

**CECAITRA**

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

4<sup>TO</sup> INFORME - ABRIL 2018

# **OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL**

## **ÍNDICE** / PÁG

---

<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>3</b>
<b>MONITOR DE SEGURIDAD VIAL</b>	<b>6</b>
<b>ANEXO DISTRITOS AMBA</b>	<b>35</b>
<b>ANEXO MAR DEL PLATA</b>	<b>61</b>
<b>SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS</b>	<b>108</b>
<b>LEGISLACIÓN</b>	<b>142</b>

---



El presente informe mensual del Observatorio de Seguridad Vial tiene como ejes 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<sup>[1]</sup> y Mar del Plata, según datos de una encuesta realizada durante el mes de abril de 2018<sup>[2]</sup>.

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.

### **Inseguridad: utilización de los chalecos reflectantes (fluorescentes) en motos**

La legislación en la CABA obliga a los acompañantes de los motociclistas a circular con un chaleco reflectante con la identificación de la patente, tanto en el frente como en el dorso. Uno de los objetivos esgrimidos para ello es el mejoramiento de la seguridad ciudadana, y el otro las condiciones de seguridad vial, ya que permite aumentar la visibilidad.

Su implementación trajo como consecuencias algunos debates sobre su futura eficiencia en ese sentido, particularmente entre los usuarios de motos.

En el informe de abril de 2018, consultamos a los encuestados en primer término, si ellos o su entorno íntimo –familiares y amigos- fueron víctimas de algún hecho de inseguridad cometido por los llamados “motochorros”.

Mientras que en la región del AMBA un 51% afirmó que sí, en Mar del Plata lo hizo el 43%, lo que permite afirmar que si bien de forma más elevada en el ejido urbano del AMBA, aproximadamente la mitad de los consultados vivió cercanamente algún hecho delictivo.

Posteriormente se indagó respecto de su opinión sobre el uso del chaleco reflectante en los acompañantes de los motociclistas, y en qué grado su uso ayudaría a evitar los delitos de los “motochorros”.

**En este punto y en concordancia con el dato de una mayor cantidad de delitos en el AMBA, en dicha región un 54% de las personas encuestadas respondieron que ayuda mucho o algo, mientras que un 42% opina que poco o nada. Aunque prevalecen quienes están a favor del uso del chaleco, las opiniones se encuentran claramente divididas entre una opción y la otra,** independientemente de que las personas o su entorno hayan sufrido algún hecho delictivo, ya que las respuestas son similares entre las que los han sufrido y aquellas que no.

Es posible arriesgar que esta tajante diversidad entre las opiniones se relacione con dos dimensiones: por un lado, la necesidad de que la aplicación de la norma sea analizada en el futuro con relación a su efectividad, luego de un período prudente de haberse aplicado. En segundo lugar, la presunción de que en la mitad de los encuestados, la prevención de delitos de los “motochorros” no se logra mediante el uso o no de los chalecos reflectantes, sino que dependen de otros factores o medidas de seguridad.

**Con relación a MDP,** donde los entrevistados que vivenciaron hechos delictivos de “motochorros” fueron menos que los que no los hicieron, las respuestas son congruentes con ello y se encuentran divididas en mitades casi exactas: mientras que el 48% cree que los chalecos ayudan poco o nada, el 47% opina que ayuda mucho o algo.

También aquí la grieta entre los que opinan de una manera u otra existe, de manera mucho más equilibrada que en AMBA.

Como conclusión, es posible resumir que en un contexto donde la mitad de las personas encuestadas ha vivenciado personalmente o en su círculo íntimo un hecho delictivo de los llamados “motochorros”, **las opiniones se encuentran fuertemente divididas entre los que opinan que la utilización de chalecos reflectantes puede servir a evitar los delitos de los mismos, y los que opinan que no**, siendo un poco más fuerte dicha idea en la región AMBA que en MDP.



4<sup>TO</sup> INFORME - MARZO 2018  
**OBSERVATORIO DE  
SEGURIDAD VIAL**

# MONITOR DE SEGURIDAD VIAL MAR DEL PLATA Y 24 DISTritos DE AMBA

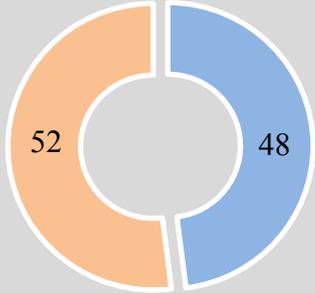
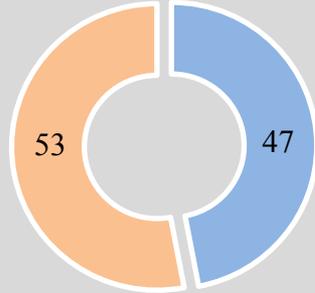
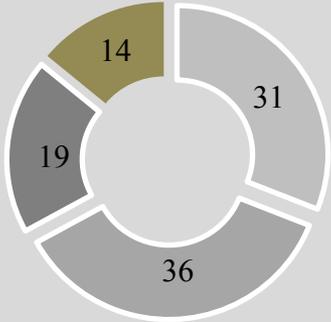
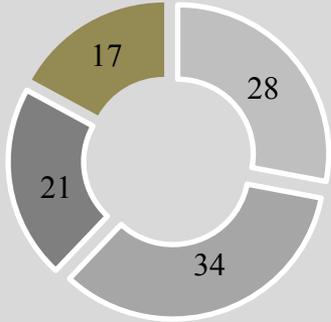
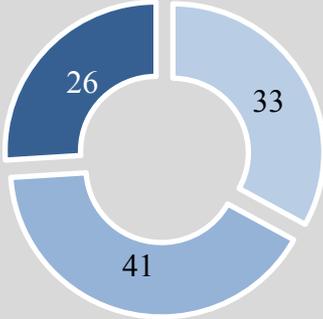
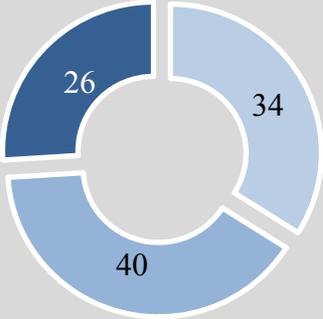


dicen



## DATOS DE LA MUESTRA

# Perfil de los entrevistados

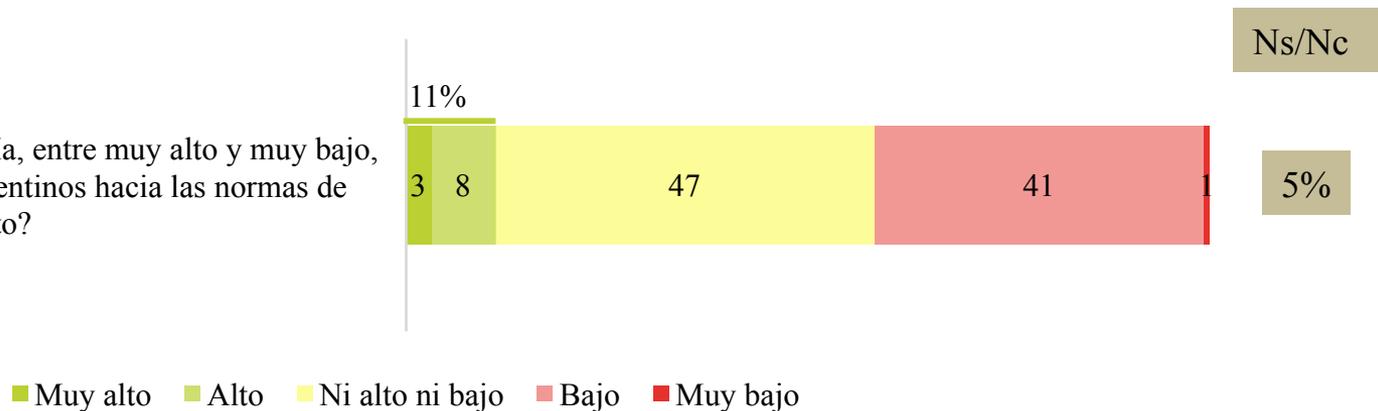
	AMBA	MAR DEL PLATA
Sexo	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Varones</li> <li>Mujeres</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Varones</li> <li>Mujeres</li> </ul>
Edad	 <ul style="list-style-type: none"> <li>16 a 29</li> <li>30 a 49</li> <li>50 a 64</li> <li>Más de 64</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>16 a 29</li> <li>30 a 49</li> <li>50 a 64</li> <li>Más de 64</li> </ul>
Nivel educativo	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Primaria</li> <li>Secundaria</li> <li>Terciaria</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Primaria</li> <li>Secundaria</li> <li>Terciaria</li> </ul>



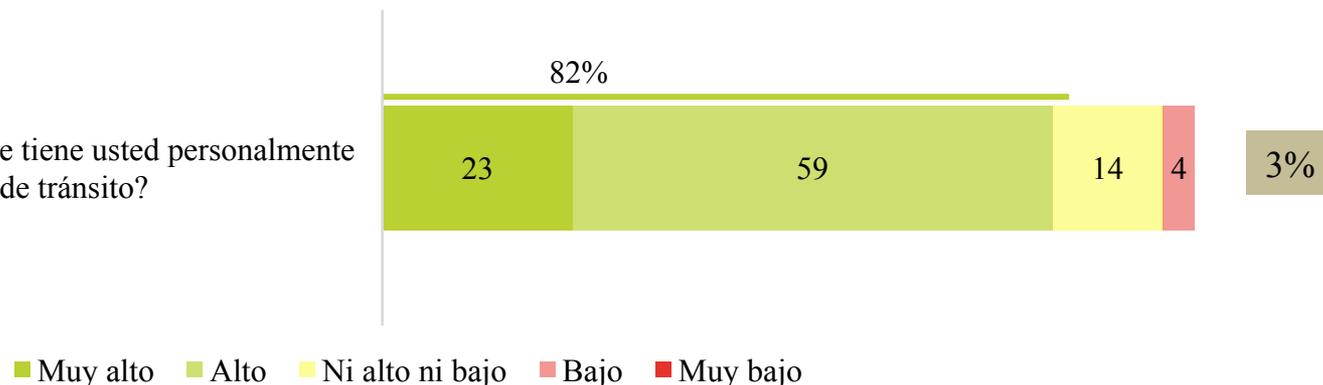
# CREENCIAS Y OPINIONES

# Respeto hacia las normas de tránsito - AMBA

Según su opinión ¿cómo evaluaría, entre muy alto y muy bajo, el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito?

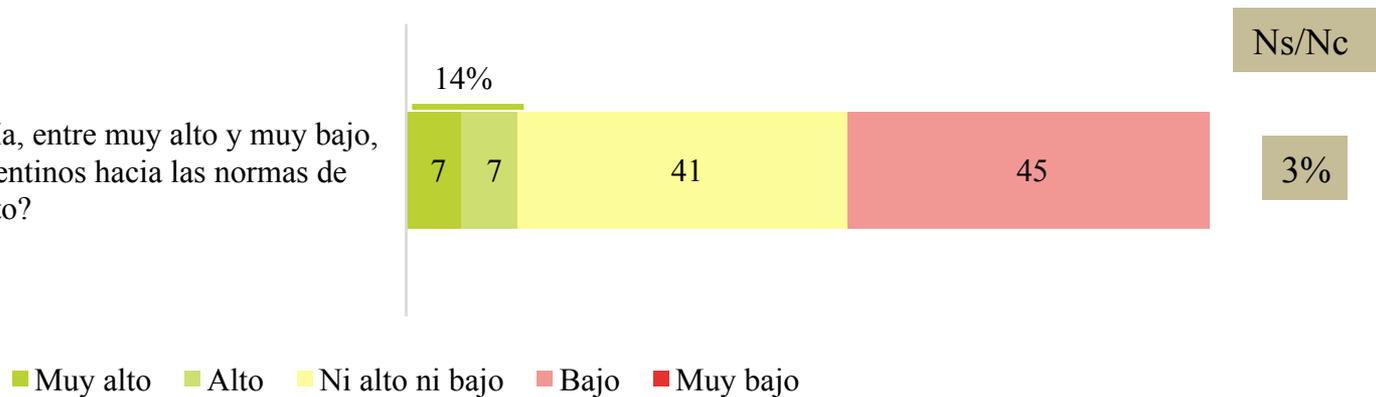


¿Y cuánto respeto considera que tiene usted personalmente por las normas de tránsito?

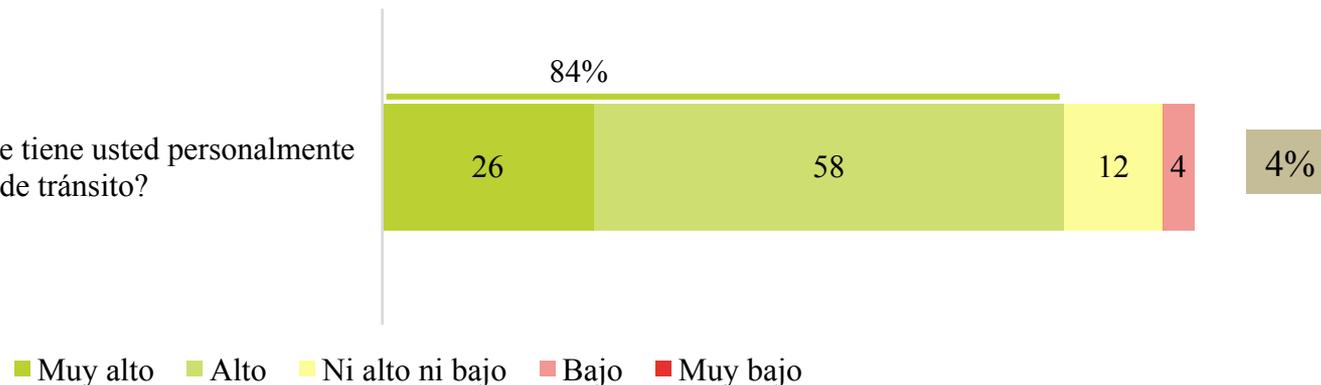


# Respeto hacia las normas de tránsito - MDP

Según su opinión ¿cómo evaluaría, entre muy alto y muy bajo, el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito?



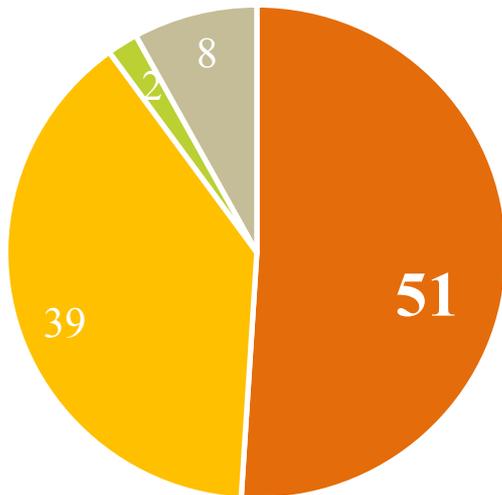
¿Y cuánto respeto considera que tiene usted personalmente por las normas de tránsito?



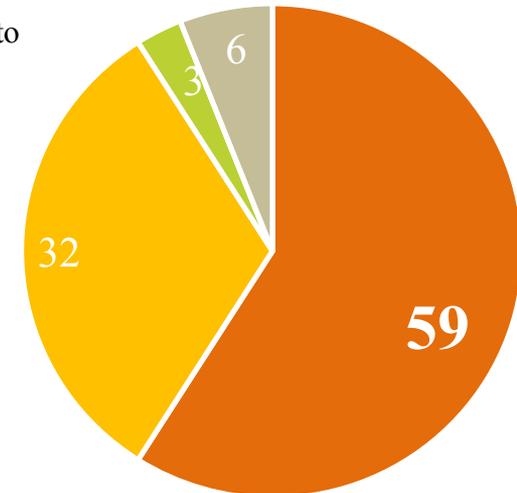
# Accidentes de tránsito

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?

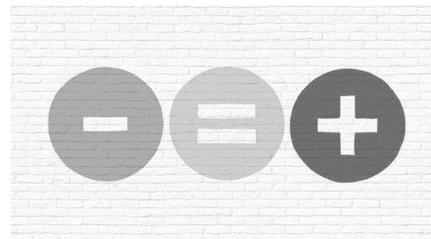
AMBA



MDP

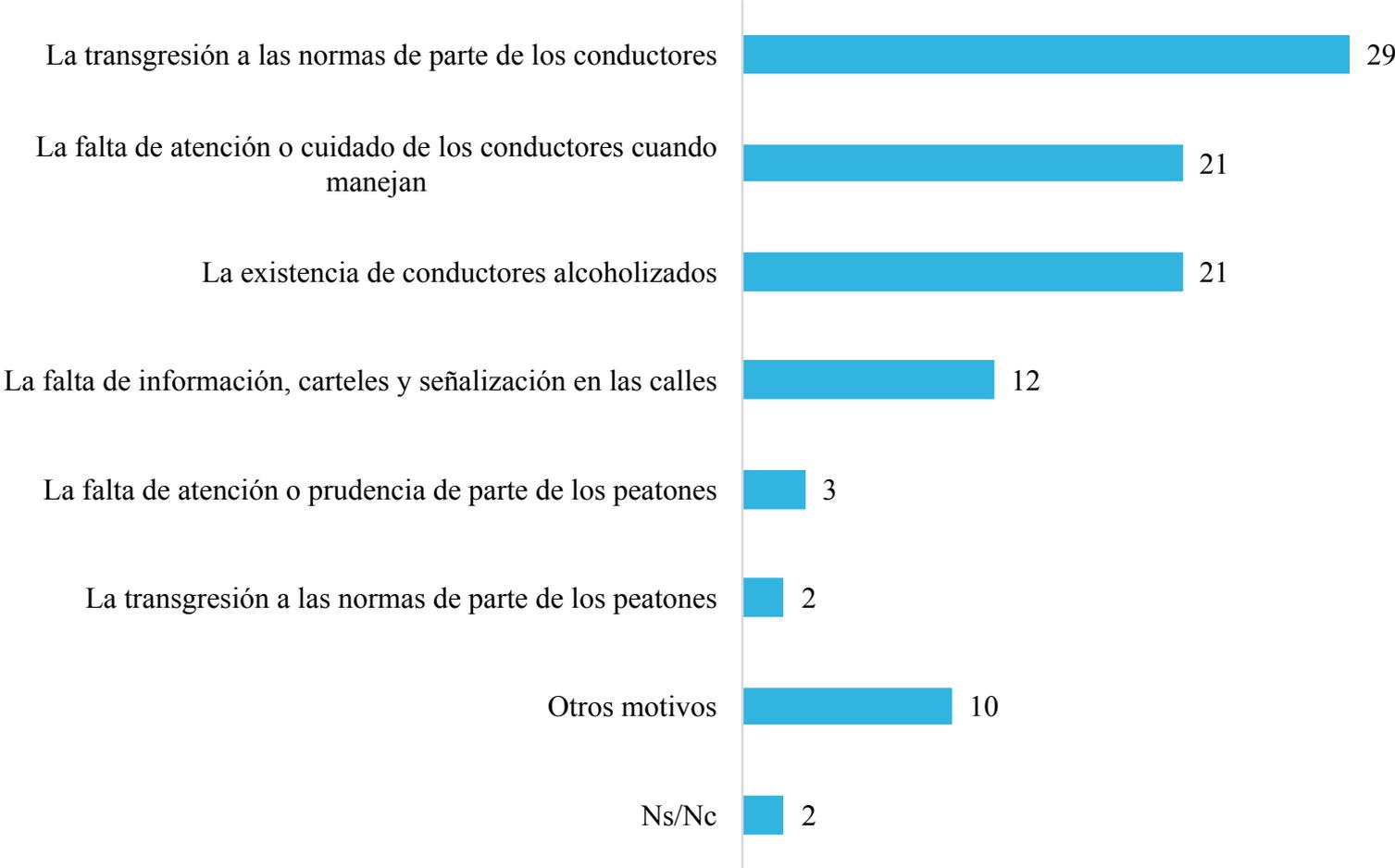


- En Argentina ocurren más accidentes de tránsito que en otros países
- Ocurren aproximadamente la misma cantidad
- Se producen menos accidentes
- Ns/Nc



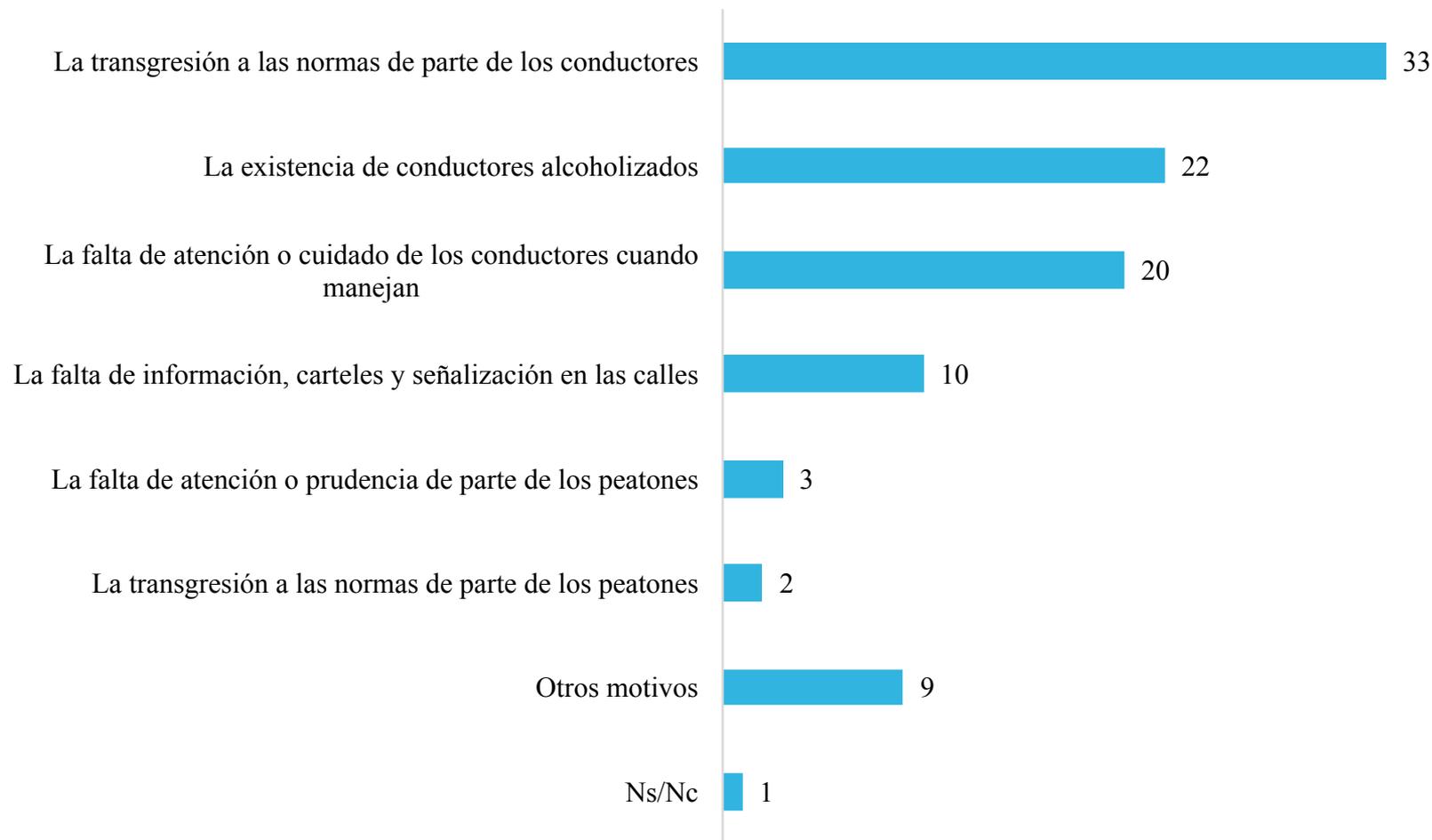
# Principal motivo de accidentes viales - AMBA

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



# Principal motivo de accidentes viales - MDP

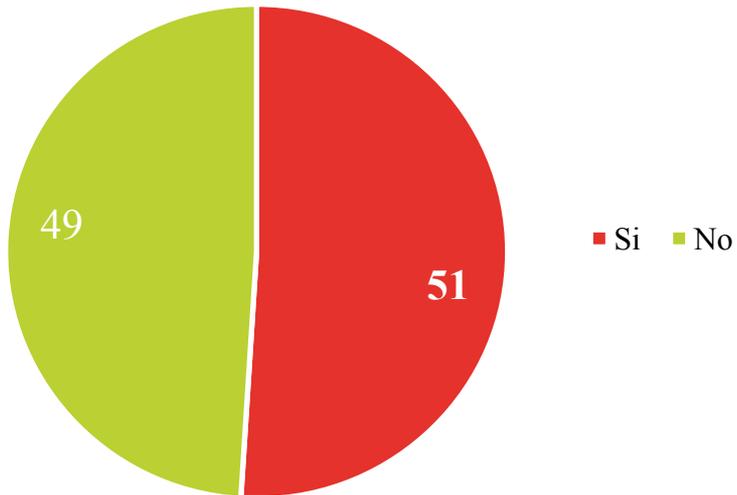
¿Y cuál cree que es el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país?



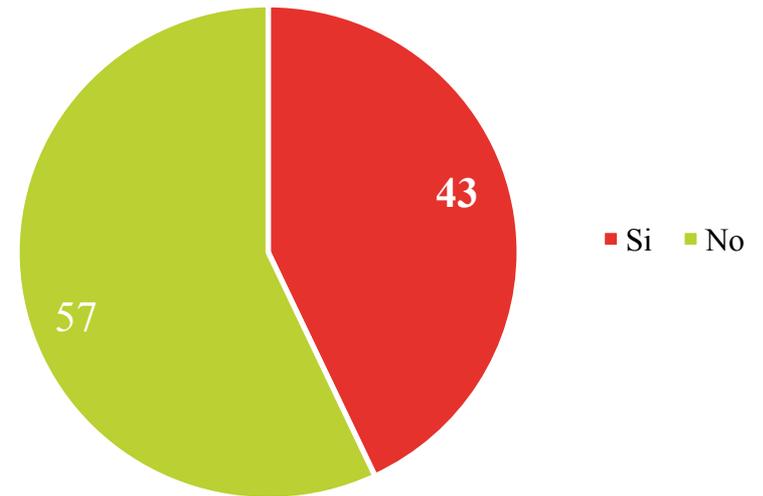
# Inseguridad

En los últimos 2 años, ¿usted, algún familiar o amigo sufrió algún hecho de inseguridad cometido por los llamados “motochorros”?

AMBA



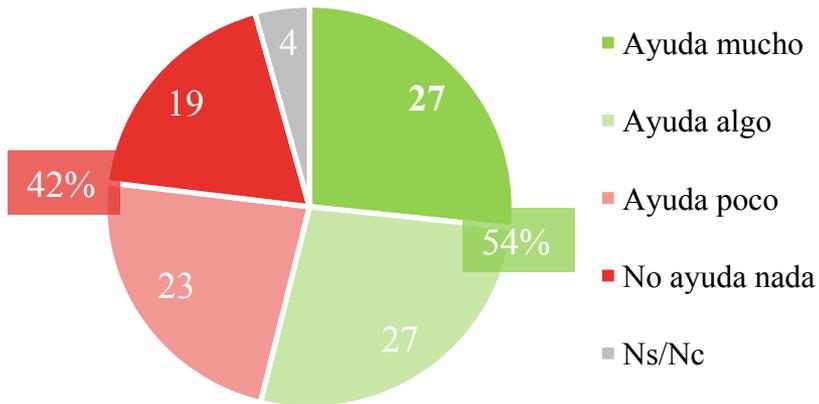
MDP



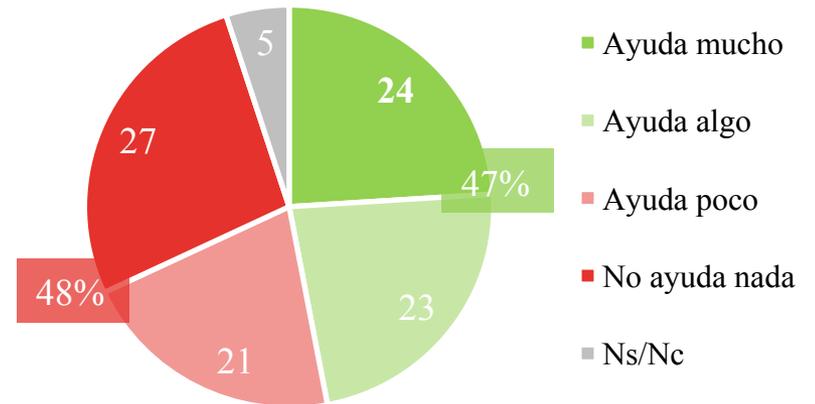
# Acuerdo sobre el uso de chalecos

Según su opinión, ¿en qué grado, entre mucho y nada, diría que la utilización de chalecos flúo con el número de patente en el acompañante del conductor, ayuda a evitar los delitos de los “motochorros”?

**AMBA**



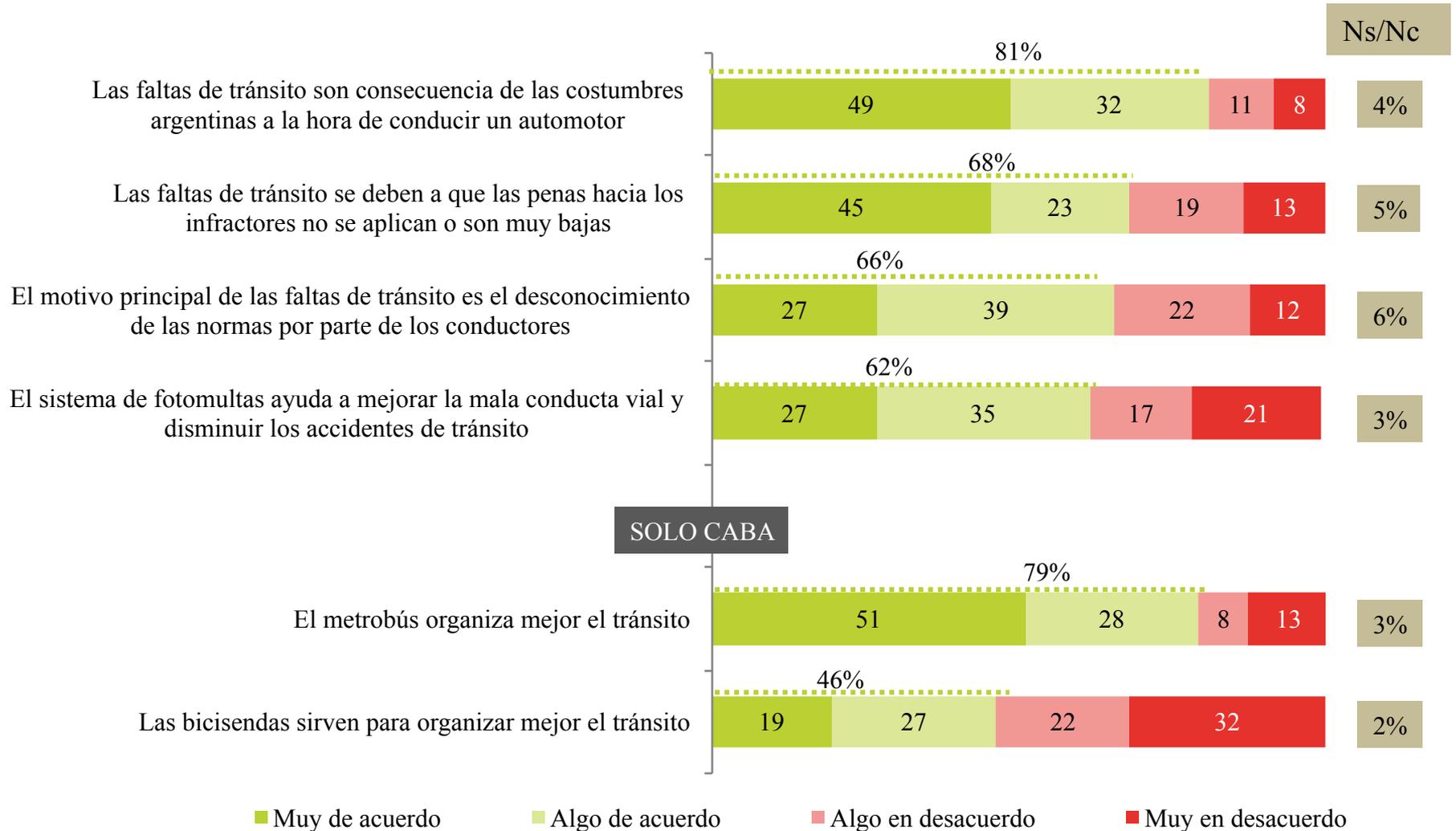
**MDP**



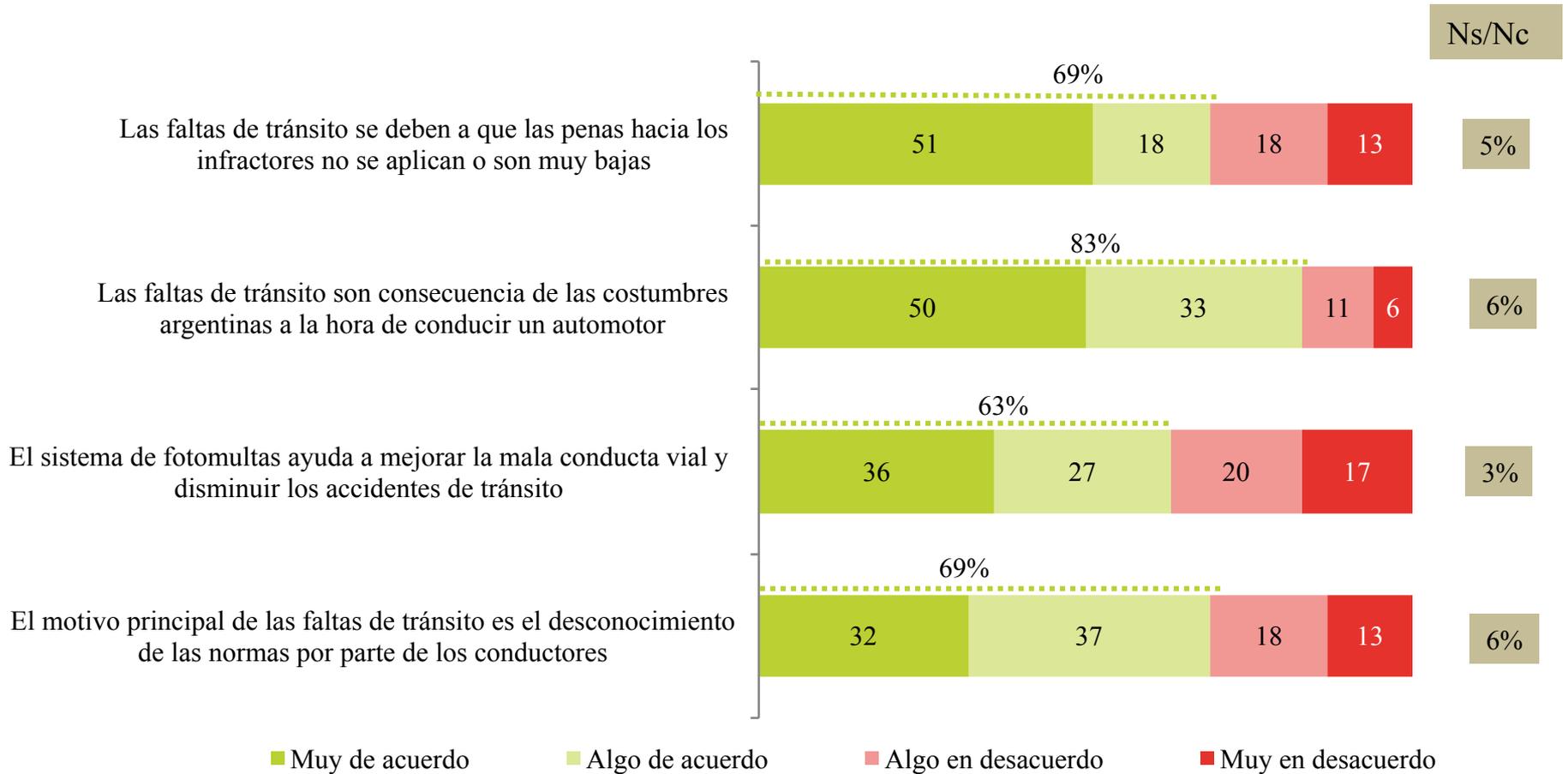
	Total	Sufrió delito por motochorros	
		Si	No
Ayuda mucho	27	25	27
Ayuda algo	27	28	27
Ayuda poco	23	23	24
No ayuda nada	19	22	17
Ns/Nc	4	2	5

	Total	Sufrió delito por motochorros	
		Si	No
Ayuda mucho	24	25	24
Ayuda algo	23	21	25
Ayuda poco	21	23	19
No ayuda nada	27	27	27
Ns/Nc	5	4	5

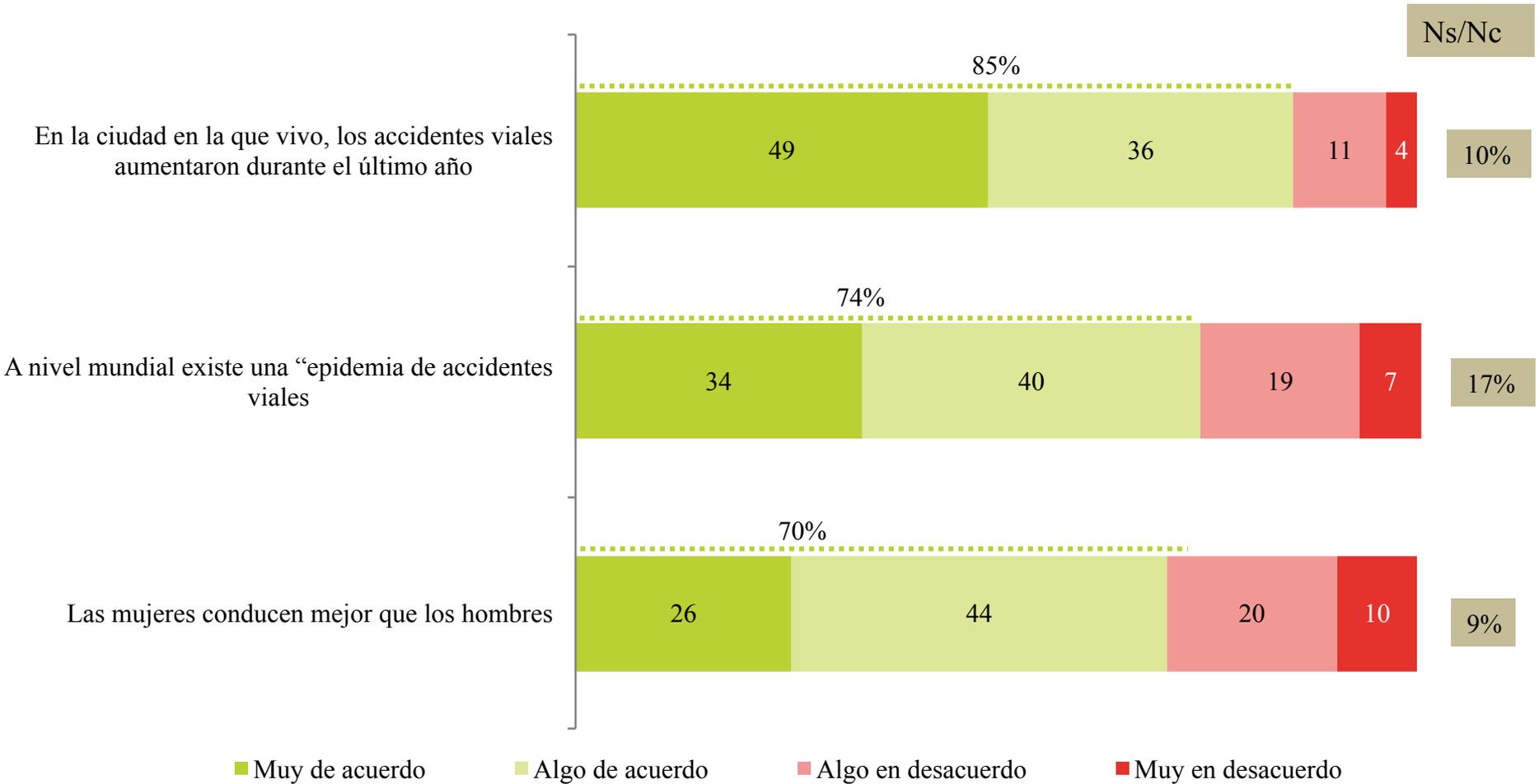
# Acuerdo con frases - AMBA



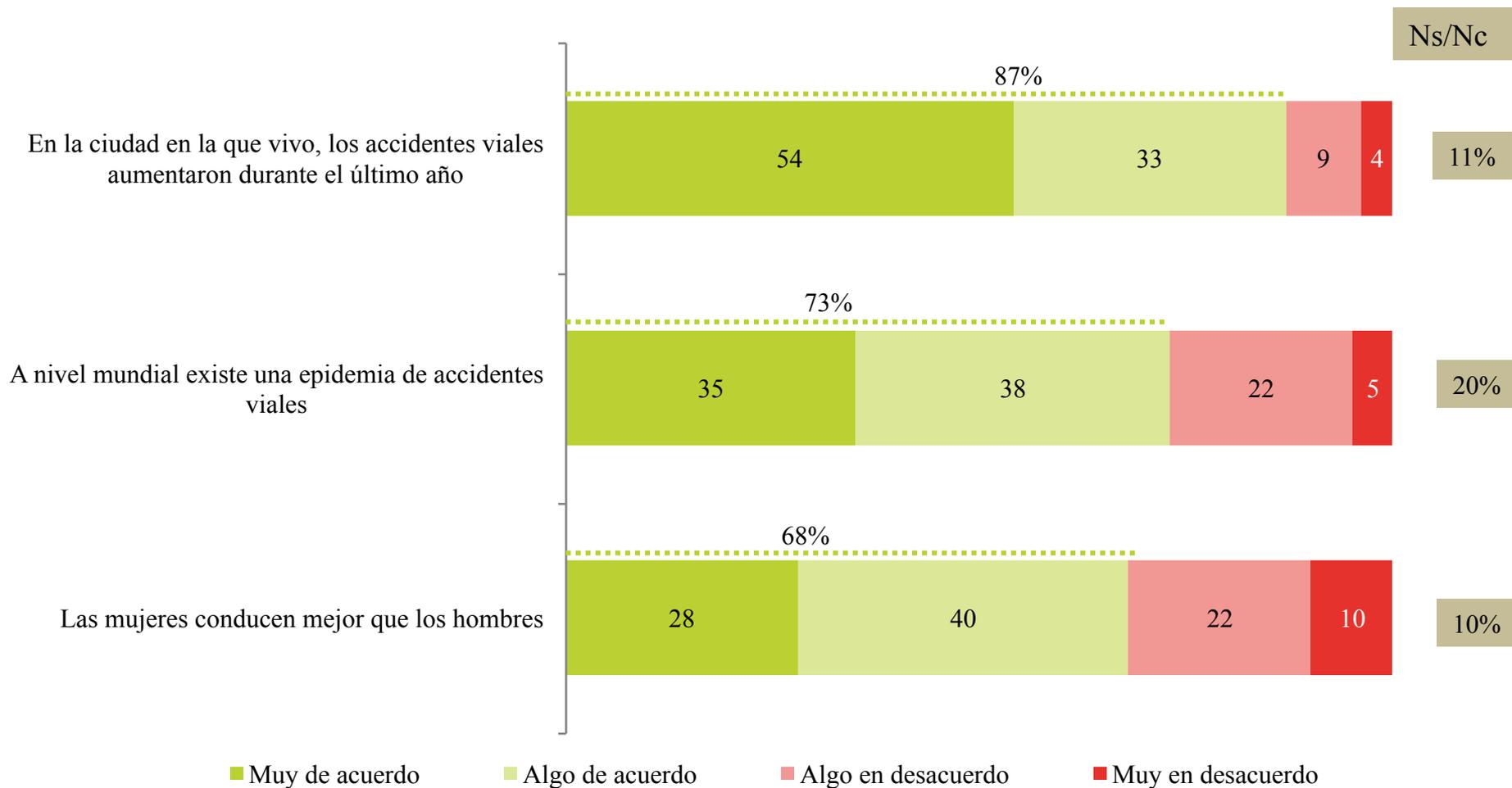
# Acuerdo con frases - MDP



# Acuerdo con frases - AMBA



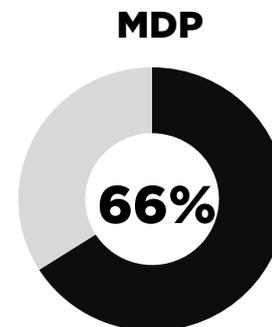
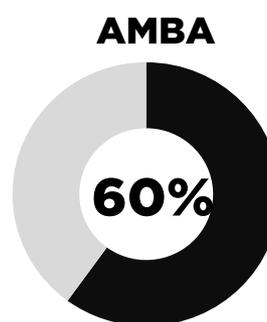
# Acuerdo con frases - MDP





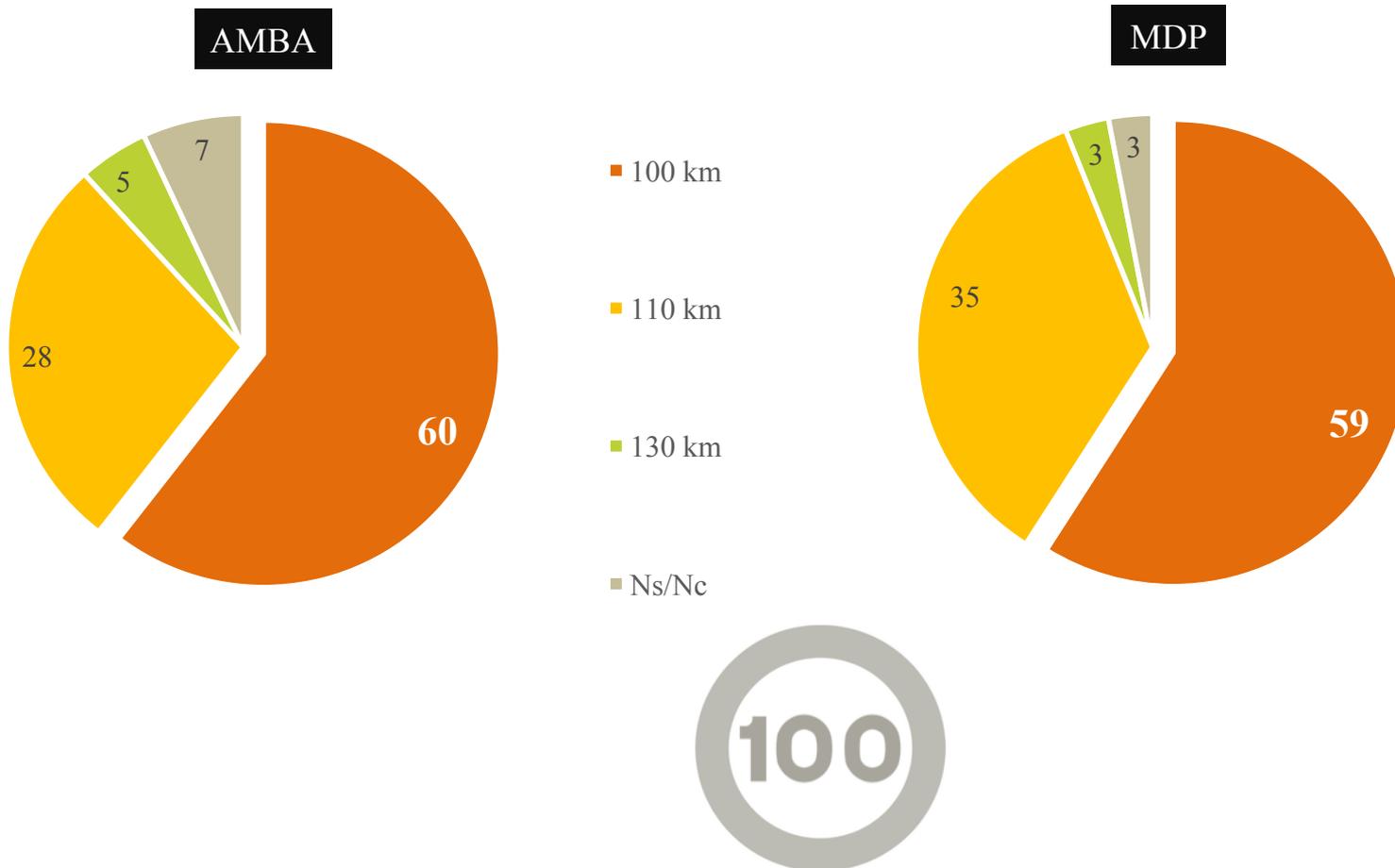
# PRÁCTICAS DE LOS AUTOMOVILISTAS

-Sólo conductores-



# Velocidad máxima en rutas

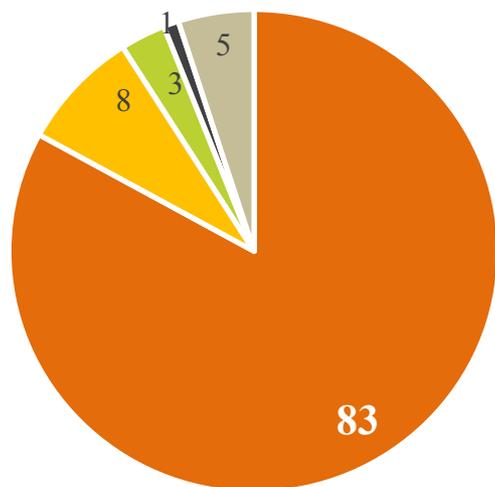
Según su conocimiento, ¿cuál es la velocidad máxima en una ruta convencional de un carril por mano?



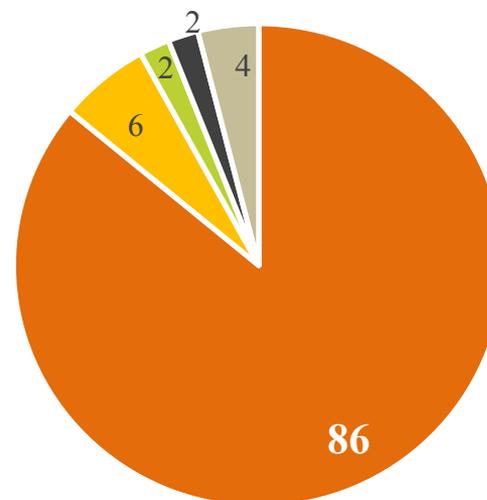
# Prioridad en el paso EN UNA ESQUINA

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

AMBA



MDP

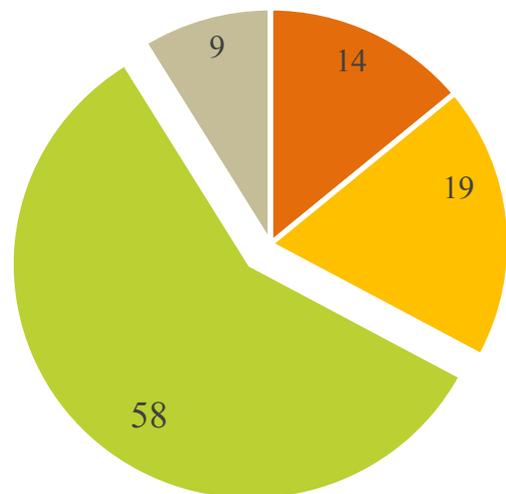


- El conductor que viene por la derecha
- El conductor que viene por la izquierda
- El vehículo que llega primero
- El vehículo de mayor tamaño
- Ns/Nc

# Prioridad en el paso EN UNA ROTONDA

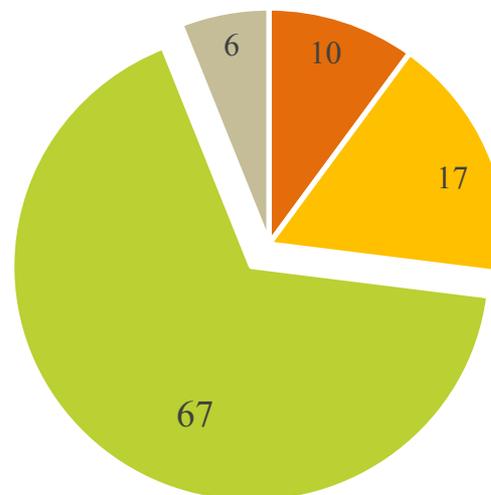
Y ante una rotonda sin semáforos, ¿quién tiene prioridad de paso?

AMBA

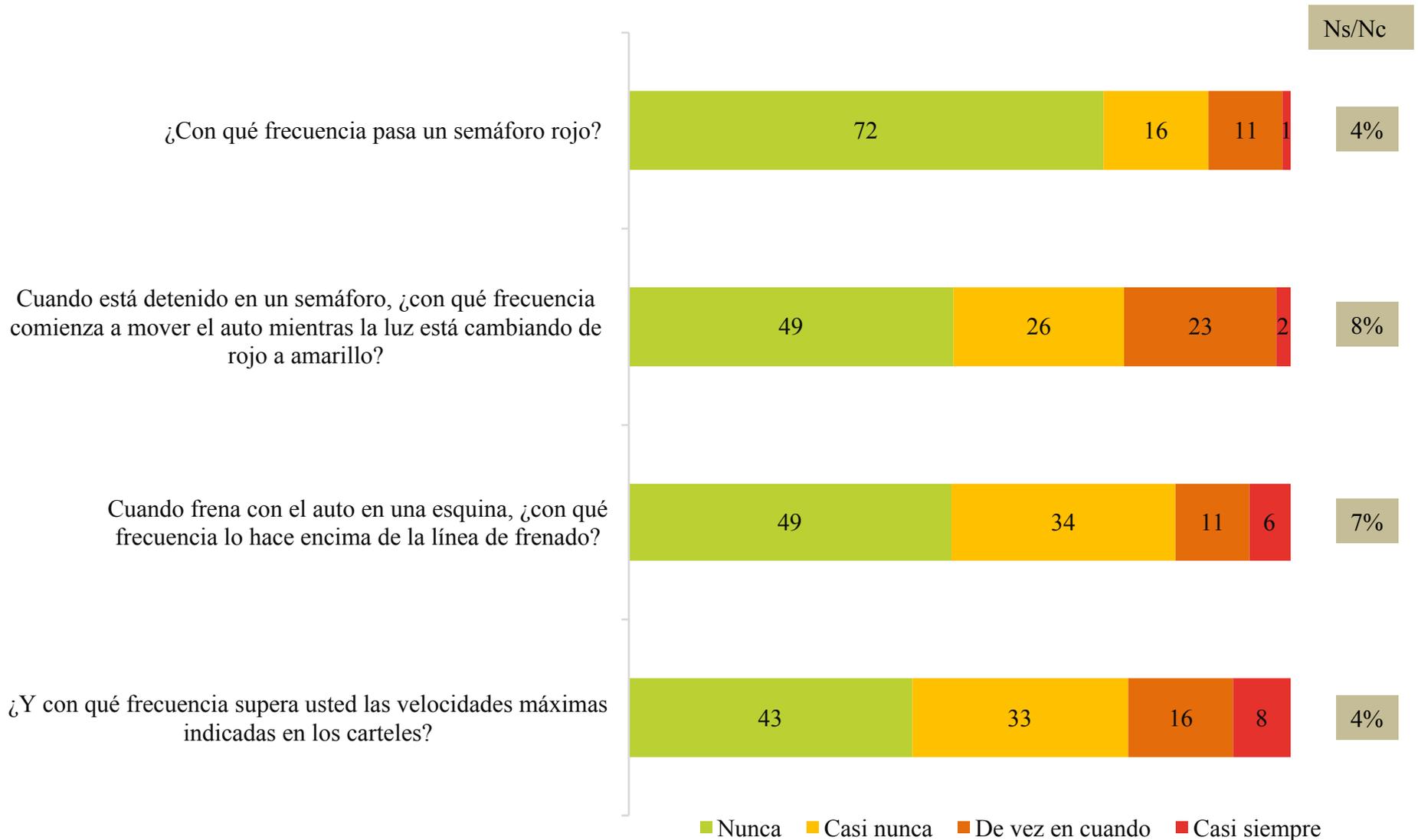


- El vehículo que llega primero
- El vehículo que está ingresando a la rotonda
- El vehículo que está dentro de la rotonda
- Ns/Nc

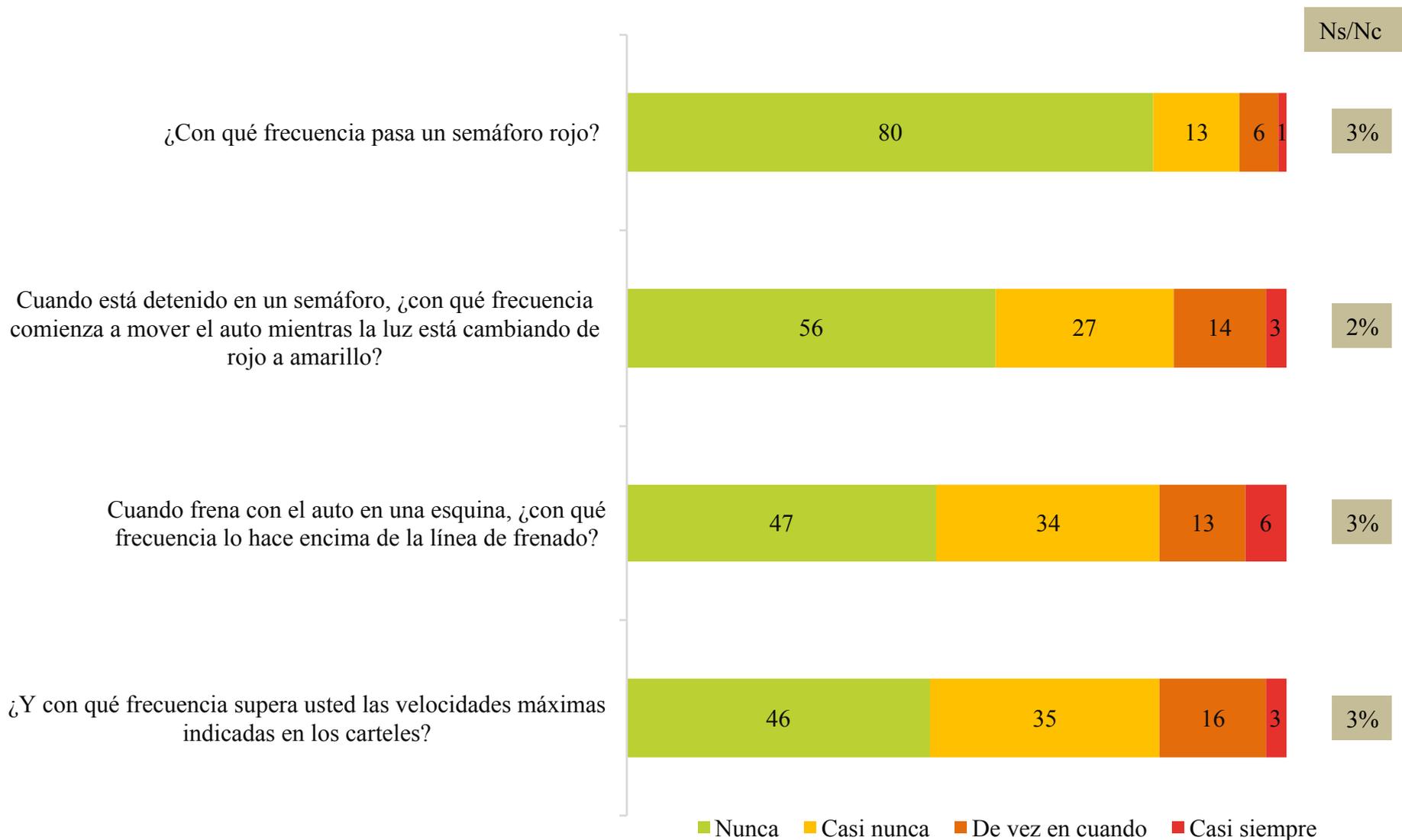
MDP



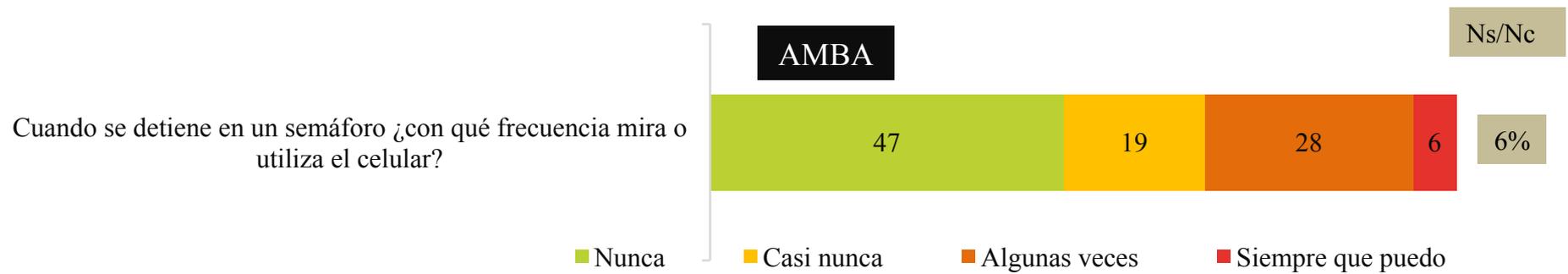
# Imprudencias - AMBA



# Imprudencias - MDP

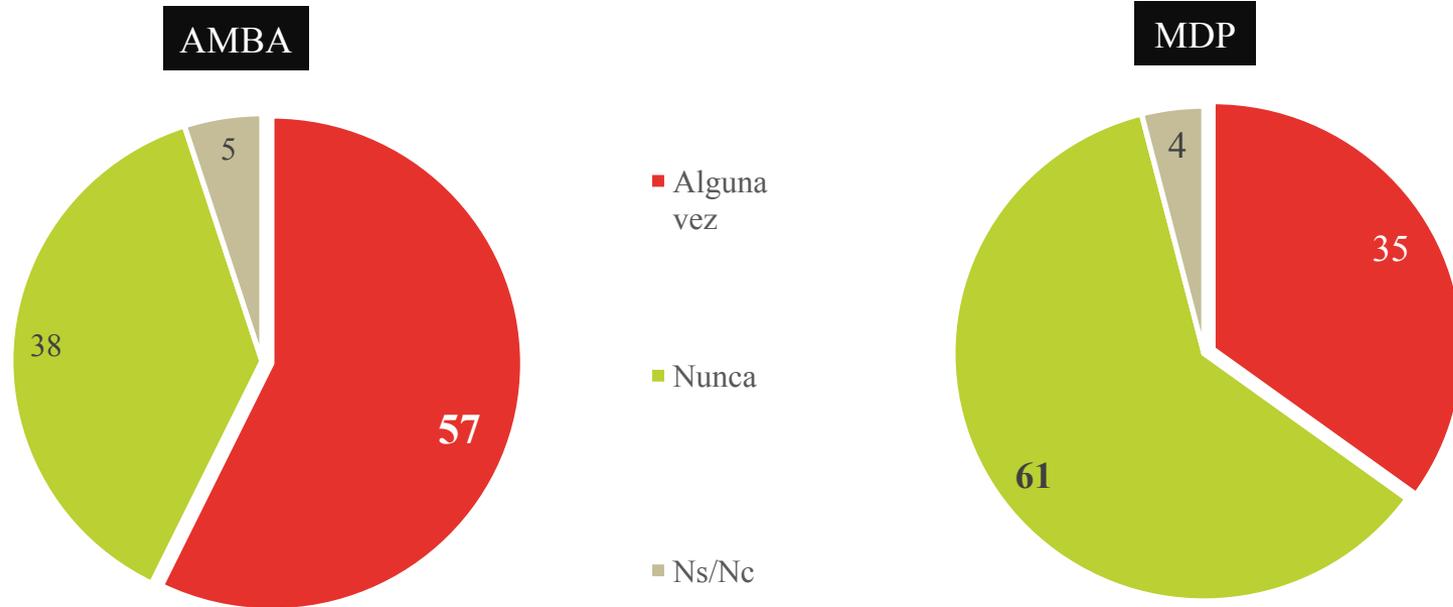


# Imprudencias: USO DEL CELULAR

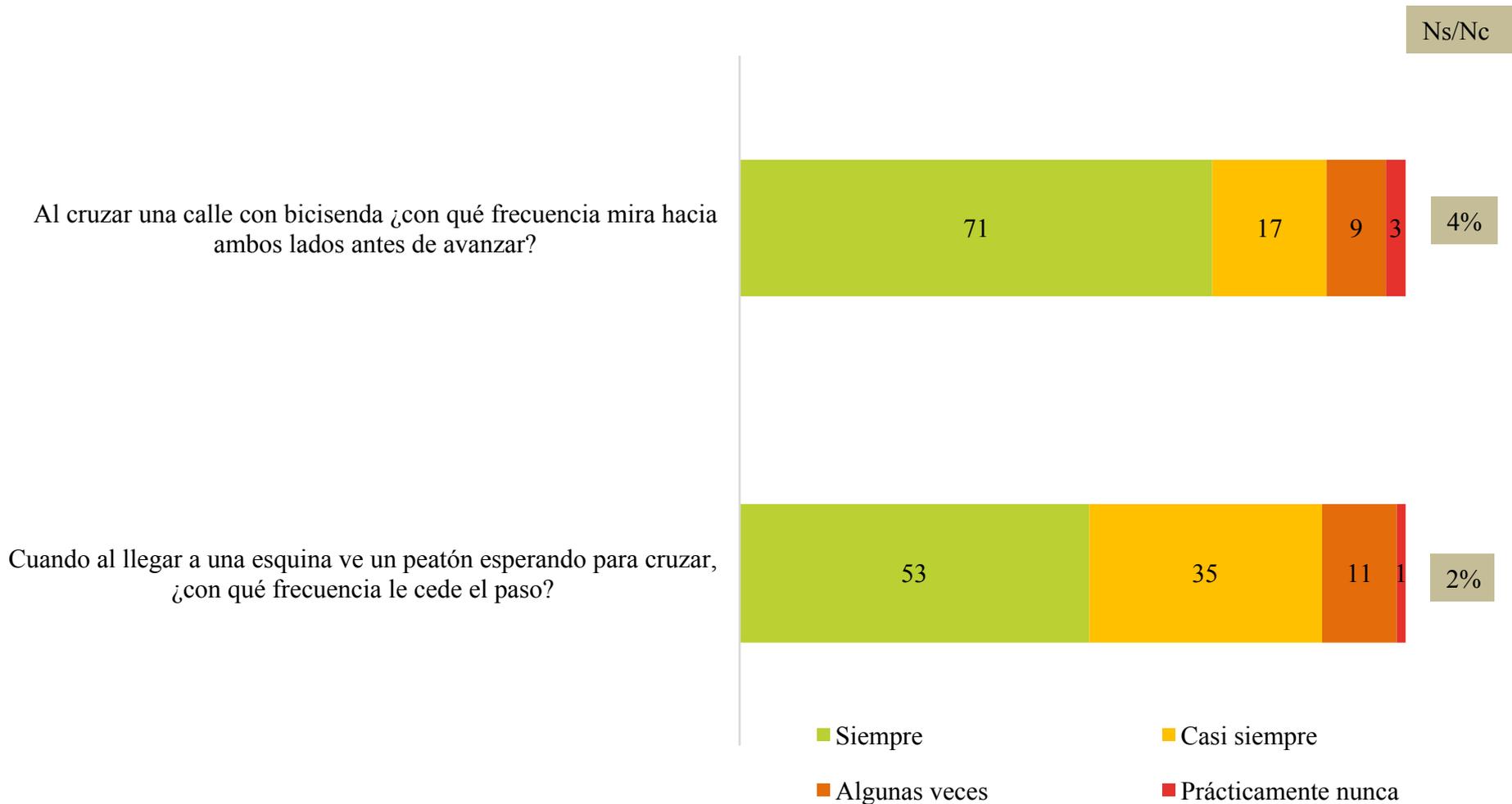


# Fotomultas

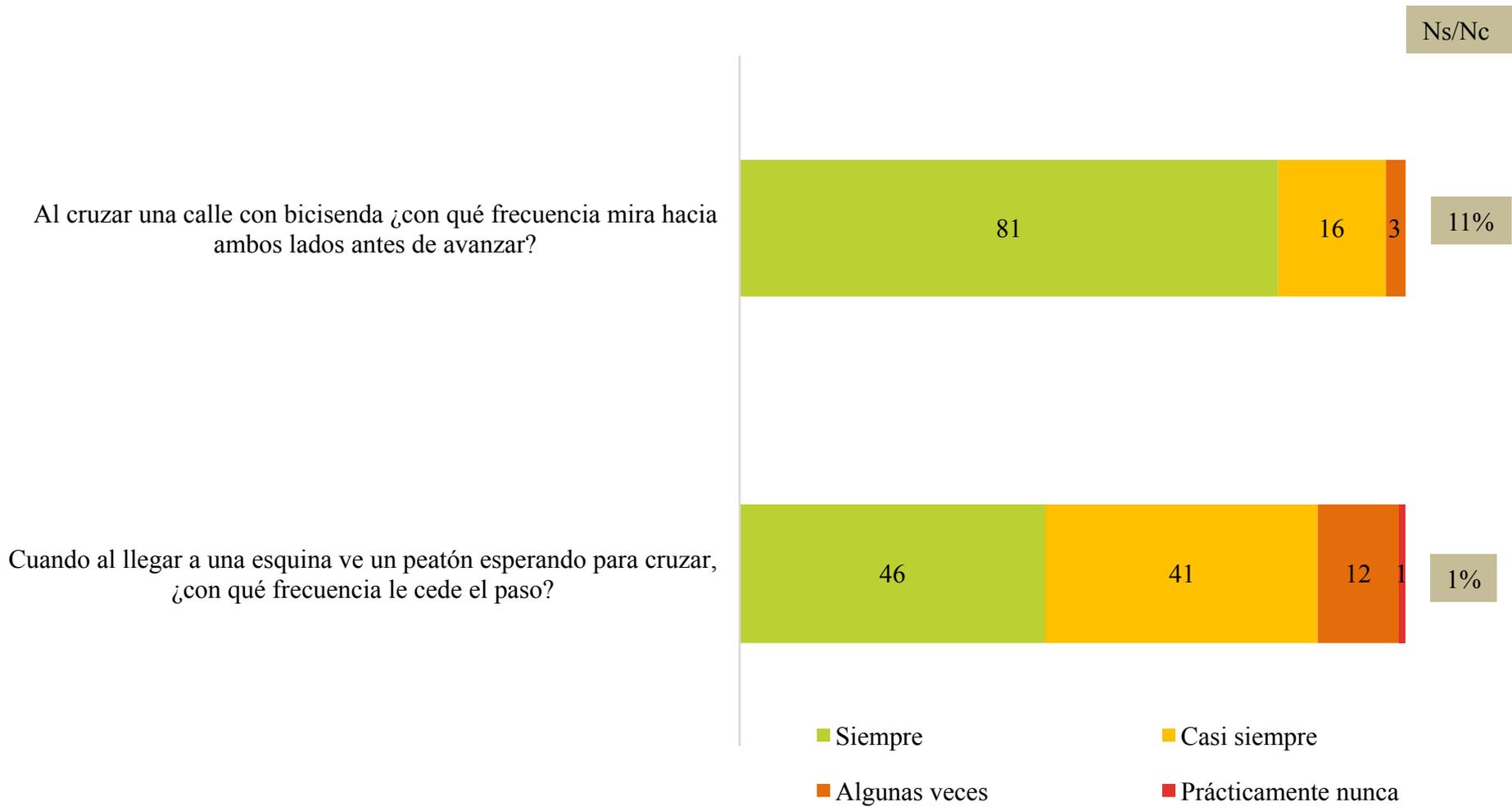
¿Fue multado usted alguna vez con el sistema de fotomultas?



# Hábitos: peatones y bicicleta - AMBA



# Hábitos: peatones y bicisenda - MDP



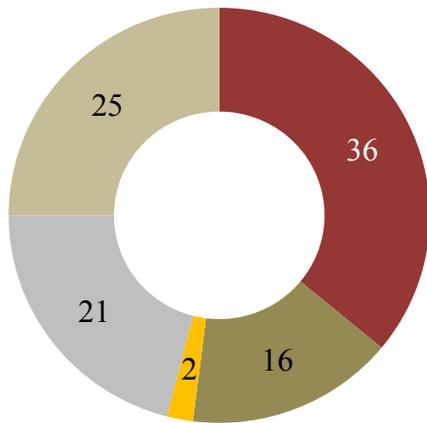


# CONSUMO DE MEDIOS

## Mar del Plata

# Consumo de TV

¿Qué canal de televisión de Mar del Plata acostumbra a mirar más frecuentemente?



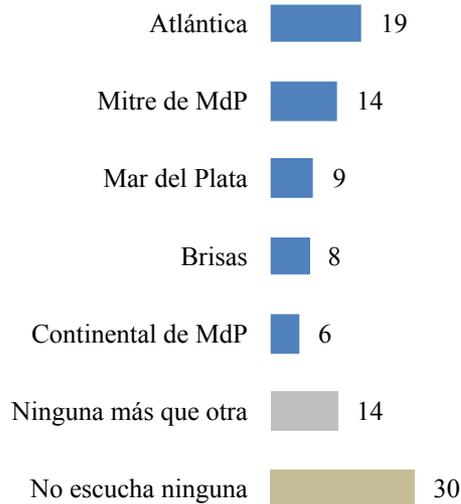
- Canal 8
- Canal 10
- Canal 12
- Ninguno en especial
- No mira ninguno de los 3

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Canal 8	36	36	36
Canal 10	16	14	19
Canal 12	2	1	3
Ninguno en especial	21	25	16
No mira ninguno	25	24	26

	Total	Edad				Estudios		
		16-29	30-49	50-64	65 +	1ria.	2ria	3ria
Canal 8	36	40	38	30	35	51	40	21
Canal 10	16	18	12	19	17	10	15	21
Canal 12	2	2	-	-	8	3	1	2
Ninguno en especial	21	21	21	26	18	26	16	24
No mira ninguno	25	19	29	25	22	10	27	33

# Consumo de Radio

¿Y qué radio de Mar del Plata acostumbra a escuchar más frecuentemente?



	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Atlántica	19	15	26
Mitre	14	13	14
Mar del Plata	9	11	7
Brisas	8	7	9
Continental	6	6	5
Ninguna en especial	14	19	8
No escucha ninguna	30	29	31

	Total	Edad				Estudios		
		16-29	30-49	50-64	65 +	1ria.	2ria	3ria
Atlántica	19	20	16	21	25	31	16	16
Mitre	14	9	10	17	22	7	15	16
Mar del Plata	9	9	11	8	5	11	10	6
Brisas	8	6	8	9	9	6	8	9
Continental	6	2	7	5	8	6	4	6
Ninguna en especial	14	21	12	13	12	17	12	16
No escucha ninguna	30	33	36	27	19	22	35	31

# Ficha Técnica

- > Este informe surge de una encuesta realizada en Abril 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 1426 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 +/- 2,5 % en ningún caso.
- > La cantidad de casos fue de 1052 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 +/- 2,9 % en ningún caso.

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



# **ANEXO ESTADÍSTICO AMBA**

# Respeto general hacia las normas de tránsito

## Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto + Alto	11	13	11	17	8	10	15
Ni alto ni bajo	47	43	50	44	48	48	46
Bajo + Muy bajo	42	44	39	39	44	42	39

## Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy alto + Alto	11	19	11	5	8	13
Ni alto ni bajo	47	45	49	45	45	47
Bajo + Muy bajo	42	36	40	50	47	40

# Respeto propio hacia las normas de tránsito

## Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto + Alto	82	81	83	81	81	83	85
Ni alto ni bajo	14	14	13	16	13	15	9
Bajo + Muy bajo	4	5	4	3	6	2	6

## Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy alto + Alto	82	79	85	82	81	83
Ni alto ni bajo	14	15	12	14	15	13
Bajo + Muy bajo	4	6	3	4	4	4

# Comparación de accidentes con otros países

En Argentina ocurren...	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Más accidentes	51	53	50
Misma cantidad	39	39	40
Menos accidentes	2	2	1
Ns/Nc	8	6	9

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
42	54	59	54
52	36	32	33
1	2	2	2
5	8	7	11

En Argentina ocurren...	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Más accidentes	51	53	51	49
Misma cantidad	39	37	40	41
Menos accidentes	2	3	1	2
Ns/Nc	8	7	8	8

Zona	
CABA	GBA
51	51
35	41
1	2
13	6

# Principal motivo de accidentes viales (I)

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
La transgresión a las normas de parte de los conductores	29	28	31	21	31	34	36
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	21	23	19	23	23	18	15
La existencia de conductores alcoholizados	21	17	25	23	19	23	17
La falta de información, carteles y señalización en las calles	12	15	9	16	12	9	10
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	3	2	4	6	1	3	5
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2	2	2	1	2	1	5
Otros motivos	10	11	8	8	11	10	9
Ns/Nc	2	2	2	2	1	2	3

## Principal motivo de accidentes viales (II)

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
La transgresión a las normas de parte de los conductores	29	18	31	40	36	27
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	21	22	23	16	17	22
La existencia de conductores alcoholizados	21	28	18	16	16	22
La falta de información, carteles y señalización en las calles	12	16	12	9	9	13
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	3	5	3	2	4	3
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2	1	1	4	5	1
Otros motivos	10	7	10	12	10	10
Ns/Nc	2	3	2	1	3	2

# Inseguridad

En los últimos 2 años, ¿usted, algún familiar o amigo sufrió algún hecho de inseguridad cometido por los llamados “motochorros”?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Si	51	50	52
No	49	50	48

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Si	52	56	51	34
No	48	44	49	66

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si	51	56	50	47
No	49	44	50	53

	Zona	
	CABA	GBA
Si	38	56
No	62	44

## Acuerdo sobre el uso de chalecos

Según su opinión, ¿en qué grado, entre mucho y nada, diría que la utilización de chalecos flúo con el número de patente en el acompañante del conductor, ayuda a evitar los delitos de los “motochorros”?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Ayuda mucho	27	29	25
Ayuda algo	27	25	29
Ayuda poco	23	22	24
No ayuda nada	19	20	18
Ns/Nc	4	4	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Ayuda mucho	27	23	27	36
Ayuda algo	26	28	28	27
Ayuda poco	15	30	21	24
No ayuda nada	26	17	19	9
Ns/Nc	6	2	5	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Ayuda mucho	27	34	25	22
Ayuda algo	27	22	29	31
Ayuda poco	23	21	26	21
No ayuda nada	19	20	17	19
Ns/Nc	4	3	3	7

	Zona	
	CABA	GBA
Ayuda mucho	28	26
Ayuda algo	29	27
Ayuda poco	23	23
No ayuda nada	14	21
Ns/Nc	6	3

# Acuerdo con frases

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	27	30	24
Algo de acuerdo	39	34	43
Algo en desacuerdo	22	22	22
Muy en desacuerdo	12	14	11

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	28	25	28	28
Algo de acuerdo	40	36	39	43
Algo en desacuerdo	20	25	23	18
Muy en desacuerdo	12	14	10	11

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	27	40	26	17
Algo de acuerdo	39	31	43	40
Algo en desacuerdo	22	14	23	27
Muy en desacuerdo	12	15	8	16

	Zona	
	CABA	GBA
Muy de acuerdo	21	29
Algo de acuerdo	38	39
Algo en desacuerdo	24	21
Muy en desacuerdo	17	11

# Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	49	49	48	47	49	50	48
Algo de acuerdo	32	29	35	31	31	32	37
Algo en desacuerdo	11	11	11	7	14	12	8
Muy en desacuerdo	8	11	6	15	6	6	7

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	49	44	50	51	52	48
Algo de acuerdo	32	32	34	31	30	33
Algo en desacuerdo	11	11	10	12	10	11
Muy en desacuerdo	8	13	6	6	8	8

# Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	45	43	48	49	42	44	51
Algo de acuerdo	23	20	25	23	21	28	21
Algo en desacuerdo	19	21	17	18	20	17	18
Muy en desacuerdo	13	16	10	10	17	11	10

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	45	50	47	40	41	47
Algo de acuerdo	23	20	22	26	25	22
Algo en desacuerdo	19	17	18	20	21	17
Muy en desacuerdo	13	13	13	14	13	14

# Acuerdo con frases

El sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	27	27	27	31	22	27	32
Algo de acuerdo	35	31	39	43	34	27	33
Algo en desacuerdo	17	15	18	8	20	20	20
Muy en desacuerdo	21	27	16	18	24	26	15

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	27	36	25	20	21	29
Algo de acuerdo	35	25	41	36	38	34
Algo en desacuerdo	17	18	15	18	19	16
Muy en desacuerdo	21	21	19	26	22	21

# Acuerdo con frases - SOLO CABA

El Metrobus organiza mejor el tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	51	41	59	43	45	54	63
Algo de acuerdo	28	30	27	21	35	31	22
Algo en desacuerdo	8	8	8	6	6	8	14
Muy en desacuerdo	13	21	6	30	14	7	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	51	71	48	47
Algo de acuerdo	28	12	30	31
Algo en desacuerdo	8	14	6	8
Muy en desacuerdo	13	3	16	14

# Acuerdo con frases - SOLO CABA

Las bicisendas sirven para organizar mejor el tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	19	12	26	16	23	17	19
Algo de acuerdo	27	20	34	16	30	28	29
Algo en desacuerdo	22	23	21	36	11	16	35
Muy en desacuerdo	32	45	19	32	36	39	17

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	19	10	16	24
Algo de acuerdo	27	27	25	28
Algo en desacuerdo	22	41	23	16
Muy en desacuerdo	32	22	36	32

# Acuerdo con frases

Las mujeres conducen mejor que los hombres

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	26	20	31	25	25	23	32
Algo de acuerdo	44	38	50	41	43	49	47
Algo en desacuerdo	20	28	13	20	22	21	16
Muy en desacuerdo	10	14	6	14	10	7	5

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	26	26	26	24	22	27
Algo de acuerdo	44	47	39	50	41	45
Algo en desacuerdo	20	17	25	17	20	21
Muy en desacuerdo	10	10	10	9	17	7

# Acuerdo con frases

En la ciudad en la que vivo, los accidentes viales aumentaron durante el último año.

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	49	48	50	64	45	45	41
Algo de acuerdo	36	35	38	29	39	39	40
Algo en desacuerdo	11	13	9	6	13	11	14
Muy en desacuerdo	4	4	3	1	3	5	5

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	49	57	49	40	46	50
Algo de acuerdo	36	32	39	37	41	35
Algo en desacuerdo	11	9	9	17	9	12
Muy en desacuerdo	4	2	3	6	4	3

# Acuerdo con frases

A nivel mundial existe una “epidemia de accidentes viales

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	34	32	35	42	30	31	33
Algo de acuerdo	40	36	44	37	40	42	44
Algo en desacuerdo	19	22	16	19	19	20	16
Muy en desacuerdo	7	10	5	2	11	7	7

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	34	49	34	20	23	38
Algo de acuerdo	40	32	44	41	50	37
Algo en desacuerdo	19	11	17	29	20	18
Muy en desacuerdo	7	8	5	10	7	7

# Acuerdo con frases

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
100 km	60	57	65
110 km	28	31	23
130 km	5	6	4
Ns/Nc	7	6	8

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
100 km	56	61	61	64
110 km	27	29	28	23
130 km	2	4	7	9
Ns/Nc	15	6	4	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
100 km	60	63	59	60
110 km	28	26	25	33
130 km	5	3	7	4
Ns/Nc	7	8	9	3

	Zona	
	CABA	GBA
100 km	51	64
110 km	38	24
130 km	7	4
Ns/Nc	4	8

# Imprudencias

Cuando se detiene en un semáforo ¿con qué frecuencia mira o utiliza el celular?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	47	45	51
Casi nunca	19	18	21
Algunas veces	28	31	23
Siempre que puedo	6	6	5

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	20	46	58	63
Casi nunca	28	20	12	18
Algunas veces	48	29	20	16
Siempre que puedo	4	5	10	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	47	47	47	47
Casi nunca	19	16	21	19
Algunas veces	28	24	28	31
Siempre que puedo	6	13	4	3

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	58	43
Casi nunca	14	21
Algunas veces	21	31
Siempre que puedo	7	5

# Imprudencias

¿Y con qué frecuencia supera usted las velocidades máximas indicadas en los carteles?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	43	38	51
Casi nunca	33	34	29
De vez en cuando	16	19	12
Casi siempre	8	9	8

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	24	47	44	47
Casi nunca	36	35	28	29
De vez en cuando	12	15	20	21
Casi siempre	28	3	8	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	43	49	37	44
Casi nunca	33	20	35	38
De vez en cuando	16	18	17	15
Casi siempre	8	13	11	3

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	51	39
Casi nunca	34	32
De vez en cuando	12	18
Casi siempre	3	11

# Imprudencias

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	72	70	75
Casi nunca	16	17	14
De vez en cuando	11	13	9
Casi siempre	1	-	2

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	81	70	70	70
Casi nunca	11	18	18	15
De vez en cuando	8	11	12	12
Casi siempre	-	1	-	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	72	60	78	73
Casi nunca	16	21	9	19
De vez en cuando	11	16	12	8
Casi siempre	1	3	1	-

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	84	66
Casi nunca	12	18
De vez en cuando	4	15
Casi siempre	-	1

# Imprudencias

Cuando frena con el auto en una esquina, ¿con qué frecuencia lo hace encima de la línea de frenado?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	49	51	45
Casi nunca	34	31	39
De vez en cuando	11	12	10
Casi siempre	6	6	6

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	46	55	43	39
Casi nunca	34	35	32	38
De vez en cuando	11	6	16	18
Casi siempre	9	4	9	5

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	49	59	52	38
Casi nunca	34	22	33	44
De vez en cuando	11	6	13	12
Casi siempre	6	13	2	6

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	37	53
Casi nunca	40	32
De vez en cuando	14	10
Casi siempre	9	5

# Imprudencias

Cuando está detenido en un semáforo, ¿con qué frecuencia comienza a mover el auto mientras la luz está cambiando de rojo a amarillo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	49	49	48
Casi nunca	26	28	22
De vez en cuando	23	20	28
Casi siempre	2	3	2

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	34	50	51	54
Casi nunca	16	26	30	26
De vez en cuando	50	22	15	14
Casi siempre	-	2	4	6

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	49	46	52	48
Casi nunca	26	29	19	30
De vez en cuando	23	19	26	22
Casi siempre	2	6	3	-

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	54	47
Casi nunca	28	25
De vez en cuando	17	25
Casi siempre	1	3

# Fotomultas

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

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Si, alguna vez	57	63	48	62	55	59	56
No, nunca	38	32	47	36	39	37	38
Ns/Nc	5	5	5	2	6	4	6

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Si, alguna vez	57	55	53	63	64	54
No, nunca	38	41	42	31	31	41
Ns/Nc	5	4	5	6	5	5

# Hábitos: peatones

Cuando al llegar a una esquina ve un peatón esperando para cruzar, ¿con qué frecuencia le cede el paso?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	53	50	57
Casi siempre	35	36	33
Algunas veces	11	12	10
Prácticamente nunca	1	2	-

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	70	48	43	64
Casi siempre	28	40	37	26
Algunas veces	2	10	20	9
Prácticamente nunca	-	2	-	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	53	55	51	52
Casi siempre	35	40	30	37
Algunas veces	11	5	16	11
Prácticamente nunca	1	-	3	-

	Zona	
	CABA	GBA
Siempre	48	55
Casi siempre	44	31
Algunas veces	7	13
Prácticamente nunca	1	1

# Hábitos: bicisenda

Al cruzar una calle con bicisenda ¿con qué frecuencia mira hacia ambos lados antes de avanzar?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	71	68	76
Casi siempre	17	17	17
Algunas veces	9	12	5
Prácticamente nunca	3	3	2

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	81	76	58	70
Casi siempre	12	13	23	22
Algunas veces	7	6	18	6
Prácticamente nunca	-	5	1	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	71	81	72	63
Casi siempre	17	7	20	21
Algunas veces	9	12	8	9
Prácticamente nunca	3	-	-	7

	Zona	
	CABA	GBA
Siempre	58	77
Casi siempre	26	13
Algunas veces	10	9
Prácticamente nunca	6	1



# **ANEXO ESTADÍSTICO MAR DEL PLATA**

# Respeto general hacia las normas de tránsito

## Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto + Alto	14	18	11	22	11	13	9
Ni alto ni bajo	41	41	40	36	45	39	44
Bajo + Muy bajo	45	41	49	42	44	48	47

## Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy alto + Alto	14	25	11	6
Ni alto ni bajo	41	38	48	34
Bajo + Muy bajo	45	37	41	60

# Respeto general hacia las normas de tránsito

Respeto de <u>los argentinos</u> hacia las normas de tránsito	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/n o mira
Muy alto + Alto	14	17	10	15	7
Ni alto ni bajo	41	37	30	42	43
Bajo + Muy bajo	45	46	60	43	50

Respeto de <u>los argentinos</u> hacia las normas de tránsito	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/n o escucha
Muy alto + Alto	14	14	4	25	16	4	14	13
Ni alto ni bajo	41	38	44	42	26	45	36	40
Bajo + Muy bajo	45	48	52	33	58	51	50	47

# Respeto propio hacia las normas de tránsito

## Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy alto + Alto	84	83	86
Ni alto ni bajo	12	14	10
Bajo + Muy bajo	4	3	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto + Alto	86	81	86	88
Ni alto ni bajo	11	15	11	8
Bajo + Muy bajo	3	4	3	4

## Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy alto + Alto	84	84	83	86
Ni alto ni bajo	12	12	14	10
Bajo + Muy bajo	4	4	3	4

# Respeto propio hacia las normas de tránsito

Respeto de <u>propio</u> hacia las normas de tránsito	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Muy alto + Alto	84	92	82	88	88
Ni alto ni bajo	12	7	14	5	10
Bajo + Muy bajo	4	1	4	7	2

Respeto de <u>propio</u> hacia las normas de tránsito	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/n o escucha
Muy alto + Alto	84	88	95	91	88	90	85	87
Ni alto ni bajo	12	8	5	9	12	2	15	10
Bajo + Muy bajo	4	4	-	-	-	8	-	3

## Comparación de accidentes con otros países

En Argentina ocurren...	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Más accidentes	59	58	60
Misma cantidad	32	32	31
Menos accidentes	3	4	2
Ns/Nc	6	6	7

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Más accidentes	60	58	63	55
Misma cantidad	31	35	26	33
Menos accidentes	5	2	2	2
Ns/Nc	4	5	9	10

En Argentina ocurren...	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Más accidentes	59	61	53	66
Misma cantidad	32	30	37	25
Menos accidentes	3	3	3	3
Ns/Nc	6	6	7	6

## Comparación de accidentes con otros países

En Argentina ocurren...	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Más accidentes	59	70	66	54	60
Misma cantidad	32	25	23	37	31
Menos accidentes	3	-	-	5	4
Ns/Nc	6	5	11	4	5

En Argentina ocurren...	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Más accidentes	59	70	63	79	46	59	53	63
Misma cantidad	32	25	30	21	34	31	34	29
Menos accidentes	3	-	-	-	-	4	5	3
Ns/Nc	6	5	7	-	20	6	8	5

# Principal motivo de accidentes viales (I)

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
La transgresión a las normas de parte de los conductores	33	33	33	26	33	38	36
La existencia de conductores alcoholizados,	22	18	25	30	16	22	21
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	20	20	19	19	22	16	19
La falta de información, carteles y señalización en las calles	10	11	9	13	11	9	5
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	3	4	3	4	3	2	5
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2	3	1	1	2	2	5
Otros motivos	9	10	9	6	12	9	7
Ns/Nc	1	1	1	1	1	2	2

## Principal motivo de accidentes viales (II)

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
La transgresión a las normas de parte de los conductores	33	23	30	48
La existencia de conductores alcoholizados,	22	28	21	15
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	20	21	23	14
La falta de información, carteles y señalización en las calles	10	17	7	6
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	3	2	5	3
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2	1	2	2
Otros motivos	9	8	9	11
Ns/Nc	1	-	3	1

## Principal motivo de accidentes viales (III)

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/ no mira
La transgresión a las normas de parte de los conductores	33	34	35	32	50
La existencia de conductores alcoholizados,	22	19	18	22	6
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	20	23	29	13	23
La falta de información, carteles y señalización en las calles	10	10	8	10	7
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	3	5	3	4	4
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2	1	1	4	1
Otros motivos	9	7	6	13	9
Ns/Nc	1	1	-	2	-

## Principal motivo de accidentes viales (IV)

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/n o escucha
La transgresión a las normas de parte de los conductores	33	29	55	27	50	52	35	34
La existencia de conductores alcoholizados,	22	25	11	24	8	16	4	16
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	20	30	23	10	28	19	23	19
La falta de información, carteles y señalización en las calles	10	6	5	18	-	2	14	11
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	3	2	2	-	4	3	3	11
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2	2	-	-	3	3	4	-
Otros motivos	9	6	4	21	7	4	17	6
Ns/Nc	1	-	-	-	-	1	-	3

# Inseguridad

En los últimos 2 años, ¿usted, algún familiar o amigo sufrió algún hecho de inseguridad cometido por los llamados “motochorros”?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Si	43	43	43	47	43	46	33
No	57	57	57	53	57	54	67

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si	43	46	41	41
No	57	54	59	59

# Inseguridad

En los últimos 2 años, ¿usted, algún familiar o amigo sufrió algún hecho de inseguridad cometido por los llamados “motochorros”?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Si	43	45	46	50	31
No	57	55	54	50	69

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Si	43	40	32	70	41	48	35	39
No	57	60	68	30	59	52	65	61

## Acuerdo sobre el uso de chalecos

Según su opinión, ¿en qué grado, entre mucho y nada, diría que la utilización de chalecos flúo con el número de patente en el acompañante del conductor, ayuda a evitar los delitos de los “motochorros”?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Ayuda mucho	24	24	25
Ayuda algo	23	21	25
Ayuda poco	21	21	20
No ayuda nada	27	31	24
Ns/Nc	5	3	6

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Ayuda mucho	26	17	26	34
Ayuda algo	18	24	26	26
Ayuda poco	19	23	21	18
No ayuda nada	34	31	23	16
Ns/Nc	3	5	4	6

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Ayuda mucho	24	32	22	18
Ayuda algo	23	23	23	24
Ayuda poco	21	15	21	28
No ayuda nada	27	25	32	24
Ns/Nc	5	5	2	6

## Acuerdo sobre el uso de chalecos

Según su opinión, ¿en qué grado, entre mucho y nada, diría que la utilización de chalecos flúo con el número de patente en el acompañante del conductor, ayuda a evitar los delitos de los “motochorros”?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Ayuda mucho	24	27	25	10	21
Ayuda algo	23	22	38	30	23
Ayuda poco	21	20	23	27	25
No ayuda nada	27	30	12	28	28
Ns/Nc	5	1	2	5	3

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Ayuda mucho	24	24	29	39	30	21	9	19
Ayuda algo	23	35	24	34	19	29	19	24
Ayuda poco	21	18	30	17	39	29	36	13
No ayuda nada	27	22	17	10	8	19	34	39
Ns/Nc	5	1	-	-	4	2	2	5

# Acuerdo con frases

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	32	31	32
Algo de acuerdo	37	36	39
Algo en desacuerdo	18	17	18
Muy en desacuerdo	13	16	11

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	32	28	33	36
Algo de acuerdo	37	40	33	39
Algo en desacuerdo	11	19	22	18
Muy en desacuerdo	20	13	12	7

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	32	45	29	22
Algo de acuerdo	37	30	39	42
Algo en desacuerdo	18	15	19	18
Muy en desacuerdo	13	10	13	18

# Acuerdo con frases

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

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/ no mira
Muy de acuerdo	32	40	31	29	17
Algo de acuerdo	37	41	30	40	47
Algo en desacuerdo	18	15	15	9	21
Muy en desacuerdo	13	4	24	22	15

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	32	38	25	34	19	22	24	33
Algo de acuerdo	37	40	60	51	19	45	35	37
Algo en desacuerdo	18	14	9	3	40	20	13	15
Muy en desacuerdo	13	8	6	12	22	13	28	15

# Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	50	50	50
Algo de acuerdo	33	31	34
Algo en desacuerdo	11	13	10
Muy en desacuerdo	6	6	6

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	37	53	54	56
Algo de acuerdo	43	33	27	27
Algo en desacuerdo	14	9	12	11
Muy en desacuerdo	6	5	7	6

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	50	53	47	51
Algo de acuerdo	33	29	36	32
Algo en desacuerdo	11	12	11	12
Muy en desacuerdo	6	6	6	5

# Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Muy de acuerdo	50	47	74	46	52
Algo de acuerdo	33	44	18	42	30
Algo en desacuerdo	11	3	3	9	12
Muy en desacuerdo	6	6	5	3	6

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	50	50	51	60	82	54	38	53
Algo de acuerdo	33	39	44	32	0	39	46	33
Algo en desacuerdo	11	5	3	5	4	2	13	9
Muy en desacuerdo	6	6	2	3	14	5	3	5

# Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	51	47	54
Algo de acuerdo	18	15	21
Algo en desacuerdo	18	23	14
Muy en desacuerdo	13	15	11

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	46	52	54	52
Algo de acuerdo	18	17	17	24
Algo en desacuerdo	27	15	15	14
Muy en desacuerdo	9	16	14	10

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	51	53	51	50
Algo de acuerdo	18	15	20	19
Algo en desacuerdo	18	17	18	18
Muy en desacuerdo	13	15	11	13

# Acuerdo con frases

Las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/n o mira
Muy de acuerdo	51	47	63	45	46
Algo de acuerdo	18	22	12	19	16
Algo en desacuerdo	18	17	18	24	23
Muy en desacuerdo	13	14	7	12	15

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	51	42	60	56	80	46	43	50
Algo de acuerdo	18	21	21	14	5	33	17	14
Algo en desacuerdo	18	21	13	17	6	12	32	19
Muy en desacuerdo	13	16	6	13	9	9	8	17

# Acuerdo con frases

El sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	36	35	37
Algo de acuerdo	27	22	32
Algo en desacuerdo	20	24	16
Muy en desacuerdo	17	19	15

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	47	28	31	44
Algo de acuerdo	22	26	34	29
Algo en desacuerdo	18	23	19	17
Muy en desacuerdo	13	23	16	10

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	36	42	34	33
Algo de acuerdo	27	29	26	28
Algo en desacuerdo	20	17	23	19
Muy en desacuerdo	17	12	17	20

# Acuerdo con frases

El sistema de fotomultas ayuda a mejorar la mala conducta vial y disminuir los accidentes de tránsito

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Muy de acuerdo	36	45	51	19	27
Algo de acuerdo	27	15	19	26	34
Algo en desacuerdo	20	23	12	29	15
Muy en desacuerdo	17	17	18	26	24

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	36	53	40	38	50	48	24	23
Algo de acuerdo	27	29	17	14	13	25	34	18
Algo en desacuerdo	20	8	35	29	15	9	22	25
Muy en desacuerdo	17	10	8	19	22	18	20	34

# Acuerdo con frases

Las mujeres conducen mejor que los hombres

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	28	21	33
Algo de acuerdo	40	36	44
Algo en desacuerdo	22	28	16
Muy en desacuerdo	10	15	7

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	33	31	21	23
Algo de acuerdo	37	34	49	44
Algo en desacuerdo	17	25	19	25
Muy en desacuerdo	13	10	11	8

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	28	31	30	22
Algo de acuerdo	40	42	38	41
Algo en desacuerdo	22	20	23	22
Muy en desacuerdo	10	7	9	15

# Acuerdo con frases

Las mujeres conducen mejor que los hombres

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Muy de acuerdo	28	29	49	17	12
Algo de acuerdo	40	38	33	44	34
Algo en desacuerdo	22	22	16	27	35
Muy en desacuerdo	10	11	2	12	19

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	28	33	26	45	27	25	10	21
Algo de acuerdo	40	36	45	29	37	32	51	38
Algo en desacuerdo	22	21	18	23	36	28	27	24
Muy en desacuerdo	10	10	11	3	-	15	12	17

# Acuerdo con frases

En la ciudad en la que vivo, los accidentes viales aumentaron durante el último año.

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	54	54	54
Algo de acuerdo	33	31	34
Algo en desacuerdo	9	11	8
Muy en desacuerdo	4	4	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	58	50	55	54
Algo de acuerdo	25	34	36	36
Algo en desacuerdo	12	11	7	6
Muy en desacuerdo	5	5	2	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	54	67	51	45
Algo de acuerdo	33	19	37	42
Algo en desacuerdo	9	10	9	8
Muy en desacuerdo	4	4	3	5

# Acuerdo con frases

En la ciudad en la que vivo, los accidentes viales aumentaron durante el último año.

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Muy de acuerdo	54	52	61	37	40
Algo de acuerdo	33	38	32	42	39
Algo en desacuerdo	9	4	6	15	20
Muy en desacuerdo	4	6	1	6	1

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	54	65	49	52	61	47	27	44
Algo de acuerdo	33	33	43	39	30	41	51	33
Algo en desacuerdo	9	2	5	9	5	12	16	13
Muy en desacuerdo	4	-	3	-	4	-	6	10

# Acuerdo con frases

A nivel mundial existe una “epidemia de accidentes viales

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	35	35	35
Algo de acuerdo	38	33	44
Algo en desacuerdo	22	25	18
Muy en desacuerdo	5	7	3

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	51	33	22	31
Algo de acuerdo	27	37	48	47
Algo en desacuerdo	19	23	24	20
Muy en desacuerdo	3	7	6	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	35	46	34	23
Algo de acuerdo	38	35	44	36
Algo en desacuerdo	22	17	18	31
Muy en desacuerdo	5	2	4	10

# Acuerdo con frases

A nivel mundial existe una “epidemia de accidentes viales

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Muy de acuerdo	35	38	24	37	21
Algo de acuerdo	38	34	42	32	34
Algo en desacuerdo	22	24	32	20	34
Muy en desacuerdo	5	4	2	11	11

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	35	34	22	31	25	21	32	44
Algo de acuerdo	38	38	41	40	33	39	29	28
Algo en desacuerdo	22	21	35	29	28	30	23	25
Muy en desacuerdo	5	7	2	-	14	10	16	3

# Velocidad máxima en rutas

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
100 km	59	57	60
110 km	35	36	34
130 km	3	5	1
Ns/Nc	3	2	5

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
100 km	54	67	50	59
110 km	36	29	44	36
130 km	3	3	4	3
Ns/Nc	7	1	2	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
100 km	59	66	53	59
110 km	35	29	38	37
130 km	3	3	5	2
Ns/Nc	3	2	4	2

# Velocidad máxima en rutas

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

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
100 km	59	67	52	53	46
110 km	35	25	48	45	43
130 km	3	3	-	-	11
Ns/Nc	3	5	-	2	-

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
100 km	59	73	55	66	54	57	45	50
110 km	35	20	43	34	46	35	53	40
130 km	3	3	-	-	-	7	2	6
Ns/Nc	3	4	2	-	-	1	-	4

# Imprudencias

Cuando se detiene en un semáforo ¿con qué frecuencia mira o utiliza el celular?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	51	45	60
Casi nunca	16	18	13
Algunas veces	26	30	20
Siempre que puedo	7	7	7

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	47	37	62	73
Casi nunca	19	17	13	12
Algunas veces	30	36	17	8
Siempre que puedo	4	10	8	7

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	51	58	51	47
Casi nunca	16	16	15	17
Algunas veces	26	16	28	29
Siempre que puedo	7	10	6	7

# Imprudencias

Cuando se detiene en un semáforo ¿con qué frecuencia mira o utiliza el celular?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Nunca	51	54	55	43	53
Casi nunca	16	14	23	23	10
Algunas veces	26	25	20	26	28
Siempre que puedo	7	7	2	8	9

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	51	59	51	61	37	49	34	57
Casi nunca	16	18	11	12	13	15	37	11
Algunas veces	26	15	25	22	43	31	22	26
Siempre que puedo	7	8	13	5	7	5	7	6

# Imprudencias

¿Y con qué frecuencia supera usted las velocidades máximas indicadas en los carteles?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	46	40	54
Casi nunca	35	41	27
De vez en cuando	16	17	15
Casi siempre	3	2	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	41	40	49	63
Casi nunca	31	42	33	26
De vez en cuando	28	13	15	7
Casi siempre	0	5	3	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	46	50	43	46
Casi nunca	35	36	35	33
De vez en cuando	16	11	17	19
Casi siempre	3	3	5	2

# Imprudencias

¿Y con qué frecuencia supera usted las velocidades máximas indicadas en los carteles?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Nunca	46	47	40	32	52
Casi nunca	35	34	46	44	34
De vez en cuando	16	15	10	21	11
Casi siempre	3	4	4	3	3

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	46	47	43	42	30	41	29	54
Casi nunca	35	36	54	44	35	42	47	26
De vez en cuando	16	17	-	14	35	11	21	13
Casi siempre	3	-	3	-	-	6	3	7

# Imprudencias

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	80	79	81
Casi nunca	13	17	8
De vez en cuando	6	4	9
Casi siempre	1	-	2

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	81	78	76	89
Casi nunca	11	17	12	7
De vez en cuando	5	5	11	4
Casi siempre	3	-	1	-

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	80	88	76	78
Casi nunca	13	4	15	17
De vez en cuando	6	8	8	3
Casi siempre	1	-	1	2

# Imprudencias

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Nunca	80	76	89	80	83
Casi nunca	13	11	9	12	14
De vez en cuando	6	11	2	8	3
Casi siempre	1	2	-	-	-

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	80	78	75	95	57	92	84	77
Casi nunca	13	10	18	5	28	6	11	15
De vez en cuando	6	11	7	-	15	2	5	6
Casi siempre	1	1	-	-	-	-	-	2

# Imprudencias

Cuando frena con el auto en una esquina, ¿con qué frecuencia lo hace encima de la línea de frenado?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	47	47	48
Casi nunca	34	34	35
De vez en cuando	13	13	13
Casi siempre	6	6	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	53	41	43	60
Casi nunca	20	43	37	26
De vez en cuando	17	12	16	8
Casi siempre	10	4	4	6

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	47	53	46	45
Casi nunca	34	23	35	40
De vez en cuando	13	16	14	11
Casi siempre	6	8	5	4

# Imprudencias

Cuando frena con el auto en una esquina, ¿con qué frecuencia lo hace encima de la línea de frenado?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Nunca	47	46	35	43	53
Casi nunca	34	32	40	37	36
De vez en cuando	13	12	23	17	7
Casi siempre	6	10	2	3	4

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	47	58	48	41	46	37	37	49
Casi nunca	34	21	34	26	40	49	47	33
De vez en cuando	13	10	18	21	8	14	8	15
Casi siempre	6	11	-	12	6	-	8	3

# Imprudencias

Cuando está detenido en un semáforo, ¿con qué frecuencia comienza a mover el auto mientras la luz está cambiando de rojo a amarillo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	56	51	63
Casi nunca	27	28	25
De vez en cuando	14	19	8
Casi siempre	3	2	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	43	52	64	73
Casi nunca	31	31	21	19
De vez en cuando	21	15	12	5
Casi siempre	5	2	3	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	56	58	62	49
Casi nunca	27	24	23	32
De vez en cuando	14	15	12	16
Casi siempre	3	3	3	3

# Imprudencias

Cuando está detenido en un semáforo, ¿con qué frecuencia comienza a mover el auto mientras la luz está cambiando de rojo a amarillo?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Nunca	56	53	52	63	55
Casi nunca	27	29	31	21	26
De vez en cuando	14	13	16	16	17
Casi siempre	3	5	1	-	2

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	56	48	55	63	53	73	61	49
Casi nunca	27	34	37	16	11	24	15	31
De vez en cuando	14	13	8	14	26	3	22	17
Casi siempre	3	5	-	7	10	-	2	3

# Fotomultas

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

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Si, alguna vez	35	40	28	19	40	39	38
No, nunca	61	55	70	71	59	59	59
Ns/Nc	4	5	2	10	1	2	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	35	27	39	36
No, nunca	61	64	59	62
Ns/Nc	4	9	2	2

# Fotomultas

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

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Si, alguna vez	35	36	23	38	38
No, nunca	61	55	77	60	61
Ns/Nc	4	9	-	2	1

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Si, alguna vez	35	31	23	42	63	36	43	28
No, nunca	61	66	68	58	37	64	54	64
Ns/Nc	4	3	9	-	-	-	3	8

# Hábitos: peatones

Cuando al llegar a una esquina ve un peatón esperando para cruzar, ¿con qué frecuencia le cede el paso?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	46	45	48
Casi siempre	41	44	38
Algunas veces	12	9	14
Prácticamente nunca	1	2	-

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	41	38	52	61
Casi siempre	47	45	38	30
Algunas veces	9	17	10	6
Prácticamente nunca	3	-	-	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	46	65	40	38
Casi siempre	41	24	48	47
Algunas veces	12	9	12	13
Prácticamente nunca	1	2	-	2

# Hábitos: peatones

Cuando al llegar a una esquina ve un peatón esperando para cruzar, ¿con qué frecuencia le cede el paso?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Siempre	46	55	39	36	45
Casi siempre	41	33	48	52	41
Algunas veces	12	9	13	12	14
Prácticamente nunca	1	3	-	-	-

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Siempre	46	62	53	56	25	46	30	40
Casi siempre	41	29	37	33	41	42	62	43
Algunas veces	12	7	-	11	34	12	8	17
Prácticamente nunca	1	2	10	-	-	-	-	-

# Hábitos: bicisenda

Al cruzar una calle con bicisenda ¿con qué frecuencia mira hacia ambos lados antes de avanzar?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	81	81	82
Casi siempre	16	17	15
Algunas veces	3	2	3
Prácticamente nunca	-	-	-

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	75	84	81	86
Casi siempre	19	15	19	9
Algunas veces	6	1	-	5
Prácticamente nunca	-	-	-	-

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	81	87	82	76
Casi siempre	16	11	14	22
Algunas veces	3	2	4	2
Prácticamente nunca	-	-	-	-

# Hábitos: bicisenda

Al cruzar una calle con bicisenda ¿con qué frecuencia mira hacia ambos lados antes de avanzar?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Siempre	81	85	77	78	84
Casi siempre	16	14	13	21	15
Algunas veces	3	1	10	1	1
Prácticamente nunca	-	-	-	-	-

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Siempre	81	82	68	89	82	81	78	84
Casi siempre	16	16	32	11	14	11	22	12
Algunas veces	3	2	-	-	4	8	-	4
Prácticamente nunca	-	-	-	-	-	-	-	-



4<sup>TO</sup> INFORME - MARZO 2018  
**OBSERVATORIO DE  
SEGURIDAD VIAL**

# LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ ABRIL 2018





*Las notas seleccionadas dan a continuación un somero marco de referencia sobre estas cuestiones:*

Los Andes de Mendoza, 29/4/18

## Carlos Pérez: El 86% de los mendocinos utiliza el cinturón de seguridad

El director ejecutivo de la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** asegura que Mendoza es la que mejores índices de seguridad muestra en Cuyo. Ignacio Blanco / Los Andes Ignacio Blanco / Los Andes Ignacio Blanco / Los Andes Por Ignacio de la Rosa - idelarosa@losandes.com.ar Carlos Alberto Pérez (56) tiene a su cargo una tarea para nada simple, pero en la que ya ha empezado a dejar huellas. Desde 2015 es el director ejecutivo de la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** y de a poco está involucrando a todas las provincias del país en la tarea de trabajar en conjunto todas las políticas, medidas y acciones que apunten al mejoramiento de esta materia. También en la que obliga a reducir la siniestralidad. Pérez participó del Ciclo de Encuentros de Los Andes, donde se intercambiaron ideas sobre **seguridad vial**, y el funcionario dejó conceptos más que interesantes. Por ejemplo, resaltó que Mendoza es una de las provincias en las que la gente más usa el cinturón de seguridad (86% de los conductores) y el casco, en el caso de los motociclistas. No obstante, destacó que la situación de la Argentina hoy es preocupante en el tema que lo ocupa. A nivel mundial está complicada en cuanto a **seguridad vial**. La ONU en su programa de diseño había pretendido entre 2010 y 2020 bajar a 50% el índice de siniestralidad a nivel mundial. Pero cuando se hizo la revisión de término medio, en 2015, no solamente no estábamos alcanzando el objetivo, sino que por cierto era muy difícil que lo lográramos, resumí. ¿Cómo está el país en materia **seguridad vial**? En Argentina tenemos mucho trabajo por delante. Pero lo importante es que nos estamos ocupando, y ya estamos instalando el tema en la agenda desde el más alto nivel de la gestión de gobierno.

El mismo presidente Macri, en sus palabras de apertura de las sesiones ordinarias del Congreso, dejó como un punto importantísimo el tratamiento de la **seguridad vial** como país. Habló no solamente de cómo nos tenemos que cuidar y lo evitables que son estos hechos, sino, por sobre todas las cosas, destacó que también iba a trabajar mucho en la penalización de aquellos que no cumplieran con las normas. Para nosotros es realmente muy importante, porque hay un involucramiento del máximo nivel de la gestión de gobierno. Estamos mal, pero estamos trabajando muy bien. ¿Cuán importante para esto es la federalización y la necesidad de políticas públicas uniformes en todo el país? Estamos trabajando por primera vez muy unidos en el Consejo Federal de **Seguridad Vial**, que es el que reúne a los principales responsables de **seguridad vial** en el país. Y estamos logrando los consensos que necesitamos en la urgencia. Mucho tienen que ver con esto los controles y la fiscalización. Estamos logrando armar protocolos conjuntos para que los ciudadanos puedan ser controlados en materia de **tránsito** y transporte de la misma manera, con el mismo criterio desde Ushuaia hasta La Quiaca. Porque para nosotros es importante que esa acción conjunta vaya haciéndole entender al ciudadano común el problema. ¿En qué fallan el conductor o el peatón? No tenemos conciencia de las consecuencias que tiene no cumplir las normas. La consecuencia puede ser un herido grave o un fallecido. Está instalado el a mí no me va a pasar. Tenemos que trabajar sobre eso, en entender que a cualquiera de nosotros nos puede pasar. Y esto es evitable. ¿Cómo se puede cambiar esta inclinación a no respetar las normas? Hay que trabajar muchísimo en educación vial, desde muy chiquitos. También en la concientización en adultos y adolescentes..

Tenemos que trabajar con las campañas de concientización, porque es muy importante para nosotros. Estamos muy agradecidos con actividades como este Ciclo de Encuentros, porque ayudan a instalar el problema.

A veces nos cuesta a nosotros mismos, funcionarios, entender lo que enfrentamos. Es importante que trabajemos mucho en la educación, en el compromiso ciudadano, en el respeto a las normas. Uno no reconoce las inconductas como peatón hasta que no se sube a un auto y conduce un vehículo. Entonces uno empieza a ver que en el ámbito más democrático la vía pública cada uno hace lo que mejor le parece y no respeta las normas. Si lográramos que los argentinos entendiéramos que respetando las normas vamos a bajar el índice de siniestralidad, lo haríamos en corto tiempo. ¿En qué acciones concretas está trabajando la Agencia de **Seguridad Vial**? Lo más importante que estamos haciendo es promover la creación de observatorios viales en todas las provincias. Para que todas se involucren en conocer qué es lo que les pasa en materia de **seguridad vial**. Si no hay información, es muy poco probable que se aplique una política pública eficiente. Afortunadamente ya hemos firmado 16 convenios en nueve provincias que están trabajando con sistema propio de la Agencia de **Seguridad Vial** y que cargan los datos on line. A partir de ahí podemos hacer en conjunto Provincia y Nación los análisis de esa problemática, y así poder empezar a aplicar alguna política pública eficiente. Es importante hasta el siniestro más chico, porque si hay una esquina en la que en los últimos dos meses se produjeron cinco incidentes, evidentemente tenemos que ver qué pasa allí. Porque el sexto puede llevarse la vida de alguien... ¿Qué otro aspecto es prioritario, además de recopilar información? También estamos trabajando en el control y la fiscalización. Estamos trabajando mucho en la capacitación de las policías provinciales para que tengan el criterio y la mirada de la **seguridad vial** en el control de las **rutas**. Porque hoy tienen una formación más orientada hacia el delito, pero nosotros necesitamos que empiecen a mirar otras cosas. Y lo hemos logrado y conseguido en un programa que pusimos en marcha con todas las policías del NEA y del NOA.

La idea es avanzar después con Cuyo. Mendoza, con buena perspectiva ¿Cuál es la realidad de Cuyo en esta problemática? Fruto de los estudios que hemos hecho a lo largo y ancho del país, la región de Cuyo, especialmente Mendoza, es la que muestra los mejores índices en materia de **seguridad vial**. El informe es muy completo, y uno puede empezar a ver y conocer las realidades de cada región y provincia, y analizarlas. Cada región tiene su particularidad. ¿Dónde se evidencia que Mendoza está mejor que otras regiones? Por ejemplo, Mendoza tiene un 86% de conductores que usan el cinturón de seguridad. Incluso, el uso del casco en la moto también, aunque a los locales les pareciera que no. Hay otros distritos donde casi no se utiliza el casco. El índice de siniestralidad es bajo. Mendoza ha tenido muchos incidentes importantes en estos últimos dos años, sobre todo con transportes de pasajeros que no estaban habilitados y demás. Esas consecuencias impactan en la provincia, pero en realidad vienen de otro lado. Mendoza está en un lugar geográfico donde muchas veces la siniestralidad impacta en los datos locales, pero lo cierto es que Mendoza no tiene la responsabilidad de control y fiscalización porque son **rut**as nacionales. Allí deben estar presentes las fuerzas nacionales. Estamos trabajando muy bien, Mendoza ha trabajado muy bien. Por ejemplo, hace dos años esta provincia tenía un sistema local de licencias que otorgaba la Policía de la provincia. Cuando vinimos a mostrar el sistema nacional de licencias de conducir, aquí rápidamente se pusieron en movimiento y en menos de un año logró imponerse la licencia nacional de conducir en todo el territorio. El hecho de que haya estadísticas, ¿lleva a que la gente abandone el a mí no me va a pasar? Es lo que pretendemos. Todo apunta a eso, a crear esa conciencia ciudadana que nos permita que empecemos a cuidarnos entre nosotros. Porque siempre reclamamos cuestiones del Estado. Pero acá hay un tema individual, de conciencia ciudadana. Y ahí es donde tenemos que trabajar, y tratar que la gente entienda que puede hacer algo para que este flagelo que es la siniestralidad vial se termine. Perfil Carlos Alberto Pérez Tiene 56 años y es director ejecutivo de la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** desde diciembre de 2015. En 2007 comenzó a desempeñarse en la gestión pública como asesor para la creación de la Policía Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires, y entre 2012 y 2015 ocupó el cargo de director del Cuerpo de **Tránsito** de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## 18°

Min. 11° | Max. 21°

SEGURIDAD VIAL

LOSANDES

CICLO DE ENCUENTROS | Domingo, 29 de abril de 2018 | Edición impresa

## Carlos Pérez: “El 86% de los mendocinos utiliza el cinturón de seguridad”

El director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial asegura que Mendoza es la que mejores índices de seguridad muestra en Cuyo.



Ignacio Blanco / Los Andes

**PRONTO**.com.arViviArgentina  
Ministerio de Turismo  
Comunicación y Turismo  
Tucumán

INICIO PRONTO TV MODA PRONTO BAILANDO COCINA RETRO PREMIOS PRONTO SALUD E INTERÉS GENERAL



TE LO CONTAMOS

## ¡A ponerse las pilas! 3 de cada 10 porteños no saben cuál es la manera correcta de llevar mascotas en el auto

REDACCIÓN DE PRONTO.COM.AR | 28/04/2018 | 21:36



El 10% de los consultados cree que está prohibido hacerlo, ¡pero no! Enterate de todo.

En la **Ciudad Autónoma de Buenos Aires**, el **60% de los hogares tiene mascotas**. Una de las actividades más comunes que realizan los porteños con sus perros o gatos tiene que ver con el transporte de estos animales, ya sea por vacaciones, viajes u otros motivos. ¿El problema? El **30% de los habitantes de la ciudad no sabe cuál es la manera correcta de viajar con mascotas**.



Según el sondeo telefónico realizado por el Observatorio Vial de la Cecaitra (Cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina), el 10% de los consultados, por ejemplo, cree que está prohibido por ley transportar animales en autos. Esto es incorrecto: la ley no sólo permite el transporte de mascotas en autos sino que regula esta práctica.

En Provincia de Buenos Aires la ley 13.637 establece que "ningún conductor podrá llevar animales en el asiento delantero, estos deberán ser **transportados en el asiento trasero y atados con correas de modo tal que no puedan saltar al asiento delantero**". La ley 2.148 de tránsito de la Ciudad también se expresa sobre el tema ya que prohíbe a los conductores "transportar animales sueltos".

En tanto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial aconseja "llevar a las mascotas **sujetas con arneses**,

Pronto, 29/4/18

A PONERSE LAS PILAS

## ¡A ponerse las pilas! 3 de cada 10 porteños no saben cuál es la manera correcta de llevar mascotas en el auto

El 10% de los consultados cree que está prohibido hacerlo, ¡pero no! Enterate de todo. TE LO CONTAMOS En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el 60% de los hogares tiene mascotas. Una de las actividades más comunes que realizan los porteños con sus perros o gatos tiene que ver con el transporte de estos animales, ya sea por vacaciones, viajes u otros motivos. ¿El problema? El 30% de los habitantes de la ciudad no sabe cuál es la manera correcta de viajar con mascotas. Según el sondeo telefónico realizado por el Observatorio Vial de la **Cecaitra** (Cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina), el 10% de los consultados, por ejemplo, cree que está prohibido por ley transportar animales en autos. Esto es incorrecto: la ley no sólo permite el transporte de mascotas en autos sino que regula esta práctica. En Provincia de Buenos Aires la ley 13.637 establece que ningún conductor podrá llevar animales en el asiento delantero, estos deberán ser transportados en el asiento trasero y atados con correas de modo tal que no puedan saltar al asiento delantero. La ley 2.148 de **tránsito** de la Ciudad también se expresa sobre el tema ya que prohíbe a los conductores transportar animales sueltos. En tanto, la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** aconseja llevar a las mascotas sujetas con arneses, en jaulas o caniles y en el asiento trasero. Esto es para que no molesten al conductor y no sean un elemento de peligro en el interior del auto. ¿Lo sabías? ¿Qué opinás?

Infobae, 27/4/18

## En 2017 aumentaron un 21,5% los accidentes viales: qué opinan los argentinos

El informe del Instituto de Seguridad y Educación Vial del año pasado, mostró un importante incremento. A raíz de estas estadísticas, se realizó una encuesta en Capital Federal y Gran Buenos Aires para conocer las posibles causas

Los accidentes viales son considerados una epidemia según la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las estadísticas demuestran que la problemática es cada vez mayor. **En la actualidad, la Argentina es uno de los países con mayor cantidad de siniestros viales.**

Según el informe anual del **Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) en 2017 hubo un aumento del 21,5% en la siniestralidad vial** comparado con el año anterior y un **incremento del 9,2% en la cantidad de muertes por hechos viales.**

También se registró un notorio aumento en los lesionados graves que fueron un 16,6% mayor que en el 2016

A raíz de estas estadísticas, el **Observatorio Vial de la Cecaitra** -la Cámara que nuclea a los productores de software vial en nuestro país- realizó una encuesta telefónica a más de 2.000 hogares de Capital Federal y el Gran Buenos Aires durante el mes de marzo para saber la opinión de los ciudadanos.

Uno de los interrogantes fue considerar si en la Argentina, en comparación con otros países, ocurren más o menos accidentes de tránsito. Así, **5 de cada 10 encuestados sostuvo que en nuestro país, hay más accidentes que en el resto.** Por otro lado, un 40% opinó que se dan la misma cantidad de siniestros mientras que **sólo un 3% sostuvo que se producen menos accidentes.**

Es decir, que la mitad de los encuestados tiene presente que es un problemática vigente y que, además, presenta números negativos. El sondeo del Observatorio Vial indagó además acerca de los posibles motivos. **Según los especialistas las causas son variadas, entre ellas: falta de atención, distracciones, exceso de velocidad o conductores en estado de ebriedad, entre las más frecuentes.**

A la hora de hacer la encuesta, un 35% de los

consultados opinó que el principal motivo de accidentes viales es la transgresión a las normas por parte de quienes conducen; un 21% opinó que se producen por la falta de atención al manejar; mientras que un 20% sostuvo que se deba a conductores que ingirieron alcohol.

En menor porcentaje, los encuestados se volcaron por otras opciones: **falta de información, carteles y señalización en las calles (8%) y transgresión a las normas o falta de atención de parte de los peatones (5%).**

Hace 25 años en la Argentina la cifra anual de víctimas fatales oscila entre las 7 mil y 8 mil, con una variación de un 10%

En otros países como **España, desde 1990 hubo un descenso del 81% de víctimas fatales: de 9.032 casos por año se descendió a 1.680.** En Suecia, por ejemplo, pasaron de 772 a 282 los muertos en accidentes – **un descenso del 63%.** Otro caso es el de **Holanda que registró un disminución del 59%.**

Desde **Cecaitra** expresaron: "Creemos que la **seguridad vial** debe ser atacada por varios frentes: **la educación vial, la concientización, el control y la sanción. El Estado, el ámbito privado y la sociedad deben trabajar en conjunto** para que no tengamos que lamentar tantas víctimas, que terminan siendo familias destruidas por la imprudencia al volante".

Teniendo en cuenta que el **tránsito** se ha transformado en una epidemia en nuestro país, **es necesario entender la problemática de los siniestros viales para empezar a generar un cambio en las malas prácticas y así, disminuir las cifras de muertes y accidentes.**



Próximamente en Argentina

Próximamente en Argentina

Viernes 4 de Mayo de 2018

AMÉRICA TELESHOW TENDENCIAS MIX5411 GRANDES LIBROS

Últimas Noticias

Rusia 2018

Personajes

Feriados 2018

Play TV

Fotos al 100

EUT

PARALL

SOCIEDAD

### En 2017 aumentaron un 21,5% los accidentes viales: qué opinan los argentinos

El informe del Instituto de Seguridad y Educación Vial del año pasado, mostró un importante incremento. A raíz de estas estadísticas, se realizó una encuesta en Capital Federal y Gran Buenos Aires para conocer las posibles causas

27 de abril de 2018




MÁS LEÍDAS

- 1 A 5 años de la muerte de Puocci: pedófilas, el llamado a su esposa y el deseo sexual que no pudo cumplir 
- 2 El drama de Rebecca Barker, una mujer adicta al sexo: "El cuerpo entero me lo pedía" 
- 3 Forbes: "Puede que sea momento de salir de la Argentina" 
- 4 La verdadera razón por la que Neymar abandonó Barcelona 
- 5 Los dichos de Juan Acciaio que generan dolor en "Intrusos": "Basta de padres sin madres, ¿a los chicos quién los protege?" 

3x2

MISMA MARCA MISMOS PRECIOS



Infobae Deportes



Según el informe, hubo un incremento del 9,2% en la cantidad de muertes por hechos viales

Los accidentes viales son considerados una epidemia según la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las estadísticas demuestran que la problemática es cada vez mayor. En la actualidad, la Argentina es uno de los países con mayor cantidad de siniestros viales.

Según el informe anual del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) en 2017 hubo un aumento del 21,5% en la siniestralidad vial comparado con el año anterior y un incremento del 9,2% en la cantidad de muertes por hechos viales.

“ También se registró un notorio aumento en los lesionados graves que fueron un 16,6% mayor que en el 2016 ”

A raíz de estas estadísticas, el Observatorio Vial de la Cecaitra -la Cámara que nuclea a los productores de software vial en nuestro país- realizó una encuesta telefónica a más de 2.000 hogares de Capital Federal y el Gran Buenos Aires durante el mes de marzo para saber la opinión de los ciudadanos.

Uno de los interrogantes fue considerar si en la Argentina, en comparación con otros países, ocurren más o menos accidentes de tránsito. Así, 5 de cada 10 encuestados sostuvo que en nuestro país, hay más accidentes que en el resto. Por otro lado, un 40% opinó que se dan la misma cantidad de siniestros mientras que sólo un 3% sostuvo que se producen menos accidentes.

Es decir, que la mitad de los encuestados tiene presente que es un problemática vigente y que, además, presenta números negativos. El sondeo del Observatorio Vial indagó además acerca de los posibles motivos. Según los especialistas las causas son variadas, entre ellas: falta de atención, distracciones, exceso de velocidad o conductores en estado de ebriedad, entre las más frecuentes.



Inicio

Edición Impresa

Viento Norte

Comentario Semanal

Teléfono Abierto

Autos

## Viento Norte

Jueves, 26 de Abril de 2018 00:00

Edición Impresa - Viento Norte



Un informe elaborado por el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) reveló que cada persona que sufre lesiones de gravedad en un siniestro ocurrido en las calles o rutas del país demanda atenciones que tienen un costo promedio de 37.000 dólares para el sistema público de salud. Si se tiene en cuenta que en todo el territorio nacional se registran cerca de un millón de accidentes viales por año, de los cuales 200.000 son de gravedad, esto quiere decir que los siniestros viales obligan a disponer de fondos públicos del orden de los 7.400 millones de dólares por año.

Claro que el cálculo en este caso hace referencia a los costos materiales, pero no hay que olvidar que estas tragedias también tienen un alto costo humano y que el país posee uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito, con veintidós personas que mueren por día; es decir, casi 8.000 muertos por año, una cifra alarmante a la que se debe agregar los más de 120 mil heridos anuales de distinto grado, además de las mencionadas cuantiosas pérdidas materiales.

### El Comercial de Formosa, 26/4/18 VIENTO NORTE

Un informe elaborado por el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) reveló que cada persona que sufre lesiones de gravedad en un siniestro ocurrido en las calles o rutas del país demanda atenciones que tienen un costo promedio de 37.000 dólares para el sistema público de salud. Si se tiene en cuenta que en todo el territorio nacional se registran cerca de un millón de accidentes viales por año, de los cuales 200.000 son de gravedad, esto quiere decir que los siniestros viales obligan a disponer de fondos públicos del orden de los 7.400 millones de dólares por año

Claro que el cálculo en este caso hace referencia a los costos materiales, pero no hay que olvidar que estas tragedias también tienen un alto costo humano y que el país posee uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito, con veintidós personas que mueren por día; es decir, casi 8.000 muertos por año, una cifra alarmante a la que se debe agregar los más de 120 mil heridos anuales de distinto grado, además de las mencionadas cuantiosas pérdidas materiales.

El informe del ISEV sobre los costos materiales de los siniestros viales que ocurren en todo el país aclara que esos 7.400 millones de dólares que se gastan por año se deben a que el costo mínimo social de 37 mil dólares por herido grave en Argentina incluye los factores humano (vida, disminución permanente y temporal), vehículo, ambiente (daño en estructura vial), salud pública (sin contar rehabilitación) y costos administrativos legales. Por otra parte, no hay que perder de vista otro problema serio: la cantidad de muertos en accidentes de tránsito en el país se mantiene más o menos estable desde la década del 90. En efecto, en esos años se registraron 7.075 víctimas fatales, 7.545 en el año 2000, 8.205 en 2008, 7.485 en 2012 y 7.613 en 2014; es decir que estos preocupantes indicadores prácticamente no registraron variaciones durante más de 20 años.

## El celular, otro peligro en las vías rápidas

El informe de Autopistas del Sol y Autopista del Oeste también relevó otros malos hábitos, que **se dan con una frecuencia preocupante**: más del 70% de los pasajeros no utiliza cinturón de seguridad y un promedio del 13,5% usa celular mientras maneja.

El nivel de empleo del cinturón varía según el tripulante del que se trate. Mientras que el 80% de los conductores lo usa, **sólo uno de cada dos acompañantes lo hace**. Y ese porcentaje baja a uno de cada tres para los que van en los asientos de atrás.

“Muchos creen que las butacas de adelante generan algún resguardo para quienes van atrás, pero no es cierto”, resalta Gustavo Bramati, subgerente de Seguridad Vial en CESVI.

El celular es otro punto polémico. **El 15% de los conductores en Autopistas del Sol y el 12% en las del Oeste lo usan mientras manejan**. Y aunque a primera vista pueda parecer un índice poco relevante, “es una cifra alta porque los autos pueden ir a hasta 110 kilómetros por hora y hay que estar siempre atento”, destaca Bramati.

Pero además ese porcentaje representa sólo a los que manejan con el celular en la mano. “Son aún más si se tiene en cuenta a quienes hablan por teléfono a través de bluetooth. En ambos casos, **van pensando en lo que están hablando y no en lo que hacen en la autopista**. Y el riesgo de vida en una vía rápida es absoluto”, explica Daniel Failo, gerente de Explotación de Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste. Es por eso que se lanzaron campañas con cartelera para concientizar.

El informe se llevó adelante en la primera semana de agosto de 2017 en el kilómetro 27 del Acceso Norte, y en la última semana de ese mes en el kilómetro 29 de Acceso Oeste.



**Riesgo.** Sacar la vista de la ruta impide reaccionar a tiempo.

Clarín, 23/4/18

## UNA DISTRACCIÓN

### El celular, otro peligro en las vías rápidas

El informe de Autopistas del Sol y Autopista del Oeste también relevó otros malos hábitos, que se dan con una frecuencia preocupante: más del 70% de los pasajeros no utiliza cinturón de seguridad y un promedio del 13,5% usa celular mientras maneja. El nivel de empleo del cinturón varía según el tripulante del que se trate. Mientras que el 80% de los conductores lo usa, sólo uno de cada dos acompañantes lo hace. Y ese porcentaje baja a uno de cada tres para los que van en los asientos de atrás. “Muchos creen que las butacas de adelante generan algún resguardo para quienes van atrás, pero no es cierto”, resalta Gustavo Bramati, subgerente de **Seguridad Vial** en CESVI.

#### El celular es otro punto polémico.

El 15% de los conductores en Autopistas del Sol y el 12% en las del Oeste lo usan mientras manejan. Y aunque a primera vista pueda parecer un índice poco relevante, “es una cifra alta porque los autos pueden ir a hasta 110 kilómetros por hora y hay que estar siempre atento”, destaca Bramati. Pero además ese porcentaje representa sólo a los que manejan con el celular en la mano. “Son aún más si se tiene en cuenta a quienes hablan por teléfono a través de bluetooth. En ambos casos, van pensando en lo que están hablando y no en lo que hacen en la autopista. Y el riesgo de vida en una vía rápida es absoluto”, explica Daniel Failo, gerente de Explotación de Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste. Es por eso que se lanzaron campañas con cartelera para concientizar. El informe se llevó adelante en la primera semana de agosto de 2017 en el kilómetro 27 del Acceso Norte, y en la última semana de ese mes en el kilómetro 29 de Acceso Oeste.

Ámbito Financiero, 23/4/18

SEGUN UN INFORME REALIZADO POR EL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL

## Estado gasta u\$s7.400 millones al año por accidentes

Cada herido grave tras un siniestro representa un costo de unos u\$s37.000 entre los que se incluyen los factores humano, vehicular, legal y sanitario.

En el país se producen alrededor de un millón de accidentes viales por año. De ellos, 200.000 son considerados de gravedad. Y, según un informe realizado por el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), cada persona que resulta herida en uno de estos accidentes graves representa para el Estado un costo promedio de u\$s37.000: es decir que, en total, los **siniestros viales** les cuestan a los argentinos u\$s7.400.000.000 por año. El costo mínimo social de u\$s37 mil dólares por herido grave en Argentina incluye los factores humano (vida, discapacidad permanente y temporal), vehículo, ambiente (daño en estructura vial), salud pública (sin contar rehabilitación) y costos administrativos legales. Si bien el número resulta impactante, es menor si se lo compara con otros países de la región e incluso con Estados Unidos. Tal como refleja el informe de la ISEV, el costo por cada herido grave en Perú es similar al de la Argentina: u\$s37.500. En Brasil, cada accidente se estima en u\$s45.000, una cifra idéntica a la del gigante norteamericano. En términos generales, la Unión Europea destina al año 200.000 millones de dólares a cuestiones relacionados con la **seguridad vial**. España, para tomar un ejemplo en particular, consigna casi el triple que Argentina al respecto: u\$s21.000 millones. Es que, lógicamente, los accidentes de **tránsito** son una problemática global: al año, mueren en todo el mundo más de 1,25 millones de personas en **siniestros viales**. Los datos que aporta la organización Mundial de la Salud (OMS) muestran una situación aún peor: establecen que el "costo que representa para los contribuyentes la siniestralidad vial es un 3% del Producto Bruto Interno de cada país". Si se tomara, entonces, el 3% del PBI argentino el costo se elevaría a u\$s16.000 millones, el doble de lo que estima la ISEV. Según la propia OMS, en los países en vías de desarrollo se registran el 90% de las muertes por accidente de **tránsito**.

Y en términos viales, los más vulnerables son a su vez los que se llevan la peor parte: la mitad de las muertes responden a peatones, ciclistas y motociclistas. Se prevé que para 2030 los accidentes de **tránsito** serán la séptima causa de defunción de la humanidad. Es que, lejos de mejorar, las perspectivas parecen empeorar año a año. En 2017, el índice de siniestralidad vial en Argentina aumentó un 21,5% con respecto de 2016, lo que dejó un 9,2% más de muertos en accidente y subió en 16,6% los heridos graves. El 40,9% de las víctimas mortales fueron jóvenes de entre 16 y 30 años, según el ISEV.

### Informe

Según los datos difundidos por el Observatorio Vial de la **Cecaitra** (cámara que representa a los productores de software vial en nuestro país), la mitad de los argentinos cree que aquí se producen más accidentes de **tránsito** que en el resto del mundo. Por otra parte, sólo un 3% considera que en Argentina se registran menos accidentes que en otros países del globo. Además, un 36% cree que los conductores argentinos tienen "bajo respeto" por las normas de **tránsito**. Sólo un 14% considera que es "alto o muy alto" y el 49% ni alto ni bajo. El resto se repartía entre el "no sabe no contesta" y el "muy bajo". Para la OMS, "el costo que representa para los contribuyentes la siniestralidad vial es un 3% del Producto Interno Bruto de cada país".

SEGUN UN INFORME REALIZADO POR EL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL

## Estado gasta u\$s7.400 millones al año por accidentes viales

Cada herido grave tras un siniestro representa un costo de unos u\$s37.000 entre los que se incluyen los factores humano, vehicular, legal y sanitario.

En el país se producen alrededor de un millón de accidentes viales por año. De ellos, 200.000 son considerados de gravedad. Y, según un informe realizado por el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), cada persona que resulta herida en uno de estos accidentes graves representa para el Estado un costo promedio de u\$s37.000, es decir que, en total, los siniestros viales les cuestan a los argentinos u\$s7.400.000.000 por año.

El costo mínimo social de u\$s37 mil dólares por herido grave en Argentina incluye los factores humano (vida, discapacidad permanente y temporal), vehículo, ambiente (daño en estructura

### ¿CUÁNTO CUESTA?

Accidentes viales - Por herido grave, según el país



salud pública (sin contar rehabilitación) y costos administrativos legales. Si bien el número resulta impactante, es menor si se lo compara con otros países de la región e incluso con Estados Unidos. Tal como refleja el informe de la ISEV, el costo por cada

herido grave en Perú es similar al de la Argentina: u\$s37.500. En Brasil, cada accidente se estima en u\$s45.000, una cifra idéntica a la del gigante norteamericano.

En términos generales, la Unión Europea destina al año 200.000 millones de dólares a

Para la OMS, "el costo que representa para los contribuyentes la siniestralidad vial es un 3% del Producto Interno Bruto de cada país".

cuestiones relacionadas con la seguridad vial. España, para tomar un ejemplo en particular, consigna casi el triple que Argentina al respecto: u\$s21.000 millones. Es que, lógicamente, los accidentes de tránsito son una problemática global: al año, mueren en todo el mundo más de 1,25 millones de personas en siniestros viales.

Los datos que aporta la organización Mundial de la Salud (OMS) muestran una situación aún peor: establecen que el "costo que representa para los contribuyentes la siniestralidad vial es un 3% del Producto Bruto Interno de cada país". Si se tomara, entonces, el 3% del PBI argentino el costo se elevaría a

u\$s16.000 millones, el doble de lo que estima la ISEV. Según la propia OMS, en los países en vías de desarrollo se registran el 90% de las muertes por accidente de tránsito. Y en términos viales, los más vulnerables son a su vez los que se llevan la peor parte: la mitad de las muertes responden a peatones, ciclistas y motociclistas. Se prevé que para 2030 los accidentes de tránsito serán la séptima causa de defunción de la humanidad.

Es que, lejos de mejorar, las perspectivas parecen empeorar año a año. En 2017, el índice de siniestralidad vial en Argentina aumentó un 21,5% con respecto de 2016, lo que dejó un 9,2% más de muertos en accidente y subió en 16,6% los heridos graves. El 40,9% de las víctimas mortales fueron jóvenes de entre 16 y 30 años, según el ISEV.

### Informe

Según los datos difundidos por el Observatorio Vial de la **Cecaitra** (cámara que representa a los productores de software vial en nuestro país), la mitad de los argentinos cree que aquí se producen más accidentes de tránsito que en el resto del mundo. Por otra parte, sólo un 3% considera que en Argentina se registran menos accidentes que en otros países del globo. Además, un 36% cree que los conductores argentinos tienen "bajo respeto" por las normas de **tránsito**. Sólo un 14% considera que es "alto o muy alto" y el 49% ni alto ni bajo. El resto se repartía entre el "no sabe no contesta" y el "muy bajo".

## Muchos conductores no saben cómo transportar sus mascotas en el auto

Según un sondeo de los productores de software vial, tres de cada diez desconoce cuál es la manera correcta.



Es muy común ver perros sueltos y que asoman por ventanillas.

Domingo 22 de Abril de 2018

Un problema que a primera vista puede parecer menor pero que no lo es, habida cuenta que casi todas las familias tienen una mascota: la manera en que los argentinos las trasladan en el auto. Una encuesta del Observatorio Vial de la Cecaitra, cámara de los productores de software vial de Argentina, realizó un sondeo telefónico con una muestra de 2010 hogares de Capital Federal y el Gran Buenos Aires.

El trabajo, dicen los especialistas, demuestra el alto nivel de desconocimiento sobre la forma correcta de trasladar a perros y gatos en vehículos. Un tema que importa por la seguridad de los animales, pero también por la de las familias. Algunos puntos que destacan en el estudio: 3 de cada 10 personas no saben cuál es la manera correcta de llevar a sus mascotas en el auto; un 10 por ciento de los consultados cree erróneamente que el traslado de perros y gatos en automóviles está prohibido.

La mayoría de los hogares del país tiene 1 ó 2 mascotas. Suelen ser perros o gatos que acompañan a sus dueños en paseos o en viajes de vacaciones. Pero no todos son transportados de manera correcta.

En el sondeo del Observatorio Vial de la Cecaitra, se consultó "en qué medida estaba de acuerdo con que perros y gatos viajen sueltos en los automóviles". Allí, 3 de cada 10 encuestados dijeron estar "muy" o "algo de acuerdo". Esto demuestra "el desconocimiento sobre lo peligroso que puede ser llevar sueltas a las mascotas", alertan los expertos. A la vez, 34 por ciento de los conductores se expresó muy en desacuerdo y un 32 por ciento algo en desacuerdo con la idea. Es decir, que 6 de cada 10 no aprueban la práctica de que viajen sueltos dentro del auto perros y gatos.

En provincia de Buenos Aires y en la CABA se prohíbe transportar animales sueltos. Y la legislación nacional no reglamenta el traslado de mascotas, pero prohíbe "transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos". La Agencia Nacional de Seguridad Vial aconseja "llevar a las mascotas sujetas con arneses, en jaulas o caniles y en el asiento trasero". El Observatorio Vial de Cecaitra consultó acerca del conocimiento de los sistemas de seguridad para transportar a las mascotas. Y siete de cada 10 supo reconocerlos. Ante la pregunta "¿de qué manera está permitido llevar perros o gatos dentro de un automóvil?" el 43 por ciento eligió la opción correas y arnés y el 26 por ciento optó por "dentro de una jaula sujeta al asiento". Son las dos propuestas válidas para el transporte de las mascotas. Sin embargo, un 31 por ciento tiene información errónea: pueden ir sueltas en el vehículo, llevarlas y un 16 por ciento dijo "Luchemos por la Vida" difunde en su sitio web una serie de recomendaciones para que las mascotas viajen seguras dentro del automóvil y sostiene que "su mejor protección es viajar atada o en su canasto o jaula cerrada".

La Capital de Rosario, 22/4/18

## Muchos conductores no saben cómo transportar sus mascotas en el auto

Según un sondeo de los productores de software vial, tres de cada diez desconoce cuál es la manera correcta. Un problema que a primera vista puede parecer menor pero que no lo es, habida cuenta que casi todas las familias tienen una mascota: la manera en que los argentinos las trasladan en el auto. Una encuesta del Observatorio Vial de la Cecaitra, cámara de los productores de software vial de Argentina, realizó un sondeo telefónico con una muestra de 2010 hogares de Capital Federal y el Gran Buenos Aires. El trabajo, dicen los especialistas, demuestra el alto nivel de desconocimiento sobre la forma correcta de trasladar a perros y gatos en vehículos. Un tema que importa por la seguridad de los animales, pero también por la de las familias. Algunos puntos que destacan en el estudio: 3 de cada 10 personas no saben cuál es la manera correcta de llevar a sus mascotas en el auto; un 10 por ciento de los consultados cree erróneamente que el traslado de perros y gatos en automóviles está prohibido. La mayoría de los hogares del país tiene 1 ó 2 mascotas. Suelen ser perros o gatos que acompañan a sus dueños en paseos o en viajes de vacaciones. Pero no todos son transportados de manera correcta. En el sondeo del Observatorio Vial de la Cecaitra, se consultó "en qué medida estaba de acuerdo con que perros y gatos viajen sueltos en los automóviles". Allí, 3 de cada 10 encuestados dijeron estar "muy" o "algo de acuerdo". Esto demuestra "el desconocimiento sobre lo peligroso que puede ser llevar sueltas a las mascotas", alertan los expertos. A la vez, 34 por ciento de los conductores se expresó muy en desacuerdo y un 32 por ciento algo en desacuerdo con la idea. Es decir, que 6 de cada 10 no aprueban la práctica de que viajen sueltos dentro del auto perros y gatos. En provincia de Buenos Aires y en la CABA se prohíbe transportar animales sueltos. Y la legislación nacional no reglamenta el traslado de mascotas, pero prohíbe "transportar cualquier carga o

elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos". La Agencia Nacional de Seguridad Vial aconseja "llevar a las mascotas sujetas con arneses, en jaulas o caniles y en el asiento trasero".

El Observatorio Vial de Cecaitra consultó acerca del conocimiento de los sistemas de seguridad para transportar a las mascotas. Y siete de cada 10 supo reconocerlos. Ante la pregunta "¿de qué manera está permitido llevar perros o gatos dentro de un automóvil?" el 43 por ciento eligió la opción correas y arnés y el 26 por ciento optó por "dentro de una jaula sujeta al asiento". Son las dos propuestas válidas para el transporte de las mascotas. Sin embargo, un 31 por ciento tiene información errónea: un 5 por ciento sostuvo que las mascotas pueden ir sueltas en el vehículo; un 10 por ciento dijo que no está permitido llevarlas y un 16 por ciento admitió no saber cómo hacerlo. La ONG "Luchemos por la Vida" difunde en su sitio web una serie de recomendaciones para que las mascotas viajen seguras dentro del automóvil y sostiene que "su mejor protección es viajar atada o en su canasto o jaula cerrada".



Te puede gustar: Enlaces Patrocinados

VIVÍ LA COPA A PRECIOS BAJOS, AÚN MÁS BAJOS.



Clarín, 20/4/18

## Muchos conductores no saben cómo transportar sus mascotas en el auto

**Seguridad vial.** Lo reveló una encuesta en la que incluso el 10% de los consultados cree erróneamente que está prohibido. Qué dice la ley. Cómo llevar a las mascotas en el auto. Muchos creen que está permitido llevarlos sueltos. Foto: GettyImages Una foto que circuló por redes sociales y causó indignación. El 60% de los hogares porteños tiene mascotas. Y en muchos casos para trasladar perros o gatos en viajes por la Ciudad o al salir de vacaciones muchos dueños usan sus propios vehículos. Pero no todos son transportados de manera correcta en los vehículos. ¿Qué se considera adecuado? ¿Conocen los conductores de qué manera deben hacerlo? Para conocer la opinión de los conductores, el Observatorio Vial de la **Cecaitra** (Cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina) realizó un sondeo telefónico a 2.010 hogares de Capital Federal y el Gran Buenos Aires. Y lo más llamativo del relevamiento fue que 3 de cada 10 personas no saben cuál es manera correcta de llevar a sus mascotas en el auto. E incluso un 10% cree erróneamente que llevar a perros o gatos en el auto está prohibido. En primer lugar, se consultó en qué medida estaba de acuerdo con que perros y gatos viajen sueltos en los automóviles. Allí, 3 de cada 10 encuestados dijeron estar muy o algo de acuerdo con la idea. Esto demuestra el desconocimiento sobre lo peligroso que puede ser llevar sueltas a las mascotas. En esta afirmación el 34% de los conductores se expresó muy en desacuerdo y un 32% algo en desacuerdo con la idea. Es decir que 6 de cada 10 no aprueban la práctica de que viajen desprotegidos. En un choque a 100 km. por hora un perro de 20 kilos multiplica su peso por 30 y puede golpear a un objeto o a una persona como si pesara 600 kilos, transformándose en un proyectil.

Que dice la ley En Provincia de Buenos Aires la ley 13.637 establece que ningún conductor podrá llevar animales en el asiento delantero, estos deberán ser transportados en el asiento trasero y atados con correas de modo tal que no puedan saltar al asiento delantero. La ley 2.148 de **tránsito** de la Ciudad también se expresa sobre el tema ya que prohíbe a los conductores transportar animales sueltos. Si bien la legislación nacional de **tránsito** no reglamenta el traslado de las mascotas prohíbe transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos. Es decir, que los animales jamás deben ir en la parte trasera exterior del rodado, como se ha visto en varias oportunidades en las **rutas** del país. En tanto, la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** aconseja llevar a las mascotas sujetas con arneses, en jaulas o caniles y en el asiento trasero. Esto es para que no molesten al conductor y no sean un elemento de peligro en el interior del auto. Además de indagar sobre la opinión de los conductores acerca del tema, el Observatorio Vial de **Cecaitra** consultó acerca del conocimiento de los sistemas de seguridad para transportar a las mascotas en el vehículo. Allí, 7 de cada 10 supo reconocerlos. Ante la pregunta ¿de qué manera está permitido llevar perros o gatos dentro de un automóvil? el 43% eligió la opción correas y arnés y el 26% optó por dentro de una jaula sujeta al asiento. Siendo las dos propuestas válidas para el transporte de las mascotas. Sin embargo, no se puede ignorar que existe un 31% de conductores que tiene información errónea o desconoce la manera correcta de realizarlo: un 5% sostuvo que las mascotas pueden ir sueltas en el vehículo; un 10% dijo que no está permitido llevarlas y un 16% admitió no saber cómo hacerlo.

La ONG Luchemos por la Vida difunde en su sitio web una serie de recomendaciones para que las mascotas viajen seguras dentro del automóvil y sostiene que su mejor protección es viajar atada o en su canasto o jaula cerrada. Los argumentos son varios: Primero, porque ellos no entienden que no deben molestar al conductor. Se pueden venir encima de él restándole visión o movilidad y distrayéndolo. Segundo, porque en caso de choque o desaceleración brusca le pasará lo mismo que a las personas o cosas que viajen sueltas: continuarán moviéndose en la dirección que el coche trae y a la velocidad que éste lleva, para chocar con las personas que viajan adelante, contra partes del vehículo o salir despedida. Puede morir el animal, pero también éste puede golpear mortalmente a los pasajeros del rodado. Además aconsejan que en caso de viajes prolongados es importante saber, que las mascotas también necesitan un descanso cada dos horas, situación en la que deberán poder moverse con libertad y descargar energía por unos minutos para luego seguir camino. Desde **Cecaitra** expresaron que todo lo que suceda dentro del vehículo es de exclusiva responsabilidad de los conductores. Las buenas prácticas generan un viaje seguro y causan consecuentemente un **tránsito** más seguro. Somos conscientes de que la **seguridad vial** es una temática que nos afecta a todos directa o indirectamente, ya que todos somos peatones o conductores. Desde el Observatorio Vial buscamos mostrar pequeñas fotos del **tránsito** que contribuyan a reflexionar sobre nuestras acciones diarias. Cómo llevar a las mascotas en el auto. Muchos creen que está permitido llevarlos sueltos.

*(Imagen a continuación)*

## Cómo llevar mascotas en el auto: 3 de cada 10 porteños no saben cuál es la manera correcta

Le reveló una encuesta en la que incluso el 10% de los consultados cree erróneamente que está prohibido. Qué dice la ley.



Cómo llevar a las mascotas en el auto. Muchos creen que está permitido llevarlos sueltos. Foto: Getty Images



(0) comentarios

Seguridad vial  
Mascotas

El 60% de los hogares porteños tiene mascotas. Y en muchos casos para trasladar perros o gatos en viajes por la Ciudad o al salir de vacaciones muchos dueños usan sus propios vehículos. Pero **no todos son transportados de manera correcta** en los vehículos. ¿Qué se considera adecuado? ¿Conocen los conductores de qué manera deben hacerlo?

Para conocer la opinión de los conductores, el Observatorio Vial de la Cecaitra (Cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina) realizó un **sondeo telefónico a 2.010 hogares** de Capital Federal y el Gran Buenos Aires. Y lo más llamativo del relevamiento fue que **3 de cada 10 personas no saben cuál es manera correcta de llevar a sus mascotas en el auto**. E incluso un 10% cree erróneamente que llevar a perros o gatos en el auto está prohibido.

**Mirá también**  
[Más de la mitad de los hogares porteños tiene mascota y crece la elección de exóticas](#)

En primer lugar, se consultó “en qué medida estaba de acuerdo con que perros y gatos viajen sueltos en los automóviles”. Allí, 3 de cada 10 encuestados dijeron estar **muy o algo de acuerdo con la idea**. Esto demuestra el desconocimiento sobre lo **peligroso que puede ser llevar sueltas a las mascotas**.

En esta afirmación el 34% de los conductores se expresó **muy en desacuerdo** y un 32% algo en **desacuerdo** con la idea. Es decir que 6 de cada 10 no aprueban la práctica de que viajen desprotegidos.

En un choque a 100 km. por hora un perro de 20 kilos multiplica su peso por 30 y puede golpear a un objeto o a una persona **como si pesara 600 kilos**, transformándose en un proyectil.

### Que dice la ley

En Provincia de Buenos Aires la ley 13.637 establece que “ningún conductor podrá llevar animales en el asiento delantero, estos deberán ser **transportados en el asiento trasero y atados con correas de modo tal que no puedan saltar al asiento delantero**”. La ley 2.148 de tránsito de la Ciudad también se

## El 70% de los conductores no usa cinturón

● El Foro de Seguridad Vial 2018, realizado ayer, dejó una serie de conclusiones sobre el comportamiento de los conductores en el Acceso Norte y Acceso Oeste. Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste destacaron que:

● Por allí circulan más de 1.500.000 vehículos por día.

● Más del 50% de los vehículos pesados superan la velocidad máxima según la normativa.

● Más del 70% de pasajeros posteriores no usa el cinturón de seguridad.

● En promedio, más del 13% de los conductores utiliza el celular mientras maneja.

También se relevaron otros comportamientos tales como: uso de intermitentes, distancia de seguridad y uso de carril indebido.

En dicho encuentro se desarrollaron dos paneles: “Prevención y Seguridad Vial” y “Prácticas y soluciones”. Ambos espacios contaron con la participación de represen-

tantes de la Administración Pública como Juan José Méndez, secretario de Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires; Víctor Stephens, director de Política y Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires; y Verónica Heler, directora del Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

### Ámbito Financiero, 13/4/18 El 70% de los conductores no usa cinturón

El Foro de **Seguridad Vial** 2018, realizado ayer, dejó una serie de conclusiones sobre el comportamiento de los conductores en el Acceso Norte y Acceso Oeste. Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste destacaron que por allí circulan más de 1.500.000 vehículos por día.

• Más del 50% de los vehículos pesados superan la **velocidad máxima** según la normativa.

• Más del 70% de pasajeros posteriores no usa el cinturón de seguridad.

• En promedio, más del 13% de los conductores utiliza el celular mientras maneja.

También se relevaron otros comportamientos tales como: uso de intermitentes, distancia de seguridad y uso de carril indebido. En dicho encuentro se desarrollaron dos paneles: “Prevención y **Seguridad Vial**” y “Prácticas y soluciones”. Ambos espacios contaron con la participación de representantes de la Administración Pública como Juan José Méndez, secretario de Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires; Víctor Stephens, director de Política y **Seguridad Vial** de la Provincia de Buenos Aires; y Verónica Heler, directora del Observatorio Vial de la Agencia Nacional de **Seguridad Vial**.

Los Andes de Mendoza, 20/4/18

## Muchos conductores no saben cómo transportar sus mascotas en el auto

La semana que viene está previsto que el nuevo sistema móvil de la Policía Vial se extienda a todos los departamentos. Los agentes ya cuentan con los dispositivos. Andrés Larrovere / Los Andes Por Carla Romanello - cromanello@losandes.com.ar Con celulares súper resistentes, conexión a internet e impresoras portátiles, uniformados de la Policía de Mendoza- abocados a los controles de **tránsito**- aplican desde el lunes pasado el sistema de **multas** online. De esta forma la infracción vial pasa de ser labrada en papel, a ser digital y luego impresa. Desde que comenzó a utilizarse esta innovación en el Gran Mendoza se labraron en dos días (martes y miércoles) unas 220 sanciones con esta modalidad. Un número bajo si se tiene en cuenta que por día se confeccionan entre 400 y 450 infracciones en toda la provincia, pero no tanto si se considera que el moderno sistema todavía convive con el tradicional y que recién la próxima semana se ampliará a todos los departamentos. Lo que buscan desde el gobierno provincial con esta incorporación, a la cual se le sumarán dos etapas posteriores, es cobrar el 100% de las **multas** que se labren, ya que anteriormente sólo se alcanzaba un 60%, por lo que estiman que se perdieron recaudar 400 millones de pesos en 10 años. Lo que intentamos hacer es que las sanciones que se generan se cobren en su totalidad, aseguró Diego Lázzaro, director de Administración del Ministerio de Seguridad. Tal como relató, la pérdida de 400 millones de pesos que no se cobraron tuvo varios motivos: Por un lado, fue por errores al momento de labrar las actas, a veces humanos y otras veces por diferencias en la interpretación de la norma y por el otro, por la falta de gestión para hacerlas pagar por parte de gobiernos anteriores, expuso el funcionario.

Precisó que al año se labran en promedio 90.000 infracciones, un 10% del parque automotor de la provincia que está conformado por 900.000 vehículos. Sólo se cobraba aproximadamente un 60%, dijo. Para cumplir el objetivo del 100% del cobro el gobierno provincial, que tercerizó el año pasado el cobro de las **multas** y lo dejó a cargo de la empresa Servicios y Consultoría SA, generó un plan en tres etapas que comenzó con las sanciones online. Al tener digitalizada la infracción, la podemos empezar a gestionar desde el momento cero. Si el oficial está en un lugar sin conectividad pueden pasar algunas horas, pero antes había que esperar a que se cargaran manualmente, explicó Lázzaro. En segundo lugar planean extender las ventanillas de cobro de las infracciones que hoy están limitadas al Banco Nación y a la Bolsa de Comercio y en tercero, unificar en un solo sistema todas las **multas** que tiene una persona para que pueda imprimir su boleto desde la web, para lo que deberán celebrar convenios con todos los municipios. Además, se notificará de las sanciones en los domicilios particulares. Tal como aclaró el responsable de Administración la recaudación en concepto de infracciones viales representa menos del 2% del presupuesto del ministerio, por lo que su objetivo no es meramente recaudatorio, sino que corresponde a una política de hacer cumplir con las obligaciones de los ciudadanos. Primera semana Para aplicar las **multas** online en el Gran Mendoza los oficiales cuentan con 20 equipos de celular e impresora, con las que ya han labrado las 220 **multas** mencionadas. "El lunes solo hicimos ensayos por la conectividad, el martes cerca de 100 y 120 el miércoles", detalló Oscar Hómola, director de **Seguridad Vial**. Con respecto a los motivos más frecuentes de estas sanciones enumeró: el no usar las luces bajas encendidas, circular haciendo uso del celular y falta de documentación.

Hómola reconoció que normalmente se labran entre 400 y 450 sanciones viales por día en toda la provincia, pero que este total de boletas digitales fue menor porque mientras el personal se adapta a la nueva tecnología todavía se confeccionan actas en papel. Además adelantó que la próxima semana se realizarán capacitaciones en el resto de los departamentos del Este, Valle de Uco y el Sur para que se sumen al sistema con 30 aparatos más. Consultado sobre la eficiencia del sistema, el funcionario lo describió como rápido, cómodo y moderno. "Se agilizan los pasos y se utilizan menos horas hombre para la labor. Personas que antes cargaban las **multas** una por una y ahora pueden estar en la calle", señaló. Por otra parte, subrayó que los dispositivos fueron comprados por la empresa tercerizada, ya que uno de los requisitos del pliego de licitación era incorporar tecnología. Paso a paso de un sistema portátil fácil y rápido Durante un operativo que se realizó ayer a la mañana sobre el Acceso Este a la altura del predio de la Virgen, el suboficial Cristian Lucero de la Policía de Mendoza detalló el funcionamiento del nuevo sistema de **multas** online. 1 Lo primero que deben hacer los uniformados es ingresar su nombre y clave, configurar la impresora y colocar una referencia del lugar donde se encuentran. 2 A la hora de labrar un acta tienen que ingresar el DNI del conductor del vehículo, si tiene licencia, el tipo de rodado (o si es peatón que también está contemplado), la patente, el tipo de infracción cometida (entre una serie de variables preestablecidas) y datos de los testigos si los hubiere. También les permite sacar hasta dos fotos, una del carnet de conducir y otra que puede ser utilizada para tener como referencia. 3 Una vez que tiene todo completo imprimen dos copias de la infracción y le hacen firmar una al conductor del vehículo. Es muy fácil, rápido y evita muchos inconvenientes, aseguró el suboficial. Él recordó que muchas veces le pasó de encontrarse con infractores enojados que rompían las **multas** para evitar que quedaran registradas. Ahora si pasa la volvemos a imprimir y listo, precisó. Además desde allí comentaron que el sistema les permite conocer si la persona tiene antecedentes o si el vehículo tiene medidas pendientes.



[Inicio](#) [Secciones](#) [Servicios](#) [Todas las Noticias](#) [Más](#)

**SOCIEDAD** | Viernes, 20 de abril de 2018 | Edición impresa

## Extenderán a toda la provincia las multas online

La semana que viene está previsto que el nuevo sistema móvil de la Policía Vial se extienda a todos los departamentos.



Los agentes ya cuentan con los dispositivos. - Andrés Larrovere / Los Andes

El Día de La Plata, 19/4/18

## Educación vial, la fórmula para evitar la anarquía en las calles

Hace ya muchos años que los accidentes de tránsito en la Región vienen arrojando guarismos tan alarmantes como dolorosos, tanto por la cantidad de víctimas causadas, entre personas muertas y heridas, como por el hecho de que se mantuvieron presentes las características estructurales y las actitudes personales que confluyen para mantener vigentes los altos grados de riesgo que imperan en los caminos y calles de nuestra zona. Es en ese crítico contexto que adquieren relevancia las charlas de educación vial en las escuelas que, bajo el denominado programa integral de educación vial, lleva adelante la Comuna platense en distintas instituciones escolares de nuestra ciudad. En este sentido, una nota publicada en este diario reseñó los cursos dictados por personal municipal ante alumnos de distintos niveles de la Escuela N° 64 Manuel Belgrano y del Colegio Nuestra Señora de Lourdes. Según se explicó, estas jornadas tienen como objetivo instruir a los más pequeños sobre las conductas viales apropiadas. También hacen hincapié en la concientización sobre el alcohol a la hora de conducir y los efectos adversos que provoca en el organismo. Para dicha tarea, el personal municipal brindó una demostración del test de alcoholemia mediante alcoholímetros homologados, utilizados en operativos de rutina, poniendo en valor la importancia de los procedimientos de control a favor de la prevención vial. A grandes rasgos correspondería valorar lo que no dejan de señalar distintos especialistas, en el sentido de que buena parte de la vida de cualquier persona transcurre en la vía pública

-ya sea como peatón, ciclista, motociclista o como automovilista- y que, sin embargo, a lo largo de toda la formación escolar que comprende a los tres niveles educativos, no se les imparte a los futuros ciudadanos ningún principio acerca de la mejor forma de comportarse en las veredas y calles. En cuanto al tránsito, está claro -y así se lo ha señalado en forma insistente desde esta columna- que es imperativo alcanzar una mayor educación vial, tanto en nuestra región como en el resto del país. Las crónicas periodísticas no dejan de poner en evidencia la gran cantidad de accidentes registrados tanto en el casco urbano y en la periferia. Que, como se ha dicho, han perdido ya la condición intrínseca de los accidentes, es decir de sucesos imprevistos, para convertirse en corolarios lógicos del estado de casi completa anarquía que reina en las calles. A su vez, si bien resultan necesarios, de poco han servido algunos operativos, como los controles de alcoholemia y en general de otro tipo de fiscalización, más encaminados al labrado de actas y cobro de infracciones que a educar a los conductores. No se advierte, tampoco, que las sanciones se traduzcan en correcciones evidentes por parte de la mayoría de los conductores, que siguen infringiendo las leyes del tránsito ni que muchas de las campañas preventivas y de control se caractericen por su continuidad. Pero es cierto que el mayor déficit sea la falta de una profunda educación a los peatones, ciclistas, motociclistas y automovilistas, que son todos, a la vez, potenciales gestores y también potenciales víctimas de la generalizada falta de respeto a las normas y a los principios de convivencia social.

Son muchos y complejos los factores que inciden en la inseguridad en el tránsito, pero esta sólo podrá disminuir ostensiblemente cuando cada habitante tome conciencia de la responsabilidad que le cabe al circular por la vía pública.

**Pronóstico** La Plata, Bs. As.  
 Temperatura: 19 °C  
 Nublado  
 Humedad: 89 %

**EL DIA**

Avias Clasificados · Avisos Fúnebres · Servicios · Suplementos · Sitios Amigos · Entretenimientos

**LA CIUDAD** · DEPORTES · POLICIALES · ESPECTÁCULOS · POLÍTICA Y ECONOMÍA · EL MUNDO · INF. GENERAL · OPINIÓN · VIDEOS

Últimas Noticias: En el Hospital de Niños operaron con luz de celulares en med

**OPINIÓN**  
 EDITORIAL

**Educación vial, la fórmula para evitar la anarquía en las calles**  
 19 de Abril de 2018 | 01:10 | Publicado en Edición Impresa

in + g+ t+ v+ f+

Hace ya muchos años que los accidentes de tránsito en la Región vienen arrojando guarismos tan alarmantes como dolorosos, tanto por la cantidad de víctimas causadas, entre personas muertas y heridas, como por el hecho de que se mantuvieron presentes las características estructurales y las actitudes personales que confluyen para mantener vigentes los altos grados de riesgo que imperan en los caminos y calles de nuestra zona.

Es en ese crítico contexto que adquieren relevancia las charlas de educación vial en las escuelas que, bajo el denominado programa integral de educación vial, lleva adelante la Comuna platense en distintas instituciones escolares de nuestra ciudad. En este sentido, una nota publicada en este diario reseñó los cursos dictados por personal municipal ante alumnos de distintos niveles de la Escuela N° 64 Manuel Belgrano y del Colegio Nuestra Señora de Lourdes.

Según se explicó, estas jornadas tienen como objetivo instruir a los más pequeños sobre las conductas viales apropiadas. También hacen hincapié en la concientización sobre el alcohol a la hora de conducir y los efectos adversos que provoca en el organismo. Para dicha tarea, el personal municipal brindó una demostración del test de alcoholemia mediante alcoholímetros homologados, utilizados en operativos de rutina, poniendo en valor la importancia de los procedimientos de control a favor de la prevención vial.

A grandes rasgos correspondería valorar lo que no dejan de señalar distintos especialistas, en el sentido de que buena parte de la vida de cualquier persona transcurre en la vía pública -ya sea como peatón, ciclista, motociclista o como automovilista- y que, sin embargo, a lo largo de toda la formación escolar que comprende a los tres niveles educativos, no se les imparte a los futuros ciudadanos ningún principio acerca de la mejor forma de comportarse en las veredas y calles.

En cuanto al tránsito, está claro -y así se lo ha señalado en forma insistente desde esta columna- que es imperativo alcanzar una mayor educación vial, tanto en nuestra región como en el resto del país. Las crónicas periodísticas no dejan de poner en evidencia la gran cantidad de accidentes registrados tanto en el casco urbano y en la periferia. Que, como se ha dicho, han perdido ya la condición intrínseca de los accidentes, es decir de sucesos imprevistos, para convertirse en corolarios lógicos del estado de casi completa anarquía que reina en las calles.

A su vez, si bien resultan necesarios, de poco han servido algunos operativos, como los controles de alcoholemia y en general de otro tipo de fiscalización, más encaminados al labrado de actas y cobro de infracciones que a educar a los conductores. No se advierte, tampoco, que las sanciones se traduzcan en correcciones evidentes por parte de la mayoría de los conductores, que siguen infringiendo las leyes del tránsito ni que muchas de las campañas preventivas y de control se caractericen por su continuidad.

Pero es cierto que el mayor déficit sea la falta de una profunda educación a los peatones, ciclistas, motociclistas y automovilistas, que son todos, a la vez, potenciales gestores y también potenciales víctimas de la generalizada falta de respeto a las normas y a los principios de convivencia social. Son muchos y complejos los factores que inciden en la inseguridad en el tránsito, pero esta sólo podrá disminuir ostensiblemente cuando cada habitante tome conciencia de la responsabilidad que le cabe al circular por la vía pública.

# Murieron dos mujeres que corrían una picada con otros dos autos en una avenida de Lanús

**TRAGEDIA.** Circulaban a contramano y chocaron de frente con una camioneta utilitaria

Las crudas imágenes de las cámaras de seguridad de Lanús son estremecedoras. La camioneta utilitaria blanca avanza a paso moderado por su mano hasta que, al llegar a la esquina siguiente, casi se levanta en el aire y da un medio trompo. Medio segundo antes, dos autos habían pasado a alta velocidad, de contramano. Según los primeros indicios recogidos en la escena de los hechos, corrían una "picada" con un tercer vehículo, que en los fotogramas no aparece porque fue el que chocó la camioneta y la hizo dar aquel antinatural movimiento.

El impacto, tremendo, causó la muerte de dos mujeres que iban en el coche y gravísimas heridas a una tercera que las acompañaba, que anoche seguía internada, con pronóstico reservado, en el Hospital Evita, donde también quedaron los ocupantes del utilitario.

El accidente ocurrió a las 7 en la esquina de Manuel Maza y avenida San Martín, donde, por motivos que son de investigación, el Chevrolet Corsa en el que circulaban las mujeres chocó de frente con una camioneta Mercedes Benz



La Mercedes Benz Sprinter, destrozada

Sprinter, en la que circulaban un hombre de 61 años y su hijo de 23.

Según informaron las fuentes policiales consultadas por la agencia de noticias Télam, las mujeres "fallecieron en el acto", mientras que la acompañante, que iba sentada en el asiento trasero del Corsa, "fue despedida y hallada en estado crítico por los servicios de emergencia sobre la carpeta asfáltica".

"Se pudo establecer que la ca-

micioneta Mercedes Benz salía de su domicilio y que el Chevrolet Corsa circulaba a alta velocidad en sentido hacia Lomas de Zamora", detallaron las fuentes.

Según testigos, el Corsa "participaba de una picada por la avenida junto a, al menos, otros dos autos". En el área hay varias cámaras de seguridad domiciliarias y al menos una de ellas -cuyo contenido se hizo público en redes so-

ciales y en portales de noticias- captó el momento del accidente. Se espera que la policía recabe el mayor número de registros filmicos para sumarlos a la investigación y, con ellos, intenten precisar cómo fueron los hechos previos al impacto mortal.

## Un problema de fondo

La transgresión a las normas por parte de los conductores es el principal motivo de los accidentes viales en el área metropolitana. Así surge de la última encuesta del Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra), realizada el mes pasado. A esa conclusión llegó el 35% de los automovilistas consultados, muy por encima de otros motivos, como la "falta de atención o cuidado" al manejar o "la existencia de conductores alcoholizados".

En tanto, casi cuatro de cada diez conductores consideran que es entre bajo y muy bajo "el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito". ●

El impacto, tremendo, causó la muerte de dos mujeres que iban en el coche y gravísimas heridas a una tercera que las acompañaba, que anoche seguía internada, con pronóstico reservado, en el Hospital Evita, donde también quedaron los ocupantes del utilitario. El accidente ocurrió a las 7 en la esquina de Manuel Maza y avenida San Martín, donde, por motivos que son de investigación, el Chevrolet Corsa en el que circulaban las mujeres chocó de frente con una camioneta Mercedes Benz Sprinter, en la que circulaban un hombre de 61 años y su hijo de 23. Según informaron las fuentes policiales consultadas por la agencia de noticias Télam, las mujeres "fallecieron en el acto", mientras que la acompañante, que iba sentada en el asiento trasero del Corsa, "fue despedida y hallada en estado crítico por los servicios de emergencia sobre la carpeta asfáltica".

"Se pudo establecer que la camioneta Mercedes Benz salía de su domicilio y que el Chevrolet Corsa circulaba a alta velocidad en sentido hacia Lomas de Zamora", detallaron las fuentes. Según testigos, el Corsa "participaba de una picada por la avenida junto a, al menos, otros dos autos". En el área hay varias cámaras de seguridad domiciliarias y al menos una de ellas -cuyo contenido se hizo público en redes sociales y en portales de noticias- captó el momento del accidente. Se espera que la policía recabe el mayor número de registros filmicos para sumarlos a la investigación y, con ellos, intenten precisar cómo fueron los hechos previos al impacto mortal.

## Un problema de fondo.

La transgresión a las normas por parte de los conductores es el principal motivo de los accidentes viales en el área metropolitana. Así surge de la última encuesta del Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra), realizada el mes pasado. A esa conclusión llegó el 35% de los automovilistas consultados, muy por encima de otros motivos, como la "falta de atención o cuidado" al manejar o "la existencia de conductores alcoholizados". En tanto, casi cuatro de cada diez conductores consideran que es entre bajo y muy bajo "el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito"

La Nación, 16/4/18

## Murieron dos mujeres que corrían una picada con otros dos autos en una avenida de Lanús

Tragedia. Circulaban a contramano y chocaron de frente con una camioneta utilitaria. Las crudas imágenes de las cámaras de seguridad de Lanús son estremecedoras. La camioneta utilitaria blanca avanza a paso moderado por su mano hasta que, al llegar a la esquina siguiente, casi se levanta en el aire y da un medio trompo. Medio segundo antes, dos autos habían pasado a alta velocidad, de contramano. Según los primeros indicios recogidos en la escena de los hechos, corrían una "picada" con un tercer vehículo, que en los fotogramas no aparece porque fue el que chocó la camioneta y la hizo dar aquel antinatural movimiento.

El Tribuno de Salta, 11/4/18

## Tránsito dice: "Sin casco... a caminar con la moto"

Se trata de un nuevo operativo que lanzó la Gerencia de Tránsito con el objeto de conseguir que los motociclistas hagan uso del casco protector. Desde el 5 de abril se implementó el proyecto "Sin casco y a caminar con la moto" y así lo hizo saber el área de Tránsito a cargo de la licenciada Yesica Caballero. La persona que circule sin casco deberá descender de la moto e ir empujándola; en caso de no dar cumplimiento se le secuestrará la motocicleta. Personal policial estará pidiendo documentación las veces que sea necesario. Con respecto a los operativos que se realizan con el acompañamiento del personal de la Policía Vial, la licenciada Yesica Caballero expresó que "la verdad es que los controles nos vienen dando buenos resultados. Observamos que muchos vecinos que circulan en su moto empezaron a usar casco y eso creo que es producto de nuestro trabajo de los últimos meses. También son efectivos los controles de alcoholemia que realizamos, ya que logramos detectar casos que pueden provocar accidentes lamentables y los estamos pudiendo prevenir". Sobre los métodos que aplica la Vial para efectuar los controles y que son criticados por los vecinos, Caballero dijo que "la gente opina y critica pero lo real es que yo personalmente estoy en los controles y mucho de lo que se dice es mentira. La verdad es que a los vecinos no les gusta que se los controle pero es nuestro trabajo y lo seguiremos haciendo". La funcionaria, de manera tajante, indicó que los conductores, sean de motocicletas, automóviles, camionetas, etc., "no tienen respeto a las normas de tránsito y la única forma de hacer que estén en regla para controlar que se cumplan, es poner la mayor rigurosidad posible. Por ello se insistirá con la Tolerancia Cero. Nuestro proyecto de trabajo sobre las motos está pensado para 6 meses, pero como vemos una reacción positiva en los vecinos creemos que con un par de meses más de trabajo estaremos concluyendo la tarea", finalizó la funcionaria.

Facilidades y trámites Bajo el lema "El ejemplo comienza por casa", Tránsito implementa para el personal municipal un trámite rápido y accesible para obtener la licencia de conducir y facilidades de pago para la atención médica y compra de cascos. Las charlas de Educación Vial serán los días jueves en Casa del Bicentenario, en dos horarios: a las 9 y a las 15. Los cascos serán descontados por planilla en dos cuotas de un local comercial de la ciudad. Los aranceles de atención médica y todos los costos que genere la obtención de la licencia también tendrán facilidades de pago. Rígidos controles de la Policía el fin de semana Sancionaron a más de 200 conductores; 240 detenidos y 5 comercios clausurados Durante el fin de semana efectivos de diferentes áreas de la fuerza realizaron el operativo preventivo en diferentes puntos del departamento de Orán. Se realizaron controles comerciales, vehiculares y entrevistas a vecinos. Desde el viernes pasado más de 100 efectivos de diferentes áreas, Infantería, **Seguridad Vial**, Contravencional, Comunitaria, Caballería y personal de las dependencias participaron de los operativos de Protección Ciudadana en el marco del fortalecimiento de acciones preventivas y de concientización. Resultados del control Se controlaron alrededor de 84 locales comerciales de los cuales se labraron 20 infracciones y cinco clausuras por infracciones al artículo 2 y 6 de la ley 7407/06, las que refieren a la venta, provisión o suministro de bebidas alcohólicas para el consumo en el lugar de su expendio sin la autorización correspondiente o por carecer de licencia habilitante o contar con la licencia vencida. Se implantaron controles vehiculares junto a personal de Tránsito municipal en puntos estratégicos, con la finalidad de concientizar a los conductores sobre buenas conductas viales, registrando un total de 166 automóviles controlados con 81 en infracción por la ley de tránsito 24449 y la ley 7846 de Tolerancia Cero.

En tanto se controlaron 186 motocicletas con un total de 154 en infracción. Se realizaron patrullajes por diferentes zonas a los fines de prevenir delitos y contravenciones, logrando la detención de 219 personas por diferentes infracciones al Código Contravencional, entre ellas por consumo de alcohol en vía pública, causar desorden y no colaborar con los procedimientos policiales. En tanto se logró la detención de 19 personas por diferentes delitos penales, los cuales quedaron a disposición de la Justicia y fueron trasladados a las dependencias policiales.

El Tribuno | JULY | SALTA | RADIO SALTA | SECCIONES | DEPORTES | EDICIÓN IMPRESA | CORTAVIDEOS

## Tránsito dice: "Sin casco... a caminar con la moto"

11 DE ABRIL 2018 - 0000 En caso de no llevar el casco puesto tendrán que empujar la moto y si no dan cumplimiento a esta normativa la moto será secuestrada.

Andrea Silvera



Un control de tránsito en las calles de la ciudad. Agencia

Se trata de un nuevo operativo que lanzó la Gerencia de Tránsito con el objeto de conseguir que los motociclistas hagan uso del casco protector.

Desde el 5 de abril se implementó el proyecto "Sin casco y a caminar con la moto" y así lo hizo saber el área de Tránsito a cargo de la licenciada Yesica Caballero.

Los Andes de Mendoza, 11/4/18

## Murieron 31 motociclistas este año

En lo que va de 2018 fallecieron más personas en moto que en auto. Solo en 10 días de abril perdieron la vida 7. El último motociclista muerto: el lunes en Guaymallén. Ignacio Blanco / Los Andes Por Federico Fayad - ffayad@losandes.com.ar Los accidentes fatales en moto lideran una triste estadística en la provincia, ya que en lo que va del año han fallecido 31 personas que transitaban en este vehículo contra 26 que circulaban en automóvil. Los datos surgen de una estadística que lleva Los Andes ya que desde el ministerio de Seguridad sólo se tienen en cuenta aquellos que fallecen en el lugar de los hechos, sin considerar a los que pierden la vida en el traslado al hospital o en el mismo nosocomio. Para más detalles trágicos, en lo que va de abril ya perdieron la vida 7 motociclistas. Una cifra alarmante, teniendo en cuenta que solo llevan transcurridos diez días, lo que arroja un promedio de casi un muerto por día. El lunes un hombre que circulaba en moto perdió la vida luego de que su rodado impactara de frente contra un camión en Guaymallén. Ese mismo día, otro - que aparentemente se habría quedado dormido- murió tras protagonizar un accidente en el Parque General San Martín. En tanto, el domingo hubo dos motociclistas muertos en las calles de Mendoza: uno tras un choque frontal contra una camioneta en la calle Miguez, de San Martín; el restante, tras estrellarse contra un auto en la ruta 40, a la altura de San Carlos. El trágico recuento continúa hasta el viernes 6, cuando otro conductor en dos ruedas falleció tras cruzarse de carril y chocar contra un camión en Guaymallén. Un día antes, otro motociclista perdió el dominio del vehículo, cayó al pavimento y golpeó su cabeza contra el piso en el interior del barrio La Gloria, Godoy Cruz. Por último, el martes 3 un hombre de 53 años murió tras un choque frontal en su moto contra un auto en General Alvear. Tenía domicilio en la localidad de Arizona, en la provincia de San Luis. Ventas récord La estadística trágica tiene dos razones: la imprudencia de los conductores y la inseguridad de las calles, por un lado; y la cantidad de motos que hay en las calles.

Según el Registro de la Propiedad del Automotor, de enero a marzo se patentaron 8.153 vehículos en Mendoza. Un número que es casi un tercio de las que se patentaron en todo el año pasado: 26.056. Y si nos remontamos a 2016 los números son aún más llamativos: hace dos años se patentaron 16 mil motos, es decir que los números actuales representan la mitad respecto de ese año. Medidas de seguridad En el marco de la ley Provincial de **Seguridad Vial** 9024, el ministerio de Seguridad lanzó recomendaciones para reducir los accidentes viales recordando que algunas de las principales causas son el alcoholismo, la velocidad alta, el no uso del casco y las distracciones. Y recordó la obligación de usar el casco al circular. Además, los conductores deben manejar con prevención, respetar los semáforos y señales de tránsito, y evitar maniobras abruptas o peligrosas. Es importante no exceder el número de ocupantes en la moto y nunca llevar niños pequeños.



**16°**  
Min. 11° | Max. 19°

INGRESAR  
REGISTRATE

f t g

Inicio Secciones Servicios Todas las Noticias Más

**POLICIALES** | Miércoles, 11 de abril de 2018 | Edición impresa

### Murieron 31 motociclistas este año

En lo que va de 2018 fallecieron más personas en moto que en auto. Solo en 10 días de abril perdieron la vida 7.



El último motociclista muerto: el lunes en Guaymallén - Ignacio Blanco / Los Andes

Por Federico Fayad - ffayad@losandes.com.ar

COMPARTIR
f t

Los accidentes fatales en moto lideran una triste estadística en la provincia, ya que en lo que va del año han fallecido 31 personas que transitaban en este vehículo contra 26 que circulaban en automóvil.

Los datos surgen de una estadística que lleva Los Andes ya que desde el ministerio de Seguridad sólo se tienen en cuenta aquellos que fallecen en el lugar de los hechos, sin considerar a los que pierden la vida en el traslado al hospital o en el mismo nosocomio.

Para más detalles trágicos, en lo que va de abril ya perdieron la vida 7 motociclistas. Una cifra alarmante, teniendo en cuenta que solo llevan transcurridos diez días, lo que arroja un promedio de casi un muerto por día.

El lunes un hombre que circulaba en moto perdió la vida luego de que su rodado impactara de frente contra un camión en Guaymallén.

Ese mismo día, otro - que aparentemente se habría quedado dormido- murió tras protagonizar un accidente en el Parque General San Martín.

En tanto, el domingo hubo dos motociclistas muertos en las calles de Mendoza: uno tras un choque frontal contra una camioneta en la calle Miguez, de San Martín; el restante, tras estrellarse contra un auto en la ruta 40, a la altura de San Carlos.

El trágico recuento continúa hasta el viernes 6, cuando otro conductor en dos ruedas falleció tras cruzarse de carril y chocar contra un camión en Guaymallén.

Un día antes, otro motociclista perdió el dominio del vehículo, cayó al pavimento y golpeó su cabeza contra el piso en el interior del barrio La Gloria, Godoy Cruz.

Por último, el martes 3 un hombre de 53 años murió tras un choque frontal en su moto contra un auto en General Alvear. Tenía domicilio en la localidad de Arizona, en la provincia de San Luis.

EVOLUCIÓN DE PATENTAMIENTOS DE MOTOS

COMPARTIR



COMPARTIR



## Educación vial: juegos y actividades para todas las edades

Con la instalación de simuladores de manejo los jóvenes y adultos pudieron percibir el riesgo que se corre si no se respetan las normas básicas.



Mar del Plata fue anfitriona de las actividades de **educación vial** que lleva adelante la **Cecaitra** (Cámara que nuclea a los productores de software vial) en los municipios de la Provincia. A través de charlas educativas brindadas por expertos viales; simuladores de manejo y entrega de material informativo, los marplatenses y turistas tuvieron la oportunidad de tener una jornada destinada a la concientización vial.

Con la instalación de simuladores de manejo los jóvenes y adultos pudieron percibir el riesgo que se corre si no se respetan las normas básicas de seguridad vial. El simulador permite atravesar situaciones de conducción con obstáculos, señales y la presencia de todos los actores que conforman el tránsito: peatones, vehículos y demás conductores.

Los videojuegos marcan con puntaje negativo cada vez que la persona hace una maniobra indebida. También, cada "conductor" tuvo la posibilidad de repetir el circuito con gafas especiales que simulan haber ingerido alcohol en baja o alta cantidad. Estos lentes que empeoran la visual y dificultan el manejo, simulan lo que es la conducción bajo estado de alcoholismo.

El público que se acercó a la Plaza Colón durante los últimos días pudo presenciar las charlas sobre seguridad vial dadas por expertos en la materia. Allí, se recorrieron además de las nociones básicas para una conducción responsable; los elementos obligatorios para circular; la documentación requerida para manejar, así como también las principales cuestiones de seguridad del vehículo.



La Capital de Mar del Plata, 10/4/18

## Educación vial: juegos y actividades para todas las edades

Mar del Plata fue anfitriona de las actividades de educación vial que lleva adelante la **Cecaitra** (Cámara que nuclea a los productores de software vial) en los municipios de la Provincia. A través de charlas educativas brindadas por expertos viales; simuladores de manejo y entrega de material informativo, los marplatenses y turistas tuvieron la oportunidad de tener una jornada destinada a la concientización vial. Con la instalación de simuladores de manejo los jóvenes y adultos pudieron percibir el riesgo que se corre si no se respetan las normas básicas de **seguridad vial**. El simulador permite atravesar situaciones de conducción con obstáculos, señales y la presencia de todos los actores que conforman el **tránsito**: peatones, vehículos y demás conductores. Los videojuegos marcan con puntaje negativo cada vez que la persona hace una maniobra indebida. También, cada conductor tuvo la posibilidad de repetir el circuito con gafas especiales que simulan haber ingerido alcohol en baja o alta cantidad. Estos lentes que empeoran la visual y dificultan el manejo, simulan lo que es la conducción bajo estado de alcoholismo. El público que se acercó a la Plaza Colón durante los últimos días pudo presenciar las charlas sobre **seguridad vial** dadas por expertos en la materia. Allí, se recorrieron además de las nociones básicas para una conducción responsable; los elementos obligatorios para circular; la documentación requerida para manejar, así como también las principales cuestiones de seguridad del vehículo. Los participantes tuvieron la oportunidad de evacuar diferentes dudas y recibieron folletería con la información de las charlas. Además, se repartieron ejemplares del manual para primeros conductores con los requisitos para obtener la licencia de conducir; las señales de **tránsito**; lo que se debe saber antes de salir a la calle; el sistema de radarización y cómo actuar en caso de ser protagonista o testigo de un siniestro vial.

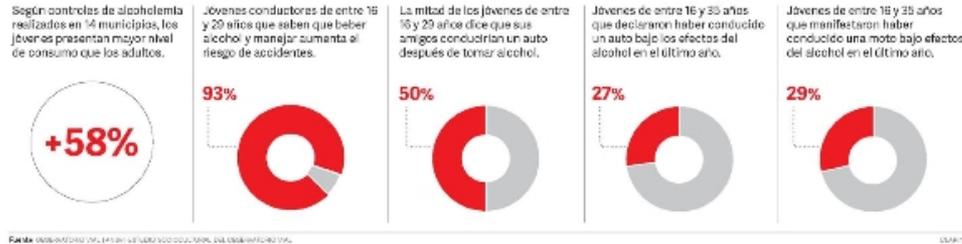
La penalización de las **infracciones de tránsito** es una forma efectiva de modificar las conductas viales inaceptables, como lo demuestran diversas estadísticas referidas a **sinistros viales** antes y después de implementar controles. Pero **Cecaitra** también procura mejorar la situación mediante campañas de concientización y educación vial, explicó Martín Inesenou, director de coordinación de la Cámara. Con Mar del Plata ya son 20 los distritos que recibieron la campaña de educación vial de **Cecaitra** que tiene como propósito llegar a todos los municipios de la provincia. Los municipios de Chascomús, Castelli, Necochea, Pergamino, Salto, Lezama, Dolores, Zárate, Campana, Pilar, Pinamar, Maipú, Lobos, San Miguel del Monte, Malvinas Argentinas, Tigre, Marcos Paz, San Martín y Chacabuco fueron los que hasta el momento fueron anfitriones de esta campaña de concientización. Desde la Cámara señalaron que la **seguridad vial** debe ser atacada por varios frentes. Creemos que el control, la sanción, la educación y la concientización deben darse de manera simultánea. Seguiremos trabajando en estos cuatro ejes con el fin de lograr una conducción responsable que conlleve a un **tránsito** seguro y sin víctimas que debamos lamentar.

Clarín, 10/4/18

## El 27% de los jóvenes admite que maneja luego de tomar alcohol

Esto se da a pesar de que el 93% sabe que esa conducta aumenta los riesgos de morir en un accidente de tránsito. Un estudio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ASNV) determinó que en la Argentina el 50% de los jóvenes de entre 16 y 30 años asegura que sus amigos conducirían después de tomar alcohol, a pesar de que el 93% sabe que esto aumenta el riesgo de morir en un accidente. Y el 27% admitió que en el último año manejó luego de haber tomado. Con estos resultados, el organismo del Ministerio de Transporte realizó otra investigación para comprender por qué los jóvenes, pese a saber que este comportamiento atenta contra su propia vida y la de los demás, aún así deciden seguir con conductas riesgosas. El estudio se hizo a 12 grupos en todo el país con jóvenes conductores de vehículos de ambos sexos y diferentes niveles socio-económicos. La muestra del estudio incluyó el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), Jujuy, Córdoba, Comodoro Rivadavia, Corrientes y Mendoza. La investigación demostró que, a pesar de poner en riesgo su vida, para los jóvenes el tema del alcohol asociado a la conducción no es una preocupación. En el país, al igual que en el resto del mundo, los siniestros viales y sus consecuencias representan la primera causa de muerte en jóvenes. En 2015, la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación, reportó que un poco más de seis jóvenes, de entre 15 y 34 años, mueren diariamente como consecuencia de la siniestralidad vial. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), un factor determinante de los siniestros viales es el conducir bajo los efectos del alcohol. Además, son precisamente los conductores jóvenes quienes corren un riesgo mucho mayor de sufrir un accidente por esta causa que los conductores de mayor edad y con más experiencia. “Esto se debe, según estudios de salud publicados oportunamente, a que los jóvenes son más propensos al comportamiento impulsivo y a la búsqueda de emociones que los adultos, ya que la parte del cerebro que regula los impulsos es la última en desarrollarse y, por lo tanto, durante la juventud funciona con menor eficiencia que otras partes del cerebro”, de allí el informe difundido por la ASNV. En el estudio casero que llevó a cabo la ASNV para comprender las razones que impulsan a que los jóvenes decidan realizar una conducta que puede atentar contra su propia salud, demostró que “el problema del alcohol y la conducción no aparece espontáneamente como una preocupación de los jóvenes en la Argentina. Cuando ellos hablan de las fallas en relación a la seguridad vial, el alcohol al volante casi no tiene relevancia”, explicaron. Esta falta de reconocimiento de que conducir alcoholizado es un peligro al que someten su vida y la de los demás, responde a tres razones fundamentales. Según de allí a los responsables del trabajo, en primer lugar, en los jóvenes predomina un sentimiento individual de excepción (“a mí no me va a pasar”) que se acompaña de la creencia de poder controlar los efectos del alcohol en el cuerpo. En ese sentido, se minimiza la percepción del riesgo de sufrir un accidente. En segundo lugar, los jóvenes le atribuyen al alcohol un rol esencial en su vida social, se brotan en las salidas nocturnas: el consumo de alcohol es un hábito arraigado con origen en la adolescencia que está presente prácticamente en todos los momentos de socialización, social y. Finalmente, “los jóvenes no sienten miedo de sufrir el control o la sanción por conducir bajo los efectos del alcohol, lo que genera que no perciban un costo al hacerlo”. La conclusión de este estudio es que para los jóvenes tener alcohol y conducir representa una “postiludicador social” que permite divertirse e interactuar con desconocidos. A partir de estos resultados, la ASNV anunció que prevé diseñar nuevas acciones de concientización y control eficientes para modificar las conductas de riesgo, que aún no fueron detalladas. ■

### Una tendencia peligrosa



Fuente: OBSERVATORIO DEL ESTADO DE SEGURIDAD VIAL, DEL OBSERVATORIO VIAL

INFORME DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

# El 27% de los jóvenes admite que maneja luego de tomar alcohol

Esto se da a pesar de que el 93% sabe que esa conducta aumenta los riesgos de morir en un accidente de tránsito.

Un estudio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ASNV) determinó que en la Argentina el 50% de los jóvenes de entre 16 y 30 años asegura que sus amigos conducirían después de tomar alcohol, a pesar de que el 93% sabe que esto aumenta el riesgo de morir en un accidente. Y el 27% admitió que en el último año manejó luego de haber tomado. Con estos resultados, el organismo del Ministerio de Transporte realizó otra investigación para comprender por qué los jóvenes, pese a saber que este comportamiento atenta contra su propia vida y la de los demás, aún así deciden seguir con conductas riesgosas.

El estudio se hizo a 12 grupos en todo el país con jóvenes conductores de vehículos de ambos sexos y diferentes niveles socio-económicos. La muestra del estudio incluyó el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), Jujuy, Córdoba, Comodoro Rivadavia, Corrientes y Men-

doza. La investigación demostró que, a pesar de poner en riesgo su vida, para los jóvenes el tema del alcohol asociado a la conducción no es una preocupación.

En el país, al igual que en el resto del mundo, los siniestros viales y sus consecuencias representan la primera causa de muerte en jóvenes. En 2015, la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación, reportó que un poco más de seis jóvenes, de entre 15 y 34 años, mueren diariamente como consecuencia de la siniestralidad vial. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), un factor determinante de los siniestros viales es el conducir bajo los efectos del alcohol. Además, son precisamente los conductores jóvenes quienes corren un riesgo mucho mayor de sufrir un accidente por esta causa que los conductores de mayor edad y con más experiencia.

Esto se debe, según estudios de salud publicados oportunamente, a que los jóvenes son más propensos al comportamiento impulsivo y a la búsqueda de emociones que los adultos, ya que la parte del cerebro que regula los impulsos es la última en desarrollarse y, por lo tanto, durante la juventud funciona con menor



Alcoholemia. El test positivo se da un 58% más entre los jóvenes.

eficiencia que otras partes del cerebro”, de allí el informe difundido por la ASNV. En el estudio casero que llevó a cabo la ASNV para comprender las razones que impulsan a que los jóvenes decidan realizar una conducta que puede atentar contra su propia salud, demostró que “el problema del alcohol y la conducción no aparece espontáneamente como una preocupación de los jóvenes en la Argentina. Cuando ellos hablan

de las fallas en relación a la seguridad vial, el alcohol al volante casi no tiene relevancia”, explicaron.

Esta falta de reconocimiento de que conducir alcoholizado es un peligro al que someten su vida y la de los demás, responde a tres razones fundamentales. Según de allí a los responsables del trabajo, en primer lugar, en los jóvenes predomina un sentimiento individual de excepción (“a mí no me va a pasar”) que se acompaña de la creencia de poder controlar los efectos del alcohol en el cuerpo. En ese sentido, se minimiza la percepción del riesgo de sufrir un accidente. En segundo lugar, los jóvenes le atribuyen al alcohol un rol esencial en su vida social, se brotan en las salidas nocturnas: el consumo de alcohol es un hábito arraigado con origen en la adolescencia que está presente prácticamente en todos los momentos de socialización, social y. Finalmente, “los jóvenes no sienten miedo de sufrir el control o la sanción por conducir bajo los efectos del alcohol, lo que genera que no perciban un costo al hacerlo”. La conclusión de este estudio es que para los jóvenes tener alcohol y conducir representa una “postiludicador social” que permite divertirse e interactuar con desconocidos. A partir de estos resultados, la ASNV anunció que prevé diseñar nuevas acciones de concientización y control eficientes para modificar las conductas de riesgo, que aún no fueron detalladas. ■

Sus resultados demostraron que los jóvenes presentaron alcoholemias positivas en un 58% más que los adultos, lo que confirma que los jóvenes se encuentran más dispuestos a exponerse a riesgos que el resto de la población. En el estudio cualitativo que llevó a cabo la ANSV para comprender las razones que influyen en que los jóvenes decidan realizar una conducta que puede atentar contra su propia salud, demostró que “el problema del alcohol y la conducción no aparece espontáneamente como una preocupación de los jóvenes en la Argentina. Cuando ellos hablan de faltas en relación a la **seguridad vial**, el alcohol al volante casi no tiene incidencia”, explicaron. Esta falta de reconocimiento de que conducir alcoholizado es un peligro al que someten su vida y la de los demás, responde a tres razones fundamentales. Según detallan los responsables del trabajo, en primer lugar en los jóvenes predomina un sentimiento individual de excepción (“a mí no me va a pasar”) que se acompaña de la creencia de poder controlar los efectos del alcohol en el cuerpo. En este sentido, se minimiza la percepción del riesgo de sufrir un accidente. En segundo lugar, los jóvenes le atribuyen al alcohol un rol esencial en su vida social, sobre todo en las salidas nocturnas: “el consumo de alcohol es un hábito arraigado con origen en la adolescencia que está presente prácticamente en todos los momentos de sociabilidad”, señalan. Y, finalmente, “los jóvenes no sienten miedo de sufrir el control o la sanción por conducir bajo los efectos del alcohol, lo que genera que no perciban un costo al hacerlo”.

La conclusión de este estudio es que para los jóvenes tomar alcohol y conducir representa una actividad que les genera puro beneficio con un bajo costo. Ambas actividades tienen en común que generan en ellos sentimientos positivos: por un lado, manejar y consumir alcohol son percibidos como un rito de iniciación a la adultez. Y, por el otro, el consumo de alcohol constituye un “posibilitador social” que permite divertirse o interactuar con desconocidos. A partir de estos resultados, la ANSV anunció que prevé diseñar nuevas “acciones de concientización y control eficientes para modificar las conductas de riesgo”, que aún no fueron detalladas.

### Una tendencia peligrosa

+58 Según controles de alcoholemia realizados en 14 municipios, los jóvenes presentan mayor nivel de consumo que los adultos.

93% Jóvenes conductores de entre 16 y 29 años que saben que beber alcohol y manejar aumenta el riesgo de accidentes.

50% La mitad de los jóvenes de entre 16 y 29 años dice que sus amigos conducirían un auto después de tomar alcohol.

27% Jóvenes de entre 16 y 35 años que declararon haber conducido un auto bajo los efectos del alcohol en el último año.

29% Jóvenes de entre 16 y 35 años que manifestaron haber conducido una moto bajo efectos del alcohol en el último año.

La Nueva Provincia Bahía Blanca, 09/4/18

## Fuerte disminución de las multas en las zonas controladas por radares

Las **multas** por **exceso de velocidad** varían entre 4.300 y 28.900 pesos y es potestad del juez de Faltas establecer el monto. Mario Minervino / mminervino@lanueva.com Los bahienses comienzan a respetar, al menos en parte, las velocidades máximas permitidas en lugares donde saben que el control mediante radar es inflexible y contundente a la hora de detectar un exceso. Según datos aportados desde el Tribunal de Faltas local, durante diciembre de 2017, enero y febrero de 2018 se registraron "apenas" 380 actas de infracción, entre los seis **radares** fijos y los móviles. El último dato sobre este tipo de infracciones databa de 2016, cuando en el bimestre noviembre-diciembre de ese año se acumularon 8.301 faltas. "Sin dudas la gente se está tomando más en serio el tema de los controles y las **multas**", se indicó desde el Juzgado. Las **multas** por **exceso de velocidad** varían entre 4.300 y 28.900 pesos y es potestad del juez de Faltas establecer qué monto a aplicar, siendo habitual tomar "un valor intermedio", que puede acercarse al máximo en caso de reincidencia. Los **radares** controlan la falta de respeto a la luz roja del semáforo e invadir la senda peatonal en avenida Cabrera, Necochea y Láinez, Drago y 1810, Pilmaiquen y 14 de Julio, Colón y Vieytes, y Drago y Esmeralda. Los fijos que miden velocidad están ubicados en Don Bosco 2985 (máxima 40 km/h); Eduardo Sívori 4880 (40 km/h); Juan Domingo Perón --ex Camino de La Carrindanga-- 3750 (60 km/h), autovía Presidente Raúl Alfonsín 970 (60 km/h) y avenida Cabrera (60 km/h). Los aparatos de control móviles están sujetos a rotaciones periódicas, aunque es habitual ubicarlos en Chile al 300, avenida Dasso 355, Montevideo 27, Drago y 1810 y Don Bosco 4100. En la ciudad existen dos tipos de **radares**: los móviles y los fijos. Los primeros exigen la presencia de un operador --agente del cuerpo municipal de inspectores-- y el infractor debe ser detenido metros más adelante, donde se le realiza el acta y se lo notifica.

Los aparatos fijos funcionan de manera automática y una vez que registran un exceso emiten el acta, la cual se remite a la central de cómputos. Una pata fundamental en el desarrollo del trámite es la cámara de empresas de control y administración de infracciones de transporte de la República Argentina (**Cecaitra**). El juez José Luis Ares, titular del juzgado correccional N° 1, confirmó la multa de 10.680 pesos más la inhabilitación para conducir por 18 meses en el caso de un conductor sancionado en nuestra ciudad por registrar una graduación etílica de 1,63 g/l, más de tres veces del máximo permitido. El magistrado rechazó los argumentos del infractor --cuestionó la habilitación de las pipetas utilizadas en el control y la falta de un médico al momento de realizarse el mismo-- así como su planteo de que no disponer de licencia "afecta su trabajo". Ares mencionó en su fallo que la pena "no aparece como irrazonable ni desproporcionada" y que la misma siempre implica "un perjuicio para quien las sufre". Se trata del primer caso que llega al juzgado con aplicación de la nueva ley, vigente desde enero, que eleva los plazos de inhabilitación para conducir. El mínimo ahora es de 6 meses (de 500 a 999 mg/l), de 12 meses (de 1000 a 1500) y de 18 meses si la graduación es más de 1.500. El imputado puede recurrir a la Cámara de Apelaciones.

Bahía Blanca | Viernes 4 de Mayo | 13:49

La Nueva.

Artes

Espectáculos

Economía y campo

## La ciudad.

TRÁNSITO

## Fuerte disminución de las multas en las zonas controladas por radares

9/4/2018 | 07:31 | Las multas por exceso de velocidad varían entre 4.300 y 28.900 pesos y es potestad del juez de Faltas establecer el monto.



Mario Minervino / mminervino@lanueva.com

Los bahienses comienzan a respetar, al menos en parte, las velocidades máximas permitidas en lugares donde saben que el control mediante radar es inflexible y contundente a la hora de detectar un exceso.

Según datos aportados desde el Tribunal de Faltas local, durante diciembre de 2017, enero y febrero de 2018 se registraron "apenas" 380 actas de infracción, entre los seis radares fijos y los móviles.

El último dato sobre este tipo de infracciones databa de 2016, cuando en el bimestre noviembre-diciembre de ese año se acumularon 8.301 faltas.

"Sin dudas la gente se está tomando más en serio el tema de los controles y las multas", se indicó desde el Juzgado.

Las multas por exceso de velocidad varían entre 4.300 y 28.900 pesos y es potestad del juez de Faltas establecer qué monto a aplicar, siendo habitual tomar "un valor intermedio",

Perfil, 09/4/18

## Esa costumbre de no usar la cabeza

A nadie le sorprende ver a una persona conducir una moto sin su casco puesto. Es, prácticamente, una pintura más del paisaje cotidiano. Quienes estudian el tema dicen que la situación empeora si se cruza la avenida General Paz hacia Provincia de Buenos Aires. Para los especialistas, no hay campañas de concientización suficientes y los controles brillan por su ausencia. "Se ven diferencias entre Capital y Provincia, donde directamente no se controla. A los argentinos nos gusta que haya normas y controles, pero sobre otros. Es común ver a alguien que se traslada en moto llevar el casco en su codo y cuando llega a General Paz para cruzar hacia la Ciudad se lo coloca", cuenta Alberto Gasparini, capacitador de la ONG Luchemos por la Vida. ¿Por qué no lo usan? "No sé si desconocen la utilidad del casco o si consideran que es un requerimiento. El razonamiento parece ser: 'Me piden que me ponga el casco y me lo pongo porque me obligan, no porque considere que lo necesito'", plantea. Según Luchemos por la Vida, hay un promedio de 20 muertos por día en accidentes de tránsito, de los cuales el 30 por ciento son conductores de motos y ciclomotores. El Defensor del Pueblo Adjunto de la Provincia de Buenos Aires, Walter Martelio, elaboró una estadística de acuerdo a la información brindada por la Fundación TRAUMA y el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI). Allí da cuenta de que "entre octubre de 2009 y febrero de 2018, el 51,2 por ciento de las personas atendidas por lesiones a raíz de accidentes viales viajaba a bordo de una moto. Y de ese total, el 78% no usaba casco al momento del accidente". Además, "el 68% de los motociclistas tuvo al menos una lesión en la cabeza y el 62% en las extremidades, mientras que los traumas en el tórax, el abdomen, la cara y la columna fueron mucho menos frecuentes". Por otra parte, "en el grupo sin casco la proporción de pacientes con lesiones encefálicas severas fue 29,4% y en el grupo que usó casco, 10,5%". Tener estadísticas oficiales es una quimera, al menos en la Provincia de Buenos Aires. "No está estandarizado el mecanismo para cargarlas al sistema y obtener un dato real. Lo único que podríamos tener son ingresos a la guardia en distintos centros de salud. Esa información tendría que brindarla el Ministerio de Salud", explica Martelio. Tampoco se puede buscar en la Policía, que registra el accidente, pero su accionar llega hasta que la víctima ingresa al hospital. "Hay una total falta de articulación para generar datos. Reunir información es imposible. Hay que tener relevamientos propios o de ONGs, pero no tienen criterio científico riguroso", completa.

La principal función del casco es amortiguar los golpes en la cabeza, reduciendo en tres cuartas partes la posibilidad de muerte o lesiones graves. Pero no todos lo usan. Uno de buena calidad, capaz de proteger al conductor cuesta unos 5 mil pesos. "Si tengo que educar a una persona, debo decirle que un golpe contra el asfalto a 19 kilómetros por hora le puede producir secuelas para siempre. Si es a 20 o 30 kilómetros por hora, puede ser la muerte en caso de que se golpee la cabeza. El casco no evita el accidente, sino el mal posterior, que es la lesión. Al golpear contra el asfalto, el impacto será el mismo, pero al estar el casco tiene un marco de contención", cuenta Gasparini, Carolina Giardullí es terapeuta ocupacional y se especializa en neurorehabilitación de adultos. Trabaja junto a las víctimas para que, en la medida de lo posible, recuperen sus habilidades motoras, cognitivas o conductuales y puedan volver a ser funcionales. "Una persona que va en moto, sufre un accidente y tiene traumatismo de cráneo puede sufrir consecuencias diversas, dependiendo del tipo de lesión y evolución de la persona. Es la primera causa de discapacidad adquirida en adultos jóvenes", afirma. El paciente pasa primero por un período agudo en el que existe la posibilidad de que se encuentre en coma o tenga alteraciones de la conciencia. "Depende de su evolución, puede quedar con secuelas graves, moderadas o leves que abarcan aspectos cognitivos, conductuales o motores", indica la especialista. Los cognitivos abarcan las funciones ejecutivas, de memoria o atención, que no permiten llevar a cabo tareas o razonar. Los conductuales son "los que más impactan en la vida del paciente y su familia", dice Giardullí, y continúa: "Depende de las secuelas, puede llegar a necesitar asistencia por el resto de su vida y hablamos de personas jóvenes con expectativas de vida larga pero que terminan siendo dependientes para actividades básicas o instrumentales, como manejar las finanzas, hacer compras, cocinarse, conseguir trabajo y sostenerlo, entre otras". Las lesiones motoras son "las que generan hemiparesia, que afecta a la mitad del cuerpo, lo que puede ocasionar problemas en la marcha, equilibrio o mover el brazo de manera funcional". ¿Cómo se intenta controlar el uso del casco para evitar semejantes consecuencias? Lo que oportunamente se presentó como una opción fue prohibir a las estaciones de servicio que carguen nafta a motos cuyos conductores no tengan casco.

# Esa costumbre de no usar la cabeza

A nadie le sorprende ver a una persona conducir una moto sin su casco puesto. Es, prácticamente, una pintura más del paisaje cotidiano. Quienes estudian el tema dicen que la situación empeora si se cruza la avenida General Paz hacia Provincia de Buenos Aires. Para los especialistas, no hay campañas de concientización suficientes y los controles brillan por su ausencia.

"Se ven diferencias entre Capital y Provincia, donde directamente no se controla. A los argentinos nos gusta que haya normas y controles, pero sobre otros. Es común ver a alguien que se trasladó en moto llevar el casco en su codo y cuando llega a General Paz para cruzar hacia la Ciudad se lo coloca", cuenta Alberto Gasparini, capacitador de la ONG Luchemos por la Vida.

¿Por qué no lo usan? "No sé si desconocen la utilidad del casco o si consideran que es un requerimiento. El razonamiento parece ser: 'Me piden que me ponga el casco y me lo pongo porque me obligan, no por que considere que lo necesito'", plantea.

Según Luchemos por la Vida, hay un promedio de 20 muertos por día en accidentes de tránsito, de los cuales el 30 por ciento son conductores de motos y ciclomotores.

El Defensor del Pueblo Adjunto de la Provincia de Buenos Aires, Walter Martello, elaboró una estadística de acuerdo a la información brindada por la Fundación TRAUMA y el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI). Allí da cuenta de que "entre octubre de 2009 y febrero de 2018, el 51,2 por ciento de las personas atendidas por lesiones a raíz de accidentes viales viajaba a bordo de una moto. Y de ese total, el 78% no usaba casco al momento del accidente".

Además, "el 68% de los motociclistas tuvo al menos una lesión en la cabeza y el 62% en las extremidades, mientras que los traumas en el tórax, el abdomen, la cara y la columna fueron mucho menos frecuentes". Por otra parte, "en el grupo sin casco la proporción de pacientes con lesiones encefálicas severas fue 29,4% y en el grupo que usó casco, 1,05%".

Tener estadísticas oficiales es una quimera, al menos en la Provincia de Buenos Aires. "No está estandarizado el mecanismo para cargarlas al sistema y obtener un dato real. Lo único que podríamos tener son ingresos a la guardia en distintos centros de salud. Esa información tendríamos que pedir al Ministerio de Salud", explica Martello.

Tampoco se puede buscar en la Policía, que registra el accidente, pero su accionar llega hasta que la víctima ingresa al hospital. "Hay una total falta de articulación para generar datos. Reunir información es imposible. Hay que tener relevamientos propios o de ONGs, pero no tienen criterio científico riguroso", completa.

La principal función del casco es amortiguar los golpes en la cabeza, reduciendo en tres cuartas partes la posibilidad de muerte o lesiones graves. Pero no todos lo usan. Uno de buena calidad, capaz de proteger al conductor cuesta unos 5 mil pesos.

"Si tengo que educar a una persona, debo decirle que un golpe contra el asfalto a 19 kilómetros por hora le puede producir secuelas para siempre. Si es a 20 o 30 kilómetros por hora, puede ser la muerte en caso de que se golpee la cabeza. El casco no evita el accidente, sino el mal posterior, que es la lesión. Al golpear contra el asfalto, el impacto será el mismo, pero al estar



el casco tiene un marco de contención", cuenta Gasparini.

Carolina Giardulli es terapeuta ocupacional y se especializa en neurorehabilitación de adultos. Trabaja junto a las víctimas para que, en la medida de lo posible, recuperen sus habilidades motoras, cognitivas o conductuales y puedan volver a ser funcionales. "Una persona que va en moto, sufre un accidente y tiene traumatismo de cráneo puede sufrir consecuencias diversas, dependiendo del tipo de lesión y evolución de la persona. Es la primera causa de discapacidad adquirida en adultos jóvenes", afirma.

El paciente pasa primero por un periodo agudo en el que existe la posibilidad de que se encuentre en coma o tenga alteraciones de la conciencia. "Depende de su evolución, puede quedar con secuelas graves, moderadas o leves que abarcan aspectos cognitivos, conductuales o motores", indica la especialista. Los cognitivos abarcan las funciones ejecutivas, de memoria o atención, que no permiten llevar a cabo tareas o razonar.

Los conductuales son "los que más impactan en la vida del paciente y su familia", dice Giardulli, y continúa: "Depende de las secuelas, puede llegar a necesitar asistencia por el resto de su vida y hablamos de personas jóvenes con expectativas de vida larga pero que terminan siendo dependientes para actividades básicas o instrumentales, como manejar las finanzas, hacer compras, cocinar, conseguir trabajo y sostenerlo, entre otras".

Las lesiones motoras son "las que con-

**El casco ayuda a reducir un 75% las posibilidades de muerte o lesiones en choques. Uno de calidad puede costar unos \$ 5 mil.**

**Según los estacioneros, es casi imposible cumplir la ley que prohíbe cargar nafta a los motociclistas que no circulan con casco.**

ran hemiparesia, que afecta a la mitad del cuerpo, lo que puede ocasionar problemas en la marcha, equilibrio o mover el brazo de manera funcional".

¿Cómo se intenta controlar el uso del casco para evitar semejantes consecuencias? Lo que oportunamente se presentó como una opción fue prohibir a las estaciones de servicio que carguen nafta a motos cuyos conductores no tengan casco. Sin embargo, esto es casi imposible en la práctica: "Si viene alguien sin casco, no le podemos decir que no cargamos porque se lo agarran con el playero y lo amenazan. Entonces, pedimos a Provincia de Buenos Aires por la posibilidad de que tanto la Policía como la gente del área de Tránsito pongan a una persona en las estaciones de servicio hasta acostumbrar a la gente. No estamos en contra de la ley, sino que no tenemos poder de policía", protesta Juan Carlos Basílico, Presidente de Federación de Entidades de Combustibles (FEC).

"Son legislaciones que tienen que ver más con transferir la responsabilidad al comercio que con implementar el propio poder de policía para hacer efectivo el cumplimiento de la ley", aporta Martello.

Según datos oficiales, entre septiembre de 2017 y el 2 de marzo de este año, se decomisaron 5.322 en motos en la Ciudad de Buenos Aires. Del total, 1.158 fueron retenidas por la falta del chaleco refractario, mientras que 138 fueron incautadas porque los ocupantes no tenían casco.

En la Provincia, la situación se complica porque la mayoría de los municipios tienen sus galpones abarrotados. Si bien existe la chance de compactar aquellas motos que no son retiradas por sus dueños, a veces los tiempos que deben respetar no ayudan a la recirculación de vehículos. "Tanto jueces como fiscales nos piden que no secuestremos motos", confió un efectivo de Gendarmería en estricta reserva de su nombre. "Son casos engorrosos. El crecimiento de la venta fue exponencial en los últimos años a partir de distintas cuestiones, tales como que es la herramienta más rápida para evitar el tránsito en ciudades, las facilidades otorgadas en créditos de compra de las mismas, entre otras", advierte Martello.

"Quien compra un ciclomotor en cuotas y paga \$ 1.000 al mes, por ahí no tiene para comprarse un casco. ¿Por qué no vender el casco junto con el vehículo y prorratear su costo en cuotas?", sugiere Gasparoni.

## ACCIDENTES DE TRÁNSITO.



## ATENDIDOS POR SINIESTROS.



Sin embargo, esto es casi imposible en la práctica: "Si viene alguien sin casco, no le podemos decir que no cargamos porque se lo agarran con el playero y lo amenazan. Entonces, pedimos a Provincia de Buenos Aires ver la posibilidad de que tanto la Policía como la gente del área de Tránsito pongan a una persona en las estaciones de servicio hasta acostumbrar a la gente. No estamos en contra de la ley, sino que no tenemos poder de policía", protesta Juan Carlos Basílico, Presidente de Federación de Entidades de Combustibles (FEC). "Son legislaciones que tienen que ver más con transferir la responsabilidad al comercio que con implementar el propio poder de policía para hacer efectivo el cumplimiento de la ley", aporta Martello. Según datos oficiales, entre septiembre de 2017 y el 2 de marzo de este año, se decomisaron 5.322 en motos en la Ciudad de Buenos Aires, Del total, 1.158 fueron retenidas por la falta del chaleco refractario, mientras que 138 fueron incautadas porque los ocupantes no tenían casco. En la Provincia, la situación se complica porque la mayoría de los municipios tienen sus galpones abarrotados. Si bien existe la chance de compactar aquellas motos que no son retiradas por sus dueños, a veces los tiempos que deben respetar no ayudan a la recirculación de vehículos. "Tanto jueces como fiscales nos piden que no secuestremos motos", confió un efectivo de Gendarmería en estricta reserva de su nombre. "Son casos engorrosos. El crecimiento de la venta fue exponencial en los últimos años a partir de distintas cuestiones, tales como que es la herramienta más rápida para evitar el tránsito en ciudades, las facilidades otorgadas en créditos de compra de las mismas, entre otras", advierte Martello. "Quien compra un ciclomotor en cuotas y paga \$ 1.000 al mes, por ahí no tiene para comprarse un casco. ¿Por qué no vender el casco junto con el vehículo y prorratear su costo en cuotas?", sugiere Gasparoni.

La Nación, 09/4/18

## Accidentes de tránsito: más muertes y miles de familias destruidas

Por: Teresa Sofía Buscaglia

Gonzalo Ruiz tenía 15 años cuando murió al ser embestido por un conductor alcoholizado, mientras estaba dentro de un auto estacionado esperando a su padre. "Los primeros días no sabíamos qué hacer ni adónde ir. No queríamos estar en casa porque lo veíamos en todos lados. El dolor es muy grande, nunca pensamos que nos podía pasar algo así", recuerda Alejandra, su madre. A un año de ocurrido el hecho, el acusado tiene prisión domiciliaria y en unas semanas será juzgado (ver aparte). En 2017, el índice de siniestralidad vial en la Argentina aumentó 21,5% respecto de 2016, lo que dejó un 9,2% más de muertos en accidentes y subió en 16,6% los heridos graves. El 40,9% de las víctimas mortales fueron jóvenes de 16 a 30 años, según el Observatorio del Instituto de Educación y **Seguridad Vial** (ISEV). Según datos de la asociación Luchemos por la Vida, en la última década, el promedio anual de víctimas mortales rondó las 7000, con variaciones en torno del 10%, cuando se dieron los picos más altos. Esto significa unos 20 decesos por día y más de 100 por semana. Las estadísticas oficiales, en cambio, hablan de 5000 al año. Estas cifras no son solo números, sino que, detrás de ellas, hay miles de familias destrozadas por el dolor que causan estas tragedias en sus vidas. ¿Por qué es tan difícil adoptar medidas concretas? La organización civil Madres del Dolor hizo varias presentaciones en el Congreso para que la ley de **tránsito** vial sea más dura con los conductores que ocasionen la muerte o lesiones graves a una persona. Sus propuestas, como las de otras asociaciones civiles que tienen el mismo objetivo, fueron escuchadas en el Congreso, luego de años de perseverancia (ver aparte).

Gracias a ello, a fines de 2016, consiguieron importantes cambios en la ley de **tránsito** vial: el **exceso de velocidad** y el consumo de alcohol y estupefacientes fueron considerados agravantes; se aumentaron las penas por homicidio culposo y lesiones graves al conducir, y se cambió la figura de "abandono de persona" por la de "fuga del lugar del hecho", lo que significa que el responsable será juzgado penalmente si huye, aunque la víctima esté acompañada. "Aún falta mucho, porque las condenas dependen de la interpretación de cada juez y cuando sentencian a tres años de prisión, puede quedar en suspenso y no hacerse efectiva", explica Viviam Perrone, cofundadora de Madres del Dolor. Además señala que hay muy poca conciencia entre los conductores de la responsabilidad que tienen. Carlos García volvió a caminar y busca recuperar su movilidad

### Hacia un cambio cultural

En los años 90, España tenía 9000 víctimas mortales y desde entonces, lograron reducirlas en un 81%. Las medidas implementadas, básicamente, fueron de control y sanción: licencias de conducir con sistemas de puntos que varían según la conducta vial de la persona, mejor señalización en las **rutas**, más controles de seguridad y fuertes campañas educativas con testimonios reales de quienes fueron responsables o víctimas de accidentes de **tránsito**.

El ejemplo español inspiró a la Argentina a crear la Agencia Nacional de **Seguridad Vial**, un organismo que desde su origen, en 2008, diseñó e implementó un programa de políticas públicas a nivel nacional con el propósito de reducir estos siniestros. Pusieron en funcionamiento tres acciones simultáneas: centralizar la información, concentrarse en la prevención mediante campañas educativas y ejercer métodos de control y sanción más efectivos. Los resultados se hicieron ver muy pronto: entre 2010 y 2013, las tasas de siniestros descendieron abruptamente. Sin embargo, en 2014, la tendencia se revirtió y la curva hizo un camino inverso: hoy estamos con una de las tasas más altas de la última década, según destaca el ISEV. Eduardo Bertotti, director de ese instituto, es muy crítico con la actuación de la Agencia Nacional en este último tiempo. "Luego de esos años de gran trabajo, todo se relajó y hoy faltan políticas activas para prevenir el problema en vez de asistir sus consecuencias. La transformación definitiva de esa cultura 'fatal' por una cultura preventiva solo se conseguirá si hay garantía de continuidad como una verdadera política de Estado. Hoy en día es casi nula", explica.

### Las víctimas

Además de ocasionar muchas muertes, los accidentes viales son una de las principales causas de discapacidad.

El grado de morbilidad (lesiones graves) es el doble del de mortalidad, y solo en la Asociación Lucha contra la Parálisis Infantil (ALPI), según sus registros del último año, la cifra de pacientes para rehabilitación por **siniestros viales** duplicó la del año anterior. Carlos Alberto García fue uno más de ellos. Después de estrellarse con su auto contra un árbol, quedó inmobilizado durante 18 meses; hoy aprende a caminar nuevamente con ayuda de un andador (ver aparte). Desde la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** destacan la reciente creación de la Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de **Siniestros Viales**, un espacio de asesoramiento telefónico gratuito. "El daño que sufren estas familias es indescriptible. Y muchas veces deben dar la mayoría de las batallas solas. Entendimos que el Estado no puede ser ajeno a esto. Por eso creamos esta iniciativa", destaca Carlos Alberto Pérez, director ejecutivo de la Agencia Nacional, y agrega: "Estar junto a la persona, acompañarla desde lo emocional, lo legal o solucionando las necesidades que tenga en esos momentos tan angustiantes, es solo un pequeño aporte. Nada podrá solucionar ese daño, pero al menos podremos acompañarlos en la contención, en la búsqueda de tranquilidad y justicia". A su vez, el funcionario remarca la importancia "de continuar redoblando los esfuerzos para que cada vez haya menos incidentes viales donde mueren personas que deberían seguir vivas".

Ena Cibotti también tiene una postura optimista. Fundadora de la Asociación Civil Trabajar Contra la Inseguridad y la Violencia Vial (Activvas) promueve el debate en torno de este tipo de conductas y cree que el cambio es lento, pero que se está trabajando por alcanzarlo. "Construir una base de datos es muy difícil porque hay que centralizar la información en un país federal, con provincias y municipios que hacen las cosas según sus legislaciones. Hay que firmar acuerdos para unificar criterios y estos se van gestando lentamente", sostiene esta madre cuyo hijo falleció tras ser atropellado, y para quien es necesario un cambio cultural.

"Todos tienen que aprender a hacer las cosas de nuevo. No sé cuánto tiempo llevará para que los diputados se convengan de que un siniestro vial puede ser un delito penal cuando hay muertes y lesiones graves. Algunos de ellos se han reído en nuestra cara cuando decimos que conducir un auto es como manejar un arma", concluye Cibotti. El conductor "temerario", una nueva figura En el anteproyecto de reforma del Código Penal, hay varias modificaciones relacionadas con la problemática de los **siniestros viales**. Las propuestas surgieron del trabajo conjunto con las asociaciones civiles que vienen luchando por penas más duras y condenas efectivas.

## Accidentes de tránsito. Más muertes y miles de familias destruidas

En la Argentina hay un promedio de 100 víctimas mortales por semana y los heridos graves duplican esa cifra; en 2017 se registró uno de los mayores picos de la última década; buscan enderezar las penas

**Teresa Soledad Puengwa**  
PARA LA VIDA

Carolina tenía 15 años cuando murió al ser embudo por un conductor alcoholado, mientras estaba dentro de un auto estacionado esperando a su padre. "Los primeros días noábamos que hacer al adóler: No queramos estar en casa porque los vecinos nos rodeaban. El dolor es muy grande, nunca permito que alguien pasee al lado", recuerda Alejandra, su madre. Aun así, el accidente de tránsito no le impide tener un espacio doméstico y en sus semanas se la juzga (ver en aparte).

En 2017, el índice de mortalidad vial en la Argentina aumentó 21,8% respecto de 2016. Llegó a 103,2 por cada millón de vehículos y año, un 16,6% los heridos graves. El 40,3% de las víctimas mueren antes de los 35 años, según el Observatorio de Inseguridad y Violencia Vial (OIVV).

Según datos de la asociación Luchamos por la Vida, en la última década, el promedio anual de víctimas mortales creció: hay 7000 con variaciones en torno del 10%, cuando se dicen los picos más altos. Esto significa unos 20 decesos por día y más de 1000 heridos graves y lesiones incapacitantes, en cambio, hablaban de 5000 fallecidos. En los últimos años solo mueren, sin que, detrás de ellas, miles de familias destrozadas por el dolor que causan estas tragedias en sus familias.

"Ayer que tan feliz llegaba a mi hijo, hoy me siento tan triste", dice una madre que su hijo murió en un siniestro vial. Los votos presentados en el Congreso para que se sancione una ley que sancione a los conductores que ocasionan la muerte o lesiones graves a una persona. Su propuesta, como las de otras asociaciones civiles que tienen el mismo objeto, fueron rechazadas en el Congreso, luego de años de perseverancia (ver aparte).

Gracias a ello, el año 2016 consiguieron importantes cambios en la ley de tránsito vial: el aumento de la velocidad y el consumo de alcohol y otros factores fueron penalizados más gravemente; se aumentaron las penas por homicidio culposo y lesiones graves al conductor; se cambió la figura de "abandono de terreno" por la de "uso de lugar del hecho", lo que significa que el responsable será juzgado penal-

mente si huye, aunque la víctima esté acorralada. "Aún falta mucho, porque las leyes se aplican cuando se llega a un juez y cuando termina a tres años de prisión, pueden quedar en suspenso o no hacerse efectiva", explica Viviani Perovic, cofundadora de Madres del Dolor. Además señala que hay muy poca conciencia en estos conductores de su responsabilidad que tienen.

**Hacia un cambio cultural**  
En los últimos 30 años, más de 1000 víctimas mortales y desde entonces, se han implementado, básicamente, tres tipos de sanciones: licencias de conducir con sistemas de puntos que se van quitando a medida que va de la persona, mejor se fallan los hechos, más conductores de la seguridad vial fuertes conductores del OIVV.

**EL CONDUCTOR "TEMERARIO": UNA NUEVA FIGURA**

En el anteproyecto de reforma del Código Penal, hay varias modificaciones relacionadas con la problemática de los siniestros viales. Las propuestas surgen de las asociaciones civiles que vienen luchando por penas más duras y condenas efectivas.

Carolina tenía 15 años cuando murió al ser embudo por un conductor alcoholado, mientras estaba dentro de un auto estacionado esperando a su padre. "Los primeros días noábamos que hacer al adóler: No queramos estar en casa porque los vecinos nos rodeaban. El dolor es muy grande, nunca permito que alguien pasee al lado", recuerda Alejandra, su madre. Aun así, el accidente de tránsito no le impide tener un espacio doméstico y en sus semanas se la juzga (ver en aparte).

En 2017, el índice de mortalidad vial en la Argentina aumentó 21,8% respecto de 2016. Llegó a 103,2 por cada millón de vehículos y año, un 16,6% los heridos graves. El 40,3% de las víctimas mueren antes de los 35 años, según el Observatorio de Inseguridad y Violencia Vial (OIVV).

educativas con talleres que reúnan de quienes fueron responsables o víctimas de accidentes de tránsito. El que se aplicará en el futuro será la Argentina a crear la Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismos que desde su origen, en 2008, diseñó un programa de políticas públicas a nivel nacional con el propósito de reducir estos siniestros. Pasaron en funcionamiento tres acciones simultáneas: centralizar la información, concentrarse en la prevención mediante campañas educativas y ejercer métodos de control y sanción más efectivos.

Los resultados de este programa preventivo: entre 2010 y 2013, las tasas de siniestros descendieron abruptamente. Sin embargo, en 2014, la tasa de siniestros volvió a subir con un camino inverso: hoy estamos con una de las tasas más altas de la América Latina, según datos del OIVV.

Roberto Bertotti, director de seguridad, es muy crítico con la creación de la Agencia Nacional en este último tiempo. "La sanción de esas cosas de gran trabajo, todo se relaja y hoy faltan medidas para prevenir el problema, pero se van deslizando las consecuencias. La falta de efectividad de esa cultura "falta" por una cultura preventiva que no se ha desarrollado. No va a haber garantía de continuidad como una verdadera política de Estado. Hoy en día se está", explica.

**Las víctimas**  
Además de no tener muchas muertes, los accidentes viales son una de las principales causas de mortalidad. El grado de morbilidad (lesiones graves) es el doble del de mortalidad, y solo en la Asociación Lucha contra la Parálisis Infantil (ALPI), según sus registros del último año, la cifra de pacientes para rehabilitación por siniestros viales duplicó la del año anterior. Carlos Alberto García fue uno más de ellos. Después de estrellarse con su auto contra un árbol, quedó inmobilizado durante 18 meses; hoy aprende a caminar nuevamente con ayuda de un andador (ver aparte).

Donde la Agencia Nacional de Seguridad Vial destaca la reciente creación de la Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales, un espacio de asesoramiento telefónico gratuito. "El daño que sufren estas familias es indescriptible. Y

Carlos González Guerra, director nacional de Política Criminal del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y secretario de la comisión encargada de redactar la reforma, propone introducir la figura de "conducción temeraria", una nueva tipología penal preventiva que condenará a quienes pongan en riesgo la vida de las personas al conducir. Esto ocurrirá en los casos en que el conductor exceda la velocidad significativamente, duplique el doble de lo permitido en consumo de alcohol o haya consumido estupefacientes. También aumentan las penas; por ejemplo, en los "delitos imprudentes" pasa la máxima de seis a siete años de prisión.

### Dónde pedir ayuda

Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de **Siniestros Viales** (011) 4014-0900 Activvas activvas.org Madres del Dolor madresdolor.org.ar ALPI alpi.org.ar



Roberto y Alejandra Ruiz mantienen vivo el recuerdo de su hijo Gonzalo

FABIAN MARILLI



Carlos García volvió a caminar y busca recuperar su movilidad

DEBEO BRUNO/ALPI

**DÓNDE PEDIR AYUDA**  
**Red Federal de Asistencia a Víctimas y Familiares de Siniestros Viales** (011) 4014-0900  
**Activvas** activvas.org  
**Madres del Dolor** madresdolor.org.ar  
**ALPI** alpi.org.ar

Tránsito

# Metrobus y bicisendas, bajo la lupa de los porteños

El 84% de los consultados en una encuesta considera que el sistema de carriles exclusivos para colectivos mejora el tránsito. El nivel de aceptación las ciclovías cae al 57%, aunque crece entre los más jóvenes.



El Metrobus de la 9 de Julio, el más corta pero el más emblemático. Foto: Mario Quinteros

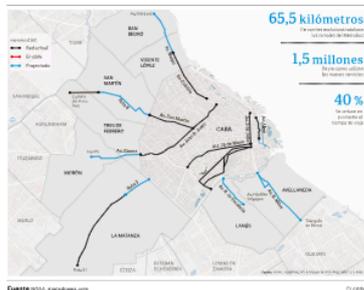
(12) comentarios

[Metrobus](#)
  
[Bicisendas](#)
  
[Transporte público](#)

Se trata de las dos políticas relacionadas con el transporte que más impulso le dio el macrismo en la Ciudad. Una, la del Metrobus, que nació en 2011 en la avenida Juan B. Justo y ya cuenta con una red de más de 60 kilómetros de carriles exclusivos en distintas avenidas porteñas con la 9 de Julio como emblema. La otra, la de la extensión de las bicisendas que ya suman unos 200 kilómetros y le sumaron además las estaciones del sistema EcoBici.

En mayo de 2011 se inauguraba el primer corredor exclusivo para colectivos en la avenida Juan B. Justo y despertaba debates sobre su utilidad y eficacia. Años después, con siete corredores en funcionamiento para 91 líneas de colectivos, una red de 63 kilómetros que impacta en más de un millón de personas diariamente, la idea general de los porteños sobre este sistema para el ordenamiento del transporte público de pasajeros no puede ser más positiva.

La Red Metropolitana de Metrobus  
Extensión hacia el Conurbano



Según se desprende del segundo Informe del Observatorio Vial de la Cecaitra (Cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial) el 84% de los porteños considera que el sistema de carriles exclusivos organiza mejor el tránsito. Tan solo 1 de cada 10 habitantes de la Ciudad creen que la existencia de Metrobuses perjudica el normal funcionamiento del transporte.

Clarín, 08/4/18

## Metrobus y bicisendas, bajo la lupa de los porteños

Tránsito. El 84% de los consultados en una encuesta considera que el sistema de carriles exclusivos para colectivos mejora el tránsito. El nivel de aceptación las ciclovías cae al 57%, aunque crece entre los más jóvenes. El Metrobus de la 9 de Julio, el más corta pero el más emblemático. Se trata de las dos políticas relacionadas con el transporte que más impulso le dio el macrismo en la Ciudad. Una, la del Metrobus, que nació en 2011 en la avenida Juan B. Justo y ya cuenta con una red de más de 60 kilómetros de carriles exclusivos en distintas avenidas porteñas con la 9 de Julio como emblema. La otra, la de la extensión de las bicisendas que ya suman unos 200 kilómetros y le sumaron además las estaciones del sistema EcoBici. En mayo de 2011 se inauguraba el primer corredor exclusivo para colectivos en la avenida Juan B. Justo y despertaba debates sobre su utilidad y eficacia. Años después, con siete corredores en funcionamiento para 91 líneas de colectivos, una red de 63 kilómetros que impacta en más de un millón de personas diariamente, la idea general de los porteños sobre este sistema para el ordenamiento del transporte público de pasajeros no puede ser más positiva. Según se desprende del segundo Informe del Observatorio Vial de la Cecaitra (Cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial) el 84% de los porteños considera que el sistema de carriles exclusivos organiza mejor el tránsito. Tan solo 1 de cada 10 habitantes de la Ciudad creen que la existencia de Metrobuses perjudica el normal funcionamiento del transporte. No corre la misma suerte la bicisenda, cuya valoración aún está por debajo de un consenso de aceptación. Solamente el 57% de los consultados considera que sirve para mejorar el tránsito. Por su parte, los que consideran negativamente el carril exclusivo para ciclistas asciende al 22%. Dos de cada 10 no tienen todavía una posición tomada al respecto. Los datos fueron proporcionados también por el Observatorio Vial de Cecaitra.

Sin embargo, entre la población más joven, a la que se apunta cuando se habla de cambiar el hábito a la hora de movilizarse en este tipo de rodados por la Ciudad, el número de aprobación sobre las bicisendas alcanza a 7 de cada 10 consultados. Este segmento es la población contenida entre los 16 y los 29 años. Por lo que se puede proyectar que con el correr de los años también este sistema de organización de tráfico sea estimado positivamente de la misma manera que hoy es valorado el Metrobus. En cifras 1 de cada 10 porteños cree que el Metrobus es perjudicial para el sistema de transporte. El 84 por ciento está de acuerdo con su implementación y utilidad. 7 de cada 10 jóvenes ven con buenos ojos el sistema de bicisendas para el ordenamiento del tránsito. Baja drásticamente la consideración entre los mayores de 30 años. El Metrobus de la 9 de Julio, el más corta pero el más emblemático.



## LA CIUDAD

SIMILITUDES CON UN ANTECEDENTE EN MAR DEL PLATA

### Misterio y confusión por las fotomultas ilegales en la zona del Distribuidor Benoit

Conductores penados se presentaron en el Juzgado de Faltas para pedir explicaciones. Cómo era el convenio que caducó

7 de Abril de 2018 | 01:42 | Publicado en Edición Impresa



LAS FOTOMULTAS SE HACÍAN DESDE CAMIONETAS PLOTEADAS CON LOGOS OFICIALES, EN LA ZONA DEL DISTRIBUIDOR / MLP

Las fotomultas que los vecinos de la Ciudad recibieron en los últimos meses, fruto de los controles de tránsito de un par de camionetas que labraban actas "truchas" en la zona del distribuidor Benoit, son motivo de confusión entre los conductores infraccionados por ese sistema, muchos de los cuales se presentaron ayer en el juzgado municipal de Faltas -con sede en 48 y diagonal 74- para averiguar algunos de la validez de las multas aplicadas y a exigir otros que le devuelvan el cargo ya abonado.

Es que, como dio cuenta en su edición de ayer este diario, la Comuna secuestró los dos móviles que circulaban por ese sector del norte platense labrando actas de contravención por exceso de velocidad (ahí no se puede pasar de los 60 kilómetros por hora). Se sabe que los operativos se llevaban a cabo ya sin una autorización vigente, pero hay detalles del proceder que siguen envueltos en un curioso misterio.

Años atrás, durante la anterior gestión comunal, se trianguló un convenio entre la Universidad Tecnológica Nacional -UTN-, el Municipio local y la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito (Cecaitra). Lo que se hizo fue tercerizar el control vial en esa zona de acceso a la Ciudad con móviles equipados para detectar cuando los vehículos superaban la velocidad permitida y, dotados, asimismo, de una cámara, los fotografiaban. Así, llegaban las multas a los domicilios.

Meses atrás, en la secretaría de Convivencia y Control Ciudadano, se verificó que aquel convenio había perdido vigencia y que, por lo tanto, la actuación de las unidades quedaba afuera del marco legal. "No se había vuelto a homologar ni había pasado por mi área, así que le notificamos a Cecaitra que ya no podían seguir operando, y ahora, meses después, descubrimos que seguían aplicando fotomultas. Por eso secuestramos los móviles", explicó el titular de la repartición, Roberto Di Grazia.

El Día de La Plata, 07/4/18

### Misterio y confusión por las fotomultas ilegales en la zona del Distribuidor Benoit

Hace ya muchos años que abundan los cuestionamientos a los sistemas de **fotomultas** para detectar y sancionar a los presuntos infractores a las leyes de tránsito. Lo cierto es que, desde su gestación legislativa hace más de dos décadas, al sancionarse las leyes y ponerse en práctica el sistema surgieron diversas objeciones, sin perjuicio de las primeras irregularidades que comenzaron a comprobarse. Municipios que abusaron del mecanismo e instrumentaron verdaderas "trampas" para los automovilistas, jurisdicciones provinciales -como, por ejemplo una recordada maniobra que ocurrió en Catamarca- donde se labraban **multas** a conductores platenses que nunca habían viajado a esa provincia, entre muchas otras anomalías. Ahora se conoció que las dos camionetas que se estacionaban desde hace tiempo en la zona del Distribuidor, que aplicaban **multas por exceso de velocidad**, lo hacían de manera ilegal -se presume que desde principios de año- ya que el convenio que las había autorizado a actuar está caduco. La secretaria local de Convivencia y Control Ciudadano del Municipio efectivizó el secuestro de las dos camionetas desde donde se labraban **multas** no autorizadas, ahora en la intersección de la avenida Antártida y calle 12. Durante mucho tiempo se estacionaban en la rambla del Distribuidor Benoit frente a Carrefour y, también, en el boulevard central de la avenida 13 a la altura de 525, enfocando con sus cámaras las dos manos de circulación. Oficialmente se indicó que ambos vehículos poseían diseños y logos oficiales, y en ese sentido, quienes efectuaban esos operativos de tránsito, se escudaban en un contrato ya vencido entre la Municipalidad de La Plata y el Gobierno Provincial, con lo cual los controles y las **multas** efectuadas no tienen validez, indicaron en la Comuna.

Lo que no quedó claro de la información suministrada por el Municipio es cómo se operaba para aplicar las sanciones viales, por caso: en nombre de qué organismos se labraban las actas de infracción, dónde las remitían y a qué dirección debían ir los presuntos contraventores para saldar sus **multas**. Lamentablemente, vuelven a cobrar validez muchos de los cuestionamientos planteados desde siempre al sistema de **fotomultas**, en el sentido de que puede propender a un mero afán recaudador de las distintas jurisdicciones antes que a imponer una política preventiva, capaz de reducir los graves riesgos que hoy supone el tránsito. Pese a ello, como se sabe, las administraciones persisten en utilizarlo, sin rodearlo de los más exigentes controles internos. Esa suerte de sospecha difusa que pesa sobre las **fotomultas** -con **radares** colocados a veces en forma arbitraria, de modo que finalmente actúan como verdaderos "cazabobos"- también se hace sentir en la Provincia cuando muchos automovilistas reclaman porque les siguen llegando **fotomultas** aún después de haberse concretado y legalizado la transferencia correspondiente de su vehículo. Está claro que la Municipalidad debiera investigar a fondo lo ocurrido y, en su caso, en forma prioritaria, resarcir a los automovilistas que se vieron obligados a pagar **multas** labradas a partir de acciones ilegítimas de captación de las infracciones.



## Siniestros viales: los ocho casos más comunes

5 de abril de 2018, 00:01 • Espacio de marca > Tendencias

En esta nota, te mostramos quién es el responsable en los casos de choque más frecuentes. (Mundo Maipú)

MAIPU

Por  
Mundo  
Maipú



Siempre hay que conducir con prudencia y prestando atención. Los siniestros de tránsito se producen en el momento más inesperado, obligan al papeleo y conducen a una relación, a menudo tortuosa, con las compañías de seguros.

A continuación, te mostramos los casos más comunes. Si tuviste un siniestro vial y tenés dudas sobre quién es el culpable, quizás te podemos ayudar con este artículo.

### Choque por detrás

Es uno de los más habituales. La mayoría de los casos se produce cuando un vehículo frena y el posterior no respeta la distancia de seguridad y llega a colisionar.

¿De quién es la culpa? Del que tiene los daños en su parte delantera, es decir, del que choca.

¿Siempre? Sí. No importa que tan brusco frene el vehículo que circula por delante, el que va detrás está obligado a mantener una velocidad y una distancia adecuadas que le permitan reaccionar a tiempo y no chocar.



### Marcha atrás

Un caso típico urbano que se da, por ejemplo, cuando un auto hace marcha atrás para estacionar o para retroceder en una calle.

¿De quién es la culpa? Del auto que da marcha atrás.

¿Siempre? Sí, excepto casos de lanzamiento.

La Voz de Córdoba, 05/4/18

## Siniestros viales: los ocho casos más comunes

Siempre hay que conducir con prudencia y prestando atención. Los siniestros de tránsito se producen en el momento más inesperado, obligan al papeleo y conducen a una relación, a menudo tortuosa, con las compañías de seguros. A continuación, te mostramos los casos más comunes. Si tuviste un siniestro vial y tenés dudas sobre quién es el culpable, quizás te podemos ayudar con este artículo. Choque por detrás Es uno de los más habituales. La mayoría de los casos se produce cuando un vehículo frena y el posterior no respeta la distancia de seguridad y llega a colisionar. ¿De quién es la culpa? Del que tiene los daños en su parte delantera, es decir, del que choca. ¿Siempre? Sí. No importa que tan brusco frene el vehículo que circula por delante, el que va detrás está obligado a mantener una velocidad y una distancia adecuadas que le permitan reaccionar a tiempo y no chocar. Marcha atrás Un caso típico urbano que se da, por ejemplo, cuando un auto hace marcha atrás para estacionar o para retroceder en una calle. ¿De quién es la culpa? Del auto que da marcha atrás. ¿Siempre? Sí, excepto casos de lanzamiento. Invasión de carril Se da cuando dos vehículos están circulando en paralelo y chocan porque uno de ellos abandona su carril e invade el otro. ¿De quién es la culpa? Del vehículo que se sale de su carril. ¿Siempre? Sí. Preferencia de la derecha en un cruce El vehículo que aparece por la derecha en un cruce tiene inicialmente la prioridad, salvo que haya alguna señal de ceda el paso o pare. ¿De quién es la culpa? Del vehículo que sale por la izquierda. ¿Siempre? Salvo que el vehículo que salga por la derecha tenga una señalización o un semáforo en rojo, en cuyo caso el vehículo que salga por la izquierda en un cruce tendrá la prioridad.

Prioridad de las señales Siempre se debe respetar la señalización. Si tenemos un accidente y no hemos respetado la señal que había en nuestro carril, la responsabilidad será nuestra. ¿De quién es la culpa? Del vehículo que no respeta la señal. ¿Siempre? Sí. Circulación en rotondas La teoría para circular en rotondas parece clara, pero llevarla a la práctica no siempre resulta sencillo, por lo que es habitual que se produzcan accidentes. Si se trata de un alcance, rige lo dicho anteriormente. Si se produce un golpe por invasión de carril, la cosa cambia. ¿De quién es la culpa? Del auto que invade el carril del otro. Si no se sabe quién ha sido, es del vehículo que circula por el carril más interior de los dos, pues se da por sentado que intentaba abandonar la rotonda. ¿Siempre? Sí, siempre se aplican esas dos reglas. Vehículo estacionado Se produce cuando se choca un auto estacionado por no tener espacio. ¿De quién es la culpa? Del vehículo que realiza la maniobra que da lugar al accidente. ¿Siempre? Sí. El vehículo aparcado nunca tiene la culpa; como mucho, podrán ponerle una multa si está cometiendo una infracción. Giro Es otro de los accidentes típicos en las ciudades y se produce cuando dos vehículos circulan en paralelo y uno de ellos gira para cambiar de dirección. ¿De quién es la culpa? Del vehículo que realiza la maniobra. ¿Siempre? Sí.

UNA INICIATIVA QUE APUNTA A ORDENAR LA CIRCULACIÓN Y EVITAR IMPROBIDADES

## Lanús: harán fotomultas en zonas céntricas y avenidas peligrosas

Así lo anunció Grindetti en la apertura de sesiones legislativas. "Cada vez el proyecto en el Concejo y en el municipio va en marcha. Forma parte de un plan de 'convivencia ciudadana' que también incluye la regulación de la venta callejera."

Sebastián Grindetti  
Intendente de Lanús

Con la apuesta de una gestión enfocada en la "convivencia ciudadana", el intendente de Lanús, Néstor Grindetti, inauguró las sesiones ordinarias del Concejo Deliberante. Durante el acto, anunció la implementación de un paquete de medidas que inician con la disposición de un sistema de fotomultas para mejorar el control en las calles.



OTRO OBJETIVO PLANTEADO POR EL INTENDENTE PARA ESTE AÑO TERMINAR CON LOS TRAPITOS QUE COBRAN POR ESTACIONAR

### SESIÓN DE GESTIÓN Entre logros y lo que aún falta

Sebastián Grindetti, Intendente de Lanús, anunció en la apertura de sesiones legislativas que el Concejo Deliberante aprobó un paquete de medidas que inician con la disposición de un sistema de fotomultas para mejorar el control en las calles. También anunció la inauguración de un nuevo centro de monitoreo remoto en la calle 29 de Septiembre que controla cámaras de seguridad aledañas a la Estación Lanús.

### PRESENCIA DEL OFICIALISMO EN EL RECINTO Por primera vez tiene mayoría

Por primera vez, Néstor Grindetti cuenta con la mayoría necesaria para convocar al Concejo Deliberante. Cambiamos tiene 12 representantes de las 24 bancas. Unidad Ciudadana PJ, tres son parte del frente Unidad Ciudadana Frente para la Victoria y los últimos tres de Unidad Ciudadana.

### Otro objetivo planteado por el intendente para este año: terminar con los trapitos que cobran por estacionar

Grindetti: "También pensamos en un nuevo chico, por eso tenemos en estudio los servicios urbanos [...] y proponer una ley que permita el desarrollo público privado". El año pasado se entregaron 1.522 botones antipánico y este año se entregaron 292 más. "Por otro lado, bajo el lema 'un policía más preparado es un vecino más seguro'. La Municipalidad comprometió a los integrantes del Cuerpo de Policía y reforzó el control de procedimientos para mejorar la atención de los vecinos. Por eso durante las últimas sesiones de la Comisión de Gestión se acordó un paquete de medidas que inician con la disposición de un sistema de fotomultas para mejorar el control en las calles. También anunció la inauguración de un nuevo centro de monitoreo remoto en la calle 29 de Septiembre que controla cámaras de seguridad aledañas a la Estación Lanús. Gracias a ello este año se entregaron 292 botones antipánico y este año se entregaron 292 más."

## Clarín, Zonal Avellaneda, 05/4/18 Lanús: harán fotomultas en zonas céntricas y avenidas peligrosas

Con la apuesta de una gestión enfocada en la "convivencia ciudadana", el intendente de Lanús, Néstor Grindetti, inauguró las sesiones ordinarias del Concejo Deliberante. Durante el acto, anunció la implementación de un paquete de medidas que inician con la disposición de un sistema de fotomultas para mejorar el control en las calles. La propuesta de Grindetti se da a poco más de dos años de arrancar su gestión. La primera mitad de su mandato la dedicó a la obra pública y a invertir en infraestructura; ahora, implementará un sistema de fotomultas en el Partido con el objetivo de ordenar, entre otras cosas, el estacionamiento de las principales avenidas. El sistema prevé controlar de manera digital las infracciones con cámaras fijas dispuestas en cruces peligrosos y cámaras móviles en diferentes puntos de estacionamiento de las principales avenidas. "Queremos que quienes transiten por Lanús lo hagan de manera más ágil y segura. Ya avanzamos en esto y vamos a seguir mejorando", afirmó Grindetti. Se trata de uno de los primeros proyectos que el Ejecutivo enviará al Concejo Deliberante, donde el oficialismo tiene los votos necesarios (ver "Por primera..."). Lo que se busca es que la iniciativa sea tratada en comisiones durante este mes y, luego de la aprobación, se implementen los radares que estarán funcionando antes de mitad de año. Además de estas medidas, Grindetti aclaró que la venta callejera es otra de sus preocupaciones, por lo que este año se trabajará en una forma de regulación del tema.

Agregó que los cuidadores de autos en las calles, más conocidos como "trapitos", no pueden cobrar el uso de un espacio que es público, por lo que también será otra parte del paquete de políticas que adopte en el marco de la "convivencia ciudadana". Asimismo, el Intendente aseveró que la prioridad para esta gestión será incidir más en la seguridad ciudadana con la implementación de nueva tecnología y personal capacitado. En este sentido, el año pasado se inauguró un nuevo centro de monitoreo remoto en la calle 29 de Septiembre que controla cámaras de seguridad aledañas a la Estación Lanús. Gracias a ellas se intervino en 6.194 casos en los que se cometía un delito el pasado año. Son más de 145 empleados que monitorean los distintos centros, todos los días las 24 horas. A la fecha, "en el Municipio de Lanús existen 482 cámaras instaladas, pero se reforzará el control con 129 más este año", afirmó Grindetti. "También pensamos en nuestro chicos, por eso tenemos en funcionamiento los senderos escolares (...) proyectamos para este año cubrir cada establecimiento público o privado", dijo. El año pasado se entregaron 1.522 botones antipánico, y este año suman 292 más. Por otro lado, bajo el lema "un policía más preparado es un vecino más seguro", la Municipalidad comprometió reforzar los equipos de trabajo de la Policía, y trabajar en la actualización de protocolos y manual de procedimientos para mejorar la atención a los vecinos.

Y para que durante las noches los diferentes barrios estén mejor iluminados aseveró que se pondrán 15 mil lámparas LED al igual que el pasado año no sólo para mejorar la iluminación, sino también para ahorrar el consumo de energía. Grindetti instó a todos los vecinos a ser parte de este trabajo, apoyarlo y respetar las normas para seguir mejorando como Municipio. Otro objetivo planteado por el Intendente para este año: terminar con los trapitos que cobran por estacionar. Por primera vez, Néstor Grindetti cuenta con los votos necesarios para contar con la mayoría en el Concejo Deliberante. En el recinto, Cambiamos tiene 12 representantes de las 24 bancas. Del resto, tres pertenecen al Frente Renovador 1 País, tres al de Unidad Ciudadana PJ, tres son parte del frente Unidad Ciudadana Frente para la Victoria y los últimos tres de Unidad Ciudadana. El Concejo Deliberante en Lanús está integrado por concejales elegidos a través del voto directo de los ciudadanos. Tienen un mandato de cuatro años y pueden ser reelectos. El oficialismo alcanzó la mayoría con la asunción de los últimos concejales electos en diciembre. internamente el Concejo se halla dividido en 11 comisiones que abordan temáticas diferentes para presentar proyectos y sancionar ordenanzas.

Uno de Mendoza, 02/4/18

## En lo que va del año bajó 25% el número de víctimas fatales

Mendoza La cifra surge en comparación con el primer trimestre de 2017. La cantidad de heridos también ha disminuido. La Policía Vial apuesta fuerte a los operativos y controles de alcoholemia durante los fines de semana

por [Ariel Cubells](#)

Al igual que en los últimos años, se mantiene la tendencia en baja de las víctimas fatales en accidentes de **tránsito** en Mendoza. El primer trimestre del 2018 dejó una disminución significativa en comparación al mismo periodo del 2017. También se redujo la cantidad de heridos. 25% menos de personas perdieron la vida en la provincia en estos meses recientes de enero, febrero y marzo a causa de **sinistros viales**. Mientras que el año pasado en ese mismo lapso se registraron 56 fallecidos, ahora la cifra llega a 42. Más allá de campañas de prevenciones y en algunos casos la toma de conciencia por parte de los conductores, en estos números se puede hacer una salvedad importante, y es que en febrero del 2017 en alta montaña ocurrió la tragedia de Tur Bus y ese solo hecho tuvo 19 muertos. Las autoridades se encuentran satisfechas con este primer trimestre, y aseguran que se ha logrado bajar la estadística gracias a que cada vez se incrementan más los controles en la calle. "Cuando el personal policial está presente, baja la cantidad de víctimas, está comprobado", señaló Ernesto Gómez, jefe de la Policía Vial. "La sociedad se ha acostumbrado, lamentablemente, a que si no está la posibilidad de una sanción inminente no somos lo debidamente responsables", agregó. La disminución se valora ya que se ha dado en un periodo que es utilizado para vacacionar, lo que hace que las personas salgan a la ruta más que en otros momentos. Marzo de este año dejó 16 fatalidades, una menos que en 2017.

Las estadísticas corresponden a la Policía Vial de Mendoza, que hace el conteo con las víctimas que fallecen en el lugar del hecho. Los balances anuales resultan más abultados cuando se agregan las víctimas que mueren días o meses después de los accidentes en algún hospital. Estos datos a nivel provincial los aporta el Observatorio de **Seguridad Vial** y a nivel nacional la ONG Luchemos por la Vida. Menos heridos La disminución se ha dado no sólo en la cantidad de decesos, sino también en los heridos postsiniestros. A esta altura del año pasado eran 1.015 las personas lesionadas, en tanto que ahora son 906. Es decir, un 11% menos. "La gente tiene que tomar conciencia de que se exponen a sí mismos y ponen en riesgo a los demás. Si el conductor logra darse cuenta de esto, los números van a seguir bajando. No digo que llegaremos a cero, pero sí tendremos una tasa de mortalidad razonable", explicó el comisario Gómez. Boliches y fines de semana Los especialistas en la materia puntualizan que la gran mayoría de los accidentes se dan por la omisión de las normas, los excesos de velocidad y el consumo de alcohol de quien se pone frente a un volante. Por este último aspecto es que desde la Policía Vial de Mendoza se apuesta de manera fuerte a los controles durante los fines de semana en los accesos y **rutas**, y también con operativos especiales en las inmediaciones de boliches como Panamericana, San Martín Sur y El Challoo. "Estamos en esos lugares para que sepan que van a ser controlados. La presencia policial en las cercanías de esos establecimientos hace que disminuya el consumo de alcohol", sostuvo Ernesto Gómez.

En lo que va del 2018, en toda la geografía provincial se han realizado 7.986 test de alcoholemia, de los cuales 793 dieron positivo (casi el 10%). "Podemos decir que a partir de esos controles que dieron positivo se pudieron evitar posibles accidentes y quizás muertes", añadió el jefe de la Vial. El año pasado, en los primeros tres meses las alcoholemias que superaron la graduación permitida fueron 895, por lo que al parecer este año hay un poco más de precaución en los conductores. Actualmente, quien sea detectado manejando bajo los efectos del alcohol será sancionado por una falta gravísima, con **multas** que rondan los 9.500 pesos. Los mismos valores se aplican para los que no respetan la **velocidad máxima** dispuesta en determinado sector. En este contexto, en Mendoza se disponen unos 300 policías por fin de semana para controlar las **rutas** y calles, acompañados de **radars** y unos 25 puesto fijos. Estos operativos han dado como resultado más de 1.000 licencias de conducir retenidas y unos 350 vehículos secuestrados por diversas falencias de los propietarios al momento de circular.

UNO

Secciones ▾

Ovación

Servicios ▾

Clasificados

Contactos ▾

Edición Impresa

MENDOZA

domingo 01 de Abril de 2018

## En lo que va del año bajó 25% el número de víctimas fatales

La cifra surge en comparación con el primer trimestre de 2017. La cantidad de heridos también ha disminuido. La Policía Vial apuesta fuerte a los operativos y controles de alcoholemia durante los fines de semana



por [Ariel Cubells](#)  
cubells.ariel@diariouno.net.ar



Facebook



Twitter



Imprimir





## El primer trimestre terminó muy mal en rutas y calles y es el peor desde 2014

1 de abril de 2018 • Sucesos > inseguridad vial



Por  
Juan  
Federico

383

### LO MÁS IMPORTANTE

- Las 45 víctimas superan la media histórica.
- Hay una mayoría de motociclistas y jóvenes entre los fallecidos.

La Voz del Interior de Córdoba, 01/4/18

## El primer trimestre terminó muy mal en rutas y calles y es el peor desde 2014

Las 45 víctimas superan la media histórica. Hay una mayoría de motociclistas y jóvenes entre los fallecidos. 1 abr 2018 La Voz del Interior Juan Federico [jfederico@lavozdelinterior.com.ar](mailto:jfederico@lavozdelinterior.com.ar) Las 45 víctimas superan la media histórica. Hay una mayoría de motociclistas y jóvenes entre los fallecidos. Desde la página 1 La noche ya se había despedido. El sol amenazaba con empezar el día, momento en que ellos dejaron los boliches a los que habían ido, treparon a sus motos y comenzaron a buscar la ruta para ir a sus casas de los parajes Luyaba, Chuchira y La Paz, en el Valle de Traslasierra. La tragedia los encontró poco minutos después, en la ruta 14, cerca de la localidad de San Javier. Aquel sábado 10 de marzo último, tres de los jóvenes de entre 20 y 22 años que iban en esas motos perdieron la vida en el triple choque que sólo involucró a sus rodados.

El comisario Sergio Murúa, de la departamental San Javier, apuntó que “dos de las motos habrían chocado de frente, mientras que una tercera impactó contra ambas”. Se trató de sólo una parte, formal y directa, de una problemática mucho más profunda. Una explicación de la última escena de una película demasiado densa, que todos los días en las **rutas** y calles de la provincia de Córdoba repite escenas del dolor de lo irreparable. Marzo acaba de concluir de la peor manera en lo que respecta a la inseguridad vial: 45 muertos por choques ocurridos en gran parte del mapa provincial. Lo que significa que el **tránsito** cordobés durante el mes que ayer terminó se devoró una vida cada poco más de 16 horas. Una cifra que no es una excepción, ya que continúa la tendencia de los dos primeros meses del año. Este trimestre inicial de 2018 se convirtió en el más trágico desde 2014. Todo un retroceso en materia de **seguridad vial** en la provincia.

Pero, ¿cuáles son las razones que explican semejante sangría silenciosa en los caminos cordobeses? ¿Quiénes mueren en las calles y **rutas**? ¿En qué vehículos se movilizan? ¿Cuáles son las ciudades y las carreteras más peligrosas? Responder estos interrogantes nos lleva a buscar entender una de las principales causas de muerte no natural en la provincia. Y que tienen entre sus principales víctimas, por lo general, a jóvenes que tenían toda la vida por delante. Desde 2007, La Voz lleva adelante un pormenorizado relevamiento sobre la siniestralidad vial en Córdoba, en el que se analizan más de 20 variables por cada choque con saldo fatal que ocurre en jurisdicción de la provincia.

Hoy, 12 años después, si bien se advierte que en los últimos cuatro años hubo una merma en la cantidad de decesos, otra vez la fiebre estadística se está disparando hacia arriba. Aquel sábado 10, cuando murieron los tres jóvenes motociclistas, hubo otros cinco choques fatales más, por lo que en total hubo que lamentar 10 muertos en menos de 24 horas. La mayoría de estas tragedias ocurrió a la madrugada, el horario más nefasto junto a la noche. En todo marzo, desde las 20 hasta las 7 de la mañana siguiente, se registraron 22 colisiones de **tránsito** fatales, lo que representan casi el 60 por ciento del total de choques trágicos del mes. Mientras que en zona urbanas (calles de ciudades y pueblos) se anotaron 20 impactos fatales (con 21 víctimas mortales), en las **rutas** se registraron 14 tragedias que se cobraron 18 vidas. La ciudad de Córdoba, una vez más, se convirtió en el peor conglomerado urbano: nueve choques que dejaron 10 muertos. Una tragedia cada poco más de tres días.

En seis de estos casos, las víctimas eran motociclistas, el sector más vulnerable del **tránsito** en la capital, según una proyección histórica que hasta ahora no se logra revertir. San Francisco, con tres jóvenes en moto muertos, y Villa María, con dos motociclistas entre los fallecidos, son otras ciudades importantes de la provincia que comenzaron a advertir una creciente problemática en el mismo sentido. En las **rutas**, las provinciales 11 (cerca de Laborde y Uchacha), 2 (Villa Nueva y Saira) y 38 (Capilla del Monte y Paso Viejo) fueron la que más choques fatales acumularon durante marzo, dos cada una. Se trató, en todo caso, de una sangría repartida en distintas direcciones, lo que vuelve a poner de manifiesto que la inseguridad vial continúa desparramada por el mapa provincial.

Los Andesde Mendoza, 01/4/18

## Santa Rosa controlará con radares el exceso de velocidad en las rutas 7 y 153

El municipio avanza en un proyecto que pondrá en práctica en un plazo de cuatro a ocho meses. Buscan que el control también sea nocturno. Patricio Caneo / Los Andes Patricio Caneo / Los Andes Por Javier Hernández - jhernandez@losandes.com.ar La comuna de Santa Rosa ha decidido controlar y eventualmente multar el **exceso de velocidad** de los vehículos que circulen por las **rutas 7 y 153** dentro de su territorio. Desde el Ejecutivo señalan que el proyecto vial "está muy avanzado", sostienen que se pondrá en marcha en un plazo de "cuatro a ocho meses" y destacan la novedad, al menos para la región, de que el control en esos caminos se realizará también en horario nocturno. "La ruta 7 es una de las más peligrosas de la provincia, las estadísticas así lo señalan y dentro de departamento lamentablemente tenemos siniestros que no solo arrojan heridos sino víctimas fatales", explica desde su oficina el secretario de Gobierno, Marcos Nuarte: "Y aunque parte de esos accidentes se originan en fallas mecánicas o en el cansancio del conductor, la verdad es que el **exceso de velocidad** es la principal causa por lejos y es necesario que desde la comuna hagamos algo". Así, la idea del municipio es que tanto la ruta 7 -que conecta a través de territorio santarrosino a La Paz con San Martín- como también la 153, que lleva hacia el sur de la provincia, sean controladas por radar con la idea de prevenir los excesos de velocidad y multar a aquellos que sean detectados en infracción. El proyecto ya tiene el visto bueno de la intendente Norma Trigo y también del gobierno provincial y en estos momentos se avanza con el proceso de licitación. "Hemos hablado con dos empresas que se dedican a esta tarea y que están muy interesadas, una de ellas es Systemco, que ya opera en San Martín desde hace tiempo pero además hemos recibido a la gente de Intelife, que también ofrecen un servicio de última generación", agregó Nuarte. El municipio aspira a controlar los más de 60 kilómetros de ruta 7 que pasa por Santa Rosa, con especial atención al distrito de Las Catitas, donde estadísticamente se producen la mayor cantidad de accidentes.

**LOSANDES**<sup>135</sup>  
Avilano  
Informando desde 1883

SOCIEDAD VECINOS | Domingo, 1 de abril de 2018

## Santa Rosa controlará con radares el exceso de velocidad en las rutas 7 y 153

El municipio avanza en un proyecto que pondrá en práctica en un plazo de cuatro a ocho meses. Buscan que el control también sea nocturno.



Algo similar ocurre con la ruta 153, cuyo tramo más preocupante para la comuna es el que marca el ingreso a Las Catitas y donde se han producido muchos accidentes de **tránsito** que involucran a vehículos de carga pesada, algunos de ellos con consecuencias fatales. Pero a diferencia de lo que ocurre en San Martín, la comuna de Santa Rosa aspira a monitorear la velocidad de los vehículos no solo durante el día, sino también en el horario de la noche: "Parte de la propuestas que hemos recibido es la de instalar equipos que pueden controlar la velocidad durante la noche y estamos muy interesados ya que ese es el horario más propenso a los accidentes", recuerdan desde el Ejecutivo. El proyecto municipal implica no solo la contratación de la empresa que realice el monitoreo sino que requiere además, la formación de una estructura administrativa vial municipal, que hoy la comuna no tiene. "Esto es así porque en definitiva, las **multas** por velocidad que se labren estarán bajo la auditoría del municipio", sostiene Nuarte y agrega que "todo el proyecto tiene que pasar por el Concejo, pero entendemos que no habrá problemas en su aprobación". Finalmente y aunque no menos importante para el municipio, Santa Rosa exigirá en el pliego de licitación que los casi 30 empleados que requerirá el trabajo sean santarrosinos; además, la comuna prevé recaudar un promedio de 1,5 millones de pesos mensuales con el control de velocidad en las dos principales **rutas** del departamento, un dinero que engrosaría las habitualmente flacas arcas municipales, que son alimentadas, casi en exclusiva por el pago de la Coparticipación. "Estamos entusiasmados porque vamos a aportar nuestro grano de arena al **control vial** en las **rutas** del departamento pero además, vamos a generar nuevas fuentes de trabajo y un ingreso extra para el municipio", cierra Nuarte

PILAR BUSCAN REDUCIR LAS IMPRUDENCIAS QUE GENERAN MÁS ACCIDENTES FATALES

# Ponen más radares para hacer fotomultas en rutas y semáforos

A los dos que ya recorren distintos puntos les sumaron ocho fijos que están a prueba y también miden la velocidad.

Además habrá cámaras en cruces peligrosos para sancionar a los que pasen en rojo, una infracción que llega a costar \$ 7 mil.



CONTROL. ABRANCARON CON DOS RADARES QUE ESTÁN POR DISTINTOS PUNTOS, Y FIBRAN OCHO MÁS QUE SON FIJOS.

## LA COMUNA PLANEA IMPLEMENTARLO EN EL CENTRO

### En Derqui cuestionan el estacionamiento medido

Ante el anuncio de un sistema de estacionamiento medido en Derqui, los comerciantes mostraron su rechazo. Antes, el Municipio de Derqui había asegurado que el sistema de Estacionamiento Medido llegaría a la localidad de Derqui. De este modo, así lo informó la intendida en Pilar en su semana antes anterior. Luego de recibir el plan y del voto, desde la Comuna explican que esta medida "avanza al combate vehicular por la liberación de los espacios".

de la zona y al reordenamiento del espacio", los comerciantes que reaccionan el programa antes que que la época tiene que ver con el segmento de los clientes. Así, las autoridades municipales aseguran que se reunieron con los dueños de comercios para conversar la propuesta que incluye cambiar el sentido de circulación de algunas calles e instalar cámaras fijas en "otro espacio", luego de este, ir por el tránsito vial.

Por otra parte, durante la primera semana de diciembre el Consejo Deliberante les dio el ok al proyecto. Es la vez la facultad de aplicar el estacionamiento medido donde y cuando quiera, con el fin de "requisito de dar aviso al legislativo". Así así, debido a los retrasos que se han producido en la ejecución de los proyectos de las áreas de tránsito y de tránsito, se presentaron un proyecto que pretende transferir más funciones al municipio de Derqui.

se colocaron a fines de marzo ocho dispositivos fijos en las rutas 34, 234, 25, 26, 8 y 28, que aún no se encuentran en funcionamiento, ya que están a la espera de la certificación del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI). "No

se colocaron según los datos que nos envía el observatorio sobre los siniestros. Esto nos permite detectar los puntos negros o los tramos donde se producen la mayor cantidad de incidentes viales". La multa por exceso de velocidad en Pilar cuesta \$2.000 si el pago se realiza de forma voluntaria. Al registrarse una infracción el vecino recibe la multa y tiene 60 días para notificarse y abonarla voluntariamente. De no hacerlo en este plazo, la multa le costará el doble. Para sumar a este plan, la Comuna prevé instalar cinco sensores de control de semáforo en distintos puntos del Partido durante abril.

de la zona y al reordenamiento del espacio", los comerciantes que reaccionan el programa antes que que la época tiene que ver con el segmento de los clientes. Así, las autoridades municipales aseguran que se reunieron con los dueños de comercios para conversar la propuesta que incluye cambiar el sentido de circulación de algunas calles e instalar cámaras fijas en "otro espacio", luego de este, ir por el tránsito vial.

en Pilar cuesta \$2.000 si el pago se realiza de forma voluntaria. Al registrarse una infracción el vecino recibe la multa y tiene 60 días para notificarse y abonarla voluntariamente. De no hacerlo en este plazo, la multa le costará el doble. Para sumar a este plan, la Comuna prevé instalar cinco sensores de control de semáforo en distintos puntos del Partido durante abril. Serán los primeros y estos permitirán sancionar a todos aquellos que pasen en rojo, la multa tendrá un valor de \$3.500 para quienes decidan abonar de forma voluntaria y \$7.000 para aquellos que no lo hagan. "Con todas estas medidas lo que buscamos es que se respeten las leyes de tránsito y evitar así accidentes", dicen desde el Municipio. Entre los posibles espacios donde se planean colocar los controles el municipio tiene en la mira los semáforos de San Martín y López, Mercedes y Ruta 28 y Vergani e Yrigoyen.

Por otra parte, esta semana se instalaron 13 reductores de velo-

Las cámaras estarán en cruces como San Martín y López, Mercedes y Ruta 28, y Vergani e Yrigoyen.

en zonas donde se utilizan escuelas. El ejemplo más reciente es en un tramo que se han reparado, "esta elección se debió a que los conductores tienden a aumentar la velocidad en calles que están lisas y nuevas". Además, la semana entrante se colocarán otros 13 reductores en cruces que tengan las mismas características y aseguran que pretenden transferir más funciones al municipio de Derqui. "Me parece una excelente iniciativa, la gente es muy imprudente al volante y es un peligro. Hay que controlar más, hacer más fijas y recalcular para que no suceda", asegura la vecina Nélida Ortiz de Manzanares, donde se colocó uno de los reductores en el acceso a la localidad.

Las multas van de los \$2.000 a los \$7.000, según el tipo de infracción. Las **fotomultas** forman parte de una serie de herramientas para alertar y crear conciencia en los conductores. El combo incluye infracciones con cinemómetros fijos y móviles, pero también reductores de velocidad. La segunda etapa será colocar cinco cámaras en los semáforos de cruces peligrosos para detectar a quienes pasen con la luz roja y sancionarlos. Esta estrategia de control tiene su origen en datos recabados en el Distrito. Durante enero y febrero el Observatorio de Accidentes Viales local arrojó un gran porcentaje de siniestros, donde 147 personas resultaron heridas y seis fallecieron. Esto encendió la señal de alerta en el Municipio. "Esperamos que con estas nuevas herramientas se de una señal clara, y que logre un efecto disuasorio de la velocidad. No debe haber más muertes", señala Claudia Guerrero, Subsecretaria de Transporte local. Para ello se colocaron a fines de marzo ocho cinemómetros fijos en las **rutas 34, 234, 25, 26, 8 y 28**, que aún no se encuentran en funcionamiento, ya que están a la espera de la certificación del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI). "No sabemos de forma cierta cuándo se aprobarán, pero apenas esté la certificación empezarán a funcionar", explican desde el área de Transporte. Y agregan: "Los dispositivos se suman a los dos **radares** móviles que recorren el Partido. Se colocaron según los datos que nos envía el observatorio sobre los siniestros. Esto nos permite detectar los puntos negros o los tramos donde se producen la mayor cantidad de incidentes viales". La multa por **exceso de velocidad** en Pilar cuesta \$2.000 si el pago se realiza de forma voluntaria. Al registrarse una infracción el vecino recibe la multa y tiene 60 días para notificarse y abonarla voluntariamente. De no hacerlo en este plazo, la multa le costará el doble. Para sumar a este plan, la Comuna prevé instalar cinco sensores de control de semáforo en distintos puntos del Partido durante abril.

Serán los primeros y esto les permitirá sancionar a todos aquellos que pasen en rojo. La multa tendrá un valor de \$3.500 para quienes decidan abonar de forma voluntaria y \$7.000 para aquellos que no lo hagan. "Con todas estas medidas lo que buscamos es que se respeten las leyes de tránsito y evitar así accidentes", dicen desde el Municipio. Entre los posibles espacios donde se planean colocar los controles el municipio tiene en la mira los semáforos de San Martín y López; Mercedes y Ruta 28 y Vergani e Yrigoyen. Por otra parte, esta semana se instalaron 13 reductores de velocidad en zonas donde se ubican escuelas, en accesos a localidades y en tramos que se han reparado, "esta elección se debió a que los conductores tienden a aumentar la velocidad en calles que están lisas y nuevas". Además, la semana entrante se colocarán otros 13 reductores en zonas que tengan las mismas características y aseguran que pretenden transferir más funciones al municipio de Derqui. "Me parece una excelente iniciativa, la gente es muy imprudente al volante y es un peligro. Hay que controlar más, tomar medidas y recaudos para que no suceda", asegura la vecina Nélida Ortiz de Manzanares, donde se colocó uno de los reductores en el acceso a la localidad. Las cámaras estarán en cruces como San Martín y López, Mercedes y Ruta 28, y Vergani e Yrigoyen..

Clarín -Pilar, Escobar, Zárate, Campana-, 01/4/18

## Ponen más radares para hacer fotomultas en rutas y semáforos

A los dos que ya recorren distintos puntos les sumaron ocho fijos que están a prueba y también miden la velocidad. Además habrá cámaras en cruces peligrosos para sancionar a los que pasen en rojo, una infracción que llega a costar \$ 7 mil. Los conductores en Pilar deben estar más atentos que de costumbre para respetar los límites de velocidad. A los dos **radares** móviles que recorren el Partido, y que ya hacen **fotomultas**, se sumarán ocho fijos para controlar a cuánto circulan los automovilistas en el Distrito. Estos ya están instalados, pero esperan su certificación para comenzar a utilizarlos.



4<sup>TO</sup> INFORME - MARZO 2018  
**OBSERVATORIO DE  
SEGURIDAD VIAL**

## LEGISLACIÓN/ MARZO 2018



## ÁMBITO NACIONAL

### DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

25/4/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/182249/20180425>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/182250/20180425>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/182251/20180425>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/182252/20180425>

---

20/4/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/182022/20180420>

---

19/4/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181970/20180419>

---

18/4/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181886/20180418>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181887/20180418>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181891/20180418>

17/4/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181819/20180417>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181824/20180417>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181825/20180417>

---

16/4/18 Apruébase la reglamentación de la Ley N° 26.938 de Producción y Circulación en la vía pública de automotores fabricados artesanalmente o en bajas series para uso particular.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181662/20180416>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181701/20180416>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181701/20180416>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181712/20180416>

---

13/4/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181625/20180413>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181626/20180413>

---

04/4/18 CIRCULAR SIN CONSULTA N° 6/2018 en el marco del llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para el Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP – Etapa 1” efectuado mediante la Resolución N° 147 de fecha 26 de enero de 2018

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/181034/20180404>

---

03/4/18 CIRCULAR SIN CONSULTA N° 6/2018 en el marco del llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para el Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/180975/20180403>

---

## **LEGISLATURA NACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN**

### **Comisión de Transportes**

La comisión no se reunió en abril, pero en el cuerpo de asesores se comenzó a trabajar sobre una serie de proyectos, entre los que es importante citar el de ley de los diputados Moyano, Schwindt, Bevilacqua y Peñaloza Marianetti para crear la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte. Se convino en recabar la opinión de funcionarios de Poder Ejecutivo nacional. También fue discutido un proyecto de los diputados Guerin y Kunkel de incorporación dentro de los requisitos para circular, de la tenencia del comprobante del seguro en vigencia.

Algunos de los proyectos ingresados a la Comisión son los siguientes:

PROMOCION PARA LA INSTALACION DE EQUIPOS Y TERMINALES DE CARGA DE VEHICULOS ELECTRICOS. REGIMEN

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js p?exp=2320-D-2018>

PROGRAMA NACIONAL GRATUITO DE ESCUELAS DE MANEJO VEHICULOS CREACION.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js p?exp=2256-D-2018>

CORREDORES VIALES NACIONALES - LEY 17520 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 7º, SOBRE TARIFAS DIFERENCIALES EN AUTOPISTAS Y RUTAS.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js p?exp=2215-D-2018>

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DE LOS ARTICULOS 5º, 40 Y 48, SOBRE ELEMENTOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js p?exp=2149-D-2018>

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 48, SOBRE TOLERANCIA CERO AL CONSUMO DE ALCOHOL PARA CONDUCIR CUALQUIER TIPO DE VEHICULO (7181-D-2016, REPRODUCIDO).

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js p?exp=2102-D-2018>

SEGUROS - LEY 17418 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 51, INCORPORANDO EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL. MODIFICACION DE LA LEY 24449, DE TRANSITO.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js p?exp=2024-D-2018>

FONDO DE SOLIDARIDAD Y GARANTIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO. REGIMEN.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js p?exp=1750-D-2018>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 48 INCISO A, SOBRE ALCOHOLEMIA CERO PARA CONDUCIR VEHICULOS.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js?exp=1751-D-2018>

---

NACIONAL DE TRANSITO. -LEY 24449-. MODIFICACIONES AL ARTICULO 40, SOBRE SEGURIDAD VIAL

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js?exp=1722-D-2018>

---

DECLARAR DE INTERES DE LA H. CAMARA EL 3° FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL (FISEVI), A REALIZARSE LOS DIAS 12 Y 13 DE JUNIO DE 2018, EN LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

<http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.js?exp=1677-D-2018>

---

## CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

### Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Durante el mes de abril no hubo reunión del plenario de senadores, aunque sí de sus asesores, quienes se reunieron con fechas 03 y 18 de abril, tratando extensos temarios con mayoría de proyectos de comunicación y pedidos de informes.

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

IANNI Y OTROS: PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS PARA LA AUTORIZACION DEL EMBARQUE DE PERSONAS MENORES DE 18 AÑOS QUE VIAJEN SOLAS O CON TERCERAS PERSONAS

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1187.18/S/PL>

ROZAS: REPRODUCE EL PROYECTO DE LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. (REF. S. 39/16)

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1094.18/S/PL>

BASUALDO: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ART. 61 DE LA LEY 24.449 - TRANSITO- SOBRE LA CIRCULACIÓN DESTINADA A USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA PARA SITUACIONES DONDE INTERVENGAN VEHÍCULOS DE EMERGENCIA.

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/969.18/S/PL>

PROYECTO DE LEY EN REVISIÓN DE SIMPLIFICACIÓN Y DESBUROCRATIZACIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/6.18/CD/PL>

## LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

### Comisión de Tránsito y Transporte

Los proyectos ingresados en abril de 2018 a la Legislatura con cabecera en la comisión, son:

MODIFÍCANSE LOS ARTS. 19, 23 Y 35 DE LA LEY N° 2265, CONFORME TEXTO CONSOLIDADO POR LA LEY N° 5666, sobre Estaciones de Verificación. La Verificación Técnica Obligatoria (VTO) será efectuada en Estaciones de Verificación (EV) habilitadas al efecto

[https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/3/](https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto[legisladorActivo2]/3/)

MODIFÍCASE EL ART. 14.2.3 DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

[https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/2/](https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto[legisladorActivo2]/2/)

MODIFÍCANSE LOS ARTS. 9.4.2 Y 9.4.6 DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

[https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/1/](https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto[legisladorActivo2]/1/)

NORMAS GENERALES DE ESTACIONAMIENTO DE MOTOVEHÍCULOS EN LA C.A.B.A

[https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/0/](https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto[legisladorActivo2]/0/)

## LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

### Señalización de fotomultas privadas

El diputado Fernando Pérez presentó un proyecto por el cual expresa el pedido de colocar “en las rutas provinciales que tengan el servicio de fotomulta privada, **cada un kilómetro de distancia un cartel que informe la velocidad máxima permitida del corredor vial**”. El legislador de Cambiemos también plantea que “**cuando falten 5km. para llegar al lugar exacto en donde se encuentra ubicado el radar**” deberá colocarse “un cartel en donde indique la distancia exacta hasta el radar con fotomulta privada”. Pérez explica que “la obligación de la colocación del cartel recaerá en la empresa concesionaria del servicio del radar”. Entre los argumentos, se plantea que el proyecto “tiene como fin que los bonaerenses puedan conocer la velocidad máxima permitida y el lugar exacto en donde se encuentra colocado el radar con el sistema fotomulta de las rutas provinciales”.

“El conductor conocerá con exactitud y precisión la velocidad máxima permitida y su ubicación permitiendo que los procedimientos de fiscalización y control se potencien. Consideramos que en términos de seguridad vial las indicaciones serán de suma importancia y cooperarán a evitar accidentes viales inesperados, nuestros ciudadanos

recorrerán rutas con condiciones más seguras”, sostiene el proyecto presentado en abril. De acuerdo a los estudios realizados, se supone que en la mayoría de los casos los siniestros ocurren debido a la conducta de los conductores, lo que representa más del 60% de los siniestros de tránsito. Esto se atribuye al exceso de velocidad, la imprudencia y la baja percepción del riesgo. Otros de los factores que contribuyen a las condiciones de seguridad vial en Argentina son la deteriorada infraestructura del transporte, el mal diseño de los caminos y la cantidad y cantidad de la señalización”.

“Además, consideramos que las empresas concesionarias de los equipos de radares de fotomultas están en condiciones de afrontar los gastos que demande el presente proyecto de ley y las arcas estatales no deberán de hacer erogación alguna”, finaliza el legislador.

### **Licencia de conducir para adultos de 70 a 75 años**

El diputado **Walter Carusso** pidió la reproducción del proyecto de ley que había presentado en 2016, en el que propone **ampliar a dos años la vigencia de la licencia de conducir para los adultos de 70 a 75 años**. Actualmente esa franja etaria puede renovar el carnet solamente por un año, y el diputado propone llevarlo al doble de tiempo, dejando la renovación anual para los mayores de 75 años. De sancionarse este proyecto, el artículo 8 bis de la ley 13.927 (ley de tránsito de la provincia de Buenos Aires) quedaría redactado de la siguiente manera:

f. 3.- Las personas de más de SETENTA (70) años de edad podrán renovar su licencia de conducir cada 2 años y deberán rendir nuevamente los exámenes, a excepción del curso práctico de manejo.

f.4.- Las personas de más de SETENTA Y CINCO (75) años de edad podrán renovar su licencia de conducir sólo anualmente y deberán rendir nuevamente los exámenes, a excepción del curso práctico de manejo. Entre los argumentos se expresa que “según la Organización Mundial de la salud la esperanza de vida ha crecido cinco años entre el 2000 y el 2015 y ello lleva a replantearnos, en este caso, la renovación de la licencia de conducir” y agrega que “en nuestro país, la expectativa de vida país de 69 años para los hombres en 1990 a 73 en 2012, mientras que para las mujeres aumentó de 76 a 79 años”.

“La actualidad nos permite concluir que una persona de 70 años, en la generalidad de los casos, se encuentra perfectamente para ejercer una conducción responsable de un vehículo. Ello considerando que la expectativa de vida se incrementa en el día a día, y por lo tanto es difícil suponer que a partir de esta edad las personas han de sufrir necesariamente un deterioro”. La argumentación continúa expresando que “no caben dudas que los adultos mayores son más prudentes al volante que cualquier otra persona más joven. Las estadísticas de accidentes vehiculares así lo señalan.

De todos modos, como cualquier ciudadano, debe quedar asentado que la persona cuenta con las aptitudes para manejar, mediante las evaluaciones correspondientes”. “Es fundamental que desde el Estado empecemos a contemplar estas particularidades y no dedicarnos a las prohibiciones como salida fácil. Eso es lo que sugiere el presente proyecto de ley, ampliar el beneficio a todos los ciudadano menores de 75 años y dentro de ese grupo, quienes no cumplan con las capacidades que la norma exige sean contemplados en su individualidad”, finaliza Carusso

### **Resguardar la Seguridad Vial**

El diputado provincial Sergio Domínguez Yelpe, presentó en la última sesión de abril un proyecto con el objetivo de “resguardar la seguridad vial en autopistas, autovías, rutas y caminos de jurisdicción provincial”.

Para lograrlo propone prohibir “la colocación de carteles publicitarios, o cualquier otro sistema de publicidad, donde existan curvas señalizadas en autopistas, autovías, rutas y caminos de jurisdicción provincial, a la salida de las mismas y hasta los 500 metros de finalizada la curva”.

Entre los fundamentos el diputado de Cambiemos expresa que el “proyecto se enmarca dentro del objetivo de reducir la accidentología, y brindar una mayor seguridad en material vial a los habitantes del territorio bonaerense”.

Y agrega que “es por ello que se plantea el articulado del texto legal, entendiendo que la contaminación visual es causal de distracciones, estrés y desvíos de atención que pueden provocar un accidente, que puede tener consecuencias fatales”.

Para finalizar con su argumentación el legislador expresa que “entre las mandas de nuestra Constitución Provincial, se encuentra en el artículo 10 el derecho de todo habitante *“de ser protegidos en su vida”*, cuestión por la cual vela el texto de *ut-supra*”.



4<sup>TO</sup> INFORME - MARZO 2018  
**OBSERVATORIO DE  
SEGURIDAD VIAL**



**CECAITRA**

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