



3^{ER} INFORME - MARZO 2018

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL



CECAITRA

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



El presente informe mensual del Observatorio de Seguridad Vial tiene como eje dos dimensiones centrales: una ligada a las creencias en torno a las normas de tránsito y la seguridad vial y otra respecto de las prácticas de los conductores.

En este sentido, la distancia entre creencias o percepciones y las prácticas de los automovilistas resulta el objeto de análisis y que pretende poner el foco en algunas conductas viales ligadas directamente con los accidentes de tránsito a partir de estadísticas para la región AMBA [\[1\]](#) y Mar del Plata, según datos de una encuesta realizada durante el mes de marzo de 2018 [\[2\]](#).

1) La región AMBA está conformada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 24 municipios de la Provincia de Buenos Aires.

2) Hilario Moreno del Campo, Encuesta telefónica "Monitor de Seguridad Vial AMBA y Mar del Plata", febrero de 2018.

El respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

El análisis de los datos muestran un indicio de una tendencia firme: la contradicción entre la opinión sobre el respeto de los argentinos a las normas de tránsito viales y la autopercepción de esos mismos consultados sobre sus propios actos.

Mientras que en el primer punto en el mes de marzo, un 36% de los consultados considera *bajo* y un 49% *ni alto ni bajo* el respeto a las normas, al momento de responder sobre sus propias conductas, un 60% dice tener un *alto respeto* y un 24% un *muy alto* a las mismas.

Estos datos evidencian una clara necesidad de autoexculpase de la situación general, visibilizando - en la opinión de los consultados- una situación de anomia potente pero simultáneamente, excluyéndose de la misma en tanto actores viales que la producen. Esto se complementa cuando, consultados por los motivos de los accidentes de tránsito, un 35% opina como causa principal la transgresión a las normas por parte de los conductores.

Estos datos resultan similares, en la muestra del mes de marzo, tanto para el AMBA como para MDP; **sin embargo, la percepción de los consultados en MDP parecería ser incluso un poco más drástica**, en tanto

un 39% considera bajo el nivel de respeto a las normas de tránsito y un 39% responsabiliza a los conductores por los accidentes, porcentajes un poco más elevados, que los obtenidos para la región del AMBA

El transporte de mascotas en los automóviles

Durante el mes de marzo se consultó sobre el nivel de acuerdo respecto de la posibilidad de que perros y gatos viajen sueltos en los automóviles: de manera acumulada, el 66% sostuvo estar *muy o algo en desacuerdo*, mientras el 34% dijo estar *muy o algo de acuerdo*.

Si bien, como es esperable, la mayoría afirma no acordar con que las mascotas viajen sin estar sujetos, **resulta llamativo que -aún con diferente peso- un 34% no visibilice la peligrosidad de que perros y gatos viajen sin ningún tipo de protección automóviles**. Los resultados fueron casi idénticos para la región AMBA que para MDP.

Complementariamente, se consultó a los conductores de automóviles sobre la manera en que se encuentra legalmente permitido transportar perros o gatos dentro de un automóvil, proponiéndoles una serie de opciones.

En la región AMBA, un 69% respondió correctamente respecto de los niveles de seguridad requeridos (con arnés o correa, o dentro de una jaula sujeta) mientras que lo propio ocurrió en MDP, **aunque es importante destacar**

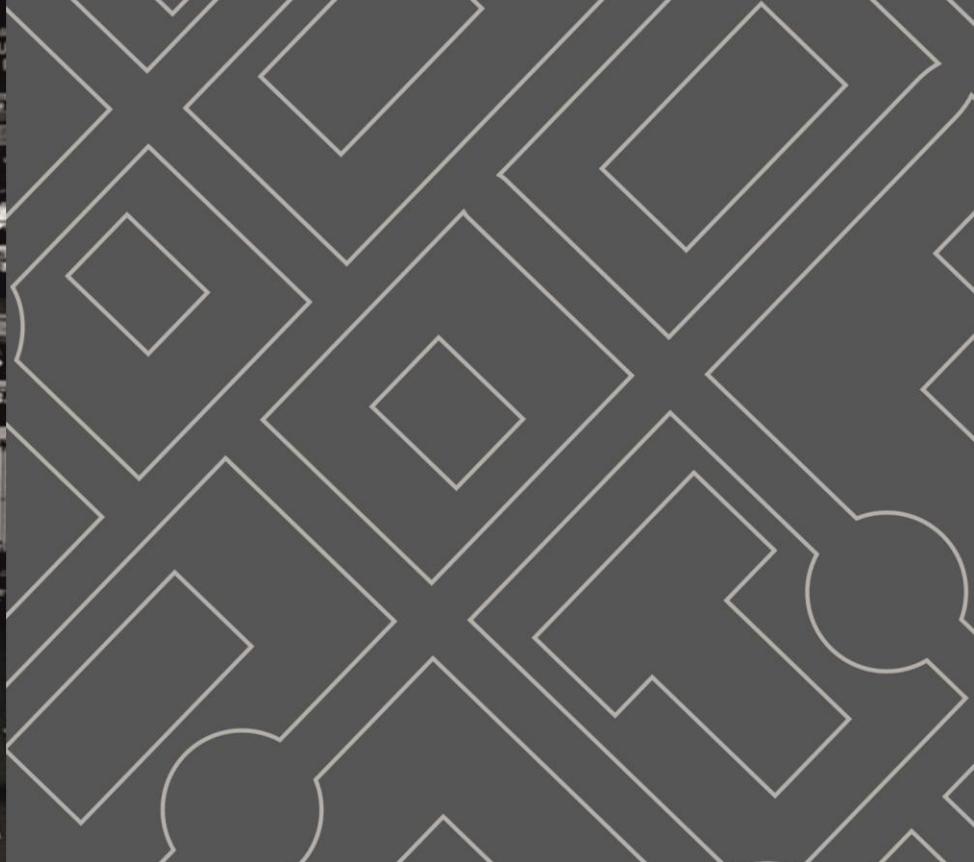
que en MDP hay una mayor cantidad de personas que dicen desconocer la manera correcta de transportarlas (29%), frente a los que dicen desconocerla en la región AMBA (16%).

Es importante destacar que si bien una mayoría responde correctamente en términos cuantitativos sobre las normas legales de transporte de perros y gatos, igualmente resulta cualitativamente importante aquellos que, o bien desconocen las normas, o bien suponen que no está permitido el traslado, los que suman 26% en AMBA y 37% en MDP.

En conclusión, si bien parecería que los encuestados conocen mayormente la normativa vigente y como es esperable responden correctamente respecto de las maneras legales para transportar perros y gatos en un automóvil, concurrentemente a ello se observan altos niveles de desconocimiento o de falta de conciencia, sobre la peligrosidad que implica su traslado por fuera de la normativa legal vigente.

3ER INFORME - MARZO 2018

**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



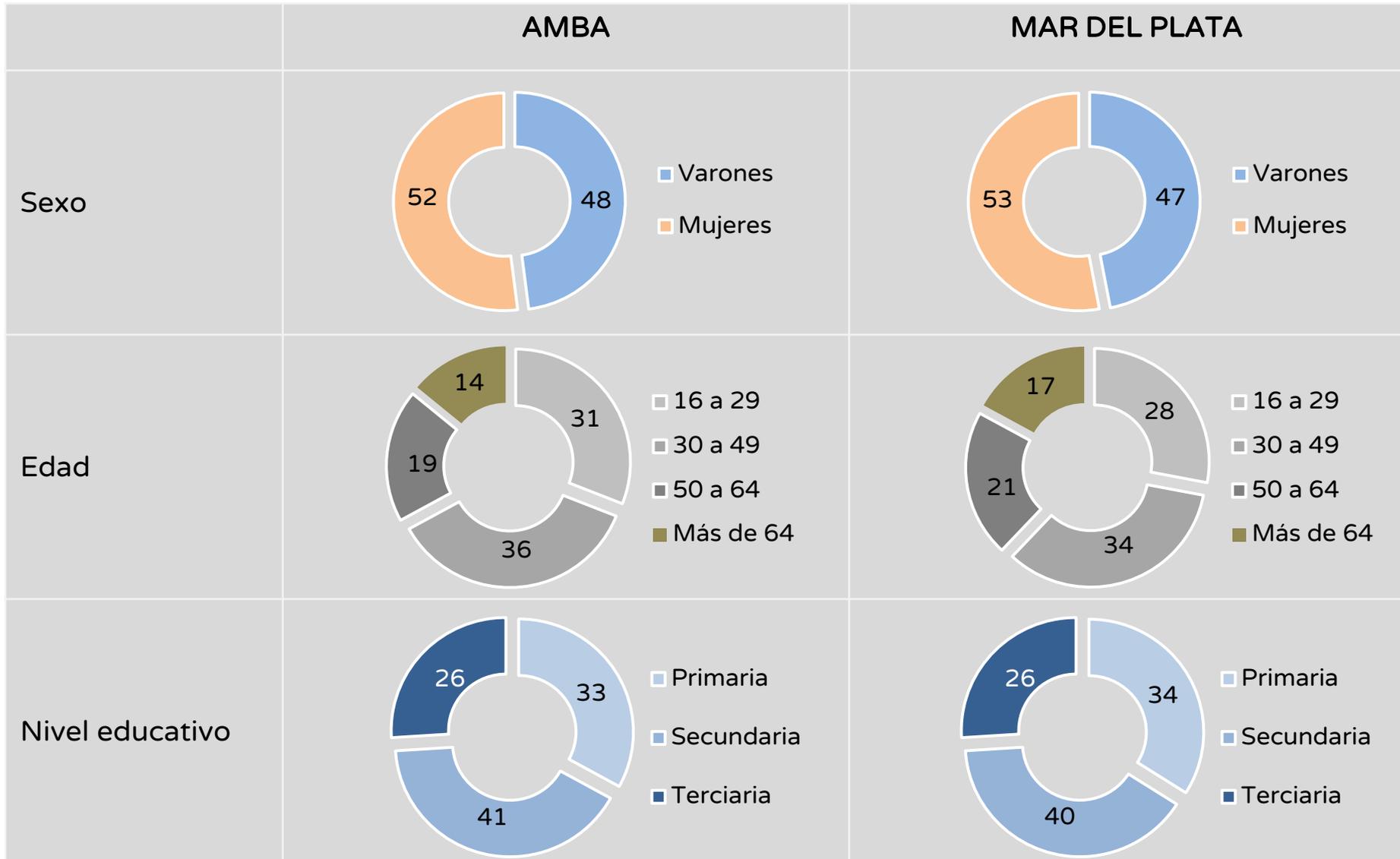
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL MAR DEL PLATA Y 24 DISTRITOS DE AMBA





DATOS DE LA MUESTRA

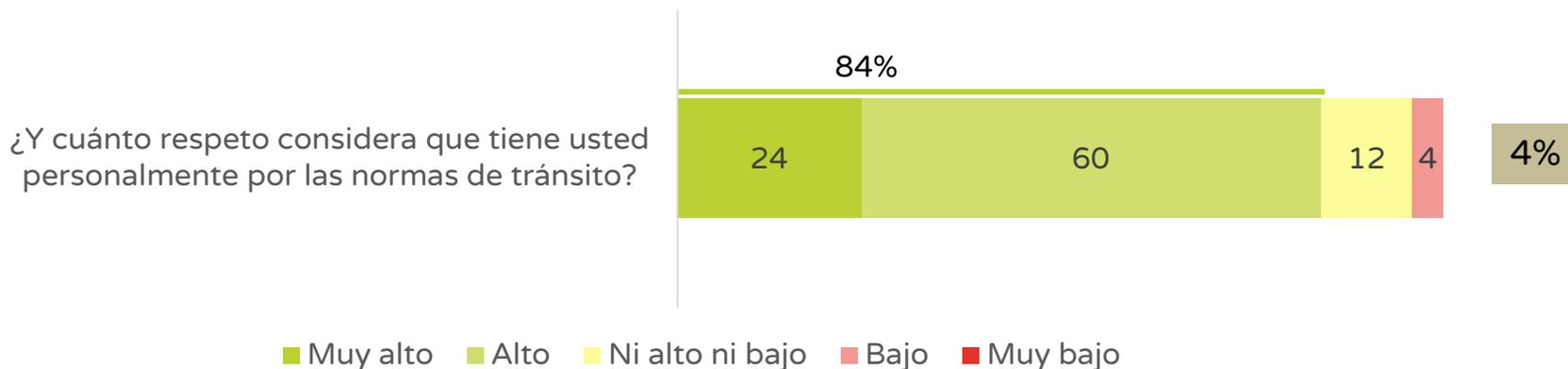
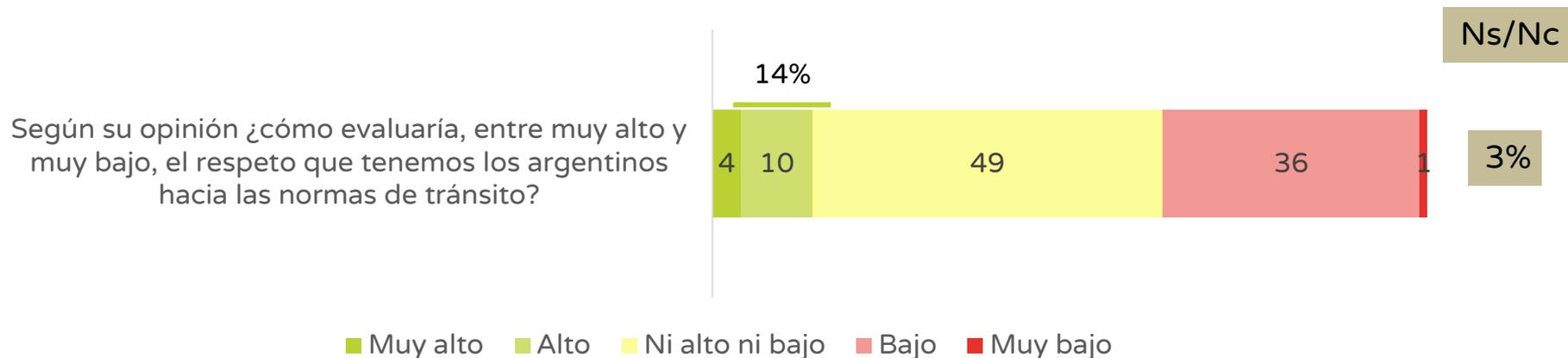
Perfil de los entrevistados



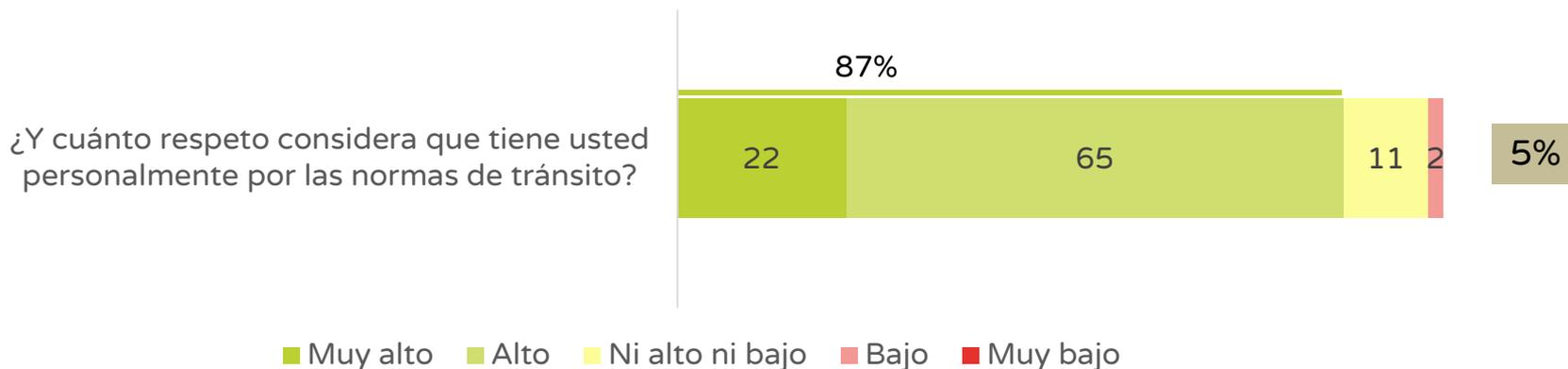
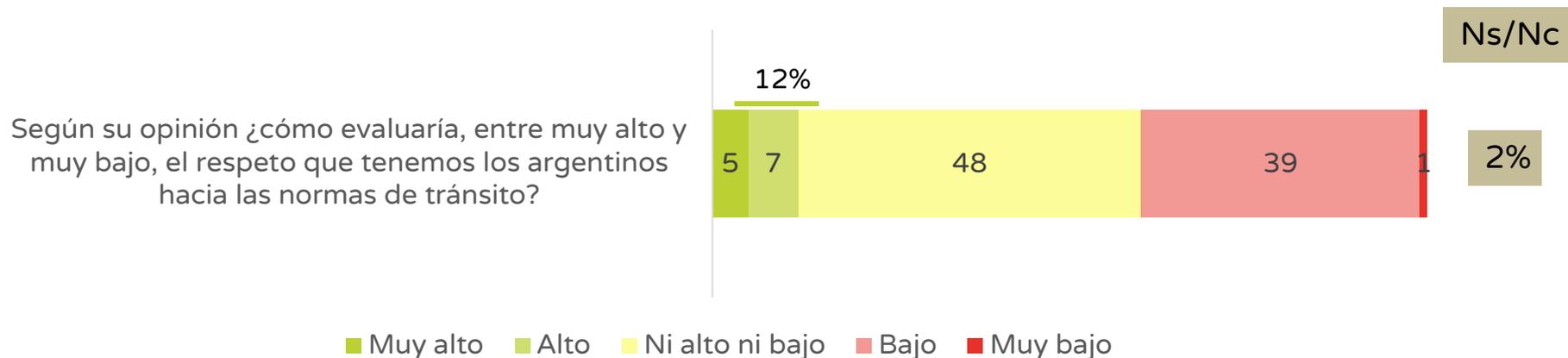


CREENCIAS Y OPINIONES

Respeto hacia las normas de tránsito - AMBA



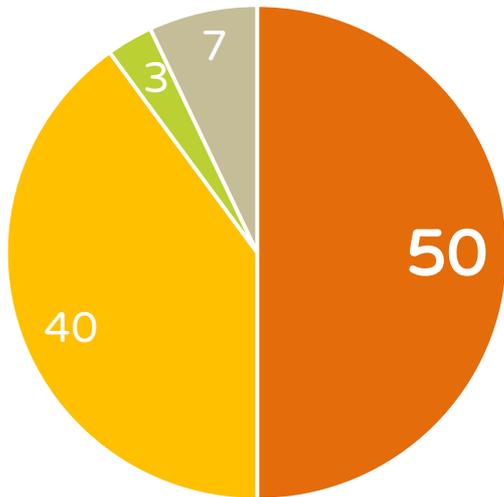
Respeto hacia las normas de tránsito - MDP



Accidentes de tránsito

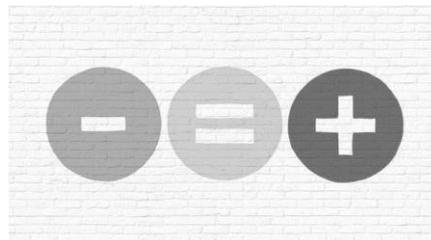
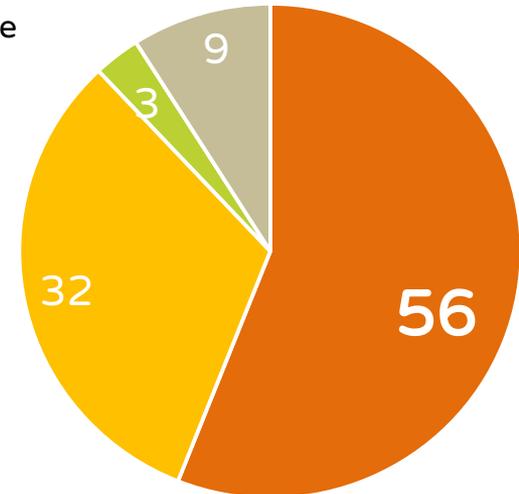
Según su opinión personal y la información con la que cuenta. ¿Considera que Argentina se ubica entre los países con mayor cantidad de accidentes de tránsito, se ubica por el medio o se ubica entre los países con menos accidentes?

AMBA



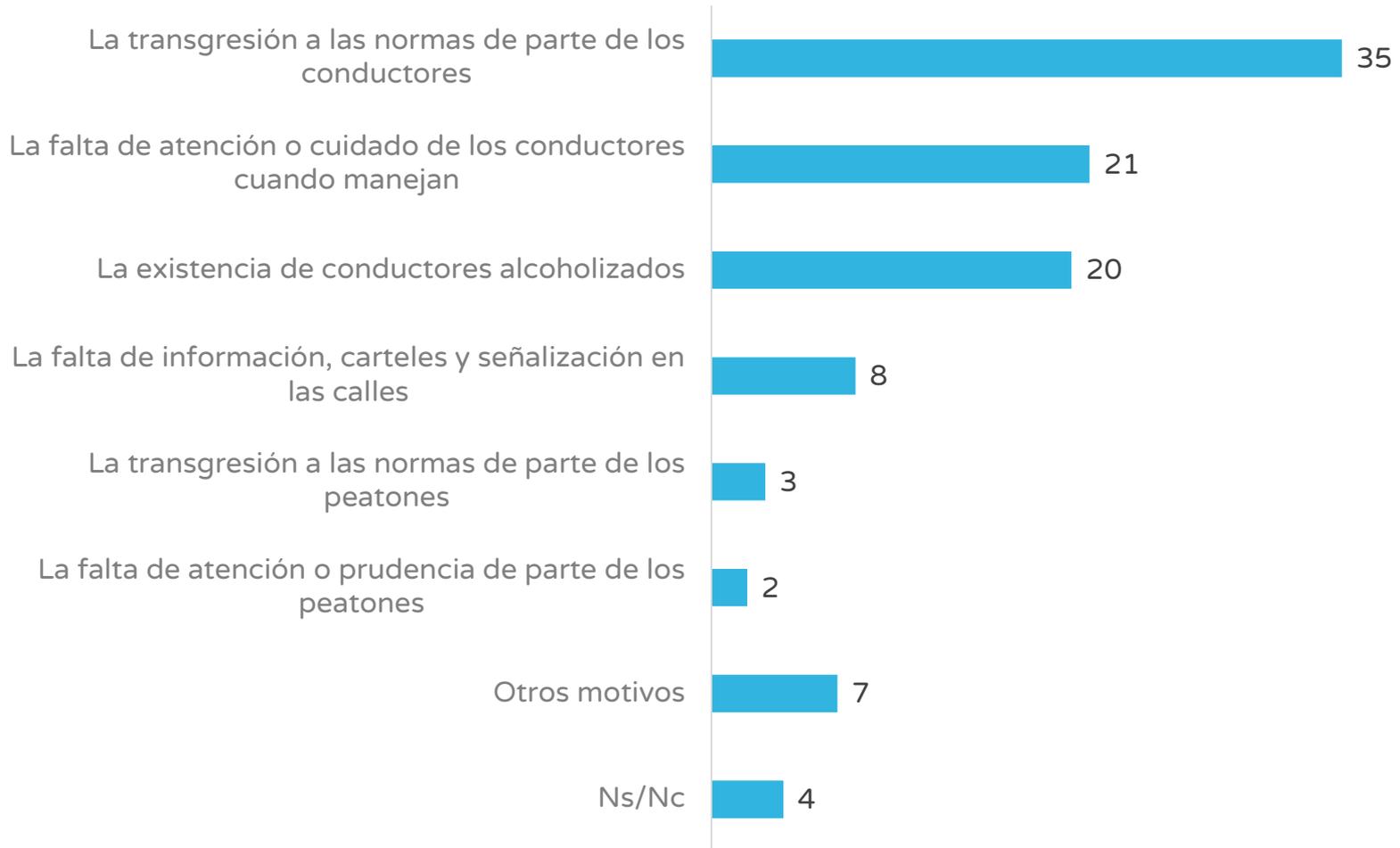
- En Argentina ocurren más accidentes de tránsito que en otros países
- Ocurren aproximadamente la misma cantidad
- Se producen menos accidentes
- Ns/Nc

MDP



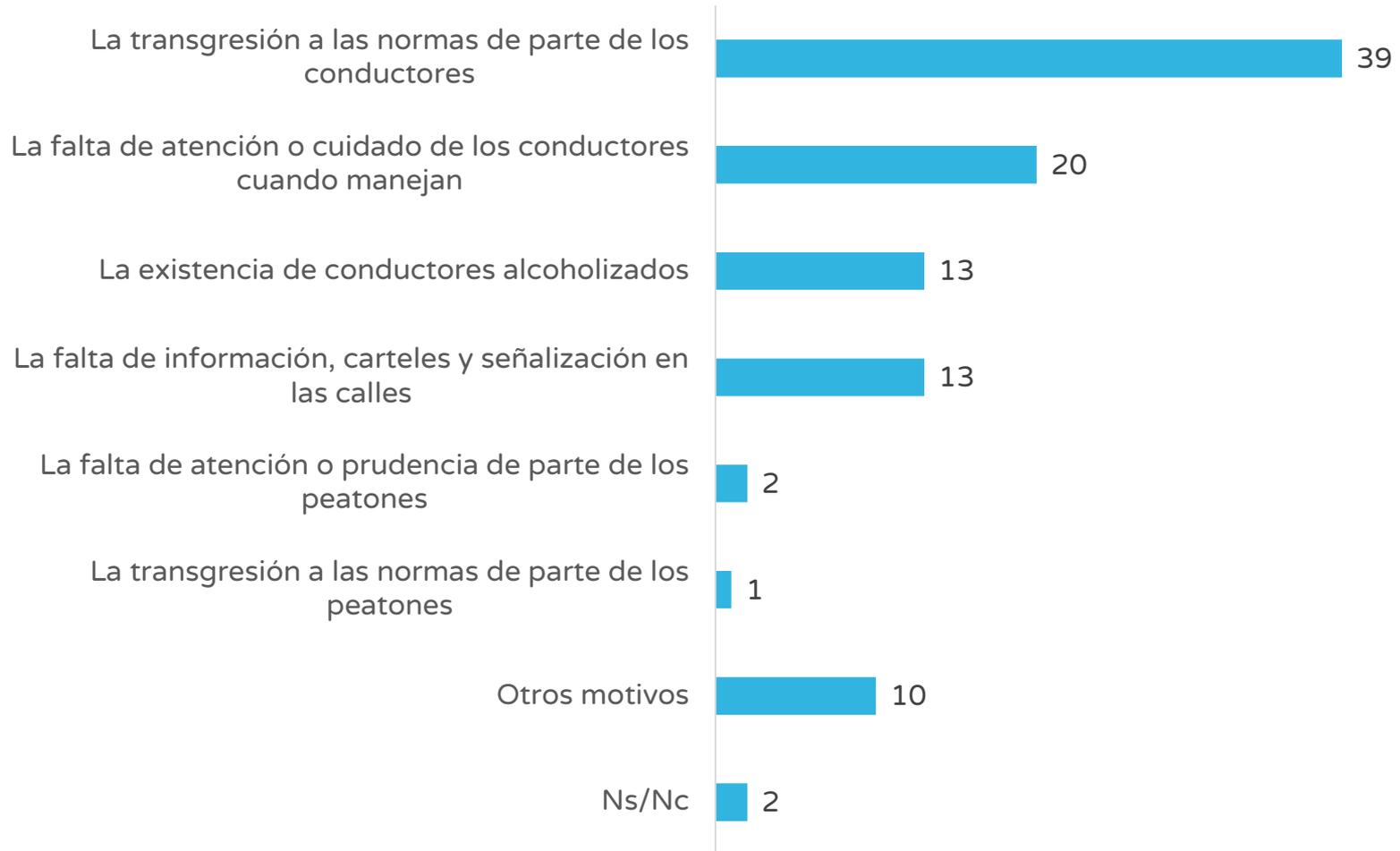
Principal motivo de accidentes viales - AMBA

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

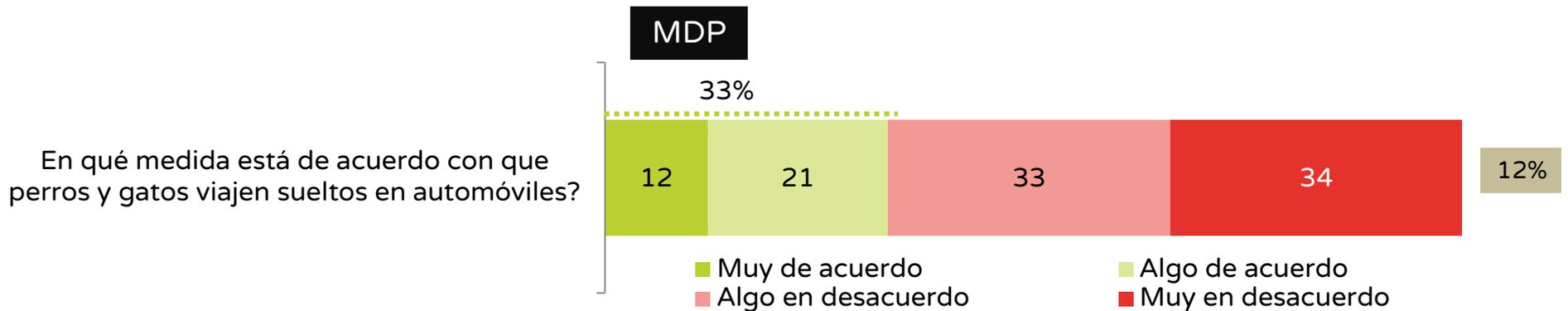
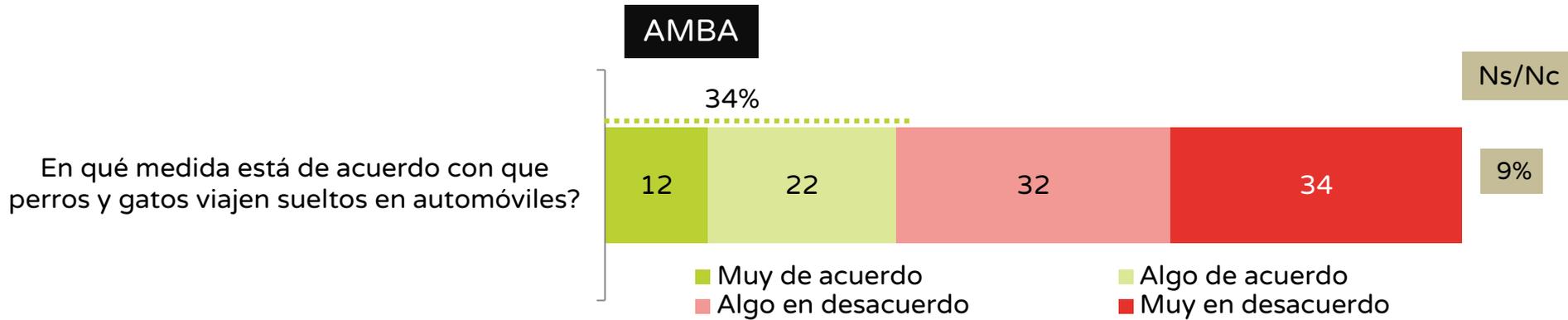


Principal motivo de accidentes viales - MDP

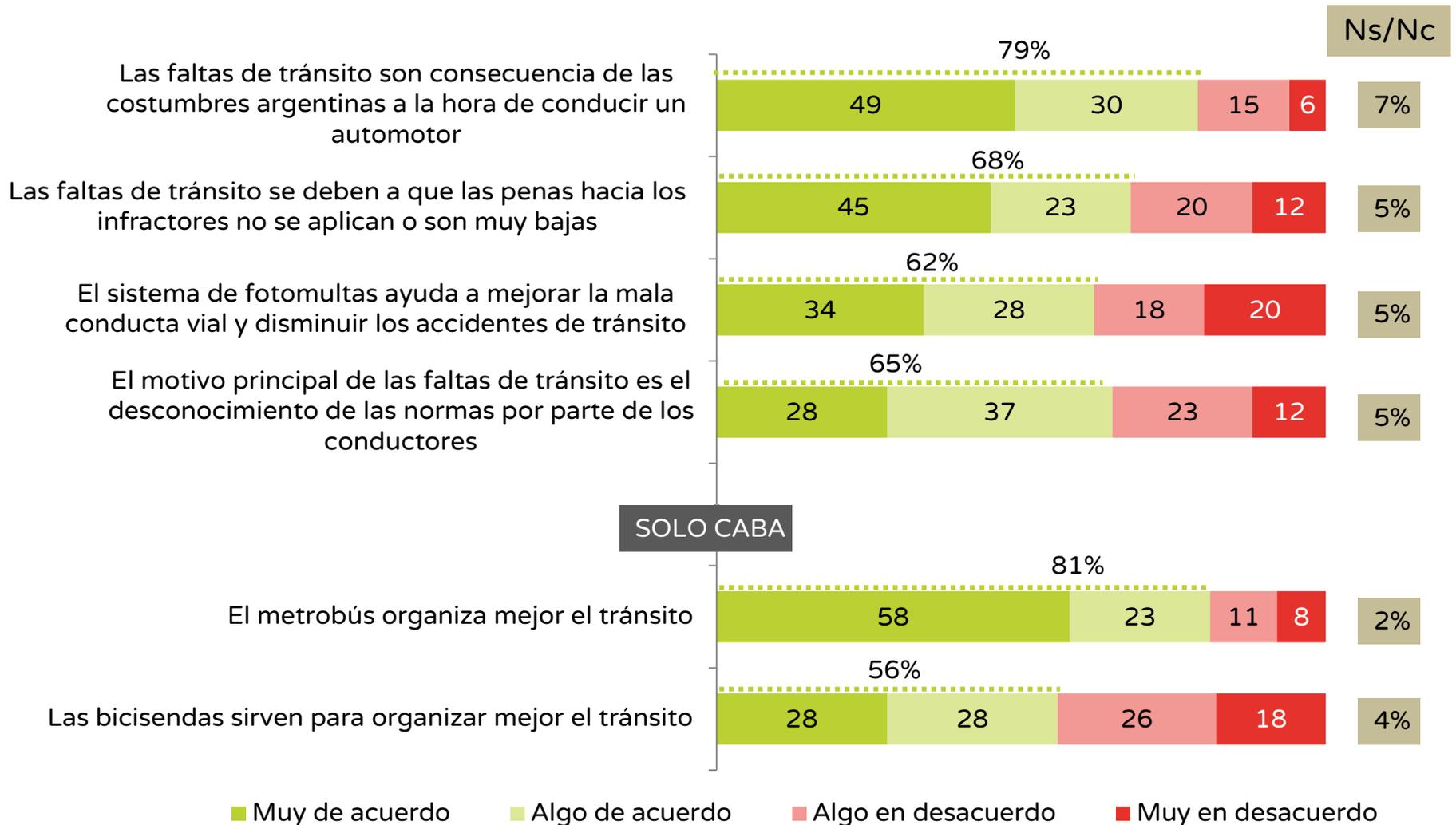
¿Y cuál cree que es el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país?



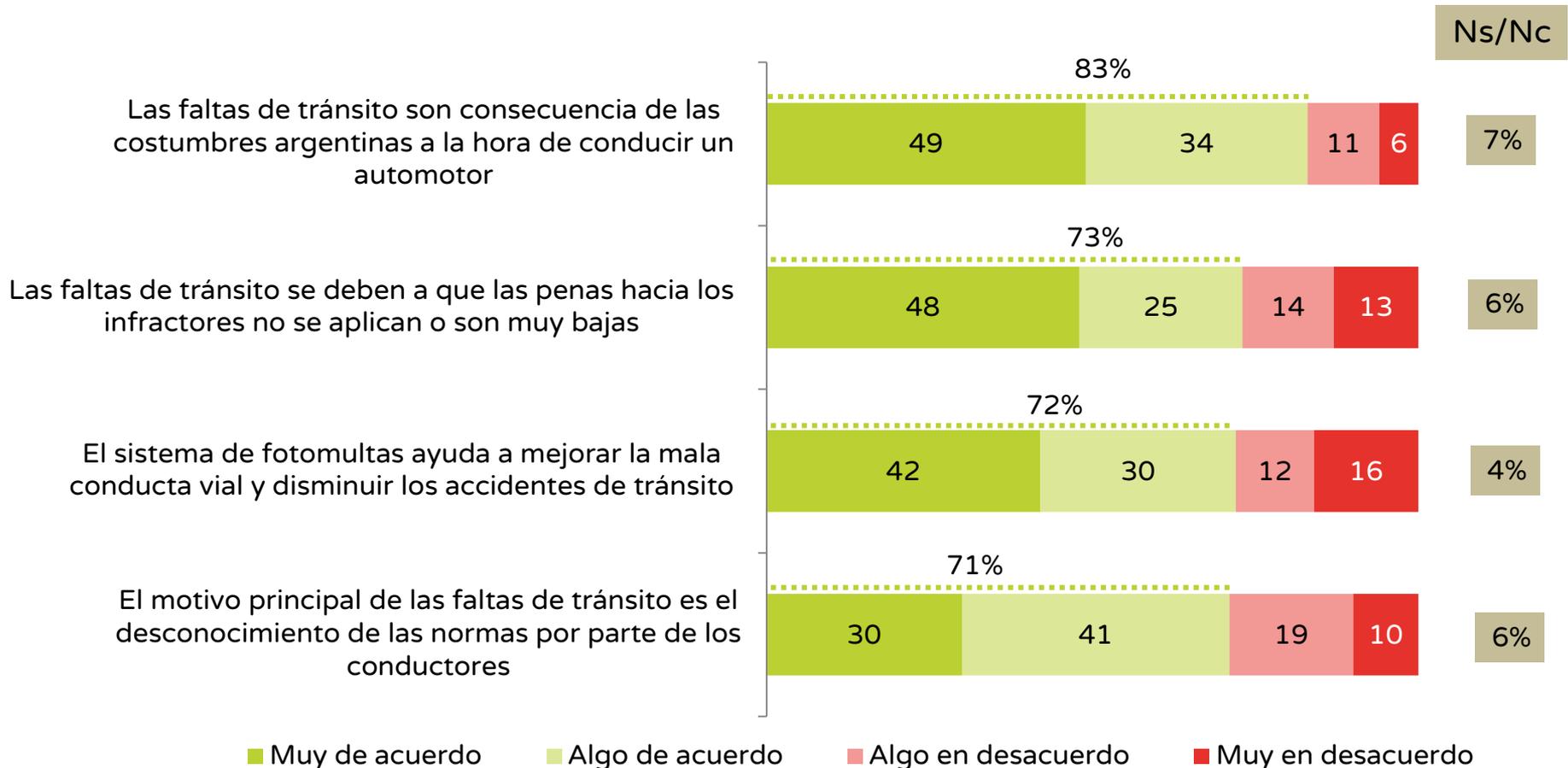
Acuerdo con frases: mascotas



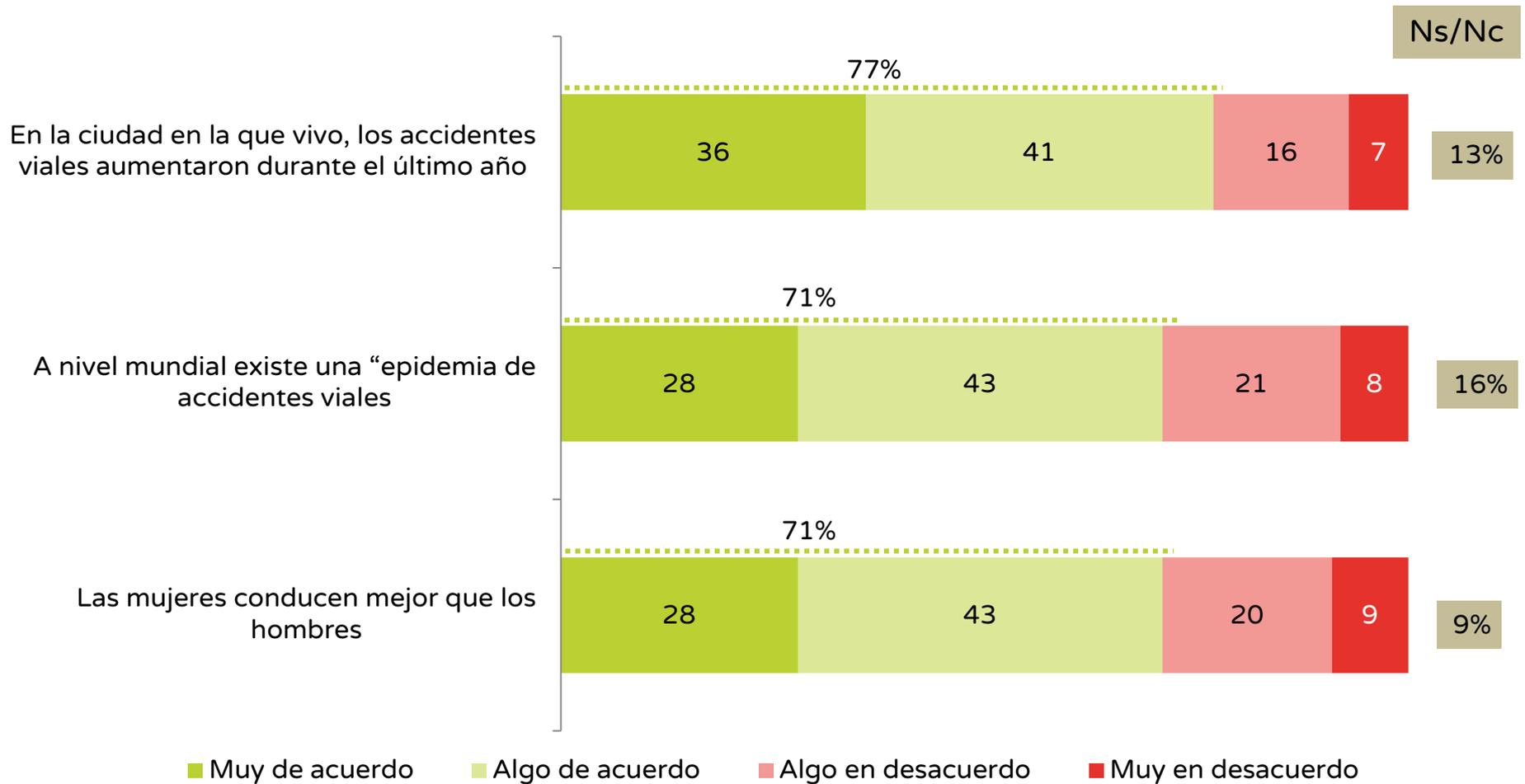
Acuerdo con frases - AMBA



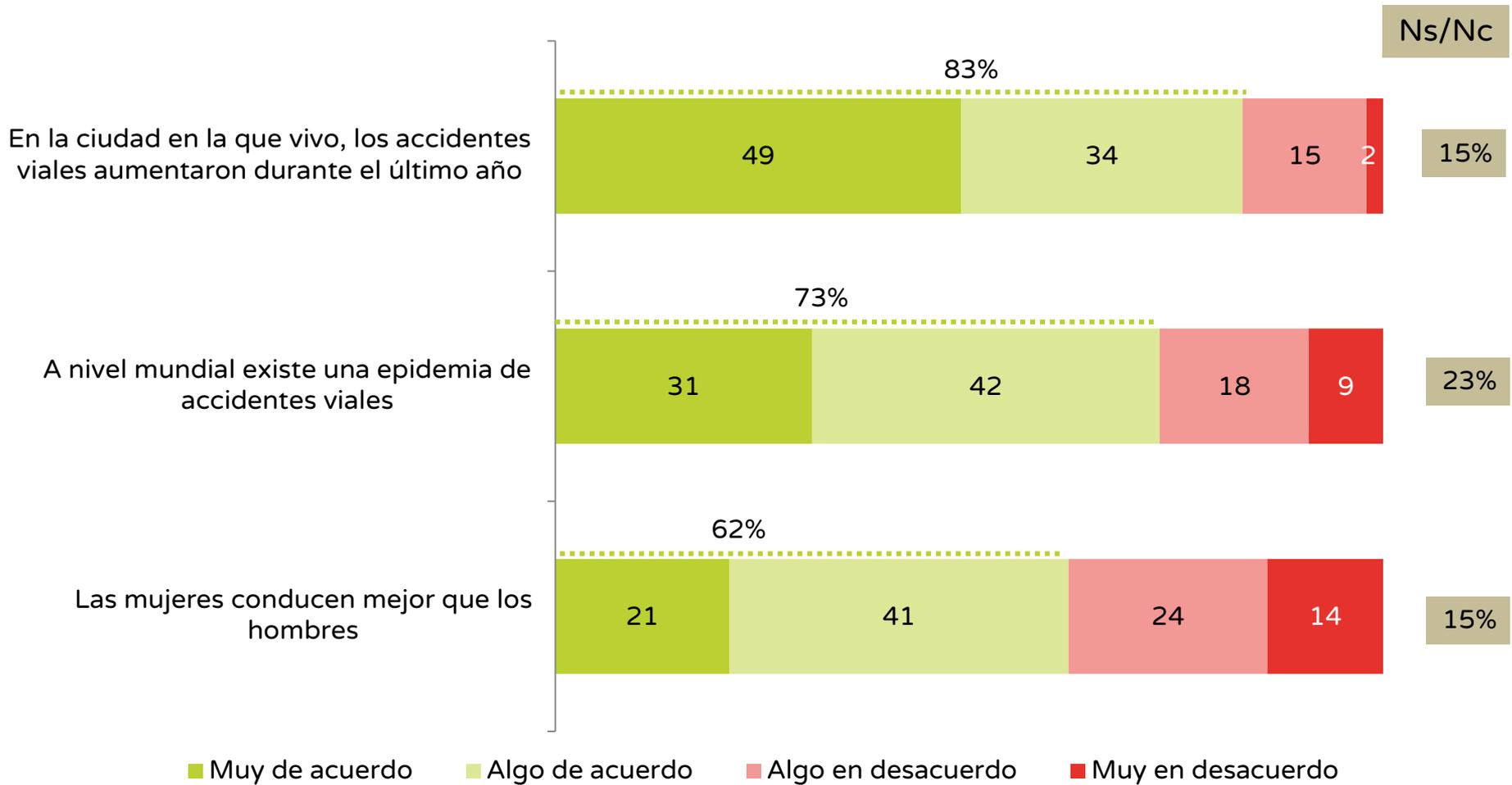
Acuerdo con frases - MDP



Acuerdo con frases - AMBA



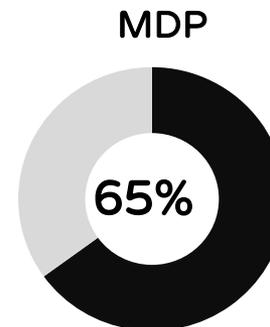
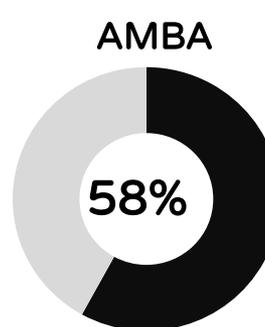
Acuerdo con frases - MDP





PRÁCTICAS DE LOS AUTOMOVILISTAS

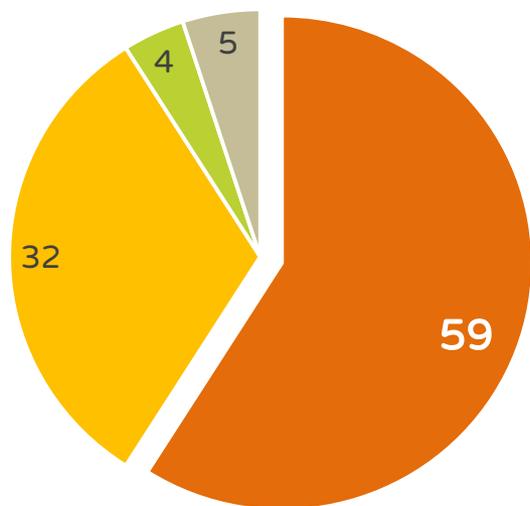
-Sólo conductores-



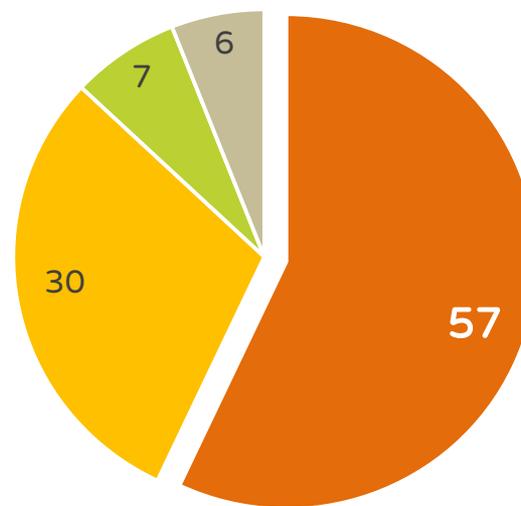
Velocidad máxima en rutas

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

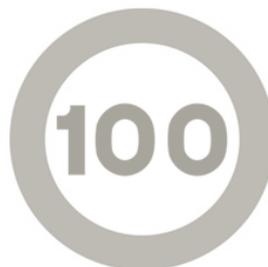
AMBA



MDP



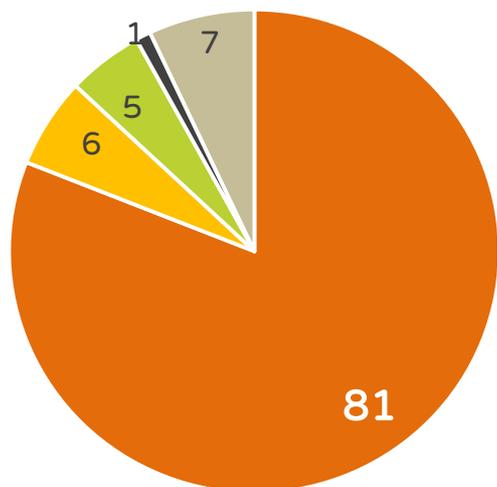
- 100 km
- 110 km
- 130 km
- Ns/Nc



Prioridad en el paso EN UNA ESQUINA

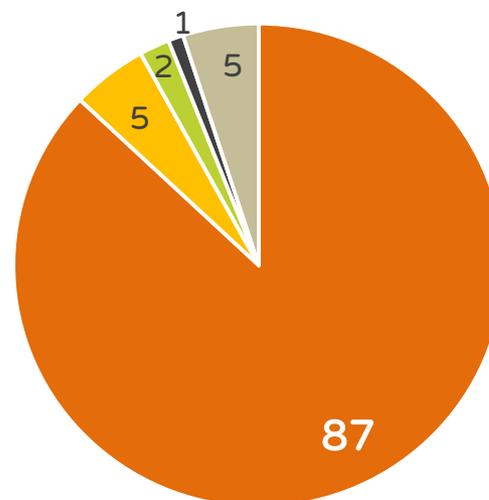
Según su conocimiento, ¿quién tiene prioridad de paso en una esquina de dos calles de igual jerarquía sin semáforos?

AMBA



MDP

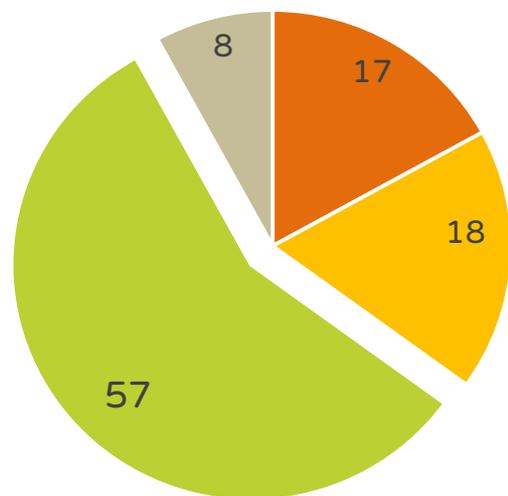
- El conductor que viene por la derecha
- El conductor que viene por la izquierda
- El vehículo que llega primero
- El vehículo de mayor tamaño
- Ns/Nc



Prioridad en el paso EN UNA ROTONDA

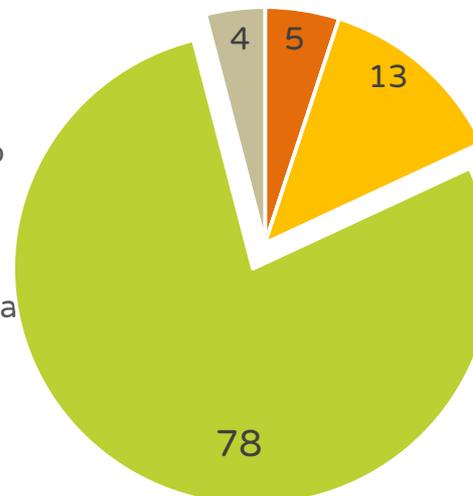
Y ante una rotonda sin semáforos, ¿quién tiene prioridad de paso?

AMBA



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

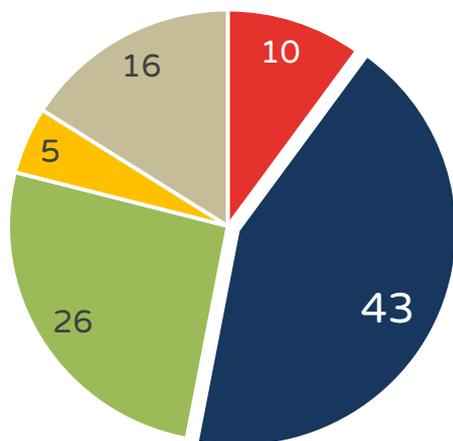
MDP



Mascotas en el auto

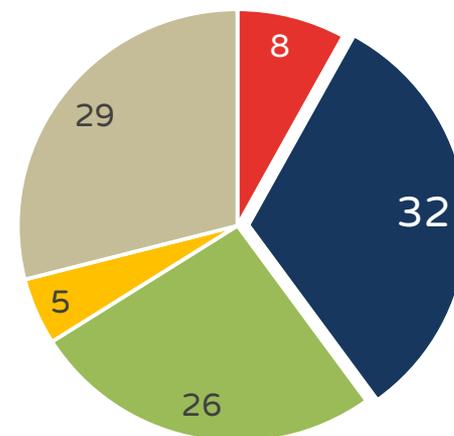
¿De qué manera está permitido llevar perros o gatos dentro de un automóvil?

AMBA



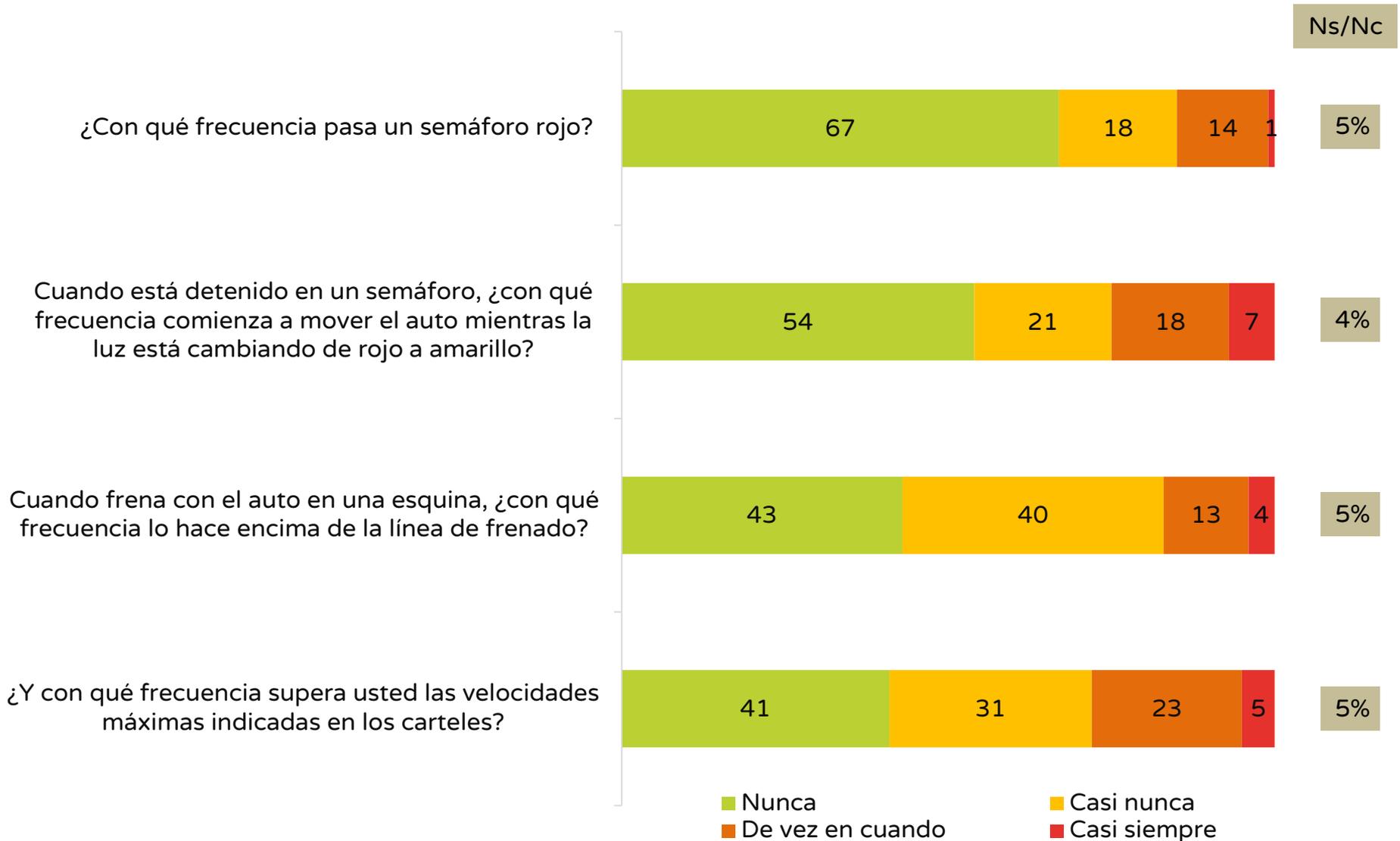
- No está permitido
- Con arnés y correa
- Dentro de una jaula sujeta al asiento
- Pueden viajar sueltos
- No sabe

MDP

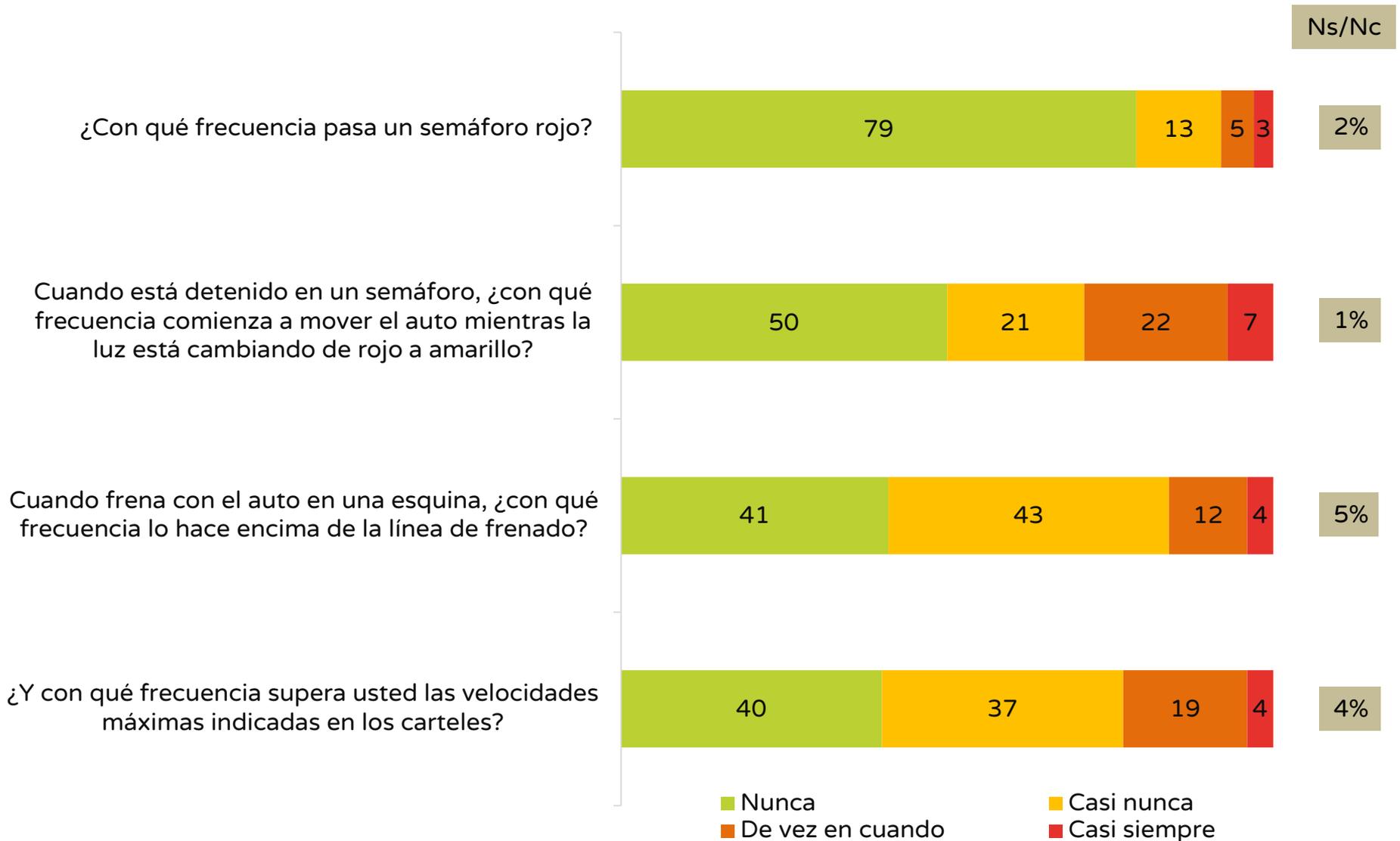


- No está permitido
- Con arnés y correa
- Dentro de una jaula sujeta al asiento
- Pueden viajar sueltos
- No sabe

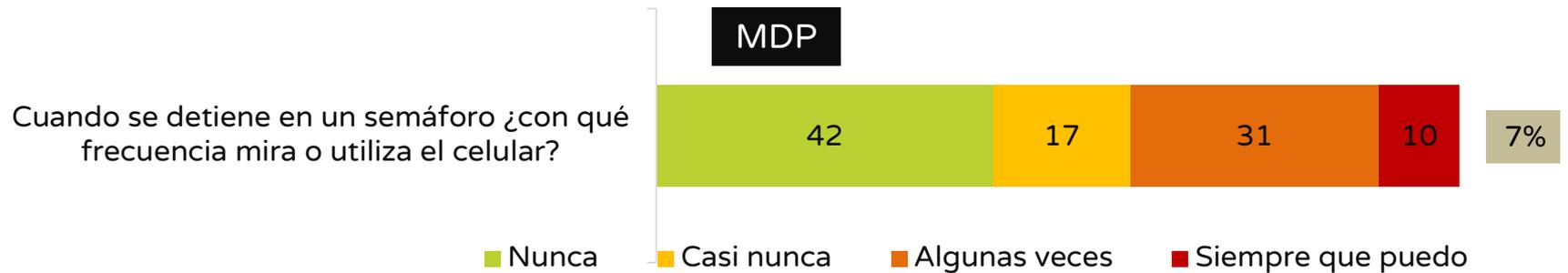
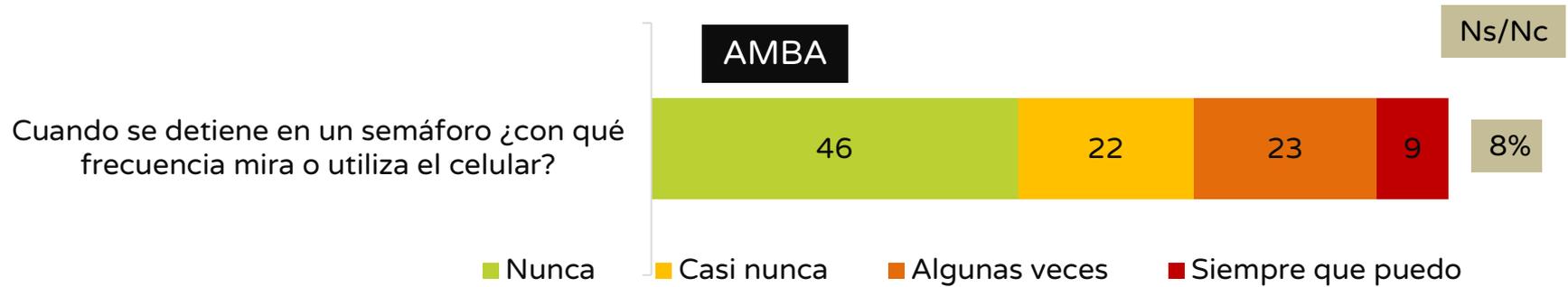
Imprudencias - AMBA



Imprudencias - MDP



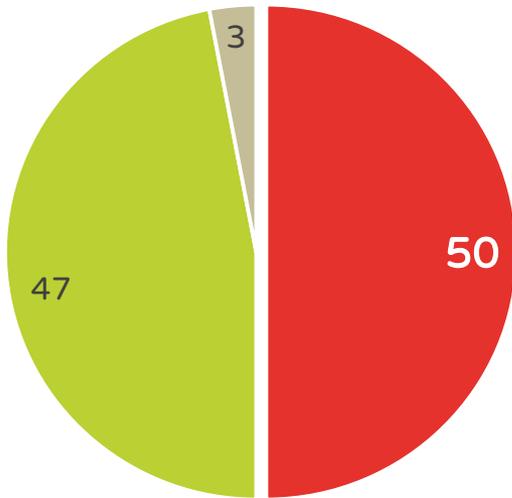
Imprudencias: USO DEL CELULAR



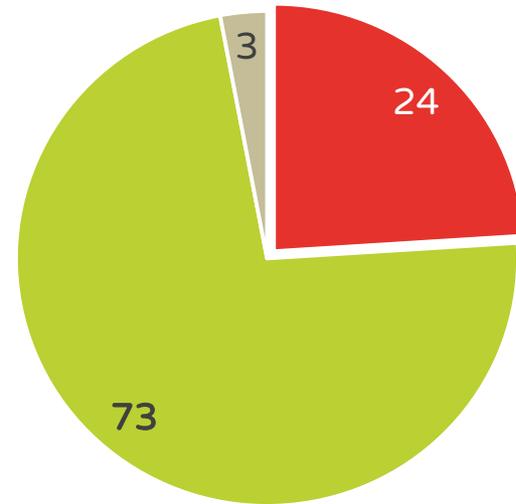
Fotomultas

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

AMBA

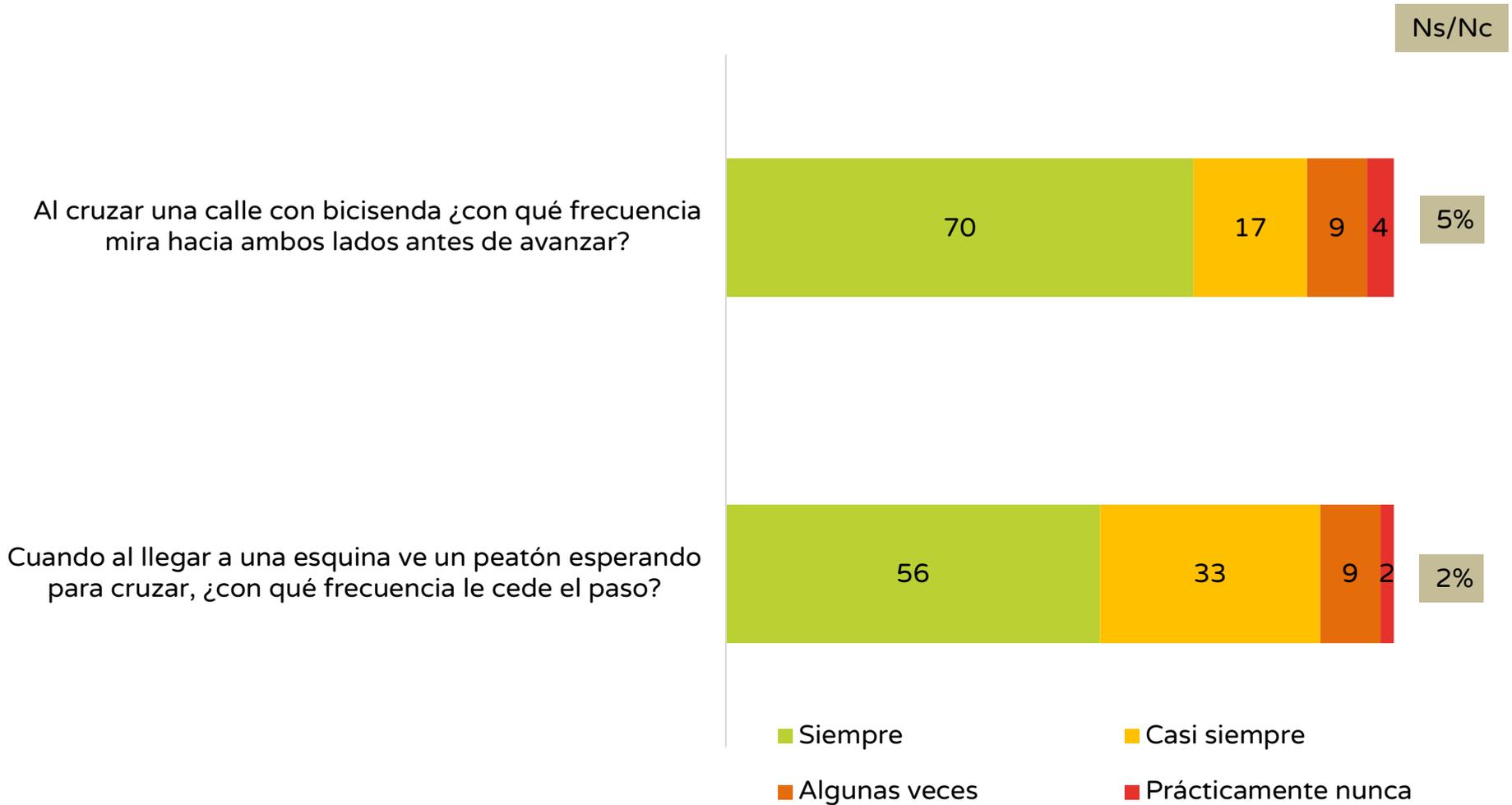


MDP

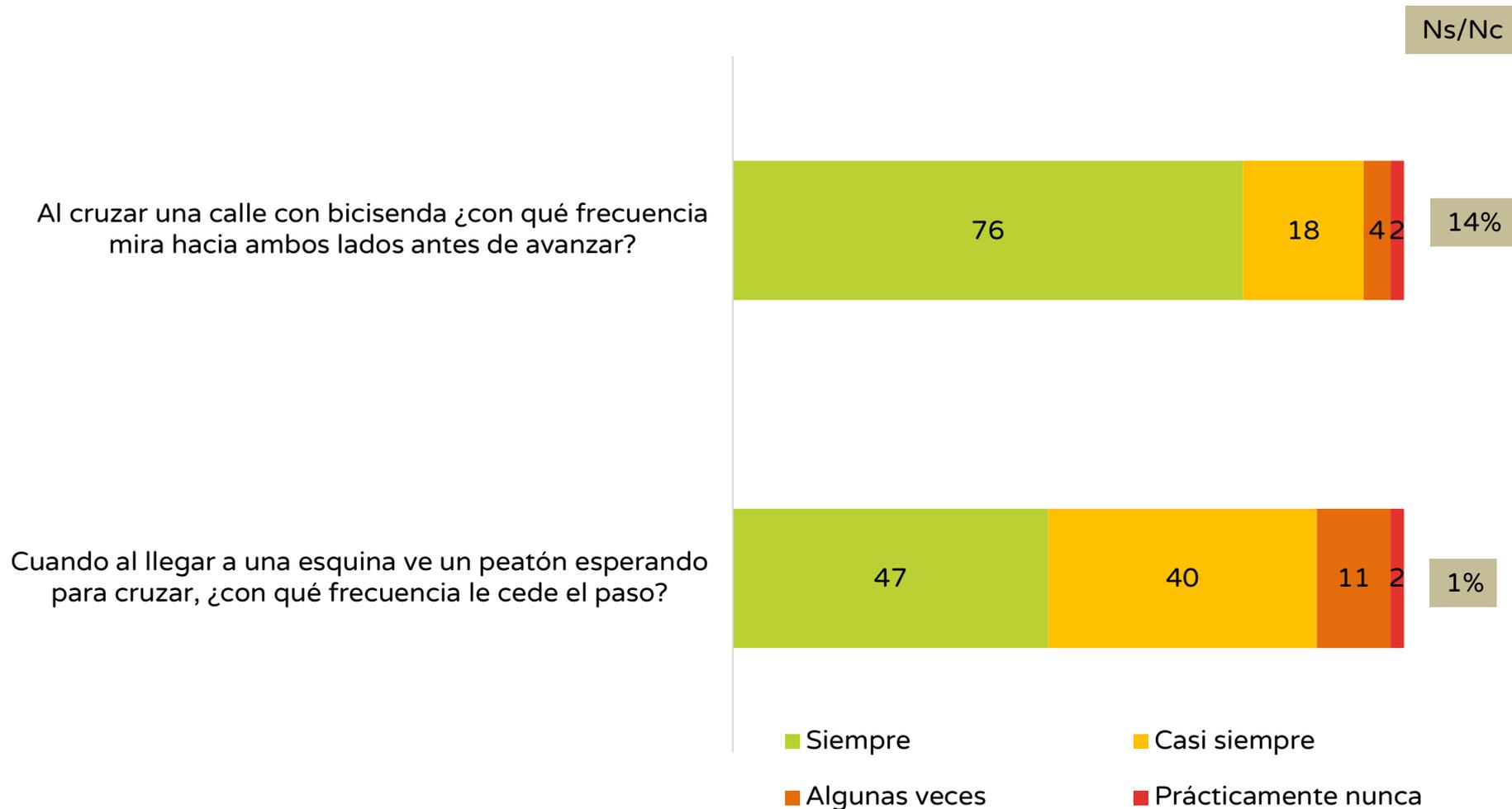


- Alguna vez
- Nunca
- Ns/Nc

Hábitos: peatones y bicisenda - AMBA



Hábitos: peatones y bicisenda - MDP



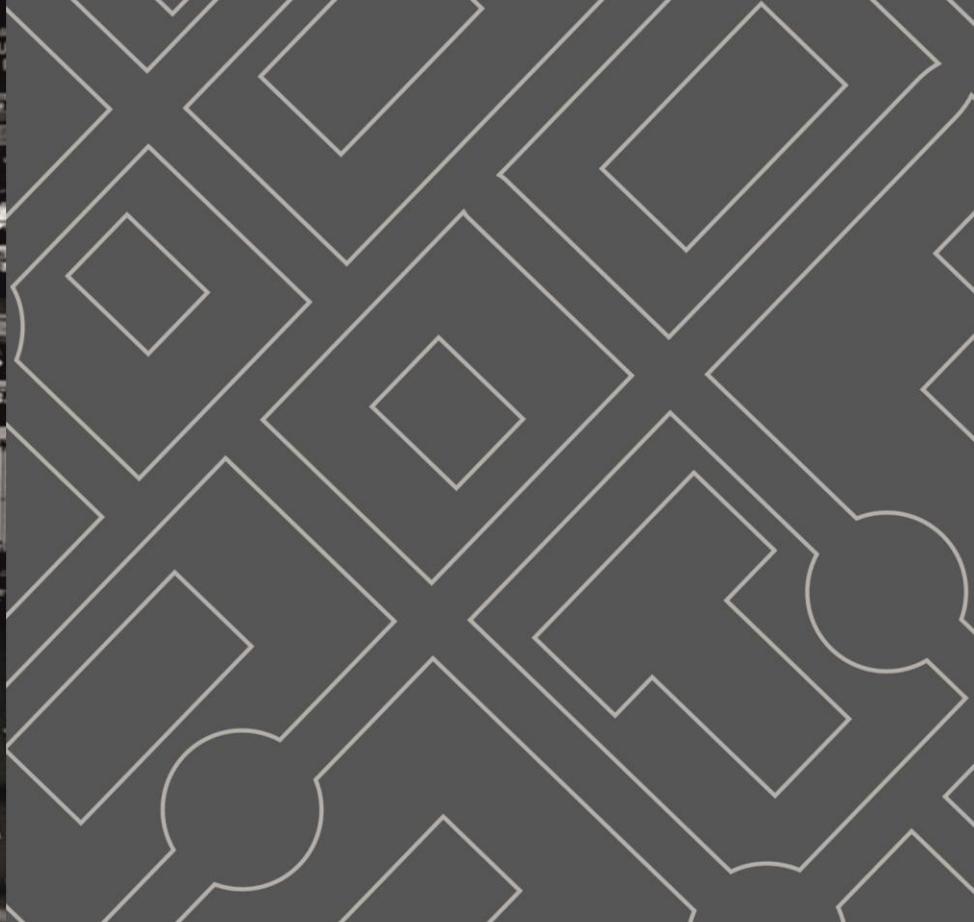
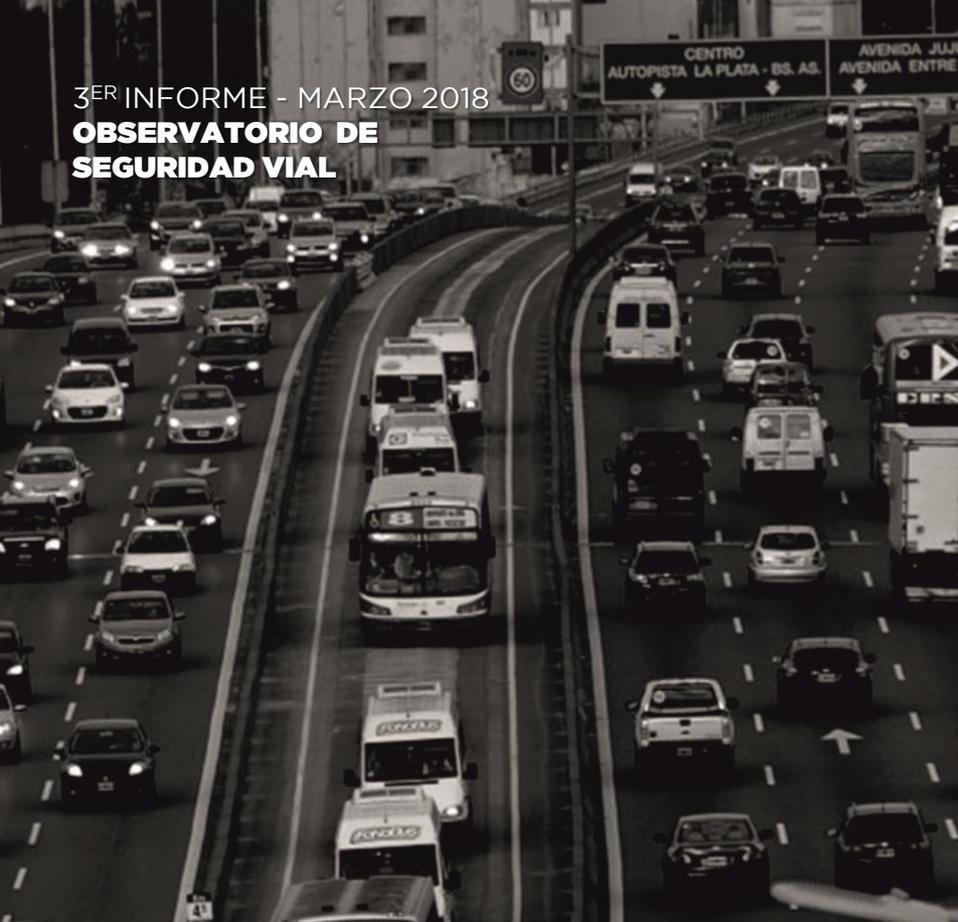
Ficha Técnica

- > Este informe surge de una encuesta realizada Marzo de 2018 en El Área Metropolitana de Buenos Aires (*) y Mar del Plata
- > La recolección de datos se realizó telefónicamente con tecnología IVR (respuesta de voz interactiva), que utiliza preguntas pregrabadas que los entrevistados responden por medio del teclado.
- > La selección de hogares se realizó a partir de una muestra aleatoria de teléfonos fijos. Posteriormente, los resultados fueron ajustados de modo iterado por parámetros censales de radio, sexo, edad y nivel educativo
- > La cantidad de casos fue de 2010 en AMBA; con un margen de error estimado (para $P=0,50$ y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 2,1 % en ningún caso.
- > La cantidad de casos fue de 749 en Mar del Plata; con un margen de error estimado (para $P=0,50$ y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 3,5 % en ningún caso.

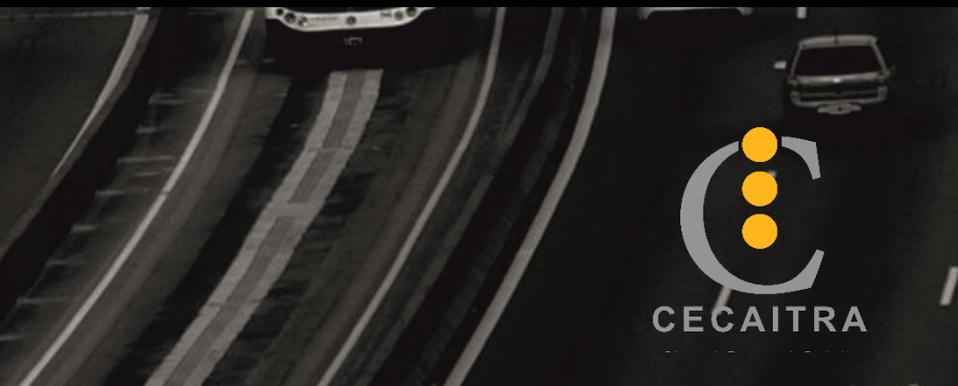
El área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se encuentra formada por la Ciudad de Buenos Aires y los 24 partidos del Gran Buenos Aires, a saber: Avellaneda, Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Gral. San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús,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

3ER INFORME - MARZO 2018

**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ MARZO 2018





En marzo de 2018 las noticias sobre los siniestros viales fueron abundantes y de diversas dimensiones, destacándose las relacionadas a la cantidad de accidentes ocurridos en los primeros meses de año en todo el país; consecuentemente con ello, se advierte la presencia de muchas cuestiones relacionadas a la prevención vial, como lo es el funcionamiento de los diferentes mecanismos de educación y sanción.

EL TRIBUNO DE SALTA / 31/03/18

Impacta la cantidad de víctimas en accidentes

En lo que va del año, un total de 51 personas perdieron la vida en accidentes de tránsito. Lo que más impacta, es que de ese total, 39 (un 76,4%) viajaban en motocicleta. Raúl Padovani, titular de la organización Pavicei (Padres de Víctimas de Conductores Ebrios e Irresponsables), mostró preocupación por estas cifras, y aseguró que es necesario un cambio urgente de actitud por parte de los conductores. Padovani detalló la forma en que murieron los motociclistas. "De los 39, son 14 los que fallecieron tras chocar con otro vehículo, otros 8 por caídas o movimientos bruscos que terminaron en derrape, otros 7 impactaron contra otra moto, la misma cantidad impactó contra postes y árboles, uno contra un vehículo estacionado, otro por sobrepasar un colectivo y un último impactó contra un animal", dijo. Padovani se mostró alarmado por la cantidad de motociclistas muertos en situaciones llamativas: choque con un poste, con otra moto y en caídas. Contó que casi todos iban sin casco y que entre los fallecidos hay dos menores de edad. "En estas muertes hay imprudencia. Si los motociclistas llevan el casco puesto tienen un 85% de salvarse en un choque", sentenció. Además, afirmó que en 2017, a esta altura del año, eran 49 las víctimas fatales, y de esas 23 eran motociclistas. En la ciudad De los 51 muertos en accidentes, un total de 17 (33,3%) son en Capital y 34 (66,6%) en el interior. Según Padovani, otros años, estas cifras eran: 85% en el interior y 15% en la ciudad. De las 17 muertes ocurridas en la ciudad, un total de 15 fueron de motociclistas. De acuerdo a lo que se informó desde la Subsecretaría de Tránsito municipal, 8 de los fallecidos estaban sin casco. "La mayoría estaba alcoholizado. Este es un factor importante, porque el alcohol está presente en casi todos los **sinistros viales fatales**", señalaron desde esta repartición municipal; al tiempo que destacaron que por esa razón intensificaron los controles en las calles. Sin alcohol

"En su momento decíamos que la clave era la tolerancia cero a la hora de conducir, y no estábamos tan errados. Hay varias provincias que hoy en día se adhieren", señaló Raúl Padovani. La hija del también director de la AMT falleció víctima de un ebrio al volante, es por eso de su insistencia. Esta situación lo marcó en su vida y en la actividad que realiza desde ese momento. "Muchas víctimas de accidentes de tránsito murieron por culpa del alcohol que no bebieron", aseguró Padovani.

Otro punto en el que ahondó es que en la clave en este tiempo sería controlar el uso del casco, pero esto no se está realizando. "Antes había más controles en el expendio de combustible a quienes tenían casco. Esto se profundiza en el interior, donde no se controla y hay muchas motos. En esos lugares solo funcionan los controles cuando va la Policía Vial", dijo. "Los padres debemos ser responsables" Raúl Padovani, titular de Pavicei que perdió a su hija en un siniestro vial, reconoce que ella viajaba sin casco el día que tuvo el accidente y fue impactada por un chofer ebrio. "Los padres debemos ser responsables y no darles cualquier vehículo a nuestros hijos. Se deben medir los peligros", señaló. Y también abogó porque la gente cambie su actitud a la hora de manejar. Por último, recomendó que se debe conducir a la defensiva, andar un poco más despacio, respetar las velocidades permitidas y evitar situaciones como circular en una moto por una ciclovía. Controles En la ciudad se está haciendo un intenso control a los motociclistas, pero por ahora esto parece que no alcanza. Desde de la Subsecretaría de Tránsito informaron que solo en esta semana retuvieron unas 110 motocicletas en distintos controles que se hicieron. Las faltas se repiten: falta de casco, falta de documentación y exceso de pasajeros, lo que se transforma en un peligro. Sobre este último punto, de que en algunos momentos van familias enteras en las motos, el subsecretario de Tránsito, Juan Carlos Garrido, señaló: "Vemos que la gente no cumple con las normas de tránsito.

Somos responsables de salvaguardar la vida de las personas, no atacamos a los más débiles porque no esto un problema social, sino cultural". Ayer, El Tribuno publicó un informe en el que se advierte el riesgo latente que corren los peatones en la capital salteña por el constante incumplimiento a la normas de tránsito de los conductores y también de los transeúntes. (Fuente: El Tribuno de Salta, 31/3/18)

El Tribuno JULIO SALTA RADIO SALTA SECCIONES DEPORTES EDICIÓN IMPRESA OBITUARIO

Impacta la cantidad de víctimas en accidentes

31 DE MARZO 2018 - 00:00 De 51 víctimas de accidentes de tránsito, 39 viajaban en motos.

Nelson Cotque

Alarma por las muertes de motociclistas

Piden a los conductores que siempre utilicen el casco.



En lo que va del año, un total de 51 personas perdieron la vida en accidentes de tránsito. Lo que más impacta, es que de ese total, 39 (un 76,4%) viajaban en motocicleta.

Raúl Padovani, titular de la organización Pavicei (Padres de Víctimas de Conductores Ebrios e Irresponsables), mostró preocupación por estas cifras, y aseguró que es necesario un cambio urgente de actitud por parte de los conductores.

Padovani detalló la forma en que murieron los motociclistas. "De los 39, son 14 los que fallecieron tras chocar con otro vehículo, otros 8 por caídas o movimientos bruscos que terminaron en derrape, otros 7 impactaron contra otra moto, la misma cantidad impactó contra postes y árboles, uno contra un vehículo estacionado, otro por sobrepasar un colectivo y un último impactó contra un animal", dijo.

Al volante



Gabriel Tomich
EDITOR

Un engaño que está vestido de verdad

El sofisma de las multas recaudatorias

Los sofistas fueron unos pseudo filósofos que, mediante una excelsa oratoria y una lógica impecable, eran capaces de convencer a quienes los escuchaban que un argumento falso era una verdad irrefutable.

La alta tasa de víctimas en accidentes de tránsito en nuestro país (más de 7200 anuales) llevó a instalar radares y cámaras para controlar los excesos de velocidad y sancionar a los infractores. Pero pronto, no pocos gobiernos municipales y provinciales descubrieron que las *fotomultas* eran un buen filón recaudatorio para sus arcas y ahí empezaron los engaños. Entre otros, instalar en sus jurisdicciones, estratégicamente, sucesivos carteles de reducción de velocidad en tan pocos metros que resultan casi imposible de cumplir, aún con una frenada muy brusca (con los riesgos que esto conlleva), o poner algunos "temporales" (incluso en rutas y autopistas nacionales), tal como se ve en un video que se viralizó por estos días, en el que el autor de las imágenes increpa (sin agredir) a un señor con una campera con la leyenda "Tránsito", en un lugar que llama "Loma Verde", y en el que también se ve un furgoncito con su puerta trasera abierta, la cámara dentro, un imperturbable operador detrás y tirado en el piso un cartel de 40 km/h con un trípode plegable. Un verdadero cazabobos para labrar multas.

Que quede claro: se debe controlar y sancionar; incluso, debe hacerse con más rigor y alcance. No solo la velocidad máxima (quizás lo más fácil de hacer): hay decenas de otras infracciones tan más peligrosas que las autoridades no se molestan en verificar porque es más complicado realizarlo.

Los controles viales deben tener como prioridad prevenir accidentes y educar. Hacerlos para recaudar es un sofisma: un engaño vestido de verdad. ●

La Nación, 31/3/18

Un engaño que está vestido de verdad

Por: Gabriel Tomich

Los sofistas fueron unos pseudo filósofos que, mediante una excelsa oratoria y una lógica impecable, eran capaces de convencer a quienes los escuchaban que un argumento falso era una verdad irrefutable.

La alta tasa de víctimas en accidentes de tránsito en nuestro país (más de 7200 anuales) llevó a instalar radares y cámaras para controlar los excesos de velocidad y sancionar a los infractores.

Pero pronto, no pocos gobiernos municipales y provinciales descubrieron que las *fotomultas* eran un buen filón recaudatorio para sus arcas y ahí empezaron los engaños. Entre otros, instalar en sus jurisdicciones, estratégicamente, sucesivos carteles de reducción de velocidad en tan pocos metros que resultan casi imposible de cumplir, aún con una frenada muy brusca (con los riesgos que esto conlleva), o poner algunos "temporales" (incluso en rutas y autopistas nacionales), tal como se ve en un video que se viralizó por estos días, en el que el autor de las imágenes increpa (sin agredir) a un señor con una campera con la leyenda "Tránsito", en un lugar que llama "Loma Verde", y en el que también se ve un furgoncito con su puerta trasera abierta, la cámara dentro, un imperturbable operador detrás y tirado en el piso un cartel de 40 km/h con un trípode plegable. Un verdadero cazabobos para labrar multas.

Que quede claro: se debe controlar y sancionar; incluso, debe hacerse con más rigor y alcance. No solo la **velocidad máxima** (quizás lo más fácil de hacer): hay decenas de otras infracciones tan más peligrosas que las autoridades no se molestan en verificar porque es más complicado realizarlo. Los controles viales deben tener como prioridad prevenir accidentes y educar. Hacerlos para recaudar es un sofisma: un engaño vestido de verdad

LA ARENA

LA PAMPA EL PAIS EL MUNDO OPINION CULTURALES DEPORTES

Inicio > La Pampa > Trabajamos de cráneo: "Un 70% de los casos se da por siniestros"

La Pampa

Traumatismos de cráneo: "Un 70% de los casos se da por siniestros viales"

JORNADA SOBRE TRAUMATISMOS DE CRANEO

Por Redacción - 30/03/2018 12:30 pm



La cuarta edición de la "Jornada sobre Traumatismo Encéfalo Craneano" se desarrolló durante esta semana en el aula de Videoconferencia del Hospital Lucio Molas, destinada a profesionales y al público en general. Especialistas disertaron sobre la patología y su tratamiento, ocasionada -en la mayoría de los casos- por siniestros viales.

Durante el encuentro, anunciado por Laura Vigliotta, directora asociada del Molas; Jorge Olivares, en representación de la Universidad de La Pampa; e Ignacio Etchepareborda, neurólogo y disertante. Según informó el gobierno provincial, Vigliotta señaló que "marzo es el mes de toma de conciencia sobre esta patología", ya que el traumatismo encefalo craneano es la primera causa de morbilidad en los adultos jóvenes, en adolescentes y en niños. En diálogo con LA ARENA, Vigliotta definió a la patología como el golpe súbito provocado por un componente externo cerrado (traumacráneo) o penetrante.

La directora señaló que en el encuentro se expusieron las distintas aristas de la patología, contando con la disertación de neurólogos clínicos de adultos y de niños. Concurrieron profesionales del hospital, estudiantes de Enfermería, y se transmitió por videoconferencia a toda la provincia. "Se hicieron videoconferencias para el interior y es la primera vez que se transmitió a través de la plataforma virtual nacional", explicó Vigliotta.

La Arena, 30/3/18

Un 70% de los casos se da por siniestros viales

SOBRE TRAUMATISMOS DE CRANEO

La cuarta edición de la Jornada sobre Traumatismo Encéfalo Craneano iniciará se desarrolló durante esta semana en el aula de Videoconferencia del Hospital Lucio Molas, destinada a profesionales y al público en general. Especialistas disertaron sobre la patología y su tratamiento, ocasionada -en la mayoría de los casos- por **siniestros viales**. Durante el encuentro, anunciado por Laura Vigliotta, directora asociada del Molas; Jorge Olivares, en representación de la Universidad de La Pampa; e Ignacio Etchepareborda, neurólogo y disertante. Según informó el gobierno provincial, Vigliotta señaló que marzo es el mes de toma de conciencia sobre esta patología, ya que el traumatismo encefalo craneano es la primera causa de morbilidad en los adultos jóvenes, en adolescentes y en niños. En diálogo con LA ARENA, Vigliotta definió a la patología como el golpe súbito provocado por un componente externo cerrado (traumacráneo) o penetrante. La directora señaló que en el encuentro se expusieron las distintas aristas de la patología, contando con la disertación de neurólogos clínicos de adultos y de niños. Concurrieron profesionales del hospital, estudiantes de Enfermería, y se transmitió por videoconferencia a toda la provincia. Se hicieron videoconferencias para el interior y es la primera vez que se transmitió a través de la plataforma virtual nacional, explicó Vigliotta. Choques. Los **siniestros viales** son considerados la principal causa de traumatismo de cráneo en un 70 por ciento. Vigliotta mencionó que la cantidad de muertos sigue en el país casi igual en los últimos años, lo que implica 600 personas por año. Se considera que son alrededor de cuatro personas lesionadas por siniestro.

Ello implica que un 5% de la población nacional esté con algún grado de discapacidad. Con respecto a La Pampa, dijo que la cantidad de casos, en salud pública, continúan manteniéndose estables. Pero aclaró que los accidentes siguen ocurriendo, sobre todo en el verano, porque somos una provincia de paso, y este año hubo muchos niños afectados. Por esa razón, la doctora destacó la necesidad continuar insistiendo en las medidas de **seguridad vial**. Disertaciones. Una de las charlas estuvo a cargo de del neurólogo Ignacio Etchepareborda, junto a otros especialistas que expusieron sobre los síntomas posteriores al traumatismo. En ese sentido, Etchepareborda señaló que no solo se trata la patología y su tratamiento en el momento -de acuerdo a si es leve, moderado o severo- sino también las complicaciones que aparecen posteriormente. En tanto, Olivares evaluó positivamente las cuatro ediciones de la jornada y destacó que es una señal del interés que despierta la temática, al tiempo que lamentó la continuidad del problema. Es muy bueno que nos juntemos el Ministerio de Salud y la UNLPam para tratar este problema, agregó Olivares, quien remarcó que es necesario seguir educando a la comunidad.

La Nación 29/03/18

BUSCAN PREVENIR MÁS ACCIDENTES

Prevenir accidentes de tránsito y sus consecuencias

Los accidentes de tránsito en la Argentina conforman en su conjunto una de las causales de mayor índice en la tasa de mortalidad de la población. Según estadísticas del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), el índice de siniestralidad vial en el país aumentó un 21,5% en 2017 en comparación con 2016 y por primera vez en la década se superaron los registros de 2010. La siniestralidad es un indicador que aglomera los accidentes en los que haya al menos un lesionado grave escala 3 (patrón que contempla una fractura).

Además, en su informe anual, el organismo advirtió que también subió el índice de mortalidad vial, un parámetro que se toma sobre la base de los fallecimientos inmediatos y hasta a treinta días del hecho. Las muertes que son consecuencia de los siniestros viales aumentaron un 9,2% y las discapacidades asociadas a ellos se incrementaron un 16,6% de 2016 a 2017. Los conductores de 17 a 30 años son los más proclives a causar accidentes con casi la mitad de los siniestros: protagonizan el 43,7% y son, a su vez, las principales víctimas mortales: el 40,9% de los decesos afectan al rango etario de 16 a 30.

Este tipo de accidentes encuentra sus causas en una diversidad de variables. Los expertos afirman que cerca del 90% se produce por fallas humanas del conductor, señalando la imprudencia al conducir como la principal causa de estos sucesos, seguida del exceso de velocidad, de la ingesta de alcohol y de otras drogas, así como de las deficiencias en las calles y rutas, y de las fallas mecánicas de los vehículos. Sin embargo, el alcohol es una de las principales causas toda vez que las bebidas alcohólicas hacen que las respuestas y las maniobras, ante cualquier eventualidad de la ruta o la calle, sean torpes y lentas. Embota los sentidos disminuyendo la capacidad de atención normal del conductor.

En los últimos dos años ocurrieron en el país lamentables accidentes viales causados por conductores que habían tomado alcohol por encima de los límites permitidos y que terminaron con la muerte de muchas personas.

En estos casos los jueces que intervinieron dictaron resoluciones muy distintas para causas similares: algunos responsables recibieron prisión efectiva, pero en otros quedaron libres o con prisión domiciliaria, circunstancia que agrava aún más la problemática vinculada a la seguridad vial.

Además, estos accidentes reavivaron la discusión sobre si es efectivo aplicar la alcoholemia cero para los conductores. Tanto la Legislatura bonaerense como la porteña ingresaron el año pasado proyectos en ese sentido. La ley nacional de tránsito determina que el máximo permitido es 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre. Solo seis provincias dejaron de lado la previsión nacional y adoptaron el criterio de tolerancia cero, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV): Córdoba, Salta, Tucumán, La Rioja, Neuquén y Entre Ríos.

En su reciente discurso ante la Asamblea Legislativa, el presidente Macri anunció un endurecimiento de la ley penal como política pública para reducir las muertes por accidentes de tránsito. A tal efecto una comisión que reforma el Código Penal trabaja en un anteproyecto que endurece las penas cuando se maneje de manera imprudente o bajo los efectos de las drogas o el alcohol.

También mencionó la necesidad de usar siempre el cinturón de seguridad, de poner a los más chicos en las sillas aprobadas para transportarlos y no usar el teléfono celular al conducir. En lo que respecta a los cinturones de seguridad, ninguna otra medida de prevención ha salvado más vidas en caso de choques. En efecto, usarlo puede reducir el riesgo de cualquier tipo de traumatismo del 40 al 50% y del 40 al 60% en lo que respecta a traumatismos mortales, y entre un 25 y un 75% el de los ocupantes de asientos traseros.

En cuanto a los dispositivos de seguridad para niños, si se instalan y se usan correctamente, se ha comprobado que son muy efectivos para prevenir muertes de los niños, toda vez que disminuyen la tasa de mortalidad por lesiones causadas por accidentes de tránsito en el 71% de los bebés y en el 54% de los niños pequeños. Algo que debería tenerse siempre presente, y especialmente en estos días, en que tantos autos saldrán a las rutas por el fin de semana largo.

Las muertes y las lesiones como consecuencia de los accidentes de tránsito son absolutamente evitables. Si bien el endurecimiento de las penas puede llegar a ser un elemento disuasivo ello solo no resulta suficiente.

En estos casos los jueces que intervinieron dictaron resoluciones muy distintas para causas similares: algu-

Será necesario también reforzar las medidas de prevención comenzando con una educación vial sistemática, actuando con rigurosidad y responsabilidad en la entrega de la licencia de conducir, con mayores controles en la calle y mejoras sustanciales en la red vial de todo el país, entre otras cuestiones. En definitiva concientizar, educar y, sobre todo, controlar adecuadamente el respeto por las normas de tránsito. La situación requiere acciones inmediatas, pues cada día que pasa hay más víctimas y pérdidas que lamentar.

Prevenir accidentes de tránsito y sus consecuencias

Fronte al fin de semana largo, no está de más recordar algunos consejos fundamentales para salir a la ruta y viajar con seguridad

Los accidentes de tránsito en la Argentina conforman en su conjunto una de las causales de mayor índice en la tasa de mortalidad de la población. Según estadísticas del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), el índice de siniestralidad vial en el país aumentó un 21,5% en 2017 en comparación con 2016 y por primera vez en la década se superaron los registros de 2010. La siniestralidad es un indicador que aglomera los accidentes en los que haya al menos un lesionado grave escala 3 (patrón que contempla una fractura).

Además, en su informe anual, el organismo advirtió que también subió el índice de mortalidad vial, un parámetro que se toma sobre la base de los fallecimientos inmediatos y hasta a treinta días del hecho. Las muertes que son consecuencia de los siniestros viales aumentaron un 9,2% y las discapacidades asociadas a ellos se incrementaron un 16,6% de 2016 a 2017. Los conductores de 17 a 30 años son los más proclives a causar accidentes con casi la mitad de los siniestros: protagonizan el 43,7% y son, a su vez, las principales víctimas mortales: el 40,9% de los decesos afectan al rango etario de 16 a 30.

Este tipo de accidentes encuentra sus causas en una diversidad de variables. Los expertos afirman que cerca del 90% se produce por fallas humanas del conductor, señalando la imprudencia al conducir como la principal causa de estos sucesos, seguida del exceso de velocidad, de la ingesta de alcohol y de otras drogas, así como de las deficiencias en las calles y rutas, y de las fallas mecánicas de los vehículos. Sin embargo, el alcohol es una de las principales causas toda vez que las bebidas alcohólicas hacen que las respuestas y las maniobras, ante cualquier eventualidad de la ruta o la calle, sean torpes y lentas. Embota los sentidos disminuyendo la capacidad de atención normal del conductor.

En los últimos dos años ocurrieron en el país lamentables accidentes viales causados por conductores que habían tomado alcohol por encima de los límites permitidos y que terminaron con la muerte de muchas personas.



Los dispositivos de seguridad disminuyen la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en el 71% de los bebés

responsables recibieron prisión efectiva, pero en otros quedaron libres o con prisión domiciliaria, circunstancia que agrava aún más la problemática vinculada a la seguridad vial.

Además, estos accidentes reavivaron la discusión sobre si es efectivo aplicar la alcoholemia cero para los conductores. Tanto la Legislatura bonaerense como la porteña ingresaron el año pasado proyectos en ese sentido. La ley nacional de tránsito determina que el máximo permitido es 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre. Solo seis provincias dejaron de lado la previsión nacional y adoptaron el criterio de tolerancia cero, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV): Córdoba, Salta, Tucumán, La Rioja, Neuquén y Entre Ríos.

En su reciente discurso ante la Asamblea Legislativa, el presidente Macri anunció un endurecimiento de la ley penal como política pública para reducir las muertes por accidentes de tránsito. A tal efecto una comisión que reforma el Código Penal trabaja en un anteproyecto que endurece las penas cuando se maneje de manera imprudente o bajo los efectos de las drogas o el alcohol.

También mencionó la necesidad de usar siempre el cinturón de seguridad de poner a los más chicos en las sillas aprobadas para transportarlos y no usar el teléfono celular al conducir. En lo que respecta a los cinturones de seguridad, ninguna otra medida de prevención ha salvado más vidas en caso de choques. En efecto, usarlo puede reducir el riesgo de cualquier tipo de traumatismo del 40 al 50% y del 40 al 60% en lo que respecta a traumatismos mortales, y entre un 25 y un 75% el de los ocupantes de asientos traseros.

En cuanto a los dispositivos de seguridad para niños, si se instalan y se usan correctamente, se ha comprobado que son muy efectivos para prevenir muertes de los niños, toda vez que disminuyen la tasa de mortalidad por lesiones causadas por accidentes de tránsito en el 71% de los bebés y en el 54% de los niños pequeños. Algo que debería tenerse siempre presente, y especialmente en estos días, en que tantos autos saldrán a las rutas por el fin de semana largo.

Las muertes y las lesiones como consecuencia de los accidentes de tránsito son absolutamente evitables. Si bien el endurecimiento de las penas puede llegar a ser un elemento disuasivo ello solo no resulta suficiente.

Será necesario también reforzar las medidas de prevención comenzando con una educación vial sistemática, actuando con rigurosidad y responsabilidad en la entrega de la licencia de conducir, con mayores controles en la calle y mejoras sustanciales en la red vial de todo el país, entre otras cuestiones. En definitiva concientizar, educar y, sobre todo, controlar adecuadamente el respeto por las normas de tránsito. La situación requiere acciones inmediatas, pues cada día que pasa hay más víctimas y pérdidas que lamentar.

Clarín, 27/03/18

BUSCAN PREVENIR MÁS ACCIDENTES

Cuatriciclos: para usarlos habrá que sacar un registro y respetar nuevas reglas

Vanesa López

Será obligatorio rendir un examen teórico y uno práctico. El plan es exigirlo en la Costa el próximo verano.

Los accidentes en cuatriciclos son un problema histórico, que no se logra controlar. Y el verano pasado no fue la excepción. En la víspera del Año Nuevo, un joven de 18 años murió al volcar el vehículo que manejaba en Monte Hermoso. Veinte días después, un nene de 7 años que viajaba en un "cuatri" impactó contra otro de mayor tamaño, cerca del barrio cerrado Costa Esmeralda, al norte de Pinamar.

También perdió la vida y ahora el joven que lo embistió está acusado de homicidio (ver Aun esperan...).

Para bajar la ola de fatalidades, el gobierno nacional está trabajando en un plan que obligará a los conductores a tener un registro específico. Para el verano que viene, ya habrá que sacar esta licencia para poder manejar.

Tanto los dueños de estos vehículos, como quienes los alquilan.

"La implementación depende de cada jurisdicción. Cada municipio tiene la decisión de adherirse a esta nueva modificación o no", dijeron a Clarín voceros de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), que depende del Ministerio de Transporte de la Nación.

Esto surge a partir del decreto 779.

La norma modifica la Ley de Tránsito 13.927, que no incluía ninguna regulación hacia los cuatriciclos. Y establece una nueva categoría de licencias para abordar las especificidades de estos vehículos. Por ejemplo, que van por la arena, que se manejan de forma diferente y que son inestables.

"La semana pasada hubo una reunión para presentar la propuesta.

Fueron los directivos de la ANSV junto con los intendentes de la Provincia de Buenos Aires, para poder empezar a trabajar desde marzo para que el verano que viene esté todo implementado", continuaron desde el organismo oficial.

El plan es nacional: "Son 135 municipios con diferentes realidades", señalan.

Sin embargo, trabajan en especial con los de Buenos Aires porque la mayor parte de cuatriciclos circulan por la Costa Atlántica bonaerense.

"Los intendentes están mostrando muy buena voluntad para trabajar en forma coordinada", destacan desde la ANSV.

Para obtener la licencia, el conductor deberá rendir un examen teórico y otro práctico. A su vez, el práctico tendrá que realizarse en dos etapas, de acuerdo con detalles de la iniciativa a los que accedió Clarín: • Detección de las fallas del vehículo.

El evaluador deberá verificar que el aspirante conoce todos los elementos de seguridad del vehículo con el que va a realizar el examen.

• Manejo del vehículo en circuito cerrado.

En esta fase, el evaluador verificará si el aspirante tiene control del vehículo, si conoce sus dimensiones y es capaz o no de dominarlo. Para esto, observará diferentes maniobras de conducción realizadas en una pista de pruebas especial.

Según lo previsto, el conductor podrá iniciar el trámite y rendir el examen teórico en su distrito, es decir, en el lugar donde vive. Tendrá que acercarse a la misma oficina donde se tramitan las licencias para autos, y allí dar el examen teórico "tradicional", con las señales de tránsito y las preguntas habituales.

Luego, tendrá que rendir el examen práctico en una pista de pruebas para cuatriciclos. Pero esas pistas no van a estar en todos los municipios. Por lo tanto, la persona deberá acercarse a la más cercana al lugar donde vive.

BUSCAN PREVENIR MÁS ACCIDENTES

Cuatriciclos: para usarlos habrá que sacar un registro y respetar nuevas reglas

Será obligatorio rendir un examen teórico y uno práctico. El plan es exigirlo en la Costa el próximo verano.

Vanesa López

vs@lapage.clarin.com

Los accidentes en cuatriciclos son un problema histórico, que no se logra controlar. Y el verano pasado no fue la excepción. En la víspera del Año Nuevo, un joven de 18 años murió al volcar el vehículo que manejaba en Monte Hermoso. Veinte días después, un nene de 7 años que viajaba en un "cuatri" impactó contra otro de mayor tamaño, cerca del barrio cerrado Costa Esmeralda, al norte de Pinamar.

Para bajar la ola de fatalidades, el gobierno nacional está trabajando en un plan que obligará a los conductores a tener un registro específico. Para el verano que viene, ya habrá que sacar esta licencia para poder manejar. Tanto los dueños de estos vehículos, como quienes los alquilan.

"La implementación depende de cada jurisdicción. Cada municipio tiene la decisión de adherirse a esta nueva modificación o no", dijeron a Clarín voceros de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), que depende del Ministerio de Transporte de la Nación.

Esto surge a partir del decreto 779.

La norma modifica la Ley de Tránsito 13.927, que no incluía ninguna regulación hacia los cuatriciclos. Y establece una nueva categoría de licencias para abordar las especificidades de estos vehículos. Por ejemplo, que van por la arena, que se manejan de forma diferente y que son inestables.

"La semana pasada hubo una reunión para presentar la propuesta.

Fueron los directivos de la ANSV junto con los intendentes de la Provincia de Buenos Aires, para poder empezar a trabajar desde marzo para que el verano que viene esté todo implementado", continuaron desde el organismo oficial.



Médanos. Se indicará por qué cara subir y por cuál bajar. ANSV/STAS

que el verano que viene está todo implementado", certificarán desde el organismo oficial.

"El plan es nacional", dice la ANSV, que tiene en cuenta las realidades de cada municipio. Sin embargo, trabajan en especial con los de Buenos Aires porque la mayor parte de cuatriciclos circulan por la Costa Atlántica bonaerense. "Los intendentes están mostrando muy buena voluntad para trabajar en forma coordinada", destacan desde la ANSV.

Para obtener la licencia, el conductor deberá rendir un examen teórico y otro práctico. A su vez, el práctico tendrá que realizarse en dos etapas, de acuerdo con detalles de la iniciativa a los que accedió Clarín: • Detección de las fallas del vehículo.

El evaluador deberá verificar que el aspirante conoce todos los elementos de seguridad del vehículo con el que va a realizar el examen. • Manejo del vehículo en circuito cerrado. En esta fase, el evaluador verificará si el aspirante tiene control del vehículo, si conoce sus dimensiones y es capaz o no de dominarlo. Para esto, observará diferentes maniobras de conducción realizadas en una pista de pruebas especial.

Según lo previsto, el conductor podrá iniciar el trámite y rendir el examen teórico en su distrito, es decir,

Los detalles del examen

PRIMERA ETAPA. EVALUACION TEORICA

Se verifica que el aspirante conoce todos los elementos de seguridad del vehículo que va a conducir.

- | | |
|--|--|
| <p>Requisitos legales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Licencia de conducir. • Ser mayor de 16 años. • Despejar la cantidad de horas que indica. • Usar casco. • Usar protección ocular. • Mantener una velocidad adecuada. | <p>Seguridad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indicar la dirección, izquierda, derecha y atrás. • Al detenerse, no debe quedar el vehículo apoyado sobre los neumáticos. • Solo siempre en grado. • En un vuelco no se debe apoyar. |
|--|--|



SEGUNDA ETAPA. MANEJO EN CIRCUITO CERRADO

Se verifica que el aspirante tiene control del vehículo, que conoce sus dimensiones y puede dominarlo.



1 El control debe tenerse en permanente y sobre el momento de manejar.

2 Se debe apoyar a la rampa de manera adecuada al grado de inclinación.



3 Debe apoyarse a la rampa con los neumáticos y no con el cuerpo.

4 Debe desmontarse con control y sin caer de la marcha.

Con el certificado de que aprobó, le darán el registro.

Además, los municipios que permitan el uso de cuatriciclos van a tener que crear corredores seguros para ir hasta las playas en las que se pueda circular. Deberán delimitar las zonas de uso recreativo y poner sentidos de circulación, es decir, por qué cara del médano de sube y por cuál se baja. Así buscan evitar choques como el ocurrido en enero.

"Por ejemplo, no se puede ir por la Bristol en cuatriciclo. Pero sí se va a poder ir por un lugar que está fuera de la zona de la Mar del Plata. Va a haber lugares determinados", explicó desde la ANSV. "La idea es establecer lugares como la Frontera de Pinamar, donde no circulan otro tipo de vehículos. Pero eso lo va a determinar en cada caso el municipio", concluyen.

OPINIÓN

EDITORIAL

Preocupante dato sobre las muertes de motociclistas este año

26 de Marzo de 2018 | 01:12 | Publicado en Edición Impresa



Las estadísticas ofrecidas ayer en este diario acerca de la muy elevada participación de las motocicletas en accidentes de tránsito en la Región y, esencialmente, del también muy alto porcentaje de víctimas fatales y de heridos entre quienes las conducían o viajaban en ellas, no dejan duda acerca de que se debería actualizar las normas que regulan su presencia en las calles –entre ellas lo referente a los seguros correspondientes y a los requisitos de seguridad de los propios conductores- y, al mismo tiempo impartir, desde los organismos con incumbencia, un mayor aprendizaje técnico y una más consistente formación educativa a quienes transitan las calles al mando de ese tipo de vehículos.

No es necesario señalar que en la actualidad los motociclistas circulan por calles y rutas tanto por el andarivel derecho, por el del medio o por el de la izquierda de la calzada, de modo que implica para los automovilistas un verdadero dilema –cuando no una desagradable sorpresa- adivinar por dónde transitan finalmente. En cada uno de los semáforos de la Ciudad o de las rutas, el serpenteo anárquico y peligroso de las motos entre las filas de automóviles, para ganar posiciones, resulta, asimismo, un peligro continuo para la seguridad propia y la de terceros. Sin dejar de mencionar, por supuesto, que son también muchos los automovilistas que no respetan las elementales reglas del tránsito.

Es frecuente, también, observar cómo muchas motocicletas no respetan el orden que imponen los semáforos, cruzando con luz roja y trasladándose habitualmente a velocidades que superan con holgura las máximas permitidas, sobre todo en zonas urbanas. Desde luego que, en caso de que sobrevenga algún accidente, el que se expone más y suele pagar los platos rotos con su integridad física es el motociclista o quien lo acompaña.

Tal como se informó en este diario, según las estadísticas más recientes, en lo que va del presente año, el 70 por ciento de las víctimas fatales del tránsito en La Plata, Berisso y Ensenada fueron motociclistas. Los datos elaborados por la ONG Corazones Azules indican que en todo 2017 esa proporción había sido del 49 por ciento. De modo que, en lugar de mejorar, la situación empeoró sensiblemente. El 2018 ya dejó el saldo de 22 muertos en la Región -14 de ellos conductores de motos-, donde muere una persona como consecuencia del tránsito cada 3 días. Ello, sin dejar de mencionar la secuela de numerosos motociclistas heridos con diversos traumatismos, que fueron atendidos en hospitales de la región, algunos de ellos con heridas sumamente graves.

Extremar la actitud de manejo, sin presumir que se contará con la benevolencia de los otros conductores; estar atento a las maniobras de los otros vehículos y tener en cuenta las limitaciones de la moto para una frenada brusca; no concretar la maniobra hasta no tener certeza de que lo han visto y no exceder los límites de velocidad, forman parte de los consejos formulados por expertos del Centro de Experimentación y Seguridad Vial.

Sea como sea, recae una primera y gran responsabilidad sobre las autoridades de control del tránsito, que deben redoblar sus esfuerzos y su exigencia para lograr que se genere el cumplimiento de las leyes. Los daños que se registran casi cotidianamente, con pérdida de vidas o incapacidades permanentes que se derivan de los siniestros, deberían constituir una razón suficiente para perseverar en ese empeño.

El Día, 26/03/18

Preocupante dato sobre las muertes de motociclistas este año

Las estadísticas ofrecidas ayer en este diario acerca de la muy elevada participación de las motocicletas en accidentes de tránsito en la Región y, esencialmente, del también muy alto porcentaje de víctimas fatales y de heridos entre quienes las conducían o viajaban en ellas, no dejan duda acerca de que se debería actualizar las normas que regulan su presencia en las calles –entre ellas lo referente a los seguros correspondientes y a los requisitos de seguridad de los propios conductores- y, al mismo tiempo impartir, desde los organismos con incumbencia, un mayor aprendizaje técnico y una más consistente formación educativa a quienes transitan las calles al mando de ese tipo de vehículos. No es necesario señalar que en la actualidad los motociclistas circulan por calles y rutas tanto por el andarivel derecho, por el del medio o por el de la izquierda de la calzada, de modo que implica para los automovilistas un verdadero dilema –cuando no una desagradable sorpresa- adivinar por dónde transitan finalmente. En cada uno de los semáforos de la Ciudad o de las rutas, el serpenteo anárquico y peligroso de las motos entre las filas de automóviles, para ganar posiciones, resulta, asimismo, un peligro continuo para la seguridad propia y la de terceros. Sin dejar de mencionar, por supuesto, que son también muchos los automovilistas que no respetan las elementales reglas del tránsito. Es frecuente, también, observar cómo muchas motocicletas no respetan el orden que imponen los semáforos, cruzando con luz roja y trasladándose habitualmente a velocidades que superan con holgura las máximas permitidas, sobre todo en zonas urbanas. Desde luego que, en caso de que sobrevenga algún accidente, el que se expone más y suele pagar los platos rotos con su integridad física es el motociclista o quien lo acompaña.

Tal como se informó en este diario, según las estadísticas más recientes, en lo que va del presente año, el 70 por ciento de las víctimas fatales del tránsito en La Plata, Berisso y Ensenada fueron motociclistas. Los datos elaborados por la ONG Corazones Azules indican que en todo 2017 esa proporción había sido del 49 por ciento. De modo que, en lugar de mejorar, la situación empeoró sensiblemente. El 2018 ya dejó el saldo de 22 muertos en la Región -14 de ellos conductores de motos-, donde muere una persona como consecuencia del tránsito cada 3 días. Ello, sin dejar de mencionar la secuela de numerosos motociclistas heridos con diversos traumatismos, que fueron atendidos en hospitales de la región, algunos de ellos con heridas sumamente graves. Extremar la actitud de manejo, sin presumir que se contará con la benevolencia de los otros conductores; estar atento a las maniobras de los otros vehículos y tener en cuenta las limitaciones de la moto para una frenada brusca; no concretar la maniobra hasta no tener certeza de que lo han visto y no exceder los límites de velocidad, forman parte de los consejos formulados por expertos del Centro de Experimentación y Seguridad Vial. Sea como sea, recae una primera y gran responsabilidad sobre las autoridades de control del tránsito, que deben redoblar sus esfuerzos y su exigencia para lograr que se genere el cumplimiento de las leyes. Los daños que se registran casi cotidianamente, con pérdida de vidas o incapacidades permanentes que se derivan de los siniestros, deberían constituir una razón suficiente para perseverar en ese empeño.

▶ EN EL PAÍS MUEREN 20 PERSONAS AL DÍA EN HECHOS DE TRÁNSITO ◀

Siniestros viales son más fatales que el HIV

En la Argentina mueren más personas por siniestros viales que por la contracción de VIH, algo que habla de los serios problemas viales que tiene el país, según informó un relevamiento privado.

El último informe de la Asociación Luchemos por la Vida estableció que mueren 20 personas por día en hechos de tránsito, dando un índice de 0,82 por hora, mientras que

el Ministerio de Salud informó que hay 5 muertes diarias por Virus de la Inmunodeficiencia Humana.

Así lo reflejó el portal Meaccidente.com, cuyo director Mario Ludueña insistió en la necesidad de "seguir reduciendo" la problemática, ya que, por ejemplo, en la Provincia de Buenos Aires hubo 2.172 fallecimientos, siendo la más afectada. La siguieron Santa Fe con 628

casos y Córdoba con 424, mientras que la Capital Federal tuvo una reducción y durante 2017 hubo 98 decesos en incidentes vehiculares.

"Estas estadísticas nos permiten conocer bien donde estamos parados y sobre que hay que seguir trabajando. Nosotros acompañamos mucho a las familias de las personas que mueren en accidentes de tránsito y conocemos esto en primera persona. Es un camino largo pero hay que seguir reduciendo estos índices, más aún teniendo en cuenta que en este mismo instante hay otra persona que probablemente esté falleciendo en un siniestro vial", resaltó Ludueña.

Diario Popular, 26/03/18

EN EL PAÍS MUEREN 20 PERSONAS AL DÍA EN HECHOS DE TRÁNSITO

Siniestros viales son más fatales que el HIV

En la Argentina mueren más personas por siniestros viales que por la contracción de VIH, algo que habla de los serios problemas viales que tiene el país, según informó un relevamiento privado.

El último informe de la Asociación Luchemos por la Vida estableció que mueren 20 personas por día en hechos de tránsito, dando un índice de 0,82 por hora, mientras que el Ministerio de Salud informó que hay 5 muertes diarias por Virus de la Inmunodeficiencia Humana.

Así lo reflejó el portal Meaccidente.com, cuyo director Mario Ludueña insistió en la necesidad de "seguir reduciendo" la problemática, ya que, por ejemplo, en la Provincia de Buenos Aires hubo 2.172 fallecimientos, siendo la más ; da. La siguieron Santa Fe con 628 casos y Córdoba con 424, mientras que la Capital Federal tuvo una reducción y durante 2017 hubo 98 decesos en incidentes vehiculares.

"Estas estadísticas nos permiten conocer bien donde estamos parados y sobre que hay que seguir trabajando. Nosotros acompañamos mucho a las familias de las personas que mueren en accidentes de tránsito y conocemos esto en primera persona. Es un camino largo pero hay que seguir reduciendo estos índices, más aún teniendo en cuenta que en este mismo instante hay otra persona que probablemente esté falleciendo en un siniestro vial", resaltó Ludueña.

La Nueva 25/03/18
TRÁNSITO MORTAL

Disminuyeron los controles de alcoholemia y las multas por faltas graves

Se hace en promedio un 75% menos de pruebas de alcohol si se compara el primer bimestre de 2018 con 2016. Aquel año se realizaron unos 68 exámenes por día, mientras que en enero y febrero se practicaron 17 diarios.

Sergio Prieta / sprieta@lanueva.com

Los controles de alcoholemia que realizan inspectores de tránsito del Municipio disminuyeron en un 75% comparando el primer bimestre de 2018 con 2016, al igual que se registró una sensible baja en la cantidad de multas por faltas de tránsito graves como cruzar un semáforo en rojo o manejar usando el teléfono celular.

El dato surge del portal municipal Gobierno Abierto y de comparar las actas de infracción que se realizaron en 2016 y 2017, más lo que transcurre de 2018.

Desde hace tiempo se menciona que los controles de tránsito vienen disminuyendo. “La Nueva.” hizo un relevamiento para conocer si realmente existió una baja o los operativos se mantuvieron.

De acuerdo con los partes de prensa del Municipio desde el 1 de enero hasta el 18 de marzo se habían realizado 1.347 controles de alcoholemia, lo que arroja unos 17 tests por día. De esa cantidad, 85 (un 6,3%) dieron positivos.

En el mismo período de 2017 se habían concretado 2.232 controles de los cuales al menos 224 (5%) arrojaron resultados positivos. Es decir que aquel año se hicieron 885 controles más.

En parte, la baja se debe a que en enero último hubo una semana en la que no se realizaron controles por el conflicto entre la comuna y el Sindicato de Trabajadores Municipales.

Sin embargo, la disminución de operativos es muy marcada si se compara el 2017 con el 2016. El año pasado se realizaron un total de 15.163 exámenes de alcoholemia, que equivalen a 41,5 diarios, de los cuales 759 (un 5%) dieron positivo.

Según el archivo de este diario con datos suministrados por la entonces Guardia Urbana, en 2016 se realizaron 24.804 test (unos 68 por día) de los cuales 1.170 fueron positivos (un 4,69%).

De allí se comprueba una disminución en la cantidad de controles de ese tipo y, además, un incremento porcentual de casi 2 puntos en las alcoholemias que resultan positivas, si se compara el inicio de 2018 con lo ocurrido en 2016.

Como dato favorable se puede mencionar que el porcentaje de tests que detectan la ingesta de más de los 0,5 gramos de alcohol en sangre permitidos es, por lejos, mucho mejor que en años anteriores.

Cuando los controles comenzaron, en 2012, el 14,4% de los 2.500 exámenes realizados eran positivos, en 2013 se redujo al 10,38% y en 2014 y 2015 se llegó a cifras similares a las de la actualidad, 6,48% y 7,48% respectivamente.

Siete muertos en los primeros días de 2018

La polémica por los controles de tránsito surgió tras varios accidentes provocados por borrachos al volante y las trágicas muertes de Matías Streitenberger y Facundo Saccoccia.

Streitenberger fue atropellado por Galo Ochoa, que el 1 de enero conducía a unos 120 kilómetros por hora por avenida Alfonsín. El segundo caso se registró el 10 de marzo, cuando Saccoccia circulaba en moto y fue atropellado por Alexis Sturzenegger, que conducía por Rincón al 4100 (foto).

Los padres de ambos chicos fallecidos se quejaron de la falta de controles municipales y sobre todo de alcoholemia.

Incluso familiares de Streitenberger aseguraron que pensaban iniciar acciones legales contra la comuna porque aquel 1 de enero, según afirman, no hubo controles de alcoholemia en la única fiesta privada habilitada por el Municipio para los festejos de principio de año.

“La muerte de Matías se pudo haber evitado”, se lamentó Marcela Morini, la madre, en una entrevista con “La Nueva.” publicada días atrás.

Además de esos chicos otras 5 personas fallecieron en accidentes en los primeros dos meses y medio del año, cifra que supera el promedio de 2 fallecimientos mensuales registrados en 2017.

Las multas por faltas graves se redujeron a la mitad

Otro dato llamativo es que se redujo en un 50% la cantidad de multas que se hacen por faltas de tránsito graves como pasar semáforos en rojo, circular en moto sin casco o conducir hablando o enviando mensajes con un teléfono celular.

En enero y febrero de 2017 se había infraccionado a 147 conductores por cruzar un semáforo en rojo, mientras que en los mismos meses de 2018 hubo apenas 70 infracciones labradas por esa peligrosa conducta. Lo mismo ocurre con los motociclistas que circulan sin casco. En el primer bimestre del año se realizaron 129 infracciones (de las cuales 105 fueron en febrero y apenas 24 en enero) mientras que para el mismo período de 2017 se habían concretado 262 (166 en enero y 96 en febrero de ese año).

Los motociclistas suelen ser las principales víctimas mortales del tránsito bahiense. En lo que va del año, de las 7 víctimas fatales que se registraron, 4 conducían una moto y 3 eran peatones.

En cuanto a otra de las faltas más frecuentes, manejar usando el teléfono celular, también se percibe una llamativa reducción del 50% en las multas. En el bimestre enero-febrero de 2017 se hicieron 882 actas, mientras que en lo que transcurre de 2018 hubo 414.

Incluso, en lo que va de 2018 se secuestraron muchos menos autos de los que se incautaban en 2017.

En enero y febrero los inspectores retuvieron 254 vehículos entre los que se cuentan motos, autos y camionetas. Para el mismo lapso de 2017 se habían secuestrado 540 vehículos, es decir, más del doble.

A eso se suma la falta de espacio en los corralones y la imposibilidad de que, por el momento, muchos vehículos que desde hace años ocupan lugares en dependencias comunales puedan ser compactados o convertidos en chatarra.

Si bien desde hace un año rige una ordenanza que contempla medidas en ese sentido, hasta el momento no hubo compactaciones en nuestra ciudad.

¿Por qué bajó el número de controles?

En enero de 2017 la Guardia Urbana Municipal fue dividida en tres: Control de Tránsito Urbano, que quedó con 100 inspectores; Mantenimiento, con 12 agentes a cargo de Infraestructura; y con 40 inspectores que se desempeñaban en la GUM se creó el PreCom que pasó a prestar colaboración a las fuerzas de seguridad. Desde el Sindicato aseguraron que de los agentes que se desempeñaban en la GUM quedaron para tránsito un total de 109, entre los que se cuenta el personal administrativo.

Lo cierto es que ese año se registró la primera baja de controles y se pasó de un promedio de 68 diarios de 2016 a los 41 por día que se registraron el año pasado.

El secretario de Gobierno, Fernando Compagnoni, aseguró que esos cambios no afectaron el funcionamiento del cuerpo de inspectores, pero que en las próximas horas

hará un traspaso de 8 agentes del PreCom a Control de Tránsito para incrementar los operativos callejeros.

Sin embargo, desde el gremio apuntan a la reducción de horas extra que se produjeron en enero último, tras un decreto del intendente Héctor Gay, aunque desde la comuna niegan que eso sea parte del problema.

“De jueves a domingo se realizan todos los controles que se hacían y no se dejaron de hacer operativos nocturnos” aseguró Compagnoni.

De todos modos, explicó que el sistema de test se realiza por selectividad y no a todos los conductores que son detenidos en la calle. Los accidentes disminuyeron, pero son cada vez más serios

A pesar de la merma de controles, la cantidad de accidentes que se produjeron en las calles bahienses descendieron un 8,2% de 2016 a 2017, ya que el año pasado se registraron 2.803 contra los 3.053 siniestros ocurridos en 2016.

El dato fue confirmado por el titular del Departamento de Ciencias de la Salud de la Universidad Nacional del Sur, Pedro Silberman, que realiza el estudio de colisiones viales para el Municipio.

En el documento presentado semanas atrás también se registró una leve disminución en la cantidad de víctimas fatales, ya que en 2016 se registraron 26 muertes y en 2017 fueron 24.

Lo curioso es que pese a esos datos alentadores, nuestra ciudad posee un índice de mortalidad en el tránsito mayor a Capital Federal, aunque es menor al del resto del país.

La tasa de mortalidad en Capital fue de 2.8 personas cada 100.000 habitantes. En Bahía, la tasa de fallecidos es de 10,9 personas cada 100.000 habitantes.

Como dato positivo se puede remarcar que el promedio de muertes por accidentes en Bahía es inferior al del resto del país, donde se registra una mortalidad de 12,4 personas por cada 100.000 habitantes.

Exámenes de droga, cosa del pasado

Otro dato llamativo es que ya no se realizan los exámenes que detectan el consumo de drogas. Esas pruebas dejaron de hacerse desde hace varios meses y la última registrada en la web municipal fue de septiembre de 2017.

Así lo demuestran los partes semanales que emite el Municipio y la web Gobierno Abierto, donde se puede ver que durante 2018 y parte de 2017, en ningún operativo se realizó esa prueba.

El llamado “Drugger Test” comenzó a realizarse en agosto de 2015 y Bahía fue la primera ciudad del interior del país en hacer esos controles, que se realizan con un aparato que a través de una muestra de saliva puede establecer la presencia de al menos seis tipos de drogas, en el mismo lugar del operativo y en un trámite que no demanda más de cinco minutos.

El detector de drogas verifica la presencia de anfetaminas, benzodiacepinas, cocaína, metanfetaminas, marihuana y derivados del opio, mediante un equipo que permite guardar en su memoria hasta 500 mediciones.

A diferencia del consumo de alcohol, en que está establecido un tope por sobre el cual no se permite conducir, en las drogas no hay un límite previsto, por lo que el aparato se limita a señalar únicamente la existencia de alguna de las sustancias mencionadas, sin precisar cantidad.

Parquímetros: la pérdida millonaria que nadie detectó

Entre el 7 de diciembre de 2017 y el 18 de marzo último no se registró ninguna multa por estacionar en un lugar sin abonar el parquímetro.

Las demoras de la empresa Exo en poner en marcha el nuevo sistema provocaron esta situación.

La Nueva 

¡EGALAMOS \$ 100
PARA TU ÚLTIMA COMPRA

¡STRATE AQUÍ!



TRÁNSITO MORTAL

Disminuyeron los controles de alcoholemia y las multas por faltas graves

25/3/2018 | 07:15 | Se hace en promedio un 75% menos de pruebas de alcohol si se compara el primer bimestre de 2018 con 2016. Aquel año se realizaron unos 68 exámenes por día, mientras que en enero y febrero se practicaron 17 diarios.





Sergio Prieta / sprieta@lanueva.com

Los controles de alcoholemia que realizan inspectores de tránsito del Municipio disminuyeron en un 75% comparando el primer bimestre de 2018 con 2016, al igual que se registró una sensible baja en la cantidad de multas por faltas de tránsito graves como cruzar un semáforo en rojo o manejar usando el teléfono celular.

El dato surge del portal municipal Gobierno Abierto y de comparar las actas de infracción que se realizaron en 2016 y 2017, más lo que transcurre de 2018.

Desde hace varios meses se menciona que el Municipio perdió de recaudar unos 3 millones de pesos por la falta de registro del estacionamiento medido y pago, aunque nadie tuvo en cuenta la cantidad de infracciones que se dejaron de realizar. Desde el 1 de enero de 2017 hasta mediados de marzo de aquel año se habían realizado 3.182 infracciones por esa falta.

La misma tiene un valor de 500 pesos o de 350 si se paga de manera voluntaria en la comuna, lo que significa que el Municipio se perdió de recaudar entre 1.110.000 y 1.591.250 pesos en infracciones, estimativamente.

RíoNegro..com 24/03/18

Crear conciencia para frenar accidentes viales

NEUQUÉN.

La ONG Bien Argentino, de Neuquén, desarrolla programas de prevención, capacitación en organizaciones públicas y sociales y en establecimientos escolares. Abarcan todas las edades.

ABIGAIL VARELA

“No es que la gente no sepa las reglas de tránsito, sino que hasta que no pasa por el rol de protagonista en un siniestro, no reacciona y no se da cuenta de la gravedad de las consecuencias que puede sufrir en un accidente de tránsito”, dijo Sandra Torres, presidenta de la ONG Bien Argentino de Neuquén.

“No tendría que ser así. Por eso colocamos a los niños, jóvenes y adultos en este rol de protagonista, simulándolo, para concientizarlo, que asuma la situación y se preocupe en evitarlos”, añadió.

Bien Argentino es una de las primeras asociaciones que creó diferentes campañas de seguridad vial en la provincia y en toda la Patagonia. Desde el 2010 se convirtió en una organización de fuerte influencia en la comunidad, con el objetivo de cuidar las generaciones actuales y futuras ante el flagelo de los accidentes viales.

“Somos los únicos en toda la Patagonia que tenemos capacitaciones y un cronograma escolar que va desde los 3 o 4 años hasta que terminan la secundaria. Está destinado tanto a escuelas privadas como públicas”, explicó.

Detalló que dan charlas, entregan folletería que habla sobre las reglas de tránsito, como conducir, entre otros aspectos básicos que tienen que saber las personas antes de empezar a conducir”.

Desde la asociación se busca prevenir y concientizar a diferentes públicos sobre la seguridad vial y para ello trabajan con otras organizaciones civiles, sectores privados, organismos públicos, tanto municipales como provinciales, y también en escuelas para personas que tienen alguna discapacidad.

“Realizamos alrededor de 600 charlas instructivas por año. Vamos por franjas etarias para llegar al destinatario con el mensaje que mejor pueda interpretar”, indicó la dirigente.

Resaltó que uno de los principales lugares que visitan son los establecimientos escolares.

“Hasta el momento tenemos registrado que más de 40.000 personas, entre niños, jóvenes y adultos, en estos últimos cuatro años, han participado de las actividades”, señaló.

En todos los casos se trata de bajar las altas tasas de siniestros que hay en la provincia.

≡ **RÍO NEGRO** ▶ De Neuquén

Crear conciencia para frenar accidentes viales

NEUQUÉN.

La ONG Bien Argentino, de Neuquén, desarrolla programas de prevención, capacitación en organizaciones públicas y sociales y en establecimientos escolares. Abarcan todas las edades.



ABIGAIL VARELA

24 MAR 2018 - 00:00



Campañas agresivas. Una de las demostraciones en el microcentro neuquino, para generar conciencia en los conductores. (Foto: Gentileza)

Agregó que en el programa de capacitaciones que desarrollan incluyen charlas en lugares donde asisten personas con discapacidad. “A la vez capacitamos a quienes los asisten. A los que tienen la tarea de conducir los autos en los que los trasladan les hacemos notar la importancia que tiene que ellos también respeten las normativas del tránsito. Por ejemplo hasta el uso del cinturón de seguridad”, comentó.

Crear conciencia para frenar accidentes viales

“Realizamos charlas en jardines a secundarios. Ya contabilizamos 40.000 personas que han participado de las actividades”..

SECCIONES ≡

LA CAPITAL 150

TEMAS DEL DÍA

Inicio a Los Hornos

News's

Central

INFORMACIÓN GENERAL

Tres de cada diez conductores usan el celular en el semáforo

La naturalización por parte de los automovilistas del uso del teléfono es una infracción que pone en riesgo la vida propia y las de los otros

f t e

peligro al volante. El 33% consulta el celular en el semáforo.

Viernes 23 de Marzo de 2018

Recientes estudios alertan sobre la naturalización por parte de los automovilistas del uso de teléfonos mientras conducen. Su prohibición no desalienta esta práctica que pone en riesgo la seguridad de todos.

La vida moderna pareciera no contemplar nuestra escisión del celular. Como si fuera un apéndice del cuerpo, el teléfono vuelve al usuario cada día más dependiente de su uso. La posibilidad de estar siempre comunicados e informados de lo que sucede genera una subordinación que, al volante, puede llegar a ser temeraria y hasta trágica.

La poca conciencia de esta dependencia adquiere en las calles ribetes naturalizados por demás problemáticos: durante los segundos en los que el conductor permanece detenido en el semáforo estima ganar tiempo al chequear un whatsapp, enviar audios, contestar un mensaje, leer mails, constatar las redes sociales. Estar al tanto, mantenerse comunicado, genera una necesidad que pone en peligro la vida de los demás, la de su familia y la suya.

El 33 por ciento consulta el celular

Recientes estudios del Observatorio Vial de Cecaitra (la Cámara que agrupa a los productores de software vial) indica que el 33 por ciento de los conductores reconoce mirar su celular habitualmente cuando se detiene en los semáforos. Incluso muchos desconocen su prohibición.

Su empleo, está comprobado, favorece arribos e interrumpe la onda verde, provocando más congestión en un tránsito ya de por sí caótico.

La Capital, Rosario. 23/03/18

Tres de cada diez conductores usan el celular en el semáforo

La naturalización por parte de los automovilistas del uso del teléfono es una infracción que pone en riesgo la vida propia y las de los otros. Recientes estudios alertan sobre la naturalización por parte de los automovilistas del uso de teléfonos mientras conducen. Su prohibición no desalienta esta práctica que pone en riesgo la seguridad de todos. La vida moderna pareciera no contemplar nuestra escisión del celular. Como si fuera un apéndice del cuerpo, el teléfono vuelve al usuario cada día más dependiente de su uso. La posibilidad de estar siempre comunicados e informados de lo que sucede genera una subordinación que, al volante, puede llegar a ser temeraria y hasta trágica. La poca conciencia de esta dependencia adquiere en las calles ribetes naturalizados por demás problemáticos: durante los segundos en los que el conductor permanece detenido en el semáforo estima ganar tiempo al chequear un whatsapp, enviar audios, contestar un mensaje, leer mails, constatar las redes sociales. Estar al tanto, mantenerse comunicado, genera una necesidad que pone en peligro la vida de los demás, la de su familia y la suya. El 33 por ciento consulta el celular. Recientes estudios del Observatorio Vial de Cecaitra (la Cámara que agrupa a los productores de software vial) indica que el 33 por ciento de los conductores reconoce mirar su celular habitualmente cuando se detiene en los semáforos. Incluso muchos desconocen su prohibición. Su empleo, está comprobado, favorece siniestros e interrumpe la onda verde, provocando más congestión en un tránsito ya de por sí caótico. El mismo Observatorio también dio a conocer que ocho de cada diez personas estiman que durante el último año aumentaron los siniestros viales en la ciudad donde viven. El poco apego a las normas y las prácticas temerarias o criminales, como no respetar las velocidades máximas, sobrepasar con doble línea amarilla, no respetar los semáforos o la señal de "Pare" o manejar alcoholizados, suman preocupación y obligan a tomar conciencia. La sociedad convive con una verdadera "epidemia de siniestros viales" a escala global según establece desde hace años la Organización Mundial de la Salud (OMS). El uso de celulares, ya sea al manejo o detenidos en los semáforos, en vez de morigerarse con la toma de conciencia se incrementa de la mano del uso moderno del aparato. Tomar verdadera noción de la gravedad del asunto ayudará a desalentar estas prácticas, de la que cual el conductor no toma noción, y que ponen en riesgo la seguridad de todos.

Diario Bae., 19/03/18
DERECHO ECONÓMICO

Un nuevo mundo jurídico

Alberto Biglieri

En la publicación de BAE Negocios del 14 de enero, cuando tratamos el sector de Seguridad Vial, adelantábamos que “en este último sector, se consagra una noción, hasta ahora, extraña a nuestra lógica presupuestaria: la recaudación de las sanciones puede ser computada en las ecuaciones económico-financieras de las PPP para la red vial”.

Entre la voluntad política del Ejecutivo, la lógica responsabilidad del Legislativo y el deber de control de los jueces, muchas de las cuestiones que lleva en su letra el megadecreto con sus 192 artículos serán aprobadas por el Congreso (ahora en tres proyectos de ley) con un tratamiento exprés que, por la obviedad de su contenido técnico, no son cuestiones ni discusiones que importen a la función gubernamental y política que cumplen los legisladores. Unificar, por ejemplo, cuestiones del sistema métrico es uno de los consejos del Quijote a Sancho Panza para el ejercicio de un buen gobierno en la Ínsula Barataria. Dato más antiguo aún que la Convención de 1875 que se menciona en el artículo 61 del decreto 27/2018. Arqueología del derecho.

La cuestión de los bitrenes (neologismo que refiere a la existencia de un camión con dos semirremolques a la vez), puede transformarse en un debate entre el sindicato de camioneros, los lobbies del seguro, la nostalgia ferroviaria y la obsesión del Gobierno por abaratar los costos de transporte para la producción.

Pero, a la larga o a la corta, todos esos tipos de definiciones técnicas, en todo el mundo, van delegándose a los órganos ejecutivos para no duplicar elefantiásicas estructuras administrativas en los poderes del Estado. Lo que se da en llamar leyes marco. Dos meses después, no se conocen obstáculos judiciales graves sobre ese DNU, tan tachado de inconstitucional por políticos y periodistas. Como nos creemos el ombligo del mundo, perdemos de vista el fenómeno internacional que está erosionando el sistema rígido de división de poderes. Los Parlamentos cada vez tienen más funciones gubernamentales (control, remoción y designación de funcionarios clave, etcétera) y menos tarea legislativa.

Otro ejemplo es la creciente complejidad técnica de la regulación de la economía, que induce a la necesidad de contar con normas precisas, eficientes e inmediatas para ordenar los derechos de los ciberciudadanos. Prestemos atención, para tomar un caso, a la cantidad de actualizaciones que recibimos a diario en nuestros celulares o tabletas y las veces que nuestra conformidad, en un solo clic, dispara una maraña de hechos y actos concatenados a escala global. Diseño software, compra, pago, servidores, red, empresa de telefonía, recepción del servicio o elemento digital y, finalmente, dónde se tributa por toda esa movida y qué población obtiene beneficios a raíz de tal entretejido.

Alberto Biglieri
Especial para BAE Negocios

En la publicación de BAE Negocios del 14 de enero, cuando tratamos el sector de Seguridad Vial, adelantábamos que “en este último sector, se consagra una noción, hasta ahora, extraña a nuestra lógica presupuestaria: la recaudación de las sanciones puede ser computada en las ecuaciones económico-financieras de las PPP para la red vial”.

Entre la voluntad política del Ejecutivo, la lógica responsabilidad del Legislativo y el deber de control de los jueces, muchas de las cuestiones que lleva en su letra el megadecreto con sus 192 artículos serán aprobadas por el Congreso (ahora en tres proyectos de ley) con un tratamiento exprés que, por la obviedad de su contenido técnico, no son cuestiones ni discusiones que importen a la función gubernamental y política que cumplen los legisladores. Unificar, por ejemplo, cuestiones del sistema métrico es uno de los consejos del Quijote a Sancho Panza para el ejercicio de un buen gobierno en la Ínsula Barataria. Dato más antiguo aún que la Convención de

1875 que se menciona en el artículo 61 del decreto 27/2018. Arqueología del derecho.

La cuestión de los bitrenes (neologismo que refiere a la existencia de un camión con dos semirremolques a la vez), puede transformarse en un debate entre el sindicato de camioneros, los lobbies del seguro, la nostalgia ferroviaria y la obsesión del Gobierno por abaratar los costos de transporte para la producción. Pero, a la larga o a la corta, todos esos tipos de definiciones técnicas, en todo el mundo, van delegándose a los órganos ejecutivos para no duplicar elefantiásicas estructuras administrativas en los poderes del Estado. Lo que se da en llamar leyes marco. Dos meses después, no se conocen obstáculos judiciales graves sobre ese DNU, tan tachado de inconstitucional por políticos y periodistas.

Como nos creemos el ombligo del mundo, perdemos de vista el fenómeno internacional que está erosionando el sistema rígido de división de poderes. Los Parlamentos cada vez tienen más funciones gubernamentales (control, remoción y designación de funcionarios clave,



La comisión bicameral discutirá el DNU, se cambiarán por leyes

estaduales) y menos tarea legislativa. Otro ejemplo es la creciente complejidad técnica de la regulación de la economía, que induce a la necesidad de contar con normas precisas, eficientes e inmediatas para ordenar los derechos de los ciberciudadanos. Prestemos atención, para tomar un caso, a la cantidad de actualizaciones que recibimos a diario en nuestros celulares o tabletas y las veces que nuestra conformidad, en un solo clic, dispara una maraña de hechos y actos concatenados a

escala global. Diseño software, compra, pago, servidores, red, empresa de telefonía, recepción del servicio o elemento digital y, finalmente, dónde se tributa por toda esa movida y qué población obtiene beneficios a raíz de tal entretejido. Como bien se dijo, los años de la tecnología son años perros. 7 x 1. Tres meses sin sesiones legislativas por imperio constitucional (antes de 1994 eran cinco) equivalen en este presente “líquido” y perruno a un período aproximado de dos años, recursos tecnológicos mediante. En estos párrafos, vuelvo a destacar el alud -global- que se acerca mientras nos desgastamos en discutir nimiedades. Aplastamiento de las estructuras federales, despositivización del derecho administrativo y cambio de las funciones legislativas. Volviendo al principio, un debate trascendental y local es cómo vamos a financiar el crecimiento infraestructural para que la financiación nos mande otra vez al descenso. Ahí está el artículo 51 del DNU que incorpora como falta grave a la Ley de Tránsito el no pago del peaje. Consagra ese incumplimiento “contractual” a la categoría de derecho sancionatorio. Busca brindar

agilidad y garantía de recuperar por el camino del sistema de cobro de multas que, todavía perfectible, se potenció con la unificación de la licencia de conducir y del libre deuda que nos pone en la obligación de saldar nuestras cuentas pendientes por las infracciones (también cuando vendemos el auto). Es la garantía de un recurso no presupuestario, ahora presupuestable en la ecuación económico-financiera de las PPP para infraestructura vial que están al caer. Todo un mundo nuevo.

Como bien se dijo, los años de la tecnología son años perros. 7 x 1. Tres meses sin sesiones legislativas por imperio constitucional (antes de 1994 eran cinco) equivalen en este presente “líquido” y perruno a un período aproximado de dos años, recursos tecnológicos mediante. En estos párrafos, vuelvo a destacar el alud -global- que se acerca mientras nos desgastamos en discutir nimiedades. Aplastamiento de las estructuras federales, despositivización del derecho administrativo y cambio de las funciones legislativas. Volviendo al principio, un debate trascendental y local es cómo vamos a financiar el crecimiento infraestructural para que la financiación nos mande otra vez al descenso. Ahí está el artículo 51 del DNU que incorpora como falta grave a la Ley de Tránsito el no pago del peaje. Consagra ese incumplimiento “contractual” a la categoría de derecho sancionatorio. Busca brindar agilidad y garantía de recuperar por el camino del sistema de cobro de multas que, todavía perfectible, se potenció con la unificación de la licencia de conducir y del libre deuda que nos pone en la obligación de saldar nuestras cuentas pendientes por las infracciones (también cuando vendemos el auto). Es la garantía de un recurso no presupuestario, ahora presupuestable en la ecuación económico-financiera de las PPP para infraestructura vial que están al caer. Todo un mundo nuevo.

[Inicio](#) | [Judiciales y Policiales](#) | [Política](#) | [Sociedad](#) | [Municipios](#) | [Agro](#) | [Tendencias](#) | [Buenos Relatos](#)
[En Caliente](#) | #Semana de Paros | #2A - A 5 Años | #Paritarias 2018

INFOCIELO.COM > SOCIEDAD > MUNICIPIOS 17-03-2018

13:50 | SEGURIDAD VIAL

Fotomultas: el 70 por ciento de los marplatenses cree que el sistema ayuda a mejorar el tránsito

El dato se desprende de una encuesta de la que participaron cerca de 900 conductores. "El sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito", arroja el estudio.



MÁS NOTICIAS

MÁS DEL 70% de Aerolíneas Argentinas tuvo su récord de puntualidad al fin de semana largo de Semana Santa

PREVENCIÓN Encuesta en la calle: los automovilistas piden más controles para evitar accidentes de tránsito

SEÑALIZA EL LUGAR: Tiempo de descanso: en diez días se conocerá quién es el nuevo presidente de la UNLP

Siete de cada diez conductores marplatenses opinan que las fotomultas ayudan a mejorar el tránsito en la ciudad, según los resultados de un informe llevado a cabo por el Observatorio Vial de Cecaitra, la cámara que reúne a las empresas que fabrican los radares.

Del sondeo realizado en 874 viviendas se desprende que la mayoría de los conductores de auto de la ciudad consideran que el sistema "ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito".

A su vez, el 80 por ciento de los encuestados coincidió en que las contravenciones se repiten porque las penas "no se aplican o son muy bajas".

A través del estudio se constató, además, que los mayores de 65 años se muestran más favor de que el sistema implementado en febrero por el Municipio ayuda a prevenir accidentes, con un 47% que aseguró estar "muy de acuerdo" y un 28% "algo de acuerdo".

Asimismo, se observaron diferencias entre los distintos niveles educativos de los vecinos que participaron del estudio: mientras que el 43% con nivel primario de educación estuvo "muy de acuerdo" con la efectividad de las fotomultas, la cifra disminuyó al 32% en los entrevistados con estudios terciarios.

"Es muy positivo que los argentinos vean la función preventiva en el sistema de control. Aceptar que disminuyen las posibilidades de un siniestro y que deberían ser más duras, es aceptar que son necesarias para un tránsito más ordenado", sostuvieron desde Cecaitra.

Y añadieron: "Continuaremos con las campañas de concientización vial para mejorar el tránsito ya que un conductor capacitado, informado y responsable es un conductor que comete menos infracciones y genera a un tránsito seguro".

Desde la implementación de las fotomultas en Mar del Plata a través del Centro de Operaciones de Monitoreo (COM), se labraron 2 mil actas por infracciones, siendo el giro a la izquierda y el estacionamiento en doble fila las más comunes.

[Facebook](#) 14 | [Twitter](#) | [WhatsApp](#) | [Telegram](#) | [Correo](#)

[TODAS MAR DEL PLATA, ACCIDENTES, SEGURIDAD VIAL, MULTA, INFRACCION, FOTOMULTA](#)

Infocielo 19/03/18

Fotomultas: el 70 por ciento de los marplatenses cree que el sistema ayuda a mejorar el tránsito

El dato se desprende de una encuesta de la que participaron cerca de 900 conductores. "El sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito", arroja el estudio.

Siete de cada diez conductores marplatenses opinan que las fotomultas ayudan a mejorar el tránsito en la ciudad, según los resultados de un informe llevado a cabo por el Observatorio Vial de Cecaitra, la cámara que reúne a las empresas que fabrican los radares.

Del sondeo realizado en 874 viviendas se desprende que la mayoría de los conductores de auto de la ciudad consideran que el sistema "ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito".

A su vez, el 80 por ciento de los encuestados coincidió en que las contravenciones se repiten porque las penas "no se aplican o son muy bajas".

A través del estudio se constató, además, que los mayores de 65 años se muestran más favor de que el sistema implementado en febrero por el Municipio ayuda a prevenir accidentes, con un 47% que aseguró estar "muy de acuerdo" y un 28% "algo de acuerdo".

Asimismo, se observaron diferencias entre los distintos niveles educativos de los vecinos que participaron del estudio: mientras que el 43% con nivel primario de educación estuvo "muy de acuerdo" con la efectividad de las fotomultas, la cifra disminuyó al 32% en los entrevistados con estudios terciarios.

"Es muy positivo que los argentinos vean la función preventiva en el sistema de control. Aceptar que disminuyen las posibilidades de un siniestro y que deberían ser más duras, es aceptar que son necesarias para un tránsito más ordenado", sostuvieron desde Cecaitra.

Y añadieron: "Continuaremos con las campañas de concientización vial para mejorar el tránsito ya que un conductor capacitado, informado y responsable es un conductor que comete menos infracciones y generar a un tránsito seguro".

Desde la implementación de las fotomultas en Mar del Plata a través del Centro de Operaciones de Monitoreo (COM), se labraron 2 mil actas por infracciones, siendo el giro a la izquierda y el estacionamiento en doble fila las más comunes.

Crónica, 18/03/18

SEGURIDAD VIAL. Una problemática con leyes vigentes

Cómo deben viajar los chicos al colegio, en micro o en auto

Marcelo Peralta Martínez

Cada año lectivo que comienza, como ya ha sucedido en 2018 en nuestro país, requiere muchos preparativos para la familia. Compras, reorganización de horarios y pensar con quién y cómo viajan los chicos a la escuela. Para evitar riesgos, hay que prestar atención a algunos temas fundamentales para mejorar la seguridad vial. Es que si viaja en auto a la escuela, es fundamental! que siempre lo haga, incluso en trayectos extremadamente cortos, en los asientos traseros del vehículo, en su butaca especial SRI (Sistema de Retención Infantil), adecuada a su edad, estatura y peso, correctamente instalada con el sistema de anclaje o con el cinturón de seguridad del vehículo. Una medida que no se estaría cumpliendo en una gran medida en el segmento de los chicos de entre 6 y 10 años de edad, contraviniendo con la normativa. Empero, además, si el niño viaja en micro escolar será necesario asegurarse de que tanto el vehículo como su conductor cumplan las normas básicas de seguridad vial y la reglamentación del vehículo. Es importante hablar con el chofer o encargado del transporte y con las autoridades escolares para su cumplimiento, y si a pesar de esto hubiera alguna situación de riesgo, denunciarla a las autoridades correspondientes y recordarles a nuestros descendientes que siempre deben trasladarse, de puerta a puerta, con el cinturón de seguridad puesto.

Qué dice la norma

Según la organización Luchemos por la Vida, la Ley Nacional de Tránsito dispone que es obligatorio que los menores viajen en d SRI, en la parte trasera de un vehículo particular, hasta los .10 años (decreto reglamentario 32/2018), destacando que en la dudad de Buenos Aires la legislación establece hasta 12 años de edad y 1,50 metro de estatura.

Por otra parte, si va en transporte público a la escuela, es importante acompañarlo los primeros días para darle el ejemplo de cómo viajar seguro, y enseñarle las conductas correctas al esperar, subir, permanecer y descender del vehículo, para d cuidado de su vida y la de los demás.

Según la actualización de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, que ya se encuentra en plena vigencia en todo d territorio nacional, tanto para trayectos cortos o largos, cuando un pasajero de auto sea menor de 10 años deberá viajar en el asiento trasero y en un Sistema de Retención Infantil (SRI) acorde con su peso y altura. La reglamentación decretada hace dos meses rige para todo tipo de traslado, entre ellos la ida o vuelta al colegio.

Así, esta medida se convierte en un nuevo aspecto a tener en cuenta considerando el reciente inicio de clases. Cabe aclarar que quienes no cumplan con esta normativa deberán pagar multas de entre \$3.000 y \$11.000, según lo establezca el juez de faltas. Empero, además hay que poner mucha atención a los viajes que deben realizar nuestros niños en los micros y combis escolares, en los que también se deben cumplir importantes normas, plenamente reglamentadas, y que no siempre se están cumpliendo.

SEGURIDAD VIAL. Una problemática con leyes vigentes

Cómo deben viajar los chicos al colegio, en micro o en auto

Marcelo Peralta Martínez

Cada año lectivo que comienza, como ya ha sucedido en 2018 en nuestro país, requiere muchos preparativos para la familia. Compras, reorganización de horarios y pensar con quién y cómo viajan los chicos a la escuela. Para evitar riesgos, hay que prestar atención a algunos temas fundamentales para mejorar la seguridad vial. Es que si viaja en auto a la escuela, es fundamental! que siempre lo haga, incluso en trayectos extremadamente cortos, en los asientos traseros del vehículo, en su butaca especial SRI (Sistema de Retención Infantil), adecuada a su edad, estatura y peso, correctamente instalada con el sistema de anclaje o con el cinturón de seguridad del vehículo. Una medida que no se estaría cumpliendo en una gran medida en el segmento de los chicos de entre 6 y 10 años de edad, contraviniendo con la normativa. Empero, además, si el niño viaja en micro escolar será necesario asegurarse de que tanto el vehículo como su conductor cumplan las normas básicas de seguridad vial y la reglamentación del vehículo. Es importante hablar con el chofer o encargado del transporte y con las autoridades escolares para su cumplimiento, y si a pesar de esto hubiera alguna situación de riesgo, denunciarla a las autoridades correspondientes y recordarles a nuestros descendientes que siempre deben trasladarse, de puerta a puerta, con el cinturón de seguridad puesto.

Qué dice la norma

Según la organización Luchemos por la Vida, la Ley Nacional de Tránsito dispone que es obligatorio que los menores viajen en el SRI, en la parte trasera de un vehículo particular, hasta los 10 años (decreto reglamentario 32/2018), destacando que en la ciudad de Buenos Aires la legislación establece hasta 12 años de edad y 1,50 metro de estatura.

Por otra parte, si va en transporte público a la escuela, es importante acompañarlo los primeros días para darle el ejemplo de cómo viajar seguro, y enseñarle las conductas correctas al esperar, subir, permanecer y descender del vehículo, para el cuidado de su vida y la de los demás.

Según la actualización de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, que ya se encuentra en plena vigencia en todo el territorio nacional, tanto para trayectos cortos o largos, cuando un pasajero de auto sea menor de 10 años deberá viajar en el asiento trasero y en un Sistema de Retención Infantil (SRI) acorde con su peso y altura. La reglamentación decretada hace dos meses rige para todo tipo de traslado, entre ellos la ida o vuelta al colegio.

Así, esta medida se convierte en un nuevo aspecto a tener en cuenta considerando el reciente inicio de clases. Cabe aclarar que quienes no cumplan con esta normativa deberán pagar multas de entre \$3.000 y \$11.000, según lo establezca el juez de faltas. Empero, además hay que poner mucha atención a los viajes que deben realizar nuestros niños en los micros y combis escolares, en los que también se deben cumplir importantes normas, plenamente reglamentadas, y que no siempre se están cumpliendo.



No olvidar las normas a cumplir

Elementos homologados

Especialistas de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), a partir de un estudio realizado en el país, afirman que 4 de cada 10 SRI no cuentan con todas las homologaciones requeridas por la ley, en tanto que son muchos los vehículos en los que viajan menores, especialmente de más de 6 años de edad, que no cumplen todas las reglas. En ese contexto se recuerda que, "como producto homologado, cada butaca debe llevar una etiqueta certificada que se encuentra en la parte trasera o en la base de la misma, y se reconoce gracias a su color naranja", indicaron especialistas del fabricante Castentino. La etiqueta, que debe estar perfectamente cosida o pegada al producto, indica el nombre del fabricante, la versión del producto, el número de fabricación, la versión de la normativa de homologación del asiento y su correspondiente número de serie, la forma de instalación y grupo de peso.

Cuestiones a considerar

Al viajar hay que saber que antes se clasificaban en función de los metros corporales del menor, dando al poco el factor fundamental el Grupo de peso.

debes reclamar hasta 10 kg el Grupo 0+ es para niños de entre 0 y 13 kg el Grupo I, para niños entre 15 y 25 kg, y el Grupo II para niños con peso entre 22 y 36 kg. Para el Grupo 0+ y 0+ se recomienda la butaca de seguridad colocada con la parte trasera del auto en sentido contrario a la marcha, ya que permite una mayor protección de cabeza, cuello y columna. Para el Grupo I y el II se puede instalar en el mismo sentido de la marcha del auto en el asiento trasero.



Jares, en los que también se deben cumplir importantes normas, plenamente reglamentadas, y que no siempre se están cumpliendo. En Argentina las lesiones ocasionadas en accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muerte y discapacidad en personas de 5 y 35 años. En tanto que el llamado sistema SRI logra reducir hasta un 70% las muertes de lactantes, y entre un 54% y 80% las de niños pequeños, según un informe de la SAP. Estas estadísticas muestran la importancia de la utilización de un SRI, pero también es importante que el mismo esté homologado, es decir, que debe garantizar haber aprobado los ensayos de impactos frontales, laterales mediante los llamados "crash test", así como también los test de comportamiento y calidad de sus materiales.

En ese contexto se recuerda que, "como producto homologado, cada butaca debe llevar obligatoriamente una etiqueta certificada que se encuentra en la parte trasera o en la base de la misma, y se reconoce gracias a su color naranja", indicaron especialistas del fabricante Castentino. La etiqueta, que debe estar perfectamente cosida o pegada al producto, indica el nombre del fabricante, la versión de la normativa de homologación del asiento y su correspondiente número de serie, la forma de instalación y grupo de peso.

Es importante que el mismo esté homologado, es decir, que debe garantizar haber aprobado los ensayos de impactos frontales, laterales mediante los llamados "crash test", así como también los test de comportamiento y calidad de sus materiales.

En Argentina las lesiones ocasionadas en accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muerte y discapacidad en personas de entre 5 y 35 años. En tanto que el llamado sistema SRI logra reducir hasta un 70% las muertes de lactantes, y entre un 54% y 80% las de niños pequeños, según un informe de la SAP. Estas estadísticas muestran la importancia de la utilización de un SRI, pero también es importante que el mismo esté homologado, es decir, que debe garantizar haber aprobado los ensayos de impactos frontales, laterales mediante los llamados "crash test", así como también los test de comportamiento y calidad de sus materiales.

No olvidar las normas a cumplir

Elementos homologados

Especialistas de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), a partir de un estudio realizado en el país, afirman que 4 de cada 10 SRI no cuentan con todas las homologaciones requeridas por la ley, en tanto que son muchos los vehículos en los que viajan menores, especialmente de más de 6 años de edad, que no cumplen todas las reglas.

En ese contexto se recuerda que, "como producto homologado, cada butaca debe llevar obligatoriamente una etiqueta certificada que se encuentra en la parte trasera o en la base de la misma, y se reconoce gracias a su color naranja", indicaron especialistas del fabricante Castentino. La etiqueta, que debe estar perfectamente cosida o pegada al producto, indica el nombre del fabricante, la versión de la normativa de homologación del asiento y su correspondiente número de serie, la forma de instalación y grupo de peso.

La Capital de MDP, 17/03/18

La mayoría de los conductores cree que las fotomultas ayudan

La mayoría de los conductores de auto considera que el sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito. El dato se desprende de un informe elaborado por el Observatorio Vial de Cecaitra (Cámara que nuclea a las empresas fabricantes de los radares), una encuesta de la que participaron casi 900 marplatenses, determinó que siete de cada diez conductores consideran que es positivo el sistema implementado por el municipio a partir de febrero. Otra conclusión que dejó la encuesta es que la mayoría coincide en que las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas. Para conocer la opinión acerca de las penas y las faltas y su incidencia en el tránsito, el Observatorio Vial de Cecaitra (Cámara que nuclea a las empresas fabricantes de los radares), realizó un sondeo telefónico en 874 hogares marplatenses. En la encuesta se consultó acerca de diversas afirmaciones. Así, para 7 de cada 10 conductores de Mar del Plata el sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito, ya que el 36% estuvo muy de acuerdo con esa afirmación, mientras que el 30% se volcó por la respuesta algo de acuerdo. Las mujeres se mostraron más a favor de esa idea que los hombres, llegando al 78% si se tiene en cuenta a las que estuvieron muy de acuerdo o algo de acuerdo con la idea. El sondeo que se realizó en febrero en los hogares de Mar del Plata, tuvo en cuenta la zona de residencia, la edad, el sexo y los estudios de los entrevistados. Analizando los resultados por edades se pudo comprobar que los mayores de 65 años son los que se mostraron más favor de que el sistema de fotomultas ayuda a la prevención de siniestros: el 47% se mostró muy de acuerdo y el 28% algo de acuerdo, conformando el 75%. Sólo 1 de cada 10 de los adultos mayores se mostró en total desacuerdo con la premisa. En las respuestas se pudo observar una diferencia entre los diferentes niveles educativos de los consultados. Mientras que el 43% con nivel de educación primaria, estuvo muy de acuerdo con que las fotomultas sirven para prevenir, el porcentaje disminuyó al 32% en los entrevistados con estudios terciarios. Luego de ser consultados sobre la relación entre las fotomultas y la prevención de siniestros, se les preguntó si estaban de acuerdo con que las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas. Con esta idea, casi 8 de cada 10 consultados estuvieron de acuerdo: un 49% muy de acuerdo y un 27% algo de acuerdo. En esa afirmación hubo una notable diferencia entre hombres y mujeres. El 83% de las conductoras estuvo de acuerdo en mayor o menor medida, pero el porcentaje bajó al 68% en los hombres. En esta premisa no hubo diferencias notorias entre las distintas franjas etarias. En todas sólo 1 de cada 10 se mostró muy en desacuerdo con la idea de que las penas tienen relación con faltas de tránsito. Es muy positivo Desde Cecaitra afirmaron que es muy positivo que los argentinos vean la función preventiva en el sistema de control. Aceptar que disminuyen las posibilidades de un siniestro y que deberían ser más duras, es aceptar que son necesarias para un tránsito más ordenado.

LA CAPITAL
DE MAR DEL PLATA
Mar del Plata: °C Min / Max

LA CIUDAD

17 de marzo de 2018

[f](#) [t](#) [m](#)

6 Comentarios

EN ESTA NOTA

FOTOMULTAS

La mayoría de los conductores cree que las fotomultas ayudan

Una encuesta entre casi 900 personas determinó que siete de cada diez opinan que es positivo el sistema implementado por el municipio.



La mayoría de los conductores de auto considera que el sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito.

El dato se desprende de un informe elaborado por el Observatorio Vial de Cecaitra (Cámara que nuclea a las empresas fabricantes de los radares), una encuesta de la que participaron casi 900 marplatenses, determinó que siete de cada diez conductores consideran que es positivo el sistema implementado por el municipio a partir de febrero.

Otra conclusión que dejó la encuesta es que la mayoría coincide en que las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores "no se aplican o son muy bajas".

Durante el mes de febrero y desde la implementación del sistema de fotomultas en la ciudad a través del Centro de Operaciones de Monitoreo (COM), se labraron 2 mil actas por infracciones de tránsito, siendo el giro a la izquierda y el estacionamiento en doble fila, las faltas más cometidas. Continuaremos con las campañas de concientización vial para mejorar el tránsito ya que un conductor capacitado, informado y responsable es un conductor que comete menos infracciones y generar a un tránsito seguro, afirmaron desde Cecaitra . entre hombres y mujeres.

SOCIEDAD

Viernes 16 de Marzo de 2018

Con el fin de las vacaciones llegan las polémicas fotomultas

El abogado paranaense Guillermo Vartorelli explica los pasos a seguir en el caso de recibir una fotomulta por una supuesta infracción de tránsito.



La cuestión jurisdiccional no es un dato menor, explicó Vartorelli a EL DIARIO.

El abogado paranaense Guillermo Vartorelli explica los pasos a seguir en el caso de recibir una fotomulta. También resaltó que el instrumento de control del tránsito vulnera el derecho a la legítima defensa ante la imputación de una infracción. La cuestión jurisdiccional no es un dato menor.

Cada año, cuando se acerca el fin del verano y las actividades laborales comienzan a reanudarse en forma plena, muchos veraneantes son sorprendidos en sus casas con la notificación de una fotomulta por una supuesta infracción de tránsito. En la mayoría de los casos, desde el cometido de la pretendida infracción hasta que el conductor es notificado, como mínimo, pasan dos meses. Esto revelaría el claro tinte recaudatorio del instrumento. Un hombre de Paraná que viajó al noreste del país a principio de año y recibió en su casa, dos meses después del viaje, una fotomulta que le realizaron en algún lugar de Misiones.

El Diario de Entre Ríos, 16/3/18

Con el fin de las vacaciones llegan las polémicas fotomultas

El abogado paranaense Guillermo Vartorelli explica los pasos a seguir en el caso de recibir una fotomulta por una supuesta infracción de tránsito. Nestor Belini La cuestión jurisdiccional no es un dato menor, explicó Vartorelli a EL DIARIO. El abogado paranaense Guillermo Vartorelli explica los pasos a seguir en el caso de recibir una fotomulta. También resaltó que el instrumento de control del tránsito vulnera el derecho a la legítima defensa ante la imputación de una infracción. La cuestión jurisdiccional no es un dato menor. Cada año, cuando se acerca el fin del verano y las actividades laborales comienzan a reanudarse en forma plena, muchos veraneantes son sorprendidos en sus casas con la notificación de una fotomulta por una supuesta infracción de tránsito. En la mayoría de los casos, desde el cometido de la pretendida infracción hasta que el conductor es notificado, como mínimo, pasan dos meses. Esto revelaría el claro tinte recaudatorio del instrumento. Un hombre de Paraná que viajó al noreste del país a principio de año y recibió en su casa, dos meses después del viaje, una fotomulta que le realizaron en algún lugar de Misiones. La notificación precisa que la supuesta infracción fue detectada y labrada el 18 de enero en la ruta nacional 12. En Entre Ríos, el Sistema de Control Electrónico de Infracciones de Tránsito, que operaba con radares y fotomultas fue suspendido por decreto del gobernador Gustavo Bordet. Aquel sistema penalizaba mediante un control electrónico, infracciones de tránsito como exceso de velocidad, adelantamiento indebido de vehículos y transitar con luces bajas. El Sistema incluía la gestión de cobro extrajudicial de las fotomultas y sanciones. INCOMPETENCIA. Guillermo Vartorelli recibió a EL DIARIO en su estudio y expresó que a poco de terminar el período estival de vacaciones, empieza, como todos los años, la confusión para muchas personas que se ven sorprendidas por el arribo de fotomultas, que les llegan desde todas partes del país. El reconocido letrado paranaense agregó que incluso hay casos de personas en las que la fotomulta dice que estuvieron en lugares donde nunca estuvieron, pequeños poblados que nunca han conocido y que si bien pudieron pasar por la traza de la ruta nacional, hay una incompetencia enorme por cuanto el municipio no puede o no debería pretender el cobro de multas sobre rutas nacionales o provinciales, que son jurisdicciones totalmente distintas. Por lo tanto, esta problemática se repite y tratamos de llevar tranquilidad a la gente respecto de la forma en que debe actuar.

PASOS. Vartorelli explicó que lo primero que se debe hacer es examinar la fotomulta y luego llevarla al abogado de confianza. Yo recomiendo siempre contestarla, negando la responsabilidad, porque hay una cuestión fundamental, teniendo en cuenta que la fotomulta llega un mes o dos después de la infracción y la persona no tiene muchas posibilidades de defenderse, porque no recuerda, por ejemplo, si iba en esa ruta en la hora y lugar indicado, por eso queda en un estado de indefensión que hace imposible que la persona se pueda defender debidamente, por lo tanto eso ya vicia el acto de la fotomulta, y es un elemento que se ha tenido en cuenta al momento de rechazar esta pretensión. SIN DEFENSA. Al referirse a las situaciones que el sistema de control del tránsito por radar y fotomultas genera, el letrado sostuvo que lo que fundamentalmente vulnera es el derecho a defenderse en la debida forma. También está la cuestión jurisdiccional, porque nadie puede pretender ejercer justicia, así sea en el cobro de una multa, en un territorio que no le corresponde ejercer la jurisdicción. En este caso a los municipios poco y nada les queda por hacer sobre una pretendida infracción cometida por el tránsito sobre una ruta a la que ni siquiera contribuyen para su mantenimiento. En todo caso debería ser una multa aplicada por la autoridad competente, en este caso la Policía Federal o la provincial, si la infracción se cometió sobre una ruta provincial; y eso sí, con la debida prevención, porque la persona no puede ser sorprendida dos meses después con una multa, para eso existen mecanismos como puede ser detener el vehículo y hacerle saber a la persona que cometió una infracción y que se pueda defender. Al margen. Sobre la fotomulta, Vartorelli opinó que son celadas legales que sólo buscan un objetivo meramente recaudatorio y no el verdadero fin que deberían tener que es la prevención, generar conciencia en la persona por ejemplo respecto de la velocidad a la que debería conducirse, que nadie discutiría eso si se hiciera en la forma debida, si la persona cuenta con la posibilidad efectiva de la advertencia de que acaba de cometer una supuesta infracción y se pueda defender. En el caso de la fotomulta es imposible que sepa qué infracción cometió.

Territorio Digital, 14/03/18

Seguridad Vial afirma que todos los radares deben señalizarse

La instalación de radares en diferentes puntos de la provincia alertó a los conductores, ya que los controladores en algunos casos carecen de la señalización correcta. La preocupación radica en que a diario muchos automovilistas cruzan por esas zonas y no hay carteles que indiquen cuál es la velocidad determinada y si están o no en funcionamiento. (Ver Dispositivos). El tema no es exclusivo de Misiones y, por tal razón, hay una resolución clara al respecto. Por disposición N° 294/2010, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) establece con claridad una correcta implementación de los procedimientos de fiscalización y control". Se refiere al despliegue de la señalización correspondiente al cumplimiento de los requisitos de publicidad, en un todo de acuerdo con las exigencias de cartelería móvil determinadas por el organismo. Desde la entidad aclaran que con la radarización se busca reducir el factor de riesgo. A la vez, indicaron que es la ANSV la que autoriza y homologa tanto la colocación como el uso de los radares sobre las rutas nacionales conforme a lo que indican las leyes 24449 y 26363. Asimismo, advirtieron que las provincias y los municipios mantienen potestad para regular en esta materia sobre los corredores provinciales y municipales. Detallaron también que los radares están sujetos a controles previos a su puesto en funcionamiento por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (Inti) y la Secretaría de Comercio interior. También se establecen verificaciones anuales que determinan la vigencia de uso, quedando así habilitados para ser utilizados por las jurisdicciones de todo el país, las provincias y los municipios. Qué hacer si no hay señalización La ANSV establece que la distancia máxima desde la ubicación del radar fotográfico hasta el vehículo de notificación no puede superar los dos kilómetros. Además, sostiene que se debe contar con un cono desde la ubicación del radar colocando, un cono cada 100 o 150 metros aproximadamente. En el caso de que un conductor observe un radar que no se encuentre bien señalizado, la ANSV recomienda que se tome una fotografía para ver la disposición del cono, los carteles y el radar. Además, se debe solicitar el nombre y el apellido del operador si lo hubiera, la matrícula habilitante y jurisdicción o ente al que pertenece. Y por último, se debe comunicar a la ANSV al mail consultasradares@seguridadvial.gov.ar de esta situación. Para conductores Por otro lado, la ANSV detalló los datos que deben tener en cuenta los conductores al recibir una multa, sea labrada por agente en el lugar, o enviada por correo al domicilio particular. Además debe estar detallado la fecha en que se cometió la infracción, la ruta y kilómetro, la imagen del vehículo al momento de la infracción, con identificación del dominio -en caso de utilizarse un radar cinemómetro-, velocidad máxima permitida y velocidad a la que circulaba el vehículo infraccionado, expresada en kilómetros por hora y debe tener la firma de la autoridad pública interviniente en la infracción y, los datos del radar, entre otros datos. Dispositivos Los conductores hicieron un listado quejándose de los dispositivos instalados sin señalización. -Saliedo de Posadas por acceso sur en el primer puente aéreo. -De Posadas a San José, en el semáforo antes de La Eugenia, hay cámaras para detección de cruce en rojo. -En el mismo sentido, saliendo de la autovía, antes del acceso terrado a Parada Leis. Hay un cartel de 60 kilómetros por hora unos 60 metros antes y llegando al acceso terrado otro de 30 kilómetros por hora.

Seguridad Vial afirma que todos los radares deben señalizarse

Miércoles 14 de marzo de 2018

La instalación de radares en diferentes puntos de la provincia alertó a los conductores, ya que los controladores en algunos casos carecen de la señalización correcta. La preocupación radica en que a diario muchos automovilistas cruzan por esas zonas y no hay carteles que indiquen cuál es la velocidad determinada y si están o no en funcionamiento. (Ver Dispositivos).

El tema no es exclusivo de Misiones y, por tal razón, hay una resolución clara al respecto.

Por disposición N° 294/2010, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) establece con claridad "una correcta implementación de los procedimientos de fiscalización y control".

Se refiere al despliegue de la señalización correspondiente al cumplimiento de los requisitos de publicidad, en un todo de acuerdo con las exigencias de cartelería móvil determinadas por el organismo. Desde la entidad aclaran que "con la radarización se busca reducir el factor de riesgo".

A la vez, indicaron que es la ANSV la que autoriza y homologa tanto la colocación como el uso de los radares sobre las rutas nacionales conforme a lo que indican las leyes 24449 y 26363.

Asimismo, advirtieron que "las provincias y los municipios mantienen potestad para regular en esta materia sobre los corredores provinciales y municipales".

Detallaron también que "los radares están sujetos a controles previos a su puesto en funcionamiento por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (Inti) y la Secretaría de Comercio interior".

"También se establecen verificaciones anuales que determinan la vigencia de uso, quedando así habilitados para ser utilizados por las jurisdicciones de todo el país, las provincias y los municipios".

Qué hacer si no hay señalización

La ANSV establece que la distancia máxima desde la ubicación del radar fotográfico hasta el vehículo de notificación no puede superar los dos kilómetros.

Además, sostiene que se debe contar con un cono desde la ubicación del radar colocando, un cono cada 100 o 150 metros aproximadamente.

En el caso de que un conductor observe un radar que no se encuentre bien señalizado, la ANSV recomienda que se tome una fotografía para ver la disposición del cono, los carteles y el radar.

Además, se debe solicitar el nombre y el apellido del operador si lo hubiera, la matrícula habilitante y jurisdicción o ente al que pertenece. Y por último, se debe comunicar a la ANSV al mail consultasradares@seguridadvial.gov.ar de esta situación.

Para conductores

Por otro lado, la ANSV detalló los datos que deben tener en cuenta los conductores al recibir una multa, sea labrada por agente en el lugar, o enviada por correo al domicilio particular.

Además debe estar detallado la fecha en que se cometió la infracción, la ruta y kilómetro, la imagen del vehículo al momento de la infracción, con identificación del dominio -en caso de utilizarse un radar cinemómetro-, velocidad máxima permitida y velocidad a la que circulaba el vehículo infraccionado, expresada en kilómetros por hora y debe tener la firma de la autoridad pública interviniente en la infracción y, los datos del radar, entre otros datos.

La Nación, 13/03/18

"Todos conducen realmente mal, excepto yo": axioma y sofisma del automovilista argentino

Fernando Rodríguez

Las rutas se cobran, largamente, la mayor cantidad de muertes violentas en la Argentina. Veinte por día, según las estadísticas de la asociación civil Luchemos por la Vida, que no varían sustancialmente desde hace años y que, con 7213 decesos e 2017, confirman esa tendencia. La mortalidad en el tránsito es, en definitiva, una epidemia de salud. Es un problema mundial, también: este fin de semana quedará conformada, en Irlanda, la primera ONG global formada por familiares de víctimas de la siniestralidad vial de todo el orbe: entre las cofundadoras de la International Road Victims Partnership (IRVP) está la asociación Madres del Dolor, representada en el encuentro inaugural de Mullingar, en el condado de Westmeath, por Viviam Perrone, gran impulsora de los cambios de leyes y de las medidas de prevención de incidentes viales desde que un conductor desafortunado le arrebató la vida a su hijo, Kevin Sedano, el 1° de mayo de 2002. Los choques mortales suman nombres, apellidos e historias a las estadísticas trágicas. Pero detrás de los hechos consumados hay un germen: la irresponsabilidad al volante; la impericia, en ocasiones; la imprudencia y la negligencia, en otras. Una reciente encuesta de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra), revela que sólo el 17% de los automovilistas tiene una opinión "relativamente buena" sobre el respeto general (es decir, del total de los conductores) a las normas de tránsito; en cambio, el 85% tiene una imagen positiva de sí mismos. Ese "todos conducen realmente mal, excepto yo" parece ser el principio de cabecera del automovilista vernáculo, en especial, del conductor urbano. En ese sofisma anida el riesgo que acecha en calles, avenidas y rutas. Hay un "colectivo argentino" que en apariencia no respeta las normas de tránsito, y conductores que, ante la consulta directa, se autoexcluyen de esa manada y desligan la propia responsabilidad en materia de conducta vial, se sostiene en el trabajo. El primer informe del Observatorio de Seguridad Vial de Cecaitra -basado en 1934 entrevistas en el Área Metropolitana de Buenos Aires- revela otras "verdades": "Hay conocimiento de una alta tasa de accidentes, y la responsabilidad por los accidentes es adjudicada principalmente a la conducta de los conductores: no se atribuye ni a la falta de información o señalización, ni a los peatones. Los accidentes de tránsito se perciben como consecuencia de las costumbres de conducción de los argentinos", señala. Algunos datos sintomáticos que surgen de las encuestas personales: cuatro de cada diez automovilistas admitieron haber usado el celular mientras conducía (quien escribe estas líneas admite, con vergüenza, ser uno de ellos). Un 21% reconoció que lo revisa "de vez en cuando o casi siempre", lo que, para los especialistas de Cecaitra, "muestra un grado bajo de conciencia respecto de la gravedad de su uso".

Hoy nadie -ni legos ni especialistas, ni siquiera los escépticos- desmiente la altísima incidencia que la distracción a la que induce la atención al teléfono (más aun cuando se multiplican las opciones de comunicación) tiene en la ocurrencia de incidentes viales, desde leves hasta mortales. Sin embargo, son más los que admiten usar el teléfono cuando conducen que, por ejemplo, cruzar un semáforo en rojo. Ante la consulta acerca de las causas de los accidentes viales, la transgresión a las normas fue la respuesta con mayor adhesión (35%), seguida de la existencia de conductores alcoholizados (26%), la falta de atención o cuidado de los conductores (18%) y el "causas ajenas a los conductores" (mala señalización, imprudencia peatonal, etcétera). En cuanto a la seguridad vial, resume el informe, "más del 50 % considera que las faltas de tránsito se relacionan con 'costumbres argentinas', seguido de la idea de que el sistema de sanciones y penas son muy bajas o no se aplican". El 56% de los encuestados para el informe admitió que alguna vez había sido multado a través de una fotomulta, sistema que la mitad de los automovilistas entrevistados consideró que "ayuda a mejorar la conducta vial". En la Capital, por caso, el Metrobús (con un 70% de aprobación) y las ciclovías (50%) aparecen como iniciativas o dispositivos útiles para ordenar el tránsito. Más allá de ese contexto, la conducta personal es la que hace la diferencia. "La primera cuestión que se presenta con fuerza es la dimensión sobre el respeto a las normas de tránsito. Las respuestas de los encuestados en gran medida, reflejan que entre los argentinos hay poco o escaso respeto a las normas de tránsito, pero ese mismo comportamiento no aparece cuando se responde sobre el apego a las normas en forma personal: tiende a haber una relación inversamente proporcional entre la percepción sobre sí mismo y de los argentinos en general en cuanto a la observancia de las normas. Paradójicamente, la idea de que la falta de respeto a las normas de tránsito caracteriza a los argentinos, no coincide con el respeto a las normas que dice tener la mayoría de los encuestados", concluye el informe de Cecaitra.

LA NACION | SEGURIDAD

"Todos conducen realmente mal, excepto yo": axioma y sofisma del automovilista argentino

Fernando Rodríguez | SEGURIDAD

13 de marzo de 2018 - 18:39

Las rutas se cobran, largamente, la mayor cantidad de muertes violentas en la Argentina. Veinte por día, según las estadísticas de la asociación civil Luchemos por la Vida, que no varían sustancialmente desde hace años y que, con 7213 decesos en 2017, confirman esa tendencia. La mortalidad en el tránsito es, en definitiva, una epidemia de salud.

Es un problema mundial, también: este fin de semana quedará conformada, en Irlanda, la primera ONG global formada por familiares de víctimas de la siniestralidad vial de todo el orbe: entre las cofundadoras de la International Road Victims Partnership (IRVP) está la asociación Madres del Dolor, representada en el encuentro inaugural de Mullingar, en el condado de Westmeath, por Viviam Perrone, gran impulsora de los cambios de leyes y de las medidas de prevención de incidentes viales desde que un conductor desafortunado le arrebató la vida a su hijo, Kevin Sedano, el 1° de mayo de 2002.

Los choques mortales suman nombres, apellidos e historias a las estadísticas trágicas. Pero detrás de los hechos consumados hay un germen: la irresponsabilidad al volante; la impericia, en ocasiones; la imprudencia y la negligencia, en otras.

REGISTRATE EN LA NACION Y MEJORA TU EXPERIENCIA.

INGRESA

Seguir las últimas y mejores noticias de tecnología y negocios. Más de 10 millones de usuarios. Más de 10 millones de noticias.

Historiales | SEGURIDAD

Sociedad | SEGURIDAD

Sociedad | SEGURIDAD

EL PRECIO DEL M²

CONTENIR LAS PARRAS

Givency

La Capital de Rosario, 13/03/18

Lamberto pide que se coloquen radares en la ruta a Victoria

La ciudad El defensor del Pueblo dijo que esa medida sería un paliativo hasta que se realice una doble vía en esa traza, escenario de múltiples accidentes El defensor del Pueblo de Santa Fe, Raúl Lamberto, solicitó a la Dirección Nacional de Vialidad y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que "adopten todas las medidas que fueran necesarias para proyectar y ejecutar la doble traza" sobre toda la ruta nacional 174, que une Rosario con Victoria (Entre Ríos). Y hasta que esas obras se lleven adelante, reclamó que la "instalación de cinemómetros fijos y móviles sobre la traza tendientes a controlar la velocidad y los adelantamientos indebidos", el recorrido permanente de la conexión vial por parte de la autoridad de tránsito y la "ejecución de operativos de seguridad en los días y horas de mayor concentración y circulación vehicular". Asimismo, pidió que "se contemple dentro de las obras futuras la realización de una bicisenda a los márgenes de la traza", ya que son cada vez más los ciclistas que usan esta zona natural para el ejercicio de ese deporte. El ombudsman fundó su solicitud en el hecho de que la arteria, de "una importancia insoslayable para la conexión vial, no sólo entre las ciudades que se encuentran en ambas cabeceras, sino también por su valor geoestratégico como conexión del Corredor Bioceánico en Sudamérica", se ha convertido "en una de las más peligrosas del país, con innumerables siniestros viales y víctimas fatales". La Defensoría del Pueblo destacó que la ruta, de 60 kilómetros, sólo cuenta con doble traza en el puente sobre el brazo principal del río Paraná, mientras que los 47 kilómetros restantes corresponden a una carretera de un solo carril por sentido construida sobre terraplenes, existiendo además en ese tramo 12 puentes. La institución realizó un relevamiento, que puso a disposición de las autoridades competentes, que señala que "en gran parte de la traza no existen banquetas, que son obras indispensables para mejorar las condiciones de seguridad vial". El organismo dirigido por Lamberto también resaltó que "no se observan controles de velocidad y de adelantamiento indebido en toda la traza, ni por medios mecánicos automáticos o semiautomáticos, ni por inspectores". También advirtió que "no existen controles respecto al cumplimiento de la prohibición de pesca y caza, esto no sólo produce efectos ambientales negativos, sino que también dicho accionar provoca siniestros viales en virtud de que las personas dejan sus vehículos mal estacionados al costado de la vía donde está prohibido detenerse, o rompen alambrados a los fines de adentrarse en zonas a los márgenes de la conexión para practicar la pesca y/o caza ilegal, generando que animales pesados pasen por el cerco dañado y suban a la traza con riesgos considerables para los conductores".

Otro de los riesgos detectados en la ruta es que, por encontrarse ésta sobre humedales, "en determinadas épocas del año se forma sobre el área una densa niebla que disminuye significativamente la visibilidad", y en épocas de lluvias el agua "se encuentra próxima a la calzada y se forman espejos de agua sobre la misma, con el riesgo que ello implica". Lamberto también puso de relieve "los frecuentes focos de incendios generados por el obrar negligente de las personas (en algunos casos son los que efectúan las referidas actividades de pesca y caza prohibidas) o por cuestiones naturales, siendo que el espeso humo generado invade la ruta y disminuye sensiblemente la visibilidad". Medidas paliativas Lamberto presentó el pedido ante la Dirección Nacional de Vialidad y la Agencia Nacional de Seguridad Vial para "proyectar y ejecutar la doble traza sobre todo el corredor vial". Y a raíz de que "la ejecución de la obra requerida llevará un tiempo lógico para su realización", el defensor santafesino recomendó "que en forma inmediata se ordenen todas las medidas de seguridad que fueran necesarias a los fines de evitarse accidentes". Entre ellas, sugirió la "instalación de cinemómetros fijos y móviles sobre la traza tendientes al control de la velocidad y de los adelantamientos indebidos", el recorrido permanente de la conexión vial por parte de la autoridad de tránsito y la "ejecución de operativos de tránsito en los días y horas de mayor concentración y circulación vehicular". Asimismo, pidió que "se contemple dentro de las obras futuras la realización de una bicisenda a los márgenes de la traza", ya que son cada vez más los ciclistas que usan esta zona natural para el ejercicio de ese deporte. La intendenta lidera un lobby a favor de la doble traza A fines de febrero la intendenta Mónica Fein había liderado una comitiva que había reclamado ante las autoridades de la Vialidad Nacional la necesidad de realizar una doble traza en la conexión Rosario-Victoria. "Hoy el tramo que nos conecta con la provincia de Entre Ríos quedó totalmente colapsado, y creemos que es de extrema urgencia darle mejores condiciones a los miles de automovilistas y transportistas de cargas que lo utilizan permanentemente a diario", había destacado por entonces la jefa comunal.

ES 3P LA-CAPITAL 150

Lamberto pide que se coloquen radares en la ruta a Victoria

El defensor del Pueblo dijo que esa medida sería un paliativo hasta que se realice una doble vía en esa traza, escenario de múltiples accidentes.

Facebook Twitter YouTube



Martes 13 de Marzo de 2018

El defensor del Pueblo de Santa Fe, Raúl Lamberto, solicitó a la Dirección Nacional de Vialidad y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que "adopten todas las medidas que fueran necesarias para proyectar y ejecutar la doble traza" sobre toda la ruta nacional 174, que une Rosario con Victoria (Entre Ríos). Y hasta que esas obras se lleven adelante, reclamó que la "instalación de cinemómetros fijos y móviles sobre la traza tendientes a controlar la velocidad y los adelantamientos indebidos", el recorrido permanente de la conexión vial por parte de la autoridad de tránsito y la "ejecución de operativos de seguridad en los días y horas de mayor concentración y circulación vehicular".

Asimismo, pidió que "se contemple dentro de las obras futuras la realización de una bicisenda a los márgenes de la traza", ya que son cada vez más los ciclistas que usan esta zona natural para el ejercicio de ese deporte.

El ombudsman fundó su solicitud en el hecho de que la arteria de "una importancia insoslayable para la conexión vial, no sólo entre las ciudades que se encuentran en ambas cabeceras, sino también por su valor geoestratégico como conexión del Corredor Bioceánico en Sudamérica", se ha convertido "en una de las más peligrosas del país, con innumerables siniestros viales y víctimas fatales".

La Defensoría del Pueblo destacó que la ruta, de 60 kilómetros, sólo cuenta con doble traza en el puente sobre el brazo principal del río Paraná, mientras que los 47 kilómetros restantes corresponden a una carretera de un solo carril por sentido construida sobre terraplenes, existiendo además en ese tramo 12 puentes.

La institución realizó un relevamiento, que puso a disposición de las autoridades competentes, que señala que "en gran parte de la traza no existen banquetas, que son obras indispensables para mejorar las condiciones de seguridad vial".

El organismo dirigido por Lamberto también resaltó que "no se observan controles de velocidad y de adelantamiento indebido en toda la traza, ni por medios mecánicos automáticos o semiautomáticos, ni por inspectores".

También advirtió que "no existen controles respecto al cumplimiento de la prohibición de pesca y caza, esto no sólo produce efectos ambientales negativos, sino que también dicho accionar provoca siniestros viales en

El enlace vial entre Rosario y la localidad entrerriana de Victoria cuenta con 60 kilómetros, de los cuales actualmente sólo el puente sobre el brazo principal del Paraná tiene dos carriles por mano, mientras que el resto de la traza es una ruta de mano y contramano. En noviembre del año pasado, la intendenta había visitado a su par de Victoria, Domingo Maiocco, con el objetivo de profundizar la coordinación de acciones en apoyo a la doble vía. En su inauguración, en mayo del año 2003, el tránsito medio diario anual sobre este importante enlace interprovincial era de 3.200 vehículos, mientras que en la actualidad el tráfico diario ronda los 7.500, con picos de 15 mil vehículos diarios durante los fines de semana largos

despegar.com infobae

Jueves 5 de Abril de 2018 AMÉRICA TELESHOW TENDENCIAS MIX5411 GRANDES LIBROS

Últimas Noticias Ruota 2018 Personajes Fiestas 2018 Play TV Folos al 100 EXT INBAR

VUELOS DE BUENOS AIRES A RIO DE JANEIRO \$7.170

OPINIÓN

Un país apegado a las normas también salva vidas

Bernardino García

12 de marzo de 2018

Creativos, caóticos, audaces, poco apegados a las normas, así somos los argentinos. Lo que en muchas facetas puede llegar a ser una virtud, en el arte, en los deportes, en la solución de conflictos, también puede ser un defecto en otros casos. Según datos de la Secretaría de Transporte la Nación del último año, solo uno de cada dos conductores usa cinturón de seguridad, que es obligatorio. En los asientos traseros, solo uno de cada cuatro pasajeros, exactamente el 23,1 por ciento. Es más alarmante el dato sobre el uso obligatorio de cascos en motos, que representa ante cualquier siniestro la posibilidad de conservar la vida misma de los conductores de manera directa. Sin embargo, el 34,6% de los motociclistas reconoce no usarlos con asiduidad, aumenta ese porcentaje drásticamente en los acompañantes.

El último estudio del Observatorio Vial de nuestra Cámara demostró que existe un llamativo trecho entre cómo vemos que los demás respetan las normas de tránsito y qué percepción tenemos sobre nosotros mismos. Mientras observamos que el 61% de los argentinos tiene un bajo o muy bajo respeto por las normas, sabemos que en un 85% nosotros somos muy respetuosos. En ese sentido, el denodado y vital trabajo que llevan adelante organizaciones de la sociedad civil como batallas Amarillas es fundamental para tomar conciencia sobre esta problemática.

La radarización que pena esas prácticas vía el sistema de multas fotográficas ha demostrado ser eficaz para bajar drásticamente los siniestros, porque la expectativa de una sanción económica lamentablemente resulta más asertiva que la mejor campaña de bien público referida a la seguridad vial. Las estadísticas demuestran que en los puntos críticos en los que se instalaron los radares la siniestralidad descendió drásticamente, porque la precaución potencia la seguridad vial y ese cuidado, a su vez, salva vidas, lo más valioso.

Desde la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra) apostamos cada día a la concientización para reducir ese alerta rojo en seguridad vial en nuestro país. Creemos que la creatividad, la pasión y la audacia permiten desarrollar a los Lionel Messi, a los Astor Piazzolla y a los Manu Ginóbili. Entre todos debemos trabajar para erradicar esa desmesura de nuestras calles, porque nada justifica perder una vida. La educación y la conciencia son el verdadero camino para que el viajar vuelva a ser un placer.

El autor es presidente de Cecaitra.

Infobae, 12/03/18

Un país apegado a las normas también salva vidas

Bernardino García

Creativos, caóticos, audaces, poco apegados a las normas, así somos los argentinos. Lo que en muchas facetas puede llegar a ser una virtud, en el arte, en los deportes, en la solución de conflictos, también puede ser un defecto en otros casos. Según datos de la Secretaría de Transporte la Nación del último año, solo uno de cada dos conductores usa cinturón de seguridad, que es obligatorio. En los asientos traseros, solo uno de cada cuatro pasajeros, exactamente el 23,1 por ciento. Es más alarmante el dato sobre el uso obligatorio de cascos en motos, que representa ante cualquier siniestro la posibilidad de conservar la vida misma de los conductores de manera directa. Sin embargo, el 34,6% de los motociclistas reconoce no usarlos con asiduidad; aumenta ese porcentaje drásticamente en los acompañantes. El último estudio del Observatorio Vial de nuestra Cámara demostró que existe un llamativo trecho entre cómo vemos que los demás respetan las normas de tránsito y qué percepción tenemos sobre nosotros mismos. Mientras observamos que el 61% de los argentinos tiene un bajo o muy bajo respeto por las normas, estimamos que en un 85% nosotros somos muy respetuosos. En ese sentido, el denodado y vital trabajo que llevan adelante organizaciones de la sociedad civil como Estrellas Amarillas es fundamental para tomar conciencia sobre esta problemática. La radarización que pena esas prácticas vía el sistema de multas fotográficas ha demostrado ser eficaz para bajar drásticamente los siniestros, porque la expectativa de una sanción económica lamentablemente resulta más asertiva que la mejor campaña de bien público referida a la seguridad vial. Las estadísticas demuestran que en los puntos críticos en los que se instalaron los radares la siniestralidad descendió drásticamente, porque la precaución potencia la seguridad vial y ese cuidado, a su vez, salva vidas, lo más valioso. Desde la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra) apostamos cada día a la concientización para reducir ese alerta rojo en seguridad vial en nuestro país. Creemos que la creatividad, la pasión y la audacia permiten desarrollar a los Lionel Messi, a los Astor Piazzolla y a los Manu Ginóbili. Entre todos debemos trabajar para erradicar esa desmesura de nuestras calles, porque nada justifica perder una vida. La educación y la conciencia son el verdadero camino para que el viajar vuelva a ser un placer. El autor es presidente de Cecaitra



MÁS LEÍDAS

- 1 La discusión de Nicolás Repetto con la mujer que contrajo una jaica en la vereda para guardar su auto
- 2 "Me hice la vasedomía, pongan los huevos sobre la mesa y háganse cargo"
- 3 Conflicto con Agassi, rumores fuera del court y una incómoda lesión

Diario El Día, 11/03/18

Mejorar la educación vial para revertir una dolorosa realidad

11 de Marzo de 2018 | 05:41 | Publicado en Edición Impresa

El dato conocido en estos días, acerca de que más del 40 por ciento de los automovilistas en nuestro país reconoció que usa el teléfono móvil cuando maneja, sumado a la manifiesta resistencia de muchos conductores a utilizar el cinturón de seguridad –se estima que el 50 por ciento no lo usa, a pesar de que su empleo es obligatorio- son referencias demostrativas de la escasa vigencia efectiva de muchas leyes de tránsito y, al mismo tiempo, de la necesidad de que se amplíen las bases educativas para mejorar la conducta de quienes transitan por la vía pública. El estudio estadístico sobre el empleo de celulares mientras se maneja un vehículo fue realizado por el Observatorio Vial de Cecaitra (Cámara que nuclea a las empresas fabricantes de radares) en base al análisis de un total de casi 2.000 casos. El 44 por ciento de los consultados respondió que usa el celular mientras maneja y que lo hace para ver algún mensaje o para atender un llamado. Se concluyó que las respuestas, que reflejaron un alto nivel de uso del celular al manejar, se dieron a pesar de que a ley nacional de tránsito lo prohíbe, estableciéndose asimismo que no se puede conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua. Las omisiones en el cumplimiento de las leyes de tránsito son diversas. No sólo abarcan el uso ilegal de teléfonos móvil y el no empleo de cinturones de seguridad, sino que comprenden una gran diversidad de infracciones, que van desde los excesos de velocidad y los sobrepasos en lugares prohibidos hasta los estacionamientos en doble fila o frente a las rampas para discapacitados. Esta realidad negativa se ha visto incrementada en la ciudad a partir del reinicio del ciclo lectivo que se traduce en un ostensible incremento del número de vehículos circulando por las calles. En los horarios centrales la anarquía vial es casi absoluta. Son los especialistas en la muy compleja materia del tránsito quienes han venido bregando en los últimos años a favor de la necesidad de ensanchar –de una manera muy enérgica y, si se quiere, universal en sus alcances- las bases educativas sobre las cuales se asiente una verdadera seguridad vial. Sin ellas, en cambio, es imposible aguardar mejoras sustanciales. Temas como los diferentes roles que pueden asumirse en la vía pública –ya sea - como conductores de vehículos o de peatones- el uso obligatorio del cinturón de seguridad, el respeto a las señales de tránsito y a las sendas peatonales, la prohibición del uso de celulares al volante son, entre otros, las materias que deben tratarse y los principios que deben inculcarse en la población, para evitar que las calles sigan siendo escenarios peligrosos y trágicos. En numerosas ocasiones se ha puesto de relieve en esta columna que la vida de los ciudadanos transcurre, en gran medida, en la vía pública.

The screenshot shows the top section of the 'EL DIA' website. At the top right is the newspaper's logo. Below it is a navigation bar with categories like 'LA CIUDAD', 'DEPORTES', 'POLICIALES', 'ESPECTACULOS', 'POLITICA Y ECONOMIA', 'EL MUNDO', 'INE GENERAL', 'OPINION', and 'VIDEOS'. The article title 'Mejorar la educación vial para revertir una dolorosa realidad' is prominently displayed in a large, bold font. Below the title, there are social media sharing icons for LinkedIn, Twitter, Google+, and Facebook. The article text is visible in a smaller font, starting with 'El dato conocido en estos días, acerca de que más del 40 por ciento de los automovilistas en nuestro país reconoció que usa el teléfono móvil cuando maneja...'

Sin embargo, en los muchos años de asistencia a los diferentes ciclos escolares es poco –por no decir absolutamente nada- lo que se enseña a los futuros ciudadanos. El resultado está a la vista: desaprensión para el cuidado de bienes que son comunes, desprecio por la seguridad y la vida. Es mucho lo que las autoridades pueden hacer, asistidas también por las entidades sociales. Las estadísticas de inseguridad vial son elocuentes y trágicas, como para que no se reaccione con políticas educativas que sienten las bases para una indispensable y pronta mejoría en esta materia.

TN, 11/3/18

Casi la mitad de los conductores se distrae con el celular mientras maneja

Es la conclusión de un estudio. Los riesgos que implica. Es la conclusión de un estudio. Los riesgos que implica. El 45% de los conductores reconoció que utiliza de algún modo el teléfono celular mientras maneja, una práctica peligrosa que aumenta el riesgo de tener un accidente. Eso incluye mirarlo, contestar llamadas y hasta escribir mensajes de texto. Es la conclusión de un estudio realizado por el Observatorio Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra), y publicado en el diario Clarín. Fue realizado sobre una base de 1.740 encuestados. Del 45% que reconoció utilizarlo, un 6% dijo que lo usa casi siempre, un 15% de vez en cuando y un 24% casi nunca. Por otra parte, el 51% de los conductores entre 30 y 49 años admitió que alguna vez lo usa, mientras que en los mayores de 65 años ese porcentaje baja al 30%. Según el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi), las distracciones al volante participan en el 63% de los siniestros graves en Argentina. Un auto a 100 km/h recorre 28 metros por segundo, es decir que mirar la pantalla del celular cuatro segundos implica recorrer más de una cuadra a ciegas. Según la Federación Internacional del Automóvil (FIA), desbloquear el celular lleva cinco segundos. Eso yendo nada más que a 20 km/h son 27 metros sin mirar el camino. En la ciudad de Buenos Aires la multa por hablar por teléfono mientras se maneja es de \$1.300, y de \$2.600 en caso de estar escribiendo un mensaje. Para demostrar el peligro de hablar por teléfono Cesvi realizó un experimento. Le pidió a cien conductores que recorran un circuito primero sin hablar, y luego haciéndolo en modo manos libres. En el último caso el 90% cometió errores, principalmente irse afuera del circuito.

Casi la mitad de los conductores se distrae con el celular mientras maneja

Es la conclusión de un estudio. Los riesgos que implica.

Publicada: 11/03/2018, 09:17 hs.
Última actualización: 11/03/2018, 09:33 hs.

El **45% de los conductores** reconoció que utiliza de algún modo el teléfono celular mientras maneja, una práctica peligrosa que aumenta el riesgo de tener un accidente. Eso incluye **mirarlo, contestar llamadas** y hasta **escribir mensajes de texto**.

Es la conclusión de un estudio realizado por el **Observatorio Vial** de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra), y publicado en el diario Clarín. Fue realizado sobre una base de **1.740 encuestados**.

Del 45% que reconoció utilizarlo, un 6% dijo que lo usa casi siempre, un 15% de vez en cuando y un 24% casi nunca. Por otra parte, el 51% de los conductores entre 30 y 49 años **admitió que alguna vez lo usa**, mientras que en los mayores de 65 años ese porcentaje **baja al 30%**.

Según el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi), las distracciones al volante participan en el **63% de los siniestros graves** en Argentina.

[Leé también](#) | **Seguridad vial: quién tiene prioridad de paso en una rotonda**

Un auto a 100 km/h recorre 28 metros por segundo, es decir que **mirar la pantalla del celular** cuatro segundos implica recorrer **más de una cuadra a ciegas**.

Según la Federación Internacional del Automóvil (FIA), desbloquear el celular lleva cinco segundos. Eso yendo nada más que a 20 km/h son **27 metros sin mirar el camino**.

RíoNegro..com 10/03/18

El 30% de los que vienen a rendir tienen escasa educación vial

El no respeto a la prioridad de paso en rotondas y paso a nivel y el estacionamiento en lugares no permitidos no son sólo las faltas más comunes que detecta el municipio en los controles de inspección en las calles de Roca. También son los dos motivos más frecuentes de deserción en los exámenes prácticos para obtener el carnet de conducir. Pablo Alegría es instructor y evaluador en la Escuela de conductores y Seguridad Vial. Cada mañana es el copiloto de los aspirantes a obtener un permiso municipal para conducir. La prueba de manejo se realiza en el parque de educación vial de la escuela, que cuenta con la traza de calles de pavimento, señalización y rampas. El predio es administrado por una cooperadora de civiles voluntarios (ver recuadro). No puedo arriesgar a sacar una persona a la calle y que sea un riesgo. Por eso en la prueba tienen que ir atentos a las rampas, a la senda peatonal. Lo principal para la escuela es que el nuevo conductor no trate de minimizar los daños a terceros, si incurren en algún error, desaproveban, explicó Alegría. Tres de cada diez aspirantes a convertirse en conductores no saben las reglas de tránsito. El 30% de los que vienen a rendir tienen escasa educación vial, sostuvo el instructor. Brindan cursos para quienes se acercan a realizar el curso de manejo que tiene un costo de \$ 3.500 por 17 horas distribuidas en dos semanas se plantea una capacitación integral. Tienen 10 horas arriba del auto, de práctica concreta de manejo. Pero también 7 horas en un aula especialmente acondicionada para tal fin, en donde los asistentes aprenden sobre normas de tránsito, señales y educación vial en general. Se arranca de cero, con un profesor idóneo en seguridad vial, se destacó. La escuela recibe a entre 15 y 20 personas en dichos cursos al mes. Los fondos recaudados se reinvierten en arreglos en los vehículos, mantenimiento de instalaciones, entre otras cosas. Único en la Patagonia Hace cinco años que funciona la Escuela de Conductores y Seguridad Vial en Roca, gracias al trabajo de una cooperadora que preside Enrique Dabroski y que nuclea a una veintena de civiles que trabajan ad honorem. El predio en donde concentran su actividad se encuentra en la calle Nequén al 112.

RÍO NEGRO

Jueves 05 Abril 19º

De Roca
Clasificados

INICIO / HIPERLOCALES / DEROCA

Tres de cada diez aspirantes a conductor no conoce las reglas de tránsito

ROCA. Uno de cada cinco aspirantes a obtener el carnet desaproveba en la Escuela de Conductores en Roca. Enfatizan que no sólo se debe mantener la dirección del auto, sino también cumplir las normas.

MARIANELA VERGARA
10 MAR 2018 - 00:00



Una de las aspirantes a obtener el carnet esta semana. El instructor, desde el asiento del acompañante, realizó la evaluación. (Foto: Emiliana Carrera)

Compartir
Twitter
WhatsApp
Enviar

IMPRIMI LA VERSION SOLO TEXTO

MAÑANA GRATIS

MÁS FIGURITAS!
con Diario RÍO NEGRO



#paninififaworldcup
PANINI
www.paninigroup.com

Lo más visto de esta sección

- 1

Ruta 22: no hay muralla... ¿pero cierran el paso en Mendoza y San Juan, en Roca?
- 2

Soria y Odarda se reunieron en Roca y compartieron agenda
- 3

Sin Gualberto, hay dudas sobre la



Gabriel Tomich
EDITOR

Los delitos contra la seguridad vial

**El presidente Macri impulsa
cambios en el Código Penal**

En el discurso de apertura de las sesiones ordinarias del Congreso Nacional, el presidente Mauricio Macri se constituyó en el primer mandatario del país que se refirió oficialmente al flagelo de los muertos en accidentes en tránsito. ¡Bienvenido sea que el presidente haya planteado esta problemática (aunque se quedó corto en sus cifras)! No es un dato menor que desde hace mucho tiempo fallecen entre 7200 y 7500 personas por año en accidentes. "El año pasado murieron 5 mil argentinos que no tenían que morir. Es una tragedia nacional. Es la principal causa de muerte de jóvenes entre 15 y 34 años. No nos podemos quedar de brazos cruzados", dijo Macri. Además de hacer referencia a la tecnología para conocer cómo y por qué ocurren los accidentes, para lo que el Estado Nacional propulsa un sistema digital que agrupe esta información, Macri abogó por endurecer las penas: "No puede ser que la irresponsabilidad al volante casi nunca termine en una condena efectiva. Vamos a impulsar un proyecto del Código Penal que por primera vez introduzca penas fuertes a los conductores que ponen en riesgo la vida de los demás, por manejar alcoholizados o bajo efecto de drogas o superando ampliamente la velocidad permitida", concluyó. La pelota está ahora en la cancha de los legisladores, que poco se han molestado en avanzar en la lucha contra esta problemática. En este sentido, cabe recordar, entre otros, el caso del proyecto "Delitos contra la seguridad vial" de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, presentado hace 10 años para tipificar como delitos y no meras infracciones o contravenciones a ciertas conductas que implican un grave peligro para terceros. Aunque presentado en dos oportunidades, nunca fue tratado en el Congreso. ●

La Nación, 10/03/18

Los delitos contra la seguridad vial

Por: Gabriel Tomich

En el discurso de apertura de las sesiones ordinarias del Congreso Nacional, el presidente Mauricio Macri se constituyó en el primer mandatario del país que se refirió oficialmente al flagelo de los muertos en accidentes en tránsito. ¡Bienvenido sea que el presidente haya planteado esta problemática (aunque se quedó corto en sus cifras)! No es un dato menor que desde hace mucho tiempo fallecen entre 7200 y 7500 personas por año en accidentes. "El año pasado murieron 5 mil argentinos que no tenían que morir. Es una tragedia nacional. Es la principal causa de muerte de jóvenes entre 15 y 34 años. No nos podemos quedar de brazos cruzados", dijo Macri. Además de hacer referencia a la tecnología para conocer cómo y por qué ocurren los accidentes, para lo que el Estado Nacional propulsa un sistema digital que agrupe esta información, Macri abogó por endurecer las penas: "No puede ser que la irresponsabilidad al volante casi nunca termine en una condena efectiva. Vamos a impulsar un proyecto del Código Penal que por primera vez introduzca penas fuertes a los conductores que ponen en riesgo la vida de los demás, por manejar alcoholizados o bajo efecto de drogas o superando ampliamente la velocidad permitida", concluyó. La pelota está ahora en la cancha de los legisladores, que poco se han molestado en avanzar en la lucha contra esta problemática. En este sentido, cabe recordar, entre otros, el caso del proyecto "Delitos contra la seguridad vial" de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, presentado hace 10 años para tipificar como delitos y no meras infracciones o contravenciones a ciertas conductas que implican un grave peligro para terceros. Aunque presentado en dos oportunidades, nunca fue tratado en el Congreso.

Clarín, 10/03/18

ENCUESTA SOBRE INSEGURIDAD VIAL

Casi la mitad de los conductores reconoce que mientras maneja usa el celular

El 44% dice que lo hace "casi siempre". Expertos advierten que eso cuadruplica el riesgo de accidentes.

Entre llamadas y mensajes de Whatsapp, el celular representa un riesgo para la seguridad vial: un estudio indica que casi la mitad de los conductores reconoce que lo mira o lo atiende mientras maneja. Se trata de un trabajo realizado por el Observatorio Vial de CECAITRA, cámara que nuclea a las empresas fabricantes de los radares.

Los 1.740 encuestados telefónicamente respondieron a la pregunta "¿Con qué frecuencia mira o utiliza el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

El 56% contestó que nunca lo hacía, mientras que el 44% admitió que lo usa casi siempre (6%), de vez en cuando (15%) o casi nunca (24%). De las respuestas surge que 6 de cada 10 mujeres dicen que nunca miran el teléfono cuando manejan, mientras que sólo el 4% de ellas reconocen usarlo "casi siempre". En cuanto a la edad, también se notan diferencias. Entre los mayores de 65 años, 7 de cada 10 aseguran nunca mirar el celular. En cambio, el 51% de quienes tienen entre 30 y 49 años admitió que alguna vez usa el teléfono cuando conduce.

La Ley Nacional de Tránsito prohíbe "conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua". La mayoría de los conductores conoce que hacerlo es una falta grave, que puede ser penada con una multa de \$ 1.300 y que la infracción se duplica si el conductor está escribiendo un mensaje. Sin embargo, la multa a la infracción por usar el celular al volante es una de las más frecuentes en la Ciudad desde hace un par de años, según informan fuentes oficiales.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos: visuales (por ejemplo, apartar la vista de la ruta); cognitivas (como reflexionar sobre un tema de conversación vía celular, en lugar de analizar la situación del camino); físicas (cuando un conductor sujeta o manipula un aparato telefónico en lugar de conducir con ambas manos al volante), y auditivas (oír el teléfono y responder).

En una llamada, estas cuatro distracciones se dan en simultáneo, lo que implica un alto riesgo para el conductor en cuestión y el resto. La OMS asegura que "los estudios realizados con el objetivo de estimar el riesgo de accidentes ponen de manifiesto que los conductores que usan el celular mientras manejan corren un mayor riesgo que aquellos no lo hacen".

ENCUESTA SOBRE INSEGURIDAD VIAL

Casi la mitad de los conductores reconoce que mientras maneja usa el celular

El 44% dice que lo hace "casi siempre". Expertos advierten que eso cuadruplica el riesgo de accidentes.

Entre llamadas y mensajes de Whatsapp, el celular representa un riesgo para la seguridad vial: un estudio indica que casi la mitad de los conductores reconoce que lo mira o lo atiende mientras maneja. Se trata de un trabajo realizado por el Observatorio Vial de CECAITRA, cámara que nuclea a las empresas fabricantes de los radares.

Los 1.740 encuestados telefónicamente respondieron a la pregunta "¿Con qué frecuencia mira o utiliza el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?". El 56% contestó que nunca lo hacía, mientras que el 44% admitió que lo usa casi siempre (6%), de vez en cuando (15%) o casi nunca (24%).

De las respuestas surge que 6 de cada 10 mujeres dicen que nunca miran el teléfono cuando manejan,

mientras que sólo el 4% de ellas reconocen usarlo "casi siempre".

En cuanto a la edad, también se notan diferencias. Entre los mayores de 65 años, 7 de cada 10 aseguran nunca mirar el celular. En cambio, el 51% de quienes tienen entre 30 y 49 años admitió que alguna vez usa el teléfono cuando conduce.

La Ley Nacional de Tránsito prohíbe "conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua". La mayoría de los conductores conoce que hacerlo es una falta grave, que puede ser penada con una multa de \$ 1.300 y que la infracción se duplica si el conductor está escribiendo un mensaje. Sin embargo, la multa a la infracción por usar el celular al volante es una de las más frecuentes en la Ciudad desde hace un par de años, según informan fuentes oficiales.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos: visuales (por ejemplo, apartar la vista de la ruta); cognitivas (como reflexionar sobre un tema de conversación vía celular, en lugar de analizar la situación del



Al volante. Un conductor, con teléfono móvil en mano. Es una de las faltas más comunes en Capital Luchamos por la Vida.

NÚMEROS

\$1.300

Cuesta la multa por hablar por teléfono mientras se conduce. Si se escribe un mensaje de texto, el valor se duplica.

camino) físicas (cuando un conductor sujeta o manipula un aparato telefónico en lugar de conducir con ambas manos al volante), y auditivas (oír el teléfono y responder).

En una llamada, estas cuatro distracciones se dan en simultáneo, lo que implica un alto riesgo para el con-

ductor en cuestión y el resto.

La OMS asegura que "los estudios realizados con el objetivo de estimar el riesgo de accidentes ponen de manifiesto que los conductores que usan el celular mientras manejan corren un mayor riesgo que aquellos no lo hacen".

Según investigaciones difundidas por la Asociación Civil Luchamos por la Vida la utilización del teléfono móvil es un factor que multiplica por cuatro el riesgo de sufrir siniestros viales.

Desde esa institución precisaron que "es necesario entender que mientras se habla por teléfono, aunque sea manos libres, se pierde la capacidad de concentración necesaria para conducir".

Además, "no se mantiene una velocidad constante, la distancia de seguridad no es suficiente con el vehículo que circula adelante y el tiempo de reacción aumenta considerablemente entre medio y dos segundos, según las características del conductor", explican desde la ONG que trabaja sobre la seguridad vial.

En tanto, desde Cámara CECAITRA remarcaron que "las posibilidades de sufrir un siniestro vial se incrementan cuando el conductor realiza alguna actividad que lo distraiga. Es muy importante que, más allá de que lo expresemos o no, seamos conscientes de los peligros a los que estamos expuestos si no conducimos responsablemente ni tenemos conciencia vial".

Según investigaciones difundidas por la Asociación Civil Luchamos por la Vida, la utilización del teléfono móvil es un factor que multiplica por cuatro el riesgo de sufrir siniestros viales.

Desde esa institución precisaron que "es necesario entender que mientras se habla por teléfono, aunque sea manos libres, se pierde la capacidad de concentración necesaria para conducir". Además, "no se mantiene una velocidad constante, la distancia de seguridad no es suficiente con el vehículo que circula adelante y el tiempo de reacción aumenta considerablemente entre medio y dos segundos, según las características del conductor", explican desde la ONG que trabaja sobre la seguridad vial. En tanto, desde Cámara CECAITRA remarcaron que "las posibilidades de sufrir un siniestro vial se incrementan cuando el conductor realiza alguna actividad que lo distraiga. Es muy importante que, más allá de que lo expresemos o no, seamos conscientes de los peligros a los que estamos expuestos si no conducimos responsablemente ni tenemos conciencia vial".

Web Clarín, 10/03/18

ENCUESTA SOBRE INSEGURIDAD VIAL

Casi la mitad de los conductores reconoce que mientras maneja usa el celular

El 44% dice que lo hace “casi siempre”. Expertos advierten que eso cuadruplica el riesgo de accidentes.

Entre llamadas y mensajes de Whatsapp, el celular representa un riesgo para la seguridad vial: un estudio indica que casi la mitad de los conductores reconoce que lo mira o lo atiende mientras maneja. Se trata de un trabajo realizado por el Observatorio Vial de CECAITRA, cámara que nuclea a las empresas fabricantes de los radares.

Los 1.740 encuestados telefónicamente respondieron a la pregunta “¿Con qué frecuencia mira o utiliza el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?”.

El 56% contestó que nunca lo hacía, mientras que el 44% admitió que lo usa casi siempre (6%), de vez en cuando (15%) o casi nunca (24%). De las respuestas surge que 6 de cada 10 mujeres dicen que nunca miran el teléfono cuando manejan, mientras que sólo el 4% de ellas reconocen usarlo “casi siempre”. En cuanto a la edad, también se notan diferencias. Entre los mayores de 65 años, 7 de cada 10 aseguran nunca mirar el celular. En cambio, el 51% de quienes tienen entre 30 y 49 años admitió que alguna vez usa el teléfono cuando conduce.

La Ley Nacional de Tránsito prohíbe “conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua”. La mayoría de los conductores conoce que hacerlo es una falta grave, que puede ser penada con una multa de \$ 1.300 y que la infracción se duplica si el conductor está escribiendo un mensaje. Sin embargo, la multa a la infracción por usar el celular al volante es una de las más frecuentes en la Ciudad desde hace un par de años, según informan fuentes oficiales. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos: visuales (por ejemplo, apartar la vista de la ruta); cognitivas (como reflexionar sobre un tema de conversación vía celular, en lugar de analizar la situación del camino); físicas (cuando un conductor sujeta o manipula un aparato telefónico en lugar de conducir con ambas manos al volante), y auditivas (oír el teléfono y responder).

En una llamada, estas cuatro distracciones se dan en simultáneo, lo que implica un alto riesgo para el conductor en cuestión y el resto. La OMS asegura que “los estudios realizados con el objetivo de estimar el riesgo de accidentes ponen de manifiesto que los conductores que usan el celular mientras manejan corren un mayor riesgo que aquellos no lo hacen”.

Inseguridad vial

Casi la mitad de los conductores reconoce que usa el celular cuando maneja

La información surge de un estudio hecho sobre 2.000 casos. El 45% respondió que lo hace para ver algún mensaje o para atender un llamado.



Entre llamadas, mensajes de whatsapp y redes sociales, el teléfono celular representa un riesgo concreto para la seguridad vial. Foto: Fernando de la Orden.



(3) comentarios

[Seguridad vial](#) [Teléfono celular](#)

Entre llamadas y mensajes de whatsapp, el teléfono celular representa un riesgo concreto para la seguridad vial. Tanto es así, que casi la mitad de los conductores reconoce que mira el teléfono o directamente lo atiende mientras maneja.

El dato surge de un informe realizado por el Observatorio Vial de CECAITRA (Cámara que nuclea a las empresas fabricantes de los radares).

Según investigaciones difundidas por la Asociación Civil Luchemos por la Vida, la utilización del teléfono móvil es un factor que multiplica por cuatro el riesgo de sufrir siniestros viales.

Desde esa institución precisaron que “es necesario entender que mientras se habla por teléfono, aunque sea manos libres, se pierde la capacidad de concentración necesaria para conducir”. Además, “no se mantiene una velocidad constante, la distancia de seguridad no es suficiente con el vehículo que circula adelante y el tiempo de reacción aumenta considerablemente entre medio y dos segundos, según las características del conductor”, explican desde la ONG que trabaja sobre la seguridad vial.

En tanto, desde Cámara CECAITRA remarcaron que “las posibilidades de sufrir un siniestro vial se incrementan cuando el conductor realiza alguna actividad que lo distraiga. Es muy importante que, más allá de que lo expresemos o no, seamos conscientes de los peligros a los que estamos expuestos si no conducimos responsablemente ni tenemos conciencia vial”.

Por el incremento de la nafta, aumentan las multas

TARIFAS. El valor se basa sobre el precio del combustible

Los valores de las multas porteñas no quedaron al margen de los aumentos de los últimos meses. Por una actualización de las llamadas "unidades fijas" (UF), que establecen el monto de las infracciones, se incrementaron un 16,6%. A partir de su publicación en el Boletín Oficial las penas van desde los \$1300 para las faltas más comunes de tránsito hasta \$52.000 para las más graves.

Desde 2013, cuando se modificó el Código de Faltas, las multas se calculan en UF, cuyo valor equivale al precio de medio litro de nafta de mayor octanaje que se vende en la YPF del Automóvil Club Argentino. Cada semestre, el gobierno porteño debe rever el valor y en la última actualización cada UF pasó de \$11,15 a \$13.

Por eso, una infracción por mal estacionamiento penada con 100 UF se incrementó a \$1300, valor que se duplica para los automovilistas que detienen su vehículo obstaculizando una rampa para personas con capacidad reducida, frente a una parada de colectivos o en una ciclovia. Se cobra lo mismo (\$1300) por otras faltas, como no utilizar el cinturón de seguridad, no portar casco. Ingresar a zonas peatonalizadas sin autorización, no respetar la prioridad peatonal o conducir y utilizar el teléfono celular al mismo tiempo.

Otras infracciones frecuentes son: tapar la patente, 1000 UF o \$13.000; pasar un semáforo en rojo, entre 300 y 1500 UF, lo que equivale de \$3900 a \$19.500; pasar una barrera baja de ferrocarril, de 400 a 2000 UF o entre \$5200 y \$26.000, y negarse a un control de alcoholemia, de 300 a 600 UF (\$3900 hasta \$7800).

Las multas más elevadas son las relacionadas con exceso de velocidad, sancionadas con hasta 4000 UF, es decir \$52.000. Los montos se multiplican si el infractor es un chofer de transporte público, conduce un taxi, remise o transporte escolar. En todos los casos, si se efectúa el pago voluntario de la multa se accede a un descuento del 50%. Además, si el vehículo fue removido por una grúa se debe \$950 por el acarreo, un 27% más que hace seis meses.

La actualización de los valores también impactó en otras infracciones relacionadas al espacio público. Las faltas por ruidos molestos serán sancionadas con entre \$2600 y \$650.000. Las roturas en las veredas se castigarán con entre \$585.000 y \$1.781.000, y podar un árbol sin permiso, de \$3900 a \$88.400. •

La Nacion, 08/03/18

Por el incremento de la nafta, aumentan las multas

Los valores de las multas porteñas no quedaron al margen de los aumentos de los últimos meses. Por una actualización de las llamadas "unidades fijas" (UF), que establecen el monto de las infracciones, se incrementaron un 16,6%. A partir de su publicación en el Boletín Oficial las penas van desde los \$1300 para las faltas más comunes de tránsito hasta \$52.000 para las más graves. Desde 2013, cuando se modificó el Código de Faltas, las multas se calculan en UF, cuyo valor equivale al precio de medio litro de nafta de mayor octanaje que se vende en la YPF del Automóvil Club Argentino. Cada semestre, el gobierno porteño debe rever el valor y en la última actualización cada UF pasó de \$11,15 a \$13.

Por eso, una infracción por mal estacionamiento penada con 100 UF se incrementó a \$1300, valor que se duplica para los automovilistas que detienen su vehículo obstaculizando una rampa para personas con capacidad reducida, frente a una parada de colectivos o en una ciclovia. Se cobra lo mismo (\$1300) por otras faltas, como no utilizar el cinturón de seguridad, no portar casco, ingresar a zonas peatonalizadas sin autorización, no respetar la prioridad peatonal o conducir y utilizar el teléfono celular al mismo tiempo.

Otras infracciones frecuentes son: tapar la patente, 1000 UF o \$13.000; pasar un semáforo en rojo, entre 300 y 1500 UF, lo que equivale de \$3900 a \$19.500; pasar una barrera baja de ferrocarril, de 400 a 2000 UF o entre \$5200 y \$26.000, y negarse a un control de alcoholemia, de 300 a 600 UF (\$3900 hasta \$7800).

Las multas más elevadas son las relacionadas con exceso de velocidad, sancionadas con hasta 4000 UF, es decir \$52.000. Los montos se multiplican si el infractor es un chofer de transporte público, conduce un taxi, remise o transporte escolar. En todos los casos, si se efectúa el pago voluntario de la multa se accede a un descuento del 50%. Además, si el vehículo fue removido por una grúa se debe \$950 por el acarreo, un 27% más que hace seis meses. La actualización de los valores también impactó en otras infracciones relacionadas al espacio público. Las faltas por ruidos molestos serán sancionadas con entre \$2600 y \$650.000. Las roturas en las veredas se castigarán con entre \$585.000 y \$1.781.000, y podar un árbol sin permiso, de \$3900 a \$88.400.

El diario del fin del mundo , 07/03/18

Seguridad vial: algo que nos concierne a todos

Hola amigos a partir de hoy y todos los miércoles tendré el placer de compartir este espacio con ustedes en el cual trataremos distintos temas referentes a la seguridad vial, y los invito desde luego a afianzar nuestras inquietudes si se quiere, como también a participar del mismo brindando su punto de vista con el respeto que se merece y omitir por supuesto palabras y opiniones agraviantes. Igualmente iremos desmenuzando en cada encuentro distintos temas que hacen a la vida cotidiana en la vía pública. Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años siendo las regiones de centro y sud América las más afectadas. Para comprender estos hechos primero entendamos que es la seguridad vial: Se entiende al conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamentos y disposiciones) normas de conducta; peatones, pasajeros y conductores en general debemos usar correctamente la vía pública. Tratemos de entender la diferencia entre accidente (sería algo fortuito y/o casual por lo tanto inevitable) y siniestro es todo aquello que podría evitarse y por ende en la problemática vial se sabe que el 90% de los casos es evitable por lo tanto si se puede prevenir no es un accidente, de todos modos sea un accidente o siniestro el responsable siempre es un individuo que deliberadamente o por inconsciencia en este caso no debería conducir por inmadurez, locura, adicciones y/o omisión de las leyes, convirtiéndose en el verdugo de sí mismo y del resto de la sociedad. Ahora sí, teniendo en cuenta lo explicado anteriormente trataremos de ser objetivos en los distintos temas según sea el caso. Cabe destacar que distintas leyes vienen acompañándonos a la sociedad desde hace ya algún tiempo, no olvidemos que cada provincia tiene leyes y disposiciones distintas que hacen que debamos estar atentos a sus normativas que rigen en cada una de ellas, ahora si citaremos desde luego las más importantes. Ley nacional de Transito 24449 y sus modificaciones (1994). Ley de Transito y Seguridad Vial 26363. Creando la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2008). Ley nacional 27214 que obliga la promoción de la educación Vial en los centros educativos (2015). Las mismas se encuentran a disposición de la ciudadanía en la WEB. (*) Tec. Sup. en seguridad vial (UTN) M.P.N° 2252.

INICIO	PROVINCIALES	MUNICIPALES	DEPORTES	POLICIALES
--------	--------------	-------------	----------	------------

EN SINTONÍA VIAL

Seguridad vial: algo que nos concierne a todos

07/03/2018

INFORMACIÓN GENERAL

Hola amigos a partir de hoy y todos los miércoles tendré el placer de compartir este espacio con ustedes en el cual trataremos distintos temas referentes a la seguridad vial, y los invito desde luego a afianzar nuestras inquietudes si se quiere, como también a participar del mismo brindando su punto de vista con el respeto que se merece y omitir por supuesto palabras y opiniones agraviantes. Igualmente iremos desmenuzando en cada encuentro distintos temas que hacen a la vida cotidiana en la vía pública.

“Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años siendo las regiones de centro y sud América las más afectadas”. Para comprender estos hechos primero entendamos que es la seguridad vial:

Claves de la sociedad

Rutas mortales

El desprecio por la vida, propia y ajena, y la negligencia de los automovilistas en las rutas nacionales, con trágicas consecuencias, debe ser sancionada ejemplarmente para generar un cambio cultural. Hacia ello apuntan varios anteproyectos de ley que están en estudio y pueden sancionarse durante el actual período legislativo.

Por Jorge Avila

LA PRENSA

La temporada de verano es particularmente nefasta en cuanto a la cantidad de siniestros en las rutas del país, en parte por el incremento en el tránsito de vehículos, pero también por la negligencia de los conductores y la lenidad de la normativa vigente. Numerosos transportes transitan violando las velocidades máximas establecidas y, por este motivo, se convierten en un serio peligro para todos quienes circulan y producen el resultado conocido, que coincide con el índice estadístico, según el cual un 53 por ciento de los siniestros ocurre en rutas nacionales. En su momento, la Cámara Penal de Apelaciones de Vera, provincia de Santa Fe, revocó el fallo de primera instancia que había absuelto por falta de suficientes pruebas al chofer que conducía el ómnibus en el que fallecieron nueve alumnos y una docente del colegio Ecos, el chofer del camión con el que chocaron y su acompañante, en la ruta provincial 11. El fallo expresó que el conductor "actuó con imprudencia o negligencia" al momento de ocurrir el hecho, ya que podría haber bajado la velocidad o buscado la banquina. Si, como se estima, este año se incorporarán más de 900.000 vehículos cero kilómetro al mercado interno, y crece la cantidad de motos y ciclomotores, es imperioso el compromiso de todos los actores involucrados para mejorar la seguridad vial. Resulta lamentable que la Argentina ocupe el tercer

lugar con 1.310 muertes por accidente por millón de vehículos, detrás de China (2.033) y Rumania (1.414), con un saldo promedio de 22 personas por día que pierden la vida, cifra que no contabiliza a quienes fallecen pasadas las 24 horas o más, o a quienes afrontan terribles secuelas. La invasión de carril y el exceso de velocidad son los móviles que más se repiten en los accidentes de tránsito. La red vial en la Argentina alcanza actualmente los 239.677 kilómetros de extensión y es bien sabido que el deplorable estado de muchas rutas es también el origen de un alto porcentaje de los siniestros. Resulta plausible que se sancione ejemplarmente a quien no cumple la ley como forma de prevenir nuevos hechos de tránsito con resultados luctuosos. También es deseable que nuestros legisladores modifiquen el Código Penal aumentando las penas, para que los delitos derivados de siniestros de tránsito con consecuencias graves o fatales, tengan su justo castigo y que esto persuada a los conductores de respetar las normas. Se debe promover el compromiso de todos y cada uno de los ciudadanos, sean ellos conductores, peatones, motociclistas, en el esfuerzo por reducir la siniestralidad. Si quien denuncia es debidamente escuchado y quien infringe las normas, debidamente castigado, estaremos más cerca de considerar a la seguridad vial como una política de Estado ▶



Diario La Prensa, 07/03/18

Claves de la sociedad

Rutas mortales

Jorge Avila

El desprecio por la vida, propia y ajena, y la negligencia de los automovilistas en las rutas nacionales, con trágicas consecuencias, debe ser sancionada ejemplarmente para generar un cambio cultural. Hacia ello apuntan varios anteproyectos de ley que están en estudio y pueden sancionarse durante el actual período legislativo.

La temporada de verano es particularmente nefasta en cuanto a la cantidad de siniestros en las rutas del país, en parte por el incremento en el tránsito de vehículos, pero también por la negligencia de los conductores y la lenidad de la normativa vigente. Numerosos transportes transitan violando las velocidades máximas establecidas y, por este motivo, se convierten en un serio peligro para todos quienes circulan y producen el resultado conocido, que coincide con el índice estadístico, según el cual un 53 por ciento de los siniestros ocurre en rutas nacionales. En su momento, la Cámara Penal de Apelaciones de Vera, provincia de Santa Fe, revocó el fallo de primera instancia que había absuelto por falta de suficientes pruebas al chofer que conducía el ómnibus en el que fallecieron nueve alumnos y una docente del colegio Ecos, el chofer del camión con el que chocaron y su acompañante, en la ruta provincial 11. El fallo expresó que el conductor "actuó con imprudencia o negligencia" al momento de ocurrir el hecho, ya que podría haber bajado la velocidad o buscado la banquina. Si, como se estima, este año se incorporarán más de 900.000 vehículos cero kilómetro al mercado interno, y crece la cantidad de motos y ciclomotores, es imperioso el compromiso de todos los actores involucrados para mejorar la seguridad vial.

Resulta lamentable que la Argentina ocupe el tercer lugar con 1.310 muertes por accidente por millón de vehículos, detrás de China (2.033) y Rumania (1.414), con un saldo promedio de 22 personas por día que pierden la vida, cifra que no contabiliza a quienes fallecen pasadas las 24 horas o más, o a quienes afrontan terribles secuelas. La invasión de carril y el exceso de velocidad son los móviles que más se repiten en los accidentes de tránsito. La red vial en la Argentina alcanza actualmente los 239.677 kilómetros de extensión y es bien sabido que el deplorable estado de muchas rutas es también el origen de un alto porcentaje de los siniestros. Resulta plausible que se sancione ejemplarmente a quien no cumple la ley como forma de prevenir nuevos hechos de tránsito con resultados luctuosos.

También es deseable que nuestros legisladores modifiquen el Código Penal aumentando las penas, para que los delitos derivados de siniestros de tránsito con consecuencias graves o fatales, tengan su justo castigo y que esto persuada a los conductores de respetar las normas. Se debe promover el compromiso de todos y cada uno de los ciudadanos, sean ellos conductores, peatones, motociclistas, en el esfuerzo por reducir la siniestralidad. Si quien denuncia es debidamente escuchado y quien infringe las normas, debidamente castigado, estaremos más cerca de considerar a la seguridad vial como una política de Estado.

Veraneantes, con quejas por seguridad vial y servicios

Temas viales, servicios públicos y el acceso al sistema de salud fueron las principales quejas de quienes visitaron los balnearios de la costa atlántica bonaerense y del Río de la Plata durante enero y febrero últimos, según un relevamiento de la Defensoría del Pueblo de la provincia.

Se trata de una campaña de verano lanzada por el organismo que conduce Guido Lorenzino, que apuntó a asesorar y acompañar a vecinos y veraneantes en temas

vinculados a sus derechos, y recibir reclamos.

En temas relacionados con la seguridad vial el 56% reclamó por infracciones, aunque también ganaron lugar las preocupaciones por el estado de vías urbanas, el ordenamiento del tránsito y los inconvenientes a la hora de gestionar la licencia de conducir.

Respecto de los servicios públicos, el 46% se refirió a la calidad de las prestaciones, el 20% puso el eje en los aumentos de las tari-

fas y hubo también malestar por la atención del personal y los incumplimientos de las empresas.

Las quejas sobre el acceso al sistema de salud se repartieron en partes iguales entre las preocupación por las internaciones, el acceso a los medicamentos y el ítem de prácticas quirúrgicas y estudios.

El sondeo también abordó temas vinculados al consumo, en los que hubo reclamos por facturaciones, calidad de los productos y cobros indebidos.

Ambitro, 07/03/18

Veraneantes, con quejas por seguridad vial y servicios

Temas viales, servicios públicos y el acceso al sistema de salud fueron las principales quejas de quienes visitaron los balnearios de la costa atlántica bonaerense y del Río de la Plata durante enero y febrero últimos, según un relevamiento de la Defensoría del Pueblo de la provincia.

Se trata de una campaña de verano lanzada por el organismo que conduce Guido Lorenzino, que apuntó a asesorar y acompañar a vecinos y veraneantes en temas vinculados a sus derechos, y recibir reclamos.

En temas relacionados con la seguridad vial el 56% reclamó por infracciones, aunque también ganaron lugar las preocupaciones por el estado de vías urbanas, el ordenamiento del tránsito y los inconvenientes a la hora de gestionar la licencia de conducir.

Respecto de los servicios públicos, el 46% se refirió a la calidad de las prestaciones, el 20% puso el eje en los aumentos de las tarifas y hubo también malestar por la atención del personal y los incumplimientos de las empresas.

Las quejas sobre el acceso al sistema de salud se repartieron en partes iguales entre las preocupación por las internaciones, el acceso a los medicamentos y el ítem de prácticas quirúrgicas y estudios. El sondeo también abordó temas vinculados al consumo, en los que hubo reclamos por facturaciones, calidad de los productos y cobros indebidos.

Clarín, 07/03/18
EN CAPITAL

Las multas subieron casi 17% y estacionar mal cuesta \$ 1.300

Se actualizaron según el precio de la nafta. La más cara, por exceso de velocidad, puede llegar a los \$ 52.000.

De la mano de los repetidos aumentos en el combustible, las multas aumentaron un 16,6 % en Capital. El Gobierno porteño actualizó el valor de la Unidad Fija (UF), que sirve para calcular el costo de las sanciones y que equivale al precio de medio litro de nafta premium y cada UF pasó de \$11,15 a \$ 13. Así, la multa por mal estacionamiento subió de \$ 1.115 a \$ 1.300.

La más cara es por circular a más de 140 km/h y llega a \$ 52.000.

Antes para aumentar el precio de las multas hacía falta votar una ley pero el valor quedaba enseguida desactualizado por la inflación. En 2013, la Legislatura modificó el Código de Faltas para crear un sistema de indexación automática: vincula el costo de la UF al precio de medio litro de la nafta de mayor octanaje que se vende en la YPF del Automóvil Club Argentino.

Cada seis meses, se actualiza.

Con el nuevo valor, el costo de las multas acumula un 683,13% de suba en cuatro años. La multa por mal estacionamiento cuesta \$ 1.300 pero el valor se duplica para los que estacionan obstruyendo una rampa de discapacitados, frente a una parada de colectivos o en una ciclovía. Si se hace el pago voluntario, hay un descuento del 50%. Si el vehículo en cuestión fue removido por una grúa, hay que pagar \$ 950 por el acarreo, casi 27% más que hace seis meses.

Las sanciones más fuertes son por exceso de velocidad. Superar la máxima permitida hasta 20 km/h en calles o avenidas o hasta 40 km/h en vías rápidas se castiga con \$ 1.950 (150 UF). Si se va más rápido, con \$ 3.250 (250 UF). Si se circula a más de 140 km/h, se pueden recibir sanciones que están entre \$ 5.200 y \$ 52.000. Los montos se duplican si lo hace un conductor de transporte público, taxi, remisó o de escolares.

También cobran \$ 1.300 (100 UF) por no usar el cinturón de seguridad o casco, violar la prohibición de ingreso al Microcentro, no respetar la prioridad peatonal o manejar con auriculares puestos o hablando por teléfono.

La sanción se duplica si el conductor está enviando mensajes de texto.

La multa para los que obstruyan una calle o avenida transversal, ciclovías, veredas, rampas para discapacitados o estacionamientos reservados es \$ 910 (70 UF). Pero si la obstrucción se produce en carriles exclusivos para colectivos o del Metrobus se duplica y alcanza \$ 1.820.

Por tapar la patente es de \$ 13.000 (1.000 UF). Y las sanciones por pasar un semáforo en rojo están entre \$ 3.900 y \$ 19.500 (de 300 a 1500 UF).

Si lo hace un conductor profesional, cuesta el doble. La sanción por pasar una barrera baja tiene un rango que va entre \$ 5.200 (400 UF) y \$ 26.000 (2.000 UF). Y por negarse a un control de alcoholemia es de \$ 3.900. En febrero de 2016 se incorporó una sanción para quienes intentan colarse en los telepeajes, por \$ 1.950 (150 UF).

Por no haber realizado la Verificación Técnica Vehicular (VTV) cobran \$ 1.300 y por no cumplir con el grabado de autopartes, \$ 1.950. Menos onerosa es la multa para el conductor que maneja un vehículo con vidrios polarizados o que no lleva su licencia de conducir: \$ 650.

EJEMPLOS ○ Por no usar cinturón o casco al manejar, no respetar la prioridad peatonal y conducir hablando por teléfono o con auriculares puestos, la multa es de \$ 1.300. Se duplica si el conductor está mandando mensajes de texto.

- Por pasar un semáforo en rojo, entre \$ 3.900 y \$ 19.500.
- Por cruzar con barrera baja, entre \$ 5.200 y \$ 26.000.
- No llevar la licencia, \$ 650.

EN CAPITAL

Las multas subieron casi 17% y estacionar mal cuesta \$ 1.300

Se actualizaron según el precio de la nafta. La más cara, por exceso de velocidad, puede llegar a los \$ 52.000.

De la mano de los repetidos aumentos en el combustible, las multas aumentaron un 16,6% en Capital. El Gobierno porteño actualizó el valor de la Unidad Fija (UF), que sirve para calcular el costo de las sanciones y que equivale al precio de medio litro de nafta premium y cada UF pasó de \$11,15 a \$ 13. Así, la multa por mal estacionamiento subió de \$ 1.115 a \$ 1.300. La más cara es por circular a más de 140 km/h y llega a \$ 52.000.

Antes para aumentar el precio de las multas hacía falta votar una ley pero el valor quedaba enseguida desactualizado por la inflación. En 2013, la Legislatura modificó el Código de Faltas para crear un sistema de indexación automática que vincula el costo

de la UF al precio de medio litro de la nafta de mayor octanaje que se vende en la YPF del Automóvil Club Argentino. Cada seis meses, se actualiza.

Con el nuevo valor, el costo de las multas acumula un 683,13% de suba en cuatro años. La multa por mal estacionamiento cuesta \$ 1.300 pero el valor se duplica para los que estacionan obstruyendo una rampa de discapacitados, frente a una parada de colectivos o en una ciclovía. Si se hace el pago voluntario, hay un descuento del 50%.

Si el vehículo en cuestión fue removido por una grúa, hay que pagar \$ 950 por el acarreo, casi 27% más que hace seis meses.

Las sanciones más fuertes son por exceso de velocidad. Superar la máxima permitida hasta 20 km/h en calles o avenidas o hasta 40 km/h en vías rápidas se castiga con \$ 1.950 (150 UF). Si se va más rápido, con \$ 3.250 (250 UF). Si se circula a más de 140 km/h, se pueden recibir sanciones que están entre \$ 5.200 y \$ 52.000. Los montos se duplican si lo hace un conductor



Palemo. Alrededores del Buenos Aires Lawn Tennis Club, donde suelen estacionar mal. EMANUEL FERNÁNDEZ

EJEMPLOS

- Por no usar cinturón o casco al manejar, no respetar la prioridad peatonal y conducir hablando por teléfono o con auriculares puestos, la multa es de \$ 1.300. Se duplica si el conductor está mandando mensajes de texto.
- Por pasar un semáforo en rojo, entre \$ 3.900 y \$ 19.500.
- Por cruzar con barrera baja, entre \$ 5.200 y \$ 26.000.
- No llevar la licencia, \$ 650.

de transporte público, taxi, remisó o de escolares.

También cobran \$ 1.300 (100 UF) por no usar el cinturón de seguridad o casco, violar la prohibición de ingreso al Microcentro, no respetar la prioridad peatonal o manejar con auriculares puestos o hablando por teléfono. La sanción se duplica si el conductor está enviando mensajes de texto.

La multa para los que obstruyan una calle o avenida transversal, ciclovías, veredas, rampas para discapacitados o estacionamientos reservados es \$ 910 (70 UF). Pero si la obstrucción se produce en carriles exclusivos para colectivos o del Metrobus se duplica y alcanza \$ 1.820.

Por tapar la patente es de \$ 13.000

(1.000 UF). Y las sanciones por pasar un semáforo en rojo están entre \$ 3.900 y \$ 19.500 (de 300 a 1500 UF). Si lo hace un conductor profesional, cuesta el doble. La sanción por pasar una barrera baja tiene un rango que va entre \$ 5.200 (400 UF) y \$ 26.000 (2.000 UF). Y por negarse a un control de alcoholemia es de \$ 3.900. En febrero de 2016 se incorporó una sanción para quienes intentan colarse en los telepeajes, por \$ 1.950 (150 UF).

Por no haber realizado la Verificación Técnica Vehicular (VTV) cobran \$ 1.300 y por no cumplir con el grabado de autopartes, \$ 1.950. Menos onerosa es la multa para el conductor que maneja un vehículo con vidrios polarizados o que no lleva su licencia de conducir: \$ 650.

CONTRA LA EXCARCELACIÓN DE QUIENES MATAN AL VOLANTE

Las asociaciones de víctimas piden castigos más severos

Macri también lo reclamó ante el Congreso. Pero por ahora muy pocos proyectos avanzaron.

Una semana atrás, el propio Presidente volvió a poner en agenda un tema sobre el que se habla más que lo que se legisla: las muertes en siniestros viales. En su discurso durante la apertura de sesiones ordinarias en el Congreso, Mauricio Macri pidió **penas fuertes para quienes manejan alcoholizados, drogados o a excesiva velocidad**.

Sin embargo, hasta ahora la mayoría de los proyectos en ese sentido no pasaron del papel. Cuando aún era ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo presentó en 2013 y 2015 un **proyecto de ley de "tolerancia cero" al alcohol**. La iniciativa prohibía be-

ber antes de conducir cualquier tipo de vehículo, motos y cilindrados por las rutas nacionales. Pese a las mayorías que tenía el kirchnerismo en las cámaras legislativas, el proyecto nunca prosperó.

El año pasado, la Defensoría del Pueblo de la Ciudad presentó un proyecto similar en la Legislatura porteña. Además de bajar a cero la tolerancia de alcohol en sangre al conducir, propuso crear una nueva escala para el descuento de puntos en el registro. Hasta ahora, el proyecto no avanzó, porque el Ejecutivo porteño no se mostró de acuerdo con bajar a cero la tolerancia, porque **entienden que los límites actuales son suficientes**: 0,5 para particulares; 0,2 para motociclistas y 0 para conductores particulares.

Algunas asociaciones de especialistas en seguridad vial tampoco apoyan esta iniciativa, ya que explican que los propios aparatos que miden la alcolemia en los controles callejeros tienen un margen de error que podría arrojar falsos positivos.

Una de las iniciativas que sí se con-

cretaron fue la ley impulsada por la asociación Madres del Dolor, votada en diciembre de 2016, que **augmenta las penas para quienes maten al volante y manejen bajo efectos del alcohol o de drogas**, y también para quienes atropellan a alguien y escapan. La pena pasó a ser de tres a seis años, por lo tanto se convirtió en un delito no excarcelable.

En la Argentina, seis provincias tienen tolerancia cero: Córdoba, Salta, Tucumán, La Rioja, Neuquén y Entre Ríos, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

A nivel regional, Brasil, Paraguay y Uruguay son los únicos países con tolerancia cero al alcohol al volante en la región. Chile admite hasta 0,3 gramo pero considera delito manejar con 0,8 gramo o más en sangre, **haya ocurrido un siniestro vial o no**, y establece pena de cárcel de dos meses como mínimo. Estados Unidos y Canadá, por su parte, fijan a nivel nacional un límite de 0,8 gramo de alcohol por litro de sangre, aunque cada estado o provincia puede cambiarlo. ■

Clarín, 07/03/18

CONTRA LA EXCARCELACIÓN DE QUIENES MATAN AL VOLANTE

Las asociaciones de víctimas piden castigos más severos

Macri también lo reclamó ante el Congreso. Pero por ahora muy pocos proyectos avanzaron.

Una semana atrás, el propio Presidente volvió a poner en agenda un tema sobre el que se habla más que lo que se legisla: las muertes en **siniestros viales**. En su discurso durante la apertura de sesiones ordinarias en el Congreso, Mauricio Macri pidió penas fuertes para quienes manejan alcoholizados, drogados o a excesiva velocidad.

Sin embargo, hasta ahora la mayoría de los proyectos en ese sentido no pasaron del papel. Cuando aún era ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo presentó en 2013 y 2015 un proyecto de ley de "tolerancia cero" al alcohol.

La iniciativa prohibía beber antes de conducir cualquier tipo de vehículo, motos y cilindrados por las **rutas** nacionales. Pese a las mayorías que tenía el kirchnerismo en las cámaras legislativas, el proyecto nunca prosperó. El año pasado, la Defensoría del Pueblo de la Ciudad presentó un proyecto similar en la Legislatura porteña. Además de bajar a cero la tolerancia de alcohol en sangre al conducir, propuso crear una nueva escala para el descuento de puntos en el registro. Hasta ahora, el proyecto no avanzó, porque el Ejecutivo porteño no se mostró de acuerdo con bajar a cero la tolerancia, porque entienden que los límites actuales son suficientes: 0,5 para particulares; 0,2 para motociclistas y 0 para conductores particulares. Algunas asociaciones de especialistas en **seguridad vial** tampoco apoyan esta iniciativa, ya que explican que los propios aparatos que miden la alcolemia en los controles callejeros tienen un margen de error que podría arrojar falsos positivos. Una de las iniciativas que sí se concretaron fue la ley impulsada por la asociación Madres del Dolor, votada en diciembre de 2016, que **augmenta las penas para quienes maten al volante y manejen bajo efectos del alcohol o de drogas**, y también para quienes atropellan a alguien y escapan. La pena pasó a ser de tres a seis años, por lo tanto se convirtió en un delito no excarcelable.

En la Argentina, seis provincias tienen tolerancia cero: Córdoba, Salta, Tucumán, La Rioja, Neuquén y Entre Ríos, según la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** (ANSV).

A nivel regional, Brasil, Paraguay y Uruguay son los únicos países con tolerancia cero al alcohol al volante en la región. Chile admite hasta 0,3 gramo pero considera delito manejar con 0,8 gramo o más en sangre, **haya ocurrido un siniestro vial o no**, y establece pena de cárcel de dos meses como mínimo. Estados Unidos y Canadá, por su parte, fijan a nivel nacional un límite de 0,8 gramo de alcohol por litro de sangre, aunque cada estado o provincia puede cambiarlo.

Clarín, 05/03/18

Tránsito. Los motociclistas encabezan al ranking de víctimas viales

Creció 30% el patentamiento de motos y piden controles para evitar más accidentes

Federico Camps

El año pasado, en la Ciudad se registraron 66 vehículos por día en promedio. Así como favorece a la industria, el impacto se siente en el **tránsito** y la **seguridad vial**.

La presencia creciente de motos en las calles es una tendencia mundial. Y Buenos Aires se suma a ese boom. El año pasado se patentaron un 30% más de motos que en 2016, fueron en promedio unas 66 motos por día. Pero así como algunos celebran el buen síntoma económico, otros padecen el impacto en el **tránsito**, el estacionamiento y la **seguridad vial**.

De acuerdo a un informe de la Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM), en la Capital Federal el año pasado se patentaron 24.330 unidades.

Un salto importante si se tiene en cuenta que desde 2014 hasta 2016 el número de unidades anuales se mantuvo en torno a las 18.000.

El presidente de CAFAM, Lino Stefanuto, le dijo a Clarín que el crecimiento "es 100% positivo y responde a una tendencia mundial. En las grandes ciudades se va imponiendo la moto".

Explicó que el fenómeno se debe a que "el dólar no aumentó más que la inflación, y también bajaron un al 10% los costos de la Aduana".

Para Stefanuto, la presencia de más motos circulando no implica un caos de **tránsito**: "Donde había un auto entran dos o tres motos, el espacio ocupado no creo que aumente. Además, las motocicletas intervienen en menos del 10% de los siniestros. El tema es que los accidentes de moto tienden a ser fatales. Son pocos pero más peligrosos".

La mayoría de las motos vendidas son las de baja cilindrada, las que se usan para trabajar y se consiguen desde \$ 13.000. También aumentó la venta de scooters, que arrancan en los \$ 20.000, aproximadamente.

Fabián Pons, titular del Observatorio Vial Latinoamericano (OVLAM) celebra "que se active la industria", pero advierte que el crecimiento de la cantidad de motos circulando en la Ciudad "lo único que va a hacer es incrementar la siniestralidad con motociclistas". En el Mundo son los peatones quienes lideran el ranking de muertos en accidentes de **tránsito**.

Pero en la Ciudad encabezan los motociclistas: en 2016 (últimos datos disponibles), de los 66 muertos en accidentes, 28 fueron motociclistas.

También, 3.822 heridos sobre 9.776.

Por eso, Pons pone la lupa en dos cuestiones para que este fenómeno no se extienda: "Hay que ser más cuidadosos en cómo se otorgan las licencias de conducir, hay una muy baja exigencia a la hora de sacarlas. Y los controles son casi inexistentes.

Hicimos un estudio sobre el mal uso de banquetas y el primero que la utiliza de manera incorrecta es el motociclista.

En la General Paz se producen siniestros por autos que chocan a esas motos". Paula Bisiau, subsecretaria de Movilidad Sustentable de la Ciudad, admite que "los motociclistas forman parte de los actores más vulnerables del **tránsito**" y que por eso ponen "especial énfasis en políticas que mejoren sus condiciones de **seguridad vial**. Elevar la exigencia del examen para la licencia, la implementación de los espacios exclusivos de estacionamiento, aumentar su visibilidad con los nuevos chalecos reflectantes y las zonas de detención segura, son todas acciones en ese camino".

Según datos de la Secretaría de Transporte de la Ciudad, en los primeros 11 meses del 2017 hubo 43.363 motos en infracción, se retuvieron 1.830 licencias retenidas y 4.581 vehículos.

La mitad, en el Microcentro.

Por otro lado, para frenar la superpoblación de motos estacionadas en las veredas, en 2014 se sancionó una ley para que los garajes les cobraran un 30% de la tarifa de los autos. Como no alcanzó, el Gobierno porteño habilitó el año pasado 50 espacios de estacionamiento en el Microcentro, con lugar para 850 vehículos.

A su vez, Hernán De Jorge, Jefe de Seguridad del Centro de Experimentación de **Seguridad Vial** (CESVI), explica que "no hay prácticamente **multas** para las motos por velocidad, existen pocos controles y pasan colados los peajes". Por otro lado, considera que el incremento de motos "hará que merme el espacio en las calles y aumentará la cantidad de accidentes.

Por eso el Gobierno debe promover políticas para priorizar el transporte público"

.En tanto, Andrés Borthagaray, Director del Instituto de la Ciudad en Movimiento, opina que el crecimiento del número de motos podría no ser problemático: "Si la moto reemplaza al auto el **tránsito** podría ser más fluido. Pero si es en lugar del transporte público habrá más congestión".

Separadas. En algunas avenidas, el Gobierno porteño creó zonas especiales para que las motos esperen el semáforo y no hagan zigzag entre los autos. LUCIANO THIEBERGER

Tránsito. Los motociclistas encabezan al ranking de víctimas viales



Separadas. En algunas avenidas, el Gobierno porteño creó zonas especiales para que las motos esperen el semáforo y no hagan zigzag entre los autos, como se venían haciendo.

Creció 30% el patentamiento de motos y piden controles para evitar más accidentes

El año pasado, en la Ciudad se registraron 66 vehículos por día en promedio. Así como favorece a la industria, el impacto se siente en el tránsito y la seguridad vial.

Federico Camps

La presencia creciente de motos en las calles es una tendencia mundial. Y Buenos Aires se suma a ese boom. El año pasado se patentaron un 30% más de motos que en 2016, fueron en promedio unas 66 motos por día. Pero así como algunos celebran el buen síntoma económico, otros padecen el impacto en el tránsito, el estacionamiento y la seguridad vial.

EN CIUDAD

24.330

Se patentaron motos en la Ciudad el año pasado, un 30% más que en 2016. El año pasado se patentaron 24.330 unidades.

4.581

Se retuvieron licencias de conducir de motos en la Ciudad el año pasado. El año pasado se retuvieron 4.581 licencias de conducir de motos.

La cantidad de motos circulando en la Ciudad "lo único que va a hacer es incrementar la siniestralidad con motociclistas". En el Mundo son los peatones quienes lideran el ranking de muertos en accidentes de tránsito. Pero en la Ciudad encabezan los motociclistas: en 2016 (últimos datos disponibles), de los 66 muertos en accidentes, 28 fueron motociclistas. También, 3.822 heridos sobre 9.776. Por eso, Pons pone la lupa en dos cuestiones para que este fenómeno no se extienda: "Hay que ser más cuidadosos en cómo se otorgan las licencias de conducir, hay una muy baja exigencia a la hora de sacarlas. Y los controles son casi inexistentes. Hicimos un estudio sobre el mal uso de banquetas y el primero que la utiliza de manera incorrecta es el motociclista.

En tanto, Andrés Borthagaray, Director del Instituto de la Ciudad en Movimiento, opina que el crecimiento del número de motos podría no ser problemático: "Si la moto reemplaza al auto el tránsito podría ser más fluido. Pero si es en lugar del transporte público habrá más congestión". Separadas. En algunas avenidas, el Gobierno porteño creó zonas especiales para que las motos esperen el semáforo y no hagan zigzag entre los autos. LUCIANO THIEBERGER

VIAJAR EN DOS RUEDAS Y SEGURO

Poco a poco, el uso de la bicicleta sigue creciendo en nuestro país y particularmente en la Ciudad de Buenos Aires, donde la Secretaría de Transporte afirma que el crecimiento es constante y se hacen 280 mil viajes diarios.

→ Razones para usarlas hay muchas: ya sea por salud, ecología o ganar tiempo, el uso de la bicicleta aumenta, sobre todo en estos días de verano. Pero con el gran caos vehicular, solo el casco y una bocina no alcanzan para estar seguros. Por eso es bueno conocer algunos detalles que harán que el viaje resulte más seguro y placentero.

Cada día las bicicletas suman nuevos adeptos. Es que sus beneficios son múltiples: es un medio económico, saludable, ecológico, ligero y cómodo para desplazarse en el tránsito, pero la desprotección que todavía implica conducirlas en la vía pública es un ítem a tener en cuenta. Los motivos son varios, entre ellos que los ciclistas son los más vulnerables debido a la diferencia de velocidades entre bicicletas y autos, a la falta de una infraestructura vial y la falta de educación tanto para los automovilistas sobre cómo comportarse, como para los ciclistas mismos.

Buenos Aires fue reconocida como una de las ciudades más amigables del mundo para andar en bicicleta según un estudio realizado en Dinamarca, y si bien el uso de ciclovías disminuyó los riesgos y trajo un poco más de conciencia respecto de algunas conductas, las bicicletas circulan por todas partes, haya o no una senda especial para ellas. Para reducir riesgo de sufrir un accidente, CompreSeguros.com, plataforma pionera en el rubro que permite cotizar, cotejar y contratar una póliza online, recomienda:

* Preferir las ciclovías. Es mejor hacer una cuadra extra e ir por la bicisenda tranquilos. Sin embargo, no en todas las ciudades existe esta chance.

* No pasar autos por la derecha. Es el lado más peligroso de todos porque impide que los autos que cruzan en una intersección por la derecha vean al ciclista.

* Utilizar ropas brillantes y buena iluminación para que los demás conductores puedan distinguir al ciclista, ya que las posibilidades de sufrir un choque por la retaguardia es mayor si es de noche,



Muchas son las ventajas que tiene el uso de la bicicleta en la ciudad.

GUIA PARA MEJORAR LA CONVIVENCIA EN LAS CALLES

Si hay algo en lo que coinciden los especialistas es en que hace falta mejorar la convivencia en las calles para garantizar la seguridad de los ciclistas. Para esto se han diseñado distintos programas, como la edición del Manual del Ciclista del video "Pedales seguros", que promueven buenas prácticas para mejorar la seguridad vial. El citado Manual abarca temas como la bici, sus accesorios y mantenimiento, consejos de seguridad y convivencia en la calle, como cruzar correctamente donde y como estar con la bici.

justamente por la poca visibilidad.

* Dar señales manuales. Como las bicis no cuentan con luces de señalización es imprescindible utilizar las manos para establecer señales con el entorno, para anticipar giros o advertir a un conductor.

* Nunca salir sin casco. El casco disminuye en un 85% posibles traumatismos de cráneo. Las peores lesiones son aquellas que involucran el cráneo, las cerebrales y craneales pueden traer altas secuelas, desde una simple pérdida de memoria hasta parálisis o estados vegetativos.

* Contar con un seguro. Ante cualquier eventualidad, robo o accidente, el seguro es una protección invaluable. Para quienes se trata de su medio de movilidad, contar con una póliza es tan importante como para los automovilistas. Además, teniendo en cuenta el precio de las bicicletas y los importes de sus seguros, el costo-beneficio es incommensurable.

Diario Popular, 04/03/18

EL AUGE DEL USO DE LA BICICLETA VIAJAR EN DOS RUEDAS Y SEGURO

Poco a poco, el uso de la bicicleta sigue creciendo en nuestro país y particularmente en la Ciudad de Buenos Aires, donde la Secretaría de Transporte afirma que el crecimiento es constante y se hacen 280 mil viajes diarios.

Razones para usarlas hay muchas: ya sea por salud, ecología o ganar tiempo, el uso de la bicicleta aumenta, sobre todo en estos días de verano. Pero con el gran caos vehicular, solo el casco y una bocina no alcanzan para estar seguros. Por eso es bueno conocer algunos detalles que harán que el viaje resulte más seguro y placentero. Cada día las bicicletas suman nuevos adeptos. Es que sus beneficios son múltiples: es un medio económico, saludable, ecológico, ligero y cómodo para desplazarse en el tránsito, pero la

desprotección que todavía implica conducir las en la vía pública es un ítem a tener en cuenta. Los motivos son varios, entre ellos que los ciclistas son los más vulnerables debido a la diferencia de velocidades entre bicicletas y autos, a la falta de una infraestructura vial y la falta de educación tanto para los automovilistas sobre cómo comportarse, como para los ciclistas mismos.

Buenos Aires fue reconocida como una de las ciudades más amigables del mundo para andar en bicicleta según un estudio realizado en Dinamarca, y si bien el uso de ciclovías disminuyó los riesgos y trajo un poco más de conciencia respecto de algunas conductas, las bicicletas arriban por todas partes, haya o no una senda especial para ellas. Para reducir riesgos de sufrir un accidente, CompreSeguros.com, plataforma pionera en el rubro que permite cotizar, cotejar y contratar una póliza online, recomienda:

* Preferir las ciclovías. Es mejor hacer una cuadra extra e ir por la bicisenda tranquilos. Sin embargo, no en todas las ciudades existe esta chance.

* No pasar autos por la derecha. Es el lado más peligroso de todos porque impide que los autos que cruzan en una intersección por la derecha vean al ciclista.

* Utilizar ropas brillantes y buena iluminación para que los demás conductores puedan distinguir al ciclista, ya que las posibilidades de sufrir un choque por la retaguardia es mayor si es de noche, justamente por la poca visibilidad.

* Dar señales manuales. Como las bicis no cuentan con luces de señalización es imprescindible utilizar las manos para establecer señales con el entorno, para anticipar giros o advertir a un conductor.

* Nunca salir sin casco. El casco disminuye en un 85% posibles traumatismos de cráneo. Las peores lesiones son aquellas que involucran el cráneo, las cerebrales y craneales pueden traer altas secuelas, desde una simple pérdida de memoria hasta parálisis o estados vegetativos.

* Contar con un seguro. Ante cualquier eventualidad, robo o accidente, el seguro es una protección invaluable.

Para quienes se trata de su medio de movilidad, contar con una póliza es tan importante como para los automovilistas. Además, teniendo en cuenta el precio de las bicicletas y los importes de sus seguros, el costo-beneficio es incommensurable.

Diario Popular, 02/03/18
DE ORGANIZACIONES QUE
DEFIENDEN LA SEGURIDAD VIAL

Satisfacción por la iniciativa del Presidente

Organizaciones que defienden la seguridad vial celebraron la decisión del presidente Mauricio Macri de impulsar una reforma al Código Penal que introduzca penas "fuertes" a conductores que ponen en riesgo la vida de los demás por manejar alcoholizados o superando la velocidad permitida y consideraron ese gesto un compromiso con la causa.

"Es una satisfacción que el Presidente toque este tema en la apertura de las sesiones ordinarias del Congreso, ya que es uno de los grandes problemas que tiene el país", dijo en diálogo con Télam Alberto Silveira, presidente de la organización civil Luchemos por la Vida.

Durante 2017, perdieron la vida 7.213 personas como consecuencia de accidentes viales y esas muertes y "la vida de miles de personas que resultaron heridas, algunas de manera irreversible, pudieron evitarse", explicó.

En su discurso Macri aseguró que "vamos a impulsar un proyecto de Código Penal, que por primera vez introduzca penas fuertes a los conductores que ponen en riesgo la vida de los demás por manejar alcoholizados, bajo el efecto de las drogas, o superando ampliamente la velocidad permitida".

► DE ORGANIZACIONES QUE DEFIENDEN LA SEGURIDAD VIAL ◀

Satisfacción por la iniciativa del Presidente

Organizaciones que defienden la seguridad vial celebraron la decisión del presidente Mauricio Macri de impulsar una reforma al Código Penal que introduzca penas "fuertes" a conductores que ponen en riesgo la vida de los demás por manejar alcoholizados o superando la velocidad permitida y consideraron ese gesto un compromiso con la causa. "Es una satisfacción que el Presi-

dente toque este tema en la apertura de las sesiones ordinarias del Congreso, ya que es uno de los grandes problemas que tiene el país", dijo en diálogo con Télam Alberto Silveira, presidente de la organización civil Luchemos por la Vida. Durante 2017, perdieron la vida 7.213 personas como consecuencia de accidentes viales y esas muertes y "la vida de miles de personas que

resultaron heridas, algunas de manera irreversible, pudieron evitarse", explicó.

En su discurso Macri aseguró que "vamos a impulsar un proyecto de Código Penal, que por primera vez introduzca penas fuertes a los conductores que ponen en riesgo la vida de los demás por manejar alcoholizados, bajo el efecto de las drogas, o superando ampliamente la velocidad permitida".

Por su parte, Silveira explicó que la organización que conduce ya presentó "en dos ocasiones" un proyecto similar, en 2009 y 2013, pero "nunca llegó a ser tratado en la Cámara". "No se trata puntual-

mente de agravar la pena para aquellos que maten en un siniestro vial, sino de agravar las penas a aquellas personas que por las condiciones en que se encuentran pongan en peligro la vida de los demás", agregó, en sintonía con el anuncio presidencial. El especialista aseguró que este tipo de normas ya funcionan "en muchos países" y que, el proyecto que Luchemos por la vida presentó establece que "aquellas personas que conduzcan con el doble del límite de alcohol permitido en sangre, es decir más de un gramo, no estarán realizando una infracción o contravención sino un delito".

Por su parte, Silveira explicó que la organización que conduce ya presentó "en dos ocasiones" un proyecto similar, en 2009 y 2013, pero "nunca llegó a ser tratado en la Cámara". "No se trata puntualmente de agravar la pena para aquellos que maten en un siniestro vial, sino de agravar las penas a aquellas personas que por las condiciones en que se encuentran pongan en peligro la vida de los demás", agregó, en sintonía con el anuncio presidencial.

El especialista aseguró que este tipo de normas ya funcionan "en muchos países" y que, el proyecto que Luchemos por la vida presentó establece que "aquellas personas que conduzcan con el doble del límite de alcohol permitido en sangre, es decir más de un gramo, no estarán realizando una infracción o contravención sino un delito".

Tránsito. Subirán las penas por accidentes

Una comisión ya elaboró las reformas que propone el Gobierno

El presidente Mauricio Macri anunció un endurecimiento de la ley penal como política pública para reducir las muertes por accidentes de tránsito.

De hecho, una comisión que reforma el Código Penal, a cargo del camarista Mariano Borinsky, trabaja en un anteproyecto que prevé castigar con hasta siete años de prisión el homicidio imprudente y con hasta tres años al que maneje bajo los efectos de las drogas o el alcohol por encima del doble de lo permitido.

Macri dijo que el año pasado los accidentes provocaron 5000 muertes y se trata de la principal causa de muerte de jóvenes de 15 a 34 años.

"Vamos a impulsar un proyecto de Código Penal que por primera vez introduzca penas fuertes a los conductores que ponen en riesgo la vida de los demás por manejar alcoholizados, bajo el efecto de las drogas o superando ampliamente la velocidad permitida", dijo.

Pidió apoyo legislativo para esa norma y sugirió: "Recordemos usar siempre el cinturón de seguridad, poner a nuestros niños en las sillas cuando los transportamos y no distraernos con el celular".

Se prevé aumentar el máximo de la escala penal a siete años de prisión de efectivo cumplimiento cuando el conductor que mata huye, no socorre a la víctima, estuviera drogado o ebrio, manejara en exceso de velocidad o corriendo picadas. También cuando matara cruzando un semáforo en rojo o cuando hubiera más de un muerto. Se considera delito con penas de hasta tres años manejar drogado o alcoholizado por encima del doble de lo permitido y al que vaya a alta velocidad. ●

La Nación, 02/03/18

Tránsito: subirán las penas por accidentes

Una comisión ya elaboró las reformas que propone el Gobierno.

El presidente Mauricio Macri anunció un endurecimiento de la ley penal como política pública para reducir las muertes por accidentes de tránsito. De hecho, una comisión que reforma el Código Penal, a cargo del camarista Mariano Borinsky, trabaja en un anteproyecto que prevé castigar con hasta siete años de prisión el homicidio imprudente y con hasta tres años al que maneje bajo los efectos de las drogas o el alcohol por encima del doble de lo permitido.

Macri dijo que el año pasado los accidentes provocaron 5000 muertes y se trata de la principal causa de muerte de jóvenes de 15 a 34 años.

"Vamos a impulsar un proyecto de Código Penal que por primera vez introduzca penas fuertes a los conductores que ponen en riesgo la vida de los demás por manejar alcoholizados, bajo el efecto de las drogas o superando ampliamente la velocidad permitida", dijo.

Pidió apoyo legislativo para esa norma y sugirió: "Recordemos usar siempre el cinturón de seguridad, poner a nuestros niños en las sillas cuando los transportamos y no distraernos con el celular". Se prevé aumentar el máximo de la escala penal a siete años de prisión de efectivo cumplimiento cuando el conductor que mata huye, no socorre a la víctima, estuviera drogado o ebrio, manejara en exceso de velocidad o corriendo picadas. También cuando matara cruzando un semáforo en rojo o cuando hubiera más de un muerto. Se considera delito con penas de hasta tres años manejar drogado o alcoholizado por encima del doble de lo permitido y al que vaya a alta velocidad.

La Voz de Córdoba, 01/03/18

En choques, 2018 arrancó mal y febrero fue el peor en tres años

Por Claudio Gleser

El mes que terminó dejó 42 muertos. Rutas y autopistas, escenarios de dramas.

Febrero se despidió con una realidad de dos caras en la provincia de Córdoba. En las Sierras y en distintos puntos turísticos se evidenció un aluvión de veraneantes, calificado por algunos como un éxito. En las rutas y en las calles, la realidad fue desastrosa: hubo al menos 42 muertos por choques, vuelcos y derrapes de vehículos en distintos puntos de la provincia en el mes más corto del año. La mayoría de los siniestros viales se registró en rutas, autopistas y autovías. Es decir, vías de circulación de alta velocidad. La cifra es alta: hubo tres muertos cada dos días.

Si se toma en cuenta que en enero pasado hubo 39 fallecidos por choques, la realidad asusta: 2018 arrancó con 81 víctimas fatales en episodios viales absolutamente evitables. Para esta misma época del año pasado, la cantidad de muertos había sido de 64 en todo el territorio cordobés.

El febrero que terminó ayer fue el peor de los últimos tres años.

Esto se desprende si se tiene en cuenta que en los meses de febrero de 2017 y de 2016 hubo, respectivamente, 32 y 35 fallecidos.

El febrero de 2015 fue uno de los más nefastos. La cantidad de muertos fue 49.

Los números surgen del relevamiento que La Voz efectúa desde 2007 sobre siniestros viales con resultado mortal en Córdoba.

Rutas de muerte

Al analizar el mapa de situación del mes que terminó, salta a la vista una alta cantidad de choques frontales, como así también vuelcos en rutas y otras vías de circulación rápida.

En ese marco, vale resaltar tres colisiones de resultado fatal múltiple: cuatro jóvenes que volvían de bailar murieron cuando el auto en el que viajaban fue chocado y aplastado por un camión en la ruta 9 norte, en Villa del Totoral; por otro lado, hubo tres fallecidos al volcar un coche en la autopista Córdoba-Rosario a la altura de Marcos Juárez; mientras que dos personas perdieron la vida al impactar de frente un auto contra una 4x4 en la colectora de la autopista Justiniano Allende Posse, en el ingreso a Malagueño.

Además de estos tres dramas, hubo otros 16 siniestros viales en rutas que dejaron un saldo de un muerto cada uno.

Las investigaciones judiciales están abiertas y no hay conclusiones. En varios de esos casos, a priori, la alta velocidad y una conducción imprudente (con maniobras de sobrepaso) aparecen como causas probables.

Las víctimas fatales, mayormente, estaban domiciliadas en Córdoba. De todos modos, hubo varios fallecidos que eran turistas que pasaban por esta provincia.

No hubo en febrero una ruta o autovía que haya sobresalido respecto de otra en materia de siniestros fatales.

Los dramas se registraron en distintas vías: como la 9 sur, la 9 norte, la 38, la 34, la E-53, por citar algunas. La presencia de controles de la Policía Caminera no fue relevante para evitar dramas.

La autovía de la ruta 36, tan cuestionada por estas horas por una sucesión de graves vuelcos de autos en el tramo sur cercano a Río Cuarto, fue escenario de un derrape fatal. Sucedió a la altura de Coronel Baigorria y se cobró la vida de un hombre.

o.

La Voz En choques, 2018 arrancó mal y febrero fue el peor en tres... [SUSCRIBITE](#)

En choques, 2018 arrancó mal y febrero fue el peor en tres años

1 de marzo de 2018 · Sucesos · choques fatales

Peor choque, ruck en Totoral. Murieron los cuatro ocupantes de ese auto.

Por Claudio Gleser

El mes que terminó dejó 42 muertos. Rutas y autopistas, escenarios de dramas.

Febrero se despidió con una realidad de dos caras en la provincia de Córdoba. En las Sierras y en distintos puntos turísticos se evidenció un aluvión de veraneantes, calificado por algunos como un éxito. En las rutas y en las calles, la realidad fue desastrosa: hubo al menos 42 muertos por choques, vuelcos y derrapes de vehículos en distintos puntos de la provincia en el mes más corto del año. La mayoría de los siniestros viales se registró en rutas, autopistas y autovías. Es decir, vías de circulación de alta velocidad. La cifra es alta: hubo tres muertos cada dos días.

Una tragedia de alto impacto se produjo en la ruta 34, a la altura de Cuesta Blanca, cuando un colectivo cargado con turistas provenientes de Mendoza volcó cuando bajaba de las Altas Cumbres. Uno de los pasajeros sufrió la amputación de un brazo y murió a los pocos días. Hubo varios heridos.

Vale añadir que en este registro vial de La Voz no se contabilizan los vuelcos y choques que terminaron con distintos saldos de heridos.

Fines de semana. De los 36 choques que terminaron con personas muertas en Córdoba, 12 episodios se registraron durante fines de semana: siete en sábados y cinco en domingos.

La noche y madrugada figuran como el peor momento del día: 20 de los 36 choques y vuelcos mortales ocurrieron entre las 21 y las 6 de la mañana, de acuerdo con el registro del diario. Por otro lado, la mayoría de los dramas sucedió en el interior cordobés. Apenas hubo cuatro choques fatales en Capital.

En un mes, 452 alcoholemias positivas

Alcohol. En los cuatro fines de semana de febrero, la Caminera detectó y sancionó a 452 personas que manejaban vehículos en rutas con alcoholemia positiva.

Iban fuerte. Además se multó a 3.274 conductores que circulaban con exceso de velocidad.

Sobrepaso. 1.238 cometieron adelantamiento indebido.

UN CAMBIO EN LA LEY DE TRANSITO OBLIGA SU INCLUSION

La vuelta a clases tendrá "sillitas" en autos



Hasta los 10 años deberán usar Sistema de Retención Infantil.

La actualización de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 hace pocos meses incluyó el uso de un Sistema de Retención Infantil (SRI) acorde a su peso y altura cuando un pasajero de auto sea menor de 10 años.

Por lo tanto, esta medida se convierte en un aspecto a tener en cuenta ante el inminente inicio de clases en todo el territorio nacional y quienes no cumplan con la nueva normativa serán sancionados: habrá multas de entre \$ 3000 y \$ 11.000, aproximadamente, según lo establezca el juez de faltas.

En la Argentina las lesiones ocasionadas en accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muerte y discapacidad en personas de entre cinco y 35 años. En tanto que los sistemas de retención infantil (SRI) logran reducir hasta un 70% las muertes de lactantes, y entre un 54% y 80% las de niños pequeños, según un informe de la SAP.

Las estadísticas antes mencionadas acentúan la importancia de la utilización de un SRI, pero es importante que el mismo esté homologado, es decir, que debe garantizar haber aprobado los ensayos de impactos frontales, laterales mediante los llamados 'crash test'; como así también los test de comportamiento y calidad de sus materiales, entre otros.

Especialistas de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), a partir de un estudio realizado en el país, afirman que 4 de cada 10 sistemas de retención infantil no cuentan con todas las homologaciones requeridas por la ley. 'Como producto homologado, cada butaca o booster debe llevar obligatoriamente una etiqueta certificada que se encuentra en la parte trasera o en la base de la butaca, y se reconoce gracias a su color naranja', indicaron desde la empresa Carestino, que ofrece los diferentes Sistemas de Retención Infantil.

La etiqueta, que debe estar perfectamente cosida o pegada al producto, indica el nombre del fabricante, la versión de la normativa de homologación del asiento y su correspondiente número de serie, la forma de instalación y grupo de peso.

A la hora de seleccionar un sistema de retención infantil, hay que saber que éstos se clasifican en función de las medidas corporales del menor, siendo el peso el factor fundamental:

El Grupo 0 que abarca bebés desde el nacimiento hasta los 10 kg; el Grupo 0+ es para niños con un peso menor a los 13 kg.; el Grupo I es para niños de entre 9 y 18 kg.; Grupo II para niños entre 15 y 25 Kg; y por último el Grupo III para niños con peso entre 22 y 36 Kg. "Se puede utilizar boosters o butacas adaptables en altura y peso", destacaron desde Carestino. El precio oscila los 2499 pesos para llevar a los más pequeños mientras que por 799 pesos puede conseguirse el booster.

Diario Popular, 01/03/18

UN CAMBIO EN LA LEY DE TRANSITO OBLIGA SU INCLUSION

La vuelta a clases tendrá "sillitas" en autos.

La actualización de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 hace pocos meses incluyó el uso de un Sistema de Retención Infantil (SRI) acorde a su peso y altura cuando un pasajero de auto sea menor de 10 años.

Por lo tanto, esta medida se convierte en un aspecto a tener en cuenta ante el inminente inicio de clases en todo el territorio nacional y quienes no cumplan con la nueva normativa serán sancionados: habrá multas de entre \$ 3000 y \$ 11.000, aproximadamente, según lo establezca el juez de faltas.

En la Argentina las lesiones ocasionadas en accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muerte y discapacidad en personas de entre cinco y 35 años. En tanto que los sistemas de retención infantil (SRI) logran reducir hasta un 70% las muertes de lactantes, y entre un 54% y 80% las de niños pequeños, según un informe de la SAP.

Las estadísticas antes mencionadas acentúan la importancia de la utilización de un SRI, pero es importante que el mismo esté homologado, es decir, que debe garantizar haber aprobado los ensayos de impactos frontales, laterales mediante los llamados 'crash test'; como así también los test de comportamiento y calidad de sus materiales, entre otros.

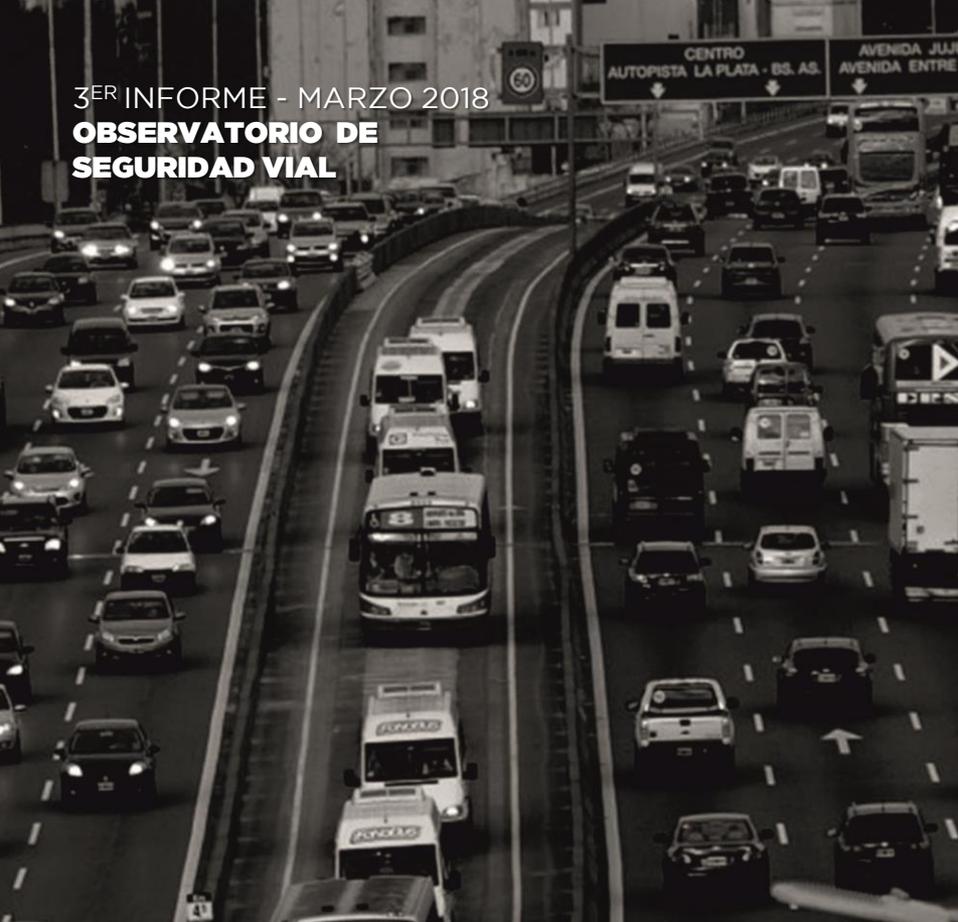
Especialistas de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), a partir de un estudio realizado en el país, afirman que 4 de cada 10 sistemas de retención infantil no cuentan con todas las homologaciones requeridas por la ley. 'Como producto homologado, cada butaca o booster debe llevar obligatoriamente una etiqueta certificada que se encuentra en la parte trasera o en la base de la butaca, y se reconoce gracias a su color naranja', indicaron desde la empresa Carestino, que ofrece los diferentes Sistemas de Retención Infantil.

• La etiqueta, que debe estar perfectamente cosida o pegada al producto, indica el nombre del fabricante, la versión de la normativa de homologación del asiento y su correspondiente número de serie, la forma de instalación y grupo de peso.

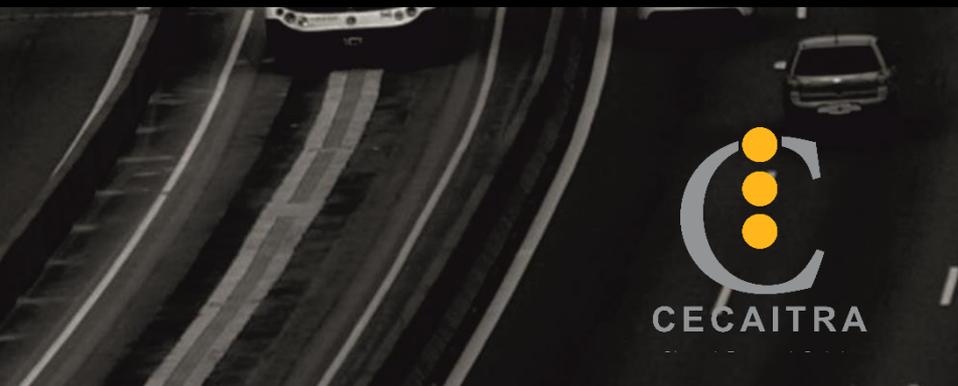
A la hora de seleccionar un sistema de retención infantil, hay que saber que éstos se clasifican en función de las medidas corporales del menor, siendo el peso el factor fundamental: El Grupo 0 que abarca bebés desde el nacimiento hasta los 10 kg; el Grupo 0+ es para niños con un peso menor a los 13 kg.; el Grupo I es para niños de entre 9 y 18 kg.; Grupo II para niños entre 15 y 25 Kg; y por último el Grupo III para niños con peso entre 22 y 36 Kg. "Se puede utilizar boosters o butacas adaptables en altura y peso", destacaron desde Carestino. El precio oscila los 2499 pesos para llevar a los más pequeños mientras que por 799 pesos puede conseguirse el booster.

3ER INFORME - MARZO 2018

**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



LEGISLACIÓN/ MARZO 2018



ÁMBITO NACIONAL

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

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

27/3/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180770/20180327>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180771/20180327>

26/3/18 Designaciones en la Agencia Nacional de Seguridad Vial

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180723/20180326>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180724/20180326>

23/3/18

Aprobación de cursos de escuelas de conductores

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180666/20180323>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180667/20180323>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180668/20180323>

21/3/18 Corredores viales C y B:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180532/20180321>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180533/20180321>

Solicitud del Municipio de Chamental, provincia de La Rioja, de intervención de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en su carácter de autoridad máxima nacional en materia de seguridad vial, a fin de que la misma proceda a otorgar la Homologación y Autorización de Uso de DIEZ (10) radares cinemómetros controladores de velocidad de instalación móvil con registro gráfico marca STALKER, modelo LIDER:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180552/20180321>

16/3/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180339/20180316>

15/3/18

Corredores viales:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180222/20180315>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180223/20180315>

Agencia Nacional de Seguridad Vial:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180263/20180315>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180264/20180315>

10/03/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179916/20180309>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179917/20180309>

09/03/18

Acuerdos de renegociación de concesiones-regímenes tarifarios

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

[DetalleNorma/179877/20180308](https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179877/20180308)

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179878/20180308>

08/3/18

Certifíquese y Homológuese el Centro de Emisión de Licencias de Conducir del Municipio de JUAN BAUTISTA ALBERDI, de la Provincia de TUCUMÁN, para emitir la Licencia Nacional de Conducir

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179943/20180309>

01/03/18

Cuadros tarifarios

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179489/20180301>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179490/20180301>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179491/20180301>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/179492/20180301>

LEGISLATURA NACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

Con fecha 07 de marzo se constituyó la Comisión de Transportes, resultando electas las siguientes autoridades: Presidente, Sr. Diputado Héctor OLIVARES; Vicepresidente 1º, Sr. Diputado Jorge ROMERO; Vicepresidente 2º, Sra. Paula OLIVETO LAGO; Secretario, Sr. Diputado Jorge TABOADA; Secretario, Sra. Diputada María PEÑALOZA MARIANETTI; Secretario, Sra. Diputada Magdalena SIERRA. Se estableció como día de reunión de Comisión los martes 14.00 hs.

Con fecha 13 de marzo, se recibió en la Comisión al Sr. Ministro de Transportes de la Nación, Lic. Guillermo Dietrich, al titular de Vialidad Nacional, Ing Javier Iguacel, y a otros funcionarios de esa cartera, quienes informaron sobre el proyecto de Ley 6828-D-17, autoría de los diputados Negri, Massot y López, por el cual se establece un Régimen de Simplificación y desburocratización para el desarrollo de la infraestructura, así como también sobre distintos aspectos relacionados al área de su competencia. Se contó con la presencia de señoras y señores legisladores que no pertenecen a ninguna de las Comisiones convocantes.

Con fecha 20 de marzo la comisión realizó una reunión conjunta con la de Legislación General, para tratar el proyecto de ley -expediente 6828-D-2017- de los diputados Negri, Massot y López, sobre Simplificación y desburocratización para el desarrollo de la infraestructura. Durante el debate, diputado Felipe Sola apoyó que se le otorgue más operatividad y capacidad de decisión a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El proyecto fue votado en mayoría, aunque se presentaron dictámenes de minoría.

Algunos de los proyectos ingresados a la Comisión, entre los que se destacan las iniciativas proponiendo el alcohol cero al conducir, son los siguientes:

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 53, SOBRE EXIGENCIAS COMUNES PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS
<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js?exp=0788-D-2018>

EXPRESAR PREOCUPACION POR LA EXISTENCIA DE RADARES NO HABILITADOS NI HOMOLOGADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN DIFERENTES PROVINCIAS Y RUTAS DEL PAIS
<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js?exp=0122-D-2018>

TRANSITO -LEY 24449- MODIFICACION DEL ARTICULO 14 SOBRE CURSO TEORICO-PRACTICO OBLIGATORIO DE EDUCACION PARA LA SEGURIDAD VIAL (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 8138-D-16).

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0166-D-2018>

TRANSITO -LEY 24449-. MODIFICACION, SOBRE CIRCULACION SEGURA DE CUATRICICLOS Y TRICICLOS MOTORIZADOS; LICENCIAS DE CONDUCIR, Y NORMAS DE SEGURIDAD (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 2602-D-16).

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0172-D-2018>

LEY 24449, DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL: MODIFICACIONES SOBRE DEFINICION DE CUATRICICLOS Y REGLAS PARA SU USO. (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 0136-D-16).

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0280-D-2018>

REGISTRO NACIONAL DE ANTENAS DE TELECOMUNICACIONES MOVILES. CREACION.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0328-D-2018>

ALCOHOL CERO EN SANGRE PARA CONDUCIR VEHICULOS. REGIMEN

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0981-D-2018>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACIONES, SOBRE ALCOHOLEMIA CERO PARA CONDUCTORES DE VEHICULOS.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0433-D-2018>

PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTROPICAS EN CONDUCTORES". CREACION (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 3453-D-16)

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0283-D-2018>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DE LOS ARTICULOS 48, 77, 79 Y 86, SOBRE TOLERANCIA CERO AL CONSUMO DE ALCOHOL EN LA CONDUCCION (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 1875-D-16).

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0426-D-2018>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 55° E INCORPORACION DEL ARTICULO 55° BIS, SOBRE TRANSPORTES ESCOLARES.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0817-D-2018>

CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Con fecha 20 de marzo se constituyó la Comisión, resultando electas las siguientes autoridades: Presidente, Sr. Senador Carlos ESPÍNOLA OLIVARES; Vicepresidente, Sr. Senador Claudio POGGI; Vocales, Senadores MIRKIN, CASERIO, LOPEZ VALVERDE, María Teresa GONZÁLEZ, ELIAS DE PEREZ, COBOS, COSTA, SNOPEK, Gladys GONZALEZ, PEREYRA, IANNI, ALMIRON, CLOSS, SOLANAS, CAPELLINNI.

Con referencia a los proyectos ingresados a la comisión en el mes, se destacan los siguientes:

ODARDA: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA SU SIMILAR 23.673 (BOLETO PARA ESTUDIANTES DE ENSEÑANZA MEDIA) CREANDO EL RÉGIMEN DE BOLETO EDUCATIVO GRATUITO UNIVERSAL.

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/673.18/S/PL>

COBOS: PROYECTO DE LEY QUE EXCEPTUA DEL COBRO DEL PEAJE EN TODA LA RED DE CONCESIONES VIALES NACIONALES, A TODA PERSONA CON DISCAPACIDAD QUE CONDUZCA O SEA CONDUcida EN UN VEHICULO PARTICULAR, CON LA EXHIBICION DE "PASE LIBRE".

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/648.18/S/PL>

GIACOPPO: PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE QUE TODA PERSONA CON DISCAPACIDAD TENDRA DERECHO A UN PASE DE LIBRE CIRCULACION EN TODA AUTOPISTA, RUTA O AUTOVIA DEL PAIS CON SISTEMA DE PAGO DE PEAJE

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/644.18/S/PL>

BASUALDO: PROYECTO DE LEY POR EL CUAL SE CREA EL PROGRAMA "NO SOLO ES DEPORTE. ES TRANSPORTE", DESTINADO A FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA EN CENTROS URBANOS.

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/604.18/S/PL>

GARCIA LARRABURU Y OTROS: PROYECTO DE LEY QUE INCORPORA COMO INCISO P) DEL ART. 30 DE LA LEY 24.449 (LEY NACIONAL DE TRANSITO), LA OBLIGATORIEDAD DE PROVEER UNA RUEDA DE AUXILIO IDENTICA A LAS DEL RESTO DEL VEHICULO EN LOS RODADOS O KM.

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/425.18/S/PL>

CATALAN MAGNI: PROYECTO DE LEY QUE SUSTITUYE EL ART. 48 INC. A) DE LA LEY 24.449 - TRANSITO - Y S/M, -, QUE ESTABLECE LA PROHIBICION DE CONducIR CON UNA ALCOHOLEMIA SUPERIOR A CERO (0) MILIGRAMOS POR LITRO DE SANGRE

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/88.18/S/PL>

PEREYRA: PROYECTO DE LEY QUE SUSTITUYE EL PUNTO 6 DEL INCISO A, DEL ART. 29, DE LA LEY 24.449 - TRANSITO -, RESPECTO DE LA OBLIGATORIEDAD DE LA IMPLEMENTACION DEL SISTEMA DE FIJACION ISOFIX EN LOS ASIENTOS TRASEROS.

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/106.18/S/PL>

RODRIGUEZ SAA Y CATALFAMO: PROYECTO DE DECLARACION QUE ADHIERE A LA CONMEMORACION DEL DIA NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL, EL 10 DE JUNIO DE 2018
<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/154.18/S/PD>

CATALAN MAGNI: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL INCISO C, DEL ART. 40, DE LA LEY 24.449 - TRANSITO-, RESPECTO DE ACEPTAR COMPROBANTES, EN VERSIONES DIGITALES O MEDIO ELECTRÓNICO QUE ACREDITEN LA EXISTENCIA O VIGENCIA DEL SEGURO OBLIGATORIO.
<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/187.18/S/PL>

VARELA: PROYECTO DE LEY QUE INCORPORA EL INCISO Z) AL ART. 48 DE LA LEY 24.449 - LEY DE TRANSITO- RESPECTO DE ESTABLECER PROHIBICIONES DE MANIOBRAS DESTINADAS A ELUDIR EL PAGO DEL PEAJE
<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/189.18/S/PL>

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

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

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

La Comisión quedó constituida siendo electas sus autoridades: la Dip. Cristina García como presidente y el Dip. Sergio Abrevaya como Vicepresidente 1º. En las primeras reuniones del año se recibió la visita de funcionarios de área del Poder Ejecutivo de la CABA y se analizaron los siguientes proyectos:

2995-J-17: AUTORIZACION PARA LA CONCESION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO EN BICICLETA EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

2711-17 ESTABLÉZCASE EL RÉGIMEN DE CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN LA AV. CÓRDOBA.

3236 -17CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS , LAS 24 HS SOBRE LA ACERA DERECHA DE LA AV CORRIENTES EN EL TRAMO ENTRE LAS CALLES JUNIN Y LIBERTAD .-

Otros proyectos ingresados en marzo de 2018 a la Legislatura son:

INFORMES SOBRE DIVERSOS PUNTOS RELATIVOS A INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICA SOBRE SEGURIDAD VIAL

GESTIONES A FIN DE INSTALAR SEMÁFOROS, REDUCTORES DE VELOCIDAD Y SEÑALIZACIÓN VERTICAL EN DISTINTOS PUNTOS DE LA C.A.B.A.

DECLÁRASE DE INTERÉS SOCIAL Y CULTURAL EL "FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL (FISEVI)"

MODIFÍCASE EL ART. 12.3.4.4 DEL ANEXO I DEL TÍTULO XII DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA C.A.B.A.

MODIFÍQUESE EL ART. 6.10.2 DEFINICIONES, DEL CAPÍTULO 6.10 CIRCULACIÓN DE MOTOVEHÍCULOS Y CICLORODADOS DEL TÍTULO SEXTO - DE LA CIRCULACIÓN DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

CONMEMÓRASE EL "DÍA NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL"

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

El diputado provincial y presidente de la Comisión de Transporte, Sergio Domínguez Yelpeo del Bloque Cambiemos, presentó durante el mes de marzo dos proyectos de ley sobre temas viales.

En primer lugar, pidió la declaración de la obligatoriedad en la enseñanza de la educación vial en los establecimientos de enseñanza de nivel preescolar, primaria y primeros años del nivel medio. A través de la Dirección General de Cultura y Educación de la provincia de Buenos Aires plantea elaborar "un contenido curricular obligatorio para cada nivel de enseñanza debiendo garantizar como mínimo el cumplimiento de los varios objetivos entre los que se encuentran: Promover el conocimiento de las normas de tránsito y relacionadas, tanto municipales, provinciales y nacionales; fomentar un cambio cultural orientado hacia el cumplimiento de la normativa de tránsito; transmitir los valores de respeto a la vida, la conciencia vial y el medio ambiente; promover la utilización del transporte público, en miras de la protección ambiental y de la seguridad vial e instruir sobre nociones básicas de accidentología vial, e influencia del alcohol y la drogadicción en la misma.

“Para asegurar la calidad de la enseñanza, la DGCyE garantizará, determinará y brindará los contenidos mínimos para la capacitación docente, la que deberá ser gratuita y en servicio para los educadores. Asimismo, implementará los medios y dispondrá los recursos necesarios para que los docentes cuenten con la asistencia técnica, pedagógica, material didáctico de apoyo y cualquier otro recurso considerado básico para el desarrollo de sus tareas”, expresa el legislador en el proyecto. La propuesta presentada también plantea que se establezca la “semana de la Educación Vial” en los establecimientos educativos “destinada a organizar actividades extracurriculares y/o de extensión relacionadas con la Educación Vial”.

Un segundo proyecto del diputado Dominguez Yelpo impulsa crear un programa integral de educación vial. En el texto, presentado en durante marzo de 2018, prevé que las concesionarias de peajes provinciales “estarán obligadas a distribuir material ilustrado educativo en materia de educación vial del 21 de diciembre al 21 de marzo de cada año”.

En los argumentos de proyecto del diputado, se establece que “el programa tendrá como objeto generar conciencia en relación al cumplimiento de las normas de tránsito y al respeto por la vida, promover la adquisición de prácticas viales seguras y solidarias, fomentar un cambio cultural orientado hacia el cumplimiento de la normativa, e instruir sobre nociones básicas de accidentología vial e influencia del alcohol la drogadicción en la misma”.

3ER INFORME – MARZO 2018

**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



CECAITRA

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