

1º INFORME -2020

# OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL



**CECAITRA**

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

## ÍNDICE / PÁG

---

<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>3</b>
<b>MONITOR DE SEGURIDAD VIAL</b>	<b>5</b>
<b>SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS</b>	<b>20</b>
<b>LEGISLACIÓN</b>	<b>59</b>





*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 como 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 enero de 2020 se realizó una encuesta presencial en el territorio del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), República Argentina, en la que se indagó respecto de las prácticas de seguridad respecto al descanso de los conductores en las rutas, la conciencia en la importancia de la Verificación Técnica Vehicular y otras cuestiones generales de seguridad vial en la Argentina.*

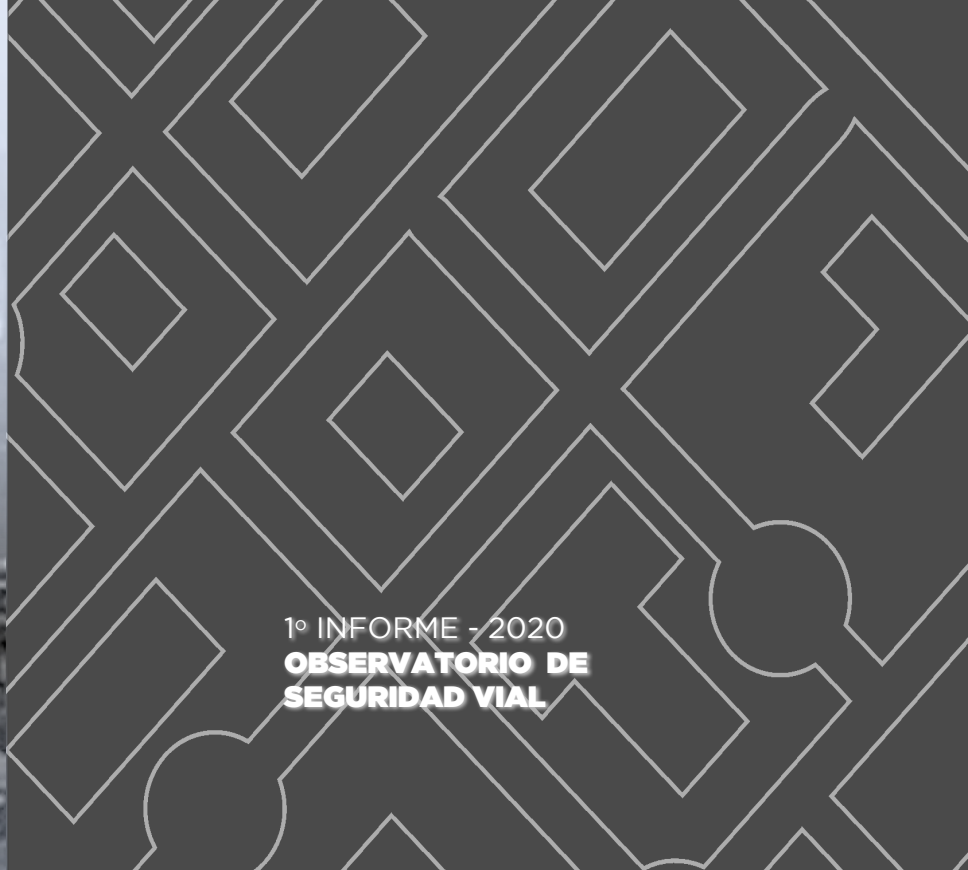
### Descanso en las rutas: conocimiento y aplicación

Una de las preocupaciones máximas a la hora de conducir en las rutas tiene que ver con el nivel de cansancio de los que manejan. Las principales causas de siniestros están motivadas por la desatención al volante producto de la falta de horas de sueño o de la necesidad de descansar brazos y piernas. Por eso se salió a la calle a consultar exclusivamente a conductoras y conductores sobre si tenían conocimiento de que se recomienda parar a descansar luego de manejar dos horas y media de manera interrumpida en la ruta, que es recomendable para prevenir siniestros absolutamente evitables y salvar consecuentemente vidas. En ese sentido los consultados contestaron que no contaban con esa información en gran número: sólo el 21 dijo saberlo y el 79 dijo que no. Ahora bien el número cambió cuando se preguntó sobre qué hacían ellas y ellos cuando manejaban. Calculando un viaje a la costa, que dura alrededor de 5 horas, debería incluir una parada intermedia para descansar. Una práctica bastante extendida entre los turistas, con sus postas tradicionales y sus lugares favoritos. En ese sentido, consultados si cuando realizan un viaje a la costa descansan al menos una vez, el 61 por ciento dijo que sí y el 39 por ciento que no. Es decir, aún sin contar con la información muchos lo hacen de hecho.

### Seguridad en las rutas: importancia de la VTV

La Verificación Técnica Vehicular (VTV) es una práctica que año a año se naturaliza más y cuya importancia cobra relevancia especialmente a la hora de salir a una ruta o a una autopista, donde todas las variables de seguridad tienen que estar de manera óptima para prevenir siniestros.

Sin embargo no es una práctica que la gente tenga muy internalizada aún, por ser relativamente reciente su implementación, aunque como dijimos cada vez se hace más común y se toma conciencia de su valor. En ese sentido se quiso saber si las distintas conductoras y conductores tienen en su cabeza el mes en el cual realizar la VTV. Los resultados llamaron un poco la atención: 4 de cada diez dijeron que sí y el restante 58 por ciento contestó que no.



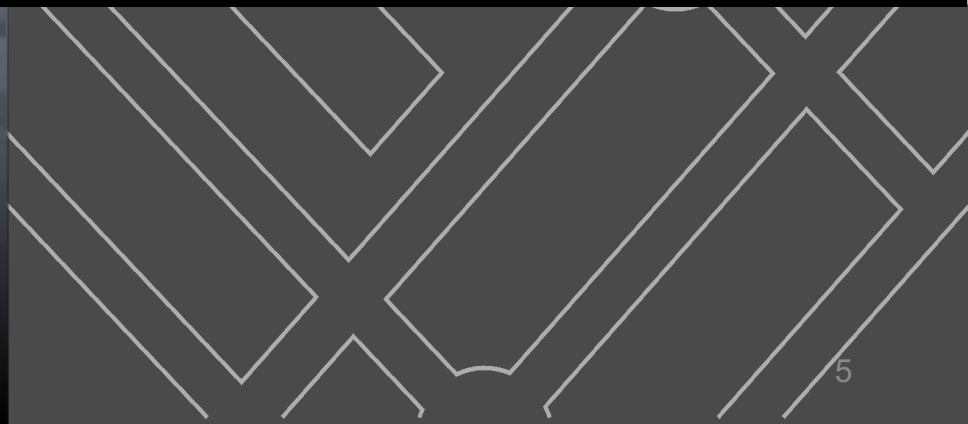
1º INFORME - 2020  
**OBSERVATORIO DE  
SEGURIDAD VIAL**

# MONITOR DE SEGURIDAD VIAL



**CECAITRA**

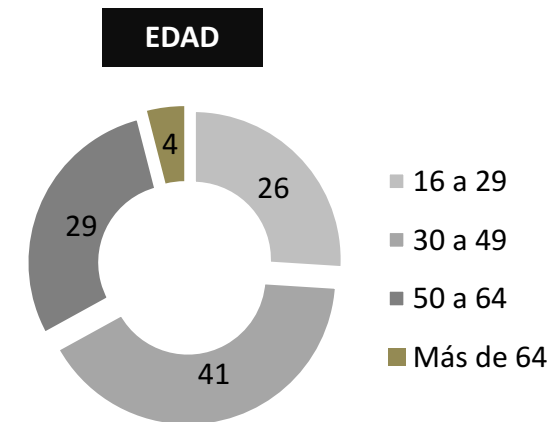
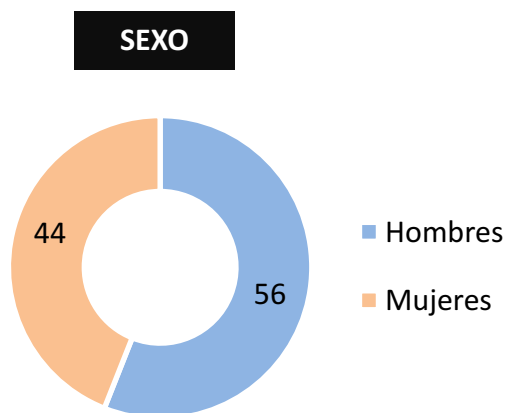
Cámara de Empresas de Control y  
Administración de Infracciones de Tránsito de  
la República Argentina





**DATOS DE LA MUESTRA**

# Perfil de los entrevistados



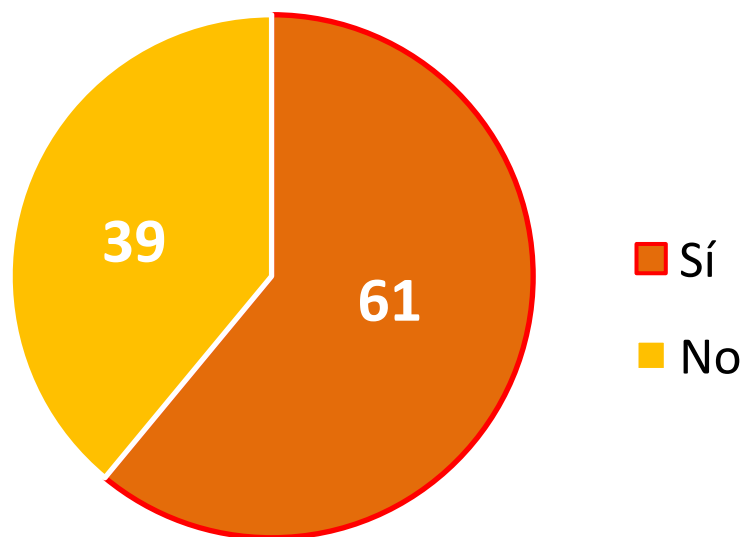




**CREENCIAS Y OPINIONES**

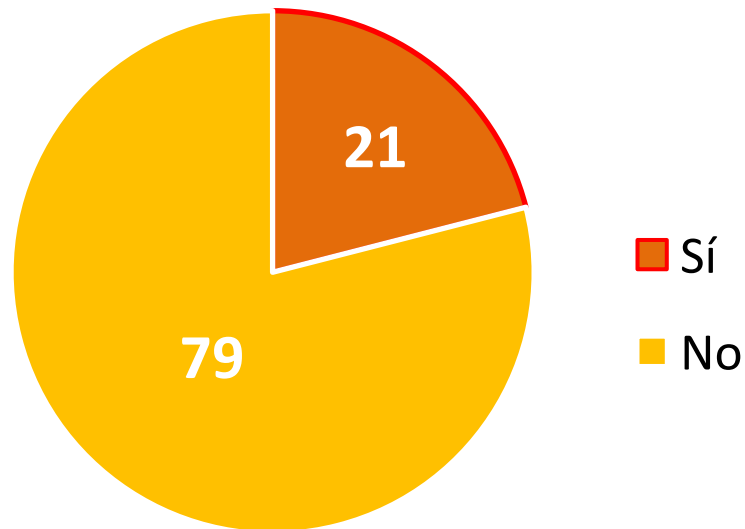
# DESCANSO EN LAS RUTAS

**¿CUÁNDO REALIZA UN VIAJE EN AUTO A LA COSTA  
SUELE DESCANSAR AL MENOS UNA VEZ?**



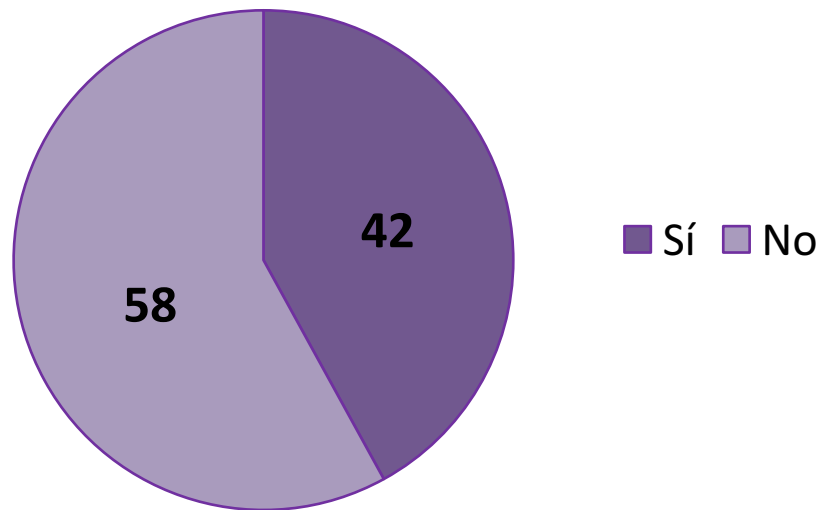
# DESCANSO EN LAS RUTAS

**¿SABÍA QUE TRAS CONDUCIR UN VEHÍCULO DOS HORAS Y MEDIA DE MANERA CONSTANTE SE RECOMIENDA PARAR A DESCANSAR?**



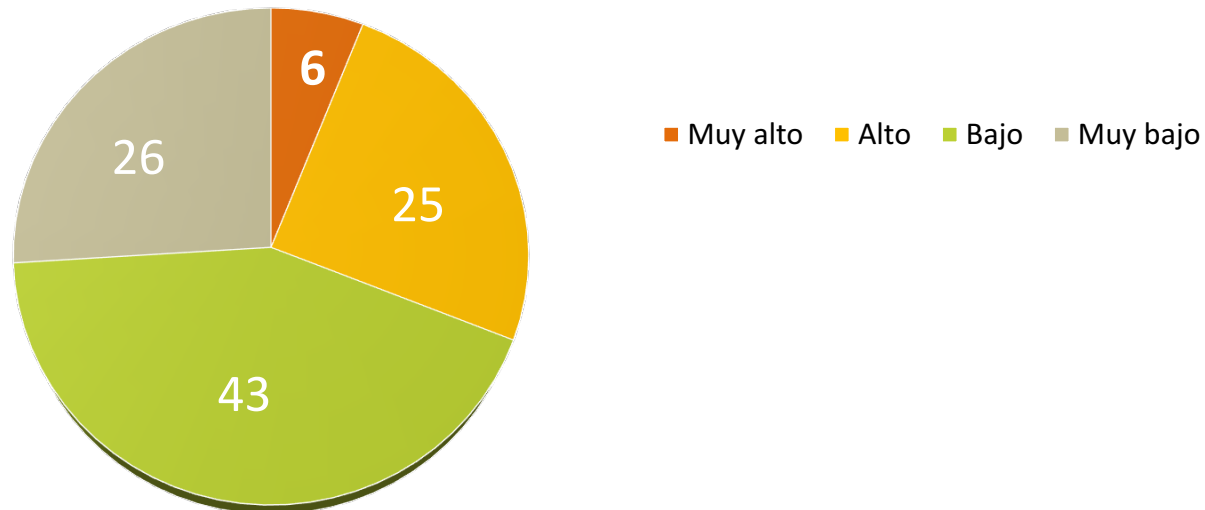
# VTV

**¿USTED TIENE PRESENTE EN QUÉ MES  
DEBE EFECTUAR LA VTV DE SU VEHÍCULO?**



# Conductas de tránsito

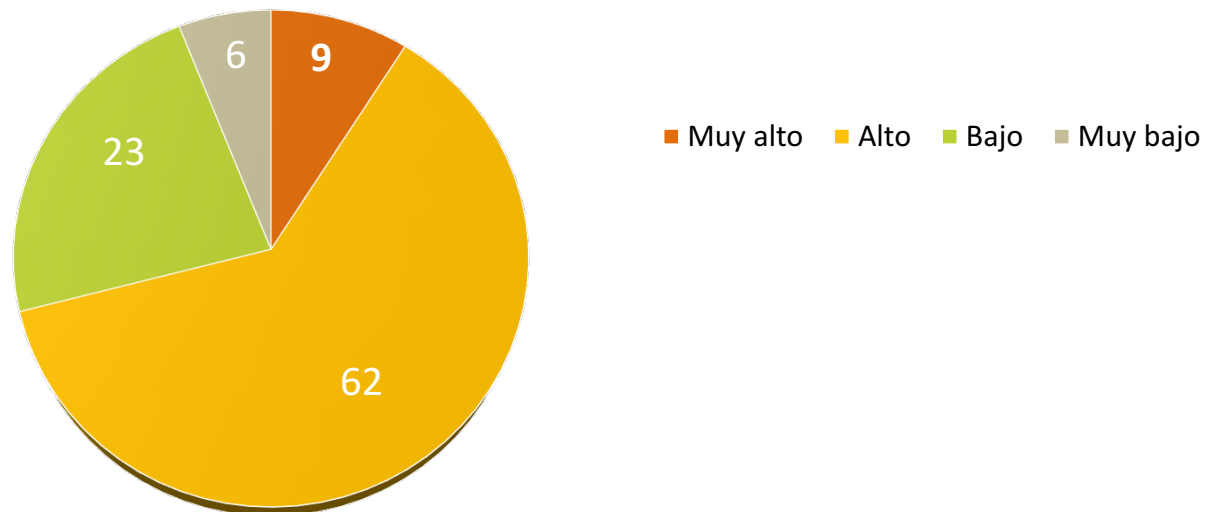
SEGÚN SU OPINIÓN, ¿CÓMO EVALUARÍA EL RESPETO DE LOS ARGENTINOS A LAS NORMAS DE TRÁNSITO?





# Conductas de tránsito

**¿CUÁNTO RESPETO CONSIDERA QUE TIENE USTED PARA CON LAS NORMAS DE TRÁNSITO?**



# Ficha Técnica

- > Este informe surge de una encuesta realizada en Enero de 2020 en el Área Metropolitana de Buenos Aires.
- > La recolección de datos se realizó de forma presencial ante transeúntes que colaboraron completando la encuesta en su carácter de conductores.
- > La cantidad de casos fue de 550 en AMBA.



## ANEXO ESTADÍSTICO

# DESCANSO EN LAS RUTAS

**¿CUÁNDO REALIZA UN VIAJE EN AUTO A LA COSTA SUELE DESCANSAR AL MENOS UNA VEZ?**

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Sí	61	60	62
No	39	40	38

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
41	65	67	71
59	35	33	29

# DESCANSO EN LAS RUTAS

**¿SABÍA QUE TRAS CONducir UN VEHÍCULO DOS HORAS Y MEDIA DE MANERA CONSTANTE SE RECOMIENDA PARAR A DESCANSAR?**

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Sí	21	19	23
No	79	81	77

Edad				
16-29	30-49	50-64	65 +	
Sí	16	21	23	24
No	84	79	77	76



**¿USTED TIENE  
PRESENTE EN QUÉ MES  
DEBE EFECTUAR LA VTV  
DE SU VEHÍCULO?**

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Sí	42	44	40
No	58	56	60

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
41	40	44	43
59	60	56	57

# Conductas de tránsito

Según su opinión, ¿cómo evaluaría el respeto de los argentinos a las normas de tránsito?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy alto	6	6	6
Alto	25	24	26
Bajo	43	43	43
Muy bajo	26	26	24

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
5	6	7	6
25	26	24	25
43	42	44	43
27	26	25	26

¿Cuánto respeto considera que tiene usted por las normas de tránsito?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy alto	9	8	10
Alto	62	61	63
Bajo	23	26	20
Muy bajo	6	5	7

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
8	9	10	9
63	59	63	63
26	24	21	21
3	8	6	7



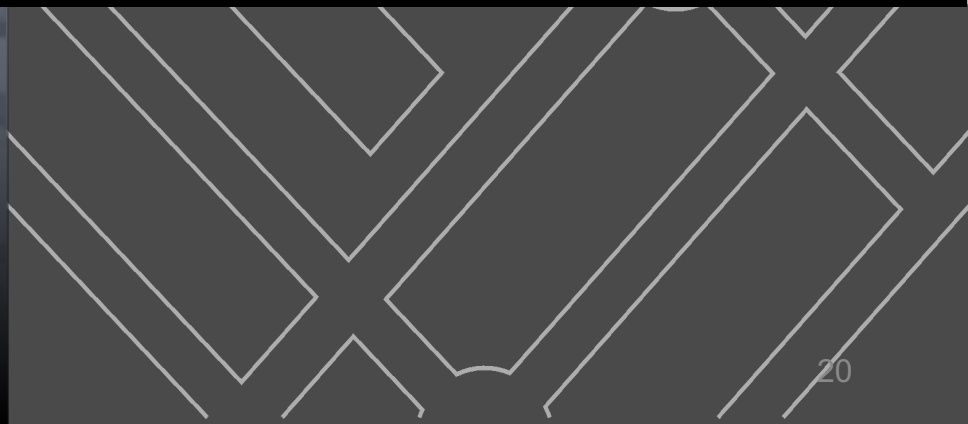
1º INFORME – 2020  
**OBSERVATORIO DE  
SEGURIDAD VIAL**

# LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS



**CECAITRA**

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





### Los pasajeros quieren que se instalen cinturones de seguridad en micros de larga distancia

SEGURIDADVIAL.COM.AR 30 DICIEMBRE 2019

Desde octubre pasado todas las empresas operadoras de los Servicios de Transporte por Automotor de Pasajeros de Carácter Interurbano de Jurisdicción Nacional deben verificar que todos sus pasajeros dispongan de cinturones de seguridad debidamente abrochados, lo cual es condición indispensable para dar inicio al servicio.

Pero los incumplimientos comenzarán a ser sancionados recién a partir del mes de abril del próximo año, según lo dispuesto por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en su resolución 149/2019 del "Protocolo de seguridad para los servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter interurbano".

El plazo de gracia dejó fuera de control el período estival donde se cuadruplican los viajes a destinos turísticos como la Costa Atlántica y las serranías.

Para conocer la opinión de los pasajeros sobre esta disposición, CECAITRA (la cámara que nuclea a las empresas de software vial), consultó a unas 600 personas del área Metropolitana.

Allí se les preguntó si aceptaba la medida y 8 de cada 10 (83%) dijo que sí, que estaba de acuerdo. El 8% contestó que no, el resto dijo no saber.

"Con los lamentables hechos viales fatales que ocurrieron, como el de Lezama con los egresados que viajaban a Mundo Marino o el de con los jugadores de fútbol de Sportivo Barracas en Santa Fe, todos hablamos del tema en nuestro trabajo, con la familia y formamos una opinión al respecto", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA.

En la misma encuesta, también se les preguntó si "¿aprobaría que todos los asientos del colectivo tengan cinturón de seguridad?" y la mitad (51%) dijo que sí; el 20% dijo que no y el resto dijo no saber qué contestar.

En la misma encuesta, también se les preguntó si "¿aprobaría que todos los asientos del colectivo tengan cinturón de seguridad?" y la mitad (51%) dijo que sí; el 20% dijo que no y el resto dijo no saber qué contestar.

Y, ¿qué pasaría si la medida alcanzara también al transporte urbano de pasajeros? En la misma encuesta, también se les preguntó si "¿aprobaría que todos los asientos del colectivo tengan cinturón de seguridad?" y la mitad (51%) dijo que sí; el 20% dijo que no y el resto dijo no saber qué contestar.

Se encontraron diferencias notorias teniendo en cuenta el sexo de los encuestados: mientras que 3 de cada 10 hombres dijo que no aprobaría que los asientos de los colectivos tengan cinturón de seguridad; el porcentaje disminuyó a 1 de cada 10 cuando contestaron las mujeres. Con respecto a las edades no hubo respuestas tan dispares.

"Que la mitad de los encuestados no considere al cinturón de seguridad como un elemento primordial y necesario de seguridad, es un dato que debe alertarnos e incentivarlos a seguir trabajando en la concientización vial", destacó Jaime.

La resolución de la CNRT obliga a las empresas cuyas unidades cuentan con sistema de televisión a incluir un video institucional, que será emitido al inicio de cada viaje, en el que se mencionarán las condiciones de seguridad de la unidad, destacando el correcto uso de los cinturones de seguridad, entre otras.

Aquellas empresas que no cuenten en sus unidades con sistema de televisión tienen la obligación de entregar a cada pasajero un folleto impreso informativo. Además, ante la falta de estas herramientas educativas, determina que el chofer y/o acompañante del vehículo deberá informar a los pasajeros acerca de los dispositivos de seguridad y del uso obligatorio del cinturón de seguridad, indicación que deberán recordar a los pasajeros ante situaciones climáticas adversas o frente a la presencia de caminos sinuosos, durante todo el viaje.



## En 2020 será obligatorio usar cinturón en ómnibus

Seguridad 29 diciembre, 2019 Like 0

Aunque por ahora optativo, el uso de cinturón de seguridad en micros de larga distancia será obligatorio a partir de abril próximo en nuestro país. Así lo establece una disposición del Ministerio de Transporte de la Nación que obligará a las empresas de transporte a controlar que todos los pasajeros lo tengan abrochado antes de partir.

Si bien hay quienes plantean dudas sobre el grado de aceptación que tendrá la medida, una encuesta realizada por CECAITRA (la cámara que nuclea a las empresas de software vial) entre 600 personas del Gran Buenos Aires y la capital federal reveló que el 80 por ciento está de acuerdo con la disposición.

En la misma encuesta, también se les preguntó a los consultados si "¿aprobaría que todos los asientos del colectivo tengan cinturón de seguridad?" y la mitad (51%) dijo que sí; el 20% dijo que no y el resto dijo no saber qué contestar.

"Que la mitad de los encuestados no considere al cinturón de seguridad como un elemento primordial y necesario de seguridad, es un dato que debe alertarnos e incentivarnos a seguir trabajando en la concientización vial", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA.

El sondeo evidenció diferencias notorias en función del género de los encuestados: mientras que 3 de cada 10 hombres dijeron que no aprobaría que los asientos de los colectivos tuvieran cinturón de seguridad; el porcentaje disminuyó a 1 de cada 10 cuando contestaron las mujeres.

"Con los lamentables hechos viales fatales que ocurrieron, como el de Lezama con los egresados que viajaban a Mundo Marino o el de con los jugadores de fútbol de Sportivo Barracas en Santa Fe, todos hablamos del tema en nuestro trabajo, con la familia y formamos una opinión al respecto", dijo el vocero del Observatorio Vial.

### Presentaron un proyecto de ley para que los colectivos tengan cinturones de seguridad en todos los asientos



El senador Julio Cobos ha presentado un proyecto de ley para que los vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia tengan la obligación de contar con cinturones de seguridad en todos los asientos. El vicepresidente de la nación explicó que la actual ley de tránsito determina los dispositivos mínimos de seguridad que deben tener los automotores, pero que para el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia, solo están obligados a tener cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila. "Necesitamos actualizar la normativa con el ... Sigue leyendo

Revista Colectibondi



 REVISTA COLECTIBONDI

En la misma encuesta también se buscó conocer qué opinión se tiene de los siniestros viales que se producen en el país. Para ello se le consultó a los encuestados si consideraban que en la Argentina ocurren más siniestros de tránsito

que en otros países: el 31% dijo que sí; el 19% sostuvo que la cantidad era igual; el 5% dijo que en nuestro país no sucedían más siniestros que en otros países. El resto no se sintió identificado con ninguna respuesta.

### Larga distancia: sólo el 40% de los pasajeros usa cinturón



Gustavo Gaona, vocero de la Celadi, indicó: «Un conductor puede pedir o sugerir el uso del cinturón, pero no tiene poder de policía». Gustavo Gaona, representante de la Cámara Empresaria del transporte de pasajeros de Larga Distancia (Celadi), indicó que tan sólo el 40% de los viajeros utiliza el cinturón de seguridad. La resolución del Ministerio

de Transporte, publicada este lunes en el Boletín Oficial, señala que las empresas operadoras verificarán que todos los pasajeros dispongan de sus cinturones de seguridad debidamente abrochados. Los buses de larga distancia deberán tener cinturones de seguridad de tres puntos en todos los asientos «Todas ... Sigue leyendo

Revista Colectibondi



"Sólo una minoría considera que en nuestro país los siniestros viales son más de los que ocurren en los demás países. Por año mueren más de 7 mil personas por esta causa, siendo el primer motivo de muerte para los menores de 25 años", señalaron desde la cámara que nuclea a las empresas de software vial.



INFORMACIÓN GENERAL | PARA LARGAS DISTANCIAS

## En 2020 será obligatorio usar cinturón en ómnibus



28 de Diciembre de 2019 | 01:59  
Edición impresa

**A**unque por ahora optativo, el uso de cinturón de seguridad en micros de larga distancia será obligatorio a partir de abril próximo en nuestro país. Así lo establece una disposición del Ministerio de Transporte de la Nación que obligará a las empresas de transporte a controlar que todos los pasajeros lo tengan abrochado antes de partir.

Si bien hay quienes plantean dudas sobre el grado de aceptación que tendrá la medida, una encuesta realizada por CECAITRA (la cámara que nuclea a las empresas de software vial) entre 600 personas del Gran Buenos Aires y la capital federal reveló que el 80 por ciento está de acuerdo con la disposición.

En la misma encuesta, también se les preguntó a los consultados si “¿aprobaría que todos los asientos del colectivo tengan cinturón de seguridad?” y la mitad (51%) dijo que sí; el 20% dijo que no y el resto dijo no saber qué contestar.

“Que la mitad de los encuestados no considere al cinturón de seguridad como un elemento primordial y necesario de seguridad, es un dato que debe alertarnos e incentivarnos a seguir trabajando en la concientización vial”, destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA.

El sondeo evidenció diferencias notorias en función del género de los encuestados: mientras que 3 de cada 10 hombres dijeron que no aprobaría que los asientos de los colectivos tuvieran cinturón de seguridad; el porcentaje disminuyó a 1 de cada 10 cuando contestaron las mujeres.

“Con los lamentables hechos viales fatales que ocurrieron, como el de Lezama con los egresados que viajaban a Mundo Marino o el de con los jugadores de fútbol de Sportivo Barracas en Santa Fe, todos hablamos del tema en nuestro trabajo, con la familia y formamos una opinión al respecto”, dijo el vocero del Observatorio Vial.

En la misma encuesta también se buscó conocer qué opinión se tiene de los siniestros viales que se producen en el país. Para ello se le consultó a los encuestados si consideraban que en la Argentina ocurren más siniestros de tránsito que en otros países: el 31% dijo que sí; el 19% sostuvo que la cantidad era igual; el 5% dijo que en nuestro país no sucedían más siniestros que en otros países. El resto no se sintió identificado con ninguna respuesta.

“Sólo una minoría considera que en nuestro país los siniestros viales son más de los que ocurren en los demás países. Por año mueren más de 7 mil personas por esta causa, siendo el primer motivo de muerte para los menores de 25 años”, señalaron desde la cámara que nuclea a las empresas de software vial.

## IN HOUSE

## El 83% de los argentinos aceptan el uso obligatorio de cinturones de seguridad en micros de larga distancia

Según una encuesta realizada por CECAITRA, la mayoría de los consultados están de acuerdo con esta disposición del Ministerio de Transporte de la Nación, a cumplirse desde abril de 2020

26 de diciembre de 2019



Según un relevamiento hecho por CECAITRA, 8 de cada 10 de los encuestados está de acuerdo con que sea obligatorio el uso de cinturón de seguridad en los micros de larga distancia

Hasta el momento su uso era optativo para los pasajeros, pero ahora las empresas deberán controlar que todos viajen con su cinturón colocado correctamente: **desde abril de 2020 y por disposición del Ministerio de Transporte de la Nación, será obligatorio el uso de cinturón de seguridad en los micros de larga distancia.** Pero, ¿la medida es aceptada?

Para conocer la opinión de los peatones y conductores, CECAITRA -cámara que nuclea a las empresas de software vial-, **realizó una encuesta presencial a 600 personas de la Capital Federal y el Gran Buenos Aires.**

Allí se les preguntó si aceptaba la medida que regirá el próximo año y **8 de cada 10 (83%) dijo que sí, que estaba de acuerdo.** El 8% contestó que no, el resto dijo no saber.

“Con los lamentables hechos viales fatales que ocurrieron, **como el de Lezama con los egresados que viajaban a Mundo Marino o el de con los jugadores de fútbol de Sportivo Barracas en Santa Fe,** todos hablamos del tema en nuestro trabajo, con la familia y formamos una opinión al respecto”, destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA.

Y, ¿qué pasaría si la medida alcanzara también al transporte urbano de pasajeros? En la misma encuesta, también se les preguntó si “¿aprobaría que todos los asientos del colectivo tengan cinturón de seguridad?” **y la mitad (51%) dijo que sí;** el 20% dijo que no y el resto dijo no saber qué contestar.

Se encontraron diferencias notorias teniendo en cuenta el sexo de los encuestados: mientras que 3 de cada 10 hombres dijo que no aprobaría que los asientos de los colectivos tengan cinturón de seguridad; el porcentaje disminuyó a 1 de cada 10 cuando contestaron las mujeres. Con respecto a las edades no hubo respuestas tan dispares.

“Que la mitad de los encuestados no considere al cinturón de seguridad como un elemento primordial y necesario de seguridad, **es un dato que debe alertarnos e incentivarnos a seguir trabajando en la concientización vial**”, destacó Jaime.

En el mismo sondeo, también se quiso conocer qué opinión se tiene de los siniestros viales que se producen en el país. Se le consultó si consideraban que en la Argentina ocurren más siniestros de tránsito que en otros países: el 31% dijo que sí; el 19% sostuvo que la cantidad era igual; el 5% dijo que en nuestro país no sucedían más siniestros que en otros países. El resto no se sintió identificado con ninguna respuesta.

“Solo una minoría considera que en nuestro país los siniestros viales son más de los que ocurren en los demás países. Por año mueren más de 7 mil personas por esta causa, siendo el primer motivo de muerte para los menores de 25 años. Debemos ser conscientes de que estamos frente a una problemática grave, pero que con el aporte y la responsabilidad de peatones y conductores puede resolverse”, finalizó Jaime.



# Siete muertos en un choque frontal en la ruta 22

**INSEGURIDAD VIAL.** Perdieron la vida los ocupantes de los dos vehículos, un Renault Sandero y una Chevrolet S10

Siete personas, entre ellas, tres menores, murieron tras un choque frontal entre dos vehículos en el kilómetro 788 de la ruta nacional 22, entre las localidades de Algarrobo, en el partido bonaerense de Villariño, y La Adela, en La Pampa.

El incidente ocurrió ayer a las 2, a unos 5 kilómetros al este del Meridiano V, en jurisdicción de Algarrobo. Allí, un Renault Sandero con tres ocupantes impactó de frente contra una camioneta Chevrolet S10 en la que viajaban cuatro personas. Fuentes policiales indicaron que "en el hecho habría participado una camioneta Peugeot Partner conducida por una persona que resultó ilesa".

"Según las primeras investigaciones, el episodio ocurrió en momentos que la camioneta Peugeot impactó a la Chevrolet S10 en el sentido en el que viajaban, de Río Colorado a Bahía Blanca", informaron fuentes policiales consultadas por la agencia de noticias Télam.

"Fue entonces que la S10 se desvió hacia el carril contrario, por lo que impactó contra el Renault Sandero que iba en sentido contrario, de Bahía Blanca-Río Colorado", se informó.

Bomberos voluntarios de Algarrobo, junto con personal de Policía de Seguridad Vial y de la sección local y ambulancias, acudieron al lugar. Los voceros consultados señalaron que "a raíz del impacto fallecieron las personas que viajaban en la Sandero y en la Chevrolet. Las víctimas de la Renault Sandero fueron identificadas como Víctor Susi, de 43 años; Claudia Rosales,



El Renault Sandero y la Chevrolet S10, convertidos en hierros retorcidos sobre la ruta nacional 22

TÉLAM

de 44, y una menor de 9, oriundos de Lincoln, Buenos Aires. Las de la Chevrolet, que eran de Algarrobo, fueron identificadas como Cristian Luján, de 35 años; Patricia Acosta, de 36, y sus hijos, de 14 y 6 años".

Debido al accidente, la ruta nacional 22 que comunica desde Ba-

hía Blanca hacia la provincia de Río Negro y Neuquén debió permanecer cerrada durante varias horas.

Todavía no se conocen más circunstancias acerca de los motivos por los cuales se produjeron las maniobras que desencadenaron la tragedia. El siniestro ocurrió en el

inicio de la temporada estival, cuando se produce un aumento significativo del tránsito en rutas.

En las últimas horas se conoció un relevamiento realizado por la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito (Cecaitra) según el cual

seis de cada diez entrevistados se manifestaron de acuerdo con el establecimiento de un "corredor seco" a partir de la prohibición de la venta de alcohol en las rutas. El 71% también consideró que debería haber más controles de alcoholemia en las calles. ●

POPULAR

GENERAL · 22 de diciembre de 2019

## El 70% plantea la falta de controles de alcoholemia



Un 70% de encuestados coincide en la necesidad de mayores controles.

**Un relevamiento entre conductores arrojó que está reconocido "el peligro que representa el alcohol al conducir" y más de la mitad de los encuestados coincide en que se prohíba la venta de alcohol en rutas.**

Siete de cada diez conductores consideran que debería haber más controles de alcoholemia en rutas y ciudades, según un relevamiento difundido por el **Observatorio Vial de la Cecaitra**, cámara que nuclea a las empresas de productores de software vial.

El relevamiento, efectuado en **Capital Federal y el Conurbano bonaerense**, consultó a la gente sobre si debería haber más controles de alcoholemia en las calles y **el 71% dijo que sí, el 11% dijo que no y el 18% no se volcó por ninguna de las dos respuestas.**

Teniendo en cuenta el sexo de los encuestados, las mujeres eligieron en **un 75% el aumento de los controles**, mientras que el porcentaje disminuyó a 67% en los hombres.

"Que **7 de cada 10 personas estén de acuerdo con el aumento de los controles de alcoholemia** da cuenta de que el peligro que representa el alcohol al conducir es conocido por la gran mayoría", alertó Facundo Jaime, vocero del **Observatorio Vial de la Cecaitra**.

El especialista aseveró: "**Debemos continuar trabajando en la generación de conciencia vial, ya que el respeto** y la responsabilidad en las calles es fundamental para disminuir los siniestros viales".

**En la misma encuesta, más de la mitad (57%)** dijo que "estaría de acuerdo con que se prohíba la venta de alcohol en rutas, estableciendo un corredor seco", con un 22% dijo que no y un 21% que no sabía.

La Asociación Civil "**Luchemos por la Vida**" difundió los efectos del alcohol en la conducción y plantea que con 0,0 g/l de alcohol en sangre no hay dificultad para actuar en el tránsito, ya que hay pleno dominio de las facultades. Pero el riesgo sube a medio y la dificultad asciende a moderada con 0,3 g/l de alcohol en sangre, ya que se disminuye la capacidad de atender a situaciones de peligro y las respuestas comienzan a ser más lentas.

Con 0,5 (lo máximo permitido para conducir en nuestro país), el riesgo ya es alto, la dificultad es de moderada a severa y **entre los síntomas aparece la reducción de la visión con dificultades de enfoque**, lo que ocasiona desatención a las señales de tránsito, ya que no pueden ser percibidas adecuadamente.

La dificultad pasa a severa con 0,8 de alcohol en sangre, ya que la motricidad se ve afectada, se retardan los movimientos y, además, aparece una sensación de euforia y confianza. **El riesgo es alto y el manejo se transforma agresivo y temerario, obedeciendo a impulsos sin razonar.**

Con 1,5 de alcohol en sangre la dificultad es crítica y no se puede conducir. El estado de ebriedad es importante, los reflejos alterados y la reacción es lenta e imprecisa. La concentración visual se deteriora y mantener la atención se dificulta en extremo. El riesgo es muy alto, según lo publicado por la asociación que trabaja en la temática vial.



LO APROBÓ EL CONCEJO A PROPUESTA DEL EJECUTIVO 20-12-2019

EDICIÓN IMPRESA

DIARIO DE CUYO

## Desde enero, Capital sube las tasas, con un monto menor a la inflación de 2019

El aumento será del 50% para los vecinos y del 30% para los comercios. Habrá ahorro en gasto corriente.

En el presupuesto para el año que viene, la municipalidad de la Capital, que conduce Emilio Basitrocchi, planteó un escenario de esfuerzos compartidos entre los contribuyentes y el Ejecutivo comunal. A través de una ordenanza, que fue aprobada ayer y que comenzará a regir desde enero, la Ciudad de San Juan aumentó las tasas municipales vecinales en un 50 por ciento y en un 30 por ciento las que corresponden a los comercios. Ambas subas están por debajo de la inflación final de este 2019, estimada en un 54,6 por ciento. El incremento también tendrá un impacto en la boleta de la luz en el monto fijo que se paga por Tasa de Alumbrado Público. Antes, ese valor era de 67 pesos y crecerá a 100 pesos. Los demás rubros de la boleta seguirán igual. A su vez, el jefe departamental dispuso un reordenamiento del gasto corriente, en el que habrá un ahorro cercano a los 158 millones de pesos al año. El cambio se dio gracias a la reducción en sueldos, contratos de alquiler e insumos, entre otros, "todo lo que consideramos que son gastos superfluos", dijo el flamante intendente. En ese marco, manifestó que "así como le pedimos un esfuerzo al vecino, nosotros también lo hacemos".

Las modificaciones en las tasas comunales fueron plasmadas en la ordenanza tributaria municipal que fue aprobada ayer por el Concejo Deliberante. Junto a esa norma, los ediles le dieron el OK al presupuesto 2020, que también fue aprobado y tuvo un incremento del 50 por ciento respecto al de este año, llegando a los 1.974 millones de pesos. Además, tras un mensaje del Ejecutivo, le dieron de baja al convenio que el exintendente Franco Aranda había firmado con una empresa para poder instalar fotomultas en la Capital (Ver recuadro).

Al ser consultado sobre el aumento en las tasas vecinales y comerciales, el jefe comunal indicó que "en el caso de los vecinos, la suba es menor a la inflación, mientras que para el rubro comercial ha sido menos, del 30 por ciento, porque creemos que el comercio está pasando por un momento muy duro". Además, justificó el incremento al explicar que con los nuevos valores, las tasas vecinales "irán desde los 180 pesos hasta los 480 pesos mensuales, lo que tampoco es un número exagerado".

Así lo reflejó también el secretario de Hacienda del municipio, Sebastián Pacheco, quien explicó que "la tasa de inmueble antes estaba en 3.900 pesos al año, esto es, a 325 pesos por mes. Ahora, con el incremento, el valor anual será de 5.856 pesos, lo que representa unos 488 pesos por mes". Además, el funcionario aclaró que siguen vigentes los beneficios para aquellos contribuyentes que pagan en término, por lo que "el valor puede tener un descuento de hasta el 25 por ciento si se está al día y si se opta por el pago anual. Así, de los 5.856 pesos se puede llegar a los 4.559 pesos, lo que hace un total de 380 pesos por mes", dijo Pacheco.

Sobre la baja en el gasto corriente, Baistrocchi destacó el ahorro que planteó su gestión, ya que ejecutó una disminución de los salarios y la cantidad de cargos de la planta política. Así, recordó que, tanto para el Ejecutivo como para el Concejo, "hemos generado una reducción del gasto en unos 36 millones de pesos". Por otro lado, indicó que promovió cambios en la estructura del presupuesto, "el 97 por ciento del presupuesto antes estaba destinado a gasto corriente. Esa cifra ahora se ha bajado al 89 por ciento". Según Pacheco, ese cambio va a producir un ahorro de casi 158 millones de pesos, lo que su mayoría irá destinado a obras.

### Rechazo a fotomultas

Tras un mensaje enviado por el Ejecutivo, el Concejo Deliberante decidió darle de baja al convenio que la administración de Franco Aranda había firmado con la Asociación Civil CECAITRA para aplicar las fotomultas en la Capital. Según fuentes calificadas, el flamante intendente comunicó que su antecesor le había enviado a la empresa una carta documento en la que se le indicaba la decisión del Legislativo municipal de postergar por 60 días la puesta en marcha del servicio de fotomultas. El mensaje de Baistrocchi llamó la atención entre los concejales porque remarcaba que Aranda envió la misiva a una dirección inexistente, por lo que el documento nunca pudo llegar a destino. Sin la notificación correspondiente, Baistrocchi pidió la baja del acuerdo.

LA GACETA

## Piden más verificaciones sobre alcoholemia

20 Dic 2019 ↗ 3



ARCHIVO LA GACETA

Siete de cada 10 conductores considera que debería haber más controles de alcoholemia en rutas y ciudades, según un relevamiento hecho por el Observatorio Vial de la Cecaitra, cámara que nuclea las empresas de productores de software vial.

El relevamiento, efectuado en Capital Federal y Gran Buenos Aires, consultó respecto de si debería haber más controles de alcoholemia en las calles y el 71% dijo que sí, el 11% dijo que no y el 18% no se volcó por ninguna de las dos respuestas.

Teniendo en cuenta el sexo de los encuestados, las mujeres eligieron en un 75% el aumento de los controles, mientras que el porcentaje disminuyó a 67% en los hombres. En cuanto a las edades no hubo diferencias significativas.

También se preguntó se estaría de acuerdo con que se prohíba la venta de alcohol en rutas, estableciendo un corredor seco. Más de la mitad (57%) estuvo de acuerdo con la idea; un 22% dijo que no y un 21% no sabía.

### Efectos peligrosos

La ONG Luchemos por la Vida difundió en su sitio web los efectos del alcohol en la conducción. Así plantea que con nada de alcohol en sangre no hay dificultad y hay pleno dominio de la facultades para manejar sin riesgos.

Con 0,3 g de alcohol por litro de sangre las respuestas comienzan a ser más lentas y ya se corren riesgos.

Con 0,5 g de alcohol en sangre (lo máximo permitido para conducir en nuestro país), el riesgo es alto, la dificultad es de moderada a severa y entre los síntomas aparece la reducción de la visión con dificultades de enfoque, lo que ocasiona desatención a las señales de tránsito.

La dificultad pasa a severa con 0,8 g de alcohol en sangre, ya que la motricidad se ve afectada, se retardan los movimientos y aparece una sensación de euforia y confianza. El riesgo es alto y el manejo se transforma en agresivo y temerario.

Con 1,5 de alcohol en sangre la dificultad es crítica y no se puede conducir. El estado de ebriedad es importante, los reflejos alterados y la reacción es lenta e imprecisa. La concentración visual se deteriora y mantener la atención se dificulta en extremo. El riesgo es muy alto.



## Piden que los gobiernos regulen la movilidad del futuro

SEGURIDADVIAL.COM.AR 20 DICIEMBRE 2019

Los gobiernos deben involucrarse en la elaboración de políticas que permitan regular el impacto que sobre la vida cotidiana conlleva la incorporación de vehículos autónomos y la movilidad del futuro.

La sentencia es el resultado de un informe elaborado por Deloitte que analiza beneficios y desafíos de tecnologías que llegarán a nuestras vidas con la propuesta de mejorar la seguridad vial y nuestras actividades diarias.

Compartir la bicicleta. Vehículos eléctricos. Vehículos autónomos. Lanzaderas de micro-tránsito. E-scooters. Entrega de drones. Estos desarrollos están alimentando algunos de los cambios más disruptivos en el transporte desde la invención del automóvil.

El resultado podría ser un nuevo ecosistema de movilidad que permita a las personas moverse más rápido, más barato, más limpio y más seguro que hoy en día, beneficiando a viajeros individuales, gobiernos, empresas y la sociedad en general.

Durante una encuesta realizada por el Observatorio Vial de CECAITRA se consultó si se consideraba que "los monopatinés eléctricos de alquiler son una opción moderna y limpia para el transporte público". Un 54% de los consultados dijo que sí, un 29% optó por el no y un 17% dijo no saber la respuesta.

"Este nuevo dispositivo de movilidad llegó para facilitar el transporte en las grandes ciudades, donde el gran caudal de tránsito, en muchas ocasiones, dificulta la circulación. Se deben conocer sus alcances, sus prohibiciones y siempre deben respetarse las normas de tránsito. Es un vehículo que debe usarse con extrema responsabilidad", expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio.

En mayo de este año la Legislatura porteña aprobó la incorporación de este nuevo dispositivo de movilidad personal en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad. De esta manera, se reconoció a los monopatinés como nuevos actores del tránsito de la Ciudad y se estableció un marco regulatorio para los mismos, habilitando su circulación en la vía pública. La prueba piloto se reglamentó y comenzó a funcionar el viernes en forma oficial.

Sin embargo, también debe ser evaluado que ese nuevo escenario de la movilidad sustentable, autónoma y eléctrica podría ser un mundo en el que las tecnologías no probadas empeoren, en lugar de mejorar, la seguridad.

En el que la congestión se vea aumentada a medida que las personas abandonan el subte o el colectivo para usar.

La responsabilidad de prevenir estos resultados negativos recae en muchos participantes en el ámbito de la movilidad, incluidas las empresas que desarrollan nuevas tecnologías y servicios.

Pero el Estado, los reguladores y los formuladores de políticas tienen un papel crítico y único que desempeñar. Mientras que otros pueden tener intenciones laudables y luchar por los beneficios sociales, el gobierno es el que, en última instancia, tiene la capacidad y la responsabilidad de salvaguardar y promover el bien público.

Regular el futuro de la movilidad es un desafío complejo, que involucra tiempos inciertos, autoridades en múltiples niveles de gobierno y una gran cantidad de problemas que se extienden mucho más allá de la capacidad de un vehículo para navegar de manera segura por las calles de la ciudad. El rápido ritmo de crecimiento y la idiosincrasia del mandato, autoridad, restricciones políticas y recursos de cualquier regulador solo aumentan la incertidumbre y la complejidad.

En este escenario, Deloitte desarrolló un documento que presenta cinco pautas para regular las tecnologías emergentes.

En el material aplica esos principios rectores a algunos de los desafíos regulatorios centrales que plantea el futuro de la movilidad, que incluyen garantizar la seguridad y funcionalidad de los vehículos autónomos y otros nuevos modos; establecer protocolos para la gestión eficiente y segura de datos; y abordar la congestión y garantizar el acceso. Estos principios, además, son a menudo complementarios.

Las condiciones locales, por supuesto, conformarán las regulaciones específicas de cualquier jurisdicción. Al igual que con muchas de las cuestiones planteadas por el futuro de la movilidad, la misma talla no es válida para todas.

"Nuestra intención no es abogar por más (o menos) regulación. De hecho, en algunos casos, la aplicación de nuestros principios puede resultar en una aplicación regulatoria más ligera. Nuestro objetivo es ofrecer herramientas para ayudar a los reguladores a abordar los complejos problemas asociados con la movilidad de una manera que puede ayudar a fomentar la innovación, generar prosperidad económica, mejorar la seguridad y aumentar el acceso al transporte", dicen.

El panorama regulatorio global para la movilidad

Una serie de autoridades reguladoras han comenzado a lidiar con los desafíos planteados por el futuro de la movilidad. En general, sus esfuerzos se han centrado en un puñado de temas de alto perfil a corto plazo: la regulación de los servicios de transporte de pasajeros en rápido crecimiento y la creación de directrices para la prueba y el pilotaje de los vehículos autónomos (AV).

Movilidad compartida

Muchas agencias de transporte se vieron sorprendidas por el rápido surgimiento de la gran cantidad de personas que se desplazaban bajo demanda, lo que afectó a los mercados relativamente estables de taxis y automóviles contratados, aparentemente de la noche a la mañana.

En Londres, el viaje compartido ha desplazado a los pasajeros de los autobuses, lo que lleva a una reducción de los ingresos de las tarifas y genera dudas sobre los niveles de subsidio para algunas rutas. Los reguladores nacionales y locales se han apresurado a tomar medidas que van desde los nuevos requisitos de licencia y las tarifas por viaje, hasta los límites en el número de vehículos e incluso prohibiciones absolutas de algunos tipos de servicio.

Los reguladores han tenido que equilibrar las necesidades de los consumidores, el bienestar de los trabajadores y los intereses e innovaciones del sector privado. Incluso las nuevas opciones como los e-scooters y las motos compartidas han crecido dramáticamente, cambiando el panorama de la movilidad una vez más. Con demasiada frecuencia, las autoridades reguladoras están reaccionando, en lugar de definir de manera proactiva qué objetivos de movilidad son una prioridad y evaluar cómo las nuevas tecnologías pueden ayudar (u obstaculizar) su consecución.

Vehículos autónomos

Hasta la fecha, los desarrolladores de tecnología AV han disfrutado de un entorno regulatorio global en gran medida permisivo. Con algunas excepciones, la mayoría de las economías importantes han colocado relativamente pocas restricciones en el desarrollo o las pruebas de AV. Los gobiernos más activos han creado nuevas regulaciones o han modificado las existentes para acomodar las pruebas en carreteras públicas, aclarando las funciones y responsabilidades de los desarrolladores. Singapur, por ejemplo, en febrero de 2018 modificó su Ley de Tránsito Vial, otorgando al Ministerio de Transporte una autoridad importante para regular dónde y cuándo se pueden realizar las pruebas de AV, así como los estándares de los vehículos y los requisitos de informes de datos. En el Reino Unido, el Automated y la Ley de Vehículos Eléctricos proporcionó una aclaración importante sobre los requisitos de seguro y la responsabilidad de los vehículos que operan en modo autónomo, una de las primeras leyes que aborda el problema de manera directa.

Numerosos reguladores han tratado de permitir el rápido desarrollo de la tecnología de auto conducción al evitar reglas extensas o vinculantes. De hecho, ante la ausencia de legislación, los reguladores Federales del Departamento de Transporte de los EE. UU. han optado por emitir orientación no vinculante para los desarrolladores de AV (aunque muchos estados han adoptado sus propias regulaciones). Dados los incidentes y accidentes que involucran vehículos que conducen por sí mismos, queda por verse cuánto tiempo los reguladores continuarán con estas medidas tan permisivas. El público, por su parte, parece abierto a un papel más asertivo del gobierno: el 58% de los cerca de 1.800 consumidores de Deloitte encuestados dijo que el gobierno debería ejercer una "supervisión significativa" del desarrollo y uso de AV.

Avanzar en tres retos clave de movilidad

Con algunas excepciones, los organismos reguladores a nivel nacional, regional y local no han abordado el futuro de la movilidad de una manera que considere su gama completa de oportunidades e impactos potenciales. Al centrarse en los desafíos de hoy, cómo enfrentar los servicios de transporte en rápido crecimiento o preparar el escenario para pruebas AV limitadas, los gobiernos corren el riesgo de perder la oportunidad de configurar de manera proactiva el entorno de movilidad del futuro. Un enfoque más avanzado y comprensivo de las nuevas tecnologías y servicios de movilidad basados en datos y fundamentados en un conjunto de principios subyacentes puede ayudar a los reguladores a crear una guía que garantice un sistema de movilidad más eficiente, efectivo e inclusivo.

Sector público

El futuro de la movilidad probablemente desafiará a los reguladores a medida que buscan equilibrar múltiples prioridades potencialmente competidoras: fomentar la innovación y el crecimiento económico al mismo tiempo que garantizan el bien público; sopesar la seguridad a corto plazo frente a los beneficios sociales a largo plazo; desempeñando el papel de un catalizador, convocante y operador de tránsito además del creador de reglas. Los reguladores deben tener en cuenta lo siguiente:

La movilidad es un sistema interconectado. Los reguladores deben adoptar una perspectiva de todo el sistema, mientras operan dentro de los límites de su autoridad legal y realidades políticas. Las personas y los bienes se mueven a través de las jurisdicciones locales y regionales y las fronteras nacionales, y las tecnologías se desarrollan cada vez más para servir a una base de clientes global. En la mayoría de las ciudades, los residentes utilizan una gran cantidad de modos diferentes (coches privados, autobuses, trenes, bicicletas, peatones, etc.) que comparten una infraestructura crítica, creando una compleja red de interdependencias. La elaboración de regulaciones para un solo tipo de transporte o una única geografía sin un enfoque de sistemas más amplio es probable que produzca reglas que no agraden a todos los usuarios por igual. El Índice de Movilidad de la Ciudad de Deloitte, que analiza el panorama del transporte en docenas de ciudades, encuentra que este enfoque integrado por parte de los reguladores y operadores de tránsito es uno de los distintivos de los municipios con redes de movilidad líderes.

SeguridadVial.com.ar

MARCHA ATRÁS 19-12-2019

## Dieron de baja a la ordenanza de las fotomultas en la Ciudad de San Juan

Así lo decidió el Concejo Deliberante esta mañana.



Durante la mañana de hoy, **el Concejo Deliberante de la Capital decidió la baja de la ordenanza de las fotomultas en el departamento**. El convenio había sido firmado por Franco Aranda y el titular de Cecaitra, Bernardino García, el pasado 30 de julio.

El lunes 12 de agosto Aranda rubricó el Decreto 1341, en el que se aprobaba el convenio y también se lo subordinaba al pronunciamiento del Concejo Deliberante.

El 18 de septiembre envió al Legislativo la nota para que considere su respaldo al convenio, decisión que se fue dilatando. Y finalmente **hoy fue rechazado**.

En su momento, **Emilio Baistrocchi se había opuesto al convenio en sí, porque consideraba que entraba en conflicto con la provincia**, porque cruzar un semáforo en rojo es una infracción para la competencia de los Juzgados de Faltas de la Provincia.



## Seguridad vial

### Rutas sin venta de alcohol: cinco de cada diez personas está de acuerdo con que se creen “corredores secos”

Además, siete de cada diez cree que debería haber más controles de alcoholemia.



Control de alcoholemia en una ruta. Foto de archivo

19/12/2019 - 10:12  
Clarín.com | Ciudades

Rutas con alcohol cero o “**corredores secos**”. La idea se retoma cada tanto, pero nunca prospera. En su momento, a lo máximo que se llegó fue a la prohibición de la venta de bebidas alcohólicas en las estaciones de servicio. Por eso, sorprende saber que **cinco de cada diez personas estaría de acuerdo** con que rija una suerte de ley seca en los paradores del camino. Además, siete de cada diez considera que debería haber más controles de alcoholemia. Estas son las principales conclusiones de un estudio realizado por el Observatorio Vial de Cecaitra, la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

El relevamiento fue realizado en la Ciudad y el Gran Buenos Aires. El 71% de los entrevistados **pidió más controles de alcoholemia**, el 11% consideró que no había que aumentarlos y un 18% no estuvo de acuerdo con ninguna de esas respuestas.

Entre las mujeres, el 75% abogó por la ampliación de la fiscalización en materia de alcohol, mientras que el porcentaje disminuyó a un 67% entre los hombres encuestados.

El 57% de los entrevistados consideró una buena iniciativa **prohibir la venta de alcohol en las rutas**. Un 22% no estuvo de acuerdo y un 21%, dijo que no sabía.

En 2008, el Senado aprobó un proyecto de seguridad vial que prohibía vender bebidas alcohólicas a la vera de las rutas nacionales. Pero en Diputados se dio marcha atrás con ese punto.

En la encuesta de Cecaitra, la gente opinó también sobre otras cuestiones centrales en materia de seguridad vial. El 83% se mostró conforme con una ley que empezará a regir en abril, cuando **será obligatorio el uso de cinturón de seguridad en los micros de larga distancia**. Para entonces habrán concluido los seis meses de plazo que estableció la ley para que se incorporen cinturones en todos los asientos de los ómnibus.

En línea con [otro informe difundido por Clarín](#) esta semana, el 73% de los encuestados afirmó que **el nivel de respeto de los argentinos por las normas de tránsito es bajo o muy bajo**. Pero al mismo tiempo, el 66% aseguró tener un respeto alto o muy alto de las normas. El 34%, en cambio, reconoció que las respetaba poco. Y el 80% afirmó que las faltas de tránsito se evitarían si las penas fueran más altas o si hubiese más control.



### Un corredor seco (sin venta de alcohol) es visto como una solución para la siniestralidad en las rutas

SEGURIDADVIAL.COM.AR 19 DICIEMBRE 2019

Siete de cada diez conductores considera que debería haber más controles de alcoholemia en rutas y ciudades, según un relevamiento difundido por el Observatorio Vial de la Cecaitra, cámara que nuclea a las empresas de productores de software vial.

Allí se les preguntó si "estaría de acuerdo con que se prohíba la venta de alcohol en rutas, estableciendo un corredor seco". Más de la mitad (57%) estuvo de acuerdo con la idea; un 22% dijo que no y un 21% no sabía.

"Que 7 de cada 10 personas estén de acuerdo con el aumento de los controles de alcoholemia da cuenta de que el peligro que representa el alcohol al conducir es conocido por la gran mayoría. Debemos continuar trabajando en la generación de conciencia vial ya que el respeto y la responsabilidad en las calles es fundamental para disminuir los siniestros viales", expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA

Los datos de la encuesta realizada en Capital Federal y el Gran Buenos Aires, dieron cuenta que el 71% está en un todo de acuerdo con mayores controles de alcoholemia, solo el 11% dijo que no y el 18% no se volcó por ninguna de las dos respuestas.

Teniendo en cuenta el sexo de los encuestados, las mujeres eligieron en un 75% el aumento de los controles, mientras que el porcentaje disminuyó a 67% en los hombres. En cuanto a las edades no hubo diferencias significativas.

La organización "Luchemos por la Vida" difundió en su sitio web los efectos del alcohol en la conducción. Así plantea que con 0,0 g/l de alcohol en sangre no hay dificultad para actuar en el tránsito, ya que hay pleno dominio de las facultades para circular responsablemente, por lo que es nivel de riesgo es nulo.

Pero el riesgo sube a medio y la dificultad asciende a moderada con 0,3 de alcohol por litro de sangre, ya que se disminuye la capacidad de atender a situaciones de peligro. Además, las respuestas comienzan a ser más lentas.

Con 0,5 de alcohol en sangre (lo máximo permitido para conducir en nuestro país), el riesgo es alto, la dificultad es de moderada a severa y entre los síntomas aparece la reducción de la visión con dificultades de enfoque, lo que ocasiona desatención a las señales de tránsito, ya que no pueden ser percibidas adecuadamente.

La dificultad pasa a severa con 0,8 de alcohol en sangre, ya que la motricidad se ve afectada, se retardan los movimientos y, además, aparece una sensación de euforia y confianza. El riesgo es alto y el manejo se transforma agresivo y temerario, obedeciendo a impulsos sin razonar.

Con 1,5 de alcohol en sangre la dificultad es crítica y no se puede conducir. El estado de ebriedad es importante, los reflejos alterados y la reacción es lenta e imprecisa. La concentración visual se deteriora y mantener la atención se dificulta en extremo. El riesgo es muy alto, según lo publicado por la asociación que trabaja en la temática vial.

BAE  
19/12/19

Siete de cada diez conductores considera que debería haber más controles de alcoholemia en rutas y ciudades, según un relevamiento difundido por el Observatorio Vial de la Cecaitra, cámara que nuclea a las empresas de productores de software vial.

El relevamiento, efectuado en Capital Federal y el Gran Buenos Aires, consultó respecto de si debería haber más controles de alcoholemia en las calles y el 71% dijo que sí, el 11% dijo que no y el 18% no se volcó por ninguna de las dos respuestas.

Teniendo en cuenta el sexo de los encuestados, las mujeres eligieron en un 75% el aumento de los controles, mientras que el porcentaje disminuyó a 67% en los hombres. En cuanto a las edades no hubo diferencias significativas.

MÁS DE LA MITAD APOYA LA PROHIBICIÓN DE VENTA EN RUTAS

## Siete de cada diez conductores reclaman más controles de alcoholemia

“Que 7 de cada 10 personas estén de acuerdo con el aumento de los controles de alcoholemia da cuenta de que el peligro que representa el alcohol al con-

**Con 0,5 de alcohol en sangre los riesgos son altos y la dificultad de conducir moderada**

ducir es conocido por la gran mayoría. Debemos continuar trabajando en la generación de conciencia vial”, expresó Facundo Jaime, vocero del Obser-



*Piden concientizar sobre los peligros del alcohol al volante*

vatorio Vial de la CECAITRA.

En la misma encuesta se preguntó si “estaría de acuerdo con que se prohíba la venta de alcohol en rutas, estableciendo un corredor seco”. Más de la mitad (57%) estuvo de acuerdo con la idea.

La ONG “Luchemos por la Vida” difundió en su sitio web los efectos del alcohol en la conducción. Así plantea que con 0,0 g/l de alcohol en sangre hay pleno dominio de la facultades para circular responsablemente. Pero el riesgo sube a medio con 0,3 de alcohol por litro de sangre, ya que se disminuye la capacidad de atender a situaciones de peligro. Con 0,5 de alcohol en sangre (lo máximo permitido para conducir en nuestro país), el riesgo es alto, la dificultad es de moderada a severa y entre los síntomas aparece la reducción de la visión.



SOCIEDAD 18-12-2019 19:05 Hs.

## Siete de cada diez conductores reclaman más controles de alcoholemia

Más de la mitad apoya la prohibición de venta en rutas



Piden concientizar sobre los peligros del alcohol al volante

Siete de cada diez conductores considera que debería haber más **controles de alcoholemia** en rutas y ciudades, según un relevamiento difundido por el Observatorio Vial de la Cecaitra, cámara que nuclea a las empresas de productores de software vial.

El relevamiento, efectuado en **Capital Federal y el Gran Buenos Aires**, consultó respecto de si debería haber más controles de alcoholemia en las calles y el 71% dijo que sí, el 11% dijo que no y el 18% no se volcó por ninguna de las dos respuestas.

Teniendo en cuenta el sexo de los encuestados, las mujeres eligieron en un 75% el aumento de los controles, mientras que el porcentaje disminuyó a 67% en los hombres. En cuanto a las edades no hubo diferencias significativas.

**BAE** HACIA UN CAPITALISMO NACIONAL  
NEGOCIOS

"Que 7 de cada 10 personas estén de acuerdo con el aumento de los controles de alcoholemia da cuenta de que el peligro que representa el **alcohol al conducir** es conocido por la gran mayoría. Debemos continuar trabajando en la generación de conciencia vial", expresó **Facundo Jaime**, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA.

En la misma encuesta se preguntó si "estaría de acuerdo con que se prohíba la venta de alcohol en rutas, estableciendo un corredor seco". Más de la mitad (57%) estuvo de acuerdo con la idea.

La ONG "**Luchemos por la Vida**" difundió en su sitio web los efectos del alcohol en la conducción. Así plantea que con 0,0 g/l de alcohol en sangre hay pleno dominio de la facultades para circular responsablemente. Pero el riesgo sube a medio con 0,3 de alcohol por litro de sangre, ya que se disminuye la capacidad de atender a situaciones de peligro. Con 0,5 de alcohol en sangre (lo máximo permitido para conducir en nuestro país), el riesgo es alto, la dificultad es de moderada a severa y entre los síntomas aparece la reducción de la visión.

PRESENTACION DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL VERANO 2019/20

## López Desimoni subrayó que el objetivo es “cuidar la vida de los correntinos y de quienes nos visiten”

Como estaba previsto, en la sala de situación del Ministerio de Seguridad, se realizó esta mañana la presentación del Plan Integral de Seguridad Vial Verano 2019/2020. El mismo se implementará en todo el terri...



Como estaba previsto, en la sala de situación del Ministerio de Seguridad, se realizó esta mañana la presentación del Plan Integral de Seguridad Vial Verano 2019/2020.

El mismo se implementará en todo el territorio provincial desde el mes de diciembre en curso y se extenderá hasta marzo de 2020, con la finalidad de prevenir a través del control y el cumplimiento de las normativas vigentes en la materia, con la utilización de recursos humanos, elementos y tecnologías de constatación aprobados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El lanzamiento fue presidido por el ministro de Seguridad, Juan José López Desimoni, junto al subsecretario de dicha cartera, Osvaldo de los Santos García, el Jefe y Subjefe de la Policía de Corrientes, Félix Barboza y Eduardo Acevedo, respectivamente, el director general de Seguridad Vial, Hernán Darío García y demás autoridades policiales.

### **Ministro López Desimoni**

Al tomar la palabra, el titular del ministerio de Seguridad, Juan José López Desimoni, subrayó en el marco del programa presentado, que el objetivo central del mismo es el de “proteger y cuidar la vida de los correntinos y de quienes nos visiten en este periodo de vacaciones, por lo que tenemos que poner en funcionamiento todos los mecanismos que habitualmente se despliegan: control de DNI y de condiciones técnicas de todos los vehículos que circulen en las rutas correntinas”.

En este contexto, el ministro de Seguridad brindó datos sobre la siniestralidad al volante en el territorio provincial en los últimos años. “En 2017, se registraron 191 víctimas fatales en accidentes de tránsito; en 2018, 190 personas, y en lo que va de 2019, 158”. “Estos números si son cotejados con las cifras de homicidios que tenemos en Corrientes, se triplican”, detalló el mismo.

En otro orden de temas, el titular de Seguridad aportó que para llevar adelante el Plan presentado “vamos a apoyarnos en la tecnología y en la incorporación de dispositivos electrónicos que nos ayuden en el cumplimiento de la tarea”.

“Creemos que no solo se trata de cifras, sino de vidas, no hay nada más valioso que la vida, y nuestra misión fundamental es tratar de preservarlas por todos los medios”, cerró el Ministro.

### **En detalle**

Precisamente, el comisario general Hernán Darío García, mediante un power point, fue el encargado de dar a conocer los alcances del Plan, con las distintas temáticas previstas e inherentes con los operativos de seguridad a concretarse en el mismo.

En este sentido, la Policía de Corrientes maximizará su presencia permanente en todas las rutas nacionales y provinciales, en las que realizará, con finalidad preventiva, inspecciones (externas) a vehículos en la vía pública y, con el objeto de acreditar la propiedad, requerir la exhibición de las documentaciones pertinentes y de este modo brindar en todo momento la seguridad.

Estas medidas, estarán orientadas a disminuir la ocurrencia de siniestros, mediante una adecuada y oportuna intervención, alertando e informando todo lo referente a las leyes y normativa vigente en materia vial.

Todos los controles se acentuarán durante el desarrollo de los eventos de gran magnitud que se llevarán a cabo durante todo el verano, como ser las festividades del “Gauchito Gil” en Mercedes, La Fiesta Nacional del Chamamé y los Carnavales Correntinos en Capital, y otras que convocan un sinnúmero de turistas que aumentan exponencialmente el nivel de exposición y el riesgo vial.

El objetivo es controlar inicialmente las infracciones que tienen mayor injerencia en materia de pérdida de vidas humanas, lesiones graves y daños patrimoniales. Ellas son: exceso de velocidad, conducción con algún grado de intoxicación alcohólica, circular sin las luces bajas encendidas, no utilización de cinturón de seguridad, ubicación de menores en los asientos delanteros, no utilización de sillas adecuadas para los menores, no uso del casco en caso de motocicletas y bicicletas. Adicionalmente, se controlará la circulación con vehículos con captura recomendada.

El proyecto incluye el control en todas las rutas nacionales y provinciales que atraviesan la Provincia y especialmente los accesos a los grandes centros urbanos. Para detectar estas infracciones, el convenio con la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), prevé inicialmente la utilización de 10 cinemómetros (control de velocidad) fijos, 10 cinemómetros móviles, 10 equipos de detección de luces no encendidas, 20 tabletas para confección de actas manuales y 10 equipos de lectura automática de patentes.

En un segundo paso, se incorporará el control de pesaje, con selección previa de vehículos excedidos en movimiento, de manera de reducir el deterioro de las vías de circulación a la vez que se minimizan las demoras para los transportes.

El nuevo sistema de seguridad vial incluye el diseño de gigantografías que informen a quienes ingresen a Corrientes por los principales accesos, que se acceder a una Provincia que está trabajando para mejorar la seguridad vial; y relevamiento para determinar el emplazamiento de los cinemómetros fijos, y zonas de cobertura de los móviles, de acuerdo a datos suministrados por el Observatorio Vial Provincial y la Policía de Seguridad Vial de la Provincia, con la participación de Vialidad Provincial.

Vale remarcar que todos los equipos de verificación de velocidad -cinemómetros- son homologados por la Secretaría de Comercio y verificados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

Campañas de concientización en materia de seguridad vial dirigida a conductores y usuarios de la vía pública en general.

La Policía de la Provincia actuará coordinando acciones con distintos organismos como ser el Ministerio de Seguridad, Consejo Provincial de Seguridad Vial, Ministerio de Salud Pública para la presencia de ambulancias, Defensa Civil y Bomberos Voluntarios, entre otros.

Estarán afectados 27 controles camineros fijos, 5 de ellos en Capital y 22 en el interior.

18/12/2019 ENCUESTA

## Alcoholemia: siete de cada diez conductores reclaman más controles

El relevamiento, efectuado en Capital Federal y el Gran Buenos Aires, consultó respecto de si debería haber más controles de alcoholemia en las calles y el 71% dijo que sí.

Siete de cada diez conductores considera que debería haber más controles de alcoholemia en rutas y ciudades, según un relevamiento difundido hoy por el Observatorio Vial de la Cecaitra, cámara que nuclea a las empresas de productores de software vial.



El relevamiento, efectuado en Capital Federal y el Gran Buenos Aires, consultó respecto de si debería haber más controles de alcoholemia en las calles y el 71% dijo que sí, el 11% dijo que no y el 18% no se volcó por ninguna de las dos respuestas.

Teniendo en cuenta el sexo de los encuestados, las mujeres eligieron en un 75% el aumento de los controles, mientras

que el porcentaje disminuyó a 67% en los hombres. En cuanto a las edades no hubo diferencias significativas.

“Que 7 de cada 10 personas estén de acuerdo con el aumento de los controles de alcoholemia da cuenta de que el peligro que representa el alcohol al conducir es conocido por la gran mayoría. Debemos continuar trabajando en la generación de conciencia vial ya que el respeto y la responsabilidad en las calles es fundamental para disminuir los siniestros viales”, expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA.

En la misma encuesta se preguntó si “estaría de acuerdo con que se prohíba la venta de alcohol en rutas, estableciendo un corredor seco”. Más de la mitad (57%) estuvo de acuerdo con la idea; un 22% dijo que no y un 21% no sabía.



La ONG “Luchemos por la Vida” difundió en su sitio web los efectos del alcohol en la conducción. Así plantea que con 0,0 g/l de alcohol en sangre no hay dificultad para actuar en el tránsito, ya que hay pleno dominio de la facultades para circular responsablemente, por lo que es nivel de riesgo es nulo.

Pero el riesgo sube a medio y la dificultad asciende a moderada con 0,3 de alcohol por litro de sangre, ya que se disminuye la capacidad de atender a situaciones de peligro. Además, las respuestas comienzan a ser más lentas.

Con 0,5 de alcohol en sangre (lo máximo permitido para conducir en nuestro país), el riesgo es alto, la dificultad es de moderada a severa y entre los síntomas aparece la reducción de la visión con dificultades de enfoque, lo que ocasiona desatención a las señales de tránsito, ya que no pueden ser percibidas adecuadamente.

La dificultad pasa a severa con 0,8 de alcohol en sangre, ya que la motricidad se ve afectada, se retardan los movimientos y, además, aparece una sensación de euforia y confianza. El riesgo es alto y el manejo se transforma agresivo y temerario, obedeciendo a impulsos sin razonar.

Con 1,5 de alcohol en sangre la dificultad es crítica y no se puede conducir. El estado de ebriedad es importante, los reflejos alterados y la reacción es lenta e imprecisa. La concentración visual se deteriora y mantener la atención se dificulta en extremo. El riesgo es muy alto, según lo publicado por la asociación que trabaja en la temática vial.

## Multas graves a conductores ebrios: "Hay un incipiente cambio en la actitud"

SEGURIDADVIAL.COM.AR 10 DICIEMBRE 2019

Desde el Gobierno de Mendoza se plantearon bajar la cantidad de cifras de accidentes fatales con conductores ebrios y una de las medidas adoptadas este año fue el endurecimiento de las multas a través de una modificación en la Ley de Tránsito. A pocos meses de su implementación, comenzó a regir en septiembre, los números en relación al alcohol al volante han disminuido, mayormente dado por el alto valor de las sanciones viales.

De este tema dialogaron en FM Vos (94.5) con Néstor Majul, director de Relaciones Institucionales del Ministerio de Seguridad, quien aseguró que el balance es positivo. "Estamos convencidos de que ha sido una buena medida y que hay un incipiente cambio en la actitud de los conductores, hay una baja importante en los controles positivos de alcoholemia; hemos trabajado con Preventores y la Agencia de Seguridad Vial por lo que el balance es bastante positivo", reconoció el funcionario.

Si bien no todo es color de rosas, estos cambios llevarán su tiempo y eso tiene mucho que ver con el cumplimiento de las obligaciones como ciudadanos. "Hay que dar un cambio cultural más profundo además de la ingesta de alcohol, hay que respetar más las normas de tránsito, yo diría que somos un país que nos gusta pelear por nuestros derechos, que está fantástico, pero nos cuenta cumplir con las obligaciones", sostuvo Majul.

Un estudio del Observatorio Vial de Cecaitra había detectado tiempo atrás que 9 de cada 10 conductores se mostraron a favor de una posible medida que prohíba las bebidas alcohólicas al manejar.

La Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial realizó esa encuesta para conocer la opinión de los conductores del área Metropolitana..

Según el sondeo telefónico para el 36% de los encuestados el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país es la transgresión a las normas de los conductores, seguido por la existencia de conductores alcoholizados, elegida por el 23% y en tercer lugar la falta de atención.

Y ante la pregunta: "¿En qué medida estaría de acuerdo con una ley que no permita tomar nada de alcohol antes de manejar?", el 87% de los consultados se mostró a favor.

Las personas mayores de 65 fueron los que se mostraron más a favor de una posible medida de tolerancia cero, ya que 9 de cada 10, optaron por la medida: el 76% dijo estar muy de acuerdo y el 12% de acuerdo.

"Los conductores se mostraron, por amplia mayoría, de acuerdo con una posible medida que prohíba el alcohol al conducir. Es decir que es reconocido el peligro que ocasiona mezclar las bebidas alcohólicas con el volante", finalizaron desde CECAITRA.



## Compromiso

**E**n el marco del 21° de CECAITRA, el presidente de la Cámara, Bernardino García, entregó una distinción a Vivian Perrone de la ONG Madres del Dolor, por su

labor en la temática vial. Participó Ernesto Arriaga y también se hizo una mención especial a la periodista especializada en seguridad vial Romina Winner.





## EL INTRANSIGENTE



“Regalale una familia”, la campaña de adopción que conmueve a la Argentina en Navidad

DICIEMBRE 5, 2019 7:28 PM

Esta admirable iniciativa es de Unicenter y Proyecto 4 Patas. ¡Te contamos cómo puedes participar!



En la Argentina existen varios **refugios de animales** que se encargan de combatir el maltrato y el abandono animal. Aunque son labores titánicas, la función de estos espacios es que los peludos y felinos puedan recibir atención veterinaria, vacunas, alimento, cuidado e higiene y sobre todo el cariño de una familia que se comprometa a velar por su bienestar.

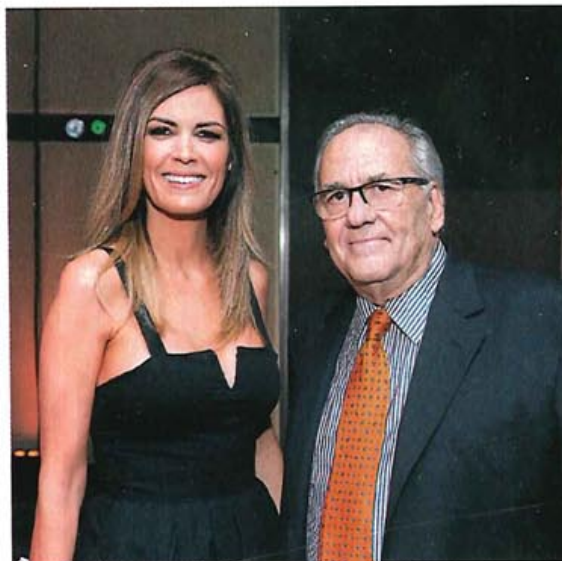
Es por ello que **Unicenter** y **Proyecto 4 Patas** unieron fuerzas para crear una de las campañas publicitarias más conmovedoras en el país. Sin embargo, tiene como propósito tocar el corazón de las familias y concientizarlas sobre la **adopción de animales** en la época de fiestas. De hecho, la iniciativa se llama “**Regalale una familia**” y pretende que las mascotas rescatadas tengan un lindo y merecido hogar.

Cabe mencionar también que La Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), realizó un sondeo en más de 1.800 hogares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires sobre el **abandono de animales en la época de verano**.

En este sentido, uno de los indicadores que más llamó la atención fue el siguiente: “La dificultad para viajar con una mascota al salir de vacaciones aumenta el abandono de animales en verano”. Ante eso, el 54% de los encuestados aseguró estar muy de acuerdo con el concepto mientras que el 22% está algo de acuerdo. Es decir, **8 de cada 10 personas coincidieron** con estas cifras. Amplía los detalles en [esta nota anterior](#).

REVISTA PRONTO  
04/12/19

— **PRONTO** semanal **DONDE** —



### INTERCAMBIO

Viviana Canosa condujo la gala de 21° Aniversario de CECAITRA y saludó al presidente, Bernardino García. Hablaron sobre la problemática vial.

## Santiago del Estero cultiva la pasión por las motos

Santiago del Estero es una provincia que está ubicada al norte del país su capital es la homónima Santiago del Estero pertenece a la Región del Norte Grande Argentino. La cultura que se desarrolla en esta provincia tiene una imbricación entre los más profundos mitos de las tradiciones aborígenes originarias y la civilización medieval europea.

**Santiago del Estero es una de las provincias más comprometidas al desarrollo económico, turístico, social y de crecimiento de toda la región. Disfrutar de forma segura el andar en un motovehículo es un detalle que debemos cuidar.**

”

En Santiago del Estero, una parte de la población habla el quichua sureño que fue la mayor influencia cultural que se ha tenido en la provincia. Otro aspecto cultural relevante es que ha sido cuna de grandes escritores y músicos, entre los escritores más importantes están Bernardo Canal Feijóo, Orestes Di Lullo, Ricardo Rojas, Julio Carreras (h), Alberto Alba, Jorge Washington, Alberto Tasso o Carlos Virgilio Zurita, entre otros. También músicos como Peteco Carabajal, Roberto Cantos, Julio Paz, Humberto Carfí, los hermanos Ábalos, Jacinto Piedra, Armando Carrizo entre muchos otros.

Se destaca por cultivar desde los más pequeños hasta el adulto mayor la pasión por las motos, es que pasear o transitar por esta hermosa provincia es un deleite para todos aquellos que prefieren los motovehículos.

### Pequeñas acciones

Las normas es parte de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA). Los grandes cambios requieren de pequeñas acciones, no importa la experiencia que se tenga o la cilindrada de la moto, es fundamental seguir los siguientes consejos.

- Usar de forma adecuada el casco, el mismo debe estar homologado y ser ajustado al momento de portarlo.
- Si has ingerido alcohol por favor no conduzcas de igual forma si te sientes cansado.
- Respetar siempre las señales de tránsito sobre todo los semáforos y los pasos para los peatones.
- Llevar consigo todos los documentos reglamentarios en digital o en físico.
- Realizar periódicamente un chequeo a la moto y así evitar siniestros por falta de mantenimiento.

Sigamos estos pequeños consejos con la finalidad de disminuir las estadísticas que indican que Santiago del Estero tiene el mayor número de víctimas fatales cada 100 mil habitantes siendo el rango de edades más afectadas las que van de 15 a 24 años.

Conducir una moto no es una actividad riesgosa siempre y cuando se cumplan las normas de esta manera se disfruta la experiencia de andar en moto.

## Estrenan un sistema que detecta si una persona usa su celular al conducir

ELINTRANSIGENTE.COM 03 DICIEMBRE 2019

Desde el primer domingo de diciembre entró en vigencia un innovador sistema que comprende la presencia de cámaras fijas y móviles instaladas en las rutas de Nueva Gales del Sur.

Antes del debut oficial se realizaron las pruebas pertinentes, y el resultado fue impactante: imágenes muy precisas de reconocimiento y detección de esta conducta.



Según el gobierno australiano, desde ahora y durante las 24 horas en cualquier lugar podrán ser detectadas estas conductas imprudentes a bordo de un auto. Durante las pruebas, quienes cometían dicha infracción recibían una carta de advertencia, pero desde ahora ya no habrá más aviso previo y se aplicarán multas de hasta 457 dólares más penalizaciones que afectarán la licencia de conducir.

Los datos según Cecaitra

Lejos de encontrar una solución similar, en Argentina la cantidad de muertos en las calles, autopistas y rutas es alarmante. De acuerdo a un relevamiento del Observatorio Vial de CECAITRA, el organismo que nuclea a las empresas productoras de software vial, el 15% de los conductores de la ciudad de Buenos Aires reconoció haber manejado alcoholizado. Entre ellos, un número significativo confesó hacerlo "habitualmente". Además, al ser consultados, un 8% aseguró no tener claro si superó los límites permitidos de alcohol en sangre.

Es un dato altamente preocupante debido a la vinculación explícita que tiene el consumo de bebidas alcohólicas con los accidentes de tránsito. Según la encuesta llevada a cabo, el 77% de los conductores aseguró no haber tomado alcohol "nunca" antes de conducir, el 8% "no lo tiene claro", mientras que el 13% confesó haber consumido "pocas veces" antes de manejar y el 2% restante manifestó hacerlo "habitualmente".

SeguridadVial.com.ar

## EL INTRANSIGENTE

## Perros de refugio: 7 ventajas de adoptar uno y alegrar su vida

DICIEMBRE 3, 2019 3:41 AM

En la Argentina, 8 de cada 10 personas, abandona a su mascota en verano, y posiblemente termine en un refugio.



La Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), se especializa en nuclear a las empresas creadoras de software viales, y por esta razón realizó un sondeo en más de 1.800 hogares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires sobre el **abandono de animales en la época de verano**.

En este sentido, uno de los indicadores que más llamó la atención fue el siguiente: "La dificultad para viajar con una mascota al salir de vacaciones aumenta el abandono de animales en verano". Ante eso, el 54% de los encuestados aseguró estar muy de acuerdo con el concepto mientras que el 22% algo de acuerdo. Es decir, **8 de cada 10 personas coincidieron**.

Ahora bien, en la Argentina también hay varios **refugios de animales** que se encargan de combatir el maltrato animal, aunque son labores titánicas. La función de estos espacios es que los animales para darles puedan recibir atención veterinaria, vacunas, alimento, cuidado de higiene y sobre todo el cariño de una familia que se comprometa a cuidarlo como debe ser.

Entre las razones que existen para adoptar un perro de un refugio están las siguientes:

1. En estos centros de protección animal se pueden conseguir peludos de cualquier raza, edad y tamaño.
2. Son perritos que demandan mucha atención y cariño, pues se criaron en ambientes hostiles en la mayoría de los casos. Pero al final del día también son amorosos y agradecidos.
3. **Adoptar un perro de refugio** es como salvarle la vida a un can, pues hay algunos que por su edad a veces no son llevados a un hogar y merecen ser felices.
4. Mundialmente se estima que 4 millones de perros son adoptados desde los refugios, en su mayoría necesitados de afecto que buscan un hogar.
5. Los criaderos de perros siempre están vigilantes de su salud para que se desarrollen como debe ser.
6. Algunos perros de refugios ya están entrenados para hacer sus necesidades afuera de la casa.
7. Los perros adultos también merecen otra oportunidad y por lo general ocupan estos refugios.

Sobre este particular de los perros adultos, vale citar esta nota anterior de **El Intransigente**, que se reseñó que sí como los seres humanos enfrentan un proceso de envejecimiento cuando cumplen una determinada edad, también lo enfrentan los perros. Sí, es un tema del que pocos hablan, quizás por su carga emocional. Sin embargo, cada vez son más las investigaciones científicas que se abocan a estudiar esta etapa en los animales.



## EL INTRANSIGENTE

## Estrenan el primer sistema para detectar si una persona conduce y usa el teléfono

DICIEMBRE 2, 2019 12:30 PM

El innovador programa lograr captar todo tipo de infracciones



Los **accidentes de tránsito** son una de las principales causas de muertes en todo el mundo. Con la aparición y el desarrollo de la tecnología, el smartphone se convirtió en una extremidad más de nuestras manos y eso, trasladado al manejo, devino en una de las peores consecuencias: más accidentes y más muertes a bordo, muchas de ellas evitables.

Ahora en **Australia**, se estrenó por primera vez un sistema mundial capaz de detectar si un conductor maneja y usa el teléfono a la vez. Desde el primer domingo de diciembre entró en vigencia un innovador sistema que comprende la presencia de cámaras fijas y móviles instaladas en las rutas de Nueva Gales del Sur. Antes del debut oficial se realizaron las pruebas pertinentes, y el resultado fue impactante: imágenes muy precisas de reconocimiento y detección de esta conducta.

Según el gobierno australiano, desde ahora y durante las 24 horas en cualquier lugar podrán ser detectadas estas conductas imprudentes a bordo de un auto. Durante las pruebas, quienes cometían dicha infracción recibieron una carta de advertencia, pero desde ahora ya no habrá más aviso previo y se aplicarán multas de hasta 457 dólares más penalizaciones que afectarán la licencia de conducir.

### En Argentina

Lejos de encontrar una solución similar, en Argentina la cantidad de muertos en las calles, autopistas y rutas es alarmante. De acuerdo a un revelamiento del **Observatorio Vial de CECAITRA**, el organismo que nuclea a las empresas productoras de software vial, **el 15% de los conductores de la ciudad de Buenos Aires reconoció haber manejado alcoholizado**. Entre ellos, un número significativo confesó hacerlo "habitualmente". Además, al ser consultados, un 8% aseguró no tener claro si superó los límites permitidos de alcohol en sangre.

Es un dato altamente preocupante debido a la vinculación explícita que tiene el consumo de bebidas alcohólicas con los **accidentes de tránsito**. Según la encuesta llevada a cabo, el 77% de los conductores aseguró no haber tomado alcohol "nunca" antes de conducir, el 8% "no lo tiene claro", mientras que el 13% confesó haber consumido "pocas veces" antes de manejar y el 2% restante manifestó hacerlo "habitualmente".



## Solo el 15 por ciento de los pasajeros usa el cinturón de seguridad en un taxi

SEGURIDADVIAL.COM.AR 02 DICIEMBRE 2019

En momentos en que se conmemora el Día Mundial de Uso del Cinturón de Seguridad, promulgado por la Organización Mundial de la Salud, el Observatorio de Cecaitra obtuvo resultados alarmantes sobre su uso en los taxis de Buenos Aires.

De acuerdo al relevamiento el 41% de los pasajeros dijo nunca usarlo mientras que otro 23% dijo que lo usa o no sólo de acuerdo de la actitud y temeridad del chofer al volante; de esta manera tan solo el 15% confesó usarlo siempre que se sube a un taxi. La encuesta fue realizada entre más de 600 transeúntes y conductores de la Ciudad y el GBA.

“Así como hace 15 años era muy difícil que los conductores tengan presente el uso de cinturones de seguridad hoy se invirtió totalmente esa concepción, la anomalía es encontrar un conductor o un acompañante que conscientemente no use el cinturón porque entiende que su vida está en riesgo. De la misma manera hay que trabajar para concientizar a todos los pasajeros, usen el medio que usen y ocupen el rol que ocupen, de la necesidad del uso de cinturón siempre y en todas las circunstancias”, destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de Cecaitra.

Según la velocidad del vehículo, el uso del cinturón de seguridad, reduce en hasta un 50% el riesgo de lesiones mortales en los pasajeros delanteros y hasta un 75% en los posteriores.

## Los radares vuelven a las rutas rionegrinas: cuánto costarán y dónde se ubicarán

WWW.RIONEGRO.COM.AR 02 DICIEMBRE 2019

SeguridadVial.com.ar

El control vial con radares vuelve a Río Negro, después de 16 años. El gobierno provincial prevé su parcial puesta en marcha en enero, por lo menos en las rutas de la costa. Para eso, deberá apurar los trámites.

Se conocieron dos ofertas en la licitación para la contratación privada del "servicio de captura, digitalización, procesamiento e impresión de notificaciones de infracciones de tránsito". El plazo del contrato será de cinco años, con una opción de prórroga por otro año.

En Seguridad Vial afirman que el concesionario sólo proporcionará y maniobrá el sistema de radares, asegurando que la infracción recaerá en las autoridades provinciales. El equipamiento -según los pliegos- quedará en el Estado provincial con la finalización del contrato.

Los radares de Valle Medio, polémica, suspensión e incertidumbre. Se prevé controlar excesos de velocidades y el uso obligatorio de las luces bajas, cubriendo rutas nacionales y provinciales en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial. Los radares requieren habilitaciones nacionales (INTI – Comercio interior) y sus verificaciones anuales, pero su aceptación permite su uso por provincia y, también, por los municipios. Aún así, en todos los casos, es la jurisdicción provincial quien autoriza su implementación.

Dos oferentes se presentaron: la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) y la empresa Detectra S.A. que ofertaron quedarse con el 48 y el 50%, respectivamente, de los importes recaudados en concepto de infracciones.

El área de Suministros está evaluando las propuestas y la documentación presentada por los oferentes y en los próximos días se realizará la preadjudicación, una vez que se cumplan todos los plazos legales.

Aval para el uso de radares en las rutas rionegrinas. El subsecretario de Seguridad Vial Marcelino Di Gregorio no arriesgó fecha de inicio aunque indicó que su aspiración es "llegar a enero con uno o dos móviles para poder trabajar".

El funcionario señaló que "se está preparando un plan de concientización vial, para reforzar lo que está en marcha, sobre todo lo que significa respetar las velocidades máximas permitidas" y, también, "explicaremos cómo será el trabajo operativo en las distintas unidades policiales porque son ellos los que van a trabajar con los equipos", en referencia al personal del área de Tránsito. La capacitación al personal policial para el uso de los nuevos aparatos también será responsabilidad de la empresa adjudicataria.

La licitación demandará una inversión privada superior a los 70 millones de pesos, que se distribuye en la compra de 8 cinemómetros (radares) fijos, 8 móviles -sin detención del infractor-, 3 móviles con detención, 6 equipos lectores de patentes, 8 controles de luces encendidas, 1 equipamiento y software para el tribunal de faltas y 11 vehículos utilitarios compatibles con el servicio a prestar y el equipamiento a instalar, exigidos en el pliego.

Entre las condiciones previstas en el llamado a licitación es necesario "implementar medidas de control de alta efectividad enfocadas básicamente a uno de los componentes más críticos de la accidentología vial que es el exceso de velocidad que, junto al manejo bajo los efectos del alcohol o estupefacientes, son los causantes de más del 80% de las muertes en hechos viales".

Para el funcionamiento de este programa, además de la resolución del ganador de la licitación, está pendiente la puesta en marcha de la Justicia Administrativa de Faltas de Tránsito Provincial, dependiente del Ministerio de Seguridad y Justicia, que tendrá a su cargo todo lo referido al juzgamiento y al cobro de las infracciones.

Cantidades y multas

- Se colocarán 11 radares, entre fijos y móviles, en diferentes puntos de la provincia para controlar velocidades y uso de luces bajas.
- Las multas por exceso de velocidad tiene un valor de 300 unidades, tomando como referencia el precio del litro de nafta Premium de YPF en Viedma.
- El futuro Tribunal de Faltas podrá establecerlas entre un valor mínimo y un máximo, siempre con la nafta como unidad de medida.
- El pago voluntario reduciría la sanción económica a la mitad.
- El Tribunal tendrá 25 días para notificar el infractor, de lo contrario la multa será nula.
- Una vez recibida la notificación, el infractor tiene cinco días para presentar el descargo que crea correspondiente.

El personal es policial y los móviles estarán identificados, todos plateados con el logo de Seguridad Vial y de la Agencia.

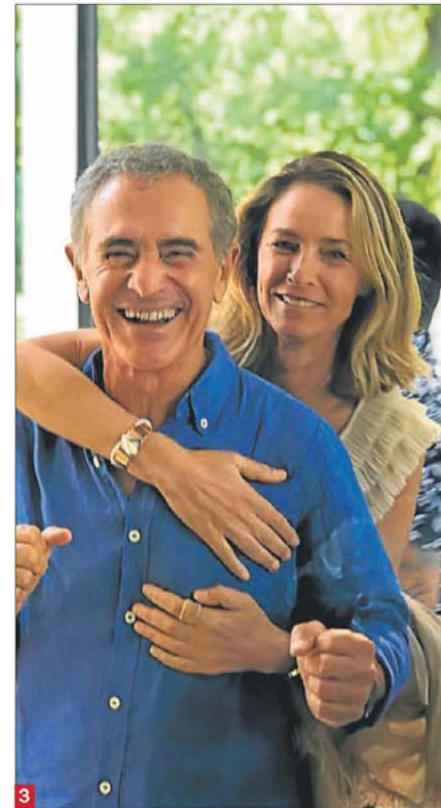


PERFIL  
01/12/19

## PUNTO DE ENCUENTRO (II)



**1. Pierpaolo Barbieri, el argentino fundador de Ualá, se reunió con Alberto Fernández. 2. Bernardino García, titular de Cecaitra, con Viviana Canosa, en el 21º aniversario de esta asociación civil sin fines de lucro que atiende temas de seguridad vial. 3. El empresario Manuel Antelo le celebró los 50 años a su mujer Inés Peralta Ramos.**





**El control vial con radares vuelve a Río Negro, después de 16 años.** El gobierno provincial prevé su **parcial puesta en marcha en enero**, por lo menos en **las rutas de la costa**. Para eso, deberá apurar los trámites.

Se conocieron dos ofertas en la licitación para la contratación privada del "servicio de captura, digitalización, procesamiento e impresión de notificaciones de infracciones de tránsito". El plazo del contrato será de cinco años, con una opción de prórroga por otro año.

En Seguridad Vial afirman que el concesionario sólo proporcionará y maniobrará el sistema de radares, asegurando que **la infracción recaerá en las autoridades provinciales**. El equipamiento -según los pliegos- quedará en el Estado provincial con la finalización del contrato. **Se prevé controlar excesos de velocidades y el uso obligatorio de las luces bajas**, cubriendo rutas nacionales y provinciales en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial. Los radares requieren habilitaciones nacionales (INTI - Comercio Interior) y sus verificaciones anuales, pero su aceptación permite su uso por provincia y, también, por los municipios. Aún así, en todos los casos, es la jurisdicción provincial quien autoriza su implementación.

Dos oferentes se presentaron: la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) y la empresa Detectra S.A. que ofertaron quedarse con el 48 y el 50%, respectivamente, de los importes recaudados en concepto de infracciones.

El área de Suministros está evaluando las propuestas y la documentación presentada por los oferentes y en los próximos días se realizará la preadjudicación, una vez que se cumplan todos los plazos legales.

El subsecretario de Seguridad Vial Marcelino Di Gregorio no arriesgó fecha de inicio aunque indicó que **su aspiración es "llegar a enero con uno o dos móviles para poder trabajar"**.

El funcionario señaló que "se está preparando un plan de concientización vial, para reforzar lo que está en marcha, sobre todo lo que significa respetar las velocidades máximas permitidas" y, también, "explicaremos cómo será el trabajo operativo en las distintas unidades policiales porque son ellos los que van a trabajar con los equipos", en referencia al personal del área de Tránsito. La capacitación al personal policial para el uso de los nuevos aparatos también será responsabilidad de la empresa adjudicataria.

**La licitación demandará una inversión privada superior a los 70 millones de pesos**, que se distribuye en la compra de 8 cinemómetros (radares) fijos, 8 móviles -sin detención del infractor-, 3 móviles con detención, 6 equipos lectores de patentes, 8 controles de luces encendidas, 1 equipamiento y software para el tribunal de faltas y 11 vehículos utilitarios compatibles con el servicio a prestar y el equipamiento a instalar, exigidos en el pliego.

Entre las condiciones previstas en el llamado a licitación es necesario "implementar medidas de control de alta efectividad enfocadas básicamente a uno de los componentes más críticos de la accidentología vial que es el exceso de velocidad que, junto al manejo bajo los efectos del alcohol o estupefacientes, son los causantes de más del 80% de las muertes en hechos viales".

Para el funcionamiento de este programa, además de la resolución del ganador de la licitación, está pendiente la puesta en marcha de la Justicia Administrativa de Faltas de Tránsito Provincial, dependiente del Ministerio de Seguridad y Justicia, que tendrá a su cargo todo lo referido al juzgamiento y al cobro de las infracciones.

#### Cantidades y multas

- Se colocarán 11 radares, entre fijos y móviles, en diferentes puntos de la provincia para controlar velocidades y uso de luces bajas.

- **Las multas por exceso de velocidad tiene un valor de 300 unidades, tomando como referencia el precio del litro de nafta Premium de YPF en Viedma.**

- El futuro Tribunal de Faltas podrá establecerlas entre un valor mínimo y un máximo, siempre con la nafta como unidad de medida.

- **El pago voluntario reduciría la sanción económica a la mitad.**

- **El Tribunal tendrá 25 días para notificar el infractor**, de lo contrario la multa será nula.

- Una vez recibida la notificación, el infractor tiene cinco días para presentar el descargo que crea correspondiente.

#### Un comienzo polémico en 1996

La utilización de radares en las rutas rionegrinas debutó en 1996 cuando la Jefatura de Policía realizó una contratación directa con la empresa Control Sur, justificando que era la única proveedora a nivel nacional, algo que después se confirmó que no era tal. Las multas le permitieron a la Policía un importante ingreso, aunque la firma se quedaba con el 60% de la recaudación.

En 1998 comenzaron las críticas. Se detectó que los aparatos utilizados no estaban autorizados y Comercio Interior de la provincia recién los habilitó 17 meses después. Más tarde, el Tribunal de Cuentas de la provincia multó al jefe de Policía, Rubén Eloseguí, y a otros integrantes de la comisión evaluadora porque interpretó que el acuerdo era desfavorable para la provincia.

## RÍO NEGRO

En aquellos días, Di Gregorio era el Jefe de Tránsito. En marzo de 2001 se presentó un proyecto de ley para prohibir el uso de los radares porque "sólo se trata de un negocio privado y que nada tiene que ver con la seguridad vial", que fue aprobado en 2003.

#### La provincia será la responsable de informar las infracciones

Marcelino Di Gregorio, el responsable del área de Seguridad Vial de Río Negro, asegura que la facultad de la concesionaria se vinculará exclusivamente a "todo el procesamiento digital" y que las infracciones serán firmadas y despachadas por la provincia. En diálogo con "Río Negro", el funcionario señaló que "los móviles no recibirá la Agencia y se entregarán a cada jefe policial de Zona".

#### P:- ¿La empresa que salga adjudicada sólo va a proveer el equipamiento?

R:- Sí, sólo los equipos y los móviles. Se agregan detectores de luces y los lectores de patentes para identificar los vehículos que se mueven dentro de la provincia.

#### P:- ¿Hasta dónde llega la responsabilidad de la empresa?

R:- Tiene que hacer todo el procesamiento digital, viene a la Agencia y nosotros firmamos las eventuales actas de infracciones y las despachamos.

#### P:- Todavía no está formado el Tribunal de Falta, ¿qué falta?

R:- Se está creando en el ámbito de la Secretaría de Seguridad el Tribunal de Falta Administrativo que todavía no está formado porque por ahora el juzgamiento recae en el Departamento de Tránsito de la Policía. Pero está a la firma del Ministro. Va a tener su sede en Viedma, con cuatro secretarías para que cada una atienda una región de la provincia. Queremos que en marzo, a más tardar, el Tribunal Administrativo esté en funcionamiento.

#### P:- ¿Está definido dónde se colocarán los radares fijos?

R:- Tenemos que estudiar los lugares donde se van a colocar los cuatro puestos fijos, seguramente donde tenemos registrados la mayor cantidad de accidentes. Serán fijos y se moverán una vez al año.

#### P:- Hay radares municipales. ¿Qué ocurrirá con ellos?

R:- Es la provincia quien tiene la facultad de autorizarlos, tanto en rutas nacionales y en las provinciales. Existe un protocolo de uso, que está a la firma, y que la provincia también va a tener que cumplir. Hoy ningún radar está habilitado, excepto el de Dina Huapi.



LA NACIÓN  
29/12/19

# Exceso de velocidad, la infracción más cometida durante este año en la ciudad

**TRÁNSITO.** Las multas labradas por esta falta, detectada mayormente en las autopistas porteñas, volvieron al tope del ranking y desplazaron al estacionamiento indebido

**Mauricio Giambartolomei**  
LA NACIÓN

Las calles están cada vez más controladas por cámaras que monitorean los movimientos de peatones y conductores. En la General Paz, desde el 1º de diciembre, funcionan los últimos equipos instalados en la ciudad para controlar los excesos de velocidad en los 24 kilómetros de la traza entre el Riachuelo y el Río de la Plata. La medida no fue antojadiza sino que responde al comportamiento de la circulación urbana de acuerdo con las últimas estadísticas oficiales.

Según esos registros, sobrepasar los límites de velocidad permitida está presente en el 60% de los accidentes de tránsito registrados en la ciudad de Buenos Aires y se convirtió en la infracción más común de este año entre enero y noviembre. De esta forma volvió a la cima del ranking anual: estacionar en lugares prohibidos como ochavas, veredas o rampas para personas con discapacidad, ocupó el segundo lugar, después de terminar como número uno en 2018.

A pesar de que la variable de la velocidad tiene nuevamente una importante participación en la estadística vial, el año cerrará con una buena noticia. Según la proyección de este año, 2019 terminará con un total de infracciones inferior al del año pasado. El promedio mensual de 2018 fue cercano a las 354.000 infracciones (el total de ese año fueron 4.239.457 multas) mientras que el de 2019 es de 279.000 actas (hasta noviembre se labraron 3.072.702). Para saber las razones detrás de los



Las cámaras de la avenida General Paz, las últimas en instalarse

números habrá que esperar a que se analicen los datos de diciembre.

Las infracciones se detectan de tres formas: electrónica (fotomultas y cascos inteligentes), app (las realizan los agentes de tránsito por medio de teléfonos celulares especiales) y manual (contravenciones por alcoholemia y control de estupefacientes). Más del 40% de todas esas multas correspondieron a exceso de velocidad.

La mayor parte de esa porción se la llevan las infracciones detectadas en autopistas, como la 25 de Mayo, la Perito Moreno y la Dellepiane, que entre enero y noviembre acumularon un total de 770.950 infracciones; mientras que en avenidas y vías rápidas fueron 461.417. A esos dos grupos se les suman las 3226 multas labradas mediante el cinemómetro Parvus (pistola para autenticación fotográfica y registro de velocidad de uso simple). Así suman un total

de 1.235.593 faltas por exceso de velocidad.

Con casi un millón de infracciones, el estacionamiento indebido se encuentra en el segundo lugar del listado, con el 32,4% del total. De esas infracciones 338.646 fueron manuales y 655.831 electrónicas, con cascos inteligentes y el sistema Vice/Sciv, de acuerdo con la información de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la ciudad.

### Cordones amarillos

La reducción de las multas por dejar un vehículo en lugares prohibidos, después de dos años seguidos con una tendencia en alza, quizá tenga relación con las acciones que se realizaron este año para generar más espacios. En enero empezó una reconfiguración de las esquinas porteñas para achicar los cordones amarillos y ganar espacios. De esta

forma se sumaron 22.000 lugares a los 335.000 ya disponibles, es decir, un 7% más.

Además, en una experiencia piloto que podría replicarse en otros barrios, sobre la calle General César Díaz se habilitó la primera ciclovia con estacionamiento paralelo en una traza de 1900 metros que atraviesa Floresta, Villa Santa Rita y Villa General Mitre. El desafío de la movilidad es constante en una ciudad con un volumen de vehículos que llega a 1.650.000 unidades entre los automóviles radicados en la ciudad, los que ingresan desde la provincia, los taxis y los colectivos.

En forma contraria, las infracciones por exceso de velocidad volvieron a crecer este año después del abrupto descenso que habían tenido en 2018 respecto de las cifras de 2017 cuando se labraron 1.964.311 multas. El año pasado se acumularon 1.170.114 actas en doce meses y en 2019, aún sin tener los datos de diciembre procesados, la cifra ya se encuentra en 1.235.593.

El último informe anual del Observatorio Vial de la ciudad de Buenos Aires concluyó que la tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes en Buenos Aires es de 5,2, más baja que en otras ciudades de la región como San Pablo (6,6) o Bogotá (7,3). Estocolmo tiene una de las tasas más bajas a nivel mundial (0,9) y Guadalajara, México, de las más altas (24). En toda la Argentina el promedio es de 12,3 fallecimientos cada 100.000 habitantes y Buenos Aires cuenta con el número más bajo de todas las jurisdicciones. ●

## Las faltas más comunes

Entre enero y noviembre se labraron 3.072.702 multas

①		
<b>Exceso de velocidad</b>		
1.235.593	40,2%	HASTA \$85.600
②		
<b>Estacionamiento indebido</b>		
994.477	32,4%	HASTA \$6420
③		
<b>Ingreso indebido a centro peatonal</b>		
416.395	13,5%	\$2140
④		
<b>Uso del celular al manejar</b>		
135.780	4,4%	HASTA \$4280
⑤		
<b>Passar un semáforo en rojo</b>		
72.214	2,3%	HASTA \$32.100
⑥		
<b>Evasión de peaje</b>		
41.535	1,3%	\$3210



**Examen al volante.** Agentes de la Ciudad en pleno control de alcoholemia, ayer por la mañana, en Bullrich y Cerviño. LUCIANO THEIBINGER

"LA SOCIEDAD ESTÁ CAMBIANDO", DICEN LOS MÉDICOS

## Bajaron los positivos de alcoholemia y hubo pocos heridos por pirotecnia

No pasó el límite de 0,5 gramos de alcohol en sangre la mitad de conductores que en la Navidad de 2018.

En las calles de la Ciudad se vivió cierta tranquilidad durante la noche del 24 y la madrugada de Navidad. Porque a nivel de la seguridad vial se registró un incidente -sobre la autopista 25 de Mayo, en donde no hubo heridos- y 48 positivos de los casi 1.800 controles de alcoholemia que se realizaron. Sin mayores conflictos, ni siquiera circularon los clásicos videos en donde los conductores buscan ex-

cusas inverosímiles para explicar lo que es evidente y contradecir al alcoholímetro, el aparato con el que se hace el control.

Algo similar ocurrió con la pirotecnia. Los hospitales porteños atendieron a menos de 40 vecinos, todos con heridas leves. Algunos de ellos incluso se provocaron heridas con coches, no con la manipulación de fuegos artificiales. Hubo sólo un caso grave, el de una nena que fue mordida por un perro que reaccionó por los ruidos de la pirotecnia.

"La sociedad está cambiando. En años anteriores atendimos a 100 personas en una noche, sólo en este establecimiento", reconocieron desde el Hospital del Quemado. Lagoyze y el Santa Lucia fueron las otras dos ins-

tituciones que recibieron afectados.

En relación a la cantidad de positivos en los controles de alcoholemia, este año representó un 2,7% del total de los realizados. Dos datos interesantes: fueron la mitad que durante los controles del año pasado pero, por otra parte, **este 2,7% duplicó la cantidad de positivos que se registran en promedio a lo largo del año (1,4%)**. Está claro que las Fiestas continúan siendo una de las mayores preocupaciones a nivel de la seguridad vial.

En cuanto al control de estupefacientes: se realizaron 20 y 5 dieron positivos. Demoran más tiempo y se utiliza un hisopo.

Uno de los controles estuvo ubicado en Palermo, sobre la avenida Figueroa Alcorta. "Crecí que me había

curado bastante, tomé pero no pensé que podía darme positivo. Los agentes me explicaron como sigue el tema y fueron amables. Igual me enojé porque no sabía que sí o si tenía que dejar el auto y te lo lleva una grúa a una playa de infractores. Estaba convencido de que podía ceder el volante y que maneje otro. Creo que deberían dar mayor información sobre este tema", contó Jorge, emojado con la situación. Vecino de Barracas, regresaba de Nuñez, con su esposa e hijos. Desconfiado, se quedó en el lugar donde se hacía el control, hasta que llegó la grúa y se llevó su auto, lo que demoró casi una hora.

Para tener en cuenta: el límite máximo tolerado de alcohol en sangre es de 0,5 gramos para vehículos parti-

EN UNA HABÍA 3 MIL PERSONAS

### Clausuraron en La Plata 28 fiestas clandestinas

En la madrugada de Navidad, la Municipalidad de La Plata clausuró 28 fiestas clandestinas organizadas en predios privados y promovidas a través de redes sociales. La mayoría estaban en desarrollo en zonas periféricas de la capital bonaerense. Muchas en sectores suburbanos de casacañeros y de fin de semana.

En una de las fiestas había 3.000 personas, según informó el secretario de Seguridad de La Plata, Darío Ganduglia. Ocurrió en pleno baile en 138 y 474, en Gorina, al norte de la ciudad.

Los dueños de las propiedades podrían ser sancionados con hasta 900 mil pesos de multa por infracción al código de convivencia urbana.

culares (0 en conductores profesionales y principiantes) y 0,2 gramos en motos (0,5 para los acompañantes). A los positivos se les labea una contravención y se les otorga una licencia provisoria por 3 días. Dentro de los 5 días hábiles el conductor tiene que presentarse en la Fiscalía para regularizar la situación. Y pagar multas que van desde los \$ 3.120 a los \$ 21.400.

"Es importante que se realicen los controles y que la gente conozca su esencia. La información se pasa de boca en boca, "mirá que hay controles". Creo que aún así falta una vuelta de tuerca. Sabiendo que diciembre es un mes complejo, se podrían incluir otro tipo de sanciones además de una multa; por ejemplo, un curso sobre seguridad vial o una actividad comunitaria", opinó Viviam Perrone, de la ONG Madres del Dolor.

Los controles se retomaron durante la tarde del 25. "Los resultados obtenidos en la Nochebuena demuestran que los vecinos forman parte del cambio cultural que proponemos, en el que el alcohol y el volante nunca son compatibles", le dijo a Clarín Juan José Méndez, secretario de Transporte y Obras Públicas de la Ciudad de Buenos Aires. ■

CLARIN  
26/12/19



ARRANCÓ EL OPERATIVO "DISFRUTÁ EL VERANO" EN RUTAS Y AUTOPISTAS

## Refuerzan los controles de alcoholemia y el uso del cinturón de seguridad en micros y autos

CLARIN  
21/12/19

Comenzaron ayer en Retiro. Verifican, además, el tiempo de descanso de los choferes de ómnibus.

Veinticuatro horas antes del arranque del verano, el Ministerio de Transporte de la Nación presentó el Operativo Verano 2020. La clave: refuerzan los controles de alcoholemia y el uso del cinturón de seguridad en rutas y puntos estratégicos de todo el país para esta temporada. Así será tanto para autos particulares como para micros de larga distancia.

El operativo, llamado "Disfrutá el verano", marca como puntos de alto control las rutas nacionales 2, 9, 34 y 38; 12, 14 y 16; 3, 7, 8, 11, 12, 205, 40 y 143; 22, 40 y 152, autopista Buenos Aires-La Plata y accesos a la Ciudad de Buenos Aires, por la Panamericana y el Acceso Oeste.

En la presentación, que tuvo lugar ayer en la Estación de Ómnibus de Retiro, el ministro de Transporte de la Nación, Mario Meoni, constató que cada asiento de los micros que salían de la terminal tuviese el cinturón de seguridad en condiciones.

A fines de octubre, una disposición volvió **obligatorio el uso de cinturones** de seguridad para todos los pasajeros de los micros de larga distancia. Pero un mes después, un nuevo incidente de tránsito se cobró víctimas por no usarlo. Y porque no se controló. Dos chicas que iban de viaje de estudios a San Clemente del Tuyú murieron luego de que el micro en el que viajaban voló a la altura del kilómetro 141 de la Ruta 2, cerca de Lezama.



**Antes de salir.** Un agente, ayer en Retiro, en el control a un micro.

En esa disposición se detalla que los fiscalizadores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) deben controlar las unidades antes de que se inicien los viajes. Luego, una vez en el camino, pese a los operativos, los encargados de verificar el uso del cinturón serán los choferes y el personal de a bordo de las unidades.

Fuentes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial anunciaron ayer que durante la temporada de verano se desplegarán 659 agentes fiscalizadores y 339 móviles.

"Me gustó que el anuncio no sean sólo folletos o controlar la cantidad de autos que pasan por un peaje. **Se comenzó, justamente, controlando. Es un buen mensaje** que haya venido el nuevo ministro de Transporte, pero le dije que ahora debe pagar 'derecho de piso' y demostrarnos a todos si le interesa realmente terminar con las muertes viales", le dijo a **Clarín** Viviam Perrone, referente en temas viales y de la ONG Ma-

dres del Dolor. "Hoy (por ayer) comienza el fin de semana en el que salen más micros de esta estación, por los que viajan a pasar las fiestas en sus provincias o de paseo. Además de chequear los cinturones, también controlaron las horas de descanso. Eso es clave", agregó.

En cuanto a los **controles a vehículos particulares** se exigirá que cuenten con licencia nacional de conducir, DNI, seguro, patente, cédula verde o azul y Verificación Técnica Vehicular (VTV).

Sobre los controles de alcoholemia y de velocidad y elementos de seguridad (cinturón, luces, sillas para menores, casco si corresponde), se promete un promedio de 2,5 minutos de tiempo para cada control.

En el caso de los choferes de larga distancia, habrá controles a las jornadas de descanso, test de alcoholemia, chequeo de la licencia y psicofísico. Además del cinturón, en las unidades se verificará las correspondientes habilitaciones y seguros. ■

CLARIN  
19/12/19

**Prioridad de paso.** Una escena del tránsito porteño, con vehículos que quieren avanzar a toda costa. Para los conductores, siempre la culpa es "del otro". MARTÍN BONETTO

## Nueve de cada diez personas dicen que se maneja mal, pero nadie admite sus errores

Una encuesta a más de 500 argentinos mostró la falta de autocrítica de los actores del tránsito. Y revela que casi todos los conductores interpretan las leyes según su conveniencia.

Nora Sánchez  
nsanchez@clarin.com

Cinturón de seguridad, semáforo, casco, respeto, velocidad. Esas son las primeras palabras que los argentinos asocian con la seguridad vial. Pero, a la hora de comportarse en la calle, todas esas ideas se vuelven difusas. En un informe elaborado por un equipo

de antropólogos a pedido de la compañía de seguros La Caja, nueve de cada diez personas afirmaron que los argentinos manejan mal o muy mal. Sin embargo, muy pocos asumen sus propios errores.

El informe fue elaborado en base a 531 entrevistas, realizadas a automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatonales. Los resultados fueron analizados

por antropólogos viales que integran el equipo llamado Culturalia. Una de sus conclusiones es que la gente no parece sentirse parte de un sistema de interacciones pautadas por normas. En cambio, creen que todos son hechos individuales. Así, la culpa es siempre de "los otros", vistos como "una entidad social y anónima que amenaza nuestros desplazamientos viales".

Los encuestados identificaron como principales factores de riesgo vial al consumo de alcohol (29%), la falta de respeto a las normas de tránsito (25%), la nepotencia de los conductores (15%), el uso del celular (13%), y el exceso de velocidad (12%).

Casi todos coincidieron en señalar al motociclista como el actor vial más temido, considerándolo el que más casos y riesgos provoca en el tránsito. "Ajan por donde quieren, incluso cuando estás doblando", los acusan. Curiosamente, el motociclista es el que mejor percepción tiene de sí mismo. A su vez, los que van en moto y los ciclistas dicen que los peligrosos son los colectivos y los conductores particulares. "No les importan los vehículos de tamaño menor", se creen superiores por estar arriba de un auto y andan siempre apurados", los cuestionan.

El ciclista es el menos temido en general. Sólo un 3% lo señala como un problema, aunque el porcentaje sube al 8% entre los automovilistas. El que va en auto es el único que "alcanza altos niveles de temor hacia sí mismo", según subraya el informe: un 10% señala el peligro que representan otros autos. Al mismo tiempo, el peatón "se siente amenazado por todo lo que lleva ruedas" y, en especial, por las motos.

Apenas 4 de cada 10 personas asumen su responsabilidad en el problema del tránsito. Los demás adhieren a la postura de "yo me manejo bien, el problema son los demás".

Ahora, ¿qué significa para la gente "manejarse bien"? El informe señala

que los argentinos tenemos una actitud antigua hacia las normas que regulan las interacciones viales. Y que existe mucha flexibilidad a la hora de cumplirlas o interpretárlas.

El antropólogo vial Pablo Wright, de Culturalia, observa que la conducta humana, incluyendo la que se desarrolla en las calles, es modelada por la sociedad y la cultura. "La interacción vial es parte del sistema de interacciones sociales más generales, por eso es importante entenderla dentro del con-

**El motociclista es visto por los demás como el más peligroso de la calle. Ellos creen lo contrario.**

texto histórico, nacional y regional explícita. Y en este caso las relaciones sociales dan en un espacio que, aunque está reglamentado, no es percibido así. Cada señal de tránsito o cuestión que tenemos que acatar es percibida como un castigo. La nuestra no es una sociedad reglamentarista y por eso tenemos esas ambigüedades".

Eso que, explica Wright, la normativa vial está basada en leyes de la física, como la inercia o la velocidad. "Pero tenemos una concepción popular de las leyes de la física no científica que podés ver en todos lados".

Esa concepción popular queda en evidencia, por ejemplo, cuando un 30% de los encuestados piensa que en los aspectos cortos los sílfios pueden ir



## INFORMACIÓN GENERAL

## Tras la muerte del turista inglés, taxistas alertan sobre seguridad vial

Denuncian “ausencia de control policial de los Estados nacional, provincial y municipal”, y mostraron preocupación ante la creciente inseguridad.



Publicado 4 semanas atrás | 17 diciembre, 2019

De **Mundo Gremial**

La Federación Nacional de Peones de Taxis (Fepetax) se declararon en “**estado de alerta** por la seguridad vial y ciudadana” tras el ataque y crimen del turista inglés el pasado sábado en la puerta del Hotel Faena, en Puerto Madero.

Desde el sindicato pidieron mayor seguridad y esperan una “pronta recuperación” del hijo del turista, quién resultó herido por los delincuentes.

El líder de la entidad, **Omar Viviani**, detalló en un comunicado la declaración del estado de alerta y reclamo “por la seguridad vial y ciudadana”, en repudio al ataque que sufrieron los ingleses por parte de motochorros.

Al mismo tiempo, el sindicalista cruzó al gobierno de Mauricio Macri por haber traído a Uber al país de manera ilegal, “siendo una amenaza para los ciudadanos”.

“Manifestamos nuestra preocupación por la creciente inseguridad vial, una consecuencia de la ausencia de control y de poder de policía de los Estados nacional, provincial, y municipal, que durante el gobierno de Macri facilitaron el funcionamiento de esas aplicaciones en la absoluta ilegalidad”, finalizó Viviani. (Télam)



# A seis meses de su debut, los monopatines eléctricos se afianzan como medio de traslado

**MOVILIDAD.** Cuatro empresas operan flotas de hasta 860 unidades cada una; el tiempo promedio de viaje en los scooters es de 9 minutos cada uno y respetan las reglas de circulación, pero no hay multas

**Mauricio Giambrinolom**  
LA NACION

El arribo de los monopatines eléctricos a la ciudad cumplió seis meses y, en ese tiempo, su uso ya generó un impacto en la movilidad, convirtiéndose en una alternativa cada vez más convocante. Los balances de las cuatro empresas que se reparten el servicio en distintas zonas de Buenos Aires demuestran que los dispositivos ya son parte de los nuevos hábitos de los porteños que los utilizan, principalmente, para recorrer la última etapa del viaje entre el hogar y el trabajo o la universidad.

La participación de los dispositivos en la encuesta urbana también muestra que muchos usuarios no suelen cumplir con las normas es-

tablecidas por la ley porteña que habilita y regula su uso. Circular por lugares prohibidos o hacerlos sin los elementos de seguridad apropiados constituyen las infracciones más habituales.

Para gran parte de los usuarios, los también llamados scooters se convirtieron en sustituto de los vehículos particulares y el transporte público, quizás una de las mejores virtudes del sistema en una ciudad donde cada vez son más frecuentes las políticas para desalentar el uso del automóvil e implementar nuevas formas de traslado, sustentables y amigables con el entorno. Esto se desprende de una encuesta realizada por uno de los concesionarios del servicio con el fin de establecer la conducta de las personas que realizan viajes en la Capital.

El relevamiento lo realizó Lime e indica que el 22,4% de sus usuarios emplearon el monopatín eléctrico en lugar del vehículo, a dos meses de comenzar a operar con una flota de 860 unidades, el máximo permitido por la regulación de uso de estos dispositivos que aprobó la Legislatura porteña. Grin, Movichicos y Glovo –ambas con dotaciones de 860 unidades– y Glovo –que no informó la cantidad de scooters que administra– no cuentan con estudios similares, aunque sostienen que el comportamiento de sus clientes es similar al de los de Lime.

En los primeros 60 días de actividad, los usuarios de esta última empresa recorrieron un total de 77.678 kilómetros en viajes que tuvieron un promedio de entre 8 y 10 minutos o, como lo explica el ope-

rador, recorridos de la primera y la última milla para combinar el uso de monopatín con algún otro medio de transporte. La encuesta pudo establecer que el 34,7% de las personas los utilizó para llegar a volver del trabajo o la universidad, y que el 27% lo ubicó como la forma más rápida de viajar.

“Son realmente prácticos. Los uso dos o tres veces por semana por laburo. Tomo colectivo o subte y trato de combinar para bajarme lo más cerca posible de alguna estación. El último tramo lo hago en monopatín, y lo disfruto”, contó Claudio Aydala, visitador médico, que suele utilizar scooters de más de una empresa de acuerdo con el lugar donde se encuentre.

Para usar los monopatines es necesario bajar la aplicación y registrarse con un usuario. Luego vincular una tarjeta de débito o crédito para abonar los viajes y, una vez en las estaciones, desbloquear los dispositivos mediante el código QR. En todos los casos, el costo inicial para desbloquear los es de \$15 y cinco minutos se cobra \$12. Así, un viaje de 10 minutos tiene un costo de \$35 y uno de 20 minutos, \$25.

“Prefiero usar la bicicleta, pero solo cuando llegaron no les presté mucha atención. Pero con el tiempo me di cuenta de que algunas estaciones me quedaban muy cómodas y empecé a utilizarlos. Son divinos y prácticos, me encantaron”, señaló Camila Zafrán, estudiante de medicina.

La primera empresa en comenzar a operar en la Capital fue Grin, que acaba de lanzar una nueva funcionalidad de la aplicación al ofrecer una suscripción mensual para no pagar el costo de desbloqueo en

ninguno de los viajes. Después de ampliar su flota en la ciudad de Buenos Aires, cruzaron la General Paz para prestar servicio en San Isidro. Hasta el momento la aplicación lleva acumulados 300.000 viajes con más de 200.000 usuarios registrados, que los utilizan para recorridos de entre 1,5 y 1,6 kilómetros.

“El comportamiento de los usuarios es diferente. En días hábiles se nota un uso para micromovilidad, para conectar el trabajo o la universidad con el hogar y, en muchos casos, con la combinación de transporte público. Los fines de semana son más empleados para ocio y paseo”, explicaron desde la empresa.

## Robos e infracciones

Al momento de la discusión del proyecto para habilitar su uso, en la Legislatura porteña se establecieron normas de seguridad que debían cumplir los monopatines eléctricos y los usuarios. Circular por ciclovías o por el lado derecho de las calles, usar casco, respetar la prioridad peatón, no transitar por las veredas, una sola persona por unidad y mayor de 16 años, un límite de velocidad de 20 km/h y la colocación de elementos de seguridad en los dispositivos fueron los puntos más importantes aprobados.

Sin embargo, en muchos casos las reglas no se cumplen, según se observa a simple vista en las calles. Las infracciones tienen que ver con las conductas de los usuarios que utilizan las veredas, circulan sin casco, se contraman por las calles o fuera de las zonas establecidas. A pesar de esto, y como ocurre con las faltas cometidas por los ciclistas, la Secretaría de Transporte porteña afirmó que aún no está planeado multar a los usuarios.

A diferencia del sistema Ecobici, las estaciones para retirar monopatines eléctricos no tienen anclaje, sino que se estacionan en puntos predeterminados de antemano y que figuran en la geolocalización de las apps. El usuario se acerca hasta uno de estos lugares, desbloquea el dispositivo, lo utiliza y al finalizar lo deposita en otro de los lugares indicados. Esta metodología podría derivar en el robo o extravío de muchas unidades, aunque desde las empresas admitieron que este fenómeno no sucede.

“La cantidad de robos es mínima, porque los equipos tienen GPS. Y contamos con protocolos y un equipo operativo que nos ayuda a recuperar la mayor cantidad de monopatines extraviados”, dijeron desde Movo, Grin, Glovo y Lime. Explicaron que el monitoreo de las unidades en tiempo real permite saber la ubicación de todos los equipos. Cuando se detecta un movimiento inusual, se activan los protocolos de seguridad para recuperar la unidad.

Los cuatro operadores están atravesando una etapa de prueba que se extenderá durante seis meses con posibilidades de ampliar el periodo por un año más, tal cual se estableció en la reglamentación de uso de los dispositivos. Transcurrido ese tiempo, podría abrirse el juego para otras empresas de acuerdo con la evaluación del servicio y la aceptación de los usuarios que, al parecer, ya los adoptaron como un medio de transporte más. ■

LA NACION  
16/12/19



Para usar los monopatines es necesario bajar una aplicación y registrarse con un usuario

ARCHIVO

### Claudio Aydala

USUARIO

“Son prácticos. Los uso dos o tres veces por semana. Tomo colectivo o subte y trato de bajarme lo más cerca posible de alguna estación”

### Camila Zafrán

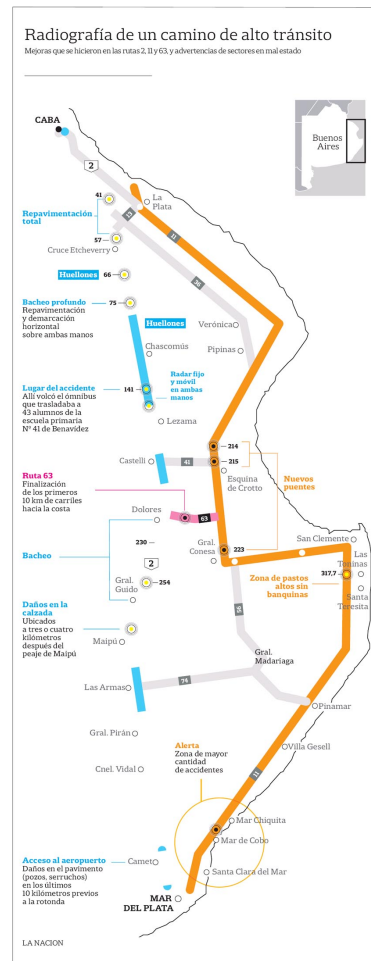
USUARIA

“Cuando llegaron, no les presté mucha atención. Pero con el tiempo me di cuenta de que algunas estaciones me quedan muy cómodas”



## A la costa. Las rutas, entre mejoras, baches y el impacto de una tragedia

En un recorrido de LA NACIÓN por la autovía 2, donde el 28 pasado hubo un vuelco mortal, se registraron tramos a nuevo, pero también grietas y huellas en la calzada



**Darío Palavecino**  
CORRESPONSAL EN MAR DEL PLATA

**MAR DEL PLATA.**— Las máquinas van y vienen. En algunos sectores por las banquetas, en otros tomando parte de la calzada. Son los últimos y acelerados trabajos en vísperas de una pausa que empezará hoy y finalizará en 90 días, cuando se apague el intenso movimiento vehicular propio de cada temporada alta. Hay tramos a nuevo, otros reparados y todavía mucho trayecto entre hormigón con grietas, pliegues, huellas por debajo del nivel y también algunos baches.

Quienes recorran las rutas que llevan a la costa atlántica encontrarán este año algunos avances en recuperación de pavimento, en particular aquellos que elijan como destino el corredor que se extiende desde San Clemente del Tuyú hasta Villa Gesell, al que se llega primero por Ruta 2, luego por la 63 y el tramo final por la interbalnearia 11.

Con dificultades para transitar durante estas últimas semanas para llegar desde la autovía hacia la costa. Un pavimento negro immaculado luce en la mano hacia el mar; al menos en esos diez primeros kilómetros que estaban terminando de rellenar y señalar estos días.

El camino hacia la costa viene precedido de una reciente tragedia: el despiste y vuelco de un ómnibus que llevaba más de medio centenar de alumnos y docentes de la Escuela N° 41 de Benavidez, partido de Tigre. Dos niñas murieron y casi 20 sufrieron heridas de distinta consideración. "Ahí hay un huellón", intentó justificar el chofer del ómnibus, Alberto Maldonado, durante una ampliación de la indagatoria que afrontó, acusado de doble homicidio culposo agravado en concurso ideal con lesiones culposas agravadas. Él buscó señalar como origen de la fatalidad a una de las tantas alteraciones que tiene la calzada en distintos

puntos de la ruta 2. En esa descripción general coinciden varios de sus colegas consultados por LA NACIÓN, aunque no en cuanto al estado de esa fatídica salida de la curva previa al kilómetro 141, donde dos cruces, ramos de flores y rosarios recuerdan hoy a las víctimas.

"Lo peor está en los kilómetros previos a Mar del Plata, entre el barrio 2 de Abril y la rotonda del aeropuerto", describe un chofer de servicio de ómnibus que recorre a diario el corredor entre la ciudad balnearia y Retiro. "En el resto hay un poco de todo", dice y pide no ser identificado.

Sobre ese pavimento, que en el pico del verano lo circulan unos 1200 vehículos por hora, se avanza entre tramos parejos, varios parches que mejoran la calidad de la superficie y una variedad de irregularidades.

Los profesionales del transporte de pasajeros aseguran que en peor estado encuentra la calzada en sentido a Mar del Plata. En el recorrido que hizo LA NACIÓN, se pudo constatar un mejor estado del carril izquierdo. "En parte del viaje lo empezamos a utilizar nosotros porque el lento está muy dañado", explicaron los choferes.

Entre los puntos críticos en esa calzada mencionan los primeros kilómetros posteriores al paso por el peaje de Maipú y un sector que ubican a unos cuatro kilómetros antes de llegar a Dolores. "Hay pozos y serruchos. Por ahí hay que ir despacio de verdad", dicen.

### Informe detallado

Desde Aubasa, la empresa provincial que desde 2013 es responsable del mantenimiento y explotación de la autovía 2, y que a partir de fines de 2016 también se hizo cargo de las rutas 11, 36, 56, 63 y 74, brindaron un detallado informe que resalta mejoras realizadas sobre estos corredores durante el último año.

En la autopista destacan la repavimentación total entre los kilómetros 41 y 57, que cubre el tramo entre El Pato y Cruce Etcheverry. Y primeros avances desde allí hasta Sambombón, a la altura del kilómetro

75, donde habrá bacheo profundo, repavimentación y demarcación horizontal sobre ambas manos. Hubo además bacheo "en caliente" entre Dolores y General Guido, tramo que va desde el kilómetro 230 al 254.

Las mejoras más notorias se advierten en el recorrido hacia la costa por la 63. Allí, en inmediaciones de Dolores, nace la obra más importante que se hizo este año: la reparación de los primeros diez kilómetros a nuevo en sus dos carriles. En julio, ahí protagonizó un fatal accidente el cantante de cumbia Rubén "el Pepo" Castiñeira. Dos de sus acompañantes fallecieron.

Respecto de la 11 está avanzado el primer tramo de doble calzada que apunta a convertir la totalidad del recorrido en autovía. Aunque se mantiene como una de las rutas en las que mayor cuidado hay que tener por la intensidad de tránsito que tiene en esta época, lo angosto de su calzada, la irregularidad de su superficie y, en algunos tramos, la ausencia total de banquina, tomada por abundantes y altos pastizales.

Aubasa destaca como principales avances en ese recorrido la culminación de tres puentes nuevos que se construyeron en estos últimos tiempos. Y aunque es uno de los pocos tramos de autovía que tiene esta ruta interbalnearia, incluso con iluminación en el tramo más cercano a Mar del Plata, los 35 kilómetros que separan a esta ciudad de la estación de peaje de Mar Chiquita tienen la carga trágica más pesada en toda la región.

Solo en el último año se registraron en ese corredor semiurbano —en particular el tramo entre Mar del Plata y Santa Clara del Mar— al menos cinco muertes y más de dos decenas de heridos, en casi todos los casos por despistes y/o vuelcos. En la mayoría de los casos, con desenlace fatal por impacto contra las columnas de iluminación que separan ambas calzadas. "Cualquiera que se roza, termina contra esas columnas", advierte el especialista en seguridad vial Héctor Ragnoli. ●

LA NACIÓN  
15/12/19

Tránsito | ALERTA EN LAS RUTAS

# Advierten sobre los riesgos de los ómnibus de doble piso

Para los expertos, las unidades son más inestables que las tradicionales; los empresarios del área dicen que sumaron dispositivos que atenúan los peligros

Mauricio Giambartolomei  
LA NACIÓN

En enero de 2019, cuatro futbolistas murieron en un accidente en Mendoza. Junio pasado, 15 jubilados fallecieron en una ruta tucumana cuando viajaban desde Mendoza. Noviembre, dos chicas, de 11 y 12 años, murieron en la autovía 2, cerca de Lezama, cuando se dirigían, junto a sus compañeros, a conocer Mundo Marino. Son solo tres incidentes viales que están atravesados por una variable en común: todas las víctimas viajaban en ómnibus de doble piso, un modelo que empezó a circular en los caminos argentinos a principios de los 80 para equilibrar un déficit ferroviario y que fue ampliando su flota hasta abarcar la mayor porción del mercado de transporte de pasajeros.

Los accidentes se repiten año tras año y los especialistas en seguridad vial siguen advirtiendo sobre el uso de estas unidades, más altas e inestables que las tradicionales. En vísperas del comienzo de las vacaciones y cuando las rutas de todo el país se llenan, las preguntas se instalan e inquietan: ¿los colectivos de doble piso son más peligrosos que los tradicionales? ¿las consecuencias de un accidente son mayores?

Según la Cámara Empresaria de Larga Distancia (Celadi), los ómnibus de doble piso representan el 65% del parque vehicular de pasajeros de servicio público (2800 sobre un total de 4300 unidades) y más del 90% del transporte de larga distancia. De acuerdo con los especialistas consultados, un centro de gravedad más alto y una combinación de variables dinámicas (como velocidad, descalce de banquetas, viento, distribución del peso transportado y maniobras bruscas) se transforman en un combo letal ante cualquier imprevisto en la ruta, como lo que se está analizando en el accidente de Lezama (ver infografía).

“Los pasajeros no tendrían que subir más a estos colectivos. Lo de

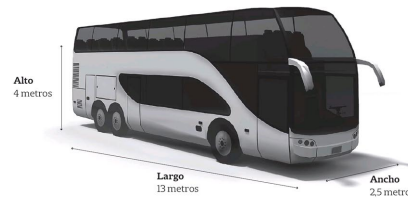
Lezama no fue un accidente, fue un hecho multicausal cargado de improvisación en el que está en riesgo la vida. Prevalce la improvisación y no pensamos que la seguridad vial es parte de la convivencia entre todos”, dijo Alejandro González, de Creando Conciencia, una ONG que trabaja en la educación, la prevención y la seguridad vial. “Se tiraron a la basura el sistema de frenos y después pusieron un parche, fue una estafa, una estafa del Estado, que continúa ausente”, acusó.

El planteo de González se relaciona con la forma en que comenzaron a usarse los colectivos de doble piso en el país. Las primeras unidades fueron importadas de Alemania en 1980 para usarse en el servicio público de pasajeros y ante una crisis ferroviaria que dejaba de ofrecer opciones de transporte. Con el correr de los años ganaron mercado por su presencia, diferente a los ómnibus de la época. En la década del 90 la mayoría de las unidades eran de doble piso. Luego, para que la situación económica de las empresas cerrara, se aplicó un nuevo uso: el de transporte de encomiendas. Muchas empresas comenzaron a viajar con sus unidades semi vacías de pasajeros, pero con la hulema llena de paquetes para entregar en el destino.

Según la Celadi, los colectivos de doble piso también circulan en Uruguay, Chile, Bolivia, Perú, Brasil, Paraguay, Colombia, Ecuador, México, Canadá, Alemania, Bélgica, Holanda, y en algunas ciudades de los Estados Unidos. También se suman varios países asiáticos.

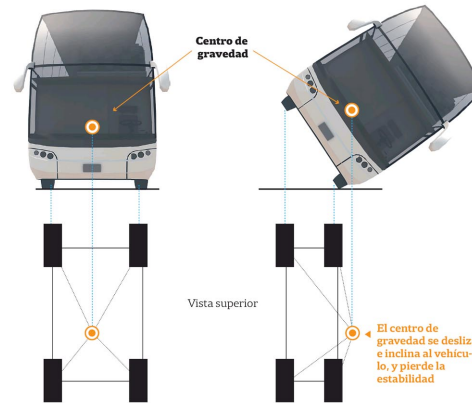
“Son más inseguros que los tradicionales por disponer de una distribución de pesos concentrada, en el piso superior; a una distancia importante del punto de contacto de las ruedas con el suelo. Esto hace que su centro de gravedad sea más alto y, en consecuencia, más inestable”, explicó Gustavo Brambati, subgerente de Seguridad Vial del Centro de Experimentación dedicado a la investigación y análisis

## Por qué vuelcan las unidades



### La estabilidad del vehículo

El exceso de velocidad, una maniobra brusca en una curva pronunciada o la acción de un fuerte viento pueden generar el cambio en el centro de gravedad en un ómnibus de dos pisos. Esta situación podría provocar un vuelco



### Qué puede sucederles a los pasajeros durante un vuelco

Cuatro principales causas de lesiones que ponen en peligro a los ocupantes:

Intrusión	Proyección	Expulsión parcial	Expulsión completa
Debido a la deformación del vehículo, las partes estructurales entran en contacto con el cuerpo del ocupante	Causada por el movimiento incontrolado de los ocupantes, que pueden lastimarse entre sí y con las partes estructurales	Cuando alguna parte del cuerpo del pasajero entra en contacto con la superficie exterior, puede recibir graves daños	Cuando un ocupante es expulsado a través de una ventana u otra abertura durante el vuelco puede ser aplastado por el ómnibus

Fuente: Utece / LA NACIÓN

LA PRENSA  
06/12/19

## Recomendaciones para salir a la ruta este verano

La Federación de Asociaciones de Productores de Seguros de Argentina (FAPASA), que trabaja, a través de convenios, con diversas entidades especializadas en seguridad vial tales como CESVI, recordó los principales aspectos a considerar para circular en ruta de manera segura, frente al mayor movimiento vehicular que suele darse durante el período estival.

Según el comunicado, **“lo más importante a la hora de conducir es contar con la documentación obligatoria, esto es: Licencia Nacional de Conducir vigente; Documento Nacional de Identidad; cédula verde del auto; cédula azul si conduce un vehículo que no es de su propiedad y la cédula verde se encuentra vencida”**.

También explicaron que el conductor debe tener en su poder **“póliza de seguro del vehículo; última patente paga; grabado de autopartes; Verificación Técnica Vehicular si el vehículo está radicado en una jurisdicción que la exija, y cédula amarilla en caso de vehículos equipados con GNC”**.

Indicaron que **“se debe considerar además del seguro obligatorio por ley, la adopción del servicio adicional que genera al asegurado características previsionales y preventivas a fin de dar debida cobertura por riesgos adicionales, como por ejemplo los daños que a terceros pueda ocasionar con su vehículo, frente a efectos climáticos extraordinarios o ante robos totales o parciales”**.

Finalmente, sostuvieron que **“el grabado de autopartes es importante para reducir el mercado ilegal, que tiene productos de dudosa procedencia. Esta es una medida que busca disminuir los robos de autos que, con gran violencia, terminan en desarmaderos ilegales”**. El trámite es sencillo y por única vez. Para autos de la Ciudad de Buenos Aires se puede consultar llamando al 147 y para la Provincia de Buenos Aires al 0800-444-0018 ▶



## Estacionar en lugares prohibidos es la falta de tránsito más común entre los rosarinos

Es la falta en la que más han incurrido los rosarinos entre el 1 de enero y el 30 de septiembre con más de 26.500 remisiones al corralón.

dic 1, 2019 | Ciudad



Desde 2012 se encuentra permitido el estacionamiento de vehículos sobre ambos lados en el área comprendida por **Cochabamba, Montevideo, Moreno y Alem**. También se autorizó específicamente a la calle Cochabamba, desde Entre Ríos hasta Necochea. Una medida que se propuso en un primer momento con el fin de estimular el consumo y facilitar a los conductores acercarse a las zonas con mayor oferta nocturna.

Este permiso tiene validez de lunes a viernes de 21 a 8 de la mañana sábados y medio feriado desde las 14 hasta las 8 de la mañana del día siguiente, y los domingos y feriados durante toda la jornada. Otras zonas en las que también se puede dejar el auto sobre ambas manos son **Ovidio Lagos, desde Rivadavia hasta Pellegrini**, los viernes, sábados y víspera de feriados, de 21 a 4.

También se habilitó sobre avenida Rivadavia, de Pueyrredón a Oroño, y en Wheelwright, de Moreno a Salta, los sábados, desde las 14 hasta las 24 de los domingos, incluyendo feriados.

Asimismo, se impulsó la incorporación de cuadras de Pichincha, de Oroño hacia el este rosarino, así como las avenidas Francia, bulevar 27 de Febrero y el Río Paraná.

### Infracciones

En diálogo con **Conclusión**, el director de Tránsito de la Municipalidad, Gustavo Adda, comentó que son comunes las remisiones al corralón por mal estacionamiento en esas zonas, ya que la gente deja el auto en lugares u horarios que no son los permitidos.

Según datos de la Dirección de Tránsito Municipal, la falta en la que más han incurrido los rosarinos entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de este año es la de estacionar en lugares prohibidos, con 26.502. El segundo lo ocupa el estacionar sobre la vereda, con 15.301 actas labradas

El no llevar documentación exigible como carnet de conductor no vencido, seguro y/o cédula verde representa la tercera causa más común de faltas de tránsito en lo que va de un 2019 en donde, por ejemplo, los positivos de alcoholemia también han sufrido un aumento interanual (de 1.685 a 1.761).

Luego de las faltas por no portar documentación exigible (11.029), se encuentran estacionar en doble fila (6.351), por estacionar sobre mano no permitida (6.399), conducir sin haber obtenido la licencia habilitante de conductor expedida por autoridad competente (5.344), circular en moto sin casco (5.080), estacionar en parada de transporte público (4.991), estacionar en los primeros diez metros (4.275) y estacionar o detenerse en ochavas (3.959).

**Conclusión**  
Libertad con Responsabilidad

### La opinión de la gente

**Conclusión** consultó a vecinos y comerciantes de las calles paralelas a Pellegrini, sobre la afluencia de autos debido a la posibilidad de ampliar el estacionamiento en el Paseo de la avenida de los bares. Dueños de negocios como vecinos opinaron sobre esta implementación que apunta a mejorar la dinámica del flujo de asistente al Paseo Pellegrini.

Un comerciante de plena calle Pellegrini sostuvo que **“todo lo que sea para estimular la venta es beneficioso”**, pero que, debido a la crisis, “esta parada la cosa”. Dice que, si bien hay gente, “los que andan gastan poco”.

Una vecina de calle Montevideo mencionó que “en realidad **no me molesta que estacionen de los lados**, porque vivo en el fondo y casi no escucho los ruidos de los autos”, así que, según la vecina, “no es algo que haya modificado la vida en la zona” alejando a calle Pellegrini.



1º INFORME - 2020  
**OBSERVATORIO DE  
SEGURIDAD VIAL**

# LEGISLACIÓN



Cámara de Entrenadores Controlados  
Administración de Infracciones de Tránsito  
de la República Argentina



## LEGISLACIÓN PROVINCIA DE BUENOS AIRES

### Peatones con más derechos

El senador José Luis Pallares presentó un proyecto de ley que pretende darle más derechos a los peatones. Así, propone la incorporación del artículo 48 sexties a la ley 13.927, que quedaría redactado de la siguiente forma: “además de los casos establecidos en otras disposiciones, el conductor de todo rodado, de cualquier tipo que fuere, tiene la obligación de detener por completo la marcha en presencia de peatones, a fin de cederles el paso hasta que completen el cruce de la calzada, en los siguientes supuestos: 1) Cuando gire con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos; 2) En las intersecciones reguladas por semáforo o indicaciones de agente público, cuando el peatón no haya terminado el cruce de la calzada, aunque haya cambiado la señal que lo habilitaba; 3) En los pasos o sendas peatonales debidamente señalizados, en las bocacalles sin semáforo ni indicaciones de agente público, cuando los peatones ya se encuentren cruzando la calzada, aunque sólo hayan puesto en ella un pie; o bien cuando se encuentren en la acera de cualquiera de las manos, en actitud de comenzar el cruce de la calzada; En las bocacalles con pasos peatonales no señalizados, en la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras, los peatones tendrán derecho preferente de paso respecto de los vehículos pero no podrán bajar repentinamente de la acera o cruzar la calzada corriendo”.

Además, el proyecto de ley considera que “queda terminantemente prohibido amenazar la integridad física y moral del peatón, aun cuando el mismo cruzare en forma irregular, mediante el abalanzamiento del rodado, la aceleración intencional, las agresiones verbales y/o cualquier acción destinada a amedrentar u hostigar al mismo; ello sin perjuicio de las sanciones que pudieran

corresponder al peatón por la infracción que hubiere cometido” y que “la violación a lo dispuesto en los párrafos precedentes por parte de los conductores de rodados se considerará falta grave”. La propuesta también aclara que “se considera agravante de dicha falta cuando el peatón es una persona mayor de 65 años o menor de 16, o sufre una discapacidad que dificulta su desplazamiento”. Entre los fundamentos, Pallares plantea que la norma “propone incorporar a las normas de tránsito vigentes en la Provincia de Buenos Aires la obligación de los conductores de cualquier tipo de rodado de extremar las conductas de respeto al peatón, adecuando nuestras normas a las prácticas de seguridad vial de los países más desarrollados”.

Y explica que “si bien el peatón goza de prioridad de paso de conformidad con el artículo 41 y concordantes de la Ley Nacional de Tránsito, a que adhiere nuestra Provincia, dicha prioridad exhibe en las disposiciones de dicho cuerpo legal notorias limitaciones, que se advierten en el devenir cotidiano, como la importante restricción de que el conductor solo debe detenerse -si pone en peligro al peatón-”.



1º INFORME - 2020  
**OBSERVATORIO DE  
SEGURIDAD VIAL**



**CÉCAITRA**

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