



Registro de Empresas de Control
Administración de Infracciones de Tránsito
la República Argentina

2º INFORME -2020

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	5
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	22
LEGISLACIÓN	54



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 febrero 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 al cumplimiento y control sobre la velocidad mínima en rutas y autopistas, al rol que cumplen los acompañantes en viajes largos para ayudar al conductor a concentrarse en el manejo y otras cuestiones generales de seguridad vial en la Argentina.

Velocidad mínima: peligrosidad de su no cumplimiento y apercibimiento al infractor

Una cuestión que está poco desarrollada en el debate público es el no cumplimiento de las velocidades mínimas, especialmente en rutas, autovías y autopistas. Todos tenemos noción, conocimiento y sabemos de las sanciones de excedernos en la velocidad, poniendo en peligro a propios y extraños. De igual manera se pone en peligro la seguridad vial si no se respetan las velocidades mínimas establecidas. En ese rango es que todos los vehículos deben moverse. Como decíamos, no respetar la mínima no es un tema de actualidad por eso quisimos saber qué piensan los peatones y los conductores sobre su no cumplimiento y sobre la temeridad de la falta. Se preguntó si consideraban igual de peligroso manejar por debajo de la velocidad mínima como conducir por encima de la máxima. El 54 por ciento, uno de cada dos, considero que sí, que es igual de peligroso. Un 39 por ciento que no lo es y un 7 por ciento no supo qué contestar al respecto. Informados sobre que esta infracción actualmente no se pena con apercibimientos se quiso saber si los consultados creían que debía multarse esta infracción de la misma manera que se apercibe al que se excede en las rutas. El 57 por ciento, casi 6 de cada 10, dijo que sí, que estaría de acuerdo con multar al automovilista que circula excesivamente despacio, un 38 por ciento que no y el 5 por ciento restante dijo que no tenía elementos para contestar esa pregunta.

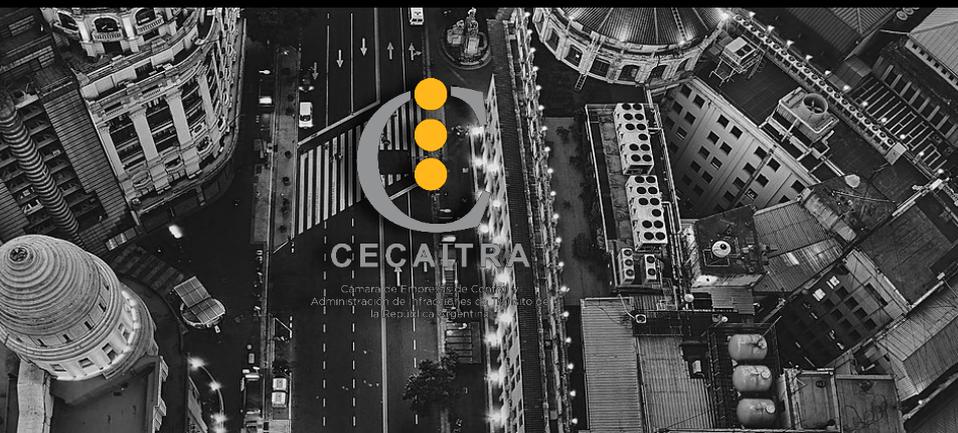
Rol del acompañante: practicas cotidianas y consensos alrededor de la importancia de su rol para ayudar al conductor

Chequeo del GPS, control de la música o de la radio, conversación para evitar la rutina que conlleva a prestar atención o a que el sueño venza al conductor, facilitar cualquier objeto que el conductor precise para que pueda atenderse sólo en el manejo. Múltiples y variadas son las formas que los acompañantes pueden ejercitar para lograr que el automovilista ponga todos sus sentidos en la ruta. Es socialmente activo ese rol y es extendida en la práctica, esa metodología que acompaña y permite al conductor referirse al manejo consciente. Por ello se quiso saber desde el Observatorio Vial si cuando los consultados realizan viajes en autos como acompañantes asumen un rol activo para favorecer la atención del conductor en el manejo, los resultados fueron muy positivos: casi 7 de cada 10 se asumió como responsable de esas prácticas, un 67 por ciento, mientras que un 33 por ciento dijo desentenderse de cualquier responsabilidad. A su vez se quiso saber si consideran que debería existir más información sobre cómo llevar a cabo un acompañamiento responsable. Los resultados fueron más que interesantes ya que más de 8 de cada 10, un 82 por ciento, dijo que sería importante que exista una mirada y una capacitación sobre estas prácticas y tan sólo un 18 por ciento estimo que no es necesaria información al respecto.



2º INFORME - 2020
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

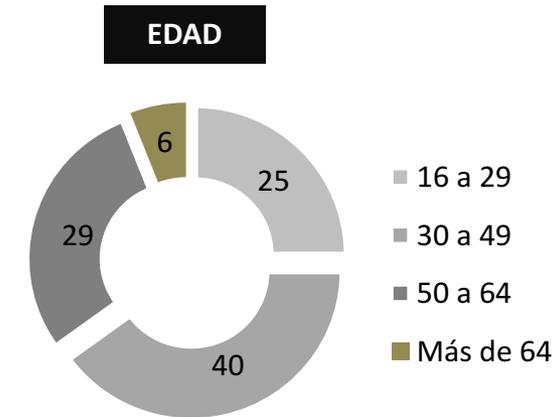
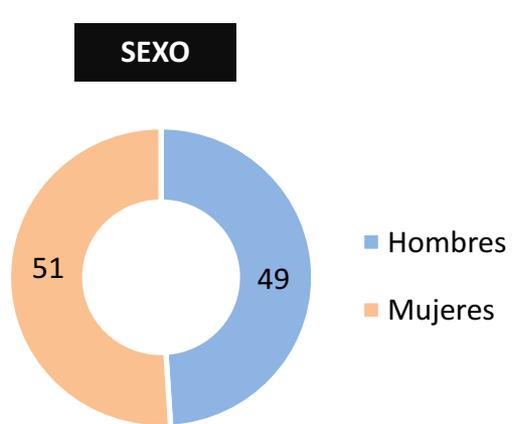
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL





DATOS DE LA MUESTRA

Perfil de los entrevistados

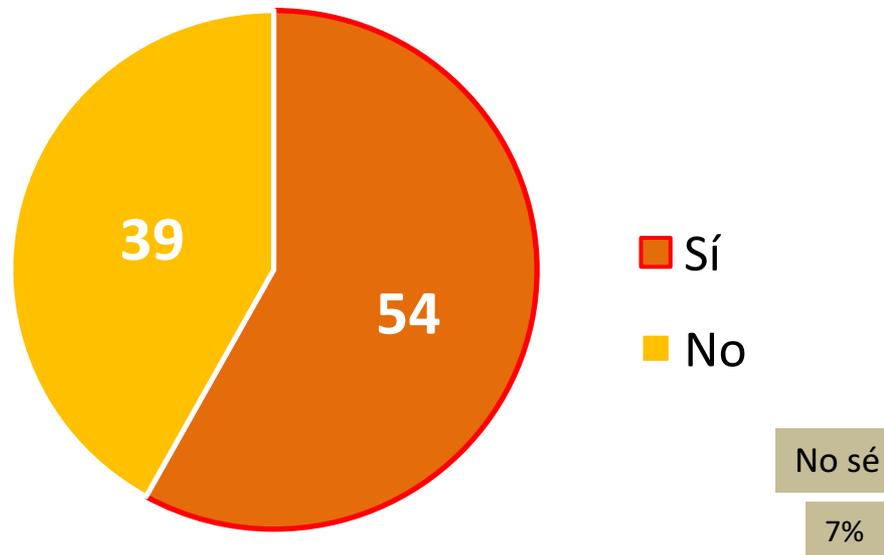




CREENCIAS Y OPINIONES

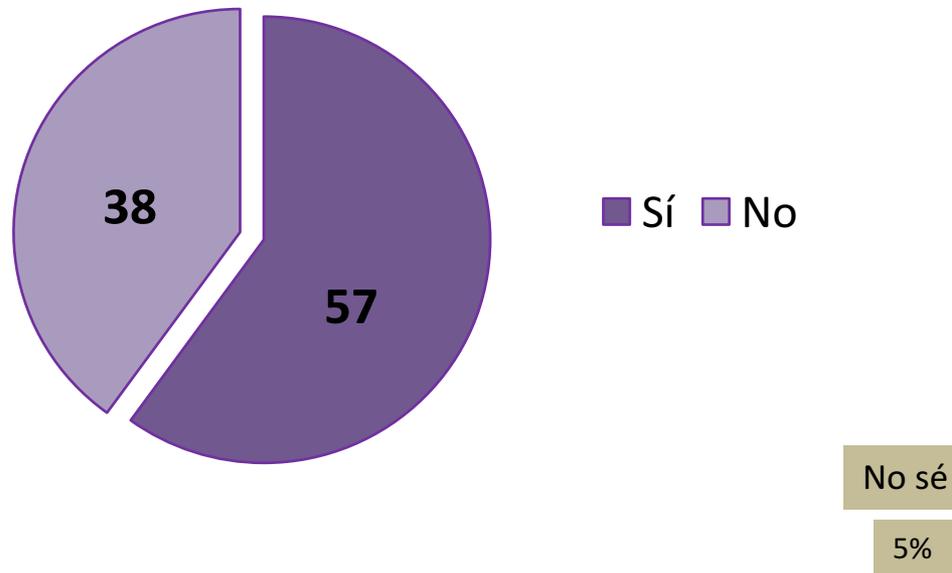
VELOCIDAD MÍNIMA

¿CONSIDERA QUE ES TAN PELIGROSO MANEJAR POR DEBAJO DE LA VELOCIDAD MÍNIMA COMO POR ENCIMA DE LA MÁXIMA?



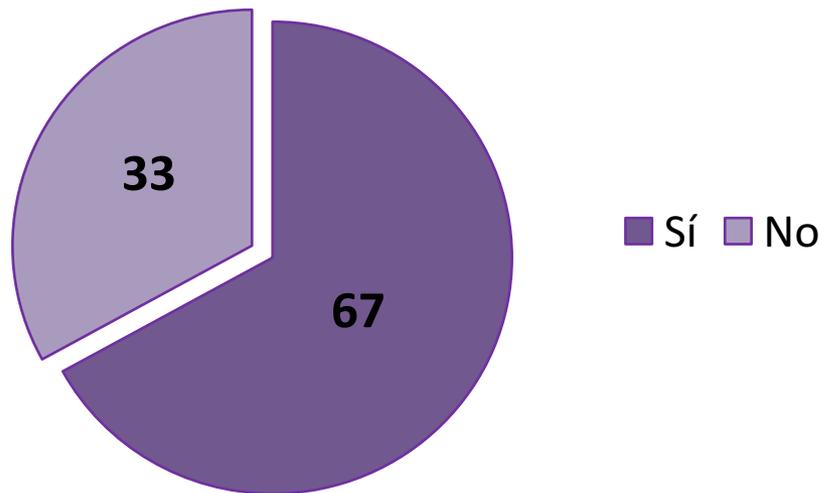
VELOCIDAD MÍNIMA

ACTUALMENTE NO SE PENA, ¿CONSIDERA QUE DEBERÍA MULTARSE AL CONDUCTOR QUE NO RESPETA LA VELOCIDAD MÍNIMA OBLIGATORIA?



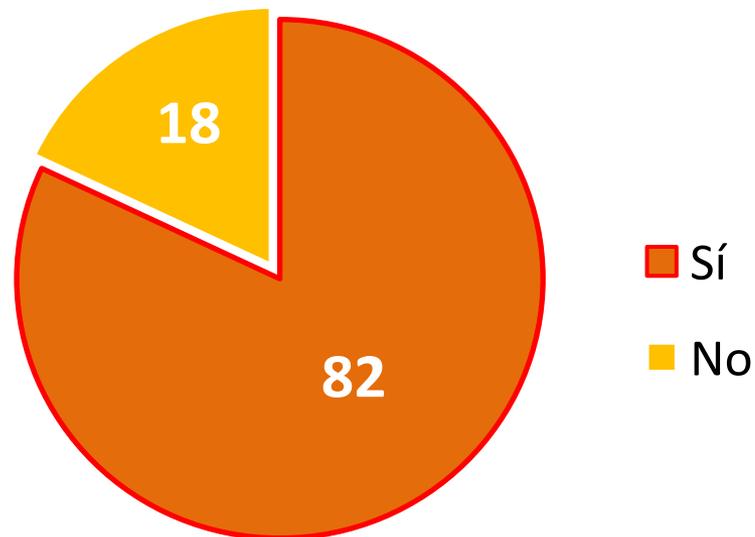
ROL DEL ACOMPAÑANTE

CUANDO REALIZA VIAJES COMO ACOMPAÑANTE, ¿ASUME UN ROL ACTIVO PARA FAVORECER LA ATENCIÓN DEL CONDUCTOR EN EL MANEJO?



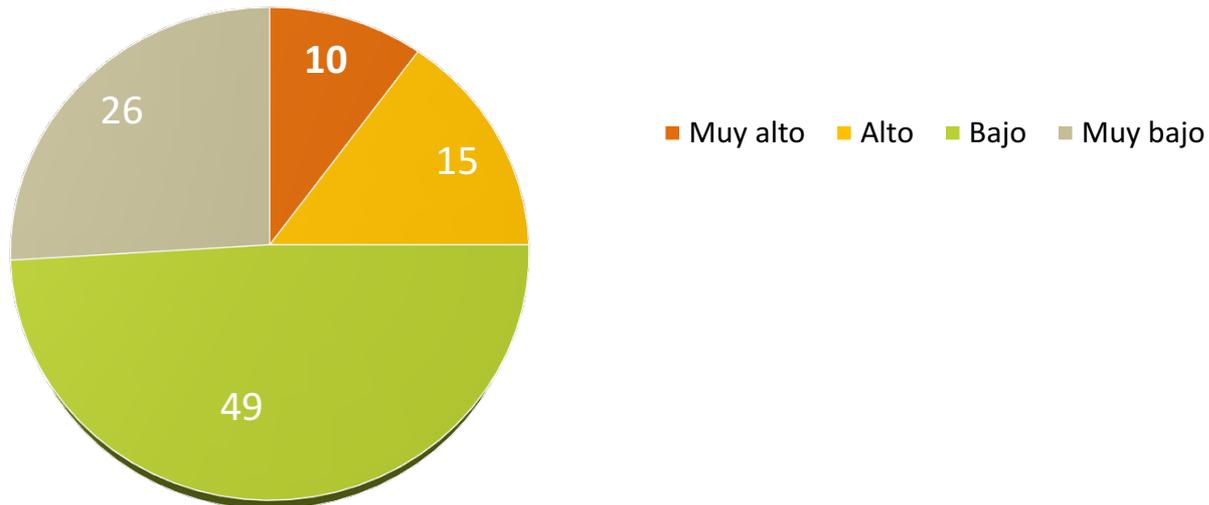
ROL DEL ACOMPAÑANTE

¿CONSIDERA QUE DEBERÍA EXISTIR MÁS INFORMACIÓN SOBRE CÓMO SER UN ACOMPAÑANTE RESPONSABLE PARA EL MANEJO?



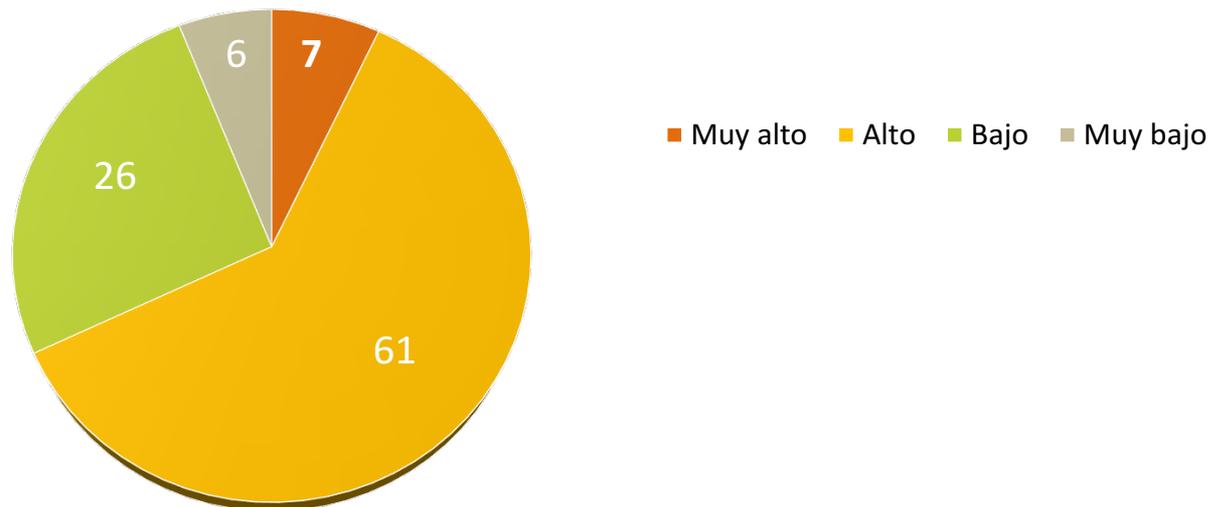
CONDUCTAS DE TRÁNSITO

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 Febrero 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 peatones y/o conductores.
- > La cantidad de casos fue de 600 en AMBA.



ANEXO ESTADÍSTICO

VELOCIDAD MÍNIMA

¿CONSIDERA QUE ES TAN PELIGROSO MANEJAR POR DEBAJO DE LA VELOCIDAD MÍNIMA COMO POR ENCIMA DE LA MÁXIMA?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Sí	54	56	52
No	39	37	41
No sé	7	7	7

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
50	59	55	52
37	39	41	39
13	2	4	9

VELOCIDAD MÍNIMA

ACTUALMENTE NO SE PENA, ¿CONSIDERA QUE DEBERÍA MULTARSE AL CONDUCTOR QUE NO RESPETA LA VELOCIDAD MÍNIMA?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Sí	57	59	55
No	38	37	39
No sé	5	4	6

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
57	56	58	57
39	37	38	38
4	7	4	5

ROL DEL ACOMPAÑANTE

**CUANDO REALIZA VIAJES
COMO ACOMPAÑANTE,
¿ASUME UN ROL ACTIVO
PARA FAVORECER LA
ATENCIÓN DEL
CONDUCTOR EN EL
MANEJO?**

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí	67	67	67	59	71	69	69
No	33	33	33	41	29	31	31

ROL DEL ACOMPAÑANTE

**¿CONSIDERA QUE DEBERÍA
EXISTIR MÁS
INFORMACIÓN SOBRE
CÓMO SER UN
ACOMPAÑANTE
RESPONSABLE PARA EL
MANEJO?**

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí	82	79	85	83	83	81	81
No	18	21	15	17	17	19	19

CONDUCTAS DE TRÁNSITO

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy alto	10	12	8
Alto	15	15	15
Bajo	49	47	51
Muy bajo	26	26	26

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
9	11	11	9
15	16	14	15
49	47	51	49
27	26	24	27

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

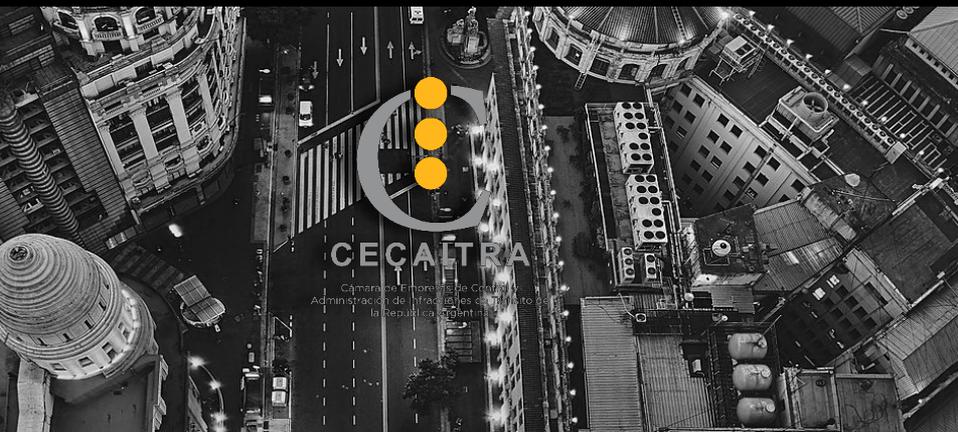
	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy alto	7	7	7
Alto	61	63	59
Bajo	26	25	27
Muy bajo	6	5	7

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
6	7	9	6
61	60	62	61
25	26	27	26
8	7	2	7



2º INFORME – 2020
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS



LA NACION | SEGURIDAD | INSEGURIDAD VIAL

Descanso en la ruta, acción clave que cuatro de cada diez automovilistas omiten

30 de enero de 2020 • 17:40

Comentar (0) Me gusta Compartir

El cansancio durante las etapas prolongadas de conducción vehicular es uno de los factores que inciden en la ocurrencia de accidentes e incidentes viales. A pesar de eso, la mayoría de los automovilistas no sabe que, para evitar ese tipo de riesgo es recomendable realizar una parada de descanso luego de dos horas y media de manejo continuo en las rutas.

Cuatro de cada diez automovilistas admitieron que hacen el camino a la Costa atlántica sin realizar paradas técnicas para descanso, según surge del último relevamiento del Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra).

"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. Se consultó a conductores si tenían conocimiento de que se recomienda parar a descansar luego de manejar dos horas y media de manera interrumpida en la ruta, lo que es recomendable para prevenir siniestros absolutamente evitables y salvar consecuentemente vidas. El 21% de los consultados contestó que no contaban con esa información. Calculando un viaje a la Costa, que dura alrededor de cinco horas y debería incluir una parada intermedia para descansar, el 61% dijo que hacía esa escala, incluso aunque muchos de ellos no contaban con la información que recomienda hacerlo", reza el informe.

LA NACION



Tránsito a la Costa Fuente: LA NACION

Del relevamiento surge que, en promedio, el 39% de los automovilistas hace el viaje a la Costa "de un tirón". Al respecto prácticamente no hay variantes entre mujeres y varones. Sin embargo, a la hora del desagregado según edades sí se advierten diferencias significativas. En menores de 30 años, la relación se invierte: solo cuatro de cada diez conductores de esa edad admiten que hacen al menos una parada en la ruta antes de llegar a destino. A medida que la edad del conductor avanza también crece el cumplimiento de la recomendación: entre 30 y 49 años, lo hace el 65%; entre 50 y 64, el 67%, y en automovilistas por encima de esa edad, el 71 por ciento.

El conocimiento de la recomendación de realizar una parada de descanso luego de conducir dos horas y media de forma continua, es bajo en todas las franjas etarias: solo el 16% de los menores de 30 años lo sabe; por encima de esa edad, el conocimiento está apenas por encima del 21%, con un pico del 24% entre automovilistas de más de 65 años.

Durante el verano crece el abandono de mascotas y lo relacionan con las vacaciones

Ocho de cada diez consultados en un relevamiento privado consideran que los inconvenientes que una familia pueda llegar a tener para trasladarse hasta su lugar de descanso, incentivan el abandono.

Ene 29, 2020 | Corazón Animal |



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

El sondeo, realizado el año pasado por Cecaitra sobre un universo de más de 1.800 hogares, arrojó que el 54% de los consultados coincidió en que «la dificultad para viajar con una mascota al salir de vacaciones aumenta el abandono de animales en verano», mientras el 22 por ciento afirmó estar «algo de acuerdo».

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

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

Sólo el 13 por ciento de los encuestados se mantuvo indiferente ante las mascotas: sostuvo que no hace nada si encuentra un animal en la calle.

Al respecto, el Colegio de Veterinarios de la Provincia de Buenos Aires sostuvo que «hay alrededor de 6 millones de perros y gatos que viven en las calles. Adoptar una mascota no es una obligación pero sí implica una decisión que debe tomarse a conciencia».

Para tratar de aportar soluciones y evitar los abandonos de animales, el Colegio de Veterinarios provincial da una serie de recomendaciones para el traslado en auto de las mascotas.

Así, aconseja nunca dejar al animal en un espacio donde se acumule el calor, aunque el auto esté a la sombra y con las ventanas abiertas; a los perros pequeños es mejor llevarlos en jaula y a los más grandes sujetos con dispositivos especiales para mascotas.

También se aconseja nunca amarrar a los animales con cuerdas o correas ya que si hay un accidente ya que podrían sufrir lesiones e incluso estrangularse o ser arrastrados por el vehículo.

Respecto de los gatos se señaló que no están acostumbrados a viajar en auto, por lo que se debe llevar en jaula transportadora.

En la Provincia de Buenos Aires, la ley 13.637 establece que «ningún conductor podrá llevar animales en el asiento delantero. Estos deberán ser transportados en el asiento trasero y atados con correas de modo tal que no puedan saltar al asiento delantero».

Por su parte, la ley 2.148 de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires también se expresa sobre el tema ya que prohíbe a los conductores «transportar animales sueltos».

La legislación nacional de tránsito no reglamenta el traslado de las mascotas, sin embargo prohíbe «transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos».

28/01/2020
Clarín - Nota –
Sociedad - Pag. 24

Destacadas del día

Seguridad vial

Menos alcohol al volante en las rutas a la Costa

De acuerdo a cifras oficiales del Operativo Sol, en los primeros días del año se fiscalizaron más de 2.500 vehículos en el ingreso a las rutas que van a la Costa y solamente a 7 conductores (0,3%) se les detectó consumo excesivo de alcohol. La tendencia también se refleja en una encuesta sobre comportamientos a la hora de manejar realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra, la cámara que nuclea a las em-

presas productoras de software vial. Por un lado se consultó “¿Con qué frecuencia se permite beber más alcohol de lo establecido antes de manejar?” y 8 de cada 10 dijeron que nunca (77%), el 13% dijo hacerlo pocas veces y el 2% habitualmente. También se preguntó “¿Con qué frecuencia los argentinos beben más alcohol del permitido antes de manejar?”, y 9 de cada 10 (96%) dijo que consideraba que lo hacían habitualmente o pocas veces. Sólo el 4% sostuvo que nunca los conductores excedían el límite. La Ley de Tránsito establece el límite de alcoholemia en 0,5 gramos por litro de sangre.



SeguridadVial.com.ar

Hacia un cambio cultural: Cada vez menos conductores consumen alcohol antes de manejar

SEGURIDADVIAL.COM.AR 28 ENERO 2020

El Observatorio Vial de la cámara de empresas de software vial, CECAITRA consultó “¿Con que frecuencia se permite beber más alcohol de lo establecido antes de manejar?” y 8 de cada 10 dijeron nunca (77%), el 13% dijo hacerlo pocas veces y el 2% habitualmente.

También preguntó si consideraban “¿Con qué frecuencia los argentinos beben más alcohol del permitido antes de manejar?” , y 9 de cada 10 (96%) dijo que consideraba que lo hacían habitualmente o pocas veces. Sólo el 4% sostuvo que nunca los conductores excedían el límite de alcohol apto para manejar.

“Notamos que hay una toma de conciencia sobre el alcohol al conducir, aunque la mayoría considere que todavía el ciudadano no respeta esta normativa. Es un primer paso muy importante ser consciente del peligro que conlleva la conducción excediendo los límites del alcohol. Superando el 0.5 ml permitido, se comienza a tener reflejos más lentos, fallas en la coordinación, aumento del tiempo de respuesta y pérdida de la agudeza visual entre otros trastornos”, expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial

Sobre el respeto a las normas de seguridad a la hora de manejar, los mismo encuestados señalaron que es muy bajo el respeto de los conductores a las normas de tránsito. 7 de cada 10 se inclinaron por decir que es bajo o muy bajo y solo un 31% sostuvo que el respeto de los demás es alto o muy alto.

Pero la respuesta fue totalmente inversa cuando la pregunta era sobre la actitud del consultado. Al preguntar “¿Cuánto respeto considera que tiene por las normas de tránsito?” , el 71% dijo que era alto o muy alto y solamente el 29% admitió que su respeto era bajo o muy bajo.

Seguridad vial

Alcohol al volante: los conductores se “cuidan” más a la hora de salir a la ruta

Los porcentajes de casos positivos de alcoholemia en los accesos de las rutas que van a la Costa son en promedio más bajos que los resultados habituales en la Ciudad.



Controles el 1° de enero en el peaje Dock Sud. (Ministerio de Transporte de la Nación)

26/01/2020 - 22:45
Clarín.com | Ciudades

Si bien en la Ciudad los casos de alcoholemia positivo **se mantienen en torno al 2%** de los controles realizados, la cifra se reduce claramente a la hora de salir a la ruta para las vacaciones. De acuerdo a cifras oficiales del Operativo Sol, en los primeros días del año **se fiscalizaron más de 2.500 vehículos** en el ingreso a las rutas que van a la Costa y **solamente a 7 conductores (0,3%)** se le detectó consumo excesivo de alcohol.

Para los especialistas, se trata de una toma de conciencia ante los riesgos de manejar bajo los efectos del alcohol, sobre todo a la hora de encarar viajes más largos.

Y también se refleja en una encuesta sobre comportamientos a la hora de manejar realizada Observatorio Vial de la Cecaitra, la Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

Por un lado se consultó “¿Con que frecuencia se permite beber más alcohol de lo establecido antes de manejar?” y 8 de cada 10 dijeron nunca (77%), el 13% dijo hacerlo pocas veces y el 2% habitualmente.

Y también se refleja en una encuesta sobre comportamientos a la hora de manejar realizada Observatorio Vial de la Cecaitra, la Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

Por un lado se consultó “¿Con que frecuencia se permite beber más alcohol de lo establecido antes de manejar?” y 8 de cada 10 dijeron nunca (77%), el 13% dijo hacerlo pocas veces y el 2% habitualmente.

También se preguntó “¿Con qué frecuencia los argentinos beben más alcohol del permitido antes de manejar?”, y 9 de cada 10 (96%) dijo que consideraba que lo hacían habitualmente o pocas veces. Sólo el 4% sostuvo que nunca los conductores excedían el límite de alcohol apto para manejar.

La Ley Nacional de Tránsito establece que el límite permitido de alcohol para conducir es del 0,5 gramos de alcohol en sangre ya que al exceder ese porcentaje resulta peligroso para el conductor y sus acompañantes.

“Notamos que hay una toma de conciencia sobre el alcohol al conducir, aunque la mayoría considere que todavía el ciudadano no respeta esta normativa. Es un primer paso muy importante ser consciente del peligro que conlleva la conducción excediendo los límites del alcohol. Superando el 0,5 ml permitido, **se comienza a tener reflejos más lentos, fallas en la coordinación, aumento del tiempo de respuesta y pérdida de la agudeza visual** entre otros trastornos”, expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra.

Durante el sondeo también se consultó sobre el respeto a las normas de tránsito y se quiso conocer también la visión propia y sobre los demás de la temática. Y la mayoría de los consultados se admitieron responsables y respetuosos pero opinaron que el resto no lo era.

Porque a la pregunta “¿Cómo evaluaría el respeto de los conductores a las normas de tránsito?” 7 de cada 10 se inclinaron por decir que es bajo o muy bajo. Sólo un 31% sostuvo que el respeto de los demás es alto o muy alto. Pero la respuesta fue totalmente inversa cuando la pregunta era sobre la actitud del consultado. Al preguntar “¿Cuánto respeto considera que tiene por las normas de tránsito?”, el 71% dijo que era alto o muy alto y solamente el 29% admitió que su respeto era bajo o muy bajo.



Instalan radares y cámaras de fotomultas sobre la ruta 40

WWW.LASHERASNOTICIAS.COM 24 ENERO 2020

En el marco del plan de seguridad vial, CECAITRA junto a Vialidad está llevando adelante la instalación de cámaras de fotomultas para captar infracciones de tránsito.

Esta mañana se efectuó el montaje en la Ruta 40 en la entrada a Hornos, Las Heras, provincia de Buenos Aires.

Fuentes municipales informaron que el propósito es resguardar los chicos docentes y comunidad de hornos, el municipio tomó como una responsabilidad el hacer cumplir los límites colocando atenuadores de velocidad pero no se obtuvo el resultado esperado.

La penalización de las infracciones de tránsito es una forma efectiva de modificar las conductas viales inaceptables, como lo demuestran diversas estadísticas referidas a accidentes antes y después de implementar controles, se verá con el tiempo si dieron resultado o solamente con fin recaudatorio.

Se estima que dentro de los 30 días ya estén funcionando, desde la comuna esperan que el automovilista sea consciente de los límites de velocidad permitidos en cada tramo y los respete en consecuencia.

Ocho de cada diez personas ignora la importancia del descanso al conducir

Por **Redacción** - 23 enero, 2020



Cecaitra recomendó a los conductores descansar cada 200 kilómetros o luego de haber manejado unas 2 horas y media y registraron que los automovilistas desconocen esta advertencia.

Ocho de cada diez personas **ignora la importancia del descanso a la hora de conducir**, según datos difundidos por el Observatorio Vial de la cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, Cecaitra.

Con el inicio de la temporada de verano, **el flujo vehicular se multiplicó en las rutas y autopistas, en mayor medida hacia la Costa Atlántica**, la mayoría de los que eligen Mar del Plata, Pinamar, Villa Gesell o el partido de La Costa, entre otras opciones, provienen de Capital Federal y el Gran Buenos Aires, explicaron en el informe.



El promedio de tiempo de ese viaje es de **4 horas**, por lo que los especialistas en seguridad vial destacaron la **importancia del descanso** antes y durante los viajes largos. Por eso, recomiendan que, además de verificar el estado del vehículo, el conductor descanse cada 200 kilómetros o luego de haber manejado unas 2 horas y media.

Cecaitra quiso saber si esta recomendación era conocida por la gente y realizó una encuesta a más de 550 conductoras y conductores en CABA y el Gran Buenos Aires, donde se consultó si "sabían que tras conducir un vehículo 2 horas y media se recomienda parar para descansar", y **8 de cada 10 (79 por ciento) dijeron que no conocían la recomendación.**

En el mismo sondeo, se quiso indagar más sobre esta cuestión y se consultó si "cuando realiza un viaje en auto a la Costa suele descansar al menos una vez". **El 61 por ciento admitió que descansa y el 39 restante dijo que prefería no hacerlo.**



Alcoholemia positiva, la falta más grave detectada en la Costa Atlántica

SEGURIDADVIAL.COM.AR 23 ENERO 2020

La alcoholemia positiva fue la falta más grave detectada durante más de 2500 operativos de controles a vehículos realizados por el gobierno de la provincia de Buenos Aires, a través de la Dirección de Política y Seguridad Vial, en la Costa Atlántica.

En el marco del Operativo Sol 2020, para llevar adelante los operativos se despliegan puestos de control en diversos puntos estratégicos, con la labor de 14 inspectores y siete vehículos especializados, destinados exclusivamente al Operativo Sol 2020.

Los mismos se sitúan en San Clemente del Tuyú, Pinamar, Camet, Necochea, Vivotará, General Madariaga y Villa Gesell.

Durante las primeras tres semanas de trabajo, se fiscalizaron 2.564 vehículos, entre automóviles particulares, transporte público, cuatriciclos y motos; y se realizaron 10 secuestros vehiculares (siete por alcoholemia positiva y tres por faltante de seguro).

En esos puestos de control desplegados tanto en rutas como en terminales de colectivos se realizaron tres secuestros de unidades por servicios que se encontraban inhabilitados.

Siete de cada diez conductores habían considerado que debería haber más controles de alcoholemia en las rutas en una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra, cámara que nuclea a las empresas de productores de software vial.

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.

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

ACTUALIDAD > SOCIEDAD

Por qué es importante descansar cuando se conduce

LA GACETA

Recomiendan un receso cada 200 kilómetros o cada dos horas y media.

21 Ene 2020 ↗ 15

Ocho de cada 10 personas ignoran la importancia del descanso a la hora de conducir, según datos del Observatorio Vial de Cecaitra, cámara que nuclea empresas productoras de software vial. Con la temporada de verano, el flujo vehicular se multiplicó en las rutas y autopistas de todo el país.

Los especialistas recomiendan que el conductor descanse cada 200 kilómetros o luego de haber manejado unas dos horas y media. Cecaitra quiso saber si esta recomendación era conocida por la gente y realizó una encuesta a más de 550 conductoras y conductores en CABA y el Gran Buenos Aires, donde se consultó si "sabían que tras conducir un vehículo durante dos horas y media se recomienda parar para descansar", y ocho de cada 10 (80%) dijeron que no conocían la recomendación. Además, el 61% admitió que descansa cuando hace un viaje en auto hasta a Costa y el 39% restante dijo que prefería no hacerlo.

"Es importante que los conductores sepan la importancia que tienen las paradas para descansar durante los viajes largos, lo que nos preocupa es que la mayoría de los jóvenes admita que realiza trayectos largos sin parar. Un conductor cansando implica un peligro para sí mismo y para los demás. Una parada de unos pocos minutos, para estirar las piernas y descansar la vista, ayuda a realizar un viaje más seguro y con menos posibilidades de que ocurran siniestros viales que lamentar", dijo a Télam **Facundo Jaime**, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra.

Inicio > La Pampa > En 2019 hubo menos víctimas en siniestros

La Pampa

En 2019 hubo menos víctimas en siniestros

PROYECCIONES DE LUCHEMOS POR LA VIDA

Redaccion 21/01/2020 1:11 am

Durante 2019 hubo en el país 6.627 muertes ocurridas por accidentes de tránsito, lo que marca un promedio diario de 19 víctimas fatales y mensual de 552, según cifras de relevadas por la asociación civil Luchemos por la Vida.

En tanto, y al comparar el número total de víctimas fatales con el del año 2018, se observa que hubo 647 víctimas menos. En La Pampa, los datos presentados por la ONG fueron muy dispares con la información oficial brindada por el Ministerio de Seguridad provincial.

Entre las provincias que más accidentes de tránsito registraron con víctimas fatales se encuentran Buenos Aires (2123), Santa Fe (563), Tucumán (399), Córdoba (378), Misiones (299) y Santiago del Estero (291).

Con respecto a la Ciudad de Buenos Aires, se registró un leve aumento con respecto al año anterior, pasando de 136 a 143.

En tanto, las provincias que menos víctimas se cobraron los accidentes viales fueron Tierra del Fuego (12) y La Pampa (73), lo que es un número que dista mucho de los datos oficiales del Gobierno de La Pampa y el recuento que hace año a año LA ARENA.

Basándonos en el conteo oficial y el realizado por este diario, las muertes en rutas, calles y caminos rurales en el 2019 fueron 41, es decir, 32 fallecimientos de diferencia. Esta brecha -de casi la mitad- se debe a que la ONG utiliza estimaciones para determinar un número.

Una baja.

Pese a la diferencia de muertes que la asociación civil tuvo en La Pampa, a nivel nacional en 2018, el número total de muertos había sido de 7.274, lo que marcaba un promedio diario de 20 víctimas y mensual de 647. Lo que implicó una baja de 552 fallecimientos en este 2019, donde hubieron 6.627. En nuestra provincia, según datos del Ministerio de Seguridad, las muertes habían sido 69 en 2018, lo que representó para el año pasado una baja de 28 fatalidades.

Además, se indicó que la información incluye a personas fallecidas en el lugar del hecho o como consecuencia del mismo y hasta dentro de los 30 días posteriores.

No hay respeto.

En tanto, un sondeo realizado por el Observatorio Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra) que se llevó a cabo para indagar sobre cuestiones que hacen a la seguridad vial determinó que el 70% de las personas consultadas considera que no se respetan las normas de tránsito.

Es decir, siete de cada diez opinaron que era bajo (43%) o muy bajo (26%); mientras que el 25% de los encuestados dijo que los argentinos tienen un alto respeto y sólo el 6% muy alto. Entre las faltas de tránsito más frecuentes en las ciudades está la de cruzar el semáforo en rojo, seguida del estacionamiento en doble fila y el giro en U donde no está permitido; y en rutas y autopistas el exceso de velocidad encabeza el ranking de infracciones.

En el sondeo que fue realizado a 550 conductoras y conductores en la Ciudad de Buenos Aires y en el Gran Buenos Aires, también se quiso saber cómo se definían los consultados ante las normas de tránsito. Allí el resultado fue totalmente inverso: más de 8 de cada 10 (el 85 por ciento) sostuvieron que su respeto era alto o muy alto; y sólo un 15% se calificó como «irrespetuoso» al decir que el nivel de respeto era bajo o muy bajo.





6 de cada 10 conductores no recuerdan el vencimiento de su VTV

INFOBAE.COM.AR 20 ENERO 2020

En los meses de verano, las plantas que realizan estos controles suelen colapsar ya que los conductores desean salir a la ruta para vacacionar con los papeles en orden. Pero, ¿los conductores tienen presente la fecha de vencimiento de la verificación de su vehículo? El Observatorio Vial de CECAITRA (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) realizó una encuesta a más de 550 conductoras y conductores para indagar acerca de esta temática y de otras cuestiones de tránsito.

Así, se le preguntó si "tiene presente el mes en que debe efectuar la VTV de su vehículo" y solamente 4 de cada 10 dijeron que sí. En las respuestas no hubo diferencias notorias teniendo en cuenta las edades y el sexo de los encuestados.

En estas verificaciones se evalúa el correcto funcionamiento del vehículo y se revisa que los frenos sean eficaces; el estado de los neumáticos y las llantas; las luces reglamentarias y la aptitud de la dirección y el tren delantero. Además, se controla el chasis, los elementos de seguridad y emergencia (matafuegos, balizas portátiles), el sistema de suspensión y los amortiguadores. Y también se verifica que el vehículo no contamine el ambiente con la emanación de gases.

"Dada la importante cantidad de elementos que son evaluados en cada revisión, nos preocupa que los conductores no tengan presente el momento en que deben realizar la inspección. Más allá de ser un requisito obligatorio para circular, que es controlado por las autoridades de las provincias, es una verificación que cumple un rol preventivo ya que nos demuestra si nuestro vehículo está apto o no para salir a la calle", expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA.

Los especialistas en seguridad vial recomiendan que, más allá de cumplir con esta verificación obligatoria que se realiza en talleres especializados y adaptados, existen revisiones que los conductores pueden y deben realizar periódicamente como por ejemplo, revisar el nivel de agua del radiador, el aceite y el líquido de frenos.

Además, el dueño del vehículo puede verificar esporádicamente el filtro de aire, la batería y el funcionamiento de las luces del vehículo (de frenos, intermitentes, emergencia, altas y bajas).

"Con el vehículo en condiciones sólo resta la documentación obligatoria que consta de la licencia de conducir vigente, el DNI, la cédula de identificación del automotor (verde o azul), la constancia de la VTV y el comprobante de seguro en vigencia y del pago de la patente", finalizó Jaime.

Existen además una serie de obligaciones y/o recomendaciones a la hora de conducir. Por ejemplo, que no debe usarse el celular para hablar o contestar mensajes ni manejar cansado o con el volumen del estéreo muy alto. También recomiendan evitar dentro del vehículo elementos sueltos ya que ante un frenado estos objetos pueden golpear a los ocupantes, entre otras.

SeguridadVial.com.ar



Los muertos por accidentes descienden cada año pero la mayoría sigue sin respetar las normas dice una encuesta de Cecaitra

SEGURIDADVIAL.COM.AR 20 ENERO 2020

Durante 2019 hubo en el país 6.627 muertes ocurridas por accidentes de tránsito, lo que marca un promedio diario de 19 víctimas fatales y mensual de 552, según cifras de relevadas por la asociación civil Luchemos por la Vida.

Al comparar el número total de víctimas fatales con el del año 2018, se observa que hubo 647 víctimas menos.

Las cifras fueron obtenidas por la asociación civil y son proyecciones de los datos recabados durante todo 2019 y hasta el pasado 6 de enero.

Además, se indicó que la información incluye a personas fallecidas en el lugar del hecho o como consecuencia del mismo y hasta dentro de los 30 días posteriores.

En contraposición con esos datos, un sondeo realizado por el Observatorio Vial de CECAITRA, determinó que el 70 % de las personas considera que no se respetan las normas de tránsito en la Argentina

. Es decir, siete de cada diez opinaron que era bajo (43%) o muy bajo (26%); mientras que el 25% de los encuestados dijo que los argentinos tienen un alto respeto y sólo el 6% muy alto.

Entre las faltas de tránsito más frecuentes en las ciudades está la de cruzar el semáforo en rojo, seguida del estacionamiento en doble fila y el giro en U donde no está permitido; y en rutas y autopistas el exceso de velocidad encabeza el ranking de infracciones.

Entre las provincias que más accidentes de tránsito registraron con víctimas fatales se encuentran Buenos Aires (2123), Santa Fe (563), Tucumán (399), Córdoba (378), Misiones (299) y Santiago del Estero (291).

Con respecto a la Ciudad de Buenos Aires, se registró un leve aumento con respecto al año anterior, pasando de 136 a 143.

En tanto, las provincias que menos víctimas se cobraron los accidentes viales fueron Tierra del Fuego (12) y La Pampa (73).

En 2018, el número total de muertos había sido de 7.274, lo que marcaba un promedio diario de 20 víctimas y mensual de 606.

"Describirse como respetuoso a las normas y tener una crítica negativa del resto, podría indicar que no asumimos nuestros errores al volante. A diario, tomamos cientos de decisiones cuando manejamos o somos peatones. Aceptar que esas decisiones no son las correctas, sería el primer paso para tener una conciencia vial que nos ayude a ser mejores conductores y peatones", sostuvo Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA.

En 2019 hubo 19 muertes por día en accidentes viales

► Durante 2019 hubo en el país 6.627 muertes ocurridas por accidentes de tránsito, lo que marca un promedio diario de 19 víctimas fatales y mensual de 552, según cifras de relevadas por la asociación civil Luchemos por la Vida.

En tanto, y al comparar el número total de víctimas fatales con el del año 2018, se observa que hubo 647 víctimas menos.

Entre las provincias que más accidentes de tránsito registraron con víctimas fatales se encuentran Buenos Aires (2123), Santa Fe (563), Tucumán (399), Córdoba (378), Misiones (299) y Santiago del Estero (291).

Con respecto a la Ciudad de Buenos Aires, hubo un leve aumento con respecto al año anterior, pasando de 136 a 143.

En tanto, las provincias que menos víctimas se cobraron los accidentes viales fueron Tierra del Fuego (12) y La Pampa (73).

En 2018, el número total de

muestras había sido de 7.274, lo que marcaba un promedio diario de 20 víctimas y mensual de 606, por lo que el cambio es apenas insignificante.

Las cifras fueron obtenidas por la asociación civil y son proyecciones de los datos recabados durante todo 2019 y hasta el pasado 6 de enero.

Además, se indicó que la información incluye a personas fallecidas en el lugar del hecho o como consecuencia del mismo y hasta dentro de los 30 días posteriores.

En tanto, un sondeo realizado por el Observatorio Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) que se llevó a cabo para indagar sobre cuestiones que hacen a la seguridad vial determinó que el 70 % de las personas consultadas considera que no se respetan las normas de tránsito.

17/01/2020 -

Ámbito Financiero - Sociedad -

Pag. 23

La Ciudad fue uno de los pocos distritos donde aumentó el número

Fallecieron 18 personas por día por accidentes viales en 2019

Durante 2019 hubo en el país 6.627 muertes ocurridas por accidentes de tránsito, lo que marca un promedio diario de 18 víctimas fatales y mensual de 552, según cifras de relevadas por la asociación civil Luchemos por la Vida.

En tanto, y al comparar el número total de víctimas fatales con el del año 2018, se observa que hubo 647 víctimas menos.

Entre las provincias que más accidentes de tránsito registraron con víctimas fatales se encuentran Buenos Aires (2123), Santa Fe (563), Tucumán (399), Córdoba (378), Misiones (299) y Santiago del Estero (291).

La Ciudad de Buenos Aires es uno de los pocos distritos en los que las muertes por accidentes de tránsito aumentaron, pero fue solamente con una leve marca que ascendió de 136 a 143 con respecto al período de 2018.

Las cifras fueron obtenidas por la asociación civil y son proyecciones de los datos recabados durante todo el año 2019 y hasta el pasado 6 de enero.

Por otro lado, cabe destacar que no sólo se tuvieron en cuenta a las personas fallecidas en el lugar del hecho, sino que además fueron inscriptos aquellas víctimas fatales como consecuencia del mismo y hasta dentro de los 30 días posteriores al accidente.

SONDEO

En tanto, un sondeo realizado por el Observatorio Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Ar-



El camión cruzó con las barreras bajas y fue embestido por el tren.

gentina (CECAITRA) que se llevó a cabo para indagar sobre cuestiones que hacen a la seguridad vial determinó que el 70 % de las personas consultadas considera que no se respetan las normas de tránsito.

Es decir, siete de cada diez opinaron que era bajo (43 %) o muy bajo (26 %); mientras que el 25 % de los encuestados dijo que los argentinos tienen un alto respeto y sólo el 6% muy alto ■

17/01/2020

La Prensa - Nota - Actualidad -

Pag. 18

Se registraron 6.627 muertos por accidentes de tránsito en 2019

Según cifras reveladas por la asociación civil Luchemos por la Vida, se registró un descenso de víctimas en comparación a 2018.



Durante 2019 hubo en el país 6.627 muertes ocurridas por accidentes de tránsito, lo que marca un promedio diario de 19 víctimas fatales y mensual de 552, según cifras de relevadas por la asociación civil Luchemos por la Vida.

Entre las provincias que más accidentes de tránsito registraron con víctimas fatales se encuentran Buenos Aires (2123), Santa Fe (563), Tucumán (399), Córdoba (378), Misiones (299) y Santiago del Estero (291).

Con respecto a la Ciudad de Buenos Aires, se registró un leve aumento con respecto al año anterior, pasando de 136 a 143.

En tanto, las provincias que menos víctimas se cobraron los accidentes viales fueron Tierra del Fuego (12) y La Pampa (73).

En 2018, el número total de muertos había sido de 7.274, lo que marcaba un promedio diario de 20 víctimas y mensual de 606.

Las cifras fueron obtenidas por la asociación civil y son proyecciones de los datos recabados durante todo 2019 y hasta el pasado 6 de enero.

Además, se indicó que la información incluye a personas fallecidas en el lugar del hecho o como consecuencia del mismo y hasta dentro de los 30 días posteriores.

El 70 % de las personas cree que no se respetan las normas de tránsito .

En tanto, un sondeo realizado por el Observatorio Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) que se llevó a cabo para indagar sobre cuestiones que hacen a la seguridad vial determinó que el 70 % de las personas consultadas considera que no se respetan las normas de tránsito.

Es decir, siete de cada diez opinaron que era bajo (43%) o muy bajo (26%); mientras que el 25% de los encuestados dijo que los argentinos tienen un alto respeto y sólo el 6% muy alto.

Entre las faltas de tránsito más frecuentes en las ciudades está la de cruzar el semáforo en rojo, seguida del estacionamiento en doble fila y el giro en U donde no está permitido; y en rutas y autopistas el exceso de velocidad encabeza el ranking de infracciones.

En el sondeo que fue realizado a 550 conductoras y conductores en la Ciudad de Buenos Aires y en el Gran Buenos Aires, también se quiso saber cómo se definían los consultados ante las normas de tránsito.

Allí el resultado fue totalmente inverso: más de 8 de cada 10 (el 85 por ciento) sostuvieron que su respeto era alto o muy alto; y sólo un 15% se calificó como "irrespetuoso" al decir que el nivel de respeto era bajo o muy bajo.

"Describirse como respetuoso a las normas y tener una crítica negativa del resto, podría indicar que no asumimos nuestros errores al volante. A diario, tomamos cientos de decisiones cuando manejamos o somos peatones. Aceptar que esas decisiones no son las correctas, sería el primer paso para tener una conciencia vial que nos ayude a ser mejores conductores y peatones", sostuvo Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA.



Las alarmantes cifras de muertes por accidentes en Argentina

ENERO 17, 2020 10:58 AM

A pesar de que las víctimas fatales son menos en 2019 que las que fueron en 2018, las cifras atemorizan a los usuarios de las rutas.



Los **accidentes de tránsito** son muy frecuentes en **Argentina**. Las cifras hablan de 6.627 muertes ocurridas por accidentes de tránsito, marcando un promedio diario de 19 víctimas fatales y un promedio mensual de 552, solamente en 2019. Sin embargo, si se compara con 2018, se observa que hubo 647 víctimas menos, ya que el número de muertes de ese año fue de 7274.

Cabe destacar que los accidentes de tránsito se dan más en algunas provincias que en otras, teniendo como actriz principal a la provincia de Buenos Aires, con 2123 muertes, casi un tercio del total de las víctimas del país. También se destacan Santa Fe, Tucumán, Misiones y Santiago del Estero. Al parecer, Tierra del fuego y La Pampa cuentan con los conductores más entendidos, ya que entre ambas provincias no llegaron a sumar 100 víctimas en total.

Las cifras fueron obtenidas por la asociación civil **Luchemos por la Vida**, y son proyecciones de los datos recabados durante todo 2019 y hasta el pasado 6 de enero. En estas cifras no sólo se incluyen a personas que murieron en el momento de las tragedias, sino que también a personas fallecidas en el lugar del hecho o como consecuencia del mismo, y a quienes murieron hasta dentro de los 30 días posteriores al accidente.

EL INTRANSIGENTE

Además, se cree que más del 70% de los conductores no respetan las normas de tránsito, considerando este hecho como una causante de los accidentes. Imprudencia, negligencia, y demás, son factores que determinan los accidentes. Cruzar el semáforo en rojo, estacionar en doble fila, girar en U donde no está permitido, y excederse en la velocidad, fueron las faltas consideradas más frecuentes entre la larga lista de infracciones que cometen los conductores.

Facundo Jaime, vocero del **Observatorio Vial** de CECAITRA, afirmó: “Describirse como respetuoso a las normas y tener una crítica negativa del resto, podría indicar que no asumimos nuestros errores al volante. A diario, tomamos cientos de decisiones cuando manejamos o somos peatones. Aceptar que esas decisiones no son las correctas, sería el primer paso para tener una conciencia vial que nos ayude a ser mejores conductores y peatones”.

Fuente: Noticias Argentinas.

Interés general 16 de enero de 2020

Casi 20 muertos por día por siniestros viales en el 2019

La cifra de 6.627 fallecidos es estremecedora pero, aún sí, es menor a la de 2018 cuando hubo 7.274 muertos. Un drama nacional que no puede controlarse.

Durante 2019 hubo en el país 6.627 muertes ocurridas por accidentes de tránsito, lo que marca un promedio diario de 19 víctimas fatales y mensual de 552, según cifras de relevadas por la asociación civil Luchemos por la Vida.

En tanto, y al comparar el número total de víctimas fatales con el del año 2018, se observa que hubo 647 víctimas menos.

Entre las provincias que más accidentes de tránsito registraron con víctimas fatales se encuentran Buenos Aires (2123), Santa Fe (563), Tucumán (399), Córdoba (378), Misiones (299) y Santiago del Estero (291).

Con respecto a la Ciudad de Buenos Aires, se registró un leve aumento con respecto al año anterior, pasando de 136 a 143. En tanto, las provincias que menos víctimas se cobraron los accidentes viales fueron Tierra del Fuego (12) y La Pampa (73).

En 2018, el número total de muertos había sido de 7.274, lo que marcaba un promedio diario de 20 víctimas y mensual de 606.

Las cifras fueron obtenidas por la asociación civil y son proyecciones de los datos recabados durante todo 2019 y hasta el pasado 6 de enero.

Además, se indicó que la información incluye a personas fallecidas en el lugar del hecho o como consecuencia del mismo y hasta dentro de los 30 días posteriores.

El 70 % de las personas cree que no se respetan las normas de tránsito

En tanto, un sondeo realizado por el Observatorio Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) que se llevó a cabo para indagar sobre cuestiones que hacen a la seguridad vial determinó que el 70 % de las personas consultadas considera que no se respetan las normas de tránsito.

Es decir, siete de cada diez opinaron que era bajo (43%) o muy bajo (26%); mientras que el 25% de los encuestados dijo que los argentinos tienen un alto respeto y sólo el 6% muy alto.

Entre las faltas de tránsito más frecuentes en las ciudades está la de cruzar el semáforo en rojo, seguida del estacionamiento en doble fila y el giro en U donde no está permitido; y en rutas y autopistas el exceso de velocidad encabeza el ranking de infracciones.

En el sondeo que fue realizado a 550 conductoras y conductores en la Ciudad de Buenos Aires y en el Gran Buenos Aires, también se quiso saber cómo se definían los consultados ante las normas de tránsito.

Allí el resultado fue totalmente inverso: más de 8 de cada 10 (el 85 por ciento) sostuvieron que su respeto era alto o muy alto; y sólo un 15% se calificó como "irrespetuoso" al decir que el nivel de respeto era bajo o muy bajo.

"Describirse como respetuoso a las normas y tener una crítica negativa del resto, podría indicar que no asumimos nuestros errores al volante. A diario, tomamos cientos de decisiones cuando manejamos o somos peatones. Aceptar que esas decisiones no son las correctas, sería el primer paso para tener una conciencia vial que nos ayude a ser mejores conductores y peatones", sostuvo Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA.

Ocho de cada diez personas ignora la importancia del descanso al conducir

Los datos fueron difundidos por el Observatorio Vial de la cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, Cecaitra.



Ocho de cada diez personas ignora la importancia del descanso a la hora de conducir, según datos difundidos por el **Observatorio Vial** de la cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, **Cecaitra**.

Con el inicio de la temporada de verano, el flujo vehicular se multiplicó en las rutas y autopistas, en mayor medida hacia la **Costa Atlántica**, la mayoría de los que eligen **Mar del Plata, Pinamar, Villa Gesell** o el partido de **La Costa**, entre otras opciones, provienen de **Capital Federal** y el **Gran Buenos Aires**, explicaron en el informe.

El promedio de tiempo de ese viaje es de **4 horas**, por lo que los especialistas en seguridad vial destacaron la importancia del descanso antes y durante los viajes largos.

Es así que recomiendan que, además de verificar el estado del vehículo, el conductor descanse cada **200 kilómetros** o luego de haber manejado unas **2 horas y media**.

Cecaitra quiso saber si esta recomendación era conocida por la gente y realizó una encuesta a más de 550 conductoras y conductores en **CABA** y el **Gran Buenos Aires**, donde se consultó si "sabían que tras conducir un vehículo 2 horas y media se recomienda parar para descansar", y 8 de cada 10 (79 por ciento) dijeron que no conocían la recomendación.

En el mismo sondeo, se quiso indagar más sobre esta cuestión y se consultó si "cuando realiza un viaje en auto a la Costa suele descansar al menos una vez". El **61 por ciento** admitió que descansa y el **39** restante dijo que prefería no hacerlo.

"Es importante que los conductores sepan la importancia que tienen las paradas para descansar durante los viajes largos, lo que nos preocupa es que la mayoría de los jóvenes admita que realiza trayectos largos sin parar. Un conductor cansando implica un peligro para sí mismo y para los demás. Una parada de unos pocos minutos, para estirar las piernas y descansar la vista, ayuda a realizar un viaje más seguro y con menos posibilidades de que ocurran siniestros viales que lamentar", dijo **Facundo Jaime**, vocero del **Observatorio Vial de la Cecaitra**.

Inicio » PERLITA » A tomar conciencia: 8 de cada 10 personas ignora la importancia del descanso al conducir

A tomar conciencia: 8 de cada 10 personas ignora la importancia del descanso al conducir

Publicado en PERLITA

Son datos obtenidos y difundidos a través de un relevamiento del Observatorio Vial de CECAITRA, la cámara que nuclea a empresas productoras de software vial



Con el inicio de la temporada de verano, **el flujo vehicular se multiplicó** en las rutas y autopistas, en mayor medida **hacia la Costa Atlántica**, que en su mayoría provienen de Ciudad o Gran Buenos Aires, explicaron en el informe.

El promedio de tiempo de ese viaje es de 4 horas, por lo que los especialistas en seguridad vial destacaron la importancia del descanso antes y durante los viajes largos.

Es así que **recomiendan que**, además de verificar el estado del vehículo, **el conductor descansa cada 200 kilómetros o luego de haber manejado unas 2 horas y media**.



La importancia del descanso para conducir

La entidad quiso saber si esta recomendación era conocida por la gente y realizó una encuesta a más de 550 conductoras y conductores en CABA y el Gran Buenos Aires.

La pregunta fue si “sabían que tras conducir un vehículo 2 horas y media se recomienda parar para descansar”.

8 de cada 10 (79%) dijeron que no conocían la recomendación.

En el mismo sondeo, se quiso indagar más sobre esta cuestión y se consultó si “cuando realiza un viaje en auto a la Costa suele descansar al menos una vez”.

El 61% admitió que descansa y el 39 restante dijo que prefería no hacerlo.

“Es importante que los conductores sepan la importancia que tienen las paradas para descansar durante los viajes largos, lo que nos preocupa es que la mayoría de los jóvenes admita que realiza trayectos largos sin parar” indicaron las fuentes del estudio.

Un conductor cansando implica un peligro para sí mismo y para los demás.



Una parada de unos pocos minutos, para estirar las piernas y descansar la vista, ayuda a realizar un viaje más seguro y “con menos posibilidades de que ocurran siniestros viales que lamentar”, dijo a *Télam* Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra.

INFO GENERAL

TRAGEDIAS VIALES

Durante 2019 hubo 6.627 muertos por accidentes de tránsito en el país

Al comparar el número total de víctimas fatales con el del año 2018 se observa que hubo 650 víctimas menos.

Jueves 16 de enero de 2020



Tránsito en rutas

Durante 2019 hubo en el país 6.627 muertes ocurridas por accidentes de tránsito, lo que marca un promedio diario de 19 víctimas fatales y mensual de 552, según cifras de relevadas por la asociación civil Luchemos por la Vida.

En tanto, y al comparar el número total de víctimas fatales con el del año 2018, se observa que hubo 647 víctimas menos.

Durante 2019 hubo en el país 6.627 muertes ocurridas por accidentes de tránsito, lo que marca un promedio diario de 19 víctimas fatales y mensual de 552, según cifras de relevadas por la asociación civil Luchemos por la Vida.

En tanto, y al comparar el número total de víctimas fatales con el del año 2018, se observa que hubo 647 víctimas menos.

Entre las provincias que más accidentes de tránsito registraron con víctimas fatales se encuentran Buenos Aires (2123), Santa Fe (563), Tucumán (399), Córdoba (378), Misiones (299) y Santiago del Estero (291).

Con respecto a la Ciudad de Buenos Aires, se registró un leve aumento con respecto al año anterior, pasando de 136 a 143.

En tanto, las provincias que menos víctimas se cobraron los accidentes viales fueron Tierra del Fuego (12) y La Pampa (73).

En 2018, el número total de muertos había sido de 7.274, lo que marcaba un promedio diario de 20 víctimas y mensual de 606.

Las cifras fueron obtenidas por la asociación civil y son proyecciones de los datos recabados durante todo 2019 y hasta el pasado 6 de enero.

Además, se indicó que la información incluye a personas fallecidas en el lugar del hecho o como consecuencia del mismo y hasta dentro de los 30 días posteriores. El 70 % de las personas cree que no se respetan las normas de tránsito.

En tanto, un sondeo realizado por el Observatorio Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) que se llevó a cabo para indagar sobre cuestiones que hacen a la seguridad vial determinó que el 70 % de las personas consultadas considera que no se respetan las normas de tránsito.

Es decir, siete de cada diez opinaron que era bajo (43%) o muy bajo (26%); mientras que el 25% de los encuestados dijo que los argentinos tienen un alto respeto y sólo el 6% muy alto.

Entre las faltas de tránsito más frecuentes en las ciudades está la de cruzar el semáforo en rojo, seguida del estacionamiento en doble fila y el giro en U donde no está permitido; y en rutas y autopistas el exceso de velocidad encabeza el ranking de infracciones.

En el sondeo que fue realizado a 550 conductoras y conductores en la Ciudad de Buenos Aires y en el Gran Buenos Aires, también se quiso saber cómo se definían los consultados ante las normas de tránsito.

Allí el resultado fue totalmente inverso: más de 8 de cada 10 (el 85 por ciento) sostuvieron que su respeto era alto o muy alto; y sólo un 15% se calificó como "irrespetuoso" al decir que el nivel de respeto era bajo o muy bajo.

"Describirse como respetuoso a las normas y tener una crítica negativa del resto, podría indicar que no asumimos nuestros errores al volante. A diario, tomamos cientos de decisiones cuando manejamos o somos peatones. Aceptar que esas decisiones no son las correctas, sería el primer paso para tener una conciencia vial que nos ayude a ser mejores conductores y peatones", sostuvo Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA.



Peatones como eslabón vulnerable y también irresponsable en el tránsito

SEGURIDADVIAL.COM.AR 13 ENERO 2020

Se estima que en Argentina el 21 por ciento de las víctimas fatales de siniestros viales son peatones, y en las zonas urbanas esta cifra puede aumentar hasta el 44 por ciento. La falta de una adecuada educación vial, tanto de los conductores de todo tipo de vehículos como de los propios peatones, contribuye a incrementar el riesgo de quienes cruzan a pie las calles o avenidas.

El diario Norte de Resistencia, Chaco, en su editorial recuerda que: Días atrás se pudo observar en una de las calles de Resistencia cómo el conductor de un vehículo particular insultaba a una persona que cruzaba en forma correcta la senda peatonal en una esquina céntrica. Este tipo de incidentes, lamentablemente, se observan con demasiada frecuencia en distintas ciudades de la provincia, lo que confirma la necesidad de promover campañas de educación vial para que se conozca lo que establece la legislación de tránsito, porque la ignorancia de las normas es, junto con la falta de apego a las reglas, uno de los principales motivos del desorden en las calles. Debido a que los peatones son el eslabón más vulnerable en el sistema de tránsito, en nuestro país la legislación establece que los vehículos deben dar la prioridad de paso a los peatones que cruzan en forma correcta la calzada por las esquinas o sendas peatonales, y con el semáforo a su favor donde lo hay. La asociación civil Luchemos por la Vida, que se dedica a promover la educación vial en todo el país, explica que en un choque entre un peatón y un vehículo, aún el más liviano, es el peatón el que, con mayor probabilidad, llevará la peor parte. Es que el impacto más duro siempre será para el cuerpo del peatón, que puede golpear fuertemente contra el vehículo o golpearse contra el asfalto.

Por eso es importante que los conductores, a la hora de estar al frente de un volante, tengan presente que se debe respetar la prioridad del peatón, siempre y cuando estos crucen la calle o avenida en forma correcta. Un especial llamado de atención requieren los conductores de motocicletas que se desplazan a una velocidad peligrosa entre otros vehículos que están en fila, detenidos por un semáforo en rojo.

Frente a la nota editorial del diario chaqueño, se recuerda también el relevamiento realizado por el Observatorio Vial de CECAITRA (Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina) que señalaba que también los propios peatones reconocen que su comportamiento dista mucho del ideal.

Por ejemplo, ocho de cada 10 peatones aseguraron que cruza en rojo al observar que no viene ningún auto "siempre o a veces"; el 14% dijo que cruza en rojo "alguna vez", y el 11% indicó que "nunca lo hacía". Del mismo relevamiento surge también que la mayoría dice cruzar por mitad de cuadra cuando puede, y que espera debajo del cordón de la vereda.

Teniendo en cuenta la edad de los encuestados, se notaron amplias diferencias en las respuestas. Mientras el 81% de los consultados de 16 a 29 años manifestó que no respetaba el semáforo para cruzar, la cifra disminuyó al 50% en las personas de 50 a 64 años. Y también hubo notoria diferencia en los que contestaron que pocas veces o nunca cruzaban en rojo por más que no circularan autos.

Los más "respetuosos" fueron los adultos de 30 a 49 años (70%) y los más irrespetuosos los menores de 29 años (19%). Además, se consultó a los peatones si reconocían cruzar la calle por la mitad de la cuadra: 7 de cada 10 dijeron hacerlo "a veces o siempre"; sólo 2 de cada 10 admitieron hacerlo "pocas veces" y 1 de cada 10, "nunca".

Muchos peatones, confiados por tener habilitado el paso, cruzan unos metros antes de la senda peatonal y corren el riesgo de ser atropellados por estas motocicletas que vienen muy rápido. En este caso vale recordar que siempre que esté pintada la senda peatonal, el peatón siempre debe cruzar por ella. De no existir la demarcación, el lugar apropiado para el cruce es la esquina. Nunca la mitad de cuadra. En los lugares donde están instalados semáforos peatonales, si éstos están con la señal en verde, se puede cruzar. Pero si está en rojo o intermitente, hay que esperar en la vereda.

El peatón debe saber también que, para su propia seguridad, nunca debe salir de manera apresurada de entre dos vehículos estacionados para cruzar la calle. Esto es algo que se advierte con frecuencia en distintas localidades de nuestra provincia. Otra recomendación que deben tener en cuenta quienes se desplazan a pie es que siempre deben caminar por las veredas, nunca por las calles, y menos si es de noche.

Así es como el diario da cuenta de la responsabilidad del peatón en la costumbre de caminar y hasta cruzar calles con la mirada puesta en el celular. Se trata de una distracción que aumenta el peligro en la vía pública. Es necesario que estos malos hábitos sean dejados de lado para conducirse de manera más responsable en los espacios públicos.

La telefonía móvil es, sin dudas, una herramienta que hace más fácil la comunicación entre las personas. Pero el uso inadecuado del celular cuando se está por cruzar una calle o cuando se conduce un vehículo representa un serio riesgo debido a que la atención que demanda una llamada es un factor importante de distracción para el conductor.

www.seguridadvial.com.ar

LA CIUDAD | ADVIERTEN QUE SERÁ "SIN EXCEPCIÓN"

Desde ahora les secuestrarán la moto a los que circulen sin casco



EL CASCO EN LA MANO, UN CLÁSICO ENTRE LOS MOTOCICLISTAS PLATENSES / EL DIA

Los estudios más recientes indican que sólo cuatro de cada diez usuarios de motos se calzan siempre el casco antes de arrancar. Desde ahora, además de poner en riesgo su vida por no usar este elemento de protección, serán pasibles de que les retengan el vehículo.

Así lo informó ayer la Municipalidad de La Plata, que precisó que desde este fin de semana, la falta de casco al conducir una motocicleta será motivo del secuestro del rodado.

Según fuentes municipales, "luego de un minucioso trabajo en la concientización de los motociclistas, a partir de este fin de semana y en los más de 30 operativos de tránsito diarios, los agentes de la Municipalidad de La Plata controlarán el uso del casco y, de no contar con el mismo, procederán a secuestrar la moto, sin excepción".

A partir de ahora, las motos secuestradas por el no uso de casco, serán trasladadas a un predio dispuesto por la Comuna para tal fin y podrán ser retiradas por sus respectivos titulares registrales, luego de abonar la multa correspondiente a la citada falta, de acuerdo con la Ley de Tránsito.

Vale recordar que tras la reciente actualización de los valores, la multa por circular sin casco en la Provincia van de \$3.154 a \$6.300, y se aplica tanto para motociclistas como para acompañantes.

La medida, se indicó, se toma en el marco de las tareas de control y prevención que "se llevan adelante de manera permanente con el objetivo de optimizar la seguridad vial en la ciudad y generar conciencia en los protagonistas del tránsito".

Sobre la medida, el secretario de Convivencia Urbana del Municipio, Roberto Di Grazia, detalló: "Durante diez meses, cuando un motociclista atravesaba un operativo, los inspectores hablaban con él, le explicaban la importancia del uso del casco para salvar su vida en caso de accidente y le daban la posibilidad de que alguien le acercara un casco al lugar para continuar circulando en condiciones".

El funcionario agregó que "tras ese período de concientización, que contempló más de 9 mil operativos en distintos lugares del casco urbano y las localidades, 30 por día, todos los días; empezamos a aplicar la normativa en la vía pública, sin excepciones".

Una reciente encuesta del Observatorio Vial de CECAITRA reveló que el 44% de los consultados admitió usar el casco eventualmente, el 4% respondió que "casi nunca" y el 10% dijo que "nunca" recurre a este elemento de seguridad.

La Campaña de Luchemos por la Vida: “El celular al volante mata” recuerda los datos de una encuesta preocupante

SEGURIDADVIAL.COM.AR 09 ENERO 2020

Pregunta Luchemos por la Vida: ¿Estás por salir de vacaciones? Muchos emprenden un viaje junto a sus familias. Están hechas las reservas, el equipaje está listo en el auto... ¡A la ruta!

Dice el comunicado de la organización de la sociedad civil que “para llegar bien y poder disfrutar a pleno evitá distraerte y/o conducir a ciegas, lo que multiplica las chances de morir en un siniestro de tránsito. Dedicá toda tu atención al camino y cuando llegues a destino contestales a todos que ya estás disfrutando de las vacaciones. En vez de “manos libres”, instalá la “mente libre” para conducir y disfrutar. No utilices el celular ni otros aparatos que causan distracción y tensión al conducir. La telefonía celular, que constituye una herramienta muy útil en la comunicación actual, resulta sin embargo un problema serio mientras se conduce”

Una encuesta realizada por Cecaitra, la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina, que nuclea a las empresas productoras de software vial informó que el 44% de los encuestados admitió usar su teléfono mientras maneja, aunque con distinta frecuencia: el 15% asumió que “de vez en cuando” mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% “casi nunca” y el 6% “casi siempre”.

Los encuestadores también preguntaron por el uso de dispositivos de localización para desplazarse por las ciudades, como el GPS, y las aplicaciones del tipo Waze. Ante esa consulta, el 55% de los encuestados admitieron hacer uso, mientras conducen, de esta tecnología. El 48% dijo utilizarla “a veces” y el 7% “siempre”. El 45% restante sostuvo, en cambio, que no la usa “nunca”.

Aunque el uso de celulares al volante es cada vez más frecuente, son varios los que desconocen que la práctica está multada por representar un riesgo para la seguridad vial: 4 de cada 10 personas sostuvieron que el uso de estos dispositivos está permitido, 3 de cada 10 dijeron que no lo está y el resto dijo que no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto.

Según diversos estudios, el uso del teléfono móvil es un factor que multiplica por cuatro el riesgo de sufrir siniestros de tránsito. Mientras se habla por teléfono, aunque sea manos libres, se pierde la capacidad de concentración necesaria para conducir: no se mantiene una velocidad constante, la distancia de seguridad no es suficiente con el vehículo que circula delante y el tiempo de reacción aumenta considerablemente entre medio y dos segundos, dependiendo del conductor.

EL AÑO PASADO FALLECIERON DIECINUEVE PERSONAS POR DÍA

Menos víctimas fatales a causa de incidentes viales

Si bien la cifra continúa siendo elevada, desde Luchemos por la Vida señalaron que en 2019 se produjo una baja en relación a 2018. En total, hubo **6.627 muertes**, con un promedio mensual de 552.

El año pasado murieron 19 personas por día a causa de siniestros viales, de acuerdo a un relevamiento de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, que puso una vez más a la Provincia de Buenos Aires como el territorio más golpeado por la problemática, con casi un tercio de los episodios.

El informe de la entidad que conduce Alberto Silveira dio cuenta de un total de 6.627 muertes ocurridas por incidentes de tránsito, lo que marca un promedio mensual de 552 víctimas fatales.

A pesar de lo elevado del número, se produjo una baja en cuanto a 2018, año en el que hubo 647 muertos más por este flagelo, cuando el promedio mensual alcanzó a las 606.

Al indagar por territorio, entre las provincias que registraron más siniestros viales con víctimas fatales se encuentran Buenos Aires (2123), Santa Fe (563), Tucumán (399), Córdoba (378), Misiones (299) y Santiago del Estero (291).

La Ciudad de Buenos Aires, si bien estuvo lejos de esa cifra, registró un leve incremento, pasando de 136 a 143.



Pese al descenso en la cantidad de víctimas, la estadística no deja de almar.

En tanto, la provincia que menos víctimas se cobró fue Tierra del Fuego (12).

Las cifras fueron obtenidas por Luchemos por la Vida y son proyecciones de los datos recabados durante todo 2019 y hasta el pasado 6 de enero. Además, se indicó que la información incluye a personas fallecidas en el lugar

del hecho o como consecuencia del mismo y hasta dentro de los 30 días posteriores.

Seguridad Vial

Con todo este panorama, no sorprende que siete de cada diez argentinos opinen que no se respetan las normas

En la provincia de Buenos Aires se produjeron más de un tercio de los siniestros con desenlace fatal.

normas por parte de los conductores, mientras que el 25% de los encuestados dijo que los argentinos tienen un alto respeto y sólo el 6% muy alto.

Entre las faltas de tránsito más frecuentes en las ciudades está la de cruzar el semáforo en rojo, seguida del estacionamiento en doble fila y el giro en U donde no está permitido. Con respecto a rutas y autopistas, el exceso de velocidad encabeza el ranking de infracciones. En el estudio, que fue realizado a 550 conductoras y conductores en la Ciudad de Buenos Aires y en el Gran Buenos Aires, también se quiso saber cómo se definían los consultados ante las normas de tránsito. Allí el resultado fue totalmente inverso: más de 8 de cada 10 (el 85 por ciento) sostuvieron que su respeto era alto o muy alto; y sólo un 15% se calificó como "irrespetuoso", al decir que el nivel de respeto era bajo o muy bajo.

"Describirse como respetuoso a las normas y tener una crítica negativa del resto, podría indicar que no asumimos nuestros errores al volante", sostuvo Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA.

En ese aspecto, prosiguió: "A diario, tomamos cientos de decisiones cuando manejamos o somos peatones. Aceptar que esas decisiones no son las correctas, sería el primer paso para tener una conciencia vial que nos ayude a ser mejores conductores y peatones".

7/01/2020
Diario
Popular
Nota -
Policiales
Pag. 21

El programa “Río Negro te cuida” prestará atención a celulares en la conducción y alcoholemia

SEGURIDADVIAL.COM.AR 03 ENERO 2020

Con el fin de reducir la tasa de accidentes en rutas y caminos provinciales, iniciaron la edición verano del programa provincial “Río Negro te cuida”.

La iniciativa es llevada adelante por la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) desde diciembre de 2016, y se desarrollará hasta marzo de este año.

En el marco del Programa se realizan operativos de tránsito, capacitaciones e instancias de difusión de información sobre seguridad vial en fiestas y eventos provinciales. Así, durante febrero, algunas de estas actividades se desarrollarán durante la competencia de Turismo Carretera en Viedma y la Fiesta Nacional del Lúpulo en El Bolsón.

El subsecretario de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, Marcelino Di Gregorio, explicó que el personal de ese organismo que se destine en cada lugar, estará a disposición de la policía y de inspectores municipales.

Desde la Agencia se repartirá folletería a turistas y rionegrinos con una serie de recomendaciones para prevenir cualquier hecho desafortunado.

Entre otras sugerencias a tener en cuenta, Di Gregorio habló de mantener la prudencia a la hora de conducir, alcohol cero, el respeto a los límites de velocidad, a las señales de tránsito, uso del cinturón de seguridad y la no utilización del teléfono celular mientras se maneja.

“Lo del celular es muy grave porque provoca la distracción, y la velocidad sumado a eso genera un combo que potencia los riesgos”, comentó el subsecretario.

Según estableció una encuesta realizada por el Observatorio Vial de CECAITRA más de la mitad de los conductores del Área Metropolitana de Buenos Aires usa audios de WhatsApp mientras maneja.

La encuesta de la cámara que nuclea a las compañías de software vial demostró que la tendencia es más común entre los jóvenes: el 63% de los menores de 29 años admite enviar y recibir mensajes de voz cuando conduce, número que desciende al 55% en el caso de la población mayor a los 65 años.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el uso del celular puede producir simultáneamente cuatro tipos de distracciones en la conducción: visuales, cognitivas, físicas y auditivas.

En las instancias de difusión destinadas a conductores, peatones y ciclistas, personal de la APSV promueve hábitos de seguridad vial y realiza entrega de elementos tales como cascos infantiles para motos y bicicletas, chalecos reflectivos, parasoles, remeras y gorras.

Durante el mes de enero, en la glosa institucional que el organismo montó en el balneario Las Grutas, se efectuaron a los veraneantes evaluaciones psicométricas (que permiten establecer los parámetros de reacción simple, audición, visión, concentración y anticipación), y se realizaron actividades recreativas para niños.

▶ **ADEMÁS, BUSCARÁN RADARIZAR TODAS LAS RUTAS** ◀

Impulsan tolerancia cero para alcoholemia en rutas

29/01/2020
Diario Popular
Información General
Pag. 18

◉ Lo propone el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, **Pablo Martínez Carignano**, quien auspicia acciones **disruptivas** para disminuir las muertes por accidentes de tránsito.

El director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Pablo Martínez Carignano, aseguró ayer que “hacen falta acciones disruptivas” y “acciones decididas” para disminuir las muertes por accidentes en las rutas del país y señaló que promoverá “tolerancia cero” para la alcoholemia en las rutas.

“Hacen falta acciones disruptivas, lo que se hizo hasta ahora no ha dado resultado, es momento de tomar acciones decididas. No se ha logrado bajar los 6 mil muertos en promedio por año en accidentes de tránsito”, dijo Carignano.

En ese sentido, afirmó que “vamos a trabajar en serio, con la seguridad vial como política de estado” y aseveró que elaboraba junto al ministro de Transporte, Mario Meoni, en un proyecto para que haya tolerancia cero en los test de alcoholemia en las ru-

tas nacionales.

“El alcohol es un problema, hemos tenido alcoholemias altas en la ruta este año, con gente que ha dado hasta 2 puntos, lo que sobrepasa ampliamente el 0,5 permitido”, precisó el director.

En la primera quincena de enero, en el marco del operativo “Disfrutá Viajar”, se desplegaron controles integrales en todo el país con test de alcoholemia y de descanso a conductores y se fiscalizaron más de 560.000, entre vehículos particulares, micros de larga distancia y transporte de carga.

Además de la tolerancia cero, Carignano aseguró que se buscará la radarización de todas las rutas nacionales y reforzar los controles.

“Siempre se despreció el control en nuestro país porque es difícil, porque requiere estar en las rutas, secuestrar autos, a veces hay episodios de violencia, pero nosotros vamos a trabajar en serio. El Presidente nos pidió que la seguridad vial sea una política de Estado”, aseveró.

Carignano manifestó que su “preocupación” apunta a realizar mayor seguimiento del uso de casco en los motociclistas en distintas ciudades del interior del país.

“Queremos impulsar el uso de casco, sumar más planes de control de motos en las ciudades del país en coor-

dinación con los municipios”, aseguró y precisó que en las regiones del NOA y NEA “el 74% de los muertos en accidentes son motociclistas”.

“Estamos haciendo desde el primer día que la agencia exista, que esté presente, que esté en la calle. Hay que partir de la realidad, se firman convenios que nunca se cumplen. El control salva vidas y los muertos están en las rutas y en las calles”, destacó.

Carignano comentó que también dialogaba con el ministro de Educación, Nicolás Trotta, para incorporar contenidos de seguridad vial en los materiales que se reparten en las escuelas y también con el ministro de Salud, Ginés González García, para que haya este tipo de información en las guardias de los hospitales.

“La agencia no puede ser un organismo aislado, tiene que coordinar con los ministerios y dependencias estatales”, afirmó.

El funcionario también informó que se aumentaron los controles de velocidad para reducir los incidentes viales en Acceso Norte y Oeste.

“A partir de ahora, aquellos conductores que pongan en riesgo su vida y la de los demás excediendo la velocidad permitida deberán pagar multas que oscilan entre 3.500 y 7.000 pesos”, precisó Carignano.◉

Un total de 41 autos y motos fueron remitidos al corralón por alcoholemia y narcolemia

La Secretaría de Control y Convivencia municipal llevó adelante múltiples operativos preventivos y de control vehicular nocturnos en distintos lugares de la ciudad, con unos 25 casos de conductores que dieron positivo en consumo de alcohol y dos por drogas.

Ene 26, 2020 | Noticias destacadas



La Secretaría de Control y Convivencia municipal realizó operativos preventivos y de control vehicular nocturnos este fin de semana en diversos lugares de la ciudad. En los procedimientos, llevados adelante con personal de la Unidad Regional II de la Policía de Santa Fe, fueron detectados conductores con alcoholemia y narcolemia positivas.

La secretaria Carolina Labayru confirmó que entre el jueves a la noche y este domingo a la madrugada se efectuaron fiscalizaciones en el tránsito y uso de espacios públicos durante la noche, en zonas muy frecuentadas con fines recreativos. Un total de 41 autos y motos fueron remitidas al corralón ante distintas faltas cometidas por sus titulares o conductores.

De esas unidades retiradas de circulación, 25 son casos en los que los conductores arrojaron resultados positivos en los test de consumo de alcohol. El nivel más alto que fue medido es de 2.11 gramos. En tanto, se registraron dos casos de narcolemia: uno por consumo de cannabis y el otro de cocaína.

El resto de las remisiones al depósito municipal fueron situaciones en las que las personas al volante no pudieron acreditar los documentos y elementos de seguridad vial obligatorios.

«Otro fin de semana con presencia municipal en las calles», señaló Labayru. «Seguimos redoblando esfuerzos y recursos para garantizar el respeto de las normas a través de un control sostenido y atento, advirtiendo las conductas irresponsables y peligrosas en la conducción. No vamos a tolerarlas bajo ningún punto de vista», remarcó la funcionaria.

Cabe señalar que un total de 346 remisiones fueron efectuadas al corralón municipal durante la semana en diferentes intervenciones que la Secretaría de Control y Convivencia desarrolla en toda la ciudad.

21/01/2020

La Nación

Nota - Seguridad

Pag. 23

Coquetear con la muerte cada fin de semana

OPINIÓN

Adrián Dall'Asta

PARA LA NACION

Cuando se analizan hechos consumados, como la muerte del adolescente en Villa Gesell producto del descontrol de un grupo violento, viene a mí la frase que aprendí de la gente de la cooperativa La Juanita: "Junto a los otros, somos nosotros". También se me hace imprescindible dar un abrazo con el alma a los padres que han perdido un hijo.

El conjunto de situaciones previas que acompañan a la diversión juvenil actual no solo ha sido asumido por los adultos como imposible de cambiar, sino que se ha perdido la

dimensión de los daños que ocasiona. Es increíble, pero hasta que no se muere alguien, en este caso un joven, parece que nunca "pasa nada" en la noche. Peor aún: el temor más grande que es pensar que en algunos días nos olvidemos y no cambie nada.

La edad promedio de inicio de consumo de alcohol en la Argentina son los 11 años. La gran mayoría consume en sus casas, en previas organizadas con la indiferencia o, peor aún, con la complicidad de padres y madres. Nuestros hijos coquetean con la muerte cada fin de semana: comas alcohólicos, enfermedades de transmisión sexual, siniestros viales, suicidios, violencia. Creo imposible reconocer la vida del otro si no valoro la mía. Cuando intervienen el alcohol, la presión del grupo y la

falta de límites claros, que empiezan en las casas y siguen en la calle, se abre la puerta a lo que no podemos controlar y las consecuencias no deseadas por nadie se transforman en otro evento que se lleva una vida de manera inexplicable. Pero también se lleva las vidas de los que permanecen, familias y amigos.

No puede ser la muerte la que nos haga reconocer al otro, porque si recién allí nos damos cuenta estamos perdidos. Llegamos tarde.

¿Qué puede pasar en un joven, para que la violencia del momento genere semejante ceguera? ¿Qué sucedió previamente para que los efectos de una sustancia, de un grupo, de una mala decisión, le hagan perder la referencia de que enfrente hay un otro?

Los padres somos custodios de la vida. No se puede vivir sin convivir, y en ese lugar donde hay otro ser humano también estamos nosotros. Por eso la responsabilidad no tiene descanso y el acompañamiento permanente de nuestros hijos, el diálogo, la propuesta abierta de la vida como una experiencia valiosa y llena de posibilidades y también el no, como herramienta de prevención, se hacen cruciales al pensar qué hacer para evitar estos hechos.

Cuando hablamos de prevención, nos referimos, a que estas vivencias tan tristes no vuelvan a suceder y a que la motivación por "sentirnos parte" debe surgir de encontrar en mi prójimo el motivo central de la diversión. ¿Puede haber fiesta si no hay otros? Es hora de comprender

qué lugar tiene el otro en una sociedad que se está autodestruyendo, viendo "enemigos" en todos lados, porque eso habla con crudeza de nosotros, sin pensar que el "próximo" puede ser cualquiera. La fiesta siempre es celebración, la muerte inexplicable es siempre dolor. No hay fiesta donde hay dolor. No podemos celebrar la muerte. Por eso, la invitación es muy clara. No puede haber fiesta sin alegría.

Los adultos representados en instituciones varias, Estado, familia, educación, empresas, discotecas, clubes, tenemos una responsabilidad compartida y crucial, para responder a este desafío que nos plantea la juventud. ●

Fundador Fundación Padres



El ministro de Transporte de la Nación Mario Andrés Meoni estimó que van “camino a una revisión” de unidades del transporte de pasajeros de doble piso. Pero admitió que “esto no es sencillo. Porque el costo de cada unidad de larga distancia es muy importante.

Estamos hablando de más de 300.000 dólares cada unidad, por lo que no es sencillo cambiarlas todas. Pero sí entendemos que tiene que haber un programa progresivo de recambio esas unidades”.

En conferencia de prensa compartida con el ministro de Turismo y Deporte Matías Lammens, agregó que, además, están requiriendo informes técnicos a la Universidades respecto de “si efectivamente tiene que ver la altura del micro, los pesos de éste para que se produzcan estos accidentes”.

Hizo notar que “en muchos casos tienen que ver más que con el tipo de unidad con el hecho de que el chofer no descansó bien. Estamos por eso con la Comisión Nacional de Regulación del Transporte siendo muy exigentes respecto de que se cumplan las 12 horas de descanso”.

Admitió también que podían existir deterioros en las rutas en condiciones de generar siniestros viales, añadiendo que el titular de la cartera de Obras y Servicios Públicos “está trabajando en la revisión integral de todas las concesiones viales y de las rutas nacionales”.

Para añadir que, igualmente, están trabajando “junto con las Provincias y están convocados esta semana para hablar de la política de subsidios, pero también de la inversión necesaria en las rutas principales de cada una de esas jurisdicciones para poder mejorar su transitabilidad”.

Omnibus de doble piso: el recambio será progresivo y requerirán informes a Universidades

☰ En los Medios 14 enero, 2020 1 5



Infracción. No deben quedar en el medio de una vereda ni bloqueando el ingreso a una vivienda. JUANJO TESORO

UNA ALTERNATIVA DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD

Caos de monopatines: quedan tirados en las calles y no hay multas

Pocos usuarios cumplen con la ley, que ordena dejarlos junto al cordón. Y muchos andan por las veredas.

Silvia Gómez
sgomez@clarin.com

Desconcertado, el fliteo baja de su camioneta, pone los brazos en jarra y se queda mirando un monopatín color

verde, negro y blanco. Está parado justo en medio de la calle, en una de las laterales al Viaducto Carranza, en Palermo. Pero el monopatín no sólo **obstruye la calle**; además, interfiere en la maniobra del hombre, que quiere dar marcha atrás con su vehículo. Suelta un insulto al aire cuando se dispone a moverlo, se da cuenta de que el pequeño rodado está como "clavado" en el asfalto. Lo levanta y, con algo de ita, lo deja en medio de la vereda.

Ni en la calle, ni en el medio de la vereda. Los monopatines **deben quedar estacionados junto al cordón**. Y no

pueden obstruir la salida de un garaje, el ingreso a una vivienda, ni las rampas de las esquinas. Así lo indica una ley que se votó en la Legislatura porteña en mayo y que modificó el Código de Tránsito y Transporte para reglamentar el uso de este nuevo medio de movilidad. Además los usuarios deben circular por ciclovías y, si lo hacen por las calles, en el sentido del tránsito. Los monopatines tienen que tener luces delanteras y traseras y no pueden superar los 20 kilómetros por hora.

La ley prevé sanciones, por ejemplo, para quienes circulan en contramano

o sin casco. Pueden recibir una multa de 70 unidades fijas, que equivalen a \$1.498. Pero esta idea de micromovilidad sustentable se encuentra en una etapa de pruebas.

En la Secretaría de Transporte y Obras Públicas porteña dicen que se trata de "un período de concientización para que los distintos actores del tránsito **convivan** en las calles. Por otra parte se insta a las empresas a brindar consejos de educación y seguridad vial". Así que, por el momento, **no se aplican sanciones** a las empresas ni a los usuarios.

En la Ciudad, según la Secretaría, hay **300.000 usuarios** registrados para utilizar los **2.700 monopatines** de las cuatro empresas que ofrecen el servicio (Grin, Movo, Lime y Govo). Pero una de ellas, Lime, acaba de anunciar que se va del país después de tan sólo dos meses de operaciones, dado que no lograron la rentabilidad esperada. Con su partida, habrá 860 unidades menos.

Desde Lima, que hasta ahora opera en los barrios de Belgrano, Palermo, Recoleta, Boedo, Villa Crespo, Ansa Central y Puerto Madero, contaron que el 84% de sus usuarios eran hombres y que el 89%, residía en la Ciudad. El 52% lo utilizaba como un **nuevo** hasta o desde un **transporte público tradicional**. Y el 34,7%, que lo usaba para ir y volver del trabajo o de su lugar de estudio.

Las personas usan los monopatines por un lapso de entre 9 y 10 minutos para viajes de una distancia promedio de un kilómetro.

Emiliano Espasandín, máster en Arquitectura y Urbanismo, le aportó a Clarín su visión: "Los monopatines destruyen las ciudades, básicamente porque **la gente los deja en cualquier lado**. Además, las empresas que los alquilan amortizan la inversión enseguida, entonces no les importa que se los tire o se los rompa. Para las personas mayores son un peligro potencial. Es necesario poner en una balanza cuáles son los beneficios que repentinan para la sociedad y cuáles son los problemas".

Las empresas que operan cobran tarifas similares: **\$15 el desbloqueo** y **\$8 el minuto de uso**. Grin, por ejemplo, propone a sus usuarios pagar una membresía mensual de \$75 que permite desbloquear un monopatín tantas veces como se desee. Y el primer

mes, es gratuito. Desde la empresa aseguran que Buenos Aires es una de las ciudades en donde mejor funciona el sistema.

Sólo hay que prestar un poco de atención para ver que **no se respetan los sitios** en donde **deben quedar estacionados**. Según la norma, está "prohibido prestar el servicio o habilitar la circulación o el estacionamiento en plazas, plazoletas y parques", entre otros sitios. Sólo en el tramo de Avenida del Libertador, entre Sarmiento y Dorrego, las empresas dejan sus monopatines en las veredas de Plaza Holanda y de la Shoá.

"Cuando irrumpieron en Francia, el Gobierno de la ciudad de París tuvo que elaborar normas más estrictas, justamente porque **la convivencia** es uno de los desafíos más grandes. En San Francisco Imbo que acotar la cantidad permitida de monopatines", cuenta el arquitecto y especialista en urbanismo, Andrés Borthagary. "Sin

LA CIFRA

2.700

monopatines hay en la Ciudad, y los utilizan unos 300.000 usuarios registrados entre los cuatro servicios disponibles.

dades representan una forma de movilidad inteligente, pero en Buenos Aires termina siendo **un actor más del desorden sobre las veredas**".

"La movilidad sustentable sin seguridad vial es un slogan - sostiene Alejandro González, de la ONG Creando Conciencia. En una Ciudad colapsada por el tránsito como la de Buenos Aires, los controles y las sanciones se hacen vitales. Y **el monopatín suma un nuevo factor de riesgo**".

Explica González que, al igual que con las motos, en el monopatín **"nuestro cuerpo es el chasis"**. Tiene manubrios inestables, ruedas pequeñas, frenos muy limitados y circulan por calles con muchas imperfecciones. Teniendo en cuenta la experiencia en otras ciudades, creo que se debería haber planteado primero un proceso de concientización. Acá la ley se votó casi al mismo tiempo que salieron a la calle". ■

13/01/2020
Clarín
Nota
Sociedad
Pag. 31

02/01/2020

Clarín

Nota

Sociedad

Pag. 31

REFORZARON LOS OPERATIVOS EN TODO EL PAÍS

También bajaron los positivos de alcoholemia

El porcentaje de infractores en la Ciudad se redujo de 4,7% a 1,8% respecto de lo registrado en 2019.

La cantidad de positivos por alcoholemia y drogas al volante también **tuvo una baja** respecto de la Nochebuena. Según informó el Gobierno porteño, durante la noche de Año Nuevo se realizaron 3.230 controles, y los positivos pasaron de 2,7% a 1,8%, con 58 casos. Respecto de los controles de estupefacientes, se hicieron 15 y sólo uno dio positivo por consumo de marihuana.

La cifra también fue inferior si se

compara con el año pasado, cuando en la madrugada del 1° de enero habían detectado un 4,7% de positivos.

En tanto, el Ministerio de Transporte de la Nación también **reforzó los controles** a vehículos y micros en todo el país, en el marco del operativo "Disfrutá Viajar". Durante el 31 de diciembre y 1° de enero se hicieron, entre otros puntos, en La Plata, Mar del Plata, Hudson, Peaje Lima, Zárate y rotonda de Cañuelas, Panamericana, Acceso Oeste y Dock Sud.

Los test de alcoholemia que realizó la Agencia Nacional de Seguridad Vial en estos controles arrojaron **un positivo cada 200 conductores**, pero hubo algunos casos de valores muy altos. Transporte informó "dos casos graves de positivo en tests de alcoholemia durante la madrugada, con ni-

veles de 2,2 y 2,5 en Dock Sud, valores que **quintuplican lo permitido**". Luego del mediodía, se registró otro caso con 1,1. En todos los casos positivos se secuestró el vehículo.

Como suele suceder, las excusas de los conductores en infracción fueron disparatadas, según se vio en videos de los controles que trascendieron. "Comimos una torta con ron", se intentó disculpar una mujer. Otra mujer, se supone su hermana, la apunta por una torta que la primera preparó: "Yo estaba a la tarde cuando la hizo". "Mi papá tomó una birra para brindar", justifica la hija de un conductor al que le dio 0,56 el control, cuando el máximo permitido es 0,50.

En otras de las imágenes, un conductor al que también le dio positivo cuestiona la calibración del alcoh-



En la calle. En la Capital se hicieron 3.230 controles. ANDRÉS D'ELÍA

límetro e intenta que sea realizada una nueva prueba. En un cuarto caso, un joven que dio positivo y no contaba ni con el DNI ni con los papeles del auto, **trata de zafar del acarreo y la multa** pidiendo si puede conducir su acompañante "si él tiene la cédula azul". "Con la alcoholemia no se puede hacer eso", le explica el agente de tránsito, según se ve. ■



2º INFORME - 2020
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LEGISLACIÓN



LEGISLACIÓN PROVINCIA DE BUENOS AIRES

VTV y luces para vehículos con dos ruedas

La diputada Débora Indarte presentó una serie de medidas que buscan modificar la ley de tránsito de la provincia de Buenos Aires. En primer lugar, impulsa agregar a los ciclomotores y motocicletas motos al artículo 16 de la ley de tránsito 13927 que quedaría redactado de la siguiente manera:

“VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR. Todos los vehículos automotores, tractores, carretones, acoplados, semiacoplados, ciclomotores y motocicletas destinados a circular por la vía pública están sujetos a una revisión técnica, a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a la seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes. Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúen, los costos y/o aranceles a abonar serán establecidos por la reglamentación. La autoridad competente implementará la realización de controles técnicos mensuales obligatorios en forma rápida y aleatoria, a la vera de la vía pública, sobre emisión de contaminantes y principales componentes de seguridad del vehículo, frenos, luces reglamentarias, estado de las ruedas, paragolpes, cinturones de seguridad y cabezales, extintores de incendio, balizas; estados de los asientos e higiene en el caso de los vehículos de transporte de personas”.

La legisladora argumentó “la necesidad de establecer claramente la obligatoriedad de Verificación Técnica Vehicular (VTV) de motos y ciclomotores, ante el vacío legislativo que significa la omisión de dichas categorías de vehículos” en la normativa vial.

Por otra parte, presentó modificaciones en el uso de las luces, instando a agregar el artículo 18 bis a la ley 13927 que quedaría redactado así: “El uso de las luces en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, se regirá por la presente disposición:

- a) Los automotores, tractores; carretones, acoplados y semiacoplados, durante el día, en los tramos interurbanos de rutas, autovías o autopistas, y donde lo indique la señalización, debe llevar encendida y totalmente limpia la luz baja, las luces de posición, y la luz de chapa de dominio.- Durante la noche, dicha obligación también se aplicará a los tramos urbanos.
- b) Motocicletas y ciclomotores deberán transitar por rutas, autovías, autopistas o cualquier tipo de vía objeto de esta ley y a su reglamentación, las 24 horas y en forma permanente con las luces bajas y de posición encendidas.
- c) Las bicicletas con o sin motor de auxilio a la propulsión, y las motocicletas eléctricas que circulen a cualquier hora de la noche, por rutas, autovías o autopistas o cualquier tipo de vía objeto de esta ley y a su reglamentación, deberán llevar encendidas como mínimo la luz baja una luz trasera de posición”.

La diputada Indarte fundamentó esta medida sosteniendo que “deben solucionarse varias cuestiones: por una parte, diferenciar la situación del uso diario con el uso nocturno, a fin de poder reglamentar distinta multa para ambos casos, ya que no resulta equitativo sancionar con el mismo monto la falta de uso de luces cuando ocurre a plena luz del día, que cuando ocurre de noche, por la clara diferencia de riesgo para la circulación que implican una y otra conducta; además debe hacerse obligatorio el uso de luces a bicicletas motorizadas y motos eléctricas, aunque solo de noche, a fin de dictar similar normativa para la sanción por incumplimiento”.



2º INFORME 2020
OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL



CECAITRA

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