tiene cada renglón en los codificadores de faltas, en función de uno de los productos que más se valorizó en un año.

En voz baja, tanto desde la Municipalidad de Córdoba como desde la Provincia aceptan que no piensan corregir el desfase que encareció las multas en relación con el valor general de la inflación.

Billetera mata galán: resistirán las críticas de las motivaciones recaudatorias de los controles y mantendrán este año el patrón nafta para convertir las unidades de multa en dinero.

23/03/19

Dirección de Seguridad Vial adquirió 40 nuevas cámaras para puestos camineros

La Policía provincial realizó la entrega de 40 cámaras de alta definición a la Dirección de Seguridad Vial, las cuales estarán destinadas a los diferentes puestos camineros ubicados en Capital y el interior provincial. Según indicaron, este nuevo equipamiento servirá también para registrar las patentes de los vehículos que ingrese y egresen de La Rioja.



Ayer por la mañana, en el predio de la Dirección de Control de Tránsito y Seguridad Vial, se realizó la entrega simbólica de 40 nuevas cámaras de seguridad de alta calidad, que serán instaladas en diferentes puestos camineros en todo el territorio provincial.

El acto estuvo encabezado por el jefe y subjefe de la fuerza, Marcelino Elizondo y Macerlo Gallo, respectivamente, como así también las autoridades de la dirección, Hugo Madrid y Ramón Rivero.

En la oportunidad, Elizondo dijo que “esta es una gestión que ha sido iniciada y prácticamente realizada en su conjunto por el director y el subdirector de la Dirección”, al tiempo que explicó que de las 40 cámaras “se dividirán en dos funciones, unas para la filmación de ingreso y egreso de todo tipo de vehículos que circulen por los accesos principales de nuestra capital y el interior, mientras que otras serán para el registro de patentes”.

Por su parte, Madrid expresó que “gracias al trabajo conjunto y la predisposición de la Jefatura de la Policía, pudimos concretar esta compra que se suman a las 16 cámaras que ya tenemos instaladas desde el año pasado”.

Indicó que las cámaras “son de lo mejor que hay en el mercado” y van a ser distribuidas “en lugares como el puesto que tenemos en el límite con San Juan, que se llama Santa Clara (extremo sur de la provincia), también en el ingreso a Alpasinche (departamento San Blas de los Sauces); el puesto N° 1 que está entrando a Chilecito; otras varias las vamos a poner en el puesto que tenemos en las salinas sobre la Ruta N° 38 (límite con Córdoba); además vamos a poner cámaras en los predios de Chilecito y Aimogasta de esta Dirección de Control de Tránsito y Seguridad Vial”.

En cuanto al equipo para registrar patentes, dijo que tiene tecnología inalámbrica, por lo que “no necesitan un equipo extra”. “Por ahora vamos a instalarlas de prueba en el puesto caminero norte (de la capital riojana) ubicado sobre Ruta Nacional N° 38. Estas tienen memoria interna y puede almacenar imágenes”, espetó.

ESPACIO NO EDITORIAL

Carriles exclusivos para motos: qué opinan los bonaerenses acerca de esta posibilidad

Según un relevamiento realizado por CECAITRA - Cámara de Empresas de Software Vial - a hombres y mujeres de AMBA y Mar del Plata, el 82% de los encuestados cree que una vía propia para los motociclistas ayudaría a reducir la siniestralidad

 Las motos son actores principales en autovías, rutas y autopistas

Las motos son actores principales en autovías, rutas y autopistas

Las motos son actores principales en autovías, rutas y autopistas. Al alcanzar velocidad rápidamente no son pocas las veces que surgen de golpe, como salidas de la nada, sin que el conductor de automóvil pueda divisarlas a tiempo. Al ocupar poco espacio, las motocicletas pueden filtrarse entre los demás vehículos, lo que ocasiona tensión y malestar entre los automovilistas.

A su vez, esta práctica pone en riesgo la vida de los propios motociclistas, que son las primeras víctimas fatales al estar expuestos con sus propios cuerpos. Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, **4 de cada 10 fallecidos en siniestros viales circulaban en moto**.

 La posibilidad de establecer carriles exclusivos para motos y motocicletas podría una solución para ordenar el tránsito y bajar la siniestralidad en las calles

La posibilidad de establecer carriles exclusivos para motos y motocicletas podría una solución para ordenar el tránsito y bajar la siniestralidad en las calles

La posibilidad de establecer carriles exclusivos para motos y motocicletas podría una solución para ordenar el tránsito y bajar la siniestralidad en las calles. Eso quiso saber el Observatorio Vial de CECAITRA -cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en nuestro país-, en una [encuesta publicada](#) en el mes de marzo, se formularon 40 preguntas a hombres y mujeres, en similar proporción -53% y 47% respectivamente-, de entre 16 y más de 64 años pertenecientes a la región de AMBA y la ciudad de Mar del Plata en la provincia de Buenos Aires. Los resultados fueron por demás interesantes.

La consulta trató sobre si la inclusión de una vía extra para motociclistas, como sucede en otros países del mundo, sería una opción para reducir la siniestralidad. El 82% de los encuestados se mostró a favor de esta medida. El 56% muy de acuerdo y algo de acuerdo un 26%. Es decir, sólo el 18% se mostró contrario a esta posible implementación. Sólo el 3% restante dijo no saber o eligió no contestar.

 El 82% de los encuestados cree que una vía propia para los motociclistas ayudaría a reducir la siniestralidad

El 82% de los encuestados cree que una vía propia para los motociclistas ayudaría a reducir la siniestralidad

Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA, expresó: "Los argentinos somos desordenados y ansiosos y esas prácticas imprudentes conllevan a cometer infracciones que terminan lamentablemente contándose en vidas humanas".

A su vez, la cámara a través de su observatorio quiso saber si la ciudadanía imagina que mediante estos carriles se disminuirían los accidentes en Argentina. Un 67% opinó que sí, que los carriles exclusivos desalentarían la siniestralidad vial en las autopistas y rutas. Por su parte, un 25% dijo que una vía obligatoria para motos no ayudaría a evitar accidentes. Solamente el 8% restante eligió no opinar.

 El 67% de los encuestados cree que los carriles exclusivos desalentarían la siniestralidad vial en las autopistas y rutas

El 67% de los encuestados cree que los carriles exclusivos desalentarían la siniestralidad vial en las autopistas y rutas

Además, según la Organización Mundial de la Salud -OMS- los motociclistas tienen una probabilidad 26 veces mayor que los automovilistas, de fallecer en un accidente.

"Las motocicletas zigzagueando en las autopistas son una constante y no pocas veces el apuro y la facilidad para escabullirse lleva a los motociclistas a poner en riesgo su propia vida o a predisponer mal al resto de los conductores. En ese sentido observamos que, en consonancia con lo que opinó 8 de cada 10 argentinos, un carril exclusivo para vehículos de dos ruedas ayudaría a reducir la siniestralidad y de paso a ordenar el ya de por sí caótico tránsito en nuestras ciudades", explicó Jaime.

LA CIUDAD

Comenzaron los controles de velocidad con radares en Circunvalación

Se realizaron con tres puestos móviles que fueron rotando. Por los piquetes, hubo poco movimiento en la avenida. Las multas van de 12 mil a 40 mil pesos.



Por Anibal Fucaraccio
 @fucaraccio@lacapital.com.ar



Al lado del camino. Ayer iniciaron los controles con tres utilitarios que variaron sus posiciones. Sebastián Suárez Meccia

Jueves 21 de Marzo de 2019

La jornada con gran cantidad de piquetes, cortes de tránsito y expresiones de reclamos influyó en el movimiento que tuvo ayer la avenida de Circunvalación. El primer día de la implementación de radares para controlar excesos de velocidad quedó bajo los efectos de estas medidas de protesta que se repitieron a lo largo de esta vital arteria rosarina. Ese débil flujo de vehículos también derivó en un escenario poco habitual, y según las autoridades de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, "todavía no sirve para ser tenido en cuenta como parámetro de referencia".

Así lo describió el director de Formación y Divulgación de la APSV, Sebastián Kelman. "La verdad es que hubo poco movimiento en la Circunvalación, por la cantidad de piquetes. No fue un día convencional. Para nada. Hubo poco tráfico durante todo el día, por lo que las infracciones captadas no son las que podrían producirse en una jornada habitual", explicó.

LA CAPITAL

En ese marco, también resaltó que las multas "van de 12 mil a 40 mil pesos".

La puesta en marcha de los radares comenzó ayer con la implementación de tres puestos móviles. La APSV utilizó tres vehículos utilitarios de la agencia, desde donde se filmaron las infracciones. En cada unidad había un encargado de "gatillar" el dispositivo que mide la velocidad en tiempo real, siempre acompañado por un agente policial.

Los radares que se están utilizando fueron homologados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (Inti), y ya están en condiciones de ser usados para este tipo de medición.

De acuerdo a la modalidad que dispusieron los responsables de estos dispositivos de control, cada puesto móvil se instala de 4 a 6 horas, y luego se traslada hacia otra ubicación para poder cubrir toda la extensión de la avenida Circunvalación, estimada en 30 kilómetros, aproximadamente.

Las variantes que utilizan los vehículos de la APSV se encuentran inscriptas dentro de un recorrido de 8 puntos seguros que están determinados para poder instalarse sin que corra riesgos el agente supervisor, y tampoco genere inconvenientes en el tránsito de esta agitada avenida. Serán esas las posiciones que se seguirán utilizando.

Esta postura de ir variando los sitios de filmación dejó en posición adelantada a muchos rosarinos que en la mañana de ayer se apuraron a comunicar a través de las redes sociales (sobre todo Facebook, Instagram y Twitter) las ubicaciones de estos móviles de la APSV, que fueron rotando hacia otro de los puntos señalados.

Vale recordar que las velocidades máximas establecidas son de 100 kilómetros por hora para los vehículos particulares, 90 para los colectivos y 80 para los camiones.

Kelman aclaró que ni las motos de baja cilindrada ni las bicicletas pueden circular por la traza principal de la ruta. Y puntualizó que los motociclistas deben circular por el carril derecho de la avenida y con casco.

Muchos cortes

Las manifestaciones de protesta de ayer le impregnaron un acento particular al primer día de los radares. En Circunvalación hubo cortes a la altura de Uriburu, Ayacucho, España y Godoy. Eso obligó a muchos automóviles a desviar por otras calles, y generó un caos de tránsito que se extendió durante toda la jornada.

Ese panorama de inconvenientes llevó a muchos conductores a no volver a tomar Circunvalación para llegar al destino deseado. Eso se verificó en un flujo de movimiento mucho menor sobre la avenida.

Las autoridades de la APSV comentaron que este tipo de controles "continuarán, con esta misma modalidad", y que por las noches, "se instalarán controles personales con policías".

≡ télam

**SOCIEDAD**

20/03/2019 CECAITRA

Según una encuesta, habría consenso para instalar carriles para motos en autopistas

Un sondeo privado arrojó como resultado que el 82% de los encuestados está de acuerdo con la instalación de carriles exclusivos para motos en autopistas, mientras que el 67% considera que además ayudaría a reducir la siniestralidad.



La investigación, realizada por Cecaitra, cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en nuestro país, indicó que el 82% veía con buenos ojos la inclusión de esta vía extra como sucede en otros países del mundo, mientras que el 18% se mostró contrario a esta implementación.

A su vez, la Cámara también quiso saber si la ciudadanía imagina que mediante estos carriles se disminuirían los accidentes.

Un 67 por ciento opinó que los carriles exclusivos desalentarían la siniestralidad vial en autopistas y rutas, un 25 por ciento dijo que una vía obligatoria para motos no ayudaría a evitar accidentes y un 8 por ciento restante prefirió no opinar.

Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de Cecaitra, indicó en un comunicado que "las motocicletas zigzagueando en las autopistas son una constante y no pocas veces el apuro y la facilidad para escabullirse lleva a los motociclistas a poner en riesgo su propia vida o a predisponer mal al resto de los conductores".

"En ese sentido observamos que, en consonancia con lo que opinó 8 de cada 10 argentinos, un carril exclusivo para vehículos de dos ruedas ayudaría a reducir la siniestralidad y de paso a ordenar el ya de por sí caótico tránsito en nuestras ciudades", opinó.

LA CIUDAD

EL DIA

Según encuesta, el 82% está de acuerdo con carriles exclusivos para motos en autopistas

20 de Marzo de 2019 | 10:17



Un sondeo privado arrojó como resultado que el 82% de los encuestados está de acuerdo con la instalación de carriles exclusivos para motos en autopistas, mientras que el 67% considera que además ayudaría a reducir la siniestralidad. La investigación, realizada por Cecaitra, cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en nuestro país, indicó que el 82% vería con buenos ojos la inclusión de esta vía extra como sucede en otros países del mundo, mientras que el 18% se mostró contrario a esta implementación.

A su vez, la Cámara también quiso saber si la ciudadanía imagina que mediante estos carriles se disminuirían los accidentes.

La Prensa
21/03/2019

Los conductores apoyan hacer carriles exclusivos para motos

Un sondeo privado arrojó como resultado que el 82% de los encuestados está de acuerdo con la instalación de carriles exclusivos para motos en autopistas, mientras que el 67% considera que además ayudaría a reducir la siniestralidad.

La investigación, realizada por Cecaitra, cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en nuestro país, indicó que el 82% vería con buenos ojos la inclusión de esta vía extra como sucede en otros países del mundo, mientras que el 18% se mostró contrario a esta implementación.

A su vez, un 67% opinó que los carriles exclusivos desalentarían la siniestralidad vial en autopistas y rutas, un 25% dijo que una vía obligatoria para motos no ayudaría a evitar accidentes y un 8% restante prefirió no opinar.

Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de Cecaitra, indicó que **“las motocicletas zigzagueando en las autopistas son una constante y no pocas veces el apuro y la facilidad para escabullirse lleva a los motociclistas a poner en riesgo su propia vida o a predisponer mal al resto de los conductores”** ▶

Seguridad vial • Son las principales víctimas fatales en los siniestros que ocurren en la vía pública



Limite. El máximo de alcohol permitido para los motociclistas es de 0,2 gramos por litro de sangre. Si lo pasan, los agentes pueden quitarles el registro. GERMAN GARCÍA ADRASTI

Aumentan los controles a motociclistas y empiezan a hacerles tests de alcoholemia

La Ciudad dispuso 40 puntos rotativos, y en 10 miden el alcohol en sangre. En lo que va del año, los agentes de tránsito le retuvieron la licencia a 877 conductores.

El crecimiento del parque de motos no se detiene, y tampoco la siniestralidad. Según estimaciones oficiales, **cuatro de cada diez víctimas fatales en la Ciudad son motociclistas.** Un "toque", una frenada, un descuido, cualquier circunstancia -por mínima que parezca- puede provocar una tragedia. Y las normas básicas de seguridad aún siguen siendo una deuda en territorio porteño. Por ejemplo, la falta de uso de cascos es la segunda infracción que cometen los conductores de motos; la primera, estacionar en lugares indebidos. Para mitigar la siniestralidad, la Ciudad **incorporó test de alcoholemia en 10 de los**

40 puestos de control que ya están operativos. Desde ayer, los agentes de tránsito poseen el dispositivo en el que los conductores deben soplar y con el que se detecta el nivel de alcohol en sangre. En el caso de los conductores de motos, **el límite es de 0,2 gramos por litro de sangre**, y de 0,5 g/l para el acompañante.

En total, son 40 los puntos de la Ciudad en los que se realizan controles a conductores de motos. Y por el momento los puestos en donde comenzaron a controlar la alcoholemia son diez, en los principales accesos y también en algunos puntos clave, co-

mo avenida Corrientes y las subidas y bajadas de las autopistas. Según informó la Secretaría de Transporte, en lo que va del año se labraron más de **53.000 infracciones a motos.** Y se retuvieron 877 licencias por faltas graves: el 31% manejaba sin casco o llevaba un acompañante sin este elemento de seguridad vital y obligatorio.

Para el especialista en seguridad Alejandro González, titular de la ONG Creando Conciencia, existe un enorme déficit en relación a la seguridad vial de los motociclistas: "Muchos conductores **usan cascos vencidos.** Tienen fecha de vencimiento por la

LAS FALTAS MÁS COMUNES

Las principales causas por las que los retuvieron las licencias a conductores de motos en lo que va del año fueron:

- 31%, por circular sin caso el conductor o el acompañante.
- 28%, por pasar los semáforos con la luz roja.
- 25%, por invadir ciclovías, veredas o carriles del Metrobus.
- 11%, por ir en contramano.
- 5%, por conducir con licencia de conductor vencida.

fatiga de los materiales, no es un capricho. Algunos cascos parecen envases de helado. Recordemos que por ley, en todo el país, las concesionarias están **obligadas a entregar un casco con la venta de una moto,** no es regalo, es un deber", remarcó. El especialista lamentó que muchos conductores "eligen invertir más dinero en un celular que en un casco. Es un elemento de seguridad que cumple dos funciones, amortiguar el golpe y desacerelar el movimiento de la masa encefálica en el momento pre-impacto. Más allá de los controles, por supuesto necesarios, creo que es vital continuar trabajando sobre la concientización de su uso", dijo a Clarín.

Las principales causas por las que se infracciona a los conductores de motos son el estacionamiento indebido, no uso del casco, cruzar el semáforo en rojo, no utilizar el chaleco reglamentario, no tener la documentación requerida por ley para circular y no contar con la patente.

Como sucede con los automovilistas, los agentes de tránsito también tienen potestad para **retener las licencias de los motociclistas.** En este caso, la mayor cantidad de veces lo hacen porque conducen o llevan un acompañante -sin casco (31%), por cruzar en rojo (28%), circular por lugares indebidos, como ciclovías, veredas o Metrobus (25%), hacerlo en contramano (11%) o con licencia vencida (5%). Además, entre enero y febrero, se remitieron a depósitos de la Ciudad 657 motos. En general, tienen deficiencias en los papeles.

Clarín
20/03/2019

ESTADÍSTICA OFICIAL

El 27% de los muertos había tomado de más

La ingesta excesiva de alcohol produce pérdida de reflejos, somnolencia, falta de equilibrio y menor destreza para movimiento finos. Todos, elementos que aumentan el riesgo de sufrir un accidente si se está conduciendo una moto. Sin embargo, muchos siguen sin entenderlo: el 27% de los motociclistas que murieron en siniestros viales **habían tomado por encima del límite tolerado.**

Así se desprende de un informe del Observatorio Vial de la Ciudad, realizado en base a las causas judiciales que se abrieron por los fallecimientos en las calles porteñas ocurridos en 2015 y 2016. Del total de 83 conductores muertos, 22 habían bebido de más.

El máximo permitido de alcoholemia es de 0,2 gramos por litro de sangre. Pero el promedio registrado en las víctimas fatales era largamente superior: **1,29 g/l, casi seis veces y media más,** lo que explicita la falta de conciencia y de prevención a la hora de manejar.

"Los motociclistas representan el **40% de las víctimas fatales en siniestros viales.** Por eso elevamos la exigencia del examen para obtener la licencia de conducir, incorporamos zonas de detención segura, aumentamos su visibilidad con los chalecos reflectantes obligatorios para acompañantes y ahora implementamos el control de alcoholemia, para garantizar que circulen cumpliendo las normas básicas de seguridad vial", dijo Juan José Mendez, secretario de Transporte porteño.

Las últimas cifras oficiales de accidentología corresponden a 2017. Los motociclistas ocuparon el primer puesto en muertos en siniestros viales, con 39,3% del total, seguidos por los peatones con el 34,3%. En ese mismo año, el segundo tipo de choque más frecuente fue entre un vehículo y una moto, con el 12,2% del total.

A toda esta problemática se suma la precarización laboral. Desde hace varias semanas, los motoqueros vienen visibilizando esta situación con marchas. Ayer hubo una en inmediaciones del Obelisco. "Estamos de acuerdo en todo lo que tenga que ver con controles. Pero sufrimos muchos problemas laborales, porque termina impactando en toda la actividad, en las normas básicas de seguridad como es un casco, que debe estar homologado. Los trabajadores tenemos cada vez menos recursos", se lamentó Pablo Coultas, de la comisión directiva de la Asociación Mutual de Motociclistas y Mensajeros de Argentina (AMMM). ■

LA CIUDAD

ES LA TERCERA INICIATIVA DESDE 2009. LAS DOS ANTERIORES FRACASARON

Otra polémica por un nuevo proyecto que busca identificar a los motociclistas

Legisladores de Cambiemos presentaron la idea para usar cascos con patente y chaleco reflectante. Habrá una movilización en contra

18 de Marzo de 2019 | 02:01 | Publicado en Edición Impresa



MAÑANA HABRÁ UNA PROTESTA DE MOTOCICLISTAS EN 7 Y 50/WEB

EL DIA

Arremeten otra vez con la idea de acentuar la identificación de los motociclistas y sus acompañantes. Un nuevo proyecto comenzó a tratarse en la Legislatura bonaerense para que se los obligue a usar casco con patente y chaleco reflectante y un grupo de conductores de moto de nuestra ciudad y de otros distritos provinciales marcharán este martes por las calles platenses para plantarse contra la iniciativa.

Es el tercer proyecto de esa clase. El primero se esbozó en 2009; y el segundo, bajo la forma de un decreto, en 2014. Ninguno de los dos llegaron a ponerse en práctica. Todos apuntaron y apuntan a combatir la delincuencia que se desplaza en moto. La nueva iniciativa -presentada por los legisladores de Cambiemos con la venia de la gobernadora María Eugenia Vidal y del ministro de Seguridad, Cristian Ritondo- ya fue aprobada en Diputados e ingresará a la Cámara alta este jueves para ser girada a las comisiones para su análisis. Contempla la obligación para los motociclistas y sus acompañantes de portar el casco con la patente del vehículo impresa y chalecos con las bandas reflectantes y también zonas con horarios exclusión para el tránsito de esos rodados que serían determinados posteriormente por los intendentes de cada uno de los 135 municipios. Las intendencias contarán con un plazo de 45 días para fijar lugar y hora después de sancionada la normativa.

ACCIDENTES VIALES

Durante este verano, cada dos días murió una persona en siniestros viales

18 DE MARZO 2019 - 02:18 En la misma temporada del año pasado hubo ocho muertes más en las rutas de la provincia. En 2016 y 2017 Salta tuvo la menor tasa de mortalidad por esta causa en el NOA, según cifras oficiales.

 Bernardita Ponce Mora



Terrible accidente con víctima fatal ocurrido en enero pasado, en la autopista de acceso a la ciudad.

Desde el 15 de diciembre de 2018 hasta el 5 de marzo último, cada dos días una persona murió en siniestros viales en la provincia de Salta, según las estadísticas de la Policía Vial. En total, fueron 41 víctimas fatales, mientras en el mismo período del año anterior fueron 49; es decir que este verano murieron ocho personas menos en las rutas salteñas.

Consultado por **El Tribuno**, el director de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, Diego Figallo, manifestó que el elevado número de víctimas fatales "se debe principalmente a una falta de cultura vial que hay, pero no en Salta sino en todo el país". Consideró que uno de los factores que afecta a todas las provincias del NOA es el elevado uso de motocicletas: "Todo el país tiene esta problemática. Lo que al NOA en muchas ocasiones nos perjudica es la alta utilización de la moto como medio de transporte. Cada vez se usan más motos en todos los municipios".

Según las estadísticas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante 2016 y 2017 Salta es la provincia que tuvo menor tasa de mortalidad por siniestros viales en el NOA (cada 100 mil habitantes), detrás de Santiago del Estero, Catamarca, Jujuy y Tucumán. Entre las provincias del norte argentino -incluye NOA y NEA-, Salta se ubicó en el anteúltimo y último lugar respectivamente. A nivel nacional, Salta ocupó los puestos 15 y 11 en cada año, sobre 24 distritos, entre las que tuvieron tasas más altas. Los datos de 2018 aún no fueron procesados.

De acuerdo con los datos del Operativo de Verano de la Policía, la cifra que se mantuvo casi igual las últimas dos temporadas fue la de siniestros viales con lesionados, que fueron unos 10 por día. Figallo explicó que siempre durante el verano aumenta la cantidad de accidentes porque son más los vehículos que circulan por las rutas y la gente tiene más tiempo libre. "Vienen muchos visitantes y la gente de Salta sale para otros lugares porque está de vacaciones; entonces, circula más", dijo.

El funcionario expresó que, según estudios de casuística, más del 90 por ciento de los siniestros se deben a errores humanos, ya sea por alta velocidad, distracción, cansancio o por haber consumido alcohol. Sin embargo, consideró que la infraestructura "en muchos casos sí afecta" en los accidentes. "El estado de las rutas sabemos que no es óptimo", expresó Figallo y opinó que las rutas provinciales están en mejor estado que las nacionales.

Además del factor humano, hay otras dos causales que inciden en los siniestros viales, aunque en una proporción mucho menor: el factor climático o ambiental, que se refiere también al estado de la ruta, y el factor mecánico del vehículo. "Más del 90 por ciento es por falla humana", insistió.

Figallo comentó que otro aspecto que favorece el aumento de accidentes viales es el crecimiento del parque automotor: "En 2018, creció un 15 por ciento con respecto al año anterior. Son como 40 mil vehículos nuevos, que se registraron en la provincia. En el año 2017, creció un 20 por ciento".

En cuanto a los resultados positivos de alcoholemia, este año fueron un poco menos proporcionalmente que los del año anterior. Un 1,2 por ciento de los conductores evaluados este verano tenía alcohol en sangre, mientras en el verano anterior, el porcentaje fue del 1,5 por ciento.

RTO, luces y cinturón

Durante el Operativo de Verano se labraron infracciones a casi uno de cada 10 vehículos controlados. Figallo reveló que la mayoría se relacionaba con la ley nacional de tránsito: "Lo más común es la falta de documentación en general, pero, principalmente, RTO (revisión técnica obligatoria). Otras de las más comunes son la falta de uso de cinturón de seguridad y de las luces".

Según la normativa, todas las personas que van en un vehículo tienen que tener el cinturón de seguridad puesto. Figallo evaluó que, dentro de un auto, muchas veces usan el cinturón solo quienes van adelante: "Esto representa un peligro, tanto como si nadie tuviera puesto el cinturón". Explicó que, al momento de chocar o volcar, quienes están sin cinturón hacen las veces de proyectiles y golpean a los demás. Comentó que lo mismo sucede si se lleva un perro o un objeto pesado suelto: "Esto representa un riesgo muy grande para todos los que están dentro del auto. Es peligrosísimo. No se puede llevar nada de peso dentro del auto que no esté bien sujeto". Contó que existen correas que se sujetan al cinturón de seguridad para que los animales no vayan sueltos. Figallo explicó que los vehículos deben llevar las luces siempre encendidas, tanto en la ciudad como en las rutas. Analizó que muchas personas no las encienden por costumbre, más que por un deseo de ir contra la norma, y que esto es más frecuente entre la gente grande, "que está acostumbrada a manejar y para quien no es automático el prender la luz". Evaluó que, para evitar esto, es necesario concientizar e insistir en la educación vial.

Contó que hay 42 municipios salteños que son emisores de licencia nacional y que esta instancia es ideal para favorecer la adquisición de conocimientos en materia de seguridad vial: "Antes, con las licencias municipales no había, en general, un curso de introducción con una evaluación escrita ni pruebas de manejo".

LA GACETA

OPINIÓN > EDITORIAL

Control y radares para el tránsito de Yerba Buena

18 Mar 2019 2 10

LG Por LA GACETA

La seguidilla de accidentes con autos en la avenida Aconquija, entre la madrugada del sábado y la mañana del domingo, que por fortuna no tuvieron víctimas que lamentar, son una muestra de la complejidad de la circulación urbana en Yerba Buena, que exige respuestas no convencionales. Esa ciudad, además de choques y tragedias que marcaron a su avenida histórica, tiene registros recientes de tremendos accidentes en la Perón, vía que concentra en estos tiempos la "movida", a causa de la expansión hacia el norte de negocios y de esparcimiento. El año pasado, debido a la velocidad y a los lomos de burro -que paradójicamente han sido erigidos para obligar a los conductores a circular más despacio- un motociclista falleció en una madrugada y una pareja resultó con serias heridas al caerles literalmente encima un auto que "voló" a causa de uno de esos promontorios gigantescos.

La Aconquija, avenida de gran concentración vehicular durante la semana, tiene, además de tres semáforos en funcionamiento, algunos lomos de burro y gran cantidad de baches, deformaciones de pavimento y pérdidas de agua que obligan a una circulación lenta. De día, una multitud de agentes de tránsito controla la circulación, que tiende a embotellarse en las horas pico. Pero de noche la avenida se convierte en zona de peligro. Está muy mal iluminada, no hay controles y las irregularidades del pavimento dan lugar a sorpresas para los conductores y a maniobras inesperadas. Allí la violación al límite de velocidad de 60 km/h es frecuente. Además, en alguno de los tres accidentes de este fin de semana -un auto que chocó contra un árbol y destruyó una garita a la altura del 900; otro que "se subió" al reloj en Aconquija y Lobo de la Vega y otro que quedó abollado sobre la ptabanda frente al Shopping del Solar- es probable que haya intervenido el alcohol.

La respuesta de las autoridades ha sido anunciar que se querellaría al conductor que destruyó la garita por daños a la propiedad municipal; no hubo referencia al problema de la alta velocidad, que ha dado que hablar en otras ocasiones, como ha sido el accidente de hace dos años en que una estudiante de Medicina fue atropellada por un vehículo que circulaba muy rápido y cuyo conductor, que se dio a la fuga, fue posteriormente detenido. La velocidad, sin embargo, ha sido motivo de disquisiciones a mediados del año pasado, a propósito de la avenida Perón, donde las autoridades estudiaron la circulación y concluyeron que muy pocos de los conductores respetaban la máxima. Anunciaron entonces la radarización de la avenida con una campaña previa de concientización para automovilistas. Nada se ha hecho hasta ahora.

La intensa circulación de la Ciudad Jardín, que tiene movimiento de día y de noche, exige respuestas que generen prevención. Estudiar los lugares donde se producen accidentes, dónde se circula a más velocidad y dónde se producen nudos de conflicto. También, analizar los motivos por los que los lomos de burro no han resultado efectivos y encontrar la forma de hacerlos funcionales, acaso con pintura pavimental, luces y cartelería de advertencia. También se podría disponer equipos de tránsito nocturnos y controles de alcoholemia en fines de semana. Todo esto, mientras se busca, con otros municipios y la provincia, el modo de hacer efectiva la tarea impuesta en 2008 por la Agencia Nacional de Tránsito con el carnet por puntos, con el fin de generalizar la responsabilidad del conductor en la circulación, más allá del rigor del control de las autoridades.

RÍO NEGRO

REGIÓN

La seguridad vial en la puerta de la escuela es una materia pendiente

Padres apurados y la falta de respeto a las normas de tránsito vuelven los horarios escolares un peligro de tránsito. El problema no es privativo de una ciudad sino que se repite en toda la región. Un estudio demostró los riesgos que corren los niños.



POR KATHERINA LANG
MARZO 18, 2019 12:01 AM



Comenzaron las clases, empiezan las rutinas y con ellos el viaje hacia el colegio. Pero ese ritual puede convertirse en una riesgosa odisea para padres e hijos. En los horarios de entrada y salida de los establecimientos educativos se acumulan los autos, transportes escolares, peatones y niños. Bocinazos, corridas y estacionamiento en doble fila son parte de la escena de peligro que se viven todos los días, en las escuelas de la región.

La seguridad vial constituye uno de los desafíos tanto para la planificación urbana como para los directivos de cada establecimiento ya que las escuelas son "zonas especiales" para el tránsito. Los directivos de las escuelas céntricas y el Municipio neuquino implementaron algunas medidas para blindar la vulnerabilidad de los menores de edad.

"Los niños a diferencia de los adultos tienen un campo visual más reducido, los más pequeños no tienen desarrollado el sentido de orientación, tienen una percepción diferentes de los ruidos. Además de la altura que es una condición desfavorable cuando se pasa entre dos autos", explicó Facundo Churrarín, Director de Tránsito de la Municipalidad.

Para el funcionario municipal se trata de un tema central para el ordenamiento. Agregó que las infracciones que más se repiten son "el estacionamiento en doble fila, triple fila en algunos casos.

Estacionar arriba de las sendas peatonales y bajar a sus hijos del lado opuesto de la vereda. Tampoco utilizan las esquinas y cruzan entre otros autos", enumeró Churrarín.

En algunos establecimientos se implementa el programa de inspectores y "abuelos-guía" que priorizan el cruce de los niños por la senda peatonal.

Los horarios de mayor congestión vehicular sucede en la entrada de los colegios en horario de la mañana ya que "es cuando dejan a sus hijos y se van a trabajar, entonces eso le da un plus de estar un poco más apurados", cuenta Churrarín.

"Son muy pocos los que se toma el trabajo de estacionar a una o dos cuadras para llegar caminando hasta el colegio. Muchos lo ven como una pérdida de tiempo cuando en realidad ganan en seguridad para sus hijos", reflexionó el funcionario municipal.

En algunos establecimientos se implementa el programa de inspectores y "abuelos-guía" que priorizan el cruce de los niños por la senda peatonal.

Los horarios de mayor congestión vehicular sucede en la entrada de los colegios en horario de la mañana ya que "es cuando dejan a sus hijos y se van a trabajar, entonces eso le da un plus de estar un poco más apurados", cuenta Churrarín.

"Son muy pocos los que se toma el trabajo de estacionar a una o dos cuadras para llegar caminando hasta el colegio. Muchos lo ven como una pérdida de tiempo cuando en realidad ganan en seguridad para sus hijos", reflexionó el funcionario municipal.

Estudios en la puerta

La Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay es una ONG que realiza alrededor del mundo estudios sobre seguridad vial infantil y Neuquén fue elegida entre las cinco ciudades del país donde se analiza el tema.

El estudio comenzó el año pasado y se seleccionaron seis colegios, de las cuales se empezó a trabajar con la Escuela N° 82.

El estudio "Escuelas Seguras" se basa en monitorear puntos claves que dan cuenta de la seguridad vial de los establecimientos escolares. Lo primero es analizar cómo llegan los alumnos a la escuela, si lo hacen mediante un transporte público, en vehículo particular acompañado por su padre o en bicicleta, en el caso de los alumnos más grandes si llegan caminando o si se traslada en otro transporte.

La infraestructura del entorno escolar fue otro punto de análisis, ya que se auditó cuáles son los elementos alrededor de la escuela que pueden facilitar la orientación de los niños para acceder de forma segura. Además de corroborar si hay carteles de señalización, sendas peatonales, veredas de acceso y rampas.

En base a los resultados que arrojó el estudio, se le dio un puntaje a cada escuela, con esos resultados se realizó un taller de concientización vial.

Javier Soto Mellado, Subsecretario de Planificación Urbana y Proyectos indicó que "hicimos talleres con los directivos, alumnos y padres. Porque que el 90% de los padres traiga a sus hijos inseguros es un condicionante, como traerlo en el asiento delantero, o si llegaban atrás no traigan ningún sistema de retención infantil. Si venían en motocicleta no traían casco o cruzaban por lugares indebidos".

Los talleres de concientización vial se extienden a padres y directivos debido a que la seguridad de los niños en el traslado depende exclusivamente de los padres y los directores de los establecimientos son cruciales a la hora de proponer e implementar métodos que le den más dinámica a los problemas del colegio.

En números

56,9%

de los alumnos llegan al establecimiento educativo acompañado por un adulto. El 48% cruza a mitad de cuadra.

6

escuelas neuquinas fueron parte del estudio sobre seguridad vial en los entornos escolares.

Resultados en espera

Concientizar a los alumnos es una tarea que el Consejo Provincial de Educación lleva adelante desde el 2016. Hasta el momento se trabajó con las escuelas de todos los niveles y modalidades a través de jornadas y talleres de seguridad vial. Según Natalia Arévalo, directora de Gobernanza del Ministerio de Educación, el trabajo se hace en conjunto con otros organismos públicos donde el objetivo primordial es instruir a los chicos. "Cada encuentro que solicita la escuela, implica generar de a poco un cambio de cultura, cambios de comportamiento en la vía pública", afirmó.

Desde el organismo informaron que se hizo una evaluación sobre el impacto que generaron los encuentros y determinaron que los resultados han sido positivos. Sin embargo, el movimiento de familias, sobre todo en la capital neuquina, hace que las complicaciones viales se incrementen. "Trabajar con los alumnos implica un impacto quizás mayor para con los adultos, porque son ellos quienes van de acompañante y logran ver lo que está bien o mal", comentó Arévalo.

Una propuesta que permite ahorrar tiempo y pone a salvo a niños y niñas

La Fundación Gonzalo Rodríguez además de realizar estudios sobre cómo se puede mejorar la seguridad vial infantil recomienda y promueve métodos que han servido en otros lugares, como el sistema sube y baja que ya está implementado en Buenos Aires.

Primero se analiza la infraestructura de la escuela, la cercanía a paradas de colectivo y la calle aledaña que tenga menor tránsito, para entender la dinámica de la escuela.

La recomendación incluye la prohibición para estacionar al frente de la escuela, el establecimiento de una senda peatonal donde pueden acceder los transportes escolares y vehículos particulares.

Los alumnos se dividen en tres grupos, los que se van caminando, los que se retiran en transporte escolar y quienes se van en auto. A medida que los vehículos se acercan, un padre voluntario retira al niño del auto (las mochilas no deben ir en el baúl) y lo lleva hasta la puerta de la escuela. El auto apenas se detiene y el conductor no debe descender del vehículo.

Este innovador sistema solucionó en Buenos Aires el problema de la congestión vehicular en la entrada y salida de las escuelas que lo implementaron.

La Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay realiza un estudio de seguridad vial en los entornos escolares en el que participaron cinco ciudades argentinas para el programa "Escuelas Seguras". Fueron analizadas San Salvador de Jujuy, Corrientes Capital, Guaymallén de Mendoza, Junín Provincia de Buenos Aires y Neuquén capital.

En Neuquén, las escuelas que fueron parte del estudio son la escuela N° 82, Escuela N°140 ubicada en Remigio Bosch 1162, Escuela N°182 "Don Jaime", N°20, Escuela N° 125 "Rosalia Núñez de Alcaraz" y el Colegio Don Bosco, de manera que la muestra engloba a 340 niños en total.

El informe da cuenta que el 56,9% del total de los niños estudiados llega al establecimiento educativo acompañado por un adulto responsable. El 46% cruza a mitad de cuadra y el 7% de ellos lo hace sin mirar hacia ambos lados. De las personas que sí cumplen con las normas viales el 22% cruza por la esquina, aunque el 5% no mira para ver si viene otro vehículo. El 15% respeta las luces semafóricas y un 17% restante camina por las sendas peatonales.

El objetivo que busca esta fundación es promover la movilidad segura de los niños para contribuir en la reducción del número de lesionados.

En lo que va de 2019 en Formosa se han registrado ya unas 16 víctimas fatales

Domingo, 17 de Marzo de 2019 00:00



Falta de cultura de la seguridad y la poca conciencia a la hora de tomar un vehículo, ya sea automóvil o ciclomotor, son la combinación perfecta para entender por qué las cifras de víctimas fatales en siniestros viales, crece año tras año.

En Formosa, este fin de semana ocurrieron dos siniestros que resultaron con dos personas fallecidas: uno en capital y el otro en el interior.

Diego Zamudio, Perito en Criminalística y Educador Vial comentó que "hay que endurecer las estrategias de control por parte de todos quienes están involucrados para así mejorar la cultura de la seguridad vial".

Con las muertes de dos personas este fin de semana, una en el interior provincial y la otra en un barrio de esta capital, ya suman 16 las víctimas fatales en lo que va de 2019 en el territorio formoseño.

Según indicó el experto, "nosotros también contemplamos a las personas que fallecen posteriormente al siniestro vial; por eso quizás nuestras cifras difieran un poco pero sí, se acerca mucho el dato que se maneja de las víctimas que hay actualmente".

Agregó que las estadísticas que registran las toman de manera semestral o a fin de año; en tanto que su misión es "buscar concientizar a las personas y reeducar en el caso de los adultos jóvenes y las personas ya mayores. Con los chicos es un trabajo más sencillo, se les explica el porqué deben usar el casco abrochado y el cinturón; y lo comprenden.



Falta de cultura de la seguridad y la poca conciencia a la hora de tomar un vehículo, ya sea automóvil o ciclomotor, son la combinación perfecta para entender por qué las cifras de víctimas fatales en siniestros viales, crece año tras año.

Fuente

Es un trabajo a largo plazo que tendrá sus resultados más adelante y en eso nos aferramos". La cultura de la seguridad y el riesgo latente en los jóvenes

Es verdad que salir a la calle mientras se es un ocupante de la vía pública es un riesgo latente por cuanto nunca puede estar seguro que al salir estará a salvo, porque aunque se respeten las normas, la seguridad vial se compone también de los que están compartiendo la vía pública.

Silvina Facio, de la Asociación Sendero de Estrellas, que acompañan a las familias de víctimas de tránsito, explicó que "lamentablemente todo el tiempo ocurren muertes por hechos de tránsito que nosotros creemos que se pueden evitar".

Además dijo que "aún no se toma conciencia sobre el uso de alcohol, drogas o manejar a altas velocidades entre los jóvenes y lamentablemente esto termina siempre en una tragedia como la del caso (Diego) Ramoa y la jovencita (Sofía Puyó que terminó perdiendo la vida) ocurrida este último fin de semana pasado".

Al respecto de la prevención y la cultura de la seguridad vial, Zamudio marcó que "es un trabajo difícil porque en el caso de los adultos y los jóvenes adultos, ocupantes ya de la vía pública; en el caso de los adultos hay que reeducar. Mientras que con los niños, ellos entienden mejor lo que se les explica sobre el uso del casco y del cinturón, eso es bueno pero somos conscientes de que estamos haciendo un trabajo a largo plazo".

Indicó que "el padre compra el casco pensando en evitar la multa y no como una cuestión de seguridad; en cambio los chicos a los que les estamos enseñando, saben que el día de mañana, compararán los elementos de seguridad no por obligación sino por amor".

Las muertes en las rutas nacionales, provinciales y calles de Formosa siguen engrosando la lista por situaciones que como bien definió Facio, se pudieron evitar con trabajos de concientización mayor.

Para finalizar, Zamudio pidió que "desde el Estado se debe atacar más con las estrategias de prevención, enseñar educación vial en todos los niveles escolares, endurecer los controles no solamente para con los motociclistas sino también con los automovilistas".



Rosario 12
16/03/2019

Por Claudio Socolsky

Desde Vialidad Nacional confirmaron ayer que está firmado el final de obra provisorio en Avenida Circunvalación. Además, prometieron que a partir de la semana próxima, cuando la Provincia reciba el certificado, se podrán instalar los radares móviles para controlar las velocidades máximas que serán de 100 km/h para autos particulares, 90 para colectivos y 80 para camiones, con multas que van de 12 a 40 mil pesos. La novedad fue informada en una reunión conjunta con funcionarios y ONG realizada en el Concejo Municipal que impulsó la concejala María Eugenia Schmuck (Radicales Progresistas). "La Provincia necesita un final de obra y un convenio que establezca la delegación de los controles, pero la normativa, como Circunvalación pertenece a la Nación, la tienen que establecer ellos y eso sólo se puede dar una vez que haya final de obra. Por eso reclamamos que envíen con celeridad la documentación oficial que establezca las medidas de circulación", explicó la edila radical.

Del encuentro realizado en el Palacio Vassallo participaron, además de Schmuck, el presidente del cuerpo, Alejandro Roselló, Germana Figueroa Casas y Agapito Blanco (Cambios), Celeste Lepratti (FSyP), Jessica Pellegrini (Ciudad Futura), Lisandro Zeno (PDP), el director de la delegación regional de Vialidad Nacional, Lisandro Peresutti, el titular de la Agencia de Seguridad Provincial, Sebastián Kellman, el secretario de Control municipal, Guillermo Turrin, la secretaria de Movilidad y Transporte, Mónica Alvarado, el director de Tránsito Gustavo Adda, y Mariana Sena de la ONG Compromiso Vial.

Peresutti informó que "el 11 de marzo se firmó la recepción parcial provisorio" con la empresa y que el 24 de diciembre se otorgó el final de obra provisorio de la traza principal. Además, el representante de Vialidad nacional explicó que el final definitivo sólo "obedece a un trámite administrativo", ya que aún se debía completar la obra de paso a nivel sobre Avellaneda, por un retraso en la provisión del equipo de barreras, por lo que ya estaría en vigencia el período de garantías.

Circunvalación tiene final de obra y habrá radares

Llegó la hora de tocar el freno

Lo confirmaron ayer desde Vialidad Nacional. Una vez instalados, la velocidad máxima será de 100 kilómetros por hora para autos.



La Circunvalación es de jurisdicción nacional y necesita normativa.

"Necesitamos que Nación envíe a la provincia y al municipio la normativa y la documentación oficial que establezca los límites de velocidad, si hay carriles exclusivos para camiones. A partir eso, los funcionarios provinciales se comprometieron a comenzar los controles con radares móviles", indicó Schmuck. "Lo otro que surgió de la reunión es que todo lo que tiene que ver con colectoras es parte de otro convenio entre la Municipalidad y la Nación que no es parte de esta obra, por eso les pedimos que nos manden esa información para saber qué contempla", agregó.

"No es la misma velocidad cuando se están realizando las obras que cuando están concluidas. Para poder labrar actas y controlar adecuadamente debemos

tener certeza de la velocidad de circulación y eso lo debe fijar la Nación", explicó Turrin. Por su parte, Kellman planteó que "para poder hacer un trabajo de fiscalización con cinemómetro y poner en marcha el andamiaje de control es fundamental que la Nación fije la velocidad máxima". En ese sentido, acordaron que cuando Vialidad Nacional notifique a provincia y municipio el estado de la obra y las velocidades máximas, comenzarán los controles viales. Una vez se concrete ese trámite se pondrán en funcionamiento tres puestos móviles con cantidad de radares a definir, precisó el funcionario provincial.

La concejala Lepratti, en tanto, cuestionó "el fracaso de las reuniones previas porque no asistieron autoridades", refiriéndose a la

que se realizó en diciembre pasado, al tiempo que destacó la participación y la insistencia de las organizaciones que integran el Observatorio de Derechos Ciudadanos y Seguimiento de Políticas Viales que funciona en la comisión de Derechos Humanos. "El problema es que no está el final de obra de Circunvalación", planteó la edila.

Desde Compromiso Vial, Sena cuestionó a las autoridades nacionales por el centenar de muertes que se registraron en Circunvalación y criticó "la inexistencia de guardaraíl y luminarias" en las colectoras. "Les pedimos a los tres niveles del Estado que se pongan de acuerdo para resolver este tema y que no lo ensucien con la miseria de la política partidaria", concluyó.

RÍO NEGRO

REGIÓN

Bariloche tendrá radares móviles en las calles

Los cinemómetros serán móviles para sorprender a los conductores y emitirán una evidencia gráfica para la multa. También habrá controladores en semáforos.



— En la Costanera, Vialidad colocó un cartel de radar pero no existe. (Archivo)

La municipalidad quiere incrementar la seguridad en el tránsito y por eso instalará radares fijos y también móviles para sorprender a los conductores en cualquier punto de la ciudad y detectar infractores.

El proyecto para comprar controladores de **cruce de semáforo en rojo**, **cinemómetros (radares) fijos y móviles** fue impulsado por el gobierno de Gustavo Gennuso en diciembre pasado y ayer recibió el visto bueno del **Concejo Municipal que autorizó el llamado a licitación** para realizar esta inversión.

La concejal del oficialismo Julia Fernández remarcó al defender el proyecto que además de los controles fijos en puntos claves como semáforos “también **habrá controladores móviles para evitar que solamente se conduzca a baja velocidad donde están los que no se mueven**”.

Los cinemómetros son radares que detectan automáticamente las infracciones por velocidad y **generan una “evidencia gráfica” que contiene información como la fecha y hora exacta de la medición, la velocidad** del vehículo afectado (en kilómetros por hora), la ubicación geográfica del cinemómetro y la velocidad máxima autorizada en el lugar. El equipo debe tener la verificación del Instituto Nacional de Tecnología Industrial.

El equipamiento que se incorporará al municipio comprende además **controladores de semáforos que son cámaras que detectan cuando cruzan en rojo**, si el vehículo sobrepasa la senda peatonal, si está estacionado en ochava o en una rampa para personas con discapacidad.

Según informó la comuna, el equipamiento que se comprará -por **un monto que hasta ahora se desconoce**- tendrá vehículos con el montaje, equipos y dispositivos de detección de infracciones, móviles de constatación debidamente identificados y acondicionados para las tareas de control, detección y **registro de infracciones de tránsito, de vehículos y otras.**



También las oferentes deberán aportar el mantenimiento de los equipos, la renovación y el procesamiento integral de las infracciones de tránsito constatadas con dispositivos electrónicos con registro gráfico, dentro del territorio competencia del municipio, así como el acceso a un software específico que permita visualizar la trazabilidad del estado de cada una de las infracciones.

En Bariloche hay dos problemas en el tránsito como el consumo de alcohol entre los conductores, una estadística que se intenta reducir con más controles de tránsito los fines de semana y altas multas; **y la velocidad, que hasta ahora no se controla de ningún modo.**

La licitación que realizará el municipio permitirá a las empresas oferentes postularse para una base de equipamiento.


el territorio

Dictarán curso a motociclistas para disminuir siniestros viales

Jueves 14 de marzo de 2019



Dictará el curso la Asociación de Motociclistas de Misiones. | Foto: María Rosa Fernández

La Asociación de Motociclistas de la provincia de Misiones brindará en la localidad de Candelaria un curso destinado a los conductores de motocicletas con el fin de generar mayor conciencia y bajar el índice de siniestros viales, sobre todo en zonas urbanas. Alejandro Melgarejo, presidente de la asociación, explicó en diálogo con El Territorio que hoy en día la motocicleta es un vehículo que tiene una gran expansión en el mercado, no sólo porque es relativamente económico sino además por su utilidad. Asimismo, sostuvo que “otro motivo por el que la gente opta por adquirir una moto es que tenemos un servicio de transporte urbano que es tedioso y una moto mejora la movilidad, pero supone la mayor causa de mortalidad en zonas urbanas de Misiones”.

“Por ese motivo es más que importante que cada persona que sube a conducir una moto sepa sobre los riesgos que corre, tanto para él o ella como para sus acompañantes o terceros”, afirmó.

Siguiendo esta línea, hizo hincapié en la importancia de tomar conciencia sobre las leyes de tránsito y la responsabilidad a la hora de conducir.

Además de las técnicas de manejo seguro, buscarán instruir a los conductores sobre el equipamiento para salvar la vida de una persona y se abordarán temáticas relacionadas al mantenimiento del vehículo.

Estiman que comenzará la primera semana de abril. Será gratuito y de carácter obligatorio para todos los conductores de motos de la localidad y zonas de influencia. Finalmente, Melgarejo se refirió a las fallas en los controles de tránsito, ya que según manifestó son muy permisivos a la hora de detectar infracciones.

CIUDADANOS · VELOCIDAD

Alta velocidad: hay menos excesos y habrá más tiempo sin multas en Córdoba



Monitoreo. Los controles develaron que casi el 30 por ciento de los conductores es infractor. (Pedro Castillo / Archivo)



VERÓNICA SUPPO
Jueves 14 de marzo de 2019 - 00:33 | Actualizado: 14/03/2019 - 08:26

- La Municipalidad de Córdoba decidió seguir haciendo controles sólo preventivos.
- En los últimos 15 días, tres de cada 10 conductores superaron la máxima de 60 km/h.

La alta velocidad en las avenidas principales de la [ciudad de Córdoba](#), con máximas detectadas de hasta 100 kilómetros por hora en algunos automovilistas, sigue siendo una preocupación en la [Municipalidad de Córdoba](#). Pero, ante los cambios de comportamiento positivos de los conductores al saberse controlados, se decidió extender al menos por 15 días los controles exclusivamente preventivos de la Policía de Tránsito.

De cada 10 vehículos que pasaron por las mediciones con los cinemómetros, tres excedieron lo permitido en velocidad, aunque dentro del universo de los infractores se registraron velocidades máximas de menos de 90 kilómetros por hora, cuando en algunas zonas de la ciudad superaban los 100. De todos modos, siguen en falta, porque la máxima permitida en avenidas es de 60 kilómetros por hora y en arterias no principales, de 40.

El subsecretario de Tránsito municipal, Adrián Cena, explicó que llegaron a la conclusión, tras seis semanas consecutivas de mediciones y por la baja en la velocidad de los conductores en falta, de extender hasta terminado marzo los operativos sin la aplicación de multas.

De acuerdo con el último relevamiento realizado del 26 de febrero al lunes pasado, los inspectores de Policía de Tránsito controlaron 7.607 autos, de los cuales un 28 por ciento quedó registrado por superar la velocidad permitida.

“Hace dos semanas que no detectamos máximas por encima de los 90 kilómetros por hora, cuando teníamos mediciones de 95 o de hasta 103 kilómetros por hora en la avenida Nores Martínez. Esto permite ver cambios, ya que están por debajo de los 90, por lo que, si bien son altas, seguiremos trabajando con los cinemómetros unas semanas más. Porque no se trata de labrar por labrar actas, sino de que se entienda lo que implica respetar las máximas”, resumió el subsecretario de Tránsito.

“Yendo a más de 60 kilómetros hay un 85 por ciento de posibilidades de muerte para un peatón atropellado, por lo que estamos trabajando no sobre apreciaciones, sino con números concretos. También por esta razón, hemos decidido desde la Municipalidad esperar para el cobro de esta infracción. De a poco la conducta del ciudadano se va adecuando a la norma”, confió el funcionario, quien reconoció que la presencia de agentes en la vía pública desalentó a los automovilistas a llevar a fondo el acelerador.

Actas diarias

Según las actas labradas en estos operativos preventivos, a diario se constataban casi 300 casos de conductores en falta por exceso de velocidad, y en los últimos controles este número descendió a 220 casos diarios.

Algunas de las avenidas con mayores faltas de este tipo medidas por los inspectores son: Sabattini, Juan B. Justo, Colón y La Voz del Interior, entre otras. El mayor problema que se visualizó fue el manejo de los conductores que respetan la velocidad máxima permitida en las avenidas, pero no merman la marcha del coche ante la cartelaría que en la misma arteria advierte que en las proximidades hay centros de salud o escuelas.

Más cartelaría

Los casos concretos detectados fueron en las avenidas Nores Martínez, Concepción Arenal y Ricchieri, entre otras arterias donde están próximas las facultades de la Universidad Nacional de Córdoba, la Universidad Provincial de Córdoba, Tribunales II y el Hospital Ferreyra.

En esa zona, el municipio decidió reforzar la cartelaría para advertir al conductor que, si bien se trata de avenidas, en algunos tramos no pueden superar los 30 kilómetros por hora.

Incluso en la zona de barrio Quebrada de las Rosas, en el sector de la avenida Riobamba, entre Colón en el Jardín Botánico, se proyecta la construcción de un cantero central para evitar que los vehículos tomen mayor velocidad en ese tramo.

La primera experiencia de control con radares

Son operativos de la Dirección de Policía de Tránsito.

Máximas. En avenidas, la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora, mientras que en calles es de 40. Se debe transitar con una velocidad de hasta 30 kilómetros por hora en las intersecciones con ausencia de semáforos.

Radars. La Municipalidad dispone actualmente de dos cinemómetros y sumará otro más para realizar los controles.

Pago. No se debe abonar la multa en el momento ni se recibirá inmediatamente la intimación, sino que llegará al domicilio donde esté radicado el auto en el que se registró la infracción.

Valor. La multa tendrá un costo de entre 1.650 y 9.850 pesos.

Concientización. En marzo no se sancionará económicamente a los infractores, sino que se realizan controles preventivos y se informa a quienes exceden los límites para concientizar.

▶ OPERATIVO VERANO 2019 ◀

Se controlaron más de un millón de vehículos

Diario Popular
14/03/2019

En el marco del Operativo Verano 2019, los organismos dependientes del Ministerio de Transporte de la Nación controlaron a 1.600.842 vehículos en todo el país. Desde el 20 de diciembre de 2018 hasta el 10 de marzo, más de 650 fiscalizadores y 250 móviles se desplegaron en 264 puntos turísticos y estratégicos del territorio nacional con el fin de garantizar una circulación segura en la época de mayor tráfico vehicular.

En esta acción conjunta entre la CNRT y la ANSV también participaron Gendarmería Nacional, Prefectura, las agencias de seguridad vial provinciales, las policías viales y las direcciones de tránsito locales.

“Seguimos sumando controles en las distintas rutas, ciudades y terminales del país. Hemos mejorado la cobertura de la mano de nuevas tecnologías que nos aportaron grandes cambios para fiscalizar más y mejor; pero la Seguridad Vial no es sólo control, también es infraestructura, como las autopistas que estamos haciendo a lo largo y ancho de toda la Argentina, y también es concientización. Nuestro compromiso como Estado es cuidar a los argentinos, pero necesitamos de todos para generar un verdadero cambio

Se retuvieron 1.323 vehículos y 2.912 licencias de conducir. El 19% de las licencias retenidas se debió al consumo de alcohol.

cultural: sin beber alcohol a la hora de manejar, usando el cinturón de seguridad, respetando las velocidades máximas y las normas de tránsito”, señaló Guillermo Dietrich.

En los controles de este operativo, la CNRT puso especial énfasis en la prevención de consumo de alcohol y sustancias, como en la retención de vehículos clandestinos. Para ello se realizaron 452.189 fiscalizaciones a transporte de pasajeros y cargas, incrementando así un 136% los controles respecto del operativo verano del año anterior, donde se fiscalizaron 191.585 vehículos.

De los test de alcoholemia ejecutados, 69.211 resultaron negativos, y 107 positivos, representando un 594% más que el año anterior, donde solo se lograron realizar 9.984. De este modo, el 23% de las fiscalizaciones incluyeron el test de alcoholemia, superando ampliamente el total registrado en el verano de 2018. Durante esta época del año Rosario y Capital Federal fueron las ciudades que arrojaron más positivos.

En total se infraccionaron 14.471 vehículos y se retuvieron 3.037 de los cuales 147 se encontraban prestando un servicio al cual no estaban habilitados, y 147 vehículos no poseían habilitación, por lo cual se encontraban circulando ilegalmente, incrementándose en un 58% respecto al verano de 2018. ◻

LA CIUDAD

UN MALESTAR VIAL AL QUE NO LE ENCUENTRAN SOLUCIÓN

Ni la “división especial” pudo aliviar la epidemia de la doble fila en las escuelas

Los infractores “burlan” a los 500 inspectores municipales y en los colegios se reedita el trastorno cotidiano

13 de Marzo de 2019 | 02:07 | Publicado en Edición Impresa



Es un clásico que se reedita con cada vuelta a clases y al que la Comuna -una vez más- se proponía darle batalla este año: el proverbial caos vehicular que se genera en las puertas de los colegios y alrededores a la hora de entrada y salida de los chicos.



FRENTE A LA ESCUELA ANEXA EL TRÁNSITO ES UN LABERINTO COTIDIANO/D. RIPOLL

Autos estacionados en doble fila durante largos minutos, padres cruzando en diagonal y a las corridas con sus menores a cuestas, bocinazos atronadores, conductores encolerizados, disputándose su porción de calle lo más cerca posible de la escuela de sus hijos, o simplemente, queriendo avanzar. Este paisaje platense, que las autoridades parecen no lograr ordenar, volvió a quedar en evidencia apenas iniciado el ciclo lectivo 2019.

EL DIA

Ayer los trastornos, que se concentran en el horario de ingreso y egreso de los alumnos, fueron evidentes, por caso, en inmediaciones de la Escuela Anexa dependiente de la Universidad nacional. Allí, en 50, desde 115 a 118, la calle era un río de vehículos en doble fila, difícil de sortear para peatones y automovilistas que debían armarse de mucha paciencia para sobrellevar la espera. Esa escena testigo se calcaba en la mayoría de las instituciones educativas y se hacía notar, por ejemplo, en la zona de la Escuela Italiana, en 55 entre 10 y 11, como así también en el tramo que va por 45 de 9 a 12, en cercanías del Colegio San Luis.

También se daban aquí escenas que cabalgaban entre lo insólito y lo irritable: para acelerar la salida de quienes habían estacionado en doble fila, por ejemplo, los inspectores detenían el tránsito de quien pretendía circular correctamente.

Sumado al cóctel de lluvia y corte de calles por los festejos del Último Primer Día (UPD), esta suerte de jungla del tránsito de cada día se agudizó -por caso- en los alrededores de 57, 1 y 2, frente al Colegio Nuestra Señora del Valle y cerca del Albert Thomas. Pese a los intentos, de nada parecieron servir los pocos agentes municipales que, con su uniforme y silbato, de tanto en tanto marcaban presencia allí donde lo única que sonaban eran bocinas.

Consultadas al respecto, fuentes de la Municipalidad de La Plata, confirmaron que sigue en pie esa suerte de “división especial” que involucra a 500 agentes e inspectores de seguridad (5 por escuela, que rotan según lo amerite la situación), como así también los denominados “corredores seguros” (se implementan en 270 establecimientos) con “espacios exclusivos para el estacionamiento del transporte escolar y vehículos particulares en horarios claves de ingreso y egreso de los alumnos”. Para el Municipio, en las primeras jornadas de clases “no se generaron inconvenientes serios”, aunque admitieron que “se labraron las contravenciones correspondientes”. En tanto, calificaron como “positiva” la intervención vial en la mayoría de los establecimientos, mientras reconocieron “alguna demora normal en la entrada y salida de los alumnos”.

GENERAL GÜEMES

Preocupa el aumento de casos de conductores alcoholizados

13 DE MARZO 2019 - 02:24

Las redes sociales son usadas para dar a conocer donde están los controles de seguridad. Los casos de mayores imprudencias tienen lugar los fines de semana.



Sergio Tapia



Uno de los tantos controles implementados por la Policía en General Güemes.

Desde distintos sectores de la Policía de la Provincia con asiento en la ciudad de General Güemes, mostraron su preocupación por el incremento de conductores de vehículos que son descubiertos en estado de ebriedad.

Sin recurrir a estadísticas, en base a la cantidad de accidentes viales que tienen lugar dentro del ejido urbano de la ciudad, se puede decir que el 40% de estos accidentes involucran a conductores con un grado de alcohol en sangre que les impide una correcta coordinación de movimientos al conducir.

Los accidentes viales son cosa de todos los días y en un 80% involucran a motos, pero las mayores imprudencias tienen lugar entre la noche y la madrugada de los fines de semana, o días feriados. En estos accidentes, la presencia de alcohol en sangre es el común denominador.

A pesar de las múltiples campañas tendientes a generar conciencia, es evidente que no se logró el efecto deseado. No conducir cuando se bebe no es algo que se desconozca, pero sí es una recomendación que lamentablemente es dejada de lado por la mayoría. En un fin de semana se pueden registrar entre tres a cuatro accidentes nocturnos en Güemes y de ellos al menos dos cuentan con un conductor en estado de ebriedad.

En 80 por ciento de los accidentes las protagonistas son las motos, lo que significa que falta una toma de conciencia seria.

Vehículos incrustados en un árbol o poste de luz, subidos a la vereda rompiendo paredes o toldos, autos dados vueltas, metidos en zanjas, motos tiradas en el pavimento, son cuadros con los que los vecinos suelen ser sorprendidos al amanecer cada fin de semana.

El conductor designado no debe consumir bebidas alcohólicas. Son conceptos que deben ser afianzados entre la población, especialmente aquella que cuenta con un vehículo y gusta de disfrutar los fines de semana con amigos.

Los controles viales se han incrementado especialmente en los horarios de salida de los bailes, pero las redes sociales son usadas para dar a conocer donde está apostado el personal de seguridad.

De esta manera aquellas personas que consumieron alcohol, pueden evitar ser sancionados realizando algún rodeo por calles aledañas, pero lo que seguramente no podrán evitar es ser partícipes de algún accidente de tránsito.

“Este fin de semana hubo varios accidentes de tránsito, algunos debido al alcohol, otros al mal clima, lamentablemente uno de ellos con saldo fatal. Estamos lejos de lograr una concientización óptima por parte de la comunidad en cuanto a seguridad vial. La mayoría no usa casco, tampoco cinturón de seguridad y beben cuando saben que deben conducir. Creo que debemos seguir trabajando en materia de prevención para llegar a padres y jóvenes por igual”, destacó la comisario Marta Romero.

La Ciudad 11 de marzo de 2019

Licencia digital: siete de cada diez marplatenses la aprueban por ser “cómoda y segura”

Según una encuesta de Cecaitra, la licencia que lanzó el gobierno hace menos de un mes tiene “alta aceptación” entre los más jóvenes. Seguí los pasos para conseguir el registro online en el celular.



A menos de un mes de que el Gobierno Nacional lanzara la versión digital de la licencia de conducir, los marplatenses fueron consultados sobre esta nueva herramienta y los resultados obtenidos fueron positivos: la mayoría aprobó su uso y se mostró a favor de la idea por ser “cómoda y segura”.

El sondeo fue realizado por el Observatorio Vial de Cecaitra, cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial, en más de 1.400 viviendas. Las personas consultadas sobre si se debe permitir el uso del registro de conducir digital, el 66 por ciento respondió a favor de la idea: un 33 por ciento dijo estar “muy de acuerdo” y el mismo porcentaje “algo de acuerdo”.

“La licencia digital es otra muestra de la tecnología pensada para la seguridad vial. El uso de esta aplicación debe generarnos confianza, además de la practicidad y de la comodidad. Una conducción responsable sumada a estas herramientas innovadoras pueden lograr un tránsito más ordenado y sin siniestros que lamentar”, indicó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de Cecaitra.

Asimismo, se consultó el principal motivo por el que se está de acuerdo con el uso del registro de conducir digital y un 27 por ciento dijo que esta nueva herramienta “es más cómoda”, un 25 por ciento opinó que “es más segura”, un 17 por ciento que es “más difícil de falsificar” y un 16 por ciento opinó que “es más fácil de usar”.

Esta pregunta, en tanto, arrojó variaciones en cuanto al sexo y la edad de los encuestados. El beneficio de “ser cómoda” fue elegido por el 29 por ciento de los hombres y por el 24 por ciento de las mujeres. En tanto, la variable de “ser segura” fue optada por el 32 por ciento de las mujeres y sólo el 19 por ciento de los hombres.

Con respecto a la edad de las personas sondeadas, la ventaja de la comodidad fue elegida en un 36% por jóvenes de entre 16 y 29 años y en un 22% por mayores de 65. En cambio, sobre la seguridad de la licencia digital, la opción tuvo el 33 por ciento de adhesión de los adultos mayores y sólo el 20 por ciento de la franja etaria más joven.

“Más allá de la aceptación o no de esta nueva herramienta, son indudables sus beneficios. Desde Cecaitra trabajamos a diario para que la tecnología sea parte de nuestra vida cotidiana, facilitando nuestro transitar, aportando positivamente tanto a conductores como a peatones”, completó Jaime.

[En tres pasos: cómo obtener la licencia de conducir digital en el celular](#)

- 1- Descargar la aplicación “Mi Argentina” y crear una cuenta con una identidad validada. Para ello se debe “Ingresar a Mi Argentina” y en la pantalla siguiente hacer clic en “Registrarme”.
- 2- Completar los datos personales y confirmar la cuenta. Se necesita una dirección de mail y un CUIL.
- 3- Validar la identidad, que se puede realizar de dos maneras: en forma digital, en la pantalla de inicio de la app pulsar el botón “Validar mi identidad” y se solicitará una foto de frente y dorso del DNI y datos biométricos (selfie). En forma presencial, en organismos estatales al momento de realizar trámites, al aplicarse vacunas en hospitales o al renovar el DNI en cualquier CDR del Renaper.

Seguridad vial

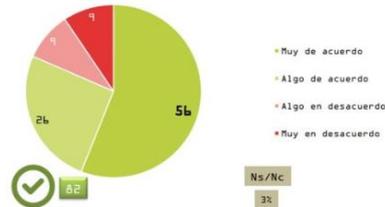
Ocho de cada 10 automovilistas piden carriles exclusivos para motos

El 38% de los muertos en siniestros viales son motociclistas. Según el relevamiento, además, el 67% de los encuestados dijo que con esta medida bajarían los accidentes.

¿Un carril exclusivo para motos sería una solución para ordenar el tránsito y bajar la siniestralidad en las calles? De acuerdo un relevamiento -al que tuvo acceso Clarín- del Observatorio Vial de CECAITRA (cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en nuestro país) una abrumadora mayoría está de acuerdo. El 82% dijo estar a favor: 56% "muy de acuerdo" y 26% "algo de acuerdo".

Carriles exclusivos para motos y motocicletas

Indique su nivel de acuerdo, entre muy de acuerdo y muy en desacuerdo, con la creación de carriles exclusivos para motos y motocicletas en las principales avenidas.

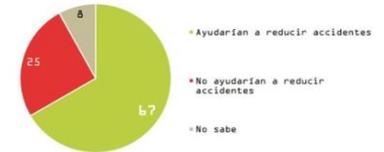


Fuente: Cecaitra

A su vez la Cámara a través de su Observatorio quiso saber si la gente imagina que mediante estos carriles se **disminuirían los accidentes en nuestro país**. Un 67%, también un porcentaje muy alto, opinó que sí. Mientras que un 25% dijo que una vía obligatoria para motos no ayudaría a evitar accidentes.

Los carriles exclusivos para motos y la disminución de accidentes

En su opinión ¿los carriles exclusivos para motos y motocicletas ayudarían a reducir accidentes?



Fuente: Cecaitra

Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA, expresó: “Las motos zigzagueando son una constante y no pocas veces el apuro y la facilidad para escabullirse lleva a los motociclistas a poner en riesgo su propia vida o a predisponer mal al resto de los conductores. En ese sentido observamos que, en consonancia con lo que opinó 8 de cada 10 personas, un carril exclusivo para motos ayudaría a **reducir la siniestralidad y de paso a ordenar el ya de por sí caótico tránsito** en nuestras ciudades”.



Línea de largada. La convivencia entre motos y autos en calles, avenidas y autopistas es cada vez más complicada. Foto: Diego Diaz

Si ya la convivencia entre autos y motos en calles y avenidas es problemática, la situación se agrava en rutas y autopistas. Al alcanzar velocidad rápidamente no son pocas las veces que surgen de golpe, sin que el conductor de automóvil pueda divisarlas a tiempo. Al ocupar poco volumen pueden inmiscuirse entre los coches, muchas veces en zigzag. Lo que ocasiona tensión y malestar entre los automovilistas.

Pero a su vez esta práctica pone en riesgo la vida de los propios motociclistas, que son las primeras víctimas fatales al estar expuestos con sus propios cuerpos. Según datos oficiales del Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, **el 38% de los fallecidos en siniestros viales durante 2017 fueron motociclistas**.

Diario Popular
11/03/2019

▶ LO DICTAMINO UN JUEZ DE LA PLATA, POR REGISTRO DE CONDUCIR ◀

Multas impagas no impiden licencia

Un juez correccional de La Plata resolvió que es inconstitucional un decreto provincial que exige contar con un libre deuda de infracciones como requisito indispensable para poder sacar el registro de conducir, informó una fuente judicial. La medida la adoptó el juez Juan José Ruiz al hacer lugar a un amparo presentado por un motociclista a quien la municipalidad de La Plata

no le otorgó la licencia porque adeudaba cinco infracciones de tránsito.

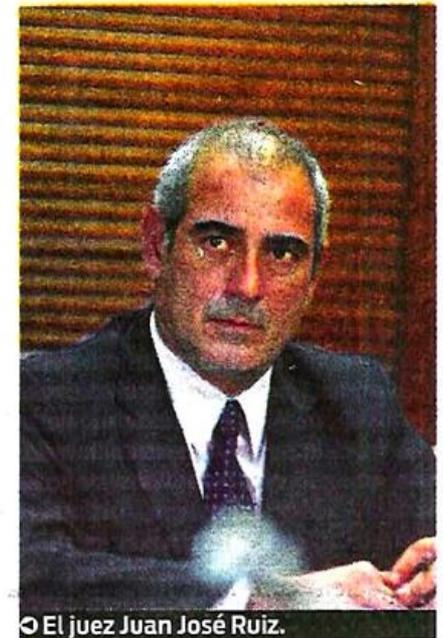
Inconstitucional

El vocero explicó que el juez ordenó a la comuna que prosiga el trámite de la licencia de conducir al motociclista afectado y declaró la inconstitucionalidad del artículo previsto en el decreto 532 del año

2009 que establece la presentación del libre deudas de infracciones para obtener la licencia de conducir.

El fallo

En su fallo, el magistrado consideró que el Estado “cuenta con un régimen específico para el cobro de deudas por multas” y citó como ejemplo el juicio de apremio. “La paralización de un trámite de expedición de una licencia por la verificación de deudas de infracciones de tránsito vacía de contenido el juicio de apremio y transforma una sanción legal de multa o inhabilitación en una restricción de derechos”, detalló.



El juez Juan José Ruiz.

Hubo más de 8000 multas por estacionar mal cerca de los estadios

ESPACIO PÚBLICO. Desde enero, el gobierno porteño intensificó los controles durante los partidos de fútbol

Mauricio Giambartolomei
LA NACION

Algo cambió desde el primer partido de fútbol del año en la ciudad de Buenos Aires. El 19 de enero River recibía a Defensa y Justicia por un partido pendiente de la Superliga Argentina y, más allá de lo que pasó dentro del campo de juego, fuera del estadio Monumental la dinámica fue distinta a lo que habitualmente ocurría en esa zona. No había parrillas improvisadas, tampoco puestos de venta de camisetas y se veían pocos "trapitos" operando en las sombras.

Desde ese día los controles comenzaron a ser más exhaustivos en las inmediaciones de los estadios porteños de acuerdo con lo aprobado en la última reforma del Código Contravencional. Pero el ordenamiento del espacio público fue más allá y tocó una fibra sensible de las malas conductas callejeras: el estacionamiento en lugares prohibidos como rampas, esquinas, espacios reservados para discapacitados, ingresos a garajes y veredas.

En lo que va del año, y en 19 operativos diferentes, los agentes de tránsito detectaron 8250 infracciones

por vehículos mal estacionados y 27 de ellos fueron acarreados por faltas graves, según informó la Secretaría de Transporte y Tránsito de la Ciudad. Los controles se hicieron en las cercanías de los estadios de Boca, River, San Lorenzo, Vélez Sarsfield, Huracán y Argentinos Juniors.

Durante los últimos años los "trapitos" se adueñaron de las calles cercanas a esos estadios o de las de aquellos donde se desarrollaba algún espectáculo masivo, en muchos casos bajo el amparo de las barras bravas, mientras que los operativos de seguridad apuntaban para otro lado. El mal estacionamiento es un derivado de ese accionar ya que no había límites para aprovechar hasta el último metro disponible con el fin de aumentar la recaudación diaria.

Al ajustar la mirada sobre los "trapitos" entraron en el radar este tipo de infracciones. Aunque la decisión de efectuar un control más minucioso sobre el espacio público es una continuidad de lo que empezó con el desalojo de los manteros de las zonas más conflictivas como Retiro, la peatonal Florida, la avenida Avellaneda, Once y Liniers.

Además de las 8250 infracciones



Agentes de tránsito, ayer, en Brown y Martín García, antes del partido entre Boca y San Lorenzo

SANTIAGO FILIPUZZI

registradas por mal estacionamiento hubo 67 casos denunciados por la presencia de "trapitos" que exigen dinero a cambio de cuidar vehículos. Los cambios del Código Contravencional habilitaron a los efectivos de la Policía de la Ciudad a intimar a las personas en falta para que dejen de realizar esa actividad prohibida. En los casos de reincidencia cabe la posibilidad de la detención y la apertura de un sumario contravencional.

El oficialismo dio una larga batalla para llegar a este escenario, que pretende disminuir la presencia de "trapitos" y acabar con las organizaciones que lucraban con el uso del espacio público. La iniciativa se gestó cuando Mauricio Macri era jefe de gobierno y culminó recién el año

pasado cuando Vamos Juntos logró la mayoría simple en la Legislatura, con legisladores propios y aliados.

La primera acción concreta se remonta a 2009 con el proyecto presentado por el entonces diputado del Pro, Martín Borrelli, para modificar el Código Contravencional, que no tuvo aceptación entre sus colegas. Dos años más tarde la oposición logró sancionar una ley que creaba el Registro de Cuidadores de Vehículos para regular la actividad de los "trapitos", pero días después de la sanción Macri la vetó.

Luego la Justicia comenzó a cercar a los cuidacoches reincidentes que, para evitar llegar a un juicio contravencional, fueron instados a hacer trabajos comunitarios en

hospitales o iglesias mediante una *probation*. Fue el principio de la avanzada final.

Los controles en los alrededores de los estadios porteños fueron más allá del uso del espacio público ya que incluyeron operativos de tránsito para detectar conductores alcoholizados o drogados. En los 1500 tests realizados se detectaron diez casos positivos de alcohol en sangre más allá de los límites permitidos y seis personas que conducían bajo los efectos de estupefacientes.

"Estos controles de alcoholemia, estupefacientes y estacionamiento indebido en las inmediaciones de los estadios de fútbol apuntan a solucionar una conducta que afectaba la convivencia entre hinchas y veci-

nos desde hace tiempo", opinó Juan José Méndez, secretario de Transporte de la Ciudad.

Con la colaboración de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y de Gendarmería Nacional, también se controlaron ómnibus y colectivos que llevaban a hinchas. En esos operativos se registraron nueve infracciones por mal estacionamiento en los alrededores del estadio de Boca. Todos los vehículos debieron ser acarreados por no contar con habilitación para el transporte de adultos.

El estacionamiento indebido es un problema en toda la ciudad: en 2018 fue la infracción más común con 1.351.561 actas labradas, el 32% de todas las multas registradas. ●

LMNeuquen | Neuquén | Controles - 08 marzo 2019



Seguridad Vial se instaló en el ex peaje y planean colocar radares en las rutas

El organismo nacional utilizará las antiguas oficinas y controlarán documentación, además de realizar controles de alcoholemia y de velocidad. Estudiarán los tramos más peligrosos de las Rutas 22 y 151 para colocar los dispositivos de control de velocidad.



Francisco Sánchez Valassina

lmneuquen.com

La Agencia Nacional de Seguridad Vial se instaló de forma definitiva en las oficinas del ex peaje en los puentes carreteros que unen Neuquén y Cipolletti.

El organismo nacional llevará a cabo **controles vehiculares, test de alcoholemia y pondrán en funcionamiento dos radares en rutas de la región**. En el lugar también funcionará la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Según indicaron a LM Cipolletti, desde hace algunos días se encuentran reacondicionando las oficinas que estuvieron abandonadas desde julio pasado, para ya instalarse de manera definitiva. **En el lugar trabajarán más de 14 personas y realizarán diferentes operativos en la región.**

La próxima semana integrantes de **la Agencia Nacional estudiará en qué sectores de las Rutas Nacionales 22 y 151 se podrán instalar los radares móviles** con los que cuentan. **Luego** de detectar las zonas "peligrosas", en cualquier punto de ambas provincias, **habrá un periodo de prueba sin multas**. Además se deberá instalar la cartelera correspondiente para advertir a los conductores sobre la presencia del control y educar a la población.

Las fuentes consultadas comentaron que el funcionamiento efectivo de los radares, y las consecuentes multas por infracciones, **podría demandar aún algunos meses**. En dichas zonas controladas, los automovilistas deberán reducir la velocidad hasta los 60 km/h.

Por su lado, la CNRT implementará diferentes operativos de control de documentación para transportes de carga y de pasajeros en los puentes carreteros y en el tercer puente.

Estrellas Amarillas, en red nacional

Redaccion 08/03/2019 12:01 am



La Fundación Estrellas Amarillas de La Pampa participó de la presentación de la Red Federal de Asistencia a víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales que comenzó a regir en el país. El sistema apunta a mitigar los daños causados por un siniestro vial tanto a las víctimas como a sus familiares.

El Observatorio de Seguridad Vial considera a los siniestros viales como una verdadera “pandemia invisibilizada” y se trata, además, de la primera causa de muerte de jóvenes entre 15 y 29 años.

La Fundación Estrellas Amarillas de La Pampa participó de la presentación de la Red Federal de Asistencia a víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales que comenzó a regir en el país. El sistema apunta a mitigar los daños causados por un siniestro vial tanto a las víctimas como a sus familiares.

El Observatorio de Seguridad Vial considera a los siniestros viales como una verdadera “pandemia invisibilizada” y se trata, además, de la primera causa de muerte de jóvenes entre 15 y 29 años.

El proyecto de la red de asistencia surgió de la necesidad detectada por las ONG que surgieron en todo el país para asistir a familias que sufrieron tragedias viales. Si bien la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ya trabajaba con algunas de ellas, hasta el momento no existía ninguna institución que canalizara a través del Estado las problemáticas que se desprenden de un hecho traumático, generado por un siniestro vial, o en la instancia post-siniestro.

Silvia González, mamá de Sacha Viguera y presidenta de la Fundación Estrellas Amarillas La Pampa, expresó que “la puesta en funcionamiento de esta Red es de suma importancia para nuestra Fundación Estrellas Amarillas, porque permite que las personas tengan un lugar para contactarse en caso de siniestros, haciendo hincapié en la importancia de la adhesión de nuestra provincia al programa. El trámite era engorroso para una ONG”, señaló.

Impacto múltiple.

“Se debe tener presente que por cada víctima fatal se considera que al menos cinco personas serán impactadas en su salud mental, por lo que una de las prioridades en situaciones de emergencias y desastres es proteger y mejorar la salud mental y el bienestar psicosocial de quienes han resultado impactados por lo que actualmente se considera internacionalmente es una pandemia invisibilizada”, aseguró Silvia Bentolilla, médica psiquiatra y sanitarista, especialista en salud mental en emergencias y desastres. En el acto de apertura estuvieron el ministro de Transporte Guillermo Dietrich, el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Carlos Pérez, la directora nacional de Coordinación Interjurisdiccional, Daniela Ortega, la médica psiquiatra y sanitarista Silvia Bentolilla. También la consultora OPS/OMS (Protección de la Salud Mental en Emergencia y Desastres) con la fundadora de la Asociación STOP Accidentes y Presidente de la FICVI – Federación Iberoamericana de Asociaciones contra la violencia vial – Familiar de víctimas-, Jeanne Picard Mahaut.

Según informó la ONG pampeana en un comunicado de prensa, las personas pueden llamar al 0800-122-7464 de lunes a viernes de 8 a 20. Los atenderá un equipo multidisciplinario para asistirlos. Fuera de ese horario y durante los fines de semana, detalló la ANSV, habrá un contestador para que dejen sus mensajes y se los contacte.

INFORMACIÓN GENERAL

EN 2018 TRAMITARON EL REGISTRO 2.060 PLATENSES DE 80 AÑOS O MÁS

Cada vez son más los adultos mayores que siguen manejando

Los especialistas lo ven como uno de los rasgos salientes de una generación que madura de manera distinta a las anteriores, con la aspiración de mantenerse más activa y con mayor autonomía

8 de Marzo de 2019 | 04:04 | Publicado en Edición Impresa



LUCRECIA ARCEGUET (80), SOCIOLOGA " SIEMPRE ME GUSTÓ MANEJAR Y POR ESO ME PARECE DE LO MÁS NATURAL HACERLO AHORA. CREO QUE LO ÚNICO QUE CAMBIA ES QUE DESDE HACE TRES AÑOS TENGO QUE USAR ANTEOJOS AL VOLANTE Y QUE AHORA MANEJO CON MUCHA MÁS CAUTELA. NO SIENTO QUE EL TRÁNSITO SEA ESPECIALMENTE AGRESIVO CON LOS ADULTOS MAYORES, PERO EVITO ANDAR POR EL CENTRO EN HORAS PICO. CREO QUE, EN TODO CASO, EL QUE PUEDE TENER DIFICULTADES ES AQUEL QUE EMPEZÓ A MANEJAR DE GRANDE".

Lucrecia Arceguet maneja desde los 18 años y es algo que siempre le gustó. Es por eso que hacerlo ahora, que tiene 80, le parece lo más natural. "La única diferencia es que ahora manejo, quizás, con un poco más de cautela que antes. Y que desde hace tres años lo hago con anteojos", dice.

Como ella, son cada vez más los adultos mayores que siguen manejando, un fenómeno que los especialistas asocian a una generación que eligió madurar de una manera distinta a las anteriores.

"Estamos hablando de una generación más activa y que pone a la autonomía en un lugar central", dice Silvia Gascón, presidenta de la Red Mayor de La Plata.

Pero el hecho de ser pioneros en eso de llegar a adultos mayores al volante también hace que encuentren un tránsito demasiado agresivo y poco amigable.

Como contraparte, estudios realizados a nivel nacional indican que un mayor número de adultos mayores en el flujo del tránsito aporta más respeto a las normas y cautela a las calles.

UN NÚMERO QUE CRECE

Según los datos manejados por la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) en el año 2018 aumentó un 2,59% la cantidad de licencias emitidas para mayores de 60 años con relación al año anterior.

Así, mientras en 2017 se emitieron 675.270 licencias para adultos mayores, durante el 2018 fueron un total de 692.760.

De acuerdo con estas cifras oficiales, el 3,58% de las personas que manejan en todo el país tiene más de 60 años.

En tanto, en La Plata, los últimos datos difundidos por la Secretaría de Convivencia y Control Ciudadano, correspondientes al año 2018 y dados a conocer en enero, indicaban que en la Ciudad tramitaron su licencia de conducir durante ese año 19.992 personas mayores de 61 años.

Esas cifras indican que hicieron ese trámite 7.070 personas de entre 61 y 70 años, 10.862 de entre 71 y 80 años y 2.060 mayores de 80.

A la hora de mencionar las razones de este aumento, los expertos hablan, en primer lugar, del aumento de la expectativa y de la calidad de vida de los adultos mayores.

La generación de los nacidos entre 1946 y 1964 vive, de la mano de los avances de la ciencia médica y la tecnología, una madurez más activa que las generaciones anteriores y se anima a reinventar la forma de convertirse en adulto mayor.

Esta nueva forma de envejecer incluye nuevas maneras de usar el tiempo libre, la posibilidad de viajar o de llevar adelante cualquier actividad que les permita desarrollar su vitalidad.

En el marco de esos cambios se extiende la edad en que los adultos mayores conducen.

Con todo, y aunque la expectativa de vida se prolonga, es sabido que a medida que pasa el tiempo los reflejos y la capacidad de reacción se vuelven más lentos. Esto, no obstante, no es un impedimento para que los adultos mayores conduzcan de manera adecuada.

Según un trabajo de la organización Luchemos por la Vida, cuando se analizan los accidentes por edad se advierte que los mayores no suelen ser los responsables de accidentes viales.

Una de las razones para que esto pase es que los adultos mayores conocen mejor las reglas, cuentan con experiencia de manejo y son más conscientes de los cuidados que tiene que tener el conductor.

O como elige decir Lucrecia Arceguet: "lo que noto ahora es que manejo con mayor cautela".

CAPACIDADES FÍSICAS QUE SE MODIFICAN

Entre las capacidades físicas que se modifican con la edad hay varias que conviene tener en cuenta.

La audición y la visión, por caso, son sentidos fundamentales para una conducción segura y se recomienda que el adulto mayor realice chequeos regulares para controlar la vista y la graduación de los lentes, sobre todo ante la perspectiva de un viaje largo.

Otro elemento a tener en cuenta son los medicamentos, ya que muchos adultos mayores los toman y algunos fármacos suelen tener efectos secundarios que reduzcan habilidades de reacción, por eso se recomienda a los adultos mayores que consulten a su médico de cabecera, sobre todo si piensan salir a la ruta.

El ejercicio regular también es un buen compañero del adulto mayor que quiere seguir manejando, ya que, con la vejez, la flexibilidad comienza a disminuir y los músculos se debilitan, imposibilitando o dificultando realizar ciertas maniobras al volante.

Por otra parte, y como contrapartida, aparecen recursos tecnológicos que buscan equipar a los vehículos para ayudar al adulto mayor en el viaje.

Entre ellos se cuentan dispositivos de conectividad en base a GPS/GPRS, volantes multifunción, sistemas de navegación digital o cajas de cambios automáticas.

AUTOS

Qué hay que tener en cuenta y qué medidas de seguridad se deben tomar para trasladar a los chicos al colegio

Con el inicio del ciclo lectivo, vuelven los transportes escolares, colectivos o individuales, por lo cual la seguridad de los niños en el ingreso y egreso de la escuela son temas a tener en cuenta por los padres

Antes de elegir un servicio adecuado de transporte escolar, hay que verificar que cumplan con los requisitos que la ley les exige: la unidad tienen que estar habilitada por el gobierno correspondiente

Antes de elegir un servicio adecuado de transporte escolar, hay que verificar que cumplan con los requisitos que la ley les exige: la unidad tienen que estar habilitada por el gobierno correspondiente

El comienzo de un nuevo año escolar implica una cuestión importante a tener en cuenta: cómo trasladar a los chicos a su colegio, lo que repercute también en múltiples inconvenientes en el tráfico. **Es habitual ver en la puerta de los colegios -en horarios de llegada o retiro-, vehículos estacionados en doble o hasta triple fila obstaculizando calles y avenidas.**

Por eso el Centro de Experimentación dedicado a la investigación y análisis de la seguridad vial y automotriz (CESVI) publicó una serie de recomendaciones para transportar en forma segura a los chicos al colegio.

En primer lugar, si se traslada a los niños en auto hay que recordar que **su lugar es en el asiento trasero con cinturón de seguridad, tal como lo establece la ley de tránsito**, y con el Sistema de Retención Infantil (SRI) adecuado para su edad y contextura física. Además, si se organizan "pools" -compartir autos particulares-, hay que saber que sólo se pueden llevar un chico por plaza que tiene que tener el vehículo, o sea que no se puede exceder la cantidad de ocupantes permitido.

Otra opción que usan miles de personas es son las combis o micros -transporte escolar)- pero antes de elegir este servicio hay que detenerse a verificar que cumplan con los requisitos que la ley les exige. Por ejemplo, la unidad tienen que estar habilitada por el gobierno correspondiente: **en el caso de la Ciudad de Buenos Aires, en su web hay un listado con los vehículos autorizados, sus respectivos dominios, números de habilitación, vencimiento de habilitación y verificación técnica.**

También hay que observar que en la parte trasera del mismo disponga del número de habilitación correspondiente y los elementos retrorreflectivos que lo hagan notar. **También tiene que decir "Transporte Escolar" en sus cuatro lados, además tiene que contar con dos puertas laterales de ascenso y descenso**, aunque su apertura no tiene que ser accesible a los más chicos.

“ *Estos buses deberán contar con matafuegos, un botiquín de primeros auxilios, y un preceptor -además del chofer- que será quien coordine y cuide a los niños* ”

Cuando el micro llega, hay que tomar ciertos recaudos. Si se lo está esperando en el exterior, hay que alejarse de la calle unos dos metros y esperar hasta que el vehículo se detenga y abra sus puertas para subir. **Hay que asegurarse de que los chicos reconozcan y obedezcan al mayor que esté a cargo en el micro, especialmente en caso de emergencia.** Y aunque es trabajo del preceptor hay que verificar que los niños se coloquen el cinturón de seguridad; de ser necesario, asistirlos para cerciorarse de que realmente quede bien abrochado y ceñido al cuerpo.

Sobre el tema se expresó Gustavo Brambati, subgerente de Seguridad Vial de CESVI: “Uno de los focos más importantes de la seguridad vial en Argentina debe ser el transporte de nuestros niños. Sin embargo, es uno de los puntos donde se observan grandes falencias. **La mayoría de las jurisdicciones del país carecen de normativas que regulen la antigüedad, el estado de los vehículos o la formación de los choferes y guardas de seguridad**”.

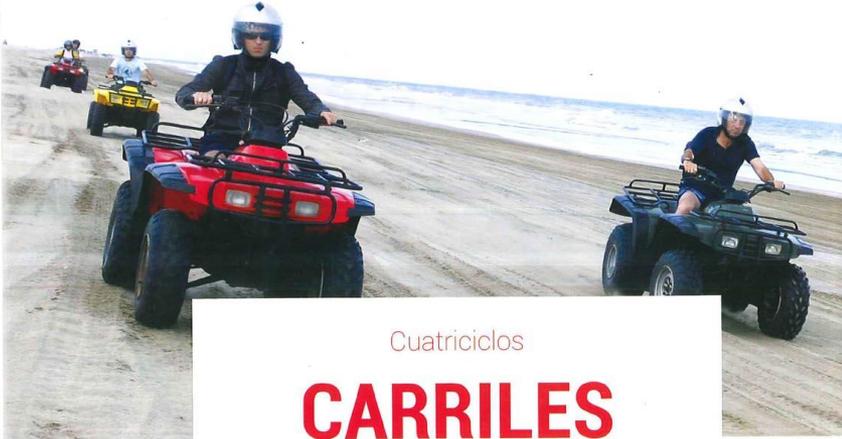
Revista Crash
06/03/2019

Radiografía Vial

La Agencia Nacional de Seguridad Vial lanzó un mapa interactivo que resume datos y estadísticas. De aquí podemos extraer que, durante 2017, 5.611 personas fallecieron en siniestros viales en todo el país. Además, sólo el 43,6% de los vehículos observados circula con todos sus ocupantes protegidos con cinturón de seguridad. Mientras que, si tomamos solo a los conductores, el porcentaje aumenta al 50,2%, en copilotos disminuye al 42,9% y en ocupantes traseros desciende a 23,1%. Comparando las regiones geográficas del territorio nacional, NOA presenta las tasas de uso más bajas (35,8%), mientras que CUYO -con Mendoza (67,5%) a la cabeza- las más elevadas (60,8%).



SEGURIDAD VIAL



Cuatriciclos
CARRILES EXCLUSIVOS

Este verano comenzó a aplicarse la nueva normativa de tránsito que controla el uso de cuatriciclos. Esta ley establece zonas de circulación seguras determinadas y señalizadas por cada municipio.

POR MAR FERNÁNDEZ

Es habitual ver, durante la temporada estival, circular cuatriciclos por cualquier lado, niños a bordo de vehículos de enormes cilindradas a altas velocidades, sin la protección correspondiente que, lamentablemente culminan en graves siniestros. Conscientes de esta problemática que aqueja a la mayoría de los municipios de la Costa Atlántica bonaerense, la Agencia Nacional de Seguridad Vial

(ANSV), junto a la Dirección Provincial de Políticas de Seguridad Vial de la provincia de Buenos Aires y los municipios adheridos trabajaron en conjunto para educar, concientizar y fiscalizar a los usuarios de cuatriciclos, con el fin de garantizar mayor seguridad vial e implementar esta normativa.

En ese marco, el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Carlos Pérez, resaltó: "Estamos

trabajando para que los ciudadanos viajen más seguros. Y un punto vital es concientizar y realizar controles en la circulación de los cuatriciclos, que hasta el momento no estaban contemplados en la ley de tránsito. Esto sólo podemos lograrlo con el trabajo conjunto y articulado entre la provincia y los municipios, sin dudas es la única manera de brindarle una movilidad más segura a los argentinos".



El conductor debe llevar:
Casco homologado con visera o anteojos

Zonas Seguras:

- Señalética correspondiente que organice la circulación.
- Protecciones en las curvas.
- Un único sentido de circulación.
- Entradas y salidas demarcadas.
- Limitaciones de velocidad.



Pista amarilla:
para cuatriciclos hasta 300 cc.



Pista naranja:
para cuatriciclos de más de 300 cc.

Zonas Seguras

Con el lanzamiento de la temporada de verano, se comenzó a aplicar esta normativa, que establece que los cuatriciclos sólo podrán utilizarse en los corredores seguros que diseñó cada municipio hasta llegar a la zona delimitada para su uso recreativo. En caso que no haya corredores seguros, los propietarios deberán trasladarlos en un tráiler hasta las zonas seguras.

En ese sentido, para terminar con la informalidad y la falta de reglas claras, por medio del Ministerio de Transporte se reguló la situación con el objetivo de cambiar el paradigma respecto a la cultura vial en el uso de este motorizado, que era considerado como un elemento de diversión y a partir de ahora deberá entenderse como un "vehículo automotor". Este cambio obliga a acatar las normas generales.

A través de la Disposición N°196 se describen las características y los **elementos de seguridad con los que deben contar:**

- Señalética correspondiente que organice la circulación.
- Protecciones en las curvas.
- Un único sentido de circulación.
- Entradas y salidas demarcadas.
- Limitaciones de velocidad.

DOCUMENTACIÓN

Quienes sean conductores deberán tener una **licencia habilitante** con la categoría que corresponde, seguro obligatorio y de dominio. No podrán viajar más personas que las permitidas por el fabricante.

Además, debido a que estos vehículos están equipados con diferentes motorizaciones se establecieron dos categorías de pistas (divididas por colores) de acuerdo a la potencia:

1. Pista amarilla: para cuatriciclos hasta 300 cc.
2. Pista naranja: para cuatriciclos de más de 300 cc.

Esta nueva normativa, que en rigor permite contar con un marco regulatorio, **viene a cubrir un vacío legal existente hasta el momento**, dotando a las jurisdicciones de herramientas legales para facilitarles el control de circulación.

Es importante destacar que, en todos los municipios queda vedada la circulación de cuatriciclos por la vía pública, salvo en los corredores y zonas de circulación aprobados por ordenanza municipal. ■

Revista Crash
06/03/2019





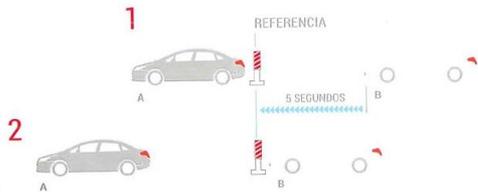
TIEMPOS DE REACCIÓN

Transitando en un vehículo cualquiera a una velocidad de 40 km/h, **5 segundos de distancia equivalen a poco más de 50 metros**. En el caso de estar transitando en una ruta, la velocidad máxima permitida (si no hay cartelera que indique lo contrario) es de 110 km/h, por lo que la distancia de 5 segundos es similar a dejar 150 metros. Recién en este punto empieza la suma de tiempos de reacción. A este primer tiempo debemos sumarle el lapso que tardamos en enviar una señal a los músculos para que el pie derecho salga del acelerador y caiga encima del pedal de freno. Luego, se ejerce la

presión sobre éste y, para finalizar, el tiempo que necesita el vehículo para comenzar a frenar. Es probable que en todo lo anterior, una persona promedio en una ruta demore aproximadamente 3 segundos. Si guardáramos 5 segundos con el vehículo que nos precedía y éste comienza a frenar bruscamente, sólo nos quedarán 2 segundos de distancia o un poco más. En una ruta, circulando a la máxima velocidad posible a la cual se puede transitar, esto implica una distancia de 60 metros para no chocar con el vehículo de adelante.

1. A partir de que el vehículo A pasa por la referencia se cuentan 5 segundos.

2. Luego de los 5 segundos el vehículo B debe pasar por la referencia.



detenernos sin colisionar. Además, se suma como beneficio el hecho de que podamos controlar nuestra frenada para no ser impactados por quienes transitan detrás.

La excepción a la regla

Cuando quedamos involucrados en una congestión, no es posible mantener los cinco segundos de distancia con el vehículo que nos precede. Entonces, recomendamos mirar dos o tres autos por delante del nuestro para poder anticiparnos a la situación de riesgo y realizar una maniobra defensiva. En caso de que el segundo o tercer vehículo por delante comience a frenar, nosotros debemos hacerlo también.

A mal tiempo

Este sistema de medición funciona con o sin presencia de lluvia. No obstante, es necesario proponer un cambio más cuando la situación climática no es óptima. Al llover hay dos factores importantes en la conducción a los que debemos prestar especial atención. Uno es la visión, el otro es la adherencia. Ambas condiciones hacen que se deban tomar medidas adicionales de seguridad. **A los 5 segundos de distancia que tengo con quien me precede, se le deben sumar 2 segundos más. En total: 7 segundos.**

Los vivos de siempre

Al sugerir esta técnica de manejo defensivo, muchos conductores manifiestan que son adelantados por otros que aprovechan su pulmón de espacio para continuar su recorrido a más velocidad. Y sí, todo tiene un costo. Aunque debemos poner en la balanza que nos referimos a evitar colisiones propias y hasta ajenas, en definitiva, cuidarnos a nosotros y a los otros. Y como estamos hablando de seguridad, con este nuevo intruso hay que volver a contar hasta 5. ■

La pregunta surge inexorablemente cada vez que se viaja en auto: **¿cuál es la distancia prudencial que hay que mantener con el vehículo que circula adelante nuestro? A continuación, les brindamos una serie de recomendaciones para saber cómo hacerlo correctamente y evitar siniestros.**

El hombre no está preparado para estimar distancias de forma precisa solamente con la observación visual. Y hasta se empeora esa estimación, si se tiene en cuenta que circula en un vehículo en movimiento. Por eso, una forma mucho más certera para calcular la distancia de seguimiento necesaria es utilizar el método de los cinco segundos (referencia fija). Este método puede aplicarse en todo tipo de vías, aunque sus beneficios se encuentran más en las autopistas y autovías. Cuando un vehículo circula detrás de otro y su sector trasero pasa cercano a un punto de referencia elegido, puede ser un cartel, un puente o un poste de iluminación, se debe comenzar a contar desde 1101 hasta 1105 (se utiliza esta cifra porque al pronunciarla se demora un segundo). Al llegar al número 1105, deberíamos estar pasando por el punto de referencia elegido. ¿Cuáles son las ventajas de mantener una distancia prudencial? **En ciudad, una separación adecuada con el vehículo de adelante, nos permite evitar los pozos que se encuentran en la vía o una alcantarilla mal tapada.**

Al detenernos por detrás del vehículo que nos precede, por ejemplo, en una esquina, debemos mantener una distancia prudencial para que en caso que se desplace hacia atrás o tenga una falla mecánica, no nos impacte o podamos evitarlo por el costado libre. **En la ruta, este método permite que al desplazarnos detrás de un auto tengamos una visión óptima sobre el carril contrario** y así poder realizar maniobras de adelantamiento seguras. Los cinco segundos permiten crear un espacio extra para acelerar, con el beneficio de estar menos tiempo invadiendo el carril contrario. Este efecto se lo conoce como rampa de aceleración. Además de observar mejor el carril contrario, se mejora la visual sobre la propia banquina de nuestro vehículo. De esta manera, evitamos vernos sorprendidos por acciones de otros conductores al ingresar a la vía. En la autovía o autopista, mantener la distancia de seguimiento con el vehículo de adelante posibilita que, en caso de que su conductor frene de forma brusca y sorpresiva, podamos



RIESGO | Es preciso mantener una distancia prudencial, teniendo en cuenta las imperfecciones del camino y la imprudencia de otros conductores.

Diario Popular
06/03/2019

◀ HOMICIDIOS, SINIESTROS VIALES Y SUICIDIOS, SON LAS PRINCIPALES CAUSAS ▶

Se puede evitar la mitad de las muertes de los jóvenes

◉ La mitad de todas las muertes de jóvenes de entre 10 y 24 años en América se debe a homicidios, siniestros viales y suicidios, todos los cuales se pueden prevenir, revela un informe de la Organización Panamericana de la Salud.

WASHINGTON.- La mitad de todas las muertes de jóvenes de entre 10 y 24 años en las Américas se deben a homicidios, siniestros viales y suicidios, todos los cuales se pueden prevenir, revela un nuevo informe lanzado por La Organización Panamericana de la Salud (OPS).

El informe, 'La salud de los adolescentes y jóvenes en la Región de las Américas: la aplicación de la estrategia regional y el plan de acción regional sobre la salud de los adolescentes y jóvenes 2010-2018', presenta y analiza los últimos datos disponibles relacionados con la salud de los jóvenes en 48 países y territorios. Incluye información sobre las causas de muerte y enfermedad, la salud sexual y reproductiva, el uso de sustancias, la nutrición y los niveles de actividad física.

'Si bien se han hecho progresos en toda la Región para garantizar un mayor acceso a servicios de salud, muchas de las intervenciones para evitar que los jóvenes mueran antes de su tiempo están fuera del sector salud', dijo la doctora Carissa F. Etienne, Directora de la OPS. 'Debemos aumentar los esfuerzos en todos los sectores para garantizar que los jóvenes no solo sobrevivan, sino que también prosperen', agregó.

Alrededor de 237 millones de jóvenes de 10 a 24 años viven en las Américas, lo que representa una cuarta parte de la población de la Región. Sin embargo, a pesar de ser una gran prioridad demográfica, las tasas de mortalidad juvenil se han reducido ligeramente entre 2000 y 2015.

Recomendaciones

El informe resume seis recomendaciones sobre cómo mejorar la salud de los jóvenes. Estas incluyen: asegurar que los programas de salud para adolescentes y jóvenes estén bien financiados e involucrar a otros sectores además de salud; fomentar sistemas de salud que respondan a sus necesidades; el uso de enfoques basados en la evidencia dirigidos a grupos vulnerables; implementar programas de monitoreo y evaluación para que generen mejoras continuas; desarrollo de capacidades para quienes trabajan con jóvenes; y empoderar e involucrar a los jóvenes como agentes de cambio.



◉ Los accidentes viales son una de las principales causas de muerte entre los jóvenes.

◉ El homicidio es el principal asesino, 24% de la mortalidad, seguido de muertes en el tránsito con el 20% y el suicidio (7%).



45.000 jóvenes de 15 a 24 años mueren por homicidio cada año en América. Si bien existen variaciones entre países, el 60-70% de éstas involucran armas de fuego.

Principales causas

Las tres principales causas de muerte entre los jóvenes en las Américas se pueden prevenir. El homicidio es el principal asesino, que representa el 24% de la mortalidad, seguido de las muertes en el tránsito con el 20% y el suicidio con el 7%.

El informe muestra que un número significativo de jóvenes en la Región sigue sufriendo de mala salud, con grupos más vulnerables como los indígenas, los afrodescendientes, la población LGBTQ y los jóvenes migrantes que se ven particularmente afectados. 'Los países deben actuar para que todos los jóvenes, incluidos los más vulnerables, tengan acceso a los servicios de salud que necesitan, sin que nadie se quede atrás', señaló la doctora Sonja Caffé, asesora regional sobre salud de los adolescentes en la OPS. 'Un joven más saludable hoy será en un adulto más saludable en el futuro', agregó.

Tasas de mortalidad más altas para hombres que para mujeres. El ochenta por ciento de las 230.000 muertes por año de jóvenes en la Región ocurren entre hombres, incluyendo nueve de cada diez muertes por homicidio, cuatro de cada cinco muertes en el

tránsito y tres de cada cuatro suicidios. Las tasas de homicidios en hombres jóvenes de 10 a 24 años oscilaron entre 3 por 100.000 en Honduras y 121,3 por 100.000 en las Bahamas en 2013-2014. Para las mujeres, las tasas variaron de 0,2 por 100.000 en Honduras a 21,1 en San Vicente y las Granadinas.

'Es importante reconocer que las tasas más altas de mortalidad entre los hombres jóvenes se deben, en parte, a la presión que enfrentan para cumplir con las normas de género, las que pueden contribuir a comportamientos dañinos como la agresión y la toma de riesgos', indicó Caffé. 'Es por eso que es tan importante que Salud trabaje con las familias, las escuelas y las comunidades, a fin de abordar las normas sociales que afectan la salud física y mental'.

Las tasas de suicidio también

continúan aumentando en toda la Región. Mientras más mujeres jóvenes intentan suicidarse, más hombres jóvenes mueren a causa de ello. Las tasas de suicidio entre mujeres de 10 a 24 años oscilaron entre 0,7 por 100.000 en Puerto Rico y 15,4 por 100.000 en la Guayana Francesa en 2013-2014. Para los hombres, las tasas varían de 1,6 por 100.000 en Honduras a 51,6 por 100.000 en la Guayana Francesa.

La segunda tasa de embarazo adolescente más alta del mundo

América Latina y el Caribe tiene la segunda tasa más alta de embarazos en adolescentes en el mundo, con un estimado de 66,5 nacimientos por cada 1.000 niñas de 15 a 19 años para el período 2010-2015, en comparación con un promedio mundial de 46 nacimientos por cada 1.000 niñas.

Si bien el número total de niños por mujer adulta ha disminuido en América Latina y el Caribe en los últimos 30 años, las tasas de embarazo en adolescentes apenas se han reducido. América Latina y el Caribe también es la única región que experimenta una tendencia al alza en los embarazos de adolescentes entre las niñas menores de 15 años. Sin embargo, algunos países están comenzando a ver descensos más rápidos en sus tasas de embarazos adolescentes.

La mortalidad materna fue la cuarta causa de muerte entre las mujeres de 10 a 24 años en las Américas durante el período 2010-2014, debido a complicaciones en el embarazo y el parto en adolescentes.◉

Diario Popular
06/03/2019

▶ **ADVERTENCIA DE LA ONG LUCHEMOS POR LA VIDA** ◀

Los peligros de conducir de noche

La ONG dedicada a la seguridad vial, Luchemos por la Vida, advirtió de los principales peligros al conducir de noche y dejó en claro que en ese momento del día se “triplican” los riesgos de morir en un accidente de tránsito.

“La tarea de conducir requiere de concentración y un estado de alerta y atención permanentes. Al conducir cansado o con sueño, la atención se dispersa, se hacen más lentas las reac-

ciones y se altera la capacidad de juzgamiento de las situaciones”, señalaron desde la organización.

“Ante un peligro, no se reacciona con rapidez y el riesgo de siniestro aumenta. Se debe evitar conducir cansado o con sueño, tanto de noche como durante el día”, agregaron.

Asimismo, la entidad sugirió que “siempre que sea posible, es mejor elegir no conducir durante la

noche”, en especial en las situaciones en el que el conductor trabajó durante todo el día, y aún más, si se maneja en la ruta, por lo que “es más seguro descansar y salir temprano en la mañana”. En sintonía, informaron que, durante la noche y producto la oscuridad del ambiente, la visión del paisaje se reduce de forma considerable. “Los costados desaparecen en la oscuridad, salvo los pocos metros que iluminan los faros. El paisaje se hace más impreciso, ya que pierde la variedad de colores y no se perciben con precisión los relieves. El panorama se achica, se torna monótono y relajante. La posibilidad de ver objetos a los lados o en el camino es

tardía. La apreciación de las distancias y la velocidad se ve alterada por la falta de referencias”, argumentaron desde la organización. Otro de los problemas es que se producen “limitaciones psicofísicas”, ya que el hábito de dormir durante la noche conlleva a que “nuestro organismo, en las horas nocturnas, en particular entre las dos y las seis de la mañana, se relaje preparándose para el reposo”. “Biológicamente estamos preparados para estar activos durante el día y durmiendo durante la noche. Aunque no lo notemos, en las horas de la noche y la madrugada, nuestra atención y concentración decaen, y nuestra actividad refleja y respuestas se lentifican”. ◉

El Intransigente.COM

La verdad debe contarse entera... ¡Siempre!

ANIMALITOS

El insólito motivo por el cual durante el verano crece el abandono de mascotas

Un estudio llegó a la conclusión sobre la triste estadística respecto de la mascotas.

■ SOCIEDAD

martes, 05 de marzo de 2019 · 12:35

Un relevamiento privado sobre el abandono de mascotas en época estival arrojó que ocho de cada diez consultados asoció este fenómeno con la dificultad para llevar a los **animales** durante sus vacaciones.

El sondeo, realizado por Cecaitra (Cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial) sobre un universo de más de 1.800 hogares, arrojó que el 54% de los consultados coincidió en que "la dificultad para viajar con una **mascota** al salir de vacaciones aumenta el abandono de animales en verano", mientras el 22 por ciento armó estar "algo de acuerdo".

Es decir que, sumando ambas respuestas, ocho de cada diez consultados consideran que los inconvenientes que una familia pueda llegar a tener para trasladarse hasta su lugar de descanso, incentivan el abandono.

El sondeo también indagó sobre cómo se actúa si se encontraba un **animal** en la vía pública. El 27 por ciento indicó que lo retenía e intentaba localizar a sus dueños. Dos de cada diez dijeron que no lo retenían pero que publicaban sus fotos en las redes sociales. El 19 por ciento sostuvo que lo retenía y lo llevaba a un refugio; el 10 por ciento que sólo le daba alimento y un 4 por ciento restante dijo que hacía la denuncia.



¿Cuál es el insólito motivo por el cual en el verano crece el abandono de mascotas?

Un relevamiento privado vinculó el fenómeno con las vacaciones.



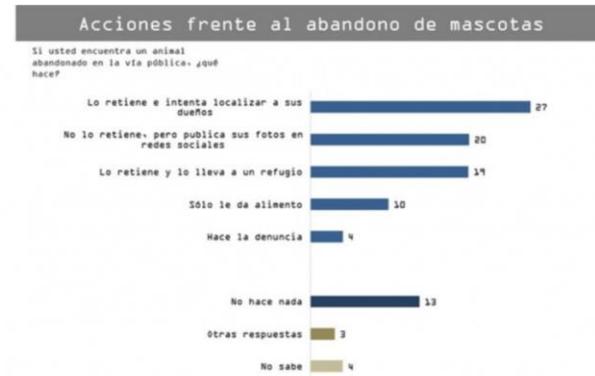
Un estudio privado sobre el abandono de **mascotas** durante el verano arrojó que **ocho de cada diez consultados asoció este fenómeno con la dificultad para llevar a los animales a su viaje de vacaciones.**

El sondeo lo realizó **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, sobre un universo de más de 1.800 hogares **de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires.**

Como resultado, el 54% de los consultados coincidió en que "la dificultad para viajar con una mascota al salir de vacaciones aumenta el abandono de animales en verano", mientras el 22 por ciento afirmó estar "algo de acuerdo".



El relevamiento también indagó sobre cómo se actuaría los encuestados al encontrarse con un animal en la vía pública. **El 27% indicó que lo retendría e intentaría localizar a sus dueños, mientras que 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".

"El abandono puede deberse a crisis económicas, camadas indeseadas, enfermedades, falta de lugar; pero no existe excusa posible para abandonar a un animal, excepto la falta de conciencia, de educación y de compromiso con el semejante, agregó la institución.

Para tratar de aportar soluciones, **el Colegio brindó una serie de recomendaciones para el traslado en auto de las mascotas, entre ellas nunca dejar al animal en un espacio donde se acumule el calor, aunque el auto esté a la sombra y con las ventanas abiertas.**

La entidad también indicó que **a los perros pequeños hay que 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".** precisó.

"Los gatos no están acostumbrados a viajar en auto por lo que se deben llevar en jaula transportadora. En todos los casos se recomienda hacer paradas para que pueda bajar, moverse y hacer sus necesidades". añadió.

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".

La Justicia se puso más dura con los que matan al volante

A diferencia de lo que ocurría antes, los fiscales ahora ordenan la detención de los conductores. Usan la figura de "dolo eventual".

Imprudencia al volante mezclada con la ingesta de alcohol. En muchas oportunidades el resultado es accidente de tránsito, lesiones y muerte. Durante los meses veraniegos en Mendoza marcó la agenda policial y judicial, entre otros temas, la sumatoria de siniestros viales que combinaron estas circunstancias y reabrieron un viejo debate de posturas y doctrinas. **Dolo o culpa. Cárcel o libertad condicional.**

En hechos similares, detalles o pruebas apenas diferentes pueden cambiar radicalmente la situación de los acusados. **En la provincia los casos recientes se han inclinado por las duras imputaciones que buscan poner un freno a los inconscientes conductores.**

Durante años la Justicia local afrontó los cuestionamientos de muchos familiares de víctimas fatales que descargaban su dolor cuando se enteraban de que la persona, que había provocado el accidente que le había quitado la vida a su ser querido, estaba libre.

Incluso cuando en su accionar habían incluido **maniobras temerarias, infracciones, excesos de velocidad y copas de alcohol antes sentarse frente al volante.**

Agravantes

Homicidio culposo, un delito excarcelable con penas de 2 a 5 años de prisión que permite que los imputados sigan el proceso en su contra en libertad. En algún caso grave o particular, arresto domiciliario.

En 2017 se le agregaron agravantes al artículo 84 del Código Penal, que llevaba a 3 años la mínima y a 6 años la máxima del culposo, para "el conductor que se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima, que estuviese bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a 0,5 gramos de alcohol en sangre en el caso de choferes profesionales o un 1 gramo en los no profesionales".

Según la norma, incurriría en este delito un automovilista "si estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de 30 kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por la autoridad competente, o violare la señalización del semáforo, las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular o cuando fueren más de una las víctimas fatales".

Más allá de estas circunstancias, **el delito sigue dando la posibilidad de ser investigado con la ventaja de no estar arrestado.**

El desafío de probar el dolo

En Mendoza, en los últimos meses una acumulación de causas por tragedias viales han ido por otro camino. Posiblemente el más difícil de probar, pero que en los damnificados encuentra mayor sensación de justicia: **el polémico y cuestionado dolo eventual.**

Esta figura presupone que el conductor, durante su manejo imprudente, se representó en su mente el daño que podía ocasionar, y de igual manera mantuvo su conducta. **Esta secuencia tiene graves consecuencias penales, como penas de 8 a 25 años de prisión efectiva.**

Sin embargo, **el desafío aquí es poder probarlo.** "A los fiscales les decimos que, si están convencidos de que hay dolo eventual, imputen por eso. Es una línea muy delgada entre los hechos y las doctrinas están divididas", **asegura Alejandro Gullé, procurador general y jefe de los fiscales.**

El Ministerio Público Fiscal cuenta con la Fiscalía de Tránsito, integrada por Liliana Giner y Fernando Giunta, y con Darío Tagua como coordinador.

"No damos directivas ni bajamos una línea, los dejamos trabajar a ellos. No se puede trazar un límite y decir 'todos los que manejen alcoholizados hay que imputarlos por dolo eventual'. Hay que ver caso por caso", **expresa Gullé.**

"Es verdad que cuando las penas son fuertes pueden actuar como ejemplificadoras. **También hay una realidad:** no podemos seguir haciendo lo mismo que se hacía siempre, porque de esa manera no se creó consciencia en los que manejan", agregó el procurador.

El límite entre los delitos es muy fino y hasta pasa por una cuestión de criterios. "Alguna causa llegará a la Corte Suprema de Justicia de la Nación y ahí veremos el criterio de ellos. **A nuestros fiscales les decimos que, si ellos creen que hay dolo, que no lo duden y que cuentan con todo el apoyo del Ministerio Público,** completa Gullé.

Teorías y doctrinas

Fernando Giunta es uno de los investigadores de la provincia que resuelve estos casos y a Los Andes le contó qué criterios aplica para definir una imputación u otra.

"La culpa puede ser consciente, donde está la creencia de que se podrán evitar los daños, y la culpa inconsciente, que es cuando el imputado no se imaginó lo que podía pasar. **La tendencia ahora es suprimir lo consciente, para que quede clara la diferencia entre el dolo y la culpa,** explica.

"**El dolo es conocer el peligro concreto de una acción. El desconocimiento es culpa,** remarca Giunta. El fiscal también hizo un repaso de algunas de las teorías utilizadas para decidir de qué manera va a investigar determinado hecho.

"Para el dolo, uno de los criterios es la evitación del resultado objetivo, que quiere decir que no debías manejar si estabas ebrio, no hacer maniobras bruscas o circular sin carnet. Si cumplís estas medidas, seguramente se evita el resultado trágico", apunta. Y aclara: **"El dolo es aplicable a la persona que está orientada en tiempo y espacio y conoce las leyes".**

Otra de las teorías que puede servir para distinguir cuando hay dolo, o cuando no, es la autopuesta en peligro. Esto tiene que ver cuando la víctima conoce el peligro pero de todas formas, no respeta las velocidades permitidas en su vehículo o pasa por lugares no permitidos. Estas conductas pueden dejar a salvo a los conductores del dolo eventual.

"Una doctrina que se usa es la creación de un peligro objetivo jurídicamente desaprobado. Hace referencia a cierto proceder que excede los riesgos tolerados en la sociedad. Aquí cabe el dolo", detalla el fiscal. **Giunta incluye también la teoría de la evitabilidad, que implica evitar de forma objetiva el riesgo; que quede evidenciada esa intención y no que sea sólo un deseo.** "Para acusar por este delito tiene que haber una confluencia y sumatoria de factores que muestren que se excedió la prudencia", completa el fiscal de Tránsito.

Precedente provincial

En la memoria de los mendocinos quedó la **tragedia de Turbus de febrero de 2017,** con aquel colectivo que iba a Chile y volcó en Alta Montaña, provocando la muerte de 19 personas.



Francisco Sanhueza, el conductor, fue condenado a 20 años de cárcel por homicidio simple con dolo eventual. Esa sentencia fue apelada pero confirmada por la Suprema Corte de Justicia de la provincia. Hay más fallos por este delito, aunque todos terminan en la decisión del máximo tribunal.

Casos fatales recientes y conductores en prisión



14 de diciembre: José Caccia fue uno de los tres conductores que provocaron el accidente en el que murieron dos hermanitos de 7 y 3 años en la Costanera. Circulaba con exceso de velocidad y en un auto que no estaba en condiciones mecánicas.



14 de enero: Roberto Aucachi atropelló y mató a una niña de 4 años y a una joven de 27 en la lateral del Acceso Este. El dosage de alcohol le dio 1,81 gramos de alcohol en sangre y manejaba sin lices.



27 de enero: Javier Calásco estrelló su auto contra un poste de luz y murió una joven que iba con él. Minutos antes lo habían multado porque conducía con 2,13 gramos de alcohol en sangre. Además, iba a 140 kilómetros por hora. Ocurrió en el Acceso Norte, en Las Heras.



10 de febrero: Claudio Villalba, manejando con 1,30 gramos de alcohol y sin carnet, atropelló y mató en Las Heras a un hombre que esperaba el micro. El joven de 18 años está en el penal a la espera de la audiencia de prisión preventiva, que se realizará esta semana.

Los vecinos les dicen no a las grúas en los barrios

Un fallo detiene por ahora la expansión del estacionamiento

medido. En Villa Pueyrredón no quieren la playa de acarreo.



Pablo Taranto
Foto: Vera Isabel Poblet

El polémico proyecto del gobierno porteño de llevar parquímetros a todos los barrios enfrenta la resistencia general de los automovilistas y también, puntualmente, de los vecinos que se venían afectados por la implementación del elemento más enojoso del sistema de estacionamiento medido: las playas de acarreo donde las grúas, una vez que extiendan sus dominios a toda la ciudad, deberían remitir los vehículos en infracción.

A pesar de que la ley votada en la Legislatura por la mayoría oficialista quedó judicializada tras un amparo, el Ejecutivo está decidido a avanzar ya determinó cuáles serán los once predios que funcionarían como playas de acarreo, vulnerando leyes que ya prevenían que uso se les puede dar.

El caso más flagrante es el de Villa Pueyrredón, donde los vecinos rechazan la playa de acarreo que Horacio Rodríguez Larreta pretende emplazar en el predio de 2800 metros cuadrados que delimitan las calles Bolivia, Obispo San Alberto, Condarco y Franco, enfrente de un sector parquizado, con juegos infantiles y dos canchas de fútbol, contiguo a la estación del ferrocarril Mitre, que a toda hora frecuentan los chicos del barrio y donde también funciona una feria con un centenar de puestos.

El lugar fue una playa de maniobras poblada por vagones oxidados hasta que en noviembre de 2005 dos tercios de esos terrenos fueron transferidos del Estado nacional a la Ciudad. Allí se abrieron las calles y se construyó un parque. "Los dos predios que quedaron, cruzando la calle Franco, pertenecen a Nación, y al rezonificarlos se los destinó a viviendas unifamilia-

res de planta y primer piso, pero hoy están siendo ocupados ilegalmente por la Ciudad - explica Ignacio Di Toma Mues, director del periódico *El Barrio Villa Pueyrredón* -. El más

El predio elegido en Villa Pueyrredón no pertenece a la Ciudad y estaba destinado a viviendas unifamiliares.

grande, donde quieren poner la playa, fue virtualmente tomado por el Ambiente y Espacio Público, que estaciona ahí dentro camiones de higiene urbana. Y el otro, en Franco y Condarco, desde octubre del año pasado lo ocupa la Policía de la Ciudad, como depósito de resguardo de autos secuestrados por la justicia." Allí llevaron, dos semanas atrás, una camioneta con documentos de la Asociación Madres de Plaza de Mayo. Eso motivó un acampe que al cabo visibilizó el reclamo contra la llegada de las grúas.

Allí se reúnen los vecinos nucleados en la Unidad Barrial Villa Pueyrredón para deliberar cómo seguir. Ya acudieron a dos audiencias en el club 17 de Agosto. A una fue Rodríguez Larreta; a la otra, funcionarios de Desarrollo Urbano y

PLAYAS DE ACARREO

11

predios recibirán los autos en infracción. Larreta quiere expandir el servicio de grúas, que funciona irregularmente desde 2001.

Transporte y Sebastián Perdomo, coordinador del programa de estacionamiento regulado. "Perdomo nos dijo: 'Sé que no es el lugar ideal, pero es el único que tenemos' - cuenta Di Toma Mues -. Claro, el predio

junto a la estación de Villa Urquiza, de donde desalojaron a la asamblea vecinal, lo subastan por 20 millones de dólares para hacer torres, pero acá, por la zonificación que tiene, no pueden hacer negocios."

En cualquier caso, y aunque la votación del nuevo y no menos polémico Código Urbanístico síndica los once predios como aptos para albergar playas de remisión de autos, primero debe autorizarlo el Consejo del Plan Urbano Ambiental. La Ciudad debería sortear otro impedimento: los predios son de la Nación. Y otro más, el que por ahora le impide llevar el estacionamiento medido a toda la Capital: el juez Francisco Ferrer declaró inconstitucional la Ley 5728, que en diciembre de 2016 había aprobado el nuevo sistema con mayoría simple de los legisladores, considerando que es una ley que requería doble lectura y 40 votos, en atención al amparo que interpuso Gustavo Desplats, de la ONG Proto Comuna Caballito.

En diciembre, el oficialismo votó otra ley (la 6036) que modifica artículos de la anterior, pretendiendo salir a la cuestión del uso y los plazos de concesión (ahora cinco y no diez años, como disponía el primer proyecto, un artificio para evitar la doble lectura) de las eventuales playas de remisión. Desplats pidió su nulidad, puesto que la modificación de una norma debe cumplir los procedimientos y mayorías que exige la norma original. La Cámara aún no se expidió.

Mientras tanto, el gobierno asegura que ya asignó cuatro de las cinco zonas que admi-

nistrará el servicio de grúas: Dakota-STO y BRD-SEC seguirán operando (lo hacen desde 2001 con contratos vencidos y sospechados) en los barrios céntricos, y se suman

la española Plein Air Park e IT NET-Tránsito. "No pueden hacerlo - dice Desplats -. Ya saben a qué empresas beneficiarían, pero sin fallo firme no pueden adjudicarlas." »

Frete a la estación Pueyrredón, un mural manifiesto el rechazo a la playa de acarreo.

Tiempo Argentino
03/03/2019

EN EL PAIS, HUBO 5.611 MUERTOS POR ACCIDENTES EN 2017

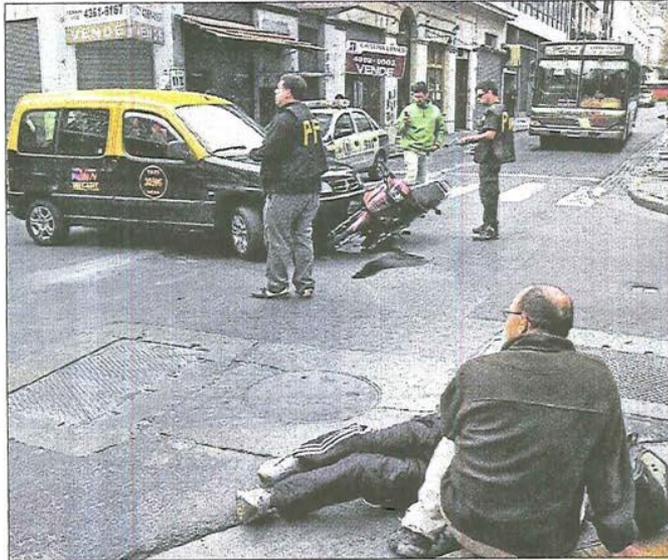
Lanzan red de ayuda a familiares por siniestros viales

CLAUDIO CORSALINI

Desde el jueves pasado comenzó a regir en el país la primera Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Siniestros Viales. El sistema que apunta a mitigar los daños causados por un siniestro vial tanto a las víctimas como a sus familiares. Los accidentes fatales representan en la Argentina, por ejemplo, la primera causa de muertes no naturales.

De acuerdo con datos suministrados por el Observatorio de Seguridad Vial, durante 2017 perdieron la vida 5.611 personas a raíz de este tipo de hechos. La Organización Mundial de la Salud (OMS), por su parte, considera a los siniestros viales como una verdadera "pandemia invisibilizada" ya que genera cerca de 3.500 personas muertas por día, 1,24 millones al año, y se trata, además, de la primera causa de muerte de jóvenes entre 15 y 29 años.

"Estamos ocupando un lugar necesario para acompañar a las familias que sufren una tragedia vial. Desde el Estado pusimos nuestros recursos para acortar los procesos que se presentan tras un siniestro que, al ser burocráticos y



CONTENCION. Cada víctima fatal afecta a cinco de su entorno.

confusos, suman más dolor al dolor", destacó Guillermo Dietrich, ministro de Transporte.

El proyecto de la red de asistencia surgió de la necesidad detectada por las ONG que surgieron en todo el país para asistir a familias que sufrieron tragedias viales. Si bien la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ya trabajaba con algunas de ellas, hasta el momento no existía ninguna

institución que canalizara a través del Estado las problemáticas que se desprenden de un hecho traumático, generado por un siniestro vial, o en la instancia post-siniestro.

"Se debe tener presente que por cada víctima fatal se considera que al menos cinco personas serán impactadas en su salud mental, por lo que una de las prioridades en situaciones de emergencias y desastres

EN NUMEROS

151

fueron los fallecidos en la Ciudad de Buenos Aires a raíz de accidentes de tránsito en 2017.

3.500

muerdos por día generan en el mundo los siniestros viales, según datos de la OMS. Son 1,24 millones por año.

den apoyo y ayuden a resolver al menos algunas de las múltiples situaciones que perturbaban seriamente la vida de los familiares y sobrevivientes contribuye a modular las consecuencias del impacto en la salud mental de tan difícil situación", agregó.

Años perdidos. Otro informe de la ANSV determinó que en 2017 se perdieron más de 10 mil años de vida en siniestros viales en la Ciudad de Buenos Aires. Los principales afectados fueron los jóvenes motociclistas de 15 a 34 años. El estudio estima los años de vida potencialmente perdidos, así como los años vividos con discapacidad a raíz de un siniestro vial. En el caso puntual de la cantidad de años de vida perdidos como consecuencia de la muerte por lesiones de tránsito fue de 6.047. Mientras que los años vividos con discapacidad fueron 4.015. "Es un indicador que permite medir la pérdida de salud del fallecido, desde ya, como de la calidad de vida de los heridos por un siniestro vial", aseguró María Eugenia Keller, directora de Estadística y Estudios de la ANSV.

INFORMACIÓN GRAL

El verano es para muchos una oportunidad para abandonar sus mascotas

Una encuesta de la Cecaitra indica que para el 40 por ciento las vacaciones incentivan a deshacerse de animales no deseados.

Domingo 03 de Marzo de 2019

El verano es para muchos una excusa para el abandono de mascotas, afirman 4 de cada 10 consultados en una encuesta nacional de la Cecaitra, la cámara de productores de software para la seguridad vial. Los encuestados aducen que el receso estival se utiliza como pretexto para desprenderse de animales que no se deseaban tener con anterioridad.

Durante los meses de verano se da la mayor tasa de los abandonos de mascotas. Cecaitra, la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial, realizó un sondeo en 1.800 hogares de Ciudad de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires.

Ante la afirmación de que la dificultad para viajar con una mascota al salir de vacaciones aumenta el abandono de animales en verano, el 54 por ciento dijo estar muy de acuerdo con el concepto y el 22 por ciento algo de acuerdo. Es decir, sumando ambas respuestas, 8 de cada 10 consultados consideran que los inconvenientes que una familia pueda tener para trasladarse hasta su lugar de descanso, incentivan el abandono.



De ese total de 76 por ciento, se quiso profundizar en los porqués de esta conducta. Allí, 4 de cada 10 (un 38 por ciento) responde que se debe a que la gente aprovecha el momento de las vacaciones para abandonar a una mascota que ya no se deseaba tener. Un 19 por ciento, por su parte, considera el motivo del abandono a no tener con quién dejarlas. Un 10 por ciento, a su vez, dijo que se debe a la dificultad para su traslado en vacaciones. Un 15 por ciento adujo otras razones y un 18 por ciento final respondió desconocer las causas. "Tener una mascota incluye el pensar que son parte de nuestra familia. Por eso es necesario que antes de emprender un viaje los conductores se informen de qué manera hacerlo correctamente. "Desde nuestra institución buscamos mostrar las conductas que puedan modificar positiva o negativamente al tránsito y que contribuyan a reflexionar sobre nuestras acciones diarias. Lo importante es lograr un viaje seguro para todos los ocupantes del vehículo, sean personas o animales" expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra en comunicación con La Capital.

La legislación nacional de tránsito no reglamenta el traslado de las mascotas. 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.

Inicio > La Pampa > ¿Bicisendas o peligrosos senderos?

La Pampa

¿Bicisendas o peligrosos senderos?

UNA BUENA IDEA PARA EL TRANSITO EN LA CIUDAD, PERO TODAVIA MUY INCIPIENTE

Redaccion 02/03/2019 11:46 am

En algunos lugares de la ciudad se pueden observar ciclovías, demarcadas con la línea correspondiente, y en algunos casos con cartelera alusiva, pero en general no es algo a lo que los santarroseños estemos habituados. Lo cierto es que, si bien el proyecto podría resultar interesante, la actitud de los automovilistas y motociclistas no es por ahora de respeto para ese tipo de implementación.

Los ciclistas que transitan por la ciudad -en general- no las utilizan con habitualidad, y los que lo hacen es muy probable que en el trayecto se encuentren con diversos obstáculos que no lo toman práctico para la circulación. Tanto porque se pueden ver autos que estacionan haciendo caso omiso a la demarcación y el espacio en el que deben marchar las bicicletas; y también porque los transeúntes tampoco las tienen en cuenta.

¿Falta información?

Hay que decir que existe una incipiente programación para considerar especialmente el tránsito en bicicletas, pero no es menos cierto que no ha sido suficientemente publicitado desde la Municipalidad de Santa Rosa. Precisamente esa falta de información vuelve peligroso marchar confiados por ese sendero delimitado por una línea amarilla y la vereda correspondiente. Casi podría afirmarse que quien lo hace debe estar muy atento a las maniobras de los autos, motos, y aún de transeúntes que no tienen en cuenta ese espacio.

Planificación incipiente.

Alguna conversación con el director de Tránsito de la comuna, y también con el titular de Control e Inspección de Servicios Públicos, trasladó las inquietudes de este diario a un área que definieron como "Planificación". Así, el arquitecto y urbanista Tobías Garzarón explicó algunas características de la señalización que hay en Santa Rosa referido a bicisendas. Cabe decir que en septiembre del año anterior se hizo llegar a Nación un material que consta de tres planos, "en los que se indican seis estados de referencia. El primero muestra la situación actual de la ciudad. El segundo expone solamente el escenario futuro de la ciudad, y el tercero superpone los dos anteriores a bien de mostrar y diferenciar todas las etapas de acción.

Datos de Santa Rosa.

Garzarón le dijo a este diario que en principio se hizo un informe general, un diagnóstico de cómo está Santa Rosa, volcándose en el trabajo lo que tiene que ver con infraestructura, datos estadísticos y proyectos previos.

La información municipal da cuenta que el tramo existente, al que se denomina "consolidado", es la bicisenda correspondiente a la sección sur de la Avenida Luro, que tiene un 90% de los elementos estructurales, siendo el único lugar de la ciudad con un funcionamiento aceptable en la temática. También se da cuenta que la parte existente "sin consolidar": son ciclovías sin división acordonada, con apenas una demarcación pintada, falta de señalización y otros elementos de seguridad.

Bicisenda y paseo público.

También se hace alusión a un sector en "ejecución" en su etapa inicial, que es un sector sobre la calle "El Fortín" en la vera de las vías del ferrocarril y límite de la Laguna Don Tomás, que está en etapa de cartelera, limpieza y educación de tránsito, próxima a la demarcación de la ciclovía transitoria. Se estima que es un sector que merece un tratamiento futuro más integral, transformándose en bicisenda y paseo público.

Intervenciones urbanas.

Se puede agregar que lo proyectado con expediente está referido a intervenciones urbanas puntuales que han requerido tratamiento urbano específico y ya tienen calidad de "expediente municipal" a nivel de anteproyecto o más avanzado.

Garzarón señaló que "la etapa 'Nación anteproyecto' considera la mayoría de lo enviado, excepto un par de vías descartadas o reacomodadas por algún error circulatorio o cambio de trazas. Por otra parte lo expresado en 'Futura Municipal', corresponde a situaciones particulares que se han discutido en los ámbitos técnicos y políticos municipales, como también al diálogo e intercambio con ONGs interesadas e idóneas sobre la cuestión".

Informe a Nación.

El funcionario expresó que "todo esto no pretende, y lejos está, de especificar un proyecto definitivo y completo, ya que la temática se inserta como un subtema dentro de la problemática urbana de la movilidad, que merece un estudio más profundo".

Destacó que el material enviado a Nación "adjuntaba muchísimos anexos -más de 20 planos-, con ubicación de semáforos, rampas, zonas de salud, recorridos de colectivos, pavimento y cordón cuneta, zonas de accidentes, avenidas, sectores de inundaciones, redes de servicios, establecimientos educativos, zonificaciones y vías de comunicación entre otros".

Respuesta/propuesta.

Si bien desde Nación "hubo una respuesta/propuesta, nos dimos cuenta que no habían tomado toda la información adecuadamente, porque muchas ciclovías pasaban por calles inundables, o tenían impedimentos/barreras como las vías, manzanas o calles sin abrir".

El arquitecto Garzarón señaló que en el tema obviamente "el intendente es el 'máximo decisor', y la autoridad de aplicación y ejecución es la Dirección de Tránsito", en tanto la dependencia de la que es titular "es asesora de asuntos proyectuales, técnicas y urbanísticas. Por supuesto que velamos por el código urbanístico, pero lamentablemente no contiene la suficiente y necesaria información sobre estas cuestiones", concluyó.

Más metros de "ciclobanda".

La Municipalidad de Santa Rosa informó ayer que esta semana se habilitó una nueva "ciclobanda" sobre la calle Tierno entre Avenida Circunvalación y Avenida Luro, con una traza cercana a los 850 metros.

Las "ciclobandas" son carriles exclusivos para bicicletas señalizados y delimitados en una franja de la calzada. Pueden tener un solo sentido de circulación o ser de ida y vuelta, y cuentan con señalización horizontal y vertical especial.

De acuerdo con un informe de la comuna, "previamente se realizaron 320 encuestas sobre movilidad a vecinos y vecinas de los barrios Esperanza, Néstor Kirchner, Pueblos Originarios, Mandela, Plan Vial, Fonavi 41 "Los Caldenses" y Villa Sol del Este, para definir esta nueva senda, realizadas por personal municipal de las áreas de Género, Juventud y Vecinales.



LA CIUDAD

DESDE UNA ONG EXIGEN EDUCAR A LOS CONDUCTORES PLATENSES

Piden que lo recaudado por fotomultas sea destinado a la concientización vial

2 de Marzo de 2019 | 05:02 | Publicado en Edición Impresa



Se vienen las fotomultas y una organización no gubernamental salió a pedir que lo recaudado se destine a la educación vial de los conductores.

Se trata de la ong Corazones Azules Argentina, que elevó una nota al intendente Julio Garro, ante las nuevas medidas en materia de controles viales mediante el sistema conocido como “fotomulta”, para que informe si están cumplimentadas todas los pasos legales que se exigen en la leyes nacionales y provinciales de tránsito y sus respectivos decretos reglamentarios. También le solicita que lo recaudado en infracciones sea destinado a financiar programas de educación vial.

En la nota se le pide a Garro que explique “si están homologados los instrumentos cinemómetros” a utilizar, si los controles a efectuarse “se harán con la presencia de inspectores municipales o comunales debidamente identificados” y si “serán colocados los respectivos carteles identificatorios en los lugares en donde se coloquen los cinemómetros”.

Además se “solicita saber cuál será el destino de lo recaudado en materia de infracciones vehiculares dado que sería un buen aporte a la seguridad vial destinar un porcentaje de lo recaudado a educación vial tanto en instituciones educativas como en la vía pública por medio de campañas de concientización vial”.

Desde la ONG que conduce Pedro Perrotta exigieron saber “fehacientemente cuales son los fines perseguidos desde el municipio para desalentar cualquier tipo de especulación relacionada a una política de la comuna que tenga como objetivo fines recaudatorio y no preventivos”.

Como ya explicó este diario, a la Provincia le corresponderá el 10% de lo que se recaude por las multas labradas. Otro 40% -se indicó- le va a corresponder a la empresa licitataria, que es TNG Vial, la misma que instaló y operará los dispositivos. En tanto que el 50% restante quedará para el Municipio.

En tanto, desde la ong resaltaron que “hemos verificado en La Plata una grave carencia de señalización, sobre todo en la que se debe informar los límites de velocidad y notamos que no existe una campaña constante y efectiva en materia de educación vial en las calles de nuestra ciudad” agregó Perrotta.

“Necesitamos que la Municipalidad de La Plata aplique medidas de prevención efectivas para bajar el alto índice de mortandad en siniestros viales, que ponen a la ciudad en un lamentable ranking”, finalizó.

Corazones Azules Argentina subrayó también en la nota “la carencia en los controles de alcoholemia; la falta de verificación de documentación de autos, motos y camiones y de la verificación técnica vehicular; el nulo control del uso de cascos en motocicletas y ciclomotores”, entre otras infracciones comunes.

La Nación
02/03/2019

Al volante



Gabriel Tomich
EDITOR

El registro es sólo para conducir

Los dueños de un vehículo son como patos en una bañera: difícil que les erren un escopetazo. Gravámenes, patentes, tasas, verificaciones, peajes, multas, aranceles y todo lo que las autoridades ejecutivas y legislativas disponen les resulta muy fácil cobrarles. La licencia de conducir es un permiso que se otorga para certificar que somos capaces de manejar un vehículo. Ahora bien: ¿qué tiene que ver esta capacidad con ser dueño de uno? Nada, salvo poder manejarlo legalmente. Pero, por ejemplo, usted no podrá renovar el registro de conducir en CABA si es propietario de un auto que no realizó el grabado de autopartes o tiene deudas de patentes. Es comprensible y coherente que no se renueve el registro hasta no pagar multas por faltas de tránsito (mal estacionamiento, exceso de velocidad, etcétera), lo que resulta además justo para todas las personas que tienen la licencia. Pero no tiene mucha justificación negarlo por infracciones que no son compatibles con el manejo, como las mencionadas. En todo caso, deben reclamarse cuando el vehículo es vendido y transferido: entonces sí tendría sentido, porque tienen que ver con la propiedad del bien.

¿Por qué negar el registro por faltas que tienen que ver con la propiedad y no con la capacidad para conducir? La respuesta es obvia: para cobrarlas más rápido. Pero debería tenerse en cuenta que el registro también puede ser utilizado para manejar otros vehículos. Las autoridades deberían revisar esta disposición para ser equitativas con todos los conductores. ●

La seguridad vial será tema del encuentro de instructores

1 DE MARZO 2019 - 02:32 Participarán agentes nacionales, provinciales y municipales el 27 de marzo.



Reunión de agentes de Tránsito locales con miembros de Seguridad Vial.

El 27 de marzo se llevará a cabo un encuentro de Instructores y Evaluadores de Seguridad Vial, con el objetivo de analizar los nuevos decretos y leyes referidas a tránsito, como así también, se realizará una evaluación de cada municipio, en lo que respecta a la seguridad vial.

El encuentro se viene realizando durante los últimos años, en forma conjunta con la Nación y la Provincia. En este caso, será Rosario de la Frontera la sede anfitriona, la cual estará recibiendo a instructores de toda la provincia y de trece municipios salteños, incluida la Segunda Sección, El Tala y La Candelaria entre otros.

Desde la Dirección de Tránsito anunciaron que "el objetivo es también renovar la matrícula de cada agente y para los instructores será en el mes de abril", adelantaron a **El Tribuno**.

"Se realizará una charla, en la cual se analizarán los decretos nuevos respecto a la seguridad vial, ya que todos los años, hay una modificación en la ley, como así también en la obtención de licencias nacionales de conducción, por lo tanto, todas las novedades respecto a estos temas, se estarán viendo en el encuentro", confirmaron.

"Se harán presentes tres instructores de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Buenos Aires, y cuatro agentes de la Agencia Provincial de Seguridad Vial".

Municipios protagonistas

Se congregarán trece municipios, allí podrán exponer su trabajo, el cual es realizado a lo largo del año.

Además se realizará un análisis de todas las modificaciones de la ley nacional de tránsito para la obtención de la licencia del carnet, entre otros temas.

"Vamos a estar recibiendo a trece municipios de la provincia, incluido El Tala, La Candelaria, y El Potrero, el cual estará inaugurando el Centro de Emisión de Licencias, allí podrán realizar los trámites y desde Rosario se hará la impresión y entrega de los nuevos carnet", adelantaron a **El Tribuno**.

Tragedia en caminos rurales

Un niño de siete años perdió la vida el domingo, luego de que volcara la camioneta en la que se trasladaba por ruta provincial 2, a la altura de finca San Esteban, en Rosario de la Frontera.

Según informó la policía, el accidente se produjo alrededor de las 17 cuando el conductor del rodado, un hombre de 53 años, perdió el control del vehículo. La camioneta circulaba en sentido sur-norte y allí viajaban seis personas.

A raíz del impacto un niño de 7 años falleció, mientras que el resto de los ocupantes resultaron con diversas lesiones.

Advertencias de Tránsito

A raíz del fatídico desenlace que vivió la Ciudad Termal, desde la Dirección de Tránsito, advirtieron acerca de algunas medidas para tener en cuenta a la hora de circular por los caminos rurales.

"Los caminos rurales y de ripio presentan cierta inestabilidad para los vehículos a la hora de transitar, por lo que recomendamos tener en cuenta, en primer lugar el embrague, el cual hay que usarlo solamente para acceder a los cambios, caso contrario, el coche, se desliza como si circulara en una pista de hielo, lo que puede derivar en la pérdida del control del vehículo", advirtieron.

Respecto a los frenos, recomiendan, "siempre hay que frenar en una zona recta, y respecto al frenado en las curvas, hay que bajar sí o sí la velocidad, no frenar mientras se circula en dichas curvas".

"Lo recomendable es circular a no más de 60 o 70 kilómetros por hora, además hay que tener en cuenta la tierra que se levanta, característica de estos caminos, por lo tanto, son cuestiones que hay que tener sí o sí en cuenta".

"Cuando uno circula a alta velocidad, y frena de golpe, desemboca en la pérdida del control seguido de un vuelco".

Respecto al cuidado de los niños, dijeron que "los niños, sí o sí tienen que viajar en la parte trasera, y con la silla especial para ellos", dijeron.

Velocidades máximas en rutas nacionales

"La máxima es de 110 kilómetros por hora, solamente en caminos en buen estado, en el caso de la ruta de la muerte, (la ruta 9/34) se recomienda, circular a 90 kilómetros como máximo, ya que estas rutas tienen un efecto denominado como Aquaplaning, o sea, se forma una especie de piletas de agua cuando llueve, en este caso, es mejor circular a no más de 70 kilómetros por hora", advirtieron los especialistas de Tránsito a los conductores que atraviesan esta parte de la provincia.



VOCERÍA - Facundo Jaime

**25 de Marzo- 15:30 hs-
Radio Latina 101.1 con Flavio Azzaro**

“La implementación de la licencia digital ha posicionado al país a la vanguardia en cuestión de controles y de confiabilidad en el documento. Esto trae comodidad para los conductores y la posibilidad de que esa licencia digital sea incluso menos falsificable que la licencia física”.

Splendid
AM990



VOCERÍA - Facundo Jaime

27 de Marzo- 8:30 hs
AM 990 con Mauro Viale.

“Los motociclistas son unos de los primeros damnificados en los incidentes viales por no tener ninguna estructura que los proteja, mas que el casco. Es por ello que desde el Observatorio, con estos sondeos tratamos de construir una conciencia vial que se vea reflejada en pequeños cambios en la vía pública.”

R10
AM 710



VOCERÍA - Facundo Jaime

29 de Marzo- 6:30 hs
Radio 10 con Gustavo Sylvestre.

"Los accidentes en motos encabezan los accidentes viales. En otros países instalaron carriles exclusivos para motos y nos hemos encontrado con un alto grado de aceptación en la ciudadanía para implementar esta iniciativa en el futuro".



VOCERÍA - Facundo Jaime

29 de Marzo- 7:30 hs
Rock and Pop con Martín Ciccioli

“Estos datos son recolectados y difundidos a fines de crear un sentido de pertenencia vial. Con esto, esperamos que quienes se ven involucrados en los sondeos (por ejemplo motociclistas) puedan hacer pequeños cambios en su conducta y así juntos crear una seguridad vial un poco más sólida y más fuerte para la ciudadanía”.



4º INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LEGISLACIÓN



CECAITRA

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

ÁMBITO NACIONAL

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

27/3/19 Establécese la baja de la autorización y homologación de uso a partir de la publicación de la presente medida, de los cinemómetros controladores de velocidad de instalación móvil con registro fotográfico de infracciones, marca STALKER, modelo LIDAR, Nros. de serie 080058 y 080051, para operar en la Ruta Nacional N° 14, del km. 343 al km. 346.
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/204213/20190327>

27/3/19 Incorpórese y regístrese a la Persona Jurídica INSTITUTO DE CAPACITACIÓN VIAL DE LA ASOCIACIÓN DE LA JUSTICIA MUNICIPAL BONAERENSE para dar cursos y programas de estudios.
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/204212/20190327>

26/3/19 Apruébase el Acta Acuerdo suscripta entre el MINISTERIO DE TRANSPORTE, el MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la CÁMARA ARGENTINA DE LA MOTOCICLETA y la CÁMARA DE FABRICANTES DE MOTOVEHICULOS
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/204144/20190326>

21/3/19 Créase e impleméntese, bajo la órbita de la DIRECCIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR, la boleta de pago LiNTI para el otorgamiento y/o renovación de la Licencia Nacional de Conducir de Transporte Interjurisdiccional
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/203856/20190321>

01/3/19 Traza del Corredor Vial N° 18 para el año 2019
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/202639/20190301>

01/3/19 Cuadros de Valores por Tránsito de Corredores Viales Nacionales
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/202641/20190301>

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

Durante el mes de marzo la comisión no tuvo reuniones plenarias. Se destacan los siguientes proyectos presentados:

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACIONES SOBRE INCORPORACION DEL USO DEL CHALECO PROTECTOR DE ZONA TORACICA DE KEVLAR (0683-D-2017, REPRODUCIDO
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1090-D-2019>

LEY NACIONAL TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 7, SOBRE FUNCION DEL CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 3731-D-17).
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0772-D-2019>

MOVILIDAD ELECTRICA VEHICULAR. REGIMEN (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 6191-D-17)
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0766-D-2019>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 48, SOBRE PROHIBICION DE CIRCULAR CON MASCOTAS EN EL ASIENTO DELANTERO DEL VEHICULO
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0650-D-2019>

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DE LOS ARTICULOS 30 Y 34, SOBRE INCORPORACION DE UN DISPOSITIVO DE ALMACENAMIENTO DE INFORMACION - CAJA NEGRA - EN AUTOMOVILES.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0541-D-2019>

LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR TRANSITORIA DENTRO DE LA JURIDICCION NACIONAL Y EN EL EXTERIOR. CREACION

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0545-D-2019>

REGIMEN DE ILUMINACION DE LAS RUTAS NACIONALES MEDIANTE FUENTES DE ENERGIA RENOVABLES. CREACION.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0503-D-2019>

MODALIDAD DELICTIVA CONOCIDA COMO "MOTOCHORRO". MODIFICACION DEL CODIGO PENAL DE LA NACION Y DE LA LEY 24449, NACIONAL DE TRANSITO.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0474-D-2019>

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DE LOS ARTICULOS 48 Y 77, SOBRE PROHIBICION DE FUMAR MIENTRAS SE CONDUCE (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 0802-D-17).

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0477-D-2019>

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -, MODIFICACION SOBRE INTERJURISDICCIONALIDAD Y DESCARGO DE MULTA

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0147-D-2019>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 48, INCISO A), SOBRE PROHIBICIONES PARA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE DISTINTAS SUSTANCIAS. (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 5493-D-17)

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0106-D-2019>

SEGURIDAD VIAL: SE DECLARA SU ESTADO DE EMERGENCIA EN TODO EL TERRITORIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA POR EL TERMINO DE 5 AÑOS. (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 0087-D-15) (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 0205-D-17).

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0043-D-2019>

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Durante el mes de marzo los senadores de la comisión tuvieron reunión constitutiva el día 20 para pautar la agenda de la misma, mientras los asesores lo hicieron los días 20 y 26 del mismo mes; en estas reuniones se trataron diversos proyectos, como los siguientes:

CD 46/18: PROYECTO DE LEY EN REVISION QUE DECLARA DE INTERES PUBLICO NACIONAL LA POLITICA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE.

CD 45/18: PROYECTO DE LEY EN REVISION QUE DEROGA SU SIMILAR 11.247, SOBRE DERECHOS DE FAROS Y BALIZAS.

CD 25/18: PROYECTO DE LEY EN REVISION QUE MODIFICA LA LEY 24.449 - TRANSITO-, SOBRE COMPROBANTE DE SEGURO PARA CIRCULAR.

S 191/19: BASUALDO: PROYECTO DE COMUNICACIÓN QUE SOLICITA INFORMES SOBRE LA SEGURIDAD VIAL EN NUESTRO PAIS EN LOS AÑOS 2017-2018.

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

Algunos de los proyectos ingresados a la Legislatura con cabecera en la comisión en el mes de marzo, son los siguientes:

MODIFÍCASE EL INCISO 2.1.8 DEL ANEXO DE LA LEY Nº 2148, "CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
[https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto\[pf\]/8/](https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/8/)

INFORMES REFERIDOS A LAS CICLOVÍAS
[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/6/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/6/)

INCORPÓRASE EL INCISO F) AL ART. 14.2.2 "COMPONENTES" DEL CAPÍTULO 14 DE "SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BICICLETA", DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/9/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/9/)

INFORMES RELACIONADOS CON EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BICICLETA
[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/1/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/1/)

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Licencia de conducir sin multas impagas

Los diputados Manuel Mosca y Guillermo Bardón presentaron un proyecto de ley por el cual los infractores que adeuden multas no puedan tramitar la licencia de conducir. Para ello se deberá reformar la Ley de Tránsito y dejar en claro que con multas impagas no se podrá sacar, ni renovar el carnet. Los legisladores proponen cambios en el artículo 8 de la Ley 13.927, para establecer que “para el otorgamiento de licencias de conducir, se deberá constatar que no posee sanciones cuya pena se encuentre pendiente”. Bardón explicó que “la necesidad de dejar en claro por ley esta exigencia surge a partir de una serie de recursos de amparo que se han presentado para renovar la licencia más allá de que el interesado tenga multas impagas”. Y agregó que “las multas de tránsito persiguen el único objetivo de concientizar a la población de la necesidad de conducir un vehículo de manera responsable y disuadir a los infractores de esa actitud, con lo cual es contradictorio que se le otorgue la licencia a una persona que no ha asumido esa responsabilidad”.

“En varias oportunidades la Justicia determinó que era inconstitucional negar la licencia a personas con multas impagas, porque la ley no lo indicaba expresamente y porque la Provincia tiene otras maneras de hacer efectivo el pago de las multas. Pero lo que hay que entender es que el fin de la ley no es recaudatorio, sino que la población tome conciencia de la responsabilidad de manejar cumpliendo con la normas de tránsito. Las estadísticas muestran que las multas son una herramienta efectiva para disminuir siniestros”, finalizó el legislador de Cambiemos.

Multas a los conductores que circulen con música alta

El legislador, Lucas Fiorini, presentó el proyecto que prohíbe el uso de música alta en los automóviles en toda la provincia de Buenos Aires. De ser aprobado, en la Ley 13.927 se incorporará el artículo 48 sexties que sancionarán a los vehículos sobrepasen los 70 decibeles.

La infracción será por "circular en cualquier tipo de vehículos emitiendo música u otros sonidos a un volumen excesivo, molesto o innecesario, que configuren contaminación acústica o perturben la tranquilidad y seguridad vial y/o perjudiquen la atención de los conductores. Se considerará tal la emisión o reproducción de sonidos hacia el exterior superior a los 70 decibeles". Entre los fundamentos el legislador expresa "la necesidad de evitar distracciones en quien va al volante de un rodado", además de "razones vinculadas a la prevención y evitación de ruidos molestos que perturben la tranquilidad de la población y la concentración de los conductores de otros rodados".

"La proliferación del uso indebido de equipos de música de altísimo volumen que generan contaminación acústica a partir de vehículos que circulan sin el menor cuidado por la tranquilidad y descanso de los vecinos, el reposo de lactantes, niños, ancianos y enfermos, y la concentración, cuidado y diligencia de cualquier conductor de vehículos, ha convertido en una práctica habitual una conducta molesta y altamente peligrosa, pues no sólo constituye una fuente creciente de contaminación acústica sino que además introduce un factor de inseguridad vial, pues los conductores que se ven afectados por tales emisiones experimentan una disminución de su atención y concentración, tienden a aislarse de su entorno y ven reducida su capacidad de respuesta y reacción frente a las múltiples incidencias del tránsito vehicular, no pudiendo atender a señales sonoras de ad-

vertencia tales como sirenas, bocinas, etc.; configurando así un factor indudable de inseguridad vial", expresa el proyecto. "Por otra parte, cabe señalar que uno de los parámetros que determinan el bienestar y la calidad de vida es la calidad acústica del ambiente al que el ser humano está expuesto; si no hay control o los sonidos no se mantienen debajo de un límite determinado, ello puede causar lesiones fisiológicas y psicológicas.

Añádase a lo expuesto que la fuente principal de esta contaminación acústica y perturbación vial proviene de equipos especiales de sonido que no son los provistos por los fabricantes de rodados sino que se incorporan a los mismos por automovilistas, en muchos casos a un elevado costo y sin otra finalidad que emitir sonidos proyectados deliberadamente hacia el exterior, haciendo caso omiso de los daños y molestias a terceros", finaliza.



4° INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



CECAITRA

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