



CECAITRA

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

5^{TO} INFORME - MAYO 2018

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	6
ANEXO DISTRITOS AMBA	33
ANEXO MAR DEL PLATA	58
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	103
LEGISLACIÓN	137



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: pretende poner el foco en algunas conductas viales ligadas directamente con los accidentes de tránsito a partir de estadísticas para la región AMBA^[1] y Mar del Plata, según datos de una encuesta realizada durante el mes de mayo de 2018^[2].

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

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

Principal causa de muerte evitable en Argentina

En esta oportunidad se indagó respecto del conocimiento de los encuestados sobre las causas de muerte evitable en la Argentina. De forma contundente la mayoría de los mismos aseveró que los **accidentes viales** eran la principal causa de muerte (54 % en la región AMBA y 51% en MDP), seguida de los **homicidios** (21% en AMBA y 20% en MDP). Luego, un porcentaje importante que **no lo sabe o no lo contesta** (14% en AMBA y 13% en MDP), y en mucho menor medida son indicadas **otras** causas de muerte evitable (7% en AMBA y 5% en MDP) y los **suicidios** (4% en AMBA y 3% en MDP).

Los resultados de la muestra permiten afirmar que existe **un fuerte conocimiento respecto de las consecuencias de los siniestros viales**, al menos en términos de pérdidas de vida, compelidos a responder frente a otras formas de muerte evitable. En principio, podríamos afirmar que es un resultado que sugiere **un alto nivel de conciencia de la peligrosidad** que conlleva la dimensión vial, especialmente en comparación con otra dimensión de fuerte peso como lo es la inseguridad, vinculada a la variable de los **homicidios**.

Sin embargo, el resultado también es posible de asociar a los datos obtenidos de las otras preguntas de la encuesta, en los que los entrevistados afirman contundentemente que la mayoría de los argentinos no respetan las normas de tránsito, pero paradójicamente al momento de responder si

ellos lo hacen, la mayoría de las respuestas resultan positivas; es decir, “no soy yo, si no los otros”, quienes **conducen con bajo o poco respeto a las normas de tránsito**. Desde ese punto de vista, la respuesta mayoritaria obtenida sobre los accidentes de tránsito como primera causa evitable de muerte –incluso por encima de los homicidios y suicidios- no resulta contradictoria, sino que es posible aseverar que la conducta vial **persiste y convive** con la conciencia del peligro que ello implica para los argentinos.

Los datos recabados sobre la percepción de la Argentina en el ranking de accidentes viales muestran, en mayo, que el 50% de los encuestados considera que se producen aquí más accidentes que en otros países, y un 38% por ciento la misma cantidad. El hecho de que casi un 90% sea consciente de la problemática, no parece ser suficiente para que la conducta vial sea segura, y la Argentina posee uno de los índices de mortalidad más alto como consecuencia de accidentes de tránsito siendo, según datos de la asociación civil *Luchemos por la vida*, la primera causa de muerte en jóvenes menores de 35 años.

La responsabilidad en la seguridad de vial sigue siendo un tema pendiente que requiere ser tenida en cuenta en la agenda educativa: la responsabilidad es de todos y cada uno en la construcción de la seguridad vial.

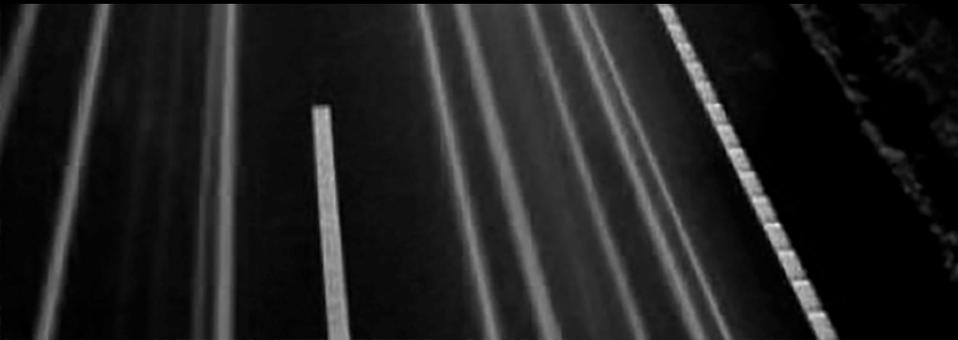


CECAITRA



5º INFORME - MAYO 2018
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

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

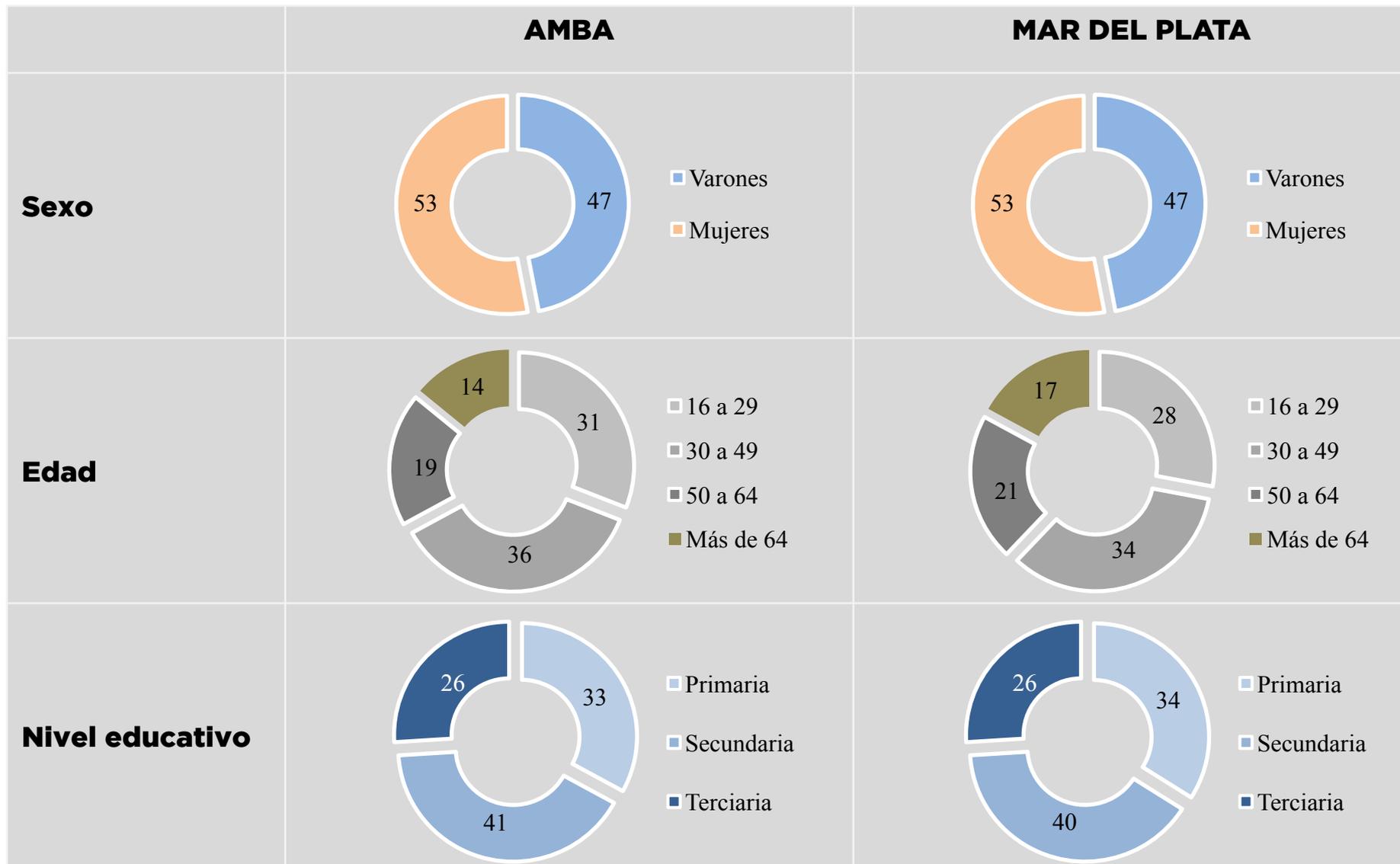


dicen



DATOS DE LA MUESTRA

Perfil de los entrevistados

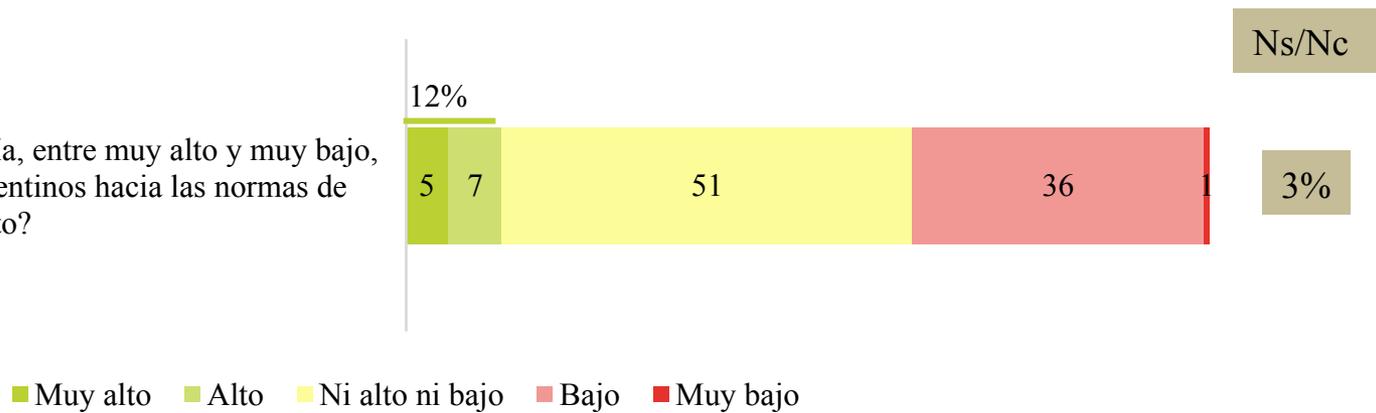




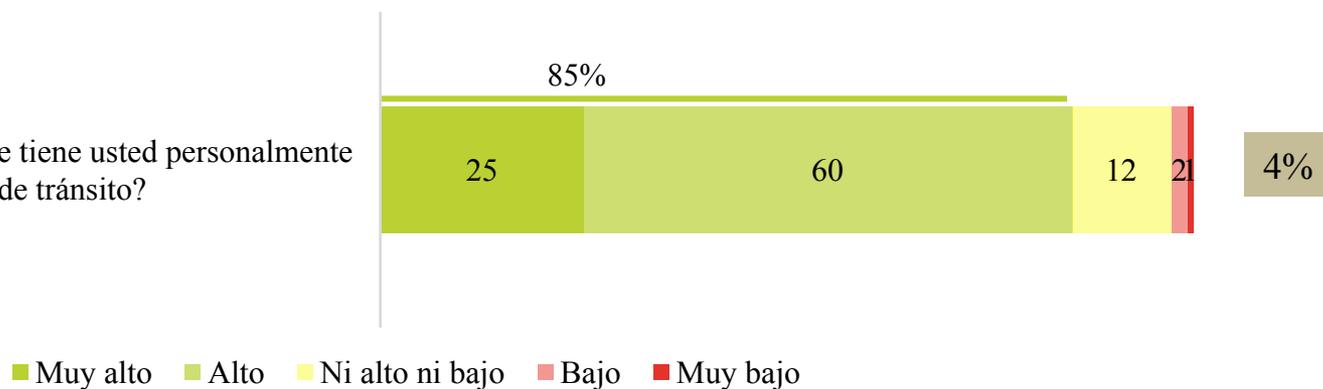
CREENCIAS Y OPINIONES

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?

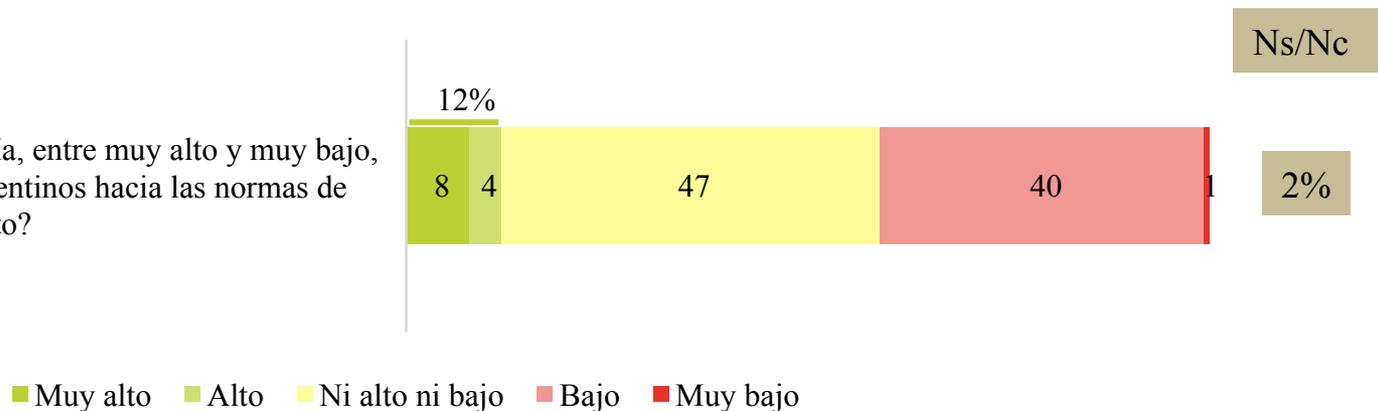


¿Y cuánto respeto considera que tiene usted personalmente por las normas de tránsito?

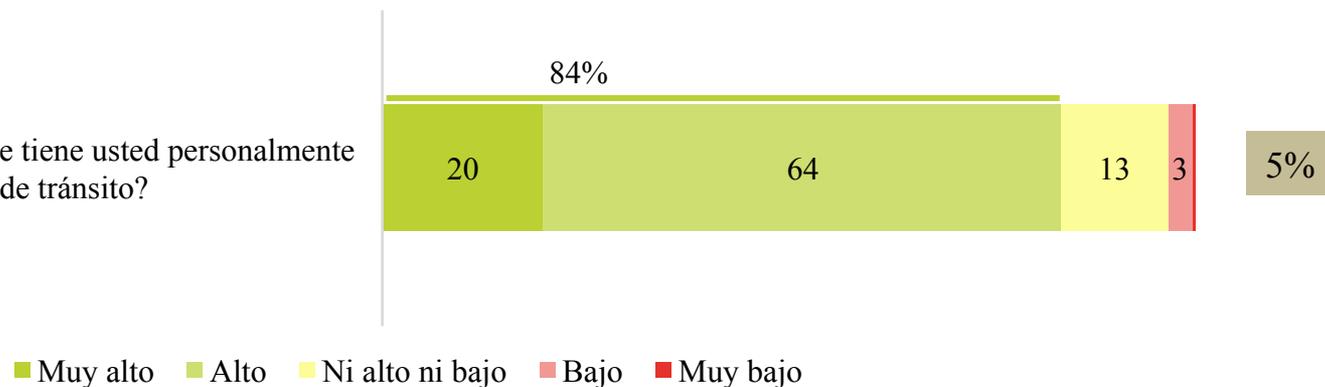


Respeto hacia las normas de tránsito - MDP

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



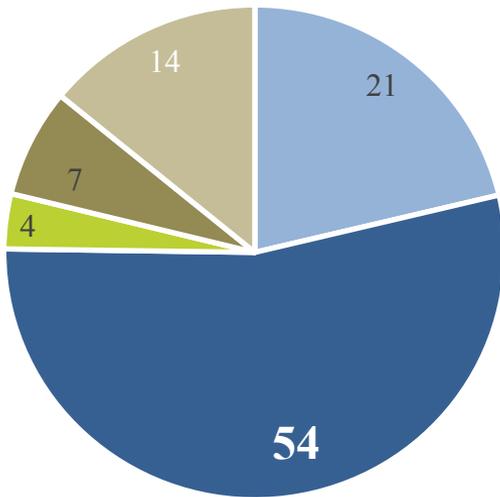
¿Y cuánto respeto considera que tiene usted personalmente por las normas de tránsito?



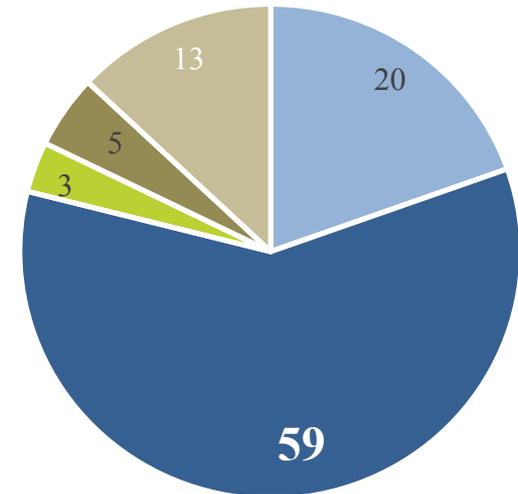
Principal causa de muerte evitable

¿Sabe usted cuál es la primer causa de muerte evitable en Argentina?

AMBA



MDP

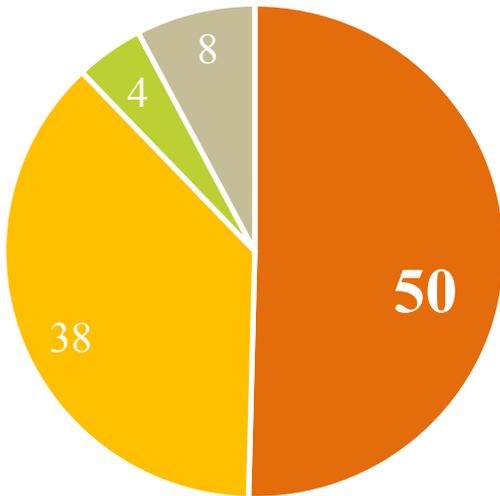


- Homicidios
- Accidentes viales
- Suicidios
- Otros
- Ns/Nc

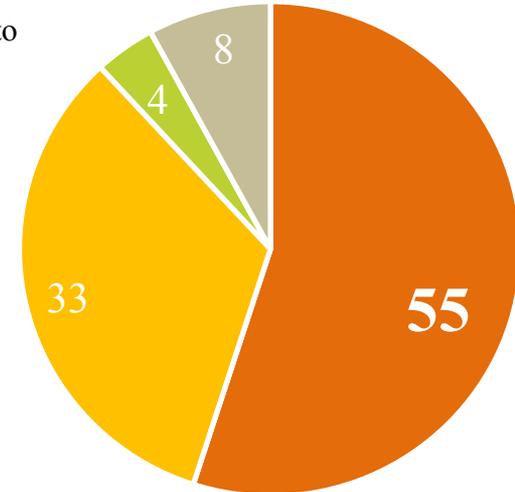
Accidentes de tránsito

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?

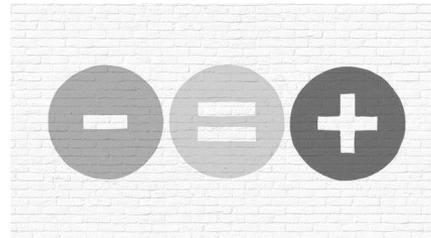
AMBA



MDP

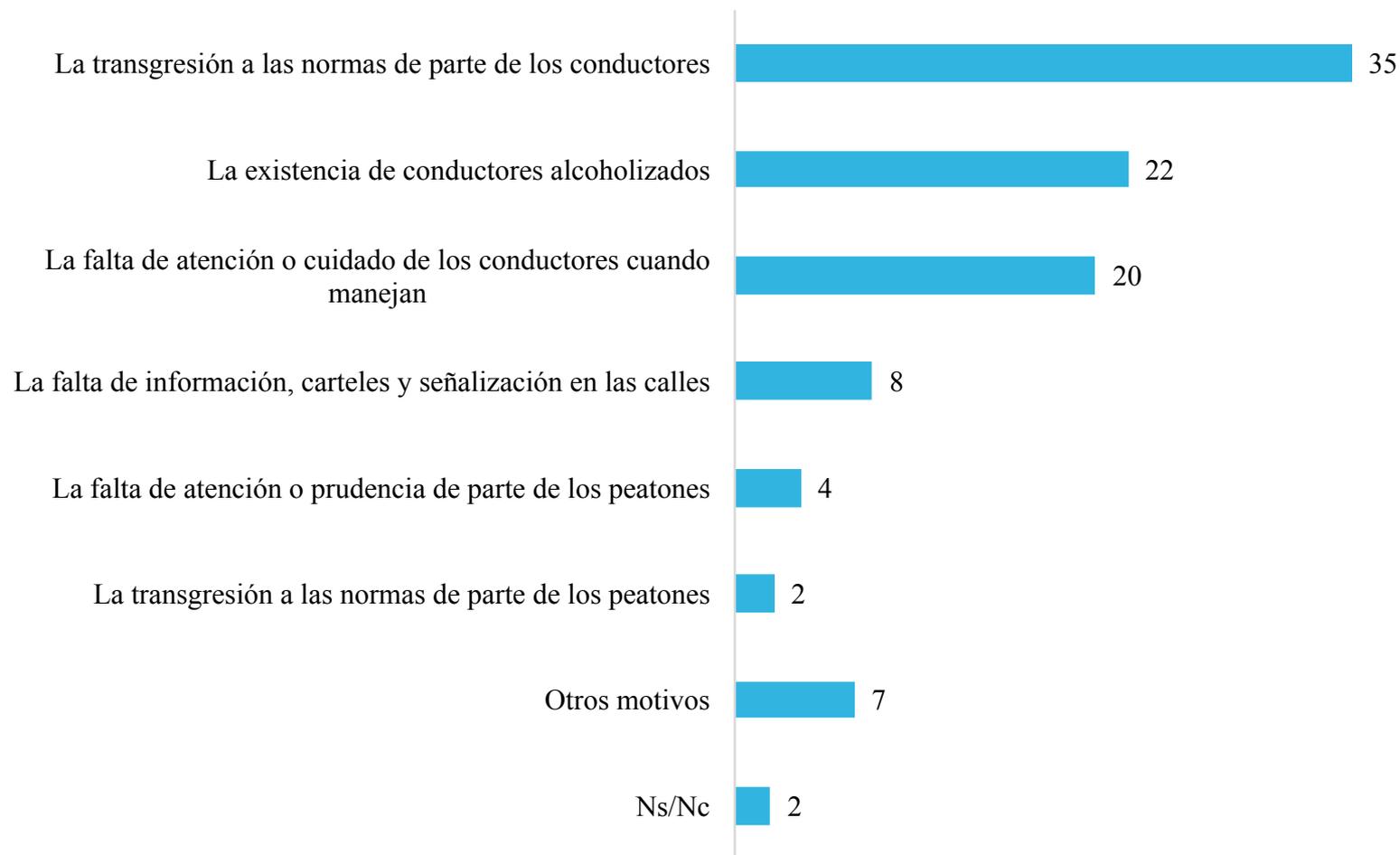


- En Argentina ocurren más accidentes de tránsito que en otros países
- Ocurren aproximadamente la misma cantidad
- Se producen menos accidentes
- Ns/Nc



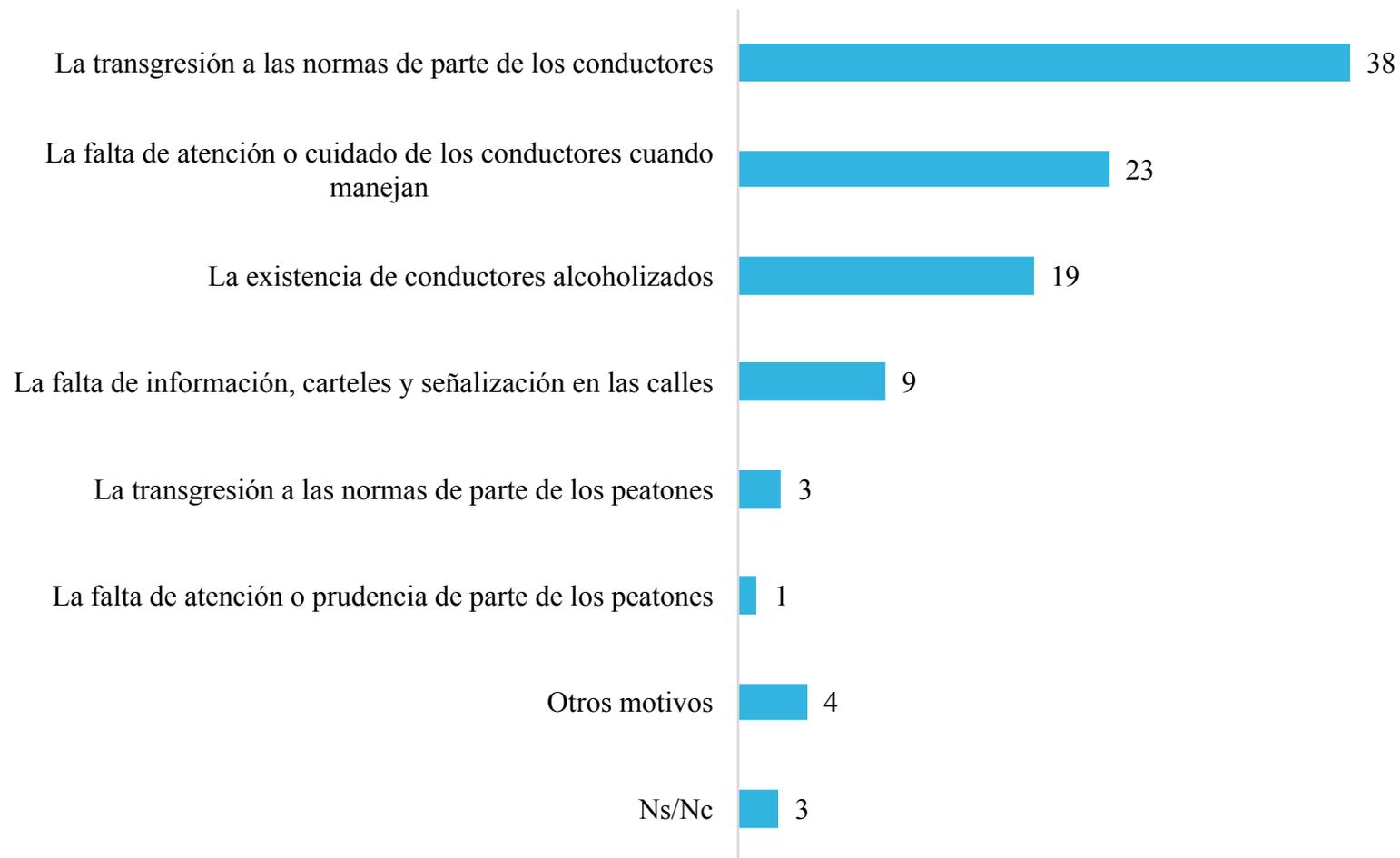
Principal motivo de accidentes viales - AMBA

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

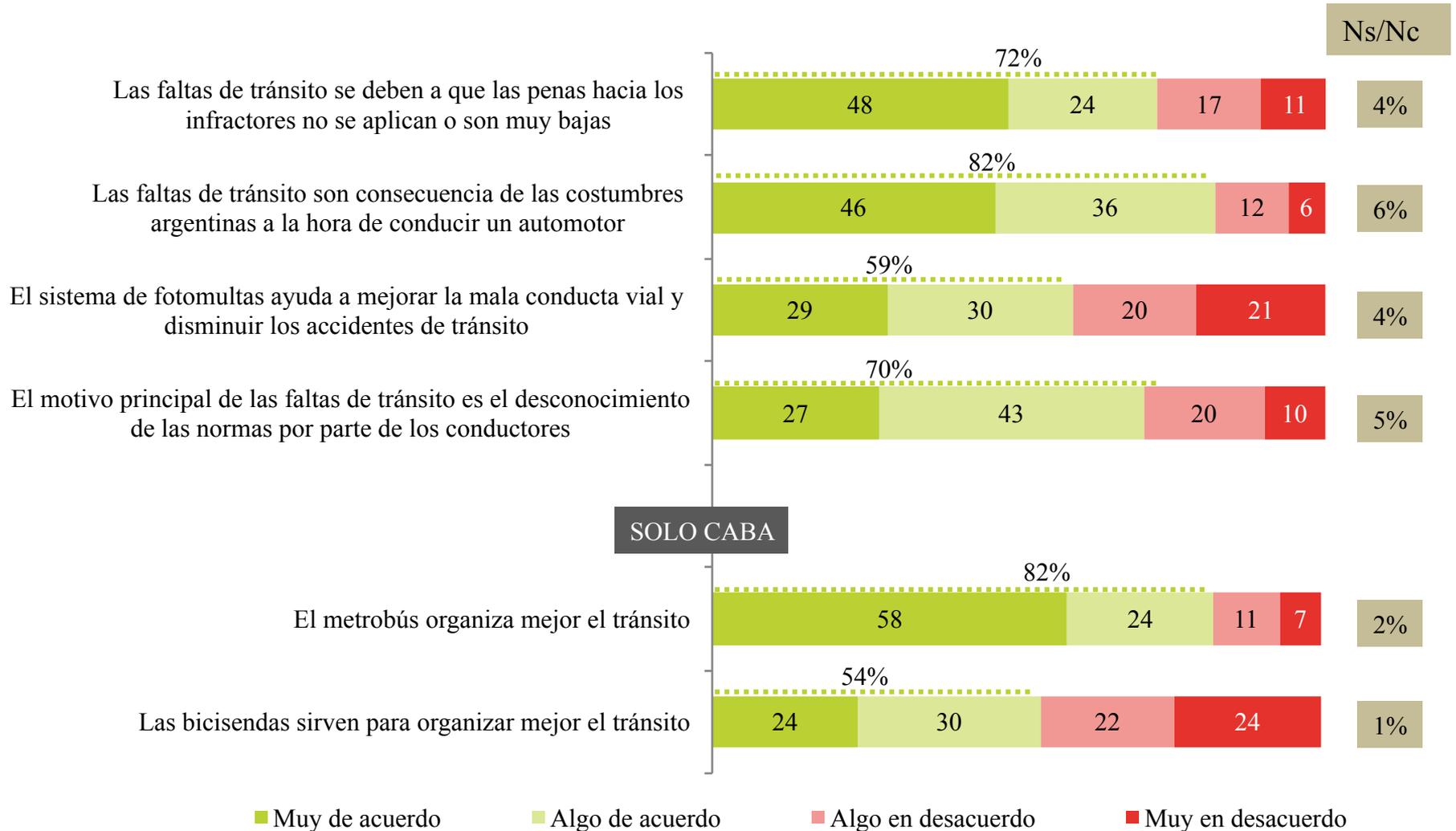


Principal motivo de accidentes viales - MDP

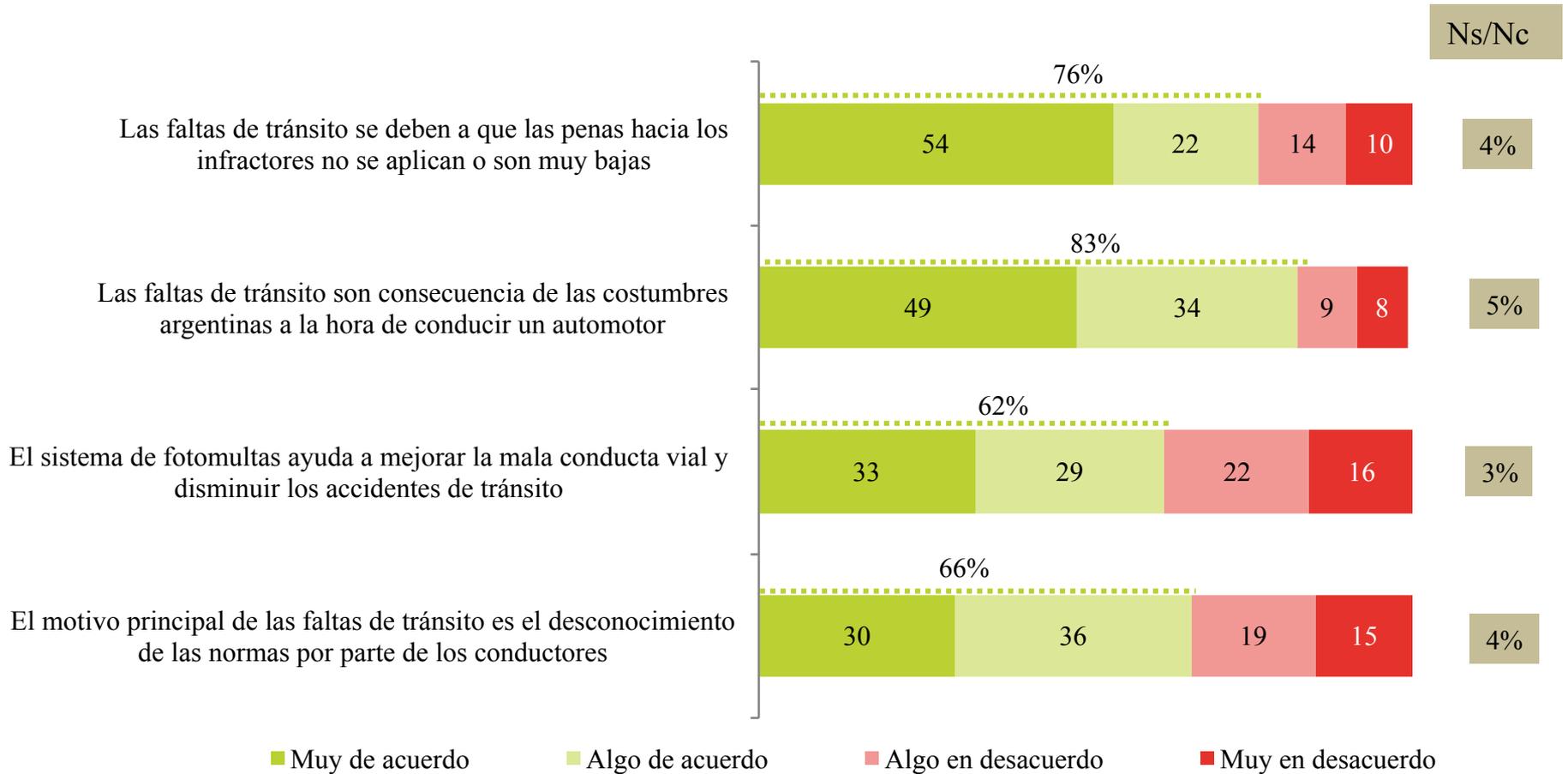
¿Y cuál cree que es el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país?



Acuerdo con frases - AMBA



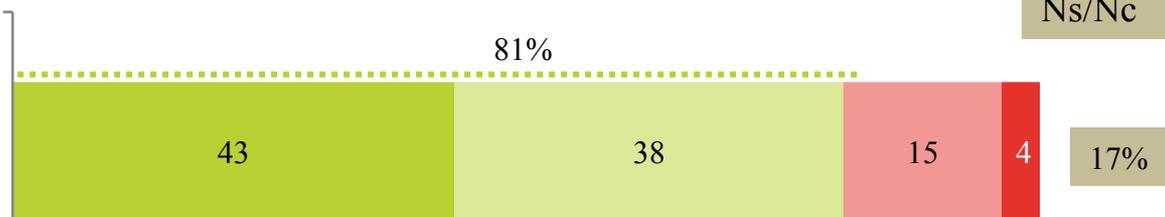
Acuerdo con frases - MDP



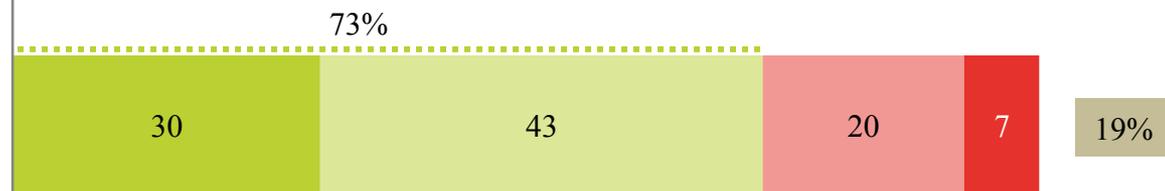
Acuerdo con frases - AMBA

Ns/Nc

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



Las mujeres conducen mejor que los hombres



A nivel mundial existe una "epidemia de accidentes viales"



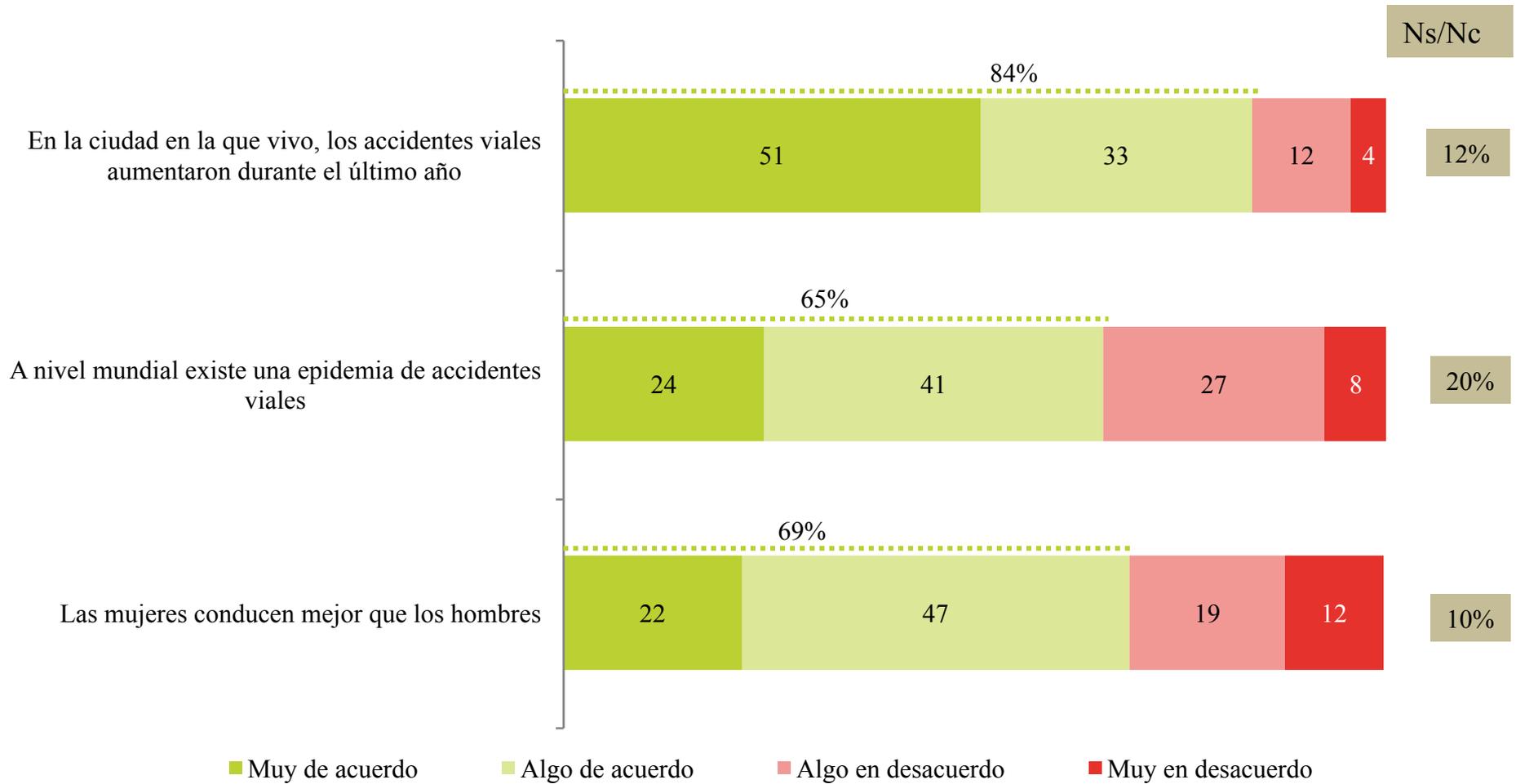
■ Muy de acuerdo

■ Algo de acuerdo

■ Algo en desacuerdo

■ Muy en desacuerdo

Acuerdo con frases - MDP

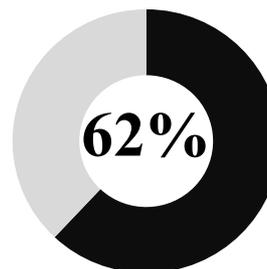




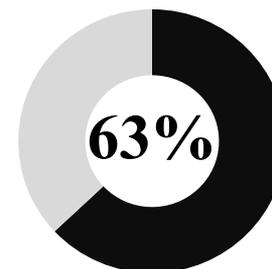
PRÁCTICAS DE LOS AUTOMOVILISTAS

-Sólo conductores-

AMBA



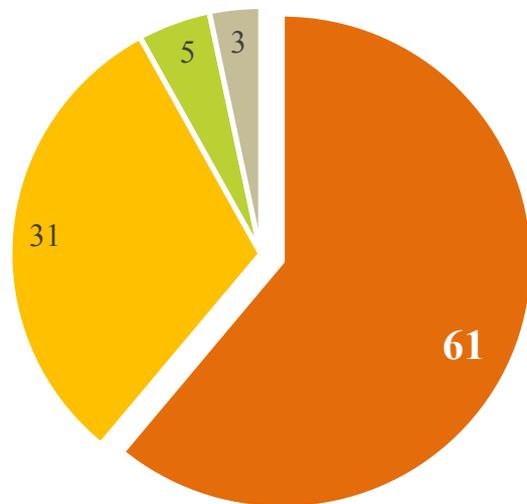
MDP



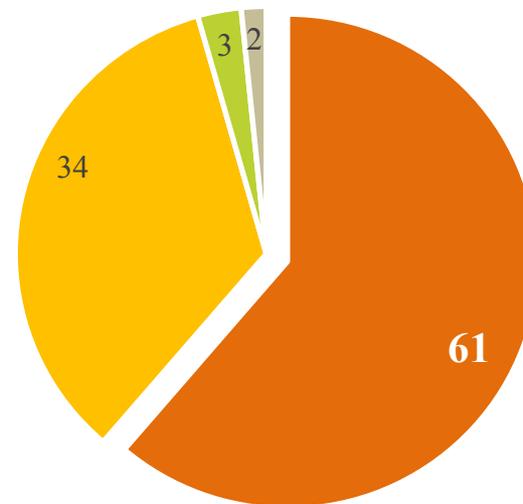
Velocidad máxima en rutas

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

AMBA



MDP



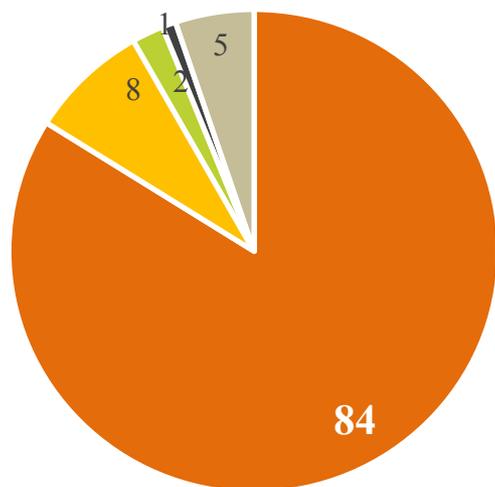
- 100 km
- 110 km
- 130 km
- Ns/Nc



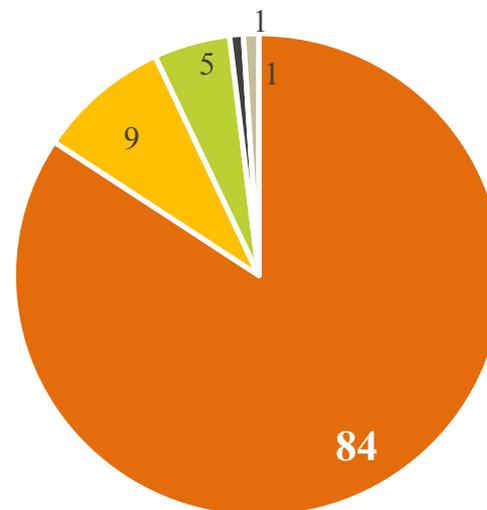
Prioridad en el paso EN UNA ESQUINA

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

AMBA



MDP

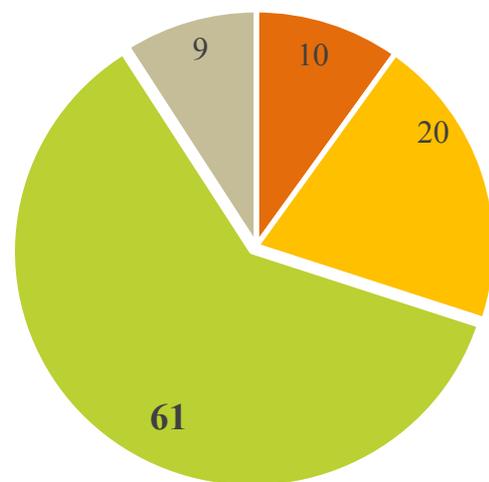


- El conductor que viene por la derecha
- El conductor que viene por la izquierda
- El vehículo que llega primero
- El vehículo de mayor tamaño
- Ns/Nc

Prioridad en el paso EN UNA ROTONDA

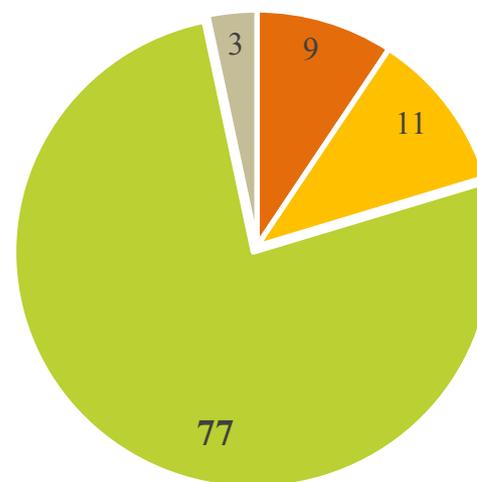
Y ante una rotonda sin semáforos, ¿quién tiene prioridad de paso?

AMBA

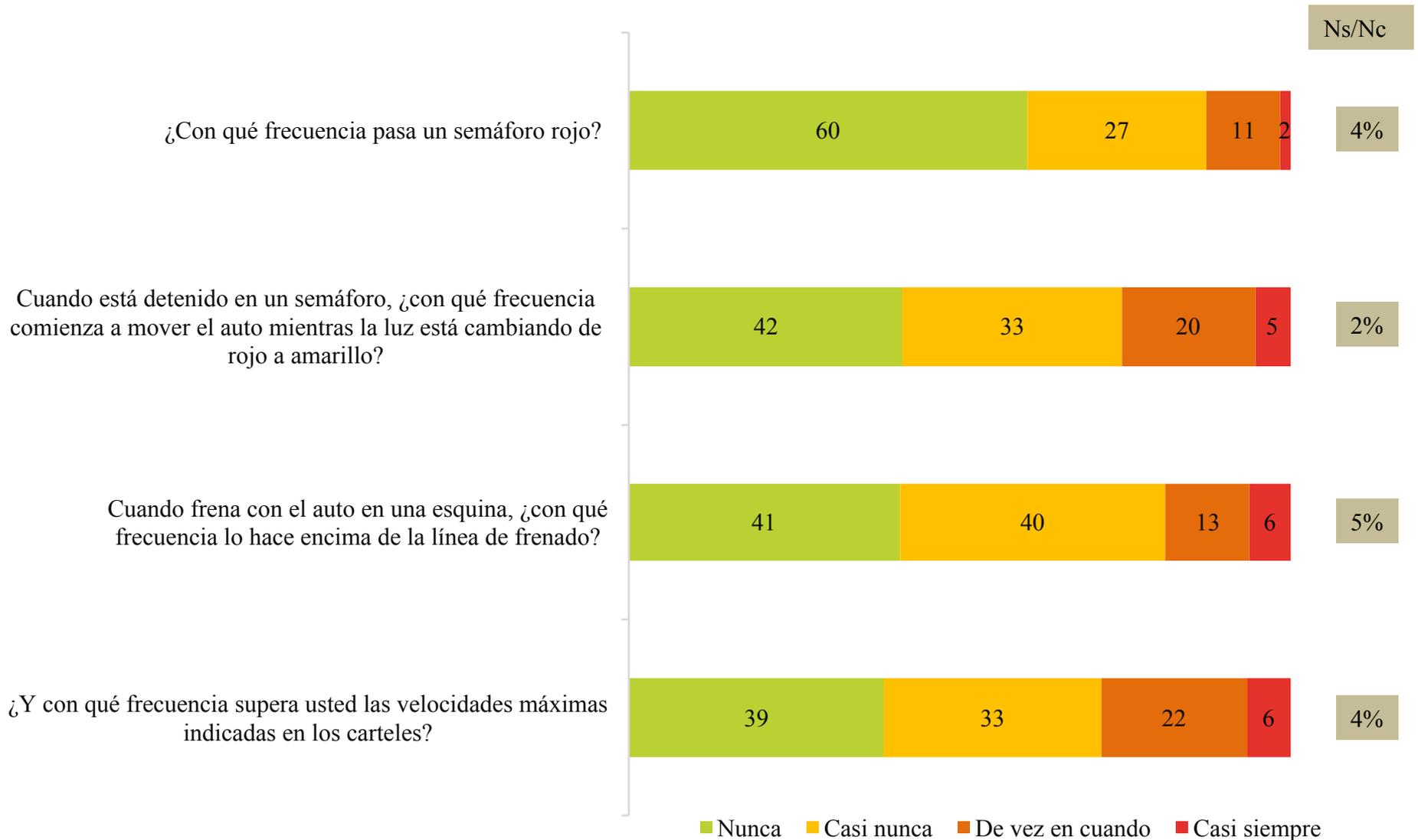


- El vehículo que llega primero
- El vehículo que está ingresando a la rotonda
- El vehículo que está dentro de la rotonda
- Ns/Nc

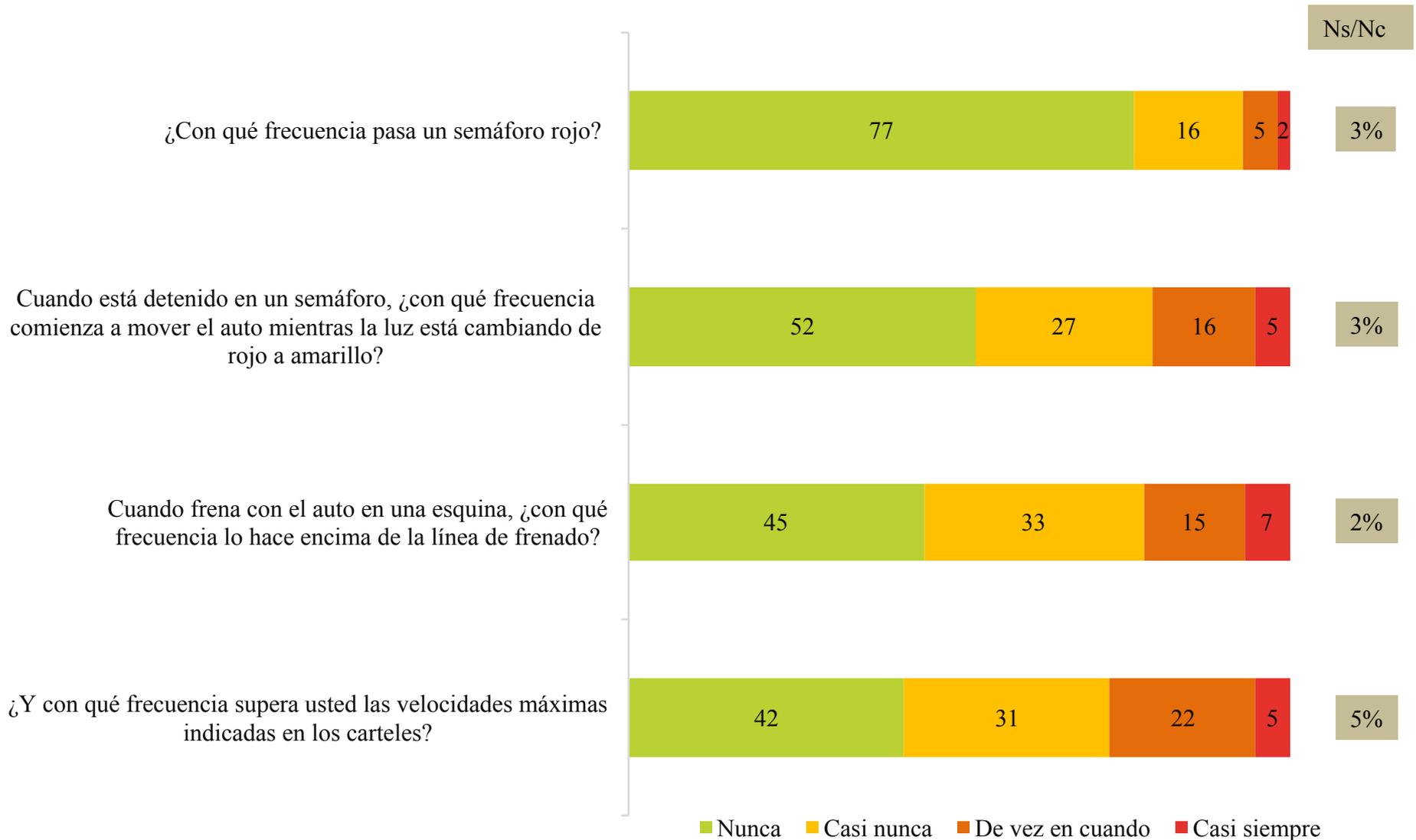
MDP



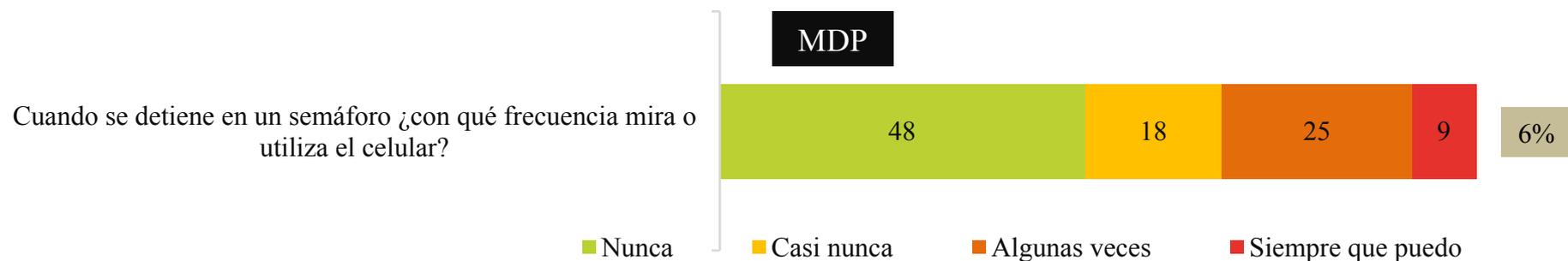
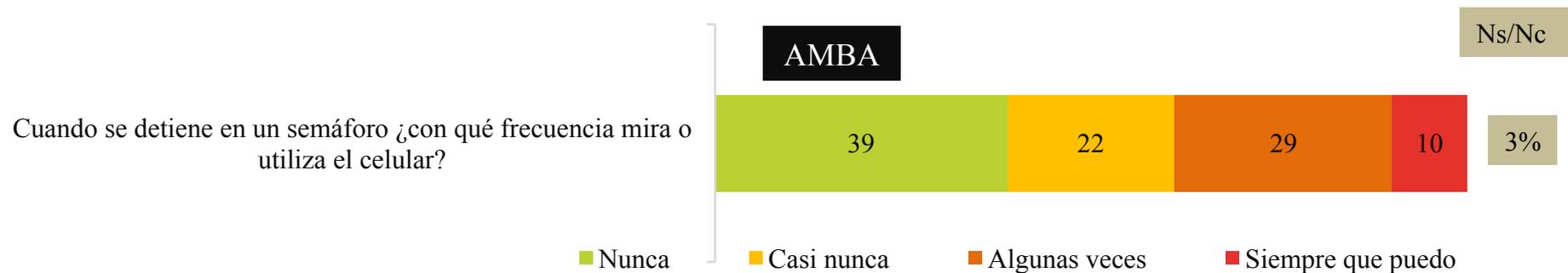
Imprudencias - AMBA



Imprudencias - MDP



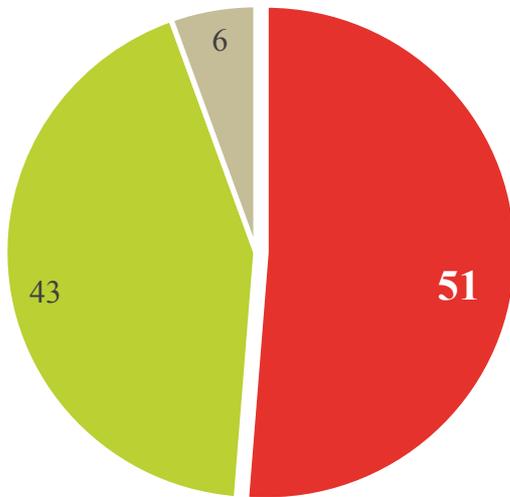
Imprudencias: USO DEL CELULAR



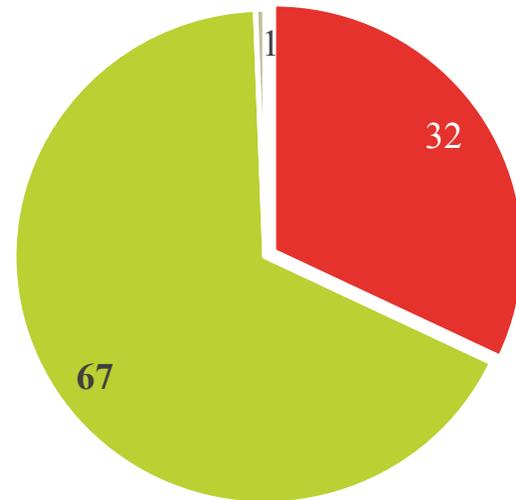
Fotomultas

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

AMBA



MDP

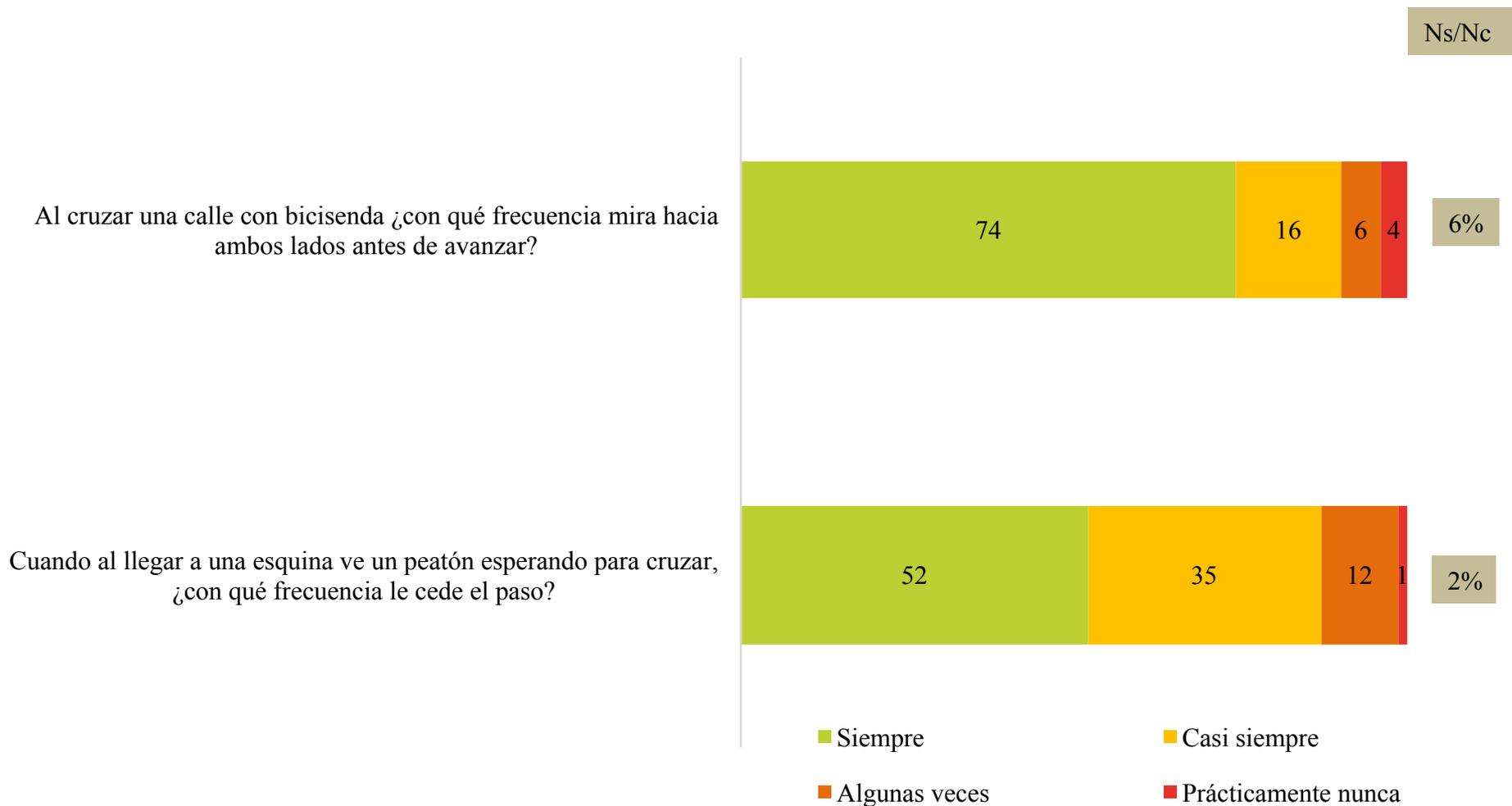


■ Alguna vez

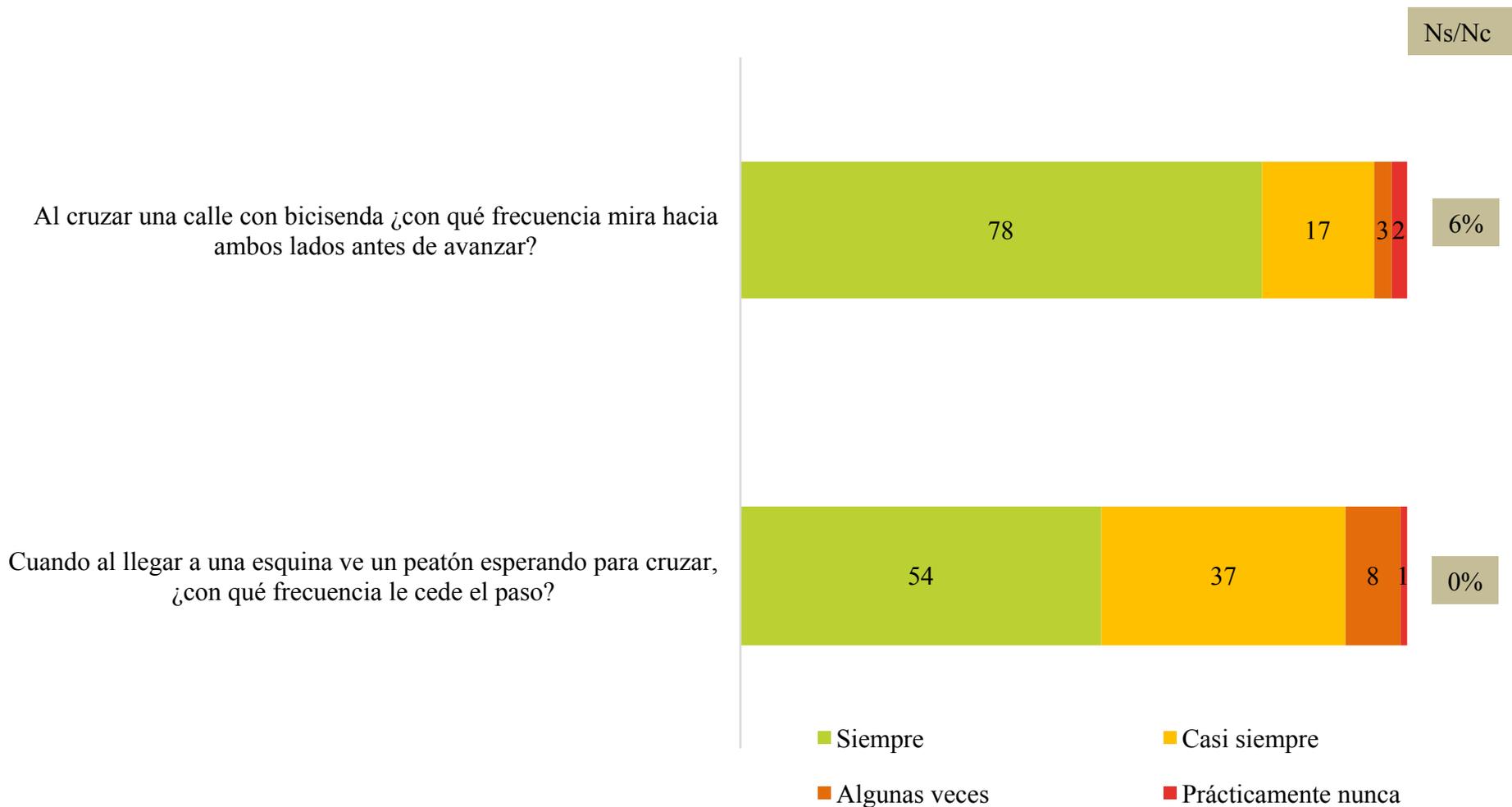
■ Nunca

■ Ns/Nc

Hábitos: peatones y bicicleta - AMBA



Hábitos: peatones y bicisenda - MDP



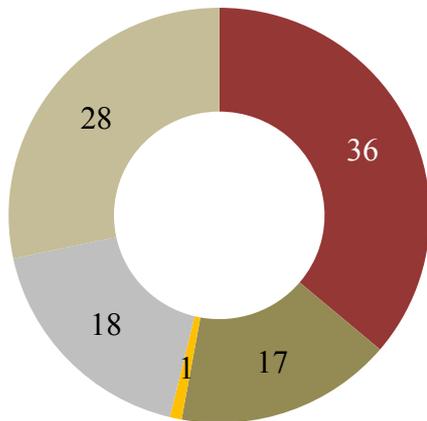


CONSUMO DE MEDIOS

Mar del Plata

Consumo de TV

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



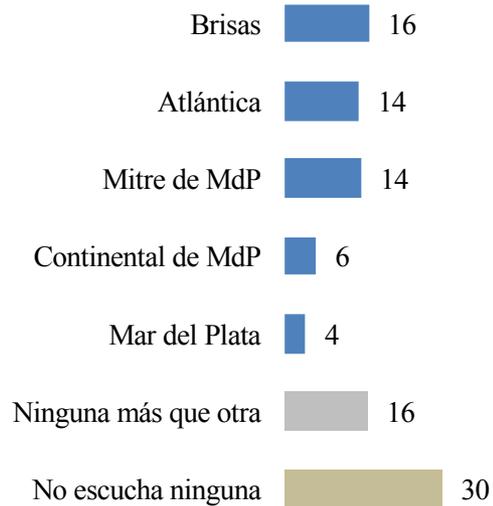
- Canal 8
- Canal 10
- Canal 12
- Ninguno en especial
- No mira ninguno de los 3

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Canal 8	36	39	34
Canal 10	17	12	22
Canal 12	1	-	2
Ninguno en especial	18	21	14
No mira ninguno	28	28	28

	Total	Edad				Estudios		
		16-29	30-49	50-64	65 +	1ria.	2ria	3ria
Canal 8	36	24	43	44	29	40	49	22
Canal 10	17	28	9	17	17	18	7	25
Canal 12	1	-	2	1	-	-	-	2
Ninguno en especial	18	9	18	19	27	13	19	20
No mira ninguno	28	39	28	19	27	29	25	31

Consumo de Radio

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



	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Brisas	16	20	10
Atlántica	14	17	11
Mitre	14	14	15
Continental	6	9	3
Mar del Plata	4	6	1
Ninguna en especial	16	12	20
No escucha ninguna	30	22	40

	Total	Edad				Estudios		
		16-29	30-49	50-64	65 +	1ria.	2ria	3ria
Brisas	16	25	13	16	11	20	18	11
Atlántica	14	4	11	15	30	24	15	7
Mitre	14	19	9	17	15	3	14	22
Continental	6	3	3	8	17	6	5	8
Mar del Plata	4	6	4	2	4	4	7	1
Ninguna en especial	16	15	18	17	9	9	17	19
No escucha ninguna	30	28	42	25	14	34	24	32

Ficha Técnica

- > Este informe surge de una encuesta realizada en Mayo 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 1623 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 +/- 2,3 % en ningún caso.
- > La cantidad de casos fue de 740 en Mar del Plata; con un margen de error estimado (para $P=0,50$ y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 3,5 % en ningún caso.

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





**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	12	15	9	11	12	12	15
Ni alto ni bajo	51	49	53	55	49	50	49
Bajo + Muy bajo	37	36	38	34	39	38	36

Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy alto + Alto	12	21	8	6	9	13
Ni alto ni bajo	51	46	56	49	48	52
Bajo + Muy bajo	37	33	36	45	43	35

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	85	83	87	87	83	84	85
Ni alto ni bajo	12	13	11	9	16	11	11
Bajo + Muy bajo	3	4	2	4	1	5	4

Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy alto + Alto	85	85	83	87	86	84
Ni alto ni bajo	12	11	15	10	11	13
Bajo + Muy bajo	3	4	2	3	3	3

Principal causa de muerte evitable

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Homicidios	21	22	21
Accidentes viales	54	55	53
Suicidios	4	3	4
Otras	7	7	7
Ns/Nc	14	13	15

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Homicidios	25	18	21	22
Accidentes viales	50	56	59	49
Suicidios	4	4	2	4
Otras	7	7	6	9
Ns/Nc	14	15	12	16

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Homicidios	21	29	20	13
Accidentes viales	54	44	54	66
Suicidios	4	4	4	2
Otras	7	6	8	7
Ns/Nc	14	17	14	12

	Zona	
	CABA	GBA
Homicidios	19	22
Accidentes viales	62	51
Suicidios	2	4
Otras	6	8
Ns/Nc	11	15

Comparación de accidentes con otros países

En Argentina ocurren...	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Más accidentes	50	51	50
Misma cantidad	38	37	38
Menos accidentes	4	5	4
Ns/Nc	8	7	8

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
43	54	54	51
45	35	33	33
6	4	2	6
6	7	11	10

En Argentina ocurren...	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Más accidentes	50	55	48	49
Misma cantidad	38	31	40	40
Menos accidentes	4	5	5	3
Ns/Nc	8	9	7	8

Zona	
CABA	GBA
52	50
35	38
3	5
10	7

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	35	37	32	25	36	42	38
La existencia de conductores alcoholizados	22	18	27	24	21	24	22
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	20	20	20	25	20	18	16
La falta de información, carteles y señalización en las calles	8	7	8	8	9	6	6
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	4	5	3	6	3	2	1
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2	3	1	3	2	1	4
Otros motivos	7	7	7	7	7	6	6
Ns/Nc	2	3	2	2	2	1	7

Principal motivo de accidentes viales (II)

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
La transgresión a las normas de parte de los conductores	35	24	32	50	45	31
La existencia de conductores alcoholizados	22	28	22	17	23	22
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	20	25	21	14	14	23
La falta de información, carteles y señalización en las calles	8	10	8	4	5	8
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	4	4	4	3	3	4
La transgresión a las normas de parte de los peatones	2	3	2	2	2	2
Otros motivos	7	3	8	8	6	7
Ns/Nc	2	3	3	2	2	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		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	27	27	28	32	22	29	30
Algo de acuerdo	43	47	40	46	47	37	39
Algo en desacuerdo	20	17	22	12	21	23	24
Muy en desacuerdo	10	9	10	10	10	11	7

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	27	30	32	18	26	28
Algo de acuerdo	43	46	42	42	38	45
Algo en desacuerdo	20	14	19	27	25	18
Muy en desacuerdo	10	10	7	13	11	9

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	46	43	49	37	46	54	50
Algo de acuerdo	36	39	33	38	39	31	32
Algo en desacuerdo	12	11	13	12	12	11	13
Muy en desacuerdo	6	7	5	13	3	4	5

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	46	43	47	48	49	45
Algo de acuerdo	36	36	37	34	35	37
Algo en desacuerdo	12	12	11	14	13	11
Muy en desacuerdo	6	9	5	4	3	7

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	48	41	56	42	48	57	49
Algo de acuerdo	24	25	23	21	27	20	29
Algo en desacuerdo	17	20	13	18	17	14	17
Muy en desacuerdo	11	14	8	19	8	9	5

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	48	54	46	46	45	49
Algo de acuerdo	24	22	29	20	24	25
Algo en desacuerdo	17	16	14	20	20	15
Muy en desacuerdo	11	8	11	14	11	11

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	29	22	35
Algo de acuerdo	30	27	33
Algo en desacuerdo	20	23	18
Muy en desacuerdo	21	28	14

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	23	29	29	37
Algo de acuerdo	29	29	31	34
Algo en desacuerdo	23	21	20	15
Muy en desacuerdo	25	21	20	14

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	29	33	32	21
Algo de acuerdo	30	27	30	33
Algo en desacuerdo	20	17	23	20
Muy en desacuerdo	21	23	15	26

	Zona	
	CABA	GBA
Muy de acuerdo	26	30
Algo de acuerdo	31	30
Algo en desacuerdo	20	20
Muy en desacuerdo	23	20

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	58	55	62	60	48	59	76
Algo de acuerdo	24	24	24	26	26	21	18
Algo en desacuerdo	11	13	8	8	16	12	4
Muy en desacuerdo	7	8	6	6	10	8	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	58	78	65	51
Algo de acuerdo	24	7	27	24
Algo en desacuerdo	11	12	7	13
Muy en desacuerdo	7	3	1	12

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	24	17	29	18	23	25	32
Algo de acuerdo	30	31	29	28	33	27	30
Algo en desacuerdo	22	25	21	27	16	25	25
Muy en desacuerdo	24	27	21	27	28	23	13

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	24	23	26	22
Algo de acuerdo	30	41	28	29
Algo en desacuerdo	22	23	27	20
Muy en desacuerdo	24	13	19	29

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	30	19	41	29	27	33	34
Algo de acuerdo	43	42	43	43	42	43	45
Algo en desacuerdo	20	27	12	21	20	18	18
Muy en desacuerdo	7	12	4	7	11	6	3

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	30	29	30	31	28	31
Algo de acuerdo	43	45	45	38	44	42
Algo en desacuerdo	20	19	18	22	22	19
Muy en desacuerdo	7	7	7	9	6	8

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	43	42	43
Algo de acuerdo	38	36	39
Algo en desacuerdo	15	16	15
Muy en desacuerdo	4	6	3

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
33	47	44	45
44	33	37	39
15	17	14	15
8	3	5	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	43	55	41	31
Algo de acuerdo	38	31	39	43
Algo en desacuerdo	15	10	15	22
Muy en desacuerdo	4	4	5	4

Zona	
CABA	GBA
38	44
44	36
15	15
3	5

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	27	24	30	31	25	27	25
Algo de acuerdo	44	40	47	39	47	43	48
Algo en desacuerdo	20	24	17	20	20	22	20
Muy en desacuerdo	9	12	6	10	8	8	7

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	27	38	27	18	24	28
Algo de acuerdo	44	43	50	36	36	47
Algo en desacuerdo	20	15	13	35	26	18
Muy en desacuerdo	9	4	10	11	14	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	61	58	66
110 km	31	34	26
130 km	5	5	4
Ns/Nc	3	3	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
100 km	60	56	68	66
110 km	37	33	25	24
130 km	1	6	5	6
Ns/Nc	2	5	2	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
100 km	61	71	60	55
110 km	31	18	34	38
130 km	5	6	4	4
Ns/Nc	3	5	2	3

	Zona	
	CABA	GBA
100 km	53	65
110 km	42	26
130 km	4	5
Ns/Nc	1	4

Imprudencias

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	39	33	48
Casi nunca	22	22	22
Algunas veces	29	36	18
Siempre que puedo	10	9	12

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	22	32	52	73
Casi nunca	36	20	17	11
Algunas veces	32	37	21	12
Siempre que puedo	10	11	10	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	39	37	43	37
Casi nunca	22	19	28	19
Algunas veces	29	27	24	36
Siempre que puedo	10	17	5	8

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	42	38
Casi nunca	22	22
Algunas veces	30	29
Siempre que puedo	6	11

Imprudencias

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	39	30	53
Casi nunca	33	34	32
De vez en cuando	22	29	10
Casi siempre	6	7	5

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	42	33	39	50
Casi nunca	20	38	40	30
De vez en cuando	24	25	17	18
Casi siempre	14	4	4	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	39	29	41	43
Casi nunca	33	33	32	33
De vez en cuando	22	29	21	19
Casi siempre	6	9	6	5

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	43	37
Casi nunca	28	35
De vez en cuando	23	22
Casi siempre	6	6

Imprudencias

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	60	57	66
Casi nunca	27	28	26
De vez en cuando	11	13	7
Casi siempre	2	2	1

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	62	55	64	65
Casi nunca	28	33	21	19
De vez en cuando	8	12	11	15
Casi siempre	2	-	4	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	60	53	62	64
Casi nunca	27	32	22	29
De vez en cuando	11	14	12	7
Casi siempre	2	1	4	-

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	71	55
Casi nunca	20	31
De vez en cuando	8	12
Casi siempre	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	41	42	39
Casi nunca	40	38	44
De vez en cuando	13	13	12
Casi siempre	6	7	5

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	46	40	37	40
Casi nunca	36	40	45	43
De vez en cuando	7	14	17	14
Casi siempre	11	6	1	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	41	50	37	38
Casi nunca	40	31	39	49
De vez en cuando	13	16	15	8
Casi siempre	6	3	9	5

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	33	45
Casi nunca	49	36
De vez en cuando	14	12
Casi siempre	4	7

Imprudencias

Quando 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	42	35	53
Casi nunca	33	37	26
De vez en cuando	20	23	16
Casi siempre	5	5	5

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	25	44	49	51
Casi nunca	40	33	27	31
De vez en cuando	29	18	17	16
Casi siempre	6	5	7	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	42	37	41	45
Casi nunca	33	39	26	36
De vez en cuando	20	17	28	15
Casi siempre	5	7	5	4

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	47	39
Casi nunca	27	36
De vez en cuando	19	20
Casi siempre	7	5

Fotomultas

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Si, alguna vez	51	56	43
No, nunca	43	42	46
Ns/Nc	6	2	11

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
43	51	61	50
57	39	37	43
-	10	2	7

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	51	45	47	60
No, nunca	43	49	45	37
Ns/Nc	6	6	8	3

Zona	
CABA	GBA
56	49
40	45
4	6

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	52	48	60
Casi siempre	35	38	29
Algunas veces	12	13	9
Prácticamente nunca	1	1	2

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	38	55	59	59
Casi siempre	54	27	30	34
Algunas veces	8	17	9	5
Prácticamente nunca	-	1	2	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	52	55	58	45
Casi siempre	35	33	27	44
Algunas veces	12	12	14	9
Prácticamente nunca	1	-	1	2

	Zona	
	CABA	GBA
Siempre	53	52
Casi siempre	40	32
Algunas veces	5	15
Prácticamente nunca	2	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	12	12	11	19	6	9	14
Ni alto ni bajo	47	48	48	49	49	43	48
Bajo + Muy bajo	41	40	41	32	45	48	38

Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy alto + Alto	12	18	11	5
Ni alto ni bajo	47	49	50	42
Bajo + Muy bajo	41	33	39	53

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	12	5	6	4	2
Ni alto ni bajo	47	51	44	63	43
Bajo + Muy bajo	41	44	50	33	55

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	12	7	3	9	19	6	-	-
Ni alto ni bajo	47	53	46	71	56	40	58	44
Bajo + Muy bajo	41	40	51	20	25	54	42	56

Respeto propio hacia las normas de tránsito

Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy alto + Alto	84	84	85
Ni alto ni bajo	13	12	13
Bajo + Muy bajo	3	4	2

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto + Alto	87	83	84	82
Ni alto ni bajo	11	15	9	13
Bajo + Muy bajo	2	2	7	5

Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy alto + Alto	84	83	82	88
Ni alto ni bajo	13	13	15	8
Bajo + Muy bajo	3	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	82	90	79	91
Ni alto ni bajo	13	18	10	17	6
Bajo + Muy bajo	3	-	-	4	3

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	87	80	69	89	87	84	89
Ni alto ni bajo	13	12	20	31	11	12	16	6
Bajo + Muy bajo	3	1	0	0	0	1	0	5

Principal causa de muerte evitable

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Homicidios	20	19	20
Accidentes viales	59	59	60
Suicidios	3	4	3
Otras	5	5	4
Ns/Nc	13	13	13

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Homicidios	23	15	21	22
Accidentes viales	58	61	63	55
Suicidios	6	2	1	4
Otras	2	6	3	8
Ns/Nc	11	16	12	11

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Homicidios	20	21	24	13
Accidentes viales	59	55	57	67
Suicidios	3	5	2	3
Otras	5	7	3	5
Ns/Nc	13	12	14	12

Principal causa de muerte evitable

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Homicidios	20	17	7	26	18
Accidentes viales	59	65	75	52	67
Suicidios	3	8	-	2	-
Otras	5	-	8	7	6
Ns/Nc	13	10	10	13	9

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Homicidios	20	20	22	34	18	11	12	15
Accidentes viales	59	53	67	66	74	70	72	63
Suicidios	3	7	9	-	-	-	-	2
Otras	5	2	-	-	8	3	6	8
Ns/Nc	13	18	2	-	-	16	10	12

Comparación de accidentes con otros países

En Argentina ocurren...	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Más accidentes	55	55	54
Misma cantidad	33	31	36
Menos accidentes	4	6	2
Ns/Nc	8	8	8

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Más accidentes	54	58	54	51
Misma cantidad	35	31	33	37
Menos accidentes	5	4	4	2
Ns/Nc	6	7	9	10

En Argentina ocurren...	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Más accidentes	55	54	53	59
Misma cantidad	33	33	33	34
Menos accidentes	4	5	5	1
Ns/Nc	8	8	9	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	55	57	57	38	58
Misma cantidad	33	38	34	45	40
Menos accidentes	4	1	1	10	-
Ns/Nc	8	4	8	7	2

En Argentina ocurren...	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Más accidentes	55	51	58	90	64	54	40	56
Misma cantidad	33	37	41	10	33	30	50	41
Menos accidentes	4	4	1	0	0	8	2	0
Ns/Nc	8	8	0	0	3	8	8	3

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	38	39	38	37	36	46	34
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	23	25	22	23	25	20	26
La existencia de conductores alcoholizados,	19	15	21	27	16	12	18
La falta de información, carteles y señalización en las calles	9	11	7	7	12	10	7
La transgresión a las normas de parte de los peatones	3	3	3	3	2	3	3
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	1	1	2	-	1	1	3
Otros motivos	4	4	4	-	6	7	5
Ns/Nc	3	2	3	3	2	1	4

Principal motivo de accidentes viales (II)

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
La transgresión a las normas de parte de los conductores	38	29	38	49
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	23	31	20	19
La existencia de conductores alcoholizados,	19	25	16	15
La falta de información, carteles y señalización en las calles	9	8	11	8
La transgresión a las normas de parte de los peatones	3	1	6	1
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	1	1	1	1
Otros motivos	4	3	4	6
Ns/Nc	3	2	4	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	38	50	34	51	56
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	23	17	36	19	22
La existencia de conductores alcoholizados,	19	13	18	4	1
La falta de información, carteles y señalización en las calles	9	9	2	10	12
La transgresión a las normas de parte de los peatones	3	7	1	2	1
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	1	-	1	6	1
Otros motivos	4	4	3	5	5
Ns/Nc	3	-	5	3	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	38	45	38	10	48	52	57	57
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	23	16	27	13	10	20	29	24
La existencia de conductores alcoholizados,	19	16	10	49	9	10	-	4
La falta de información, carteles y señalización en las calles	9	7	10	28	14	9	8	7
La transgresión a las normas de parte de los peatones	3	6	10	-	-	4	-	-
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	1	3	-	-	13	-	2	-
Otros motivos	4	7	2	-	6	3	4	5
Ns/Nc	3	-	3	-	-	2	-	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	30	36	25
Algo de acuerdo	36	31	40
Algo en desacuerdo	19	16	22
Muy en desacuerdo	15	17	13

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	25	33	26	36
Algo de acuerdo	33	35	44	33
Algo en desacuerdo	22	19	17	17
Muy en desacuerdo	20	13	13	14

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	30	40	31	19
Algo de acuerdo	36	33	37	37
Algo en desacuerdo	19	11	19	28
Muy en desacuerdo	15	16	13	16

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	30	31	36	14	25
Algo de acuerdo	36	43	31	33	38
Algo en desacuerdo	19	20	15	32	22
Muy en desacuerdo	15	6	18	21	15

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	30	31	42	40	24	12	22	24
Algo de acuerdo	36	47	23	20	38	38	41	43
Algo en desacuerdo	19	13	17	40	27	31	19	22
Muy en desacuerdo	15	9	18	0	11	19	18	11

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	49	53	45
Algo de acuerdo	34	30	37
Algo en desacuerdo	9	8	11
Muy en desacuerdo	8	9	7

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	38	49	55	54
Algo de acuerdo	33	37	29	33
Algo en desacuerdo	16	8	10	4
Muy en desacuerdo	13	6	6	9

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	49	51	46	50
Algo de acuerdo	34	32	36	33
Algo en desacuerdo	9	3	13	12
Muy en desacuerdo	8	14	5	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	49	54	69	42	34
Algo de acuerdo	34	36	19	33	50
Algo en desacuerdo	9	5	7	20	7
Muy en desacuerdo	8	5	5	5	9

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	49	51	56	35	52	61	32	49
Algo de acuerdo	34	48	17	28	38	23	49	43
Algo en desacuerdo	9	-	4	37	5	9	19	4
Muy en desacuerdo	8	1	23	-	5	7	-	4

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	54	42	64
Algo de acuerdo	22	25	20
Algo en desacuerdo	14	20	8
Muy en desacuerdo	10	13	8

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	54	54	56	50
Algo de acuerdo	20	23	24	24
Algo en desacuerdo	14	13	13	15
Muy en desacuerdo	12	10	7	11

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	54	54	57	50
Algo de acuerdo	22	21	24	22
Algo en desacuerdo	14	17	9	16
Muy en desacuerdo	10	8	10	12

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	54	51	61	49	45
Algo de acuerdo	22	22	20	25	25
Algo en desacuerdo	14	15	4	17	15
Muy en desacuerdo	10	12	15	9	15

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	54	45	59	61	48	53	45	48
Algo de acuerdo	22	31	10	8	35	21	26	25
Algo en desacuerdo	14	16	3	31	9	8	24	15
Muy en desacuerdo	10	8	28	0	8	18	5	12

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	33	27	38
Algo de acuerdo	29	24	33
Algo en desacuerdo	22	26	19
Muy en desacuerdo	16	23	10

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	26	36	31	37
Algo de acuerdo	24	29	28	38
Algo en desacuerdo	31	21	23	13
Muy en desacuerdo	19	14	18	12

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	33	42	31	27
Algo de acuerdo	29	19	33	34
Algo en desacuerdo	22	25	18	24
Muy en desacuerdo	16	14	18	15

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	33	22	33	36	22
Algo de acuerdo	29	30	29	25	27
Algo en desacuerdo	22	25	32	14	31
Muy en desacuerdo	16	23	6	25	20

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	33	30	39	34	58	24	16	16
Algo de acuerdo	29	41	15	12	13	29	31	32
Algo en desacuerdo	22	17	25	45	13	35	41	20
Muy en desacuerdo	16	12	21	9	16	12	12	32

Acuerdo con frases

Las mujeres conducen mejor que los hombres

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	22	15	27
Algo de acuerdo	47	39	54
Algo en desacuerdo	19	26	13
Muy en desacuerdo	12	20	6

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	15	25	21	24
Algo de acuerdo	41	47	52	49
Algo en desacuerdo	21	16	21	19
Muy en desacuerdo	23	12	6	8

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	22	19	22	23
Algo de acuerdo	47	49	48	44
Algo en desacuerdo	19	17	18	22
Muy en desacuerdo	12	15	12	11

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	22	20	17	18	18
Algo de acuerdo	47	51	58	51	41
Algo en desacuerdo	19	17	16	18	23
Muy en desacuerdo	12	12	9	13	18

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	22	18	14	37	27	25	18	16
Algo de acuerdo	47	50	52	54	38	31	59	53
Algo en desacuerdo	19	17	8	-	29	29	21	20
Muy en desacuerdo	12	15	26	9	6	15	2	11

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	51	51	50
Algo de acuerdo	33	29	37
Algo en desacuerdo	12	13	11
Muy en desacuerdo	4	7	2

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	40	58	52	47
Algo de acuerdo	31	29	36	40
Algo en desacuerdo	20	10	10	10
Muy en desacuerdo	9	3	2	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	51	64	47	41
Algo de acuerdo	33	23	37	39
Algo en desacuerdo	12	6	12	18
Muy en desacuerdo	4	7	4	2

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	51	55	44	35	40
Algo de acuerdo	33	35	35	47	34
Algo en desacuerdo	12	6	21	7	22
Muy en desacuerdo	4	4	-	11	4

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	51	46	63	61	38	16	46	53
Algo de acuerdo	33	44	17	39	46	45	44	32
Algo en desacuerdo	12	8	7	-	16	37	7	10
Muy en desacuerdo	4	2	13	-	-	2	3	5

Acuerdo con frases

A nivel mundial existe una “epidemia de accidentes viales

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	24	21	27
Algo de acuerdo	41	40	43
Algo en desacuerdo	27	31	23
Muy en desacuerdo	8	8	7

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	24	24	21	29
Algo de acuerdo	38	40	40	50
Algo en desacuerdo	29	26	31	20
Muy en desacuerdo	9	10	8	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	24	28	29	14
Algo de acuerdo	41	48	41	35
Algo en desacuerdo	27	17	25	39
Muy en desacuerdo	8	7	5	12

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	24	23	28	22	6
Algo de acuerdo	41	41	41	47	39
Algo en desacuerdo	27	31	11	24	43
Muy en desacuerdo	8	5	20	7	12

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Muy de acuerdo	24	16	18	70	13	18	11	20
Algo de acuerdo	41	42	31	21	52	30	58	44
Algo en desacuerdo	27	32	23	9	35	42	30	27
Muy en desacuerdo	8	10	28	-	-	10	1	9

Velocidad máxima en rutas

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

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
100 km	61	57	66	58	62	57	70
110 km	34	38	30	35	35	6	30
130 km	3	4	1	4	1	7	-
Ns/Nc	2	1	3	3	2	2	-

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
100 km	61	70	58	58
110 km	34	26	39	35
130 km	3	4	2	3
Ns/Nc	2	-	1	4

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	61	66	58	56	50
110 km	34	32	28	43	46
130 km	3	2	12	-	-
Ns/Nc	2	-	2	1	4

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
100 km	61	75	59	94	50	42	69	50
110 km	34	25	36	6	50	49	28	43
130 km	3	-	5	-	-	6	2	3
Ns/Nc	2	-	-	-	-	3	1	4

Imprudencias

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	48	55	40
Casi nunca	18	14	23
Algunas veces	25	23	28
Siempre que puedo	9	8	9

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	23	37	67	83
Casi nunca	35	18	11	5
Algunas veces	22	37	19	9
Siempre que puedo	20	8	3	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	48	52	53	42
Casi nunca	18	25	15	17
Algunas veces	25	19	22	31
Siempre que puedo	9	4	10	10

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	48	62	40	56	31
Casi nunca	18	8	29	11	27
Algunas veces	25	23	23	28	30
Siempre que puedo	9	7	8	5	12

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	48	69	55	94	60	48	36	32
Casi nunca	18	4	25	6	16	12	28	21
Algunas veces	25	18	20	-	13	27	28	36
Siempre que puedo	9	9	-	-	11	13	8	11

Imprudencias

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	42	35	49
Casi nunca	31	32	31
De vez en cuando	22	25	18
Casi siempre	5	8	2

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	17	44	44	65
Casi nunca	45	28	32	21
De vez en cuando	29	24	20	12
Casi siempre	9	4	4	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	42	38	45	41
Casi nunca	31	38	23	35
De vez en cuando	22	19	26	20
Casi siempre	5	5	6	4

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	42	41	35	45	31
Casi nunca	31	32	40	31	32
De vez en cuando	22	20	19	18	35
Casi siempre	5	7	6	6	2

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	42	48	29	26	43	45	43	34
Casi nunca	31	28	49	40	41	21	29	32
De vez en cuando	22	20	21	28	16	15	26	29
Casi siempre	5	4	1	6	-	19	2	5

Imprudencias

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	77	74	80
Casi nunca	16	17	16
De vez en cuando	5	7	3
Casi siempre	2	2	1

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	67	73	83	89
Casi nunca	27	19	9	6
De vez en cuando	6	5	6	4
Casi siempre	-	3	2	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	77	67	79	80
Casi nunca	16	20	14	16
De vez en cuando	5	9	6	3
Casi siempre	2	4	1	1

Imprudencias

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?

	Total	Programa TV			
		Canal 8	Canal 10	Ninguno + que otro	Ninguno/no mira
Nunca	77	78	64	87	80
Casi nunca	16	6	34	11	16
De vez en cuando	5	12	2	1	4
Casi siempre	2	4	-	1	-

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	77	65	65	93	97	85	88	75
Casi nunca	16	17	25	-	3	9	12	17
De vez en cuando	5	15	10	7	-	6	-	4
Casi siempre	2	3	-	-	-	-	-	4

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	45	53	33
Casi nunca	33	25	45
De vez en cuando	15	16	14
Casi siempre	7	6	8

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	22	55	42	52
Casi nunca	26	33	37	37
De vez en cuando	39	6	17	6
Casi siempre	13	6	4	5

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	45	57	43	38
Casi nunca	33	32	29	39
De vez en cuando	15	11	20	13
Casi siempre	7	-	8	10

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	45	49	45	39	39
Casi nunca	33	28	36	48	35
De vez en cuando	15	15	10	12	24
Casi siempre	7	8	9	1	2

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	45	40	40	47	44	47	47	42
Casi nunca	33	33	28	53	39	31	41	36
De vez en cuando	15	21	20	-	17	14	10	17
Casi siempre	7	6	12	-	-	8	2	5

Imprudencias

Quando 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	52	56	47
Casi nunca	27	25	28
De vez en cuando	16	14	18
Casi siempre	5	5	7

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	32	53	53	78
Casi nunca	29	28	29	16
De vez en cuando	29	14	14	4
Casi siempre	10	5	4	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	52	62	47	52
Casi nunca	27	29	20	30
De vez en cuando	16	9	22	14
Casi siempre	5	-	11	4

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	52	59	48	50	45
Casi nunca	27	27	27	29	32
De vez en cuando	16	12	17	19	17
Casi siempre	5	2	8	2	6

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Nunca	52	56	67	58	57	54	38	47
Casi nunca	27	25	11	38	39	24	37	32
De vez en cuando	16	16	20	4	-	22	21	11
Casi siempre	5	3	2	-	4	-	4	10

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	32	34	29	22	39	32	28
No, nunca	67	65	71	78	61	67	69
Ns/Nc	1	1	-	-	-	1	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	32	24	31	38
No, nunca	67	76	68	61
Ns/Nc	1	-	1	1

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	32	26	28	41	36
No, nunca	67	74	72	59	62
Ns/Nc	1	-	-	-	2

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Si, alguna vez	32	27	22	18	28	48	38	30
No, nunca	67	73	78	82	72	50	61	70
Ns/Nc	1	-	-	-	-	2	1	-

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	54	58	49
Casi siempre	37	37	37
Algunas veces	8	5	12
Prácticamente nunca	1	-	2

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	53	53	52	63
Casi siempre	35	40	35	34
Algunas veces	9	7	12	3
Prácticamente nunca	3	-	1	-

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	54	57	59	47
Casi siempre	37	41	31	40
Algunas veces	8	2	9	11
Prácticamente nunca	1	-	1	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	54	51	44	57	62
Casi siempre	37	36	47	39	28
Algunas veces	8	12	9	4	7
Prácticamente nunca	1	1	-	-	3

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Siempre	54	60	53	54	53	60	53	51
Casi siempre	37	39	42	15	44	34	41	33
Algunas veces	8	1	5	31	3	6	6	14
Prácticamente nunca	1	-	-	-	-	-	-	2

Hábitos: bicisenda

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	78	79	77
Casi siempre	17	17	17
Algunas veces	3	3	2
Prácticamente nunca	2	1	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	79	80	71	85
Casi siempre	14	19	21	10
Algunas veces	-	-	7	4
Prácticamente nunca	7	1	1	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	78	86	81	70
Casi siempre	17	12	16	22
Algunas veces	3	2	2	3
Prácticamente nunca	2	-	1	5

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	78	86	56	77	82
Casi siempre	17	10	32	21	15
Algunas veces	3	3	5	1	1
Prácticamente nunca	2	1	7	1	2

	Total	Programa Radio						
		Atlántica	Brisas	Mar del Plata	Continental	Mitre	Ninguna + que otra	Ninguna/no escucha
Siempre	78	86	63	94	78	77	78	84
Casi siempre	17	13	31	6	18	12	16	15
Algunas veces	3	-	6	-	4	3	1	1
Prácticamente nunca	2	1	-	-	-	8	5	-



5^{TO} INFORME - MAYO 2018
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ MAYO 2018



Revista Pronto, 31/5/18

PELIGRO: CELULAR AL VOLANTE

Sábado, apenas pasada la medianoche. En el auto, la señora lleva a 4 adolescentes: una adelante y tres atrás.

Desde el interior del vehículo emana una luz azul digna de una película de naves extraterrestres. Las cuatro chicas no hablan entre ellas: tienen la mirada clavada en su celular. El semáforo se pone rojo y la señora que conduce también agarra su teléfono y empieza a ver fotos en Instagram. La luz roja dura, según la calle, entre 28 y 40 segundos. ¿Cuántas fotos puede ver en ese tiempo? ¿Cuántas historias? ¿Cuántos likes puede dar? O peor: ¿cuántas novedades pueden aparecer en unos minutos? ¿Es necesario enterarse mientras espera la luz verde? ¿Es tan urgente? Ajena a todo, la señora sonríe frente a la pantalla hasta que los bocinazos de atrás la sacan de su sueño digital y arranca. Hasta que la detenga el siguiente semáforo y todo vuelva a empezar. Vale aclarar que la historia no es ficticia: ocurrió sobre Av. Del Libertador, en la madrugada posterior al primer día del Lollapalooza Argentina 2018.

La dependencia que tenemos con el celular es evidente y cada vez más preocupante. Tanto, que en lo que a Seguridad Vial se refiere y según datos de la Secretaría de Transporte porteña, en el primer cuatrimestre del año las multas por uso del celular al volante aumentaron un 143% respecto de 2017, pasando de 36.967 a 90.051. Mientras la cantidad total de multas se mantuvo estable, podría decirse que cada vez más automovilistas cometen esta infracción. Como ejemplificó un periodista del diario Clarín, "ninguna persona que esté consciente de sus actos y busque no lastimar a otros se pondría una venda en los ojos y conduciría sin visión durante media cuadra. No lo haría. La sola idea de saberse sin capacidad de respuesta le impediría hacerlo.

Pero esa acción ocurre todos los días y a cada hora en las calles de Buenos Aires: cuando un conductor mira el celular durante tres segundos a 40 km/h recorre 33 metros a ciegas. En otras palabras, maneja con una venda en los ojos". ¿Más datos? Un análisis de la consultora tecnológica comScore determinó que los argentinos son los que más minutos pasan frente al celular, incluso frente al volante: "El celular es una distracción.

Que haya más infractores muestra que no se está evaluando que al conducir hay que tener el 100% de la atención y un teléfono la disminuye", explicó la subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura, Paula Bisiau. Y agregó: "Las normas de tránsito son claras: respetar el semáforo, la prioridad de paso y la velocidad.

No es tan difícil, pero ¿por qué no se cumple? Hay un problema serio que tiene que ver con la falta de consciencia del riesgo. Para los automovilistas no representa un peligro, pero lo es. Provoca pérdida de la visión periférica, de la concentración y de los reflejos". Hoy por hoy, las multas por usar el celular mientras se maneja superan a las penas por pasar un semáforo en rojo, girar la izquierda en un lugar prohibido y no usar el cinturón de seguridad. La multa es de 1.300 pesos, pero se duplica si el conductor está escribiendo un mensaje, ya que es la acción que más tiempo demanda y más distracción genera. Y como para que tenga en cuenta la señora que volvía del Lollapalooza, en la Ciudad está prohibido llamar o responder a los mensajes en un semáforo en rojo.

¿Pero el problema es sólo de los conductores? No. También están los ciclistas, que se creen todopoderosos circulando por las bicisendas mientras chatean o escuchan música con auriculares; o los peatones, que cruzan la calle mirando su pantalla. En este sentido, lo que hace algunos años parecía descabellado, hoy en nuestro país se está empezando a implementar y en muchos otros ya fue puesto en práctica: colocar semáforos en el piso. De hecho el año pasado, en Honolulu, la capital de Hawaii, comenzaron a aplicar multas que van de los 15 a los 35 dólares a aquellos peatones que crucen manipulando un celular.

Según la Organización Mundial de la Salud, las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos: visuales -como apartar la vista del camino-; cognitivas -por ejemplo, reflexionar sobre un tema de conversación del que se esté hablando por teléfono o estar absorto por una preocupación-; físicas -como cuando un conductor sujeta o manipula un aparato, en lugar de tener las dos manos al volante-, y auditivas -por ejemplo, responder a un celular-. En una llamada telefónica, esas cuatro distracciones ocurren en simultáneo, lo que implica un alto riesgo para la conducción. Un ejemplo cercano se da en Uruguay. Los argentinos que cruzan la orilla se maravillan por el respeto de los conductores frente a los peatones, pero se enojan cuando van en su auto y deben pagar altísimas multas por cometer una infracción. La solución, parece, es tocar el bolsillo del imprudente.



Editorial

PELIGRO: CELULAR AL VOLANTE

Sábado, apenas pasada la medianoche. En el auto, la señora lleva a 4 adolescentes: una adelante y tres atrás. Desde el interior del vehículo emana una luz azul digna de una película de naves extraterrestres. Las cuatro chicas no hablan entre ellas: tienen la mirada clavada en su celular. El semáforo se pone rojo y la señora que conduce también agarra su teléfono y empieza a ver fotos en Instagram. La luz roja dura, según la calle, entre 28 y 40 segundos. ¿Cuántas fotos puede ver en ese tiempo? ¿Cuántos likes puede dar? O peor: ¿cuántas novedades pueden aparecer en unos minutos? ¿Es necesario enterarse mientras espera la luz verde? ¿Es tan urgente? Ajena a todo, la señora sonríe frente a la pantalla hasta que los bocinazos de atrás la sacan de su sueño digital y arranca. Hasta que la detenga el siguiente semáforo y todo vuelva a empezar. Vale aclarar que la historia no es ficticia: ocurrió sobre Av. Del Libertador, en la madrugada posterior al primer día del Lollapalooza Argentina 2018.

La dependencia que tenemos con el celular es evidente y cada vez más preocupante. Tanto, que en lo que a Seguridad Vial se refiere y según datos de la Secretaría de Transporte porteña, en el primer cuatrimestre del año las multas por uso del celular al volante aumentaron un 143% respecto de 2017, pasando de 36.967 a 90.051. Mientras la cantidad total de multas se mantuvo estable, podría decirse que cada vez más automovilistas cometen esta infracción. Como ejemplificó un periodista del diario Clarín, "ninguna persona que esté consciente de sus actos y busque no lastimar a otros se pondría una venda en los ojos y conduciría sin visión durante media cuadra. No lo haría. La sola idea de saberse sin capacidad de respuesta le impediría hacerlo. Pero esa acción ocurre todos los días y a cada hora en las calles de Buenos Aires: cuando un conductor mira el celular durante tres segundos a 40 km/h recorre 33 metros a ciegas. En otras palabras, maneja con una venda en los ojos". ¿Más datos? Un análisis de la consultora tecnológica comScore determinó que los argentinos son los que más minutos pasan frente al celular, incluso frente al volante: "El celular es una distracción. Que haya más infractores muestra que no se está evaluando que al conducir hay que tener el 100% de la atención y un teléfono la disminuye", explicó la subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura, Paula Bisiau. Y agregó: "Las normas de tránsito son claras: respetar el semáforo, la prioridad de paso y la velocidad. No es tan difícil, pero ¿por qué no se cumple? Hay un problema serio que tiene que ver con la falta de consciencia del riesgo. Para los automovilistas no representa un peligro, pero lo es. Provoca pérdida de la visión periférica, de la concentración y de los reflejos". Hoy por hoy, las multas por usar el celular mientras se maneja superan a las penas por pasar un semáforo en rojo, girar la izquierda en un lugar prohibido y no usar el cinturón de seguridad. La multa es de 1.300 pesos, pero se duplica si el conductor está escribiendo un mensaje, ya que es la acción que más tiempo demanda y más distracción genera. Y como para que tenga en cuenta la señora que volvía del Lollapalooza, en la Ciudad está prohibido llamar o responder a los mensajes en un semáforo en rojo.

¿Pero el problema es sólo de los conductores? No. También están los ciclistas, que se creen todopoderosos circulando por las bicisendas mientras chatean o escuchan música con auriculares; o los peatones, que cruzan la calle mirando su pantalla. En este sentido, lo que hace algunos años parecía descabellado, hoy en nuestro país se está empezando a implementar y en muchos otros ya fue puesto en práctica: colocar semáforos en el piso. De hecho el año pasado, en Honolulu, la capital de Hawaii, comenzaron a aplicar multas que van de los 15 a los 35 dólares a aquellos peatones que crucen manipulando un celular. Según la Organización Mundial de la Salud, las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos: visuales -como apartar la vista del camino-; cognitivas -por ejemplo, reflexionar sobre un tema de conversación del que se esté hablando por teléfono o estar absorto por una preocupación-; físicas -como cuando un conductor sujeta o manipula un aparato, en lugar de tener las dos manos al volante-, y auditivas -por ejemplo, responder a un celular-. En una llamada telefónica, esas cuatro distracciones ocurren en simultáneo, lo que implica un alto riesgo para la conducción.

Un ejemplo cercano se da en Uruguay. Los argentinos que cruzan la orilla se maravillan por el respeto de los conductores frente a los peatones, pero se enojan cuando van en su auto y deben pagar altísimas multas por cometer una infracción. La solución, parece, es tocar el bolsillo del imprudente.

El municipio pone en marcha el sistema de fotomultas

Lo hará hoy con un acto en el que participarán el intendente y autoridades de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito.



El intendente Carlos Arroyo pondrá este miércoles en marcha el Programa Integral de Seguridad Vial y Movilidad Urbana Sustentable a través del que **se aplicarán fotomultas en el distrito.**

En el acto, que se desarrollará desde las 11 en avenida Champagnat al 600, el jefe comunal estará acompañado por el secretario de Gobierno, Alejandro Vicente; el subsecretario de Transporte y Tránsito, Claudio Cambareri, y **autoridades de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito (Cecaitra).**

La Capital, 30/5/18

El municipio pone en marcha el sistema de fotomultas

El intendente Carlos Arroyo pondrá este miércoles en marcha el Programa Integral de Seguridad Vial y Movilidad Urbana Sustentable a través del que se aplicarán fotomultas en el distrito.

En el acto, que se desarrollará desde las 11 en avenida Champagnat al 600, el jefe comunal estará acompañado por el secretario de Gobierno, Alejandro Vicente; el subsecretario de Transporte y Tránsito, Claudio Cambareri, y autoridades de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito (Cecaitra).

El proyecto de las fotomultas fue aprobado por el Concejo Deliberante en diciembre del año pasado, un año y medio después de que fuera presentado por el municipio. Generaba polémica la contratación directa a la Universidad Tecnológica Nacional de La Plata (que a su vez subcontrata a Cecaitra) y el reparto de fondos de la recaudación. Finalmente, el Concejo decidió que el municipio reciba el 50% de lo obtenido por el cobro de multas.

Antes de la puesta en vigencia de las fotomultas, que pueden controlar los excesos de velocidad, el municipio avanzó con las multas a través de las cámaras del Centro de Monitoreo (COM), que sancionan infracciones como el estacionamiento en doble fila, el giro a la izquierda, el cruce de semáforos en rojo y la circulación en contramano.

Clarín , 30/5/18

ESTUDIO EN SANTA FE

Los años perdidos en accidentes viales

La Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) del Ministerio de Seguridad de Santa Fe divulgaron los resultados de un estudio que estima los años de vida potencialmente perdidos, así como los años vividos con discapacidad como consecuencia de la siniestralidad vial para la población santafecina, en el período 2015-2016.

El estudio determinó que los años de vida perdidos y vividos con discapacidad en el año 2015 fueron 34.137,7 mientras que en 2016 fueron 27.776,7. Esto representa una disminución interanual del 18,6% de la Carga Global de Enfermedad.

La caída en los parámetros obedece fundamentalmente a la disminución de los años de vida perdidos, dado que éstos representan aproximadamente el 80% de la Carga Global de Enfermedad en la provincia. La distinción según sexo, edad y tipo de usuario de la vía demostró que el perfil de usuarios más vulnerables frente a la si-

niestralidad vial es mayoritariamente masculino, entre 15 y 34 años, y motociclistas.

El informe destaca que en el campo de la salud, las enfermedades transmisibles (ET) van cediendo posiciones en el ránking de Carga Global de Enfermedad a las enfermedades no transmisibles (ENT), entre las que se encuentran las causadas por el tránsito.

Es en este contexto, resalta la importancia de conocer y mensurar las causas de mortalidad de la población pero también dar cuenta del impacto en la calidad de vida en la población de las distintas enfermedades. Una forma de analizar este fenómeno es a través del concepto de "Años de vida perdidos y vividos con discapacidad" o Dalys, por sus siglas en inglés, el cual se focaliza en la estimación de la pérdida de vida plena o saludable ocurrida en una sociedad por la presencia de enfermedad. ■



Seguridad vial

Sillas de bebé con garantía local

La Facultad de Ingeniería de la **Universidad Nacional de La Plata (UNLP)** se encargará de certificar la seguridad de los asientos para niños y bebés, de uso obligatorio en automóviles, para reducir las lesiones ocasionadas por los accidentes de tránsito.

El Grupo de Ensayos Mecánicos Aplicados (Gema) del Departamento de Aeronáutica de esa casa de estudio será el **primer laboratorio del país** con capacidad para realizar ensayos que constaten la seguridad de esas sillas.

Para trabajar en esta iniciativa adquirirán moderno equipamiento proveniente de Estados Unidos que consiste en una **catapulta y un sistema de impulso** de aproximadamente 30 metros de largo que puede mover masas de hasta 1.500 kilos con aceleraciones 30 veces superiores a la gravedad.

"Desde hace varios años realizamos para terminales automotrices y empresas autopartistas diferentes tipos de ensayos asociados a la seguridad y tienen que ver con el **anclaje de cinturones y asientos, puertas, sistema de frenado, etc.**", explicó el ingeniero aeronáutico Pablo Ringegni, director del GEMA.

Ringegni destacó que al trabajo "lo hacemos a par-

tir de reglamentos internacionales como son los europeos y de normas nacionales para poder satisfacer a todos los requerimientos de la industria" y agregó que "le posibilitamos hacer ensayos en la Argentina y no tener que buscar fuera del país, con los tiempos y mayores costos de logística que eso significa".

La UNLP tendrá el primer laboratorio del país para certificar los asientos.

"Las terminales y los autopartistas constataron que en Argentina se pueden obtener soluciones a una gran cantidad de requerimientos y problemas. Así llegamos a tener el requerimiento y la necesidad de ensayar lo que son las sillas para bebés y niños, y en forma especial todo lo que tiene que ver con los dispositivos y los anclajes, para que esas sillas representen una cuestión segura", destacó Ringegni.

Como ejemplo de la importancia de estos estudios, explicó que "una falla en las sillas de bebé durante un accidente puede causar el mismo efecto que el que sufre una persona cuando choca un vehículo y va sin cinturón de seguridad. Una colisión a 50 kilómetros es comparable en orden a **caer de un quinto piso**".

El investigador aseguró que el uso de sillas para los menores en los autos "reduce hasta en un 70% las lesiones en accidentes de tránsito" ▶

La Prensa, 28/5/18

Seguridad vial

Sillas de bebé con garantía local

La Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP) se encargará de certificar la seguridad de los asientos para niños y bebés, de uso obligatorio en automóviles, para reducir las lesiones ocasionadas por los accidentes de tránsito. El Grupo de Ensayos Mecánicos Aplicados (Gema) del Departamento de Aeronáutica de esa casa de estudio será el primer laboratorio del país con capacidad para realizar ensayos que constaten la seguridad de esas sillas.

Para trabajar en esta iniciativa adquirirán moderno equipamiento proveniente de Estados Unidos que consiste en una catapulta y un sistema de impulso de aproximadamente 30 metros de largo que puede mover masas de hasta 1.500 kilos con aceleraciones 30 veces superiores a la gravedad.

"Desde hace varios años realizamos para terminales automotrices y empresas autopartistas diferentes tipos de ensayos asociados a la seguridad y tienen que ver con el anclaje de cinturones y asientos, puertas, sistema de frenado, etc.", explicó el ingeniero aeronáutico Pablo Ringegni, director del GEMA. Ringegni destacó que al trabajo "lo hacemos a partir de reglamentos internacionales como son los europeos y de normas nacionales para poder satisfacer a todos los requerimientos de la industria" y agregó que "le posibilitamos hacer ensayos en la Argentina y no tener que buscar fuera del país, con los tiempos y mayores costos de logística que eso significa".

"Las terminales y los autopartistas constataron que en Argentina se pueden obtener soluciones a una gran cantidad de requerimientos y problemas. Así llegamos a tener el requerimiento y la necesidad de ensayar lo que son las sillas para bebés y niños, y en forma especial todo lo que tiene que ver con los dispositivos y los anclajes, para que esas sillas representen una cuestión segura", destacó Ringegni. Como ejemplo de la importancia de estos estudios, explicó que "una falla en las sillas de bebé durante un accidente puede causar el mismo efecto que el que sufre una persona cuando choca un vehículo y va sin cinturón de seguridad. Una colisión a 50 kilómetros es comparable en orden a caer de un quinto piso". El investigador aseguró que el uso de sillas para los menores en los autos "reduce hasta en un 70% las lesiones en accidentes de tránsito". La UNLP tendrá el primer laboratorio del país para certificar los asientos.

Clarín, 28/5/18

Seguridad vial: Una de las conductas que más siniestros puede causar

Peligro al volante: se hacen el triple de multas por usar el celular al manejar

María Belén Etchenique

En el primer cuatrimestre labraron 750 actas por día en la Ciudad. Ya es la cuarta infracción más común. Advierten sobre el riesgo vial por distraerse con la pantalla. Ninguna persona que esté consciente de sus actos y no busque lastimar a otros se pondría una venda en los ojos y conduciría sin visión durante media cuadra. No lo haría. La sola idea de saberse sin capacidad de respuesta le impediría hacerlo. Pero esa acción ocurre, todos los días y a cada hora, en las calles de Buenos Aires. En el primer cuatrimestre del año, las multas por uso del celular al volante aumentaron un 143% respecto de 2017. Pasaron de 36.967 a 90.051, según datos de la Secretaría de Transporte porteña. Como la cantidad total de multas se mantuvo estable (subió sólo un 3%), la conclusión es que cada vez más automovilistas cometen la infracción. Así, el riesgo de siniestros viales crece: cuando un conductor mira el celular durante tres segundos a 40 km/h recorre 33 metros a ciegas. En otras palabras, maneja con una venda en los ojos. La relación con los celulares es íntima. Las personas duermen con ellos, comen con ellos, los llevan al baño, los sienten vibrar aún cuando eso no ocurre. Los argentinos son los que más minutos pasan frente al celular, según un estudio de una reconocida consultora del sector tecnológico, comScore. El análisis se publicó en marzo e involucró a 14 países, entre los que estaban Estados Unidos, Canadá, Francia, Alemania, Italia y España. Los argentinos, además, usan el 95% de su tiempo en aplicaciones. Whats App es la preferida. Y esa conducta de vivir en una realidad mental distinta a la física tiene su correlato en las calles, adentro de los autos, detrás del volante. Se traduce en conductores cuyos ojos están puestos en sus celulares y no en el camino. “El celular es una distracción. Como haya más infractores muestra que no se está evaluando que al conducir hay que tener el 100% de la atención y un teléfono la disminuye”, dice Paula Bisiau, subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura. Desde hace seis años, cuando empezó a trabajar en el área de Transporte de la Ciudad, erradicó de su vocabulario la palabra accidente porque cree que usarla reduce la responsabilidad de los conductores y evita que ellos se piensen dentro de un siniestro.

Seguridad vial • Una de las conductas que más siniestros puede causar



Mala costumbre. Si un auto va a 40 km/h, en sólo tres segundos se recorren 33 metros, una distancia suficiente para causar un accidente grave. PEDRO LAZARO FEINANDIZ

Peligro al volante: se hacen el triple de multas por usar el celular al manejar

En el primer cuatrimestre labraron 750 actas por día en la Ciudad. Ya es la cuarta infracción más común. Advierten sobre el riesgo vial por distraerse con la pantalla.

María Belén Etchenique
metchenique@clarin.com

Ninguna persona que esté consciente de sus actos y no busque lastimar a otros se pondría una venda en los ojos y conduciría sin visión durante media cuadra. No lo haría. La sola idea de saberse sin capacidad de respuesta le impediría hacerlo. Pero esa acción ocurre, todos los días y a cada hora, en las calles de Buenos Aires. En el primer cuatrimestre del año, las multas por uso del celular al volante aumentaron un 143% respecto de 2017. Pasaron de 36.967 a 90.051, según datos de la Secretaría de Transporte porteña. Como la cantidad total de multas se mantuvo estable (subió sólo un 3%), la conclusión es que cada vez más automovilistas cometen la infracción.

Así, el riesgo de siniestros viales

crece: cuando un conductor mira el celular durante tres segundos a 40 km/h recorre 33 metros a ciegas. En otras palabras, maneja con una venda en los ojos. La relación con los celulares es íntima. Las personas duermen con ellos, comen con ellos, los llevan al baño, los sienten vibrar aún cuando eso no ocurre. Los argentinos son los que más minutos pasan frente al celular, según un estudio de una reconocida consultora del sector tecnológico, comScore.

El análisis se publicó en marzo e involucró a 14 países, entre los que estaban Estados Unidos, Canadá, Francia, Alemania, Italia y España. Los argentinos, además, usan el 95% de su tiempo en aplicaciones. Whats App es la preferida. Y esa conducta de vivir en una realidad mental distinta a la física tiene su correlato en las calles,

LA COMETE EL 15% DE LOS CONDUCTORES EN LA PANAMERICANA Una falta repetida incluso en autopistas

La distracción con el celular más la alta velocidad es una combinación perfecta para que se den accidentes y tragedias viales. Sin embargo, sucede mucho más de lo pensado: un informe reveló que el 15% de los conductores que viaja por la Panamericana y el 12% de los que circulan por el Acceso Oeste usan el celular mientras manejan.

Son cifras altas, si se tiene en cuenta que en esas vías se desarrollan velocidades mucho mayores que en las calles y avenidas. El relevamiento fue realizado por Autopistas del Sol y Autopis-

tas del Oeste, las dos concesionarias de ambos accesos. Daniel Fallo, gerente de operaciones de las empresas, explicó: “Si se suma a los conductores que hablan por Bluetooth, los porcentajes serían aún mayores. En ambos casos van pensando en lo que están hablando y no en lo que hacen en la autopista. El riesgo de vida en una vía rápida es absoluto”.

Por esta causa, las concesionarias iniciaron una campaña de seguridad vial en ambas autopistas, con carletería y otros mensajes para desalentar el uso del celular al volante.

adentro de los autos, detrás del volante. Se traduce en conductores cuyos ojos están puestos en sus celulares y no en el camino.

“El celular es una distracción. Como haya más infractores muestra que no se está evaluando que al conducir hay que tener el 100% de la atención y un teléfono la disminuye”, dice Paula Bisiau, subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura. Desde hace seis años, cuando empezó a trabajar en el área de Transporte de la Ciudad, erradicó de su vocabulario la palabra accidente porque cree que usarla reduce la responsabilidad de los conductores y evita que ellos se piensen dentro de un siniestro. “Las normas de tránsito son claras: respetar el semáforo, la prioridad de paso y la velocidad. No es tan difícil, pero ¿por qué no se cumple? ¿pregunta y responde? Hay un problema serio que tiene que ver con la falta de consciencia del riesgo”.

La gravedad llega al punto de ubicar al uso del celular en el cuarto puesto de violaciones en el tránsito, superando a las multas por pasar un semáforo en rojo, girar a la izquierda en un lugar prohibido y no usar el cinturón de seguridad. “Para los automovilistas no representa un peligro, pero lo es. Provoca pérdida de la visión periférica, de la concentración y de los reflejos”, enumera Bisiau y luego ejemplifica con una campaña vial brasileña que involucró en mayo a Aderbar Santos, el arquero de Atlético Paranaense: “Se difundió un video donde se lo mostraba usando un celular durante un partido. Su actitud generó indignación en la prensa y los hinchas. Después se supo que en realidad era una campaña para

Segue en la página 4

“Las normas de tránsito son claras: respetar el semáforo, la prioridad de paso y la velocidad. No es tan difícil, pero ¿por qué no se cumple? -pregunta y responde- Hay un problema serio que tiene que ver con la falta de consciencia del riesgo”. La gravedad llega al punto de ubicar al uso del celular en el cuarto puesto de violaciones en el tránsito, superando a las multas por pasar un semáforo en rojo, girar la izquierda en un lugar prohibido y no usar el cinturón de seguridad. “Para los automovilistas no representa un peligro, pero lo es. Provoca pérdida de la visión periférica, de la concentración y de los reflejos”, enumera Bisiau y luego ejemplifica con una campaña vial brasileña que involucró en mayo a Aderbar Santos, el arquero de Atlético Paranaense: “Se difundió un video donde se lo mostraba usando un celular durante un partido. Su actitud generó indignación en la prensa y en los hinchas. Después se supo que en realidad era una campaña para plantear por qué nos enfurece que un arquero no preste atención por estar con el teléfono pero permanecemos inmutables cuando hacemos lo mismo al volante”. Manejar mientras se manipula un celular, o utilizando auriculares o equipos de video, es sancionado por el Código de Faltas porteño. Su detección es una de las más difíciles, porque exige la presencia de agentes. Desde Transporte explican que no puede hacerse a través de una foto o cámara. La multa es de \$ 1.300, pero se duplica si el conductor está escribiendo un mensaje. “Es la acción que más tiempo demanda y por ende más distracción genera. Bajar la cabeza para escribir una sola tecla lleva entre dos y tres segundos. A 120 km/h, por ejemplo en la Panamericana, significa recorrer 100 metros a ciegas”, dice Fabián Pons, presidente del Observatorio Vial Latinoamericano. La penetración de los smartphones tampoco ayuda. Hablar a través de ellos es un uso, al que se agregan chequear un posteo en las redes sociales, mirar el video con más me gusta del día, activar una playlist, entre otras decenas de actividades que ofrece tener una ventana virtual en la mano. Pero no hay excusa, el riesgo es alto. Y en la Ciudad incluso está prohibido llamar o responder a los mensajes en un semáforo en rojo. “Aunque hoy existen herramientas que aparentan seguridad vial, como el altavoz y el manos libres, la elección debe ser detenerse a un costado del camino”, afirma el secretario de Transporte Juanjo Méndez. Siempre hay que hacerlo en un lugar seguro, en el que esté permitido y con las balizas prendidas.

EN CIFRAS

1.472.300 Multas se labraron en los primeros cuatro meses del año. El 72,4% fueron fotomultas y el 25,4% con una nueva app. 90.051 Infracciones fueron por usar el celular al volante. En el mismo período del año pasado habían sido 36.967. \$ 1.300 Es el valor actual de la multa por hablar mientras se maneja. Pero si es por escribir un mensaje se va al doble. 12,2% De los conductores usa el celular al manejar, según datos del Observatorio Vial del Gobierno porteño.

LA COMETE EL 15% DE LOS CONDUCTORES EN LA PANAMERICANA

Una falta repetida incluso en autopistas

La distracción con el celular más la alta velocidad es una combinación perfecta para que se den accidentes y tragedias viales. Sin embargo, sucede mucho más de lo pensado: un informe reveló que el 15% de los conductores que viaja por la Panamericana y el 12% de los que circulan por el Acceso Oeste usan el celular mientras manejan. Son cifras altas, si se tiene en cuenta que en esas vías se desarrollan velocidades mucho mayores que en las calles y avenidas. El relevamiento fue realizado por Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste, las dos concesionarias de ambos accesos. Daniel Failo, gerente de operaciones de las empresas, explicó: “Si se suma a los conductores que hablan por Bluetooth, los porcentajes serían aún mayores. En ambos casos van pensando en lo que están hablando y no en lo que hacen en la autopista. El riesgo de vida en una vía rápida es absoluto”.

Por esta causa, las concesionarias iniciaron una campaña de seguridad vial en ambas autopistas, con cartelera y otros mensajes para desalentar el uso del celular al volante. Mala costumbre. Si un auto va a 40 km/h, en sólo tres segundos se recorren 33 metros, una distancia suficiente para causar un accidente grave.

Clarín, 28/5/18

MANIOBRAS QUE SE VUELVEN INSEGURAS

Fumar, tomar mate y otras distracciones que pueden causar accidentes viales

En una encuesta, 80% de la gente reconoció que las malas costumbres al volante provocan siniestros.

Buenos Aires es una ciudad dinámica, viva. Pero en términos de seguridad vial, eso también significa que el conductor debe estar muy atento: en cada bocacalle puede aparecer un peatón u otro vehículo.

Manejar por los barrios porteños exige un grado de concentración que no siempre está presente en la conducta de los automovilistas. Al respecto, un informe del Observatorio Vial de CECAITRA (cámara que nuclea a las empresas fabricantes de radares) indagó sobre la siguiente premisa: "Las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir", vinculando el uso del celular, comer, tomar mate o fumar como prácticas inadecuadas pero frecuentes al volante. La Cámara hizo un sondeo telefónico en 1.426 hogares del Área Metropolitana: 8 de cada 10 encuestados estuvieron de acuerdo con esa premisa. Para ahondar más en las responsabilidades, consultó acerca del por qué suceden. El 29% sostuvo que la transgresión a las normas es el principal motivo; el 21% consideró que es la falta de atención o cuidado de los conductores y otro 21% afirmó que suceden por la existencia de automovilistas alcoholizados.

Seguridad vial • Los expertos aseguran que no hay suficiente percepción del riesgo

MANIOBRAS QUE SE VUELVEN INSEGURAS

Fumar, tomar mate y otras distracciones que pueden causar accidentes viales

En una encuesta, 80% de la gente reconoció que las malas costumbres al volante provocan siniestros.

Buenos Aires es una ciudad dinámica, viva. Pero en términos de seguridad vial, eso también significa que el conductor debe estar muy atento: en cada bocacalle puede aparecer un peatón u otro vehículo.

Manejar por los barrios porteños exige un grado de concentración que no siempre está presente en la conducta de los automovilistas. Al respecto, un informe del Observatorio Vial de CECAITRA (cámara que nuclea a las empresas fabricantes de radares) indagó sobre la siguiente premisa: "Las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir", vinculando el uso del celular, comer, tomar mate o fumar como **prácticas inadecuadas pero frecuentes al volante**.

La Cámara hizo un sondeo telefónico en 1.426 hogares del Área Metropolitana: 8 de cada 10 encuestados estuvieron de acuerdo con esa premisa. Para ahondar más en las responsabilidades, consultó acerca del por qué suceden. El 29% sostuvo que la transgresión a las normas es el principal motivo; el 21% consideró que es

la falta de atención o cuidado de los conductores y otro 21% afirmó que suceden por la existencia de automovilistas alcoholizados. Es decir, que para 7 de cada 10, **la responsabilidad es exclusiva de los conductores**. Mientras que para los 3 restantes, los peatones (por falta de atención o incumplimiento de normas) son responsables.

Según la Organización Mundial de la Salud, las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos: visuales (como apartar la vista del camino); cognitivas (por ejemplo, reflexionar sobre un tema de conversación del que se esté hablando por telé-

Un 16,2% de los que manejan no presta total atención, según un relevamiento oficial.

fono o estar absorto por una preocupación); físicas (como cuando un conductor sujeta o manipula un aparato, en lugar de tener las dos manos al volante), y auditivas (por ejemplo, responder a un celular). En una llamada telefónica, **esas cuatro distracciones ocurren en simultáneo**, lo que implica un alto riesgo para la conducción.

Dada la gravedad del tema, el Gobierno porteño también dedicó una



Vicio peligroso. Al fumar, se quita una mano del volante y aumenta el riesgo. PEDRO LÁZARO FERNÁNDEZ

investigación al asunto. A partir de un estudio hecho en septiembre y octubre por el Observatorio de Seguridad Vial porteño, un centro estatal que depende de la Secretaría de Transporte, se determinó que la principal distracción de los conductores porteños es el uso del celular.

De 5.742 automóviles y camionetas observados, registraron distracciones en un 16,2% de los vehículos. La más frecuente fue el uso del celular con el 12,2%. Le siguió fumar (2,4%) y beber o comer (1,6%).

"Se hizo en cuatro días y se eligieron 45 puntos, distribuidos en toda la Ciudad. Cada ubicación fue aleatoria y con la garantía de que tuviera una circulación entre media y alta de vehículos. Fue a través de la observación directa, cuando los conductores se detenían en el semáforo", explica Adriana Jakovcevic, del Observatorio Vial. Si bien el estudio marcó que una mayoría (82%) estaba atenta, no descartan que las distracciones sean mayores, dado que para lograr precisión sólo se las registraron en puntos fijos y frente a semáforos en rojo. ■



Tecnología. Ahora los agentes de tránsito hacen multas con una app.

Es decir, que para 7 de cada 10, la responsabilidad es exclusiva de los conductores. Mientras que para los 3 restantes, los peatones (por falta de atención o incumplimiento de normas) son responsables. Según la Organización Mundial de la Salud, las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos: visuales (como apartar la vista del camino); cognitivas (por ejemplo, reflexionar sobre un tema de conversación del que se esté hablando por teléfono o estar absorto por una preocupación); físicas (como cuando un conductor sujeta o manipula un aparato, en lugar de tener las dos manos al volante), y auditivas (por ejemplo, responder a un celular). En una llamada telefónica, esas cuatro distracciones ocurren en simultáneo, lo que implica un alto riesgo para la conducción. Dada la gravedad del tema, el Gobierno porteño también dedicó una investigación al asunto. A partir de un estudio hecho en septiembre y octubre por el Observatorio de Seguridad Vial porteño, un centro estatal que depende de la Secretaría de Transporte, se determinó que la principal distracción de los conductores porteños es el uso del celular. De 5.742 automóviles y camionetas observados, registraron distracciones en un 16,2% de los vehículos. La más frecuente fue el uso del celular con el 12,2%. Le siguió fumar (2.4%) y beber o comer (1.6%). "Se hizo en cuatro días y se eligieron 45 puntos, distribuidos en toda la Ciudad. Cada ubicación fue aleatoria y con la garantía de que tuviera una circulación entre media y alta de vehículos. Fue a través de la observación directa, cuando los conductores se detenían en el semáforo", explica Adriana Jakovcevic, del Observatorio Vial. Si bien el estudio marcó que una mayoría (82%) estaba atenta, no descartan que las distracciones sean mayores, dado que para lograr precisión sólo se las registraron en puntos fijos y frente a semáforos en rojo. Un 16,2% de los que manejan no presta total atención, según un relevamiento oficial

Córdoba: fiscalías, la Policía y funcionarios, con multas impagas por miles de pesos

27 de mayo de 2018 · Política > Infracciones

Sin título - Paint

El Gobierno provincial, la Policía de Córdoba, el Poder Judicial, municipalidades del interior, organizaciones privadas e iglesias conducen vehículos entregados por el Tribunal Superior de Justicia de Córdoba (TSJ) que adeudan, en total, casi siete millones de pesos en impuestos del automotor, patente y multas por infracciones de tránsito.

Se trata de 812 automóviles que fueron secuestrados en causas penales y entregados para su uso oficial por parte del Tribunal Superior de Justicia (TSJ). Los datos surgen de un análisis que La Voz realizó de los dominios de los autos incautados que fueron publicados en internet por el TSJ y chequeados a través de los sitios de la Municipalidad de Córdoba y la Dirección de Rentas.

La ley 8.550 estipula que a los rodados incautados el TSJ debe darlos "en depósito" a organismos para una determinada función o servicio público, por lo que esas instituciones están obligadas a conservarlos y a contratar un seguro.

El relevamiento de este diario analizó casi 1.300 autos de distintos modelos y marcas, tomando como base los que aparecían en la base de datos del 1° de marzo pasado, ya que el listado se va actualizando periódicamente. No se incluyó a otros cientos de vehículos, como camiones, lanchas, motos v hasta caballos, también bajo la órbita del TSJ.



POLICÍA CAMINERA. Registra multas sin pagar, según los registros de la Municipalidad (Darío Galiano/Archivo).

La Voz de Córdoba, 27/5/18

Córdoba: fiscalías, la Policía y funcionarios, con multas impagas por miles de pesos

Federico Noguera Lo más importante 812 autos secuestrados en causas penales y a cargo del Tribunal Superior deben \$ 7 millones. Es por impuestos y por infracciones de tránsito, algunas de las cuales son muy llamativas. El Gobierno provincial, la Policía de Córdoba, el Poder Judicial, municipalidades del interior, organizaciones privadas e iglesias conducen vehículos entregados por el Tribunal Superior de Justicia de Córdoba (TSJ) que adeudan, en total, casi siete millones de pesos en impuestos del automotor, patente y multas por infracciones de tránsito. Se trata de 812 automóviles que fueron secuestrados en causas penales y entregados para su uso oficial por parte del Tribunal Superior de Justicia (TSJ). Los datos surgen de un análisis que La Voz realizó de los dominios de los autos incautados que fueron publicados en internet por el TSJ y chequeados a través de los sitios de la Municipalidad de Córdoba y la Dirección de Rentas. La ley 8.550 estipula que a los rodados incautados el TSJ debe darlos en depósito a organismos para una determinada función o servicio público, por lo que esas instituciones están obligadas a conservarlos y a contratar un seguro. De los 1.300 analizados hay 812 autos que registran algún tipo de deuda o infracciones por un total de 6.965.310 de pesos y cientos de juicios. Debido a los intereses punitivos actualizables (y sin contar los datos inaccesibles de múltiples autos en Rentas), la cifra total supera los siete millones de pesos. Relacionadas Deben pagar o les quitamos los autos De las manos del delito a los entes públicos Las 7 multas que debe la parroquia de Villa Nueva El número representa, por un lado, las deudas acumuladas por los dueños originales de los vehículos y, por otro, las generadas por los distintos organismos luego de que el TSJ les cedió los autos. En el listado oficial figuran, asimismo, vehículos que no aparecen asignados a alguna entidad u organismo, aunque igual registran deudas. El TSJ aclaró que todos estos autos deberían pagar las infracciones que cometen, aunque no sucede lo mismo con las deudas por impuestos. Ranking de deudores MULTAS. Deben pagar o les quitamos los autos TE PUEDE INTERESAR. De las manos del delito a los entes públicos NOTA RELACIONADA. Las 7 multas que debe la parroquia de Villa Nueva Morosos La Fiscalía General de la Provincia, a cargo de Alejandro Moyano, aparece como deudora de miles de pesos por las multas cometidas con los vehículos oficiales. Sus autos, Peugeot 308 y 408, Fiat Idea y VW Bora, circularon por carriles selectivos, sus conductores manejaron hablando por teléfono, ingresaron por vías selectivas, estacionaron en doble fila, violaron el cartel de prohibido estacionar y obstruyeron el tránsito. Una de las infracciones más reiteradas de los conductores de los autos de la Fiscalía General fue circular sin el cinturón de seguridad colocado. Igual de grave es que todos los autos asignados a la Oficina de Protocolo y Audiencias del mismo TSJ registran infracciones de tránsito. Un Audi A3, porque su conductor manejó hablando por teléfono. Un Peugeot 308 tiene cinco multas por estacionamiento en doble fila, semáforo en rojo u obstrucción del tránsito.

Un Chevrolet Meriva, a su vez, carga con 15 multas por circular por carriles selectivos, llevar ocupantes sin cinturón, violar el cartel de prohibido estacionar y porque su conductor hablaba por teléfono mientras conducía. Otros dos autos de la oficina del TSJ también fueron mal usados: un Renault Logan registra deudas por cruzar en rojo y obstruir el tránsito. Y el conductor de un VW Vento fue multado en 10 oportunidades por violar el cartel de prohibido estacionar, aparcar en una parada de colectivo, circular por carriles selectivos, tener al conductor hablando por teléfono mientras maneja, etcétera. Por su parte, un Ford Fiesta utilizado por la Oficina de Administración del Poder Judicial sumó 28 infracciones impagas por circular sin la patente delantera y porque su chofer hablaba por teléfono; estacionó sobre la parada de un ómnibus, en la senda peatonal, en doble fila y en un lugar reservado; entre otras. Las fiscalías de los distritos 1, 2, 3 y 4 aparecen en la web de la Municipalidad con deudas por múltiples infracciones. Un VW Golf fue multado en ocho ocasiones; un Renault Sandero, en siete (entre ellas, porque el conductor fumaba y por estacionar mal); un Citroën C3 y un VW Fox suman seis multas cada uno (sin la patente delantera ni cinturón colocado); y un VW Gol, tres multas (fumar y conducir, entre otras). La Policía Judicial tiene moras de varios años por miles de pesos. Los vehículos fueron sancionados por transitar sin patente trasera, pasar en rojo y estacionar en un lugar reservado. Llamativamente, el conductor de un VW Fox fue multado por obstruir el tránsito al circular en reversa, fumar y manejar, estacionar a la izquierda del sentido del tránsito, en doble fila y girar a la izquierda en un lugar prohibido. El Poder Legislativo también integra la lista de morosos. Uno de sus vehículos, un VW Bora, tiene 12 infracciones por circular por carriles selectivos, conductor sin cinturón colocado, manejar y hablar por teléfono, ocupar o detenerse sobre la senda peatonal, estacionar y girar en doble fila. Entre otros deudores, se detectaron multas impagas en autos del Ministerio de Gobierno y Seguridad de Carlos Massei (estacionar sin pagar, cruce en rojo, etc.), el Ministerio de Justicia de Luis Angulo cruce en rojo y transitar sin ITV), el Instituto de Drogadicción y Alcoholismo (estacionar y no pagar), Fiscalías Móviles (ocho infracciones por cruce en rojo) y el Ejército (un Audi A3 y un Megane, con multas por manejar y hablar por teléfono y por violar un cartel de prohibido estacionar). El Ministerio de Salud, a cargo de Francisco Fortuna, acumula multas de sus autos por conducir y hablar por teléfono; cruzar en rojo; estacionar en la vereda; transitar sin la ITV renovada, sin el cinturón colocado. Un Peugeot 206 del Ministerio de Educación, a cargo de Walter Grahovac, registra 15 infracciones impagas (años 2007 a 2010), por circulación por carriles selectivos, cruce en rojo y hablar por teléfono y manejar. Otras instituciones que usan autos del TSJ y deben multas son el hospital Misericordia (siete), la Escribanía General de la Provincia, el Concejo Deliberante capitalino y un BMW asignado al defensor del Pueblo. Este último, incluso, por circular en contramano y violar un cartel de prohibido estacionar. Imprudencia. Pasar en rojo, una de las infracciones usuales. (La Voz / Archivo) Comunas y municipalidades De acuerdo con los registros oficiales, entre algunos de los municipios con deudas por infracciones de tránsito, se puede contar a los de San Agustín, Laguna Larga, Ciénaga del Coro y La Falda.

La Municipalidad de Bialet Massé adeuda varias multas de tránsito en Capital, entre ellas, por uso del teléfono al manejar, estacionamiento en la parada de colectivos y cruce en rojo. Autos en manos de la Municipalidad de Córdoba registran deudas por faltas de tránsito, como ingresar a la vía selectiva y violar el cartel de prohibido estacionar. Hasta la Policía Caminera Por otro lado, numerosos autos cedidos a la Policía también aparecieron con múltiples multas por infracciones de tránsito en la ciudad de Córdoba. Cuatro vehículos asignados a la Caminera registran multas en Capital: desde estacionar en una parada de ómnibus y no dar prioridad de paso al peatón hasta cruzar en rojo, circular sin la ITV, conducir y hablar por teléfono y violar el cartel de prohibido estacionar, entre otras. Se detectaron, además, un Peugeot 207 de la Subjefatura de la Policía multado dos veces el mismo día (conducir y usar en simultáneo el teléfono) y un R-19, de Seguridad de Jefatura (cruzar en rojo, estacionar mal y utilizar dispositivos telefónicos al conducir). A la lista de infractores se sumaron dos VW Vento, uno de Jefatura (manejar y hablar por teléfono) y otro del Eter (estacionar sobre la vereda, entre otras). Además, hay varios autos de Robos y Hurtos (conducir y fumar, violar el cartel de prohibido estacionar, aparcar en una parada de taxi, obstruir el tránsito y circular sin cinturón de seguridad). INFRACCIONES. Imagen ilustrativa (La Voz/Archivo). Un Alfa Romeo acumula 12 multas (cruzar en rojo, estacionar y no pagar, entre otras) y un R-9 de la Unidad Regional 8 (Villa María) tiene 18 infracciones impagas en Capital (cruzar en rojo, obstruir el tránsito y 11 por circular sin la patente delantera). También fueron sancionados vehículos del Depósito de Automotores Policiales (10 actas para un solo auto) y Homicidios. Uno terminó con tres multas en dos días por usar la bocina indebidamente, conducir sin cinturón y tratar de forma incorrecta al inspector. También registraban deudas autos entregados a la Subdirección General de Seguridad Capital, Delitos Económicos (12 multas para un solo auto), Investigaciones Criminales, Protección de Personas (sin ITV y cruzar en rojo), Tribunal de Conducta (estacionar en un lugar reservado) y la Guardia de Infantería (siete multas). Iglesias y asociaciones También aparecen organizaciones privadas con deudas por miles de pesos. Un VW Surán entregado al Rotary Club acumula cinco infracciones por violar el cartel de prohibido estacionar, y aparcar a la izquierda del sentido de circulación, entre otras. Un Peugeot 307, a cargo del Portal de Belén, fue multado por estacionar en un lugar reservado y en doble fila. Otros autos sancionados fueron los asignados a la asociación La Botellita (estacionar en la vereda), la Parroquia Nuestra Señora del Carmen (cruzar en rojo) y la Asociación San Andrés (obstruir el tránsito, etcétera) y la Fundación San Vicente (estacionar en rotondas o canteros, entre otras). Otros multados fueron los vehículos entregados a la Fundación Infancia Segura (manejar y fumar), Radio María (estacionar en un lugar reservado) y la Iglesia Evangélica León de Judá (llevar chicos menores de 10 años en el asiento delantero, entre otras).

Diario Popular, 25/5/18

DINERO SERA DONADO AL HOSPITAL PIÑERO PARA LA COMPRA DE EQUIPOS

Resaltan como "excelente" medida subasta tras picada

La presidenta de la ONG que recomendó donar a un hospital el dinero de la subasta de las camionetas con las que Alejandro Radetic y Alejandro Biscardi corrieron una picada en la Avenida 9 de Julio el año pasado, dijo que "a uno de los condenados le resultó inesperada y dura la decisión del juez" de decomisar los vehículos. Además, Erna Cibotti, presidenta de la ONG ACTIWAS, dijo que a uno de los que corrió la picada que se viralizó en las redes sociales, ella no lo notó arrepentido, pero vio "a una persona que por primera vez se encontraba frente a la imposición de un límite". En diálogo con NA, Cibotti, quien participará el próximo martes del remate que realizará la Justicia porteña, comentó que con la ONG se presentaron como Amigos del Tribunal ('Amicus Cureae') en la causa tras considerar que con este recurso se "acompaña y visibiliza más el proceso de juicio, y sin duda es importante para la víctima y también lo es para el victimario porque evidencia un legítimo interés por resguardar mejor los derechos de cada parte". "Para nosotros fue el primer caso en el que nos presentamos con un Amicus Ctrifrae", relató Cibotti, quien contó además que el juez Pablo Casas, que fue quien aceptó la presentación, "nos cita en el fallo porque le fundamentamos el riesgo vial que suma la velocidad en la vía pública". Cibotti comentó que la decisión de la subasta que la tomó el juez "nos pareció una excelente medida y cuando nos consultó qué destino proponíamos para lo recaudado le pedimos que fuera a un hospital general de agudos de la Ciudad porque por experiencia propia sabemos que son los que atienden a las víctimas de trauma vial". Finalmente fue el Ministerio de Salud porteño quien tomó la decisión de que lo que se recaude durante, el remate sea entregado al Hospital Piñero para la compra de tres respiradores artificiales. "ACTIWAS trabajó con Biscardi -uno de los condenados- en un encuentro de tres horas y la reunión giró sobre el problema de la velocidad en la calle. Biscardi, finalmente lo reconoció y también aceptó que nunca hacía prevención", mencionó la presidenta de la ONG. Y agregó: "Con nosotros él expresó el impacto familiar que le significó el hecho, la sentencia y todas las medidas sandomatorias. La que le resultó más inesperada y por lo tanto dura, fue la decisión del juez de decomisar y subastar las unidades. No puedo decir que vimos a un hombre joven arrepentido, no es esa la palabra, vimos a una persona que por primera vez se encontraba frente a la imposición de un límite.

El límite de la ley". Durante el proceso judicial, la ONG pudo elevar sugerencias al juez interviniente, y entre otras actividades, asesoró en los mensajes de seguridad vial que Radetic y Biscardi debieron compartir en sus redes sociales, como parte de su condena. El remate se llevará a cabo el próximo martes a las 11 y comenzará con un precio de base para la camioneta Dodge Ram 1500 modelo 2014 de 500 mil pesos, y de 250 mil pesos para la Porsche Cayenne Turbo de 2004. Por información del remate se puede consultar el catálogo de la subasta, disponible en www.bancociudad.com.ar/subastas.

La ONG asesoró en los mensajes de seguridad vial que Radetic y Biscardi debieron compartir en sus redes sociales.

► DINERO SERA DONADO AL HOSPITAL PIÑERO PARA LA COMPRA DE EQUIPOS ◀

Resaltan como "excelente medida" subasta tras picada

Desde la ONG ACTIWAS valoraron la decisión judicial que recayó sobre Alejandro Radetic y Alejandro Biscardi y señalaron que "a uno de los condenados le resultó inesperada y dura la decisión del juez".

La presidenta de la ONG que recomendó donar a un hospital el dinero de la subasta de las camionetas con las que Alejandro Radetic y Alejandro Biscardi corrieron una picada en la Avenida 9 de Julio el año pasado, dijo que "a uno de los condenados le resultó inesperada y dura la decisión del juez" de decomisar los vehículos.

Además, Erna Cibotti, presidenta de la ONG ACTIWAS, dijo que a uno de los que corrió la picada que se viralizó en las redes sociales, ella no lo notó arrepentido, pero vio "a una persona que por primera vez se encontraba frente a la imposición de un límite".

En diálogo con NA, Cibotti, quien participará el próximo martes del remate que realizará la Justicia porteña, comentó que con la ONG se presentaron como Amigos del Tribunal ('Amicus Cureae') en la causa tras considerar que con este recurso se "acompaña y visibiliza más el proceso de juicio, y sin duda es importante para la víctima y también lo es para el victimario porque evidencia un legítimo interés por resguardar mejor los derechos de cada parte".

"Para nosotros fue el primer caso en el que nos presentamos con un Amicus Ctrifrae", relató Cibotti, quien contó además que el juez Pablo Casas, que fue quien aceptó la presentación, "nos cita en el fallo



Se subastarán dos camionetas usadas en una picada en la Avenida 9 de Julio el año pasado.

La ONG asesoró en los mensajes de seguridad vial que Radetic y Biscardi debieron compartir en sus redes sociales.

porque le fundamentamos el riesgo vial que suma la velocidad en la vía pública". Cibotti comentó que la decisión de la subasta que la tomó el juez "nos pareció una excelente medida y cuando nos consultó qué destino proponíamos para lo recaudado le pedimos que fuera a un hospital general de agudos de la Ciudad porque por experiencia propia sabemos que son los que atienden a las víctimas de trauma vial". Finalmente fue el Ministerio de Salud porteño quien tomó la decisión de que lo que se recaude durante el re-

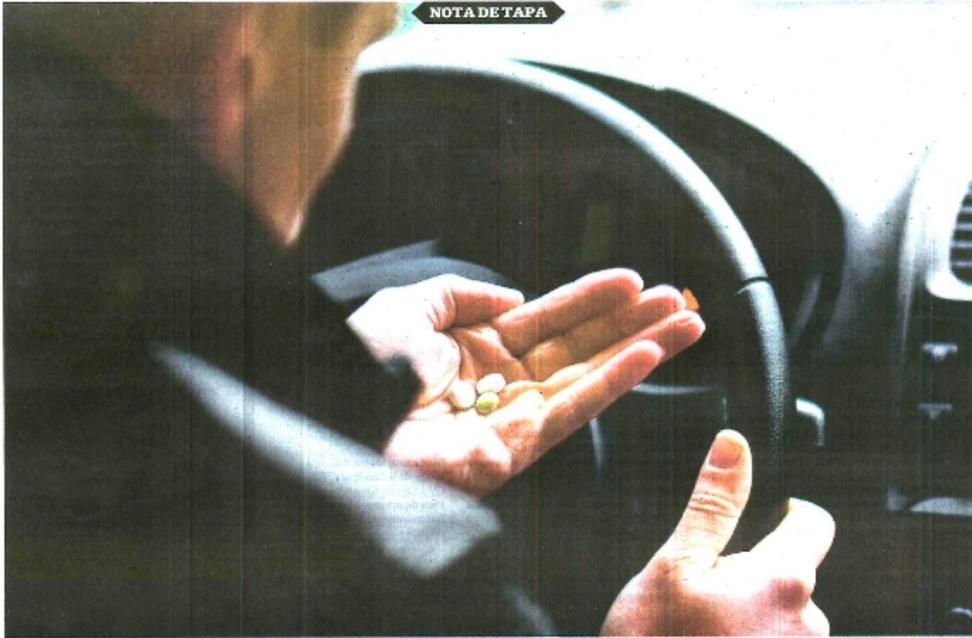
mate sea entregado al Hospital Piñero para la compra de tres respiradores artificiales.

"ACTIWAS trabajó con Biscardi -uno de los condenados- en un encuentro de tres horas y la reunión giró sobre el problema de la velocidad en la calle. Biscardi, finalmente lo reconoció y también aceptó que nunca hacía prevención", mencionó la presidenta de la ONG. Y agregó: "Con nosotros él expresó el impacto familiar que le significó el hecho, la sentencia y todas las medidas sandomatorias. La que le resultó más inesperada y por lo tanto dura, fue la decisión del juez de decomisar y subastar las unidades. No puedo decir que vimos a un hombre joven arrepentido, no es esa la palabra, vimos a una per-

sona que por primera vez se encontraba frente a la imposición de un límite. El límite de la ley". Durante el proceso judicial, la ONG pudo elevar sugerencias al juez interviniente, y entre otras actividades, asesoró en los mensajes de seguridad vial que Radetic y Biscardi debieron compartir en sus redes sociales, como parte de su condena.

El remate se llevará a cabo el próximo martes a las 11 y comenzará con un precio de base para la camioneta Dodge Ram 1500 modelo 2014 de 500 mil pesos, y de 250 mil pesos para la Porsche Cayenne Turbo de 2004. Por información del remate se puede consultar el catálogo de la subasta, disponible en www.bancociudad.com.ar/subastas.

NOTA DE TAPA



SHUTTERSTOCK

SIN CONTROL DE LA CONCIENCIA

La ingestión de sustancias psicoactivas, ilegales o no, pueden distorsionar el estado de alerta que debe tener un conductor; cuáles son los efectos en el organismo y cómo afecta el manejo

POR Agustín Lafforgue | PARA LA NACIÓN

Las muertes por accidentes de tránsito en la Argentina es una problemática preocupante.

En 2017 se volvió a superar las 7000 personas fallecidas por esta causa por 15º año consecutivo. Fueron 7213, lo que arroja un promedio de 20 por día, casi una por hora, lo que produce escalofríos e invita a la reflexión.

Desde hace 25 años que en la Argentina la cifra anual de víctimas fatales fluctúa entre las 7000 y 8000 (en 1993 se produjo el nivel más alto con 8709). ¿Las causas? Muchas. La falta de conciencia de parte de los conductores es la principal, pero no la única. De acuerdo con estadísticas que elaboró la Asociación Civil Luchemos por la Vida, las principales que desencadenan estos alarmantes guarismos radican en el no cumplimiento de los límites de velocidad, el no uso permanente y

generalizado de los cinturones de seguridad, la utilización del teléfono celular por parte de los conductores y de los peatones que cruzan la calle distraídos, y el consumo de alcohol y drogas.

Estos últimos uno de los aspectos más críticos en el último lustro, siendo la principal causa de muerte entre los jóvenes. Un estudio realizado en 2014 por el Hospital Fernández arrojó que el 31% de los accidentados que entraban a la guardia de dicho nosocomio estaban bajo los efectos de alguna sustancia. La mayoría por el alcohol, pero también los había por drogas ilegales. Otra organización civil, las Madres del Dolor, logró en 2016, tras muchas presentaciones, se efectuaran cambios en la ley de tránsito para que disminuya la velocidad y el consumo de alcohol y estupefacientes sean considerados agravantes.

Conducir un vehículo es algo extremadamente riesgoso si no se hace bajo un absoluto control

"Conducir bajo los efectos de alguna sustancia puede transformarse en un arma..."
CARLOS DAMIN

del estado de conciencia. Si no se logra manejar bajo una estricta conciencia, pasa a ser realmente un riesgo. Manejar bajo los efectos de alguna sustancia puede transformarse en un arma...". Le relata a la Nación Carlos Damín, doctor en Medicina, especialista en Toxicología, jefe de Toxicología del Hospital Fernández, quien además se desempeña como profesor de la Cátedra de Toxicología de la UBA, siendo asimismo director de FundarTox, fundación creada para el debate, la intervención y la resolución de los desafíos que presentan las problemáticas relacionadas con la toxicología.

«¿Cuáles son las sustancias ilegales que más peligrosas resultan para conducir?»

«Todas. Uno puede clasificar a las sustancias y vemos que tenemos muchas psicoactivas, que son aquellas que alteran el estado de conciencia, sea en la estimulación o en la depresión. Produ-

La Nación, 25/5/18

Sin control de la conciencia

Agustín Lafforgue

Las muertes por accidentes de tránsito en la Argentina es una problemática preocupante. En 2017 se volvió a superar las 7000 personas fallecidas por esta causa por 15º año consecutivo. Fueron 7213, lo que arroja un promedio de 20 por día, casi una por hora, lo que produce escalofríos e invita a la reflexión. Desde hace 25 años que en la Argentina la cifra anual de víctimas fatales fluctúa entre las 7000 y 8000 (en 1993 se produjo el nivel más alto con 8709). ¿Las causas? Muchas. La falta de conciencia de parte de los conductores es la principal, pero no la única. De acuerdo con estadísticas que elaboró la Asociación Civil Luchemos por la Vida, las principales que desencadenan estos alarmantes guarismos radican en el no cumplimiento de los límites de velocidad, el no uso permanente y generalizado de los cinturones de seguridad, la utilización del teléfono celular por parte de los conductores y de los peatones que cruzan la calle distraídos, y el consumo de alcohol y drogas. Esto último es uno de los aspectos que más creció en el último lustro, siendo la principal causa de muerte entre los jóvenes. Un estudio realizado en 2014 por el Hospital Fernández arrojó que el 31% de los accidentados que entraban a la guardia de dicho nosocomio estaban bajo los efectos de alguna sustancia. La mayoría por el alcohol, pero también los había por drogas ilegales. Otra organización civil, las Madres del Dolor, logró en 2016, tras muchas presentaciones, se efectuaran cambios en la ley de tránsito para que el exceso de velocidad y el consumo de alcohol y estupefacientes sean considerados agravantes. "Conducir un vehículo es algo extremadamente riesgoso si no se hace bajo un absoluto control del estado de conciencia. Si no se logra manejar bajo una estricta conciencia, pasa a ser realmente un riesgo. Manejar bajo los efectos de alguna sustancia puede transformarse en un arma...". Le relata a la Nación, quien además se desempeña como profesor de la Cátedra Toxicología de la UBA, siendo asimismo director de FundarTox, fundación creada para el debate, la intervención y la resolución de los desafíos que presentan las problemáticas relacionadas con la toxicología. Carlos Damín, doctor en Medicina, especialista en Toxicología, jefe de Toxicología del Hospital Fernández

-¿Cuáles son las sustancias ilegales que más peligrosas resultan para conducir? -Todas. Uno puede clasificar a las sustancias y vemos que tenemos muchas psicoactivas, que son aquellas que alteran el estado de conciencia, sea en la estimulación o en la depresión. Producen una alteración en el estado de la conciencia y nos encontramos con que ese estado de alerta y vigilia que debe tener un conductor puede verse distorsionado. Entonces, tenemos un montón de sustancias que son estimulantes, como anfetaminas, cocaína, éxtasis, incluso muchos que son medicamentos como los antidepresivos, que producen una estimulación del sistema nervioso que, en algunos casos, pueden exagerar los reflejos. Por otro lado, tenemos depresores. Dentro de estos hablamos de la sustancia patrón que es el alcohol, el principal depresor del sistema nervioso central. Después se cuenta con un montón de otras sustancias; algunas ilegales como el GHB (éxtasis líquido), que es de uso bastante frecuente. Además hay muchos medicamentos como los tranquilizantes, ansiolíticos, hipnóticos, miorrelajantes y antialérgicos que lo que producen es sueño. -¿Cuán riesgoso es la mezcla con el alcohol? -El alcohol puede potenciar o alterar por suma. Mucha gente consume cocaína y alcohol, creyendo que neutraliza el efecto de una con el consumo de la otra. Esto no es así, porque el alcohol disminuye la presencia de reflejos esté o no en presencia de la cocaína y la cocaína estimula demasiado el estado de alerta, exagera y genera paranoia, esté en compañía del alcohol o no. Entonces, en ese caso, conducir un vehículo es muchísimo más peligroso que haber tomado una sola sustancia de las dos. -¿Por qué no se aprueba que el nivel, tanto de alcohol como de sustancias, sea cero? -El nivel para la conducción tiene que ser cero. Los que están en contra de eso sostienen que es difícil de controlar, pero no es así. Las máquinas que se usan para los controles ya vienen con una tolerancia del 0,02 gr/L de alcohol en sangre, porque hay un mínimo error y en gente que no tomó nada le puede dar más de cero. Pero el 0,02 es una tolerancia al sistema de registro de la máquina. Reitero, la conducción tiene que ser cero. Es absurda la ley que tenemos, que dice que para los motociclistas lo permitido es 0,2 gr/L, porque una persona con más que eso no tiene equilibrio y así no puede manejar una moto. Ah! ¿Entonces no es importante el equilibrio para manejar un auto? (el mínimo que indica la ley es de 0,5 gr/L de alcohol en sangre para los automovilistas particulares). Es ridículo. Además, tampoco es justo que, por ejemplo, los taxistas deban tener cero porque son conductores profesionales y llevan pasajeros. Yo, que llevo a mi familia, ¿no importa?.

Debe ser cero la alcoholemia y dar negativo cualquier control de sustancia, siempre. -¿Existe alguna regulación que controle el consumo de las sustancias? -Sí, el nivel de sustancia debe ser cero para cualquier tipo: marihuana, cocaína, éxtasis, LSD o la que fuera. En la CABA se hacen controles en la vía pública y también en las rutas. Los controles se hacen mucho menos, sí, porque la realidad es que son mucho más caros que los de la alcoholemia, por ejemplo. Se efectúa por medio de la saliva de debajo de la lengua, mojando un hisopo que viene con el aparato. En menos de cinco minutos está el resultado; son muy efectivos. Sí se realizan en los choferes de colectivos de larga distancia (de manera sorpresiva), en los pilotos de aerolíneas y en los motorman, quienes deben hacerlos en cada cabecera, cuando salen y cuando llegan.

-Legislar para que los controles sean efectivos en todo el país, ¿es una utopía? -En la Ciudad de Buenos Aires no se quiere tratar porque no hemos logrado ponernos de acuerdo. Yo, que coordino las políticas de adicciones estoy de acuerdo, pero la gente de transporte no está de acuerdo (igual que la alcoholemia sea cero). Pero hay provincias que ya los tienen vigentes como Córdoba, San Luis, Jujuy, Misiones, La Rioja y algunas más. Hubo varios proyectos de ley para que el sistema de control sea a nivel nacional, el más fuerte fue el de Florencio Randazzo (ex Ministro del Interior y Transporte), pero no lo logró. De los actuales, no hay ninguno que sea viable. Hoy, la industria tiene un peso muy fuerte para impedirlo. Un ejemplo: cuando quisieron subir el impuesto a las bebidas con alcohol, tuvieron que ir para atrás porque la presión fue muy fuerte y el gobierno no está dispuesto a sostenerla. Con las sustancias es igual".

Medicamentos peligrosos

Los fines de semana (entre jueves y domingo) el consumo crece. Según estudios de Luchemos por la Vida, un 69% de los conductores maneja después de comer y beber alcohol, lo que supone que el 46% del total lo hace alcoholizado durante el fin de semana. "Tiene que ver no solo con la irresponsabilidad, sino con la cantidad que tomamos. La Argentina es el tercer país de América en consumo de alcohol. Tanto con éste, como con las sustancias, el efecto y la duración del mismo depende de cada organismo, de la cantidad consumida y de la frecuencia de uso" expresa Damin. En los medicamentos que alteran el estado de conciencia, el prospecto dice que no se pueden conducir vehículos ni maniobrar maquinarias.

Así que, en muchos casos, podemos cometer una grave falta por no leer los prospectos.

Por eso, Luchemos por la Vida aboga (sin éxito hasta ahora) por poner la advertencia (un triángulo rojo con la leyenda Puede afectar a la conducción) en las cajas de los medicamentos.

Las sustancias y sus efectos

Cannabis (marihuana, hachís)

Alteración: Modificación de la percepción, cambios de humor, confusión de los colores, relajación, hilaridad, somnolencia.

Efecto al conducir: Disminución de la capacidad para tomar decisiones y de percepción, desorientación, pérdida de reflejos.

Cocaína Alteración: Estimulación y estado de excitación o aceleramiento, agresividad, menor concentración, falta de sensación de fatiga. Efecto al conducir: Reduce la capacidad para tomar decisiones y valorar riesgos, disminución de la sensación de fatiga, exceso de confianza. Anfetaminas Alteración: Euforia, excitación, retraso del sueño, agotamiento, reacciones violentas.

Efecto al conducir: Se sienten especialmente capacitados para la conducción, disminución de fatiga, exceso de confianza. Opiáceos (morfina, heroína)

Alteración: Euforia, excitación, retraso del sueño, agotamiento, reacciones violentas. Efecto al conducir: Alteraciones visuales y en la atención, pérdida de reflejos, somnolencia. Éxtasis Alteración: Estimulación y estado de excitación o aceleramiento, falta de concentración y atención, visión borrosa. Efecto al conducir: Disminución de la fatiga, exceso de confianza, deslumbramiento, visión borrosa, falta de concentración. LSD e inhalantes (colas, pegamentos)

Alteración: Alucinaciones, reacciones agresivas, ansiedad, pánico, cambios de percepción y de humor. Efecto al conducir: Distorsión de la realidad, reacciones agresivas, disminución de los reflejos, falta de coordinación.

Piden que en las rutas se maneje con prudencia

Desde el Gobierno recordaron que en los días en que aumenta el tránsito se producen más accidentes y difundieron recomendaciones.

Consejos

Desde la Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial



CINTURÓN DE SEGURIDAD

Todos los integrantes del vehículo lo deben llevarlo puesto

NIÑOS

Deben viajar siempre atrás y en las sillas correspondientes

hasta 9kg



la silla es del **tipo cuna** y se ubica en sentido de contramarcha

de 9kg a 15kg



debe llevar una **sillita de seguridad** en el sentido de la marcha

+ de 15kg



usar una **silla amoldadora** que se ajuste a las medidas del niño



PACIENCIA

Mantener la ubicación en el carril, no realizar sobrepasos y no utilizar la banquina como vía de tránsito



EN CASO DE DESPERFECTOS

Parar lo más lejano a la ruta posible (si es factible, en lugares destinados para detenerse) y colocar las balizas a 75 metros del vehículo en cada sentido de la ruta. Si es una autovía, colocar la primera a 75 metros del vehículo y la segunda baliza a 150 metros



VIAJE CÓMODO

Ropa holgada y cómoda. Calzado cómodo cerrado o acordeonado

Con un nuevo fin de semana largo por delante en [Mendoza](#) y en todo el país, desde el Gobierno hicieron una serie de recomendaciones tomando en cuenta las causas de muchos accidentes que se producen para estas fechas, cuando se incrementa el tránsito en rutas provinciales y nacionales.

Según un informe realizado a nivel nacional -con datos relevados entre 2004 y 2016 por CESVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial)- en el que se analizaron 4.000 choques, la causa principal de la siniestralidad vial es el error humano (89,5%), seguido por el medio (8,8%) y, muy atrás, el estado del vehículo (1,6%). Mientras, 51% se produjeron en rutas nacionales, 25% en rutas provinciales y 8,2% en autopistas.

Uno de Mendoza, 25/5/18

Piden que en las rutas se maneje con prudencia

Mendoza Desde el Gobierno recordaron que en los días en que aumenta el tránsito se producen más accidentes y difundieron recomendaciones. Con un nuevo fin de semana largo por delante en Mendoza y en todo el país, desde el Gobierno hicieron una serie de recomendaciones tomando en cuenta las causas de muchos accidentes que se producen para estas fechas, cuando se incrementa el tránsito en rutas provinciales y nacionales. Según un informe realizado a nivel nacional con datos relevados entre 2004 y 2016 por CESVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial) en el que se analizaron 4.000 choques, la causa principal de la siniestralidad vial es el error humano (89,5%), seguido por el medio (8,8%) y, muy atrás, el estado del vehículo (1,6%). Mientras, 51% se produjeron en rutas nacionales, 25% en rutas provinciales y 8,2% en autopistas. De esta manera se confirma una tendencia: en la mayoría de los casos se choca por errores propios de conducción, ya sea por alguna actitud negligente, una distracción o la propia impericia. Los especialistas destacan que es necesario establecer medidas en las rutas argentinas que ayuden a minimizar los errores humanos. Al profundizar este relevamiento, se pueden establecer los episodios más comunes de los accidentes. Allí se destaca la invasión de carril (errores de cálculo al tratar de pasar un vehículo que circula a menor velocidad), seguida por la distracción y la maniobra abrupta. Pero también se registraron velocidades indebidas, no respetar la señalización ni la prioridad de paso, distancia de seguimiento inadecuada y cansancio, entre otros. El informe derriba algunos mitos y creencias populares, ya que 88,4% de las colisiones se producen sobre asfalto seco, mientras que sólo 6,1% corresponde a zonas de pavimento mojado y 2,9%, en pavimento húmedo. De esta manera, queda demostrado que la superficie ya no es una excusa valedera para justificar los choques.

La Nueva Provincia, 23/5/18

Los accidentes de tránsito tienen un costo anual de 7.400 millones de dólares

ENCUESTA DE LA CECAITRA Y DATOS DEL ISEV. Los accidentes de tránsito tienen un costo anual de 7.400 millones de dólares 23/5/2018 | 15:42 | Este número incluye los factores humanos, vehiculares, ambientales, legales y sanitarios. Surge de datos del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV). A su vez, 1 de cada 2 argentinos percibe que estamos peor que el resto del mundo según la Cámara que representa a los productores de software vial en la Argentina. Como país nos cuesta U\$S 7.400 millones por año los accidentes de tránsito. El dato que asusta y llama a la reflexión surge de un relevamiento del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) sobre los registros policiales de todo el país, de salud pública de todas las provincias, y de las compañías de seguro. Se establece debido a que en la Argentina se producen alrededor de un millón de accidentes por año de los cuales 200.000 son de gravedad y cada herido grave representa un promedio de 37.000 dólares. Según el último informe del Observatorio Vial de la CECAITRA (Cámara que representa a los productores de software vial en nuestro país) más de la mitad de los argentinos (el 51 por ciento) cree que producimos más accidentes de tránsito que los que se suceden en el resto del mundo; sólo un 2 por ciento considera que estemos mejor. El 39 % considera que suceden más o menos la misma cantidad de accidentes que en la media mundial. La ISEV además nos acerca los números de la región: por ejemplo en Perú el costo es similar, 37.500 dólares, un poco por debajo de Brasil en donde cada accidente se estima en 45.000 dólares. La misma carga supone a Estados Unidos: 45.000 dólares. En términos generales, la Unión Europea destina al año 200.000 millones de dólares a cuestiones relacionados con la seguridad vial. España, por su parte, casi el triple que nosotros: 21.000 millones de dólares.

Nuestro costo mínimo social de 37 mil dólares por herido grave incluye los factores humano (vida, disminución permanente y temporal), vehículo, ambiente (daño en estructura vial), salud pública (sin contar rehabilitación) y costos administrativos legales. Los accidentes no son una problemática sólo en nuestro país si no una verdadera epidemia mundial: más de 1,25 millones de personas mueren cada año como consecuencia de accidentes de tránsito en todo el mundo. Para la OMS la siniestralidad vial tiene todavía mayor costo. Si nos detenemos en los datos que aporta la Organización Mundial de la Salud (OMS) la situación es aún peor: establece que el costo que representa para los contribuyentes la siniestralidad vial es un 3% del Producto Bruto Interno de cada país. Como es un promedio y no está diseccionado por país no podemos establecer un número real pero estimando ese 3% del PBI argentino el costo se elevaría a 16.000.000.000 de dólares, lo que representaría el doble de lo que estima la ISEV. Según la misma OMS los países en vías de desarrollo allende nuestra baja plaza automotriz (sólo el 54% de los vehículos) tenemos el 90% de las defunciones relacionadas con los accidentes 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. El Observatorio Vial de CECAITRA agrega que un 42% considera que los argentinos tenemos un bajo o muy bajo apego a las normas de tránsito. El trabajo por hacer es mucho. Por el costo que representa pero especialmente por la cantidad de vidas que se pierden debido a esta problemática: según la asociación civil Luchemos por la Vida, que año a año releva las muertes al volante, en 2017 en las rutas y calles de nuestro país se perdieron 7.213 vidas.



El país.

ENCUESTA DE LA CECAITRA Y DATOS DEL ISEV

Los accidentes de tránsito tienen un costo anual de 7.400 millones de dólares

23/5/2018 | 15:42 | Este número incluye los factores humanos, vehiculares, ambientales, legales y sanitarios. Surge de datos del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV). A su vez, 1 de cada 2 argentinos percibe que estamos peor que el resto del mundo según la Cámara que representa a los productores de software vial en la Argentina.



Como país nos cuesta U\$S 7.400 millones por año los accidentes de tránsito.

El dato que asusta y llama a la reflexión surge de un relevamiento del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) sobre los registros policiales de todo el país, de salud pública de todas las provincias, y de las compañías de seguro.

En el plano litigioso menos del 5% de los siniestros terminan finalmente en juicio, ya que la gran mayoría se resuelve en instancias de mediación. Sin embargo, también la asociación Luchemos por la Vida calcula que un 30% de las causas que ocupan a la Justicia argentina estarían relacionadas a demandas de tránsito, que a su vez derivan en indemnizaciones por un monto cercano a los 2 mil millones de dólares al año.

Nada que ganar,
mucho que perder.



EN SINTONÍA VIAL

SIN ALCOHOL, ES MÁS SEGURO...

INFORMACIÓN GENERAL

23/05/2018

Anivel global se ha llegado a la calcular que de cada 100% de siniestros viales mortales, entre el 40 y 65 % de los conductores estuvieron bajo el efecto del alcohol. Y esto lo convierte en uno de los dos principales factores de riesgo en la conducción.

Debemos ser críticos y consientes de nuestras conductas, porque si se nos hizo un habito el beber-conducir o viceversa y disculpen la afirmación si se quiere, tarde o temprano para que se produzca un siniestro solo será una cuestión de tiempo.

Alcoholemia: Es el volumen de alcohol que hay en la sangre y se mide en gramos de alcohol por cada litro de sangre (g /l) o su equivalente a aire aspirado.

Se calcula que por cada una persona fallecida, hay alrededor de 320 heridos (esto quiere decir que si se fue protagonista de un siniestro o accidente, la persona al no fallecer ,está dentro de los que sufrieron politraumatismos de mayor o menor grado con sus respectivas secuelas).

Las reacciones diversas de un conductor se verían claramente afectadas bajo el efecto del alcohol, nuestros movimientos serían más pausados por la reacción tardía de nuestro cerebro y consecuentemente, el lento accionar en muchos casos de nuestras extremidades.

La agudeza visual se ve afectada porque se deteriora la convergencia ocular, necesaria para calcular correctamente las distancias.

Aparecen serios problemas con los cambios de luz, por lo que se producen molestias o disminución en la capacidad de diferenciar objetos con mayor facilidad.

En el sobrepaso, vemos limitadas nuestras funciones ya sea por la baja calidad visual y consiguientemente el lento accionar en situaciones de riesgo.

El cansancio, somnolencia, ansiedad estrés y otras enfermedades son factores que seguidos de la ingesta de alcohol influyen en el organismo.

Se producen alteraciones en todas las capacidades psicofísicas necesarias para la conducción segura.

El Diario del fin del mundo, 23/5/18

SIN ALCOHOL, ES MÁS SEGURO

En sintonía vial 23/05/2018 A nivel global se ha llegado a la calcular que de cada 100% de siniestros viales mortales, entre el 40 y 65 % de los conductores estuvieron bajo el efecto del alcohol. Y esto lo convierte en uno de los dos principales factores de riesgo en la conducción. Debemos ser críticos y consientes de nuestras conductas, porque si se nos hizo un habito el beber-conducir o viceversa y disculpen la afirmación si se quiere, tarde o temprano para que se produzca un siniestro solo será una cuestión de tiempo. Alcoholemia: Es el volumen de alcohol que hay en la sangre y se mide en gramos de alcohol por cada litro de sangre (g /l) o su equivalente a aire aspirado. Se calcula que por cada una persona fallecida, hay alrededor de 320 heridos (esto quiere decir que si se fue protagonista de un siniestro o accidente, la persona al no fallecer ,está dentro de los que sufrieron politraumatismos de mayor o menor grado con sus respectivas secuelas). Las reacciones diversas de un conductor se verían claramente afectadas bajo el efecto del alcohol, nuestros movimientos serían más pausados por la reacción tardía de nuestro cerebro y consecuentemente, el lento accionar en muchos casos de nuestras extremidades. La agudeza visual se ve afectada porque se deteriora la convergencia ocular, necesaria para calcular correctamente las distancias. Aparecen serios problemas con los cambios de luz, por lo que se producen molestias o disminución en la capacidad de diferenciar objetos con mayor facilidad. En el sobrepaso, vemos limitadas nuestras funciones ya sea por la baja calidad visual y consiguientemente el lento accionar en situaciones de riesgo. El cansancio, somnolencia, ansiedad estrés y otras enfermedades son factores que seguidos de la ingesta de alcohol influyen en el organismo. Se producen alteraciones en todas las capacidades psicofísicas necesarias para la conducción segura. El efecto alcohol afecta altamente nuestro sistema auditivo, nos aísla del entorno como si estuviéramos en un cubo, los sonidos son difusos, es por eso que muchas veces las personas en estado de ebriedad suelen gritar sin necesidad.

No valoramos los efectos que tiene el alcohol en nuestro cuerpo y sobredimensionamos nuestras capacidades diciendo está todo bien yo lo controlo, disminuyendo así el sentido de responsabilidad y de prudencia. Con el paso del tiempo las consecuencias de evitar controles viales, beber y conducir bajo el efecto de alcohol acarrearían sanciones más duras y estrictas, entonces dejemos de lado nuestro orgullo, terminemos bien nuestra jornada, pidiéndole a un amigo que nos acerque, un pariente o simplemente llama un auto de alquiler y acaba tu salida sano, a salvo y en casa.

Infocielo, 21/5/18

Irresponsabilidad al volante: más de la mitad de los conductores mira el celular en los semáforos

Así lo informó la cámara que nuclea a los productores de software vial del país a partir de un relevamiento en el que también investigó cuántas víctimas de “motochorros” se registraron en la ciudad balnearia en los dos últimos años. Un sondeo telefónico que llevó adelante la cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina determinó que el 50% de los conductores marplatenses mira el celular al frenar en un semáforo. Al distinguir a los entrevistados por sexo, el Observatorio Vial de Cecaitra informó que las mujeres se mostraron más prudentes, ya que el 60% aseguró que nunca usa el dispositivo, mientras que la cifra alcanza sólo el 45% en el caso de los hombres. Asimismo, al tener en cuenta el rango etario, los adultos mayores son los más responsables: el 73% de los encuestados de 65 años o más afirmó que no utiliza el teléfono al momento de conducir. Dentro de los efectos sobre la conducción que enumera la asociación vial “Luchemos por la Vida” se encuentran un mayor tiempo de reacción para detectar y responder maniobras inesperadas de otros conductores, dificultad para mantener derecha la dirección, más lentitud para frenar y problemas para mantener una velocidad apropiada. También la inadvertencia de señales de tránsito, reducción del campo de visión, menor distancia con otros vehículos, inadaptabilidad a cambios en la corriente del tránsito y trabajo mental sobresaturado. Desde la entidad además consultaron cuántos ciudadanos fueron víctimas de “motochorros” en los últimos dos años y los resultados arrojaron que un 43 por ciento padeció este tipo de episodios de inseguridad. Si bien sólo tres de cada diez adultos mayores de 65 años dijo haber sido víctima de esta clase de delito o conocer a una persona que lo fue, el porcentaje aumenta a un 43% en los encuestados de entre 30 y 49 años. Asimismo, los segmentos que van desde los 16 años hasta los 29 y de los 50 a los 64 representan un 46%.

13:30 | MAR DEL PLATA

Irresponsabilidad al volante: más de la mitad de los conductores mira el celular en los semáforos

Así lo informó la cámara que nuclea a los productores de software vial del país a partir de un relevamiento en el que también investigó cuántas víctimas de “motochorros” se registraron en la ciudad balnearia en los dos últimos años.



Un sondeo telefónico que llevó adelante la cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina determinó que **el 50% de los conductores marplatenses mira el celular al frenar en un semáforo.**

Al distinguir a los entrevistados por sexo, el Observatorio Vial de Cecaitra informó que **las mujeres se mostraron más prudentes**, ya que el 60% aseguró que nunca usa el dispositivo, mientras que la cifra alcanza sólo el 45% en el caso de los hombres.

Asimismo, al tener en cuenta el rango etario, **los adultos mayores son los más responsables**: el 73% de los encuestados de 65 años o más afirmó que no utiliza el teléfono al momento de conducir.

MÁS NOTICIAS



UNEP
En Ingeniería estudian cómo darle seguridad a niños y bebés cuando viajan en auto



EN LA PLATA
#NiUnaMenos: las mujeres se movilizan en contra de la violencia machista y exigen el aborto legal



NOTA CON INFOCIELO 1105
Avanzar en Comodoro Py la denuncia por el desvío de \$12 millones contra el intendente de Pinamar Martín Yeza

LA CAPITAL, 20/5/18

Para la mayoría, los accidentes son responsabilidad de los conductores

Usar el celular. Tomar mate. Manejar en ojotas o con calzado inadecuado. Las malas costumbres a la hora de conducir un auto son el principal motivo de las faltas de tránsito, según la opinión de los conductores marplatenses. Además, la mayoría consideró que los siniestros viales se producen por responsabilidad de los conductores. Los datos surgen de una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina, mediante un sondeo telefónico a 1052 hogares de Mar del Plata. Ante la afirmación las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir, 8 de cada 10 (83%) estuvieron de acuerdo: el 50% dijo estar muy de acuerdo y el 33% algo de acuerdo con la idea. Si se tiene en cuenta la edad de los encuestados, se encuentra que el 86% de los adultos marplatenses de entre 30 a 49 años está de acuerdo con la premisa y el porcentaje desciende al 80% en los entrevistados de entre 16 a 29 años. Para ahondar más en las responsabilidades de los siniestros que ocurren a diario, el Observatorio Vial también indagó acerca del por qué suceden. El 33% sostuvo que la transgresión a las normas de parte de los que manejan es el principal motivo; el 22% consideró que es la falta de atención o cuidado de los conductores y otro 20% que suceden por la existencia de conductores alcoholizados. Es decir, que para 7 de cada 10, la responsabilidad es exclusivamente de los conductores. Para los 3 restantes, los peatones (con falta de atención o transgresión a las normas) son los responsables. Si se tiene en cuenta el sexo, las mujeres fueron las que más optaron por responsabilizar a los que manejan, con el 77% en las opciones que apuntaban a los conductores. Los hombres lo hicieron en un 71%. Las malas costumbres Ni la ley de tránsito nacional, ni la de la provincia de Buenos Aires se pronuncian acerca de estos malos hábitos. Tampoco se expresan sobre qué vestimenta se debe usar para conducir, por lo que queda a criterio de los conductores.

Optar por un calzado cómodo a la hora de apretar los pedales es fundamental. Generalmente se eligen ojotas o sandalias con tacos en verano, borcegos o botas con plataformas en invierno. La ley nacional (24.449) sólo establece parámetros para los ciclistas. En su artículo 40 bis dispone entre los requisitos para circular en bicicletas que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales. En 2010, el diputado Aldo Mensi, presentó un proyecto en la legislatura bonaerense que buscaba prohibir la conducción de cualquier vehículo automotor con calzado que no se encuentre ajustado firmemente al pie o que pueda afectar u obstaculizar la utilización de los pedales quedando especialmente comprendidos en la prohibición las ojotas, chinelas y los zapatos o botas de taco alto. La violación a la ley implicaría una falta grave. Entre los argumentos Mensi explicaba que hay estadísticas que establecen que el 80,2% del calzado femenino presenta riesgos para manejar. Este proyecto generó mucha polémica, con adhesiones a favor y en contra, pero nunca fue promulgada la ley, por lo que el tema sigue sin reglamentación. Consejos La Agencia Nacional de Seguridad Vial aconseja a los conductores sobre los efectos de conducir con calzado inadecuado. En un informe expresa que la conducción con zapatos de tacos impacta en la sensibilidad necesaria y requerida para presionar los pedales y disminuye las habilidades para la utilización de los mismos. Los zapatos con plataforma son aún más peligrosos porque combinan el taco alto y una suela muy gruesa. Por otro lado la conducción de vehículos con ojotas incrementa los riesgos de sufrir un siniestro vial o incrementar la gravedad de estos. Desde Cecilia expresaron que por más ingenuo que parezca, es muy importante que podamos pensar qué tenemos que hacer antes de subir al auto: fumar un cigarrillo, elegir un buen calzado o tomar un mate. No realizar estas acciones dentro del vehículo y conducir de manera cómoda hace a un viaje más seguro. Debemos ser conscientes de la necesidad de estar 100% atentos al volante. Con conductores responsables podremos lograr un tránsito sin siniestros que lamentar

LA CAPITAL
DE MAR DEL PLATA

AD DEPORTES ARTE Y ESPECTÁCULOS POLICIALES CARTELERIA FOTOS DE F

Para la mayoría, los accidentes son responsabilidad de los conductores

Para el 75%, la culpa es exclusivamente de los conductores. También aseguran que las faltas de tránsito son consecuencia de las malas costumbres a la hora de manejar.



Usar el celular. Tomar mate. Manejar en ojotas o con calzado inadecuado. Las malas costumbres a la hora de conducir un auto son el principal motivo de las faltas de tránsito, según la opinión de los conductores marplatenses. Además, la mayoría consideró que los siniestros viales se producen por responsabilidad de los conductores.

Los datos surgen de una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina, mediante un sondeo telefónico a 1052 hogares de Mar del Plata.

LA NACIÓN, 19/5/18

Para que los chicos viajen bien seguros

Los dispositivos para trasladarlos dentro del vehículo son fundamentales para preservarlos en caso de algún accidente; Hernán de Jorge, responsable del Área de Seguridad Vial del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi), Argentina, aconseja sobre los diversos tipos y usos de las sujeciones que deben utilizar los niños según su talla y peso. Traslado ¿Cómo deben viajar los menores? Si se usan los Sistemas de Retención Infantil (SRI), conocidos como sillitas de seguridad, éstos deben ser acordes con el peso de la criatura, ya que son un elemento clave para preservar su seguridad. Un niño nunca debe llevarse en brazos ni siquiera los recién nacidos cuando salen del hospital, porque ante un accidente lo primero que hace la persona por instinto es extender los brazos para evitar el impacto y puede soltar al niño. La única manera de llevar a un pequeño en un auto es mediante los SRI. Bebés ¿Cuál SRI usar? Para bebés de hasta 10 kg se utiliza el conocido huevito, que tiene una base que va sujeta con el cinturón de seguridad. En éstos es fundamental colocarlo a contramarcha del vehículo, porque la columna vertebral del bebé va contenida por la sillita y el cinturón. Luego, hasta 20 kg se usan sistemas que van en el sentido de la marcha y también sujetos con el cinturón; en éstos el niño va muy seguro y su columna vertebral (ahora más conformada) está perfectamente anclada. Además, tienen orejeras que limitan el movimiento de la cabeza y que ofrecen gran protección en los peligrosos choques laterales. Niños ¿Hay otros modelos? Con más de 20 kg se usa la sillita amoldadora, que eleva la posición del pequeño a una parecida a la de un adulto y usa el cinturón de seguridad de manera que no pase por el cuello del pequeño. El anclaje se hace mediante el propio cinturón de seguridad y tiene las orejeras para contener la cabeza; en tanto, el booster solo eleva la posición, pero no tiene orejeras. Se dejan de usar los SRI cuando al sentarse en la silla del auto y usando la regulación más baja del cinturón de seguridad, este no pasa por el cuello del chico y sí por el medio de su pecho. Ahí, tendrá la contextura para usar el cinturón de seguridad.

PALABRA DE EXPERTO

PARA QUE LOS CHICOS VIAJEN BIEN SEGUROS

Los dispositivos para trasladarlos dentro del vehículo son fundamentales para preservarlos en caso de algún accidente; Hernán de Jorge aconseja sobre los diversos tipos y usos de las sujeciones que deben utilizar los niños según su talla y peso

TRASLADO

1 ¿Cómo deben viajar los menores?

1 Los pequeños siempre deben ir sujetos dentro del vehículo. Si se usan los Sistemas de Retención Infantil (SRI), conocidos como sillitas de seguridad, éstos deben ser acordes con el peso de la criatura, ya que son un elemento clave para preservar su seguridad. Un niño nunca debe llevarse en brazos ni siquiera los recién nacidos cuando salen del hospital, porque ante un accidente lo primero que hace la persona por instinto es extender los brazos para evitar el impacto y puede soltar al niño. La única manera de llevar a un pequeño en un auto es mediante los SRI.

BEBÉS

1 ¿Cuál SRI usar?

1 Para bebés de hasta 10 kg se utiliza el conocido huevito, que tiene una base que va sujeta con el cinturón de seguridad. En éstos es fundamental colocarlo a contramarcha del vehículo, porque la columna vertebral del bebé va contenida por la sillita y el cinturón. Luego, hasta 20 kg se usan sistemas que van en el sentido de la marcha y también sujetos con el cinturón; en éstos el niño va muy seguro y su columna vertebral (ahora más conformada) está perfectamente anclada. Además, tienen orejeras que limitan el movimiento de la cabeza y que ofrecen gran protección en los peligrosos choques laterales.

NIÑOS

1 ¿Hay otros modelos?

1 Con más de 20 kg se usa la sillita amoldadora, que eleva la posición del pequeño a una parecida a la de un adulto y usa el cinturón de seguridad de manera que no pase por el cuello del pequeño. El anclaje se hace mediante el propio cinturón de seguridad y tiene las orejeras para contener la cabeza; en tanto, el booster solo eleva la posición, pero no tiene orejeras. Se dejan de usar los SRI cuando al sentarse en la silla del auto y usando la regulación más baja del cinturón de seguridad, este no pasa por el cuello del chico y sí por el medio de su pecho. Ahí, tendrá la contextura para usar el cinturón de seguridad.

UBICACIÓN

1 ¿Cuál es el mejor lugar para que viajen?

1 Los lugares más equipados en materia de seguridad para que viajen los niños son las plazas traseras derecha e izquierda, pero el más adecuado o seguro es la plaza derecha porque es el que está menos expuesto a los impactos más frecuentes (estadísticamente es la menos implicada en los choques frontales que son los más violentos). En la plaza delantera está prohibido instalar un SRI ya que está muy expuesta en caso de choque, además de que ahora los autos están equipados con airbags y es peligrosísimo si la bolsa de aire se abre y explota en la cara del niño.

UTILIDAD

1 ¿Qué efectividad tienen en caso de colisiones?

1 Cuando los niños están colocados en los SRI adecuados y atados de la manera correcta, se reduce en un 70% la posibilidad de que sufran lesiones. Existe una idea de que los SRI solo sirven para choques de magnitud, pero la realidad es que están creados para soportar todo tipo de colisiones, en especial las urbanas (las más comunes) ya que son las más peligrosas debido a su alta frecuencia y violencia dentro del habitáculo. Si bien pueden no provocar víctimas, es posible que produzcan lesiones que podrían evitarse tranquilamente.

Hernán de Jorge es responsable del Área de Seguridad Vial del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi) Argentina, cesvi@cesvi.com.ar

Ubicación ¿Cuál es el mejor lugar para que viajen? Los lugares más equipados en materia de seguridad para que viajen los niños son las plazas traseras derecha e izquierda, pero el más adecuado o seguro es la plaza derecha porque es el que está menos expuesto a los impactos más frecuentes (estadísticamente es la menos implicada en los choques frontales que son los más violentos). En la plaza delantera está prohibido instalar un SRI ya que está muy expuesta en caso de choque, además de que ahora los autos están equipados con airbags y es peligrosísimo si la bolsa de aire se abre y explota en la cara del niño. Utilidad ¿Qué efectividad tienen en caso de colisiones? Cuando los niños están colocados en los SRI adecuados y atados de la manera correcta, se reduce en un 70% la posibilidad de que sufran lesiones. Existe una idea de que los SRI solo sirven para choques de magnitud, pero la realidad es que están creados para soportar todo tipo de colisiones, en especial las urbanas (las más comunes) ya que son las más peligrosas debido a su alta frecuencia y violencia dentro del habitáculo. Si bien pueden no provocar víctimas, es posible que produzcan lesiones que podrían evitarse tranquilamente.



Seguridad vial: cuántas personas pueden viajar como máximo en un auto

Y cuáles son los riesgos a los que nos exponemos cuando no respetamos la capacidad máxima.

Publicada: 17/05/2018, 17:50 hs.
Última actualización: 17/05/2018, 17:50 hs.

No hay una cantidad máxima de pasajeros permitida establecida para todos los vehículos que circulan por la Argentina. **Varía según el modelo.** Los que están homologados para cinco personas, pueden llevar esta cantidad. Los homologados para siete, siete. Y así sucesivamente.

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 establece en el Artículo 40° que el número de ocupantes debe "guardar relación con la capacidad para la que fue construido y no estorbar al conductor". A su vez, ordena que cada pasajero disponga de un cinturón de seguridad.

La mayoría de los autos que se venden en el mercado local están homologados para cinco personas (Gol, Etios, Ka, Cruze, Focus, Corolla, Duster, etc.), ya que tienen esa cantidad de asientos. También hay opciones para dos, cuatro, siete, ocho, once y hasta doce.

Leé también

Todos los autos para siete pasajeros o más que se venden en la Argentina

En concreto, un auto puede trasladar tanta cantidad de pasajeros como asientos y cinturones de seguridad tenga. Si tiene cuatro asientos, está habilitado a llevar cuatro personas. Si tiene once, puede trasladar once. Y así para todos los tipos de vehículos.

Es muy común en las calles encontrarse con una persona sentada arriba de la otra en el asiento delantero derecho y con cuatro o cinco compartiendo las butacas traseras, pero es una conducta muy riesgosa. En primer lugar, porque al menos un pasajero no tiene puesto el cinturón de seguridad, pero también obstruyen la visión periférica del conductor.

A su vez, el exceso de pasajeros y su consecuente exceso de peso puede llegar a alterar las prestaciones del vehículo, como la aceleración, la frenada y la estabilidad en curvas.

Por último, es clave (y obligación) que los niños menores de diez años viajen en los asientos de atrás con los sistemas de retención correspondientes. Para saber cómo colocarlos de la manera más segura, mirá este informe especial de TN Autos.



TN, 17/5/18

Seguridad vial: cuántas personas pueden viajar como máximo en un auto

Y cuáles son los riesgos a los que nos exponemos cuando no respetamos la capacidad máxima.

Y cuáles son los riesgos a los que nos exponemos cuando no respetamos la capacidad máxima. No hay una cantidad máxima de pasajeros permitida establecida para todos los vehículos que circulan por la Argentina. Varía según el modelo. Los que están homologados para cinco personas, pueden llevar esta cantidad. Los homologados para siete, siete. Y así sucesivamente. La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 establece en el Artículo 40° que el número de ocupantes debe "guardar relación con la capacidad para la que fue construido y no estorbar al conductor". A su vez, ordena que cada pasajero disponga de un cinturón de seguridad. La mayoría de los autos que se venden en el mercado local están homologados para cinco personas (Gol, Etios, Ka, Cruze, Focus, Corolla, Duster, etc.), ya que tienen esa cantidad de asientos. También hay opciones para dos, cuatro, siete, ocho, once y hasta doce. En concreto, un auto puede trasladar tanta cantidad de pasajeros como asientos y cinturones de seguridad tenga. Si tiene cuatro asientos, está habilitado a llevar cuatro personas. Si tiene once, puede trasladar once. Y así para todos los tipos de vehículos. Es muy común en las calles encontrarse con una persona sentada arriba de la otra en el asiento delantero derecho y con cuatro o cinco compartiendo las butacas traseras, pero es una conducta muy riesgosa. En primer lugar, porque al menos un pasajero no tiene puesto el cinturón de seguridad, pero también obstruyen la visión periférica del conductor. A su vez, el exceso de pasajeros y su consecuente exceso de peso puede llegar a alterar las prestaciones del vehículo, como la aceleración, la frenada y la estabilidad en curvas. Por último, es clave (y obligación) que los niños menores de diez años viajen en los asientos de atrás con los sistemas de retención correspondientes. Para saber cómo colocarlos de la manera más segura, mirá este informe especial de TN Autos.

LA GACETA DE TUCUMÁN, 16/5/18

Denuncias por WhatsApp de infracciones viales

Las transgresiones viales forman parte de la idiosincrasia de una buena parte de los conductores tucumanos de todo tipo de vehículos. Basta pararse 30 minutos en una esquina del microcentro en los horarios pico para constatar las infracciones que a menudo se cometen, así como la escasa o nula presencia de la autoridad que debería controlar y sancionar el incumplimiento de las normas. En el afán de encontrar respuestas para combatir este mal hábito, la Municipalidad de San Miguel de Tucumán ha creado el proyecto “Vigía Ciudadano de Tránsito y Transporte”, a través del cual los vecinos pueden enviar por WhatsApp mediante dos líneas telefónicas evidencia fotográfica de algunas infracciones, tales como estacionar sobre paradas de ómnibus; en zonas prohibidas; en doble fila; sobre una ochava o una senda peatonal; obstruir una rampa de discapacitados o la entrada y salida de garajes; estacionar sobre la vereda; circular en moto sin casco y/o sin espejos retrovisores; ómnibus en mal estado y taxis en mal estado. Las imágenes deben incluir obligatoriamente datos imprescindibles: calle, numeración y hora de la infracción; si se tratara de doble fila, se debe agregar calle y altura; si fuera un ómnibus, detallar línea, dominio y/o número de interno; si se tratara de un taxi, detallar dominio y/o número de licencia; y si fuera una obstrucción de parada de ómnibus, se deberá indicar la línea. Las fotografías deben tener nitidez. El subsecretario municipal de Tránsito y Transporte se basó en una experiencia que puso en marcha hace unos años el Gobierno porteño y se apoyó en la ley provincial N° 6.203 (Código Procesal Penal), modificada en 2005 por la N° 7.635, que establece que toda persona que posea conocimiento de la existencia de un hecho que pueda constituir una violación de las normas vigentes pueda formular denuncia ante la autoridad competente, así como en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, en la que se expresa que “debe velarse por el cumplimiento de lo que, a los efectos del ordenamiento del tránsito rige y obliga la Ley 26.363/08. En 2014 el Gobierno porteño, a través del Sistema Único de Atención Ciudadana, creó una aplicación para canalizar por allí las denuncias. En la actualidad se labran 64 multas diarias merced al aporte de los vecinos. La Pampa, Córdoba y Salta se sumaron luego a esta modalidad de control. Con su acción el ciudadano hará un aporte al trabajo que realizan -o deberían hacer- el funcionario y el empleado municipal. Pero al mismo tiempo, se trata de una herramienta de gran responsabilidad que se le otorga al ciudadano, y su mal uso puede traer consecuencias indeseadas. El riesgo de caer en excesos es inevitable. Recordemos que el servicio de emergencias 911, de gran utilidad para la comunidad, es blanco constante de bromas o de insultos, pese a que en varias ocasiones el Gobierno ha anunciado que sancionaría a los inadaptados sociales. En poco tiempo se verá si este servicio da los resultados esperados. De todas maneras, será un complemento. Nos parece que el mejor modo de combatir la transgresión es la educación. Si la cesión del carnet de manejo o su renovación son producto de un curso y de evaluaciones rigurosas y eliminatorias, y luego los controles son constantes y las sanciones onerosas, es posible que no haya que recurrir a estas experiencias.

LA GACETA

Denuncias por WhatsApp de infracciones viales

16 May 2018

LG Por LA GACETA

Las transgresiones viales forman parte de la idiosincrasia de una buena parte de los conductores tucumanos de todo tipo de vehículos. Basta pararse 30 minutos en una esquina del microcentro en los horarios pico para constatar las infracciones que a menudo se cometen, así como la escasa o nula presencia de la autoridad que debería controlar y sancionar el incumplimiento de las normas.

En el afán de encontrar respuestas para combatir este mal hábito, la Municipalidad de San Miguel de Tucumán ha creado el proyecto “Vigía Ciudadano de Tránsito y Transporte”, a través del cual los vecinos pueden enviar por WhatsApp mediante dos líneas telefónicas evidencia fotográfica de algunas infracciones, tales como estacionar sobre paradas de ómnibus; en zonas prohibidas; en doble fila; sobre una ochava o una senda peatonal; obstruir una rampa de discapacitados o la entrada y salida de garajes; estacionar sobre la vereda; circular en moto sin casco y/o sin espejos retrovisores; ómnibus en mal estado y taxis en mal estado.

Las cifras de los accidentes fatales

La grave situación en materia de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Fe queda reflejada en las cifras de víctimas fatales.



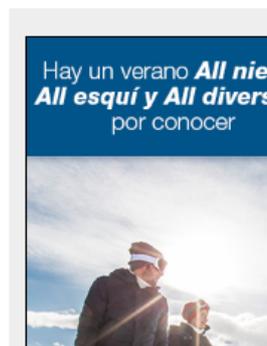
Martes 15 de Mayo de 2018

La grave situación en materia de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Fe queda reflejada en las cifras de víctimas fatales. Así, para la ONG Luchemos por la Vida, durante 2017 se registraron 628 muertes en rutas y calles santafesinas. No obstante, desde la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) salieron a aclarar que esa cifra era, para el organismo oficial, de 430 fallecidos. Por otra parte, en lo que va de 2018, en la provincia de Santa Fe se registraron entre el 2 de enero y el 9 de mayo, 143 muertes en accidentes de tránsito, según el mapa interactivo del Observatorio Vial de la APSV.

La preocupante situación generó a principios de año una polémica entre la ONG y la dependencia provincial. La información que publica Luchemos por la Vida en su página web da cuenta de 628 personas fallecidas en territorio santafesino, y aclara que "las cifras son proyección de los datos habidos hasta el presente —el reporte está fechado el 11 de enero pasado—, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado".

La APSV desmintió en enero pasado las cifras de víctimas fatales que había difundido Luchemos por la Vida y, tal como lo publicó en ese momento LaCapital. Además, para la APSV en 2016 se registraron 491 víctimas fatales, mientras que en 2015 fueron 595.

Según Luchemos por la Vida, durante 2017 hubo 7.213 fallecidos en accidentes viales en el país, y Santa Fe se ubicó en segundo lugar en el ranking, superado sólo por la provincia de Buenos Aires, donde se registraron 2.172 muertes.



LA CAPITAL DE ROSARIO, 15/5/18

Las cifras de los accidentes fatales

La Región La grave situación en materia de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Fe queda reflejada en las cifras de víctimas fatales. La grave situación en materia de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Fe queda reflejada en las cifras de víctimas fatales. Así, para la ONG Luchemos por la Vida, durante 2017 se registraron 628 muertes en rutas y calles santafesinas. No obstante, desde la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) salieron a aclarar que esa cifra era, para el organismo oficial, de 430 fallecidos. Por otra parte, en lo que va de 2018, en la provincia de Santa Fe se registraron entre el 2 de enero y el 9 de mayo, 143 muertes en accidentes de tránsito, según el mapa interactivo del Observatorio Vial de la APSV. La preocupante situación generó a principios de año una polémica entre la ONG y la dependencia provincial. La información que publica Luchemos por la Vida en su página web da cuenta de 628 personas fallecidas en territorio santafesino, y aclara que "las cifras son proyección de los datos habidos hasta el presente el reporte está fechado el 11 de enero pasado, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado". La APSV desmintió en enero pasado las cifras de víctimas fatales que había difundido Luchemos por la Vida y, tal como lo publicó en ese momento LaCapital. Además, para la APSV en 2016 se registraron 491 víctimas fatales, mientras que en 2015 fueron 595. Según Luchemos por la Vida, durante 2017 hubo 7.213 fallecidos en accidentes viales en el país, y Santa Fe se ubicó en segundo lugar en el ranking, superado sólo por la provincia de Buenos Aires, donde se registraron 2.172 muertes.

Alcoholemia: hay un positivo cada dos horas y premiarán a los que superen los controles

Entre todos los vecinos que den negativo en los operativos callejeros, la Ciudad sorteará a 20 por mes. A los ganadores les descontarán la tasa de Patentes por un año, les regalarán bicicletas o les cargarán \$ 5.000 en la SUBE. Empiezan hoy.



Chequeo nocturno. El límite permitido por ley para conductores particulares es de 0,5 gramo de alcohol por litro de sangre. ROLANDO ANDRADE

EN CIFRAS

59.768

Controles de alcoholemia se realizaron en las calles porteñas en el primer trimestre. Fueron el doble que el año pasado.

2.750

Agentes de tránsito ya tiene la Ciudad. Realizan 664 controles de alcoholemia diarios, más el resto de las infracciones.

9,8%

De los conductores que protagonizaron accidentes de tránsito en el primer trimestre dieron positivo en el control de alcoholemia posterior.

88,5%

De los automovilistas que dieron positivo fueron hombres. El promedio general fue de 0,8 g/ltr, cuando el tope es 0,5 g/ltr.

CLARIN, 11/5/18

Seguridad vial . Programa de incentivos del Gobierno porteño

Alcoholemia: hay un positivo cada dos horas y premiarán a los que superen los controles

Entre todos los vecinos que den negativo en los operativos callejeros, la Ciudad sorteará a 20 por mes. A los ganadores les descontarán la tasa de Patentes por un año, les regalarán bicicletas o les cargarán \$ 5.000 en la SUBE. Empiezan hoy. La Ciudad lanzará hoy el programa “Conductores responsables”, un plan de incentivos para que la gente no tome antes de manejar. Cada mes, entre todos los automovilistas y motociclistas que superen los controles de alcoholemia, serán reconocidos por sorteo 20 ganadores. El premio: bonificación del 100% de Patentes durante todo 2019. Actualmente, se pagan en promedio unos \$ 7.900 de Patentes por año para autos y camionetas. La tasa está fijada en un 3,2% anual del valor del auto, dividido en seis cuotas bimestrales. La valuación fiscal de los autos se determina por un promedio de los precios que les ponen las aseguradoras. Pero su bonificación no es el único premio previsto en el programa. Si el que dio negativo en el control de alcoholemia salió sorteado pero no es el dueño del vehículo, igual ganará una bicicleta. Y si se trata de un rodado que no paga Patentes, como los de discapacitados o los que tienen más de 12 años, al conductor le darán \$ 5.000 de carga en la SUBE. Los requisitos para poder ser uno de los ganadores son que el vehículo esté radicado en la Ciudad, contar con la VTV al día, no tener infracciones y mantener la titularidad o autorización de uso del rodado durante la vigencia del programa. Los ganadores serán anunciados mes a mes en las redes de Participación Ciudadana, una de las áreas que impulsa el programa, y en la página Web www.buenosaires.gob.ar/vamoslosvecinos. Los participantes que no hayan resultado favorecidos un mes podrán ser parte de los sorteos de los meses siguientes.

En septiembre se remitirá la lista de ganadores a la AGIP para que ejecute el beneficio en 2019. Y quienes resulten sorteados a partir de octubre podrán acceder a la bonificación en 2020. También habrá sorteos extra en fechas especiales. Durante el Día de la Primavera y las Fiestas, quienes obtengan resultado negativo en los puestos de control de alcoholemia podrán participar por premios.

En la Ciudad, cada poco más de dos horas un conductor da positivo a un control de alcoholemia, según datos difundidos por la Secretaría de Transporte porteña. En esos controles, 0,5 gramo por litro de sangre es el máximo tolerado para quienes manejan vehículos particulares; 0,2 para los de motos y 0 para principiantes y profesionales (choferes de colectivos, taxis y camiones). En ese contexto, la Ciudad tomó una medida inusual: premiar una conducta que debería ser la norma. “Queremos cambiar el paradigma del Estado sancionador por uno que recompensa el cumplimiento de las leyes de tránsito, con énfasis en no conducir bajo los efectos del alcohol”, explicó el jefe de Gabinete porteño, Felipe Miguel, durante la presentación del programa. “Se trata de un cambio cultural que queremos lograr para que los vecinos entiendan desde un nuevo lugar la importancia del respeto a las normas”, agregó Juan José Mendez, secretario de Transporte de la Ciudad.

Esta acción se enmarca en el Plan de Seguridad Vial de la Ciudad, con el que se busca reducir en un 30% las víctimas fatales por siniestros de tránsito para 2019. Para eso, además de estas iniciativas de Participación Ciudadana, se implementan programas de diseño de infraestructura vial segura, controles a través de tecnología y agentes de tránsito, y campañas de concientización. Entre enero y marzo de este año se hicieron 59.768 tests de alcoholemia en la Ciudad, casi el doble que durante el mismo período del año pasado. Este aumento se debe, explican desde el Gobierno, a que en 2017 se duplicaron los puestos rotativos de control, que pasaron de 12 a 25 los fines de semana. Es que durante esos días se disparan los resultados positivos de alcoholemia: de acuerdo a un sondeo del Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad del año pasado, esta situación se registra en el 53% de los encuestados cuando se trata de viernes, sábado o domingo por la noche.

De todos los controles efectuados, 1,5% dio resultado positivo. Pero ese índice se multiplica cuando el test se hace luego de un siniestro vial: en esos casos el resultado positivo es de casi un 10%. Eso evidencia el papel que juega el consumo de alcohol en la inseguridad vial.

De hecho, en los últimos años distintas asociaciones de víctimas viales han pedido castigos más severos para quienes manejan después de tomar alcohol. Pero la mayoría de los proyectos no se concretan. El más reciente fue elaborado el año pasado por la Defensoría del Pueblo de la Ciudad, que lo presentó en la Legislatura porteña. En este caso no sólo se proponía bajar a cero la tolerancia de alcohol en sangre al conducir sino además crear una nueva escala para el descuento de puntos en el registro.

EN CIFRAS

59.768 Controles de alcoholemia se realizaron en las calles porteñas en el primer trimestre. Fueron el doble que el año pasado.

2.750 Agentes de tránsito ya tiene la Ciudad.

Realizan 664 controles de alcoholemia diarios, más el resto de las infracciones.

9,8% De los conductores que protagonizaron accidentes de tránsito en el primer trimestre dieron positivo en el control de alcoholemia posterior.

88,5% De los automovilistas que dieron positivo fueron hombres. El promedio general fue de 0,8 g/ltr., cuando el tope es 0,5 g/ltr.

CONCURSO VECINAL

ABL gratis para la cuadra más limpia

En febrero, el Gobierno porteño lanzó otro programa de incentivos. Los vecinos podrán competir en un concurso para elegir la cuadra más limpia de cada barrio, entre 2.000 que se seleccionarán sobre el total de postulaciones.

Más de 30.000 vecinos postularon a las cuadras donde viven. La Ciudad revisará que esté barrida y sin basura, pegatinas ni caca de perro. El premio será la eximición del ABL para los frentistas durante todo 2019. Los ganadores se conocerán en septiembre.

Los Andes de Mendoza, 10/5/18

Incidentes viales: no se advierten mejoras

Hay más controles y las multas por infringir la ley vial son más duras para el bolsillo, pero la irresponsabilidad al conducir es muy alta. Imagen ilustrativa. Jose Gutierrez / Los Andes Por Editorial El público en general no llega a tener mucha incidencia en algunas decisiones políticas y económicas que adopta el Estado. Por ejemplo, un ciudadano no alcanza a intervenir decididamente en la mejora del tipo de cambio o en el descenso de la inflación, sin embargo, las personas, individualmente, pueden hacer mucho en remediar la preocupante situación de la inseguridad vial, tema de máxima prioridad en una provincia como Mendoza. Porque la realidad en materia de incidentes viales y mortalidad sigue cuestionándonos severamente a los particulares y las autoridades que tienen que controlar este flagelo. En el primer trimestre de este año el número de fallecidos en accidentes de tránsito no cambió con relación a 2017. En los primeros 4 meses del año, perecieron 88 personas como consecuencias de colisiones y vuelcos en distintos puntos de la provincia. El dato es significativo y se desprende de los casos publicados por nuestro diario, ya que el Gobierno tiene otros parámetros para contabilizar los incidentes viales que derivan en fatalidad. Lo hemos explicado otras veces: desde el Ministerio de Seguridad sólo se cuentan los fallecidos en el momento del accidente y no las víctimas que dejan de existir días después del siniestro, cuyo número es considerable. De acuerdo a los datos que se disponen, en enero fallecieron 20 personas, 17 en febrero, 21 en marzo y 30 en abril, siendo el mes pasado el que más muertes registró (una por día). Esas 88 muertes en 120 días derivan en una estadística de un fallecido cada 32 horas (sin contar los fallecidos que ya empezó a acumular mayo, 7 hasta el lunes pasado). Los datos nos siguen dando mal, como en años anteriores.

Si bien en 2017 el primer trimestre terminó con más fallecidos, la diferencia no fue mayor. Lo relatado está ocurriendo -siempre con referencia a nuestro territorio- cuando objetivamente habría más elementos para pensar que los percances viales deberían tener una tendencia a la baja. Las leyes viales se endurecieron y las multas subieron sus montos, siendo las más onerosas cuando el conductor comete dos o más faltas, con un cargo de \$ 14.250; los controles en rutas no han disminuido (se podría discutir si son rigurosos o bien encaminados) y se dispone de sectores de la vía pública que vigilan con radares la velocidad de los vehículos, teniendo en cuenta que ese factor -los kilómetros/hora en que se desplaza un rodado- son determinantes al momento de una colisión. También están de por medio los comentarios de Carlos Alberto Pérez, director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien sostuvo en el Ciclo de Encuentros de Los Andes sobre Seguridad Vial que "Mendoza es una de las provincias en la que la gente más usa el cinturón de seguridad (86% de los conductores) y el casco entre los motociclistas". Sin embargo no logramos exhibir grandes progresos y los números de la mortalidad en percances con automotores y motos nos hacen vulnerables en esta materia. Nos inclinamos a pensar que de una vez por todas debería aplicarse la tolerancia cero al momento de conducir; los caminos deberían empezar a construirse con los parámetros de la Naciones Unidas a los que nos comprometimos al sumarnos a la Década Mundial de la Seguridad Vial. "¿Notaron por caso, la cantidad de automotores atravesados por las puntas de supuestas defensas?", advierte por estos días el experto Eduardo Bertotti, director del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV). También debería reglamentarse la Ley de Promoción de la Educación Vial de la Nación Nº 27.214 y el Estado tendría que implementar la fiscalización de la flota vehicular que está en rodamiento, y en forma gradual y paulatina hacer salir de circulación automotores en muy mal estado. Mientras tanto, el ciudadano debe esmerarse en conducir mejor, respetar las señales de tránsito y, sobre todo, reducir la velocidad lo máximo posible; todo eso redoblado en exigencias con respecto a los choferes de colectivos de corta, media y larga distancia

11°
Min. 1° | Max. 13°

EDITORIAL

LOS ANDES

Nuestra Tapa Secciones Servicios Todas las Noticias Más

Buscar

EDITORIAL | Jueves, 10 de mayo de 2018 | Edición impresa

Incidentes viales: no se advierten mejoras

Hay más controles y las multas por infringir la ley vial son más duras para el bolsillo, pero la irresponsabilidad al conducir es muy alta.



El público en general no llega a tener mucha incidencia en algunas decisiones políticas y económicas que adopta el Estado. Por ejemplo, un ciudadano no alcanza a intervenir decididamente en la mejora del tipo de cambio o en el descenso de la inflación, sin embargo, las personas, individualmente, pueden hacer mucho en remediar la preocupante situación de la inseguridad vial, tema de máxima prioridad en una provincia como Mendoza.

Porque la realidad en materia de incidentes viales y mortalidad sigue cuestionándonos severamente a los particulares y las autoridades que tienen que controlar este flagelo.

En el primer trimestre de este año el número de fallecidos en accidentes de tránsito no cambió con respecto a 2017. En los primeros 4 meses del año, perecieron 88 personas como consecuencias de colisiones y vuelcos en distintos puntos de la provincia.

El dato es significativo y se desprende de los casos publicados por nuestro diario, ya que el Gobierno tiene otros parámetros para contabilizar los incidentes viales que derivan en fatalidad.

Lo hemos explicado otras veces: desde el Ministerio de Seguridad sólo se cuentan los fallecidos en el momento del accidente y no las víctimas que dejan de existir días después del siniestro, cuyo número es considerable.

De acuerdo a los datos que se disponen, en enero fallecieron 20 personas, 17 en febrero, 21 en marzo y 30 en abril, siendo el mes pasado el que más muertes registró (una por día).

Esas 88 muertes en 120 días derivan en una estadística de un fallecido cada 32 horas (sin contar los fallecidos que ya empezó a acumular mayo, 7 hasta el lunes pasado).

INICIO / HIPERLOCALES / DENEUQUÉN

Las fotomultas desbordaron los juzgados

NEUQUÉN.

Subió un 40% la cantidad de infracciones que se hacen por mes. Aseguran que se requiere formar el tribunal de faltas.



SHIRLEY HERREROS

08 MAY 2018 - 00:00



Por turno cada juez recibe unas 2.500 nuevas infracciones. (Foto: Archivo)

Los jueces de Faltas de la ciudad, Gabriela Del Campo (juzgado 1) y Federico Hauck (2) **no dan abasto con los expedientes de multas de tránsito** desde que se implementó el sistema de videomultas y se firmaron convenios para mayores controles.

"Necesitamos un juzgado más y que funcione el tribunal de faltas, que es uno de los pocos que están creados en el país. Sentaríamos precedente", planteó Hauck a los ediles.

La comisión de Legislación los invitó ayer para conocer su opinión sobre **modificación de plazos contravencionales y fijar nuevos parámetros** para agilizar la tramitación de expedientes. "Es un parche, soluciona algo, pero necesitamos sistemas como la notificación electrónica para hacerlos mas ágiles", dijo Hauck.

Te puede interesar *Comenzarán los controles de drogas a los conductores de Neuquén*

Ejemplificaron que el informe del secuestro llega muchas veces después de que el contraventor se presenta a hacer su descargo, o que un error en el documento del infractor debe ser modificado en Buenos Aires. **Aumentaron más del 40% las infracciones de tránsito**, antes cualquier error lo arreglábamos nosotros, ahora dependemos de otros", detalló Del Campo.

Rio Negro, 08/5/18

Las fotomultas desbordaron los juzgados

Los jueces de Faltas de la ciudad, Gabriela Del Campo (juzgado 1) y Federico Hauck (2) no dan abasto con los expedientes de multas de tránsito desde que se implementó el sistema de videomultas y se firmaron convenios para mayores controles. Necesitamos un juzgado más y que funcione el tribunal de faltas, que es uno de los pocos que están creados en el país. Sentaríamos precedente, planteó Hauck a los ediles. La comisión de Legislación los invitó ayer para conocer su opinión sobre modificación de plazos contravencionales y fijar nuevos parámetros para agilizar la tramitación de expedientes. Es un parche, soluciona algo, pero necesitamos sistemas como la notificación electrónica para hacerlos mas ágiles, dijo Hauck. Ejemplificaron que el informe del secuestro llega muchas veces después de que el contraventor se presenta a hacer su descargo, o que un error en el documento del infractor debe ser modificado en Buenos Aires. Aumentaron más del 40% las infracciones de tránsito, antes cualquier error lo arreglábamos nosotros, ahora dependemos de otros, detalló Del Campo. Estimaron en más de 2.500 los expedientes con infractores por cada turno. Al aumento poblacional y del parque automotor, agregaron la necesidad de más personal. Tengo 13 personas menos que hace 20 años, sostuvo la jueza. Con posiciones diferentes respecto a las medidas que adoptan ante el colapso de expedientes en la mesa de entradas y la manera de agilizar las causas de alcoholemia y secuestros, ambos magistrados municipales coincidieron en el reclamo de al menos un juzgado más para eficientizar el mecanismo hasta la sentencia. Este año se incrementaron las infracciones de tránsito en un 40 por ciento más con los convenios que se firmaron y los acuerdos a los que hemos adherido, insistieron los jueces. Lo importante es que tenemos poca reincidencia en alcoholemias, es baja, esto implica que a quien ya hemos detectado no reincide, informó Hauck

El Día, 07/5/18

Advierten que aumentó casi 23% el número de muertes viales en La Plata

Lo denunció la ONG Corazones Azules, comparando la cantidad de víctimas fatales en lo que va de 2018, con el mismo periodo de 2017. Creen que este año habrá más de 130 fallecidos. Piden la Emergencia Vial.

Con la muerte de los dos jóvenes que se estrellaron el viernes pasado contra un semirremolque estacionado en Los Hornos, trepó a 31 la cifra de víctimas fatales por siniestros viales en la Región y a 27 solamente en La Plata, en lo que va del año. A la luz de estos números escalofriantes, desde la ONG Corazones Azules advirtieron que la cifra representa un “22,7% más que las 22 muertes ocurridas en igual período del año pasado (en la Ciudad)”. “Las proyecciones que realizamos a partir del crecimiento interanual de 22,7% en los fallecimientos, da hoy el lamentable resultado final de 127 muertos para todo 2018 frente a las 105 muertes ocurridas en 2017, pero consideramos que superaremos las 130 muertes en siniestros viales si el Estado sigue ausente con políticas activas que eviten esta tragedia en las calles platenses”, alertó Pedro Perrotta, presidente de esa ONG. Se sabe desde hace ya un par de años que La Plata es la ciudad con más muertos viales del país en relación a la cantidad de su población (en 2016 la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tuvo 109 muertos viales con una población de unos 2.800.000 millones y en La Plata hubo 95, sobre una población de 649.000 habitantes), pero los especialistas observan con alarma un “agravamiento importante de la situación”. La Plata se ubica en el puesto 19 entre las 20 ciudades con más muertes viales en Sudamérica. Es que hasta hace muy poco los relevamientos de Estrellas Azules daban cuenta de una muerte cada 3,9 días, mientras que a partir de los accidentes más recientes calculan que “podríamos tener un promedio de una víctima fatal cada 2,5 días”, dijeron desde la organización.

Perrotta destacó que con los nuevos números de víctimas fatales “La Plata se acerca más a ostentar un triste récord mundial, mientras que ya tiene el récord argentino de muertes en siniestros viales”, y responsabilizó de esta situación a “la falta de políticas públicas y la ausencia de la declaración en la ciudad de la emergencia vial”. En este punto, los especialistas insistieron en su reclamo de que se tome “a la educación y a la seguridad vial como una política de Estado”, dado que “la ausencia de éstas traen como consecuencia la pérdida de vidas, discapacidades en los sobrevivientes, traumas psicológicos, familias destrozadas y un enorme gasto para el Estado en atención hospitalaria y recuperación”. La información oficial da cuenta de que en diferentes establecimientos hospitalarios hay por lo menos “10 personas internadas en grave estado que podrían quedar con secuelas graves”. El 20 de julio de 2017 esta ONG solicitó al Concejo Deliberante la declaración de la Emergencia Vial: “Tiene que ver con contratar personal, hacer inversiones viales, planificación, capacitación, folletería, trabajos en las escuelas y controles en las calles”, enunció Perrotta, antes de resaltar que “lo primero que pedimos es que el Municipio reconozca la problemática que tenemos, lo que le permite a la Comuna sacar fondos de otras partidas para invertir en la prevención de accidentes”. Números que asustan Tan fuertes son los números, que el nombre de la capital de la Provincia de Buenos Aires se destaca más allá de los límites de Argentina: se ubica en el puesto 19 entre las 20 ciudades de Sudamérica con más muertes viales, de acuerdo al último informe de LA Network publicado en 2016. El ranking lo encabeza San Salvador (El Salvador) con 75 muertes por cada 100.000 habitantes (186 víctimas fatales); Campina Grande (Brasil) con 60,3 muertes por cada 100.000 habitantes (246 víctimas); Joao Pessoa (Brasil) con 27,6 muertes casa 100.000 habitantes (221 víctimas). “Educación y prevención son las herramientas que se deben utilizar para revertir tan grave situación, es hora de trabajar de manera coordinada con todos los actores sociales para planificar estrategias a corto, mediano y largo plazo en materia de seguridad vial”, remató Perrotta. Desde Corazones Azules están convencidos de que las acciones que pueden reducir el problema deben ser “multifacéticas” e incluir mejoras en “la seguridad de los caminos y calles, educación y capacitación de los conductores, seguridad en vehículos, contralor y sanciones estándares y campañas públicas”. También señalaron como “esencial” que la Dirección de Educación bonaerense sume en su currícula “a la educación vial como materia”, por considerarla una “herramienta vital para la sensibilización”, desde los niveles iniciales. La organización hace mucho hincapié en la importancia de contar con estadísticas que ayuden a detectar puntos de conflicto en áreas de mayor concentración de accidentes, para actuar en consecuencia.

EL DIA La Plata 10 °C
Martes 5 de Junio, 2018

Menú | La Región | Deportes | Policiales | Espectáculos | Política y Economía | El mundo | Sociedad

RapiCuota\$ ¡MADE ES MÁS RÁPIDO! EL PRÉSTAMO MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

GOLAZO DE RA ESTE MUNDIAL, SACÁ Y PARTICIPÁ. DÍZAS 80 SMAR

POLICIALES

ALARMANTE

Advierten que aumentó casi 23% el número de muertes viales en La Plata

Lo denunció la ONG Corazones Azules, comparando la cantidad de víctimas fatales en lo que va de 2018, con el mismo periodo de 2017. Creen que este año habrá más de 130 fallecidos. Piden la Emergencia Vial

7 de Mayo de 2018 | 02:38 | Publicado en Edición Impresa



Con la muerte de los dos jóvenes que se estrellaron el viernes pasado contra un semirremolque estacionado en Los Hornos, trepó a 31 la cifra de víctimas fatales por siniestros viales en la Región y a 27 solamente en La Plata, en lo que va del año. A la luz de estos números escalofriantes, desde la ONG Corazones Azules advirtieron que la cifra representa un “22,7% más que las 22 muertes ocurridas en igual período del año pasado (en la Ciudad)”.

“Las proyecciones que realizamos a partir del crecimiento interanual de 22,7% en los fallecimientos, da hoy el lamentable resultado final de 127 muertos para todo 2018 frente a las 105 muertes ocurridas en 2017, pero consideramos que superaremos las 130 muertes en siniestros viales si el Estado sigue ausente con políticas activas que eviten esta tragedia en las calles platenses”, alertó Pedro Perrotta, presidente de esa ONG.

Se sabe desde hace ya un par de años que La Plata es la ciudad con más muertos viales del país en relación a la cantidad de su población (en 2016 la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tuvo 109 muertos viales con una población de unos 2.800.000 millones y en La Plata hubo 95, sobre una población de 649.000 habitantes), pero los especialistas observan con alarma un “agravamiento importante de la situación”.

La Gaceta de Tucumán, 05/5/18

Punto ciego

Hace casi un año en esta provincia se estaba discutiendo sobre el accidente de la estudiante de medicina Paula Argañaraz, atropellada en junio por un auto en la avenida Aconquija. El conductor se escapó. Era un adolescente que vivía en un country. La estudiante terminó hospitalizada y el automovilista, sometido a proceso penal, pasó unos días en el Instituto Roca y luego quedó al cuidado de un pariente. Hoy está en debate la tragedia del ciclista Marcos Diosquez, que murió el martes después de ser embestido por un auto en la avenida Mate de Luna. El conductor, Francisco Gramajo, también se escapó. Poco después el auto fue hallado y el automovilista se entregó. Diosquez es una víctima de la “tragedia nacional” de la que habló, a comienzos de año, el presidente Mauricio Macri, cuando dijo que esos argentinos accidentados “no tenían que morir” y pidió que se endurezcan las penas para los infractores. Pero después del sentido reclamo del presidente, muy parecido al del gobernador Juan Manzur de hace dos años, cuando calificó a los accidentes como “una epidemia”, el país y la provincia siguieron engrosando la cifra de tragedias viales sin que nadie explique qué se va a hacer: en dos años se vence la década en que el país se comprometió ante la ONU a bajar drásticamente la cifra de accidentes viales y esta no hace más que subir. Esa tragedia, de la que habla Macri, muestra nuestro fracaso social. Sin cambios Cualquier mirada para atrás revela ese fracaso. Hace ocho años fue embestido, en El Cristo, el canillita Raúl Pucheta. El conductor de la camioneta que lo chocó, Gonzalo Callejas (que había huido y escondido el vehículo hasta que fue delatado por un vecino) terminó condenado en 2015 a prisión condicional (cuatro años y medio) y a no conducir autos por 10 años. Para los Pucheta la pena fue leve y nadie sabe si se cumple porque no hay quién controle. La hermana de la médica Cecilia Reales, atropellada en 2009 por un jovencito en la avenida Aconquija, denunció en su momento que el conductor seguía manejando autos. Y lo que más pesa es que la condena a Callejas no parece aleccionadora para la sociedad. “Pido perdón... no soy asesino... soy buen tipo... tengo hijos... esto me va a marcar de por vida”, dijo. ¿Alguien tomó esas palabras en serio para promover un debate social? Hoy son los allegados al futbolista Gramajo los que dicen que es buen tipo, que acaba de ser padre... pero lo cierto es que entra dentro de los incursos en el peor caso de responsables de accidentes, el de los que huyen ya sea por miedo o para que no se les pueda hacer el dosaje alcohólico. Como sea, los cuatro accidentes mencionados en la línea de la avenida Mate de Luna-Aconquija a lo largo de una década, muestran que las cosas no cambian. Son un problema estructural de la sociedad. Según la ONG Luchemos por la Vida, que preside Alberto Silveira, en Tucumán hubo 395 víctimas fatales en 2017. Un 2% más que en 2016.

El secretario de Transporte, Benjamín Nieva, dice que fueron 326 pero aclara que creen que Luchemos por la Vida toma mal las cifras y que quieren que se trabaje en conjunto. Algo similar dijo el año pasado. La provincia se basa en informes policiales. La ONG toma esos informes y también municipales, así como publicaciones periodísticas. Nieva especifica que es imposible que tomen cifras municipales “porque las municipalidades no llevan registros estadísticos de accidentes”, con excepción de la de San Miguel de Tucumán. A propósito de esto, el subsecretario de Transporte capitalino, Enrique Romero, dice que los percances bajaron de 1.881 en 2016 a 1.472 en 2017 en una ciudad de 360.000 autos, 140.000 motos, 1.200 ómnibus, 5.850 taxis, 6.000 camiones y 5.000 bicicletas. Romero dice que “la baja se debe al boleto escolar gratuito, la erradicación de carros de tracción a sangre, la capacitación de conductores y la mayor presencia de personal de control”. Explica que se hacen 14.000 actas por mes y que fuera de las cuatro avenidas se da un 77% de la siniestralidad. Cuando se le pregunta por qué sigue habiendo accidentes, responde que falta una ley que obligue a la educación vial, que carecemos de la percepción del riesgo y que hay una “cultura de la impunidad”. Cuando se le pregunta por qué no se aplica el sistema de radares móviles prometido hace un año, responde que se está en tratativas con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para calibrarlos. Habrá seis en las avenidas, promete. Nieva dice que la provincia hizo pruebas con radares en la avenida Perón de Yerba Buena, en la nueva traza de la 38 y en Trancas. “Un día, de 500 vehículos había 230 con exceso de velocidad y uno pasó a más de 200 km/h”, cuenta. “Nosotros queremos hacer control para aleccionar, con radares homologados”, explica. “No se está aplicando” Pero la ANSV está en otro lado. Desde hace ocho años se ocupa del carnet de manejo nacional con la idea de poner la licencia por puntos que no se termina de implementar. El sistema ha servido más que nada para hacer infracciones y cobrar multas (si no se las paga no se puede renovar el carnet) pero no hay noticias del sistema de puntos. “Ya está el 80% del país adherido”, dice Nieva. De las 19 municipalidades tucumanas falta que se adhieran La Cocha, Graneros, Tafí del Valle, Simoca, Bella Vista (que supo tener un radar para cazar incautos en la ruta 157), Trancas (tierra del vicegobernador) y Burreyacu. “Tucumán está muy avanzado con la adhesión en el país”, dice el ilusionado Nieva. Pero sentencia: “el carnet por puntos no se está aplicando”. Y ya pasaron ocho años desde que se creó el sistema. Nieva critica que la ANSV tenga una base en Salta, que tiene menos accidentes y problemas que Tucumán, con la particularidad de la zafra de 15 ingenios, que durante seis meses cargan las rutas con vehículos de alta peligrosidad.

Cuando se consulta a los funcionarios sobre la causa de la persistencia de las conductas infractoras, todos hablan de problemas culturales y de falta de educación. Nieva menciona que hay grupos de Whatsapp y de Facebook ("Alerta zorro", "Zorro vigila") por los que los infractores se avisan de los controles. ¿Cómo aplicar una ley de educación vial? se le pregunta. Y dice que la ley nacional existe desde hace tres años y que en el Consejo Nacional de Seguridad Vial están debatiendo cómo hacerla efectiva. "No se está aplicando", repite. Lo mismo ocurre con la ley provincial 8.848 (de alcohol cero) cuyo artículo 5 exige a las autoridades de Educación enseñar educación vial en las escuelas. "La idea es que sea transversal. Que el profesor de Historia hable de la evolución de los vehículos; que el de Geografía, de las realidades de los distintos lugares", explica Nieva. ¿Conocen de esto en el Ministerio de Educación? El secretario de Transporte no sabe si el ministro sabe de esto. Otras recetas En una vieja nota de "La Nación", "Diez soluciones para diez problemas", (11/9/2005) se cuenta que España bajó drásticamente en 2004 las cifras mortales de accidentes dando prioridad a la obtención del registro, con exámenes teórico-prácticos difíciles y caros. Eso no ocurre acá. La segunda prioridad es el sistema punitivo, con radares (estamos en falta) y con multas. Acá se aplican multas y se secuestran autos y motos (hay 6.000 vehículos sin retirar en la Policía) pero las cosas siguen igual. La tercera prioridad es el carnet por puntos, un sueño frustrado en Argentina y que en Europa funciona bien. ¿Qué más falta? Nieva habla de infraestructura. "Acá estamos en emergencia de seguridad vial pero es increíble que en las rutas primarias tengamos circulando vehículos de la zafra", dice, y carga contra la Nación, que anunció rutas y autopistas para todo el país. "Pero para la ruta 38 nueva y a la vieja 38, la ruta de la muerte, no se ha previsto mejoras ni convertirlas en autopistas". La ruta 157, también nacional, es un desastre de riesgo constante. Agrega que una propuesta que rebota sin eco en la Legislatura es la creación de un Consejo Provincial de Seguridad Vial, que involucre a todos los responsables (municipios, comunas, provincia y Gendarmería, etcétera) para debatir problemas y buscar soluciones. La verdad es que en tránsito somos como en fútbol: todos sabemos cómo se maneja, a tal punto que podemos explicar las razones de nuestras propias infracciones, y sabemos muy bien cómo criticar al prójimo cuando se equivoca al volante, ya sea por impericia o a propósito. Pero si nos sometieran a un simple examen para hablar de la prioridad del peatón o del ciclista, o de la prioridad en las rotondas, tropezaríamos. En España los infractores que pierden el carnet por puntos deben rendir examen ante un jurado integrado por asociaciones de víctimas de accidentes. Silvera, de Luchemos por la vida, ha propuesto una campaña para bajar la velocidad, como se hace en algunas ciudades (en Berlín la máxima en las calles de 30Km/h y de noche también se circula a 30 en las avenidas para no hacer ruido) y en barrios porteños como Villa Real (la llaman "zona calma").

El más frágil En el pandemónium del tránsito tucumano se registra un 6% de accidentes de ciclistas y el 76% es de motociclistas, que son el centro de la emergencia accidentalógica. Pero es el ciclista el más frágil y el menos respetado de los que circulan en vehículos. Nieva cuenta que su secretaría tiene registrados 98 siniestros de ciclistas con 107 lesionados en 2007, de los cuales fallecieron 11, y nueve de ellos eran mayores de 60 años. La doctora Olga Fernández, del hospital Padilla, dice que de los 500 accidentados de abril, 14 eran ciclistas. "Aunque casi ninguno usa casco, creo que el más respetuoso de las normas es el ciclista", dice, y pide que haya más actitud responsable; "el primer control es uno mismo y después está la familia". Pero, ¿cómo hacer el autocontrol si no hay percepción de la conducta infractora? El psicólogo Daniel Goleman, en su libro "El punto ciego", habla de las estrategias de autoengaño que tenemos para protegernos del dolor, la ansiedad y el fracaso. El punto ciego es ese momento en la ruta cuando nos cruzamos con otro vehículo y la luz de este nos encandila; instante en que estamos impedidos de ver lo que ocurre. Nos autoengañamos para no ver los problemas pero estos están ahí, constantes, llenos de frustración y tragedia. Y se siguen repitiendo.

LA GACETA

OPINIÓN > COLUMNAS

Punto ciego

05 May 2018 7 18

Por Roberto Delgado



despegar.com

infobae

Martes 5 de Junio de 2018 ARGENTINA TENDENCIAS AMÉRICA TELESHOW MIX5411 GRANDES LIBROS

Últimas Noticias Tests y trivias Vidriera Lifestyle Salud Autos Turismo Ciencia

El seguro más barato para conducir tu auto

CONOCE MÁS

AUTOS

La mitad de los jóvenes argentinos asegura que sus amigos conducirían alcoholizados

Según un relevamiento del Observatorio Vial, los jóvenes conocen los riesgos de conducir bajo el efecto del alcohol pero persiste el hábito. Por día, seis personas de entre 15 y 34 años mueren en el país a causa de un siniestro vial

3 de mayo de 2018

Compartir en Facebook

Compartir en Twitter



Uno de cada dos adolescentes de 12 a 17 años consume alcohol de forma abusiva (Getty)

Los jóvenes y el alcohol. El **Observatorio Vial**, departamento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (**ANSV**), publicó una investigación que procuró establecer un "análisis del sistema de creencias que motiva las conductas de riesgo de los jóvenes en relación al consumo de alcohol y la seguridad vial en Argentina". La conclusión del relevamiento entrega un escenario de alarma: "El problema del alcohol al volante no aparece espontáneamente como una preocupación de los jóvenes en el país".

El estudio sociocultural apunta que los actores más jóvenes de la sociedad no conciben que la gente pueda conducir mal o de manera imprudente por la intervención del alcohol. El 50% de los encuestados confiesa que sus amigos podrían conducir un vehículo después de ingerir bebidas con alcohol, a pesar de ser conscientes del aumento de riesgo de muerte ante un eventual accidente de tránsito. **El 93% de las personas de entre 16 y 29 años sabe que beber alcohol y manejar multiplica las chances de participar de un siniestro vial.**



SALUD

Científicos argentinos crían avispas para frenar la enfermedad del HLB en cítricos

Por qué es un terrible error perderle el miedo y descuidar al colesterol

Infobae, 03/5/18

La mitad de los jóvenes argentinos asegura que sus amigos conducirían alcoholizados

Según un relevamiento del Observatorio Vial, los jóvenes conocen los riesgos de conducir bajo el efecto del alcohol pero persiste el hábito. Por día, seis personas de entre 15 y 34 años mueren en el país a causa de un siniestro vial.

Los jóvenes y el alcohol. El Observatorio Vial, departamento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (**ANSV**), publicó una investigación que procuró establecer un "análisis del sistema de creencias que motiva las conductas de riesgo de los jóvenes en relación al consumo de alcohol y la seguridad vial en Argentina". La conclusión del relevamiento entrega un escenario de alarma: "El problema del alcohol al volante no aparece espontáneamente como una preocupación de los jóvenes en el país". El estudio sociocultural apunta que los actores más jóvenes de la sociedad no conciben que la gente pueda conducir mal o de manera imprudente por la intervención del alcohol. El 50% de los encuestados confiesa que sus amigos podrían conducir un vehículo después de ingerir bebidas con alcohol, a pesar de ser conscientes del aumento de riesgo de muerte ante un eventual accidente de tránsito. El 93% de las personas de entre 16 y 29 años sabe que beber alcohol y manejar multiplica las chances de participar de un siniestro vial. Pero esa falta de reconocimiento a los peligros de conducir alcoholizado obedece a tres razones: el sentimiento individual de excepción ("a mí no me va a pasar") reforzado por la creencia de saber controlar los efectos; el rol preponderante del alcohol en su vida social y la nula percepción del miedo a la sanción y al control vial de conducir alcoholizado que no ataca su consumo ni despierta su prevención. Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial consideran que los jóvenes conocen el riesgo, pero el hábito persiste.

La investigación se realizó sobre doce grupos focales a personas de ambos sexos y de diferentes escalas socioeconómicas. Se adoptaron metodologías cualitativas en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Jujuy, Córdoba, Comodoro Rivadavia, Corrientes y Mendoza. El hecho de tomar alcohol y conducir representa -según las conclusiones del trabajo- una actitud que genera beneficios a bajo costo. Ambas actividades se asocian con sensaciones positivas, porque son percibidas como un rito de iniciación a la adultez y porque recrean una situación de empoderamiento, liberación, desinhibidor y posibilitador social. El siniestro vial es la principal causa de muerte en los jóvenes en todo el mundo. En la Argentina, según la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación, seis personas de entre 15 y 34 años mueren cada día en un accidente vial ocurrido en el territorio nacional. La estadística anual se extiende a cerca de siete mil decesos, en un genocidio por goteo que se mantiene estable desde la década del noventa. El Sedronar publicó el año pasado un informe en el que estima que el 18% (14,3 mil personas) de las muertes anuales de una población entre 15 y 64 años tiene relación directa o indirecta con el consumo de sustancias psicoactivas, como el alcohol y el tabaco, las sustancias de mayor alcance poblacional. El 27% de los jóvenes consultados declaró haber conducido un auto bajo los efectos del alcohol en el último año, y el 29% dijo haber manejado una moto en las mismas condiciones. El Sedronar en 2013 realizó un relevamiento en las guardias de hospitales públicos donde encontró que el 28% de las personas de entre 15 y 34 años que ingresaron con una lesión de tránsito confesaron haber consumido alcohol horas antes del siniestro. De marzo a noviembre de 2017, se realizaron en el país controles de alcoholemia a 21.500 conductores en catorce municipios de ocho provincias. Los jóvenes, científicamente más impulsivos y experimentales, presentaron un 58% más de alcoholemia positiva que los adultos, lo que explica su predisposición a exponerse a los riesgos de conducir alcoholizado. Un mal que preocupa y no cambia.

La Capital, 02/5/18

El costo de los siniestros viales: el país gasta 7.400 millones de dólares por año

Los siniestros viales le cuestan al país 7.400.000.000 de dólares por año, según un relevamiento realizado por el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) sobre los registros policiales de todo la Argentina, de salud pública de todas las provincias y de las compañías de seguro. Se establece debido a que en nuestro país se producen alrededor de 1 millón de accidentes por año de los cuales 200.000 son de gravedad y cada herido grave representa un promedio de 37.000 dólares. Según el último informe específico para la ciudad del Observatorio Vial de la CECAITRA (Cámara que representa a los productores de software vial en nuestro país) el 56% de los marplatenses cree que los argentinos producimos más accidentes de tránsito que los que se suceden en el resto del mundo; sólo un 3 por ciento considera que estamos mejor que la media mundial. La ISEV además revela los números de la región: por ejemplo en Perú el costo es similar, 37.500 dólares, un poco por debajo de Brasil en donde cada accidente se estima en 45.000 dólares. La misma carga supone a Estados Unidos: 45.000 dólares. En términos generales, la Unión Europea destina al año 200.000 millones de dólares a cuestiones relacionados con la seguridad vial. España, por su parte, casi el triple que nosotros: 21.000 millones de dólares. El costo mínimo social de 37 mil dólares por herido grave incluye los factores humano (vida, disminución permanente y temporal), vehículo, ambiente (daño en estructura vial), salud pública (sin contar rehabilitación) y costos administrativos legales. Los accidentes no son una problemática sólo en nuestro país si no una verdadera epidemia mundial: más de 1,25 millones de personas mueren cada año como consecuencia de accidentes de tránsito en todo el mundo.

Para la OMS la siniestralidad vial tiene un costo mayor Si se observan los datos que aporta la Organización Mundial de la Salud (OMS) la situación es aún peor: establece que el costo que representa para los contribuyentes la siniestralidad vial es un 3% del Producto Bruto Interno de cada país. Como es un promedio y no está diseccionado por país no podemos establecer un número real pero estimando ese 3% del PBI argentino el costo se elevaría a 16.000.000.000 de dólares, lo que representaría el doble de lo que estima la ISEV. Según la misma OMS los países en vías de desarrollo allende nuestra baja plaza automotriz (sólo el 54% de los vehículos) tenemos el 90% de las defunciones relacionadas con los accidentes 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. El Observatorio Vial de CECAITRA agrega que cuatro de cada diez marplatenses considera que hay un bajo o muy bajo apego a las normas de tránsito. El trabajo por hacer es mucho. Por el costo que representa pero especialmente por la cantidad de vidas que se pierden debido a esta problemática: según la asociación civil Luchemos por la Vida, que año a año releva las muertes al volante, en 2017 en las rutas y calles de nuestro país se perdieron 7.213 vidas. En el plano litigioso menos del 5% de los siniestros terminan finalmente en juicio, ya que la gran mayoría se resuelve en instancias de mediación. Sin embargo, también la asociación Luchemos por la Vida calcula que un 30% de las causas que ocupan a la Justicia argentina estarían relacionadas a demandas de tránsito, que a su vez derivan en indemnizaciones por un monto cercano a los 2 mil millones de dólares al año.

LA CAPITAL
DE MAR DEL PLATA

DAD DEPORTES ARTE Y ESPECTÁCULOS POLICIALES CARTELERIA FOTOS DE P

El costo de los siniestros viales: el país gasta 7.400 millones de dólares por año

El número incluye el factor humano, vehicular, ambiental, legal y sanitario. Según una encuesta de la CECAITRA realizada en nuestra ciudad, el 56% de los marplatenses percibe que estamos peor que el resto del mundo.



Los siniestros viales le cuestan al país 7.400.000.000 de dólares por año, según un relevamiento realizado por el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) sobre los registros policiales de todo la Argentina, de salud pública de todas las provincias y de las compañías de seguro.

Se establece debido a que en nuestro país se producen alrededor de 1 millón de accidentes por año de los cuales 200.000 son de gravedad y cada herido grave representa un promedio de 37.000 dólares.

Según el último informe específico para la ciudad del Observatorio Vial de la CECAITRA (Cámara que representa a los productores de software vial en nuestro país) el 56% de los marplatenses cree que los argentinos producimos más accidentes de tránsito que los que se suceden en el resto del mundo; sólo un 3 por ciento considera que estamos mejor que la media mundial.

Comienzan a retener motos de conductores sin casco

2 DE MAYO 2018 - 00:00 Se aplicará la ordenanza que habilita a inspectores a retener los vehículos.

 Andrea Silvera



Un control de la Policía Vial en las calles de Orán. Agencia

Luego de una intensa campaña de concientización, desde la semana pasada, la Gerencia de Tránsito implementa la ordenanza municipal vigente 13292/2017 que habilita a los inspectores de tránsito a retener la motocicleta a personas que conduzcan sin casco.

Dando cumplimiento a una ordenanza vigente, la Gerencia de Tránsito anunció el pasado miércoles que todo aquel vecino que circule por las calles de la ciudad de Orán en su moto y sin llevar puesto casco se le retendrá el motovehículo.

El Tribuno de Salta, 02/5/18

Comienzan a retener motos de conductores sin casco

Luego de una intensa campaña de concientización, desde la semana pasada, la Gerencia de Tránsito implementa la ordenanza municipal vigente 13292/2017 que habilita a los inspectores de tránsito a retener la motocicleta a personas que conduzcan sin casco. Dando cumplimiento a una ordenanza vigente, la Gerencia de Tránsito anunció el pasado miércoles que todo aquel vecino que circule por las calles de la ciudad de Orán en su moto y sin llevar puesto casco se le retendrá el motovehículo. Esta nueva etapa de la campaña se denominó "Sin casco, sin moto" por lo que las personas estarán obligadas a circular con casco y con los papeles del rodado. "Tendrán una tolerancia de 10 minutos para que alguien le acerque el casco, de lo contrario la moto quedará retenida", sentenció la gerente de tránsito municipal, Yesica Caballero. La ordenanza también especifica que la retención será por un lapso de 12 horas, y se entregará una vez que el propietario se presente con el casco y la documentación correspondiente. La decisión se tomó luego de un par de meses de intensos operativos de concientización los cuales se desarrollaron de manera conjunta con la Vial de la Policía. "Tolerancia cero" El jueves pasado se aprobó el proyecto en el Concejo Deliberante de "Tolerancia cero" para el consumo de alcohol en la ciudad. La gerente de Tránsito, Yesica Caballero, sostuvo que es necesario aplicar esta ley en Orán porque "nadie respetó el límite establecido de 0,5 de alcohol en sangre para conducir vehículos, existiendo casos de gente al volante en las calles de nuestra ciudad casi en coma alcohólico". La gerente explicó que "la ley nacional a la que estamos adheridos permite hasta 200 miligramos de alcohol para conducir una moto, y 500 miligramos en vehículos más grandes. Lamentablemente nadie en Orán respetó esos valores.

Según las actas de infracciones que tenemos, todos están arriba de 1 y hasta 4 gramos de alcohol en sangre, lo cual ya es equivalente a un coma alcohólico". Sobre el proyecto tratado en el Concejo Deliberante al respecto, dijo que le parece "de gran ayuda" para detener la cantidad de accidentes a causa del alcohol en Orán y alrededores. "Esta ordenanza saldrá en cualquier momento y se comenzará a aplicar. Ya es un hecho", sostuvo. Multas y secuestros "El vecino debe entender que Tránsito está para ordenar y no para perseguir a nadie. Si todos colaboran el trabajo nuestro será más fácil y podremos ordenar de manera rápida todo lo que hoy es un problema. Tenemos que acentuar nuestro trabajo en el control de alcoholemia porque muchos de los últimos hechos tienen al alcohol de por medio", finalizó la funcionaria municipal de Tránsito. Por su parte, el director de Seguridad Vial de la Policía, Justo Adolfo Martínez, informó que desde diciembre del año pasado a la fecha se retuvieron alrededor de 900 motocicletas por distintos incumplimientos, y se labraron más de 1.300 infracciones. Estos números corresponden a la totalidad de operativos que se verán incrementados.



Por Juan Federico



LO MÁS IMPORTANTE

- En abril hubo más de un muerto por día por los choques de tránsito en rutas y calles.
- Un estudio alerta cuándo es necesario invertir para reducir la mortalidad en Córdoba.

La Voz del Interior, 02/5/18

El costo social de una tragedia repetida

En abril hubo más de un muerto por día por los choques de tránsito en rutas y calles. Un estudio alerta cuándo es necesario invertir para reducir la mortalidad en Córdoba.

En abril hubo más de un muerto por día por los choques de tránsito en rutas y calles. Un estudio alerta cuándo es necesario invertir para reducir la mortalidad en Córdoba. Desde la página 1 Roberto Gaspar Peláez tenía 26 años. El lunes último a la madrugada, minutos después de la 1.30, caminaba con un amigo por una de las calles de Colonia Caroya cuando otro conocido lo atropelló con el auto. Roberto murió horas después en el hospital Vicente Agüero, de la ciudad de Jesús María. Para los investigadores policiales, no hubo otra connotación más allá de la imprudencia. “Es un drama lo que pasó”, contaron. Es que los tres involucrados esa noche habían estado en el mismo evento, compartiendo lo que fue una divertida reunión. Nada raro sucedió entre ellos. Unos se fueron a pie y otros en auto. La mala fortuna los encontró minutos después en una de las principales calles de Colonia Caroya. Roberto fue la última víctima fatal de otro mes nefasto en lo que respecta a la seguridad vial en Córdoba. Abril cosechó 31 muertes por episodios de tránsito. Más de una vida por día, en promedio, por causas que se pudieron evitar.

Detrás de cada una de estas biografías que se interrumpieron de manera abrupta, existen múltiples variables que permiten intentar explicar una de las causas no naturales de muerte más extendida no sólo en Córdoba sino en todo el país. Una tragedia tan extendida como silenciada: porque los muertos en choque ya no generan la conmoción social de antes, acaso porque la repetición de estos casos haya llevado a un efecto de “naturalización” por parte de la sociedad que hoy impide poner en foco la gravedad del asunto. Un estudio reciente del Foro de Análisis Económico de la Construcción, de la filial Córdoba de la Cámara Argentina de la Construcción, intenta ponerle valor a cada una de esas vidas perdidas. Se trata de un análisis en el que se entrecruza la estadística sobre la mortalidad vial que La Voz registra desde 2007 y el estado de la infraestructura de las principales rutas que surcan el territorio cordobés. Y que concluye que aquello que muchas veces se observa sólo como un gasto representa, en realidad, toda una inversión social. Infraestructura y control Según este relevamiento, para mejorar tanto el servicio como el estado de las rutas nacionales en Córdoba hace falta un piso de 860 millones de dólares. “La conveniencia de dichas inversiones puede evaluarse comparando sus costos con los potenciales beneficios sociales, en términos de menores costos de transporte y menor cantidad de accidentes viales”, se explica. Para ello, de acuerdo a datos internacionales, este estudio local estima que sólo el tres por ciento de los choques se producen de manera exclusiva por el estado de la ruta “pero que, al combinarse con el factor vehículo y, fundamentalmente, con el factor humano, la incidencia de la infraestructura vial se incrementa al 34 por ciento”. “La evidencia internacional muestra que acompañar políticas de control de velocidad de operación, consumo de alcohol y uso de cinturón de seguridad con políticas de mejora en la seguridad de la infraestructura vial puede reducir la accidentalidad, de manera conjunta, hasta un 80 por ciento”, se insiste. Por ello, la inversión de 500 millones de dólares para que ningún tramo de las rutas nacionales en territorio provincial tenga bajos niveles de servicio y los 360 millones de dólares por reparación necesarios para revertir aquellos niveles deficientes de estado “podrían generar un beneficio social mayor que dichos costos de inversión, sólo en concepto de vidas salvadas en un período de 10 años, cuyo valor podría estar en un piso de 900 millones de dólares”, se valora como principal conclusión. Se trata, en suma, de otro enfoque que busca llamar la atención sobre un mismo drama, que por ahora parece formar parte de manera permanente del ADN cordobés.



5^{TO} INFORME - MAYO 2018
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LEGISLACIÓN/ MARZO 2018



ÁMBITO NACIONAL

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

16/5/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/183815/20180517>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/183816/20180517>

15/5/18

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/183726/20180516>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/183727/20180516>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/183728/20180516>

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/183729/20180516>

LEGISLATURA NACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

La comisión se reunió el día 29 de mayo, destacándose el tratamiento y despacho del proyecto de ley 2838-D-2017 de MODIFICACION DEL ARTICULO 40 de la ley de tránsito, incorporando dentro de los requisitos para circular, la tenencia del comprobante del seguro en vigencia.

<https://www.hcdn.gob.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=2838-D-2017>

Además, se aprobaron otras resoluciones y declaraciones, destacándose las siguientes:

[1677-D-2018](#) (TP Nº 21) - Proyecto de Resolución - Declarar de interés de la H. Cámara el 3º Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (fisevi), a realizarse los días 12 y 13 de junio de 2018, en la CABA.

[0339-D-2018](#) (TP Nº 3) - Proyecto de Declaración - Declarar de interés de la H. Cámara el programa de Seguridad Vial "Conduci tu curso" edición 2018, a dictarse en las escuelas secundarias de la provincia de Entre Ríos.

También se dio inicio de estudio a los siguientes proyectos:

[2257-D-2018](#) (TP Nº 33) - PROYECTO DE RESOLUCIÓN - PEDIDO DE INFORMES AL PODER EJECUTIVO SOBRE DIVERSAS CUESTIONES RELACIONADAS AL ESTADO DE LA FLOTA DE AVIONES DE AEROLINEAS ARGENTINAS Y SITUACION GENERAL DE LA EMPRESA.

[1429-D-2018](#) (TP Nº 16) - PROYECTO DE RESOLUCIÓN - PEDIDO DE INFORMES AL PODER EJECUTIVO SOBRE LAS RAZONES POR LAS CUALES LA EMPRESA "AEROLINEAS ARGENTINAS" NO OPERA MAS LA RUTA BUENOS AIRES - BARCELONA - BARCELONA - BUENOS AIRES, Y OTRAS CUESTIONES CONEXAS.

Además, algunos de los proyectos ingresados a la Comisión durante el mes de mayo, son los siguientes:

NACIONAL DE TRANSITO -LEY 24449-.
MODIFICACIONES.

<https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=2731-D-2018>

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -.
MODIFICACIONES, SOBRE AMBITO DE APLICACION
Y COMPETENCIA

<https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=2839-D-2018>

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -.
MODIFICACION DEL ARTICULO 48, SOBRE
TOLERANCIA CERO AL CONSUMO DE ALCOHOL
PARA CONDUCIR CUALQUIER TIPO DE VEHICULO.

<https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=2832-D-2018>

"JUNTA DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES EN EL
TRANSPORTE - JIAT -". CREACION (2576-D-2016,
REPRODUCIDO).

<https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=2933-D-2018>

"CONSEJO FEDERAL PARA EL MONITOREO DE LA
INFRAESTRUCTURA VIAL ARGENTINA".
CONFORMACION.

<https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3076-D-2018>

PROGRAMA NACIONAL PARA LA ATENCION Y
ASISTENCIA A LAS VICTIMAS DE SINIESTROS O
ACCIDENTES DE TRANSITO. CREACION.

<https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3225-D-2018>

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -.
MODIFICACION DEL ARTICULO 5º, SOBRE
DEFINICION DE CUATRICICLOS Y REGLAS PARA SU
USO.

<https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3206-D-2018>

CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Durante el mes de mayo no hubo reunión del plenario de senadores, aunque sí de sus asesores, quienes se reunieron con fecha 29 de mayo, tratando un extenso temario 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:

COBOS: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LOS ARTICULOS 30 Y 40 DE SU SIMILAR 24.449 - TRANSITO- , RESPECTO A LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD PARA CIRCULAR EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA.

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1353.18/S/PL>

ITURREZ DE CAPPELLINI: PROYECTO DE DECLARACION QUE ADHIERE A LA CONMEMORACION DEL DIA DE LA SEGURIDAD VIAL, A CELEBRARSE EL 10 DE JUNIO DE 2018.

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1551.18/S/PD>

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

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

ADAPTACION DE SEMAFOROS EXISTENTES EN LA C.A.B.A. INCORPORANDO LA TECNOLOGIA NECESARIA PARA NO VIDENTES Y CON DISCAPACIDAD VISUAL

[https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/4/](https://www.legislatura.gov.ar/comision.php?id=56#prettyPhoto[legisladorActivo2]/4/)

MODIFICASE LA LEY 2.148 - CODIGO DE TRANSITO DE LA CIUDAD - ART 9.5.1 INC I)

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

GESTIONES A FIN DE REALIZAR UN INFORME TÉCNICO SOBRE VELOCIDADES EN LA AV. GRAL. PAZ, EN TODO SU TRAYECTO

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

CONTROLES AL TRANSPORTE ESCOLAR

[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

Del mes de mayo, se destacan en la legislatura provincial los siguientes proyectos presentados:

Programa para asistir a víctimas viales

El diputado Lauro Grande (Unidad Ciudadana) presentó nuevamente un proyecto para crear el programa provincial de asistencia a las víctimas de accidentes viales, que había llevado a la Cámara por primera vez en 2016. Según lo expresado por Grande, el objetivo de dicho programa será “brindar ayuda, orientación y asistencia gratuita, a las víctimas de accidentes viales, mediante quipos profesionales interdisciplinarios idóneos, con el fin de minibar los efectos negativos del accidente y promover su reincorporación plena a la vida en comunidad”. El proyecto entiende como víctima a “todas las personas directamente afectadas por un accidente vial” y a “los padres e hijos de la víctima, su cónyuge o la persona que convivía con ella ligada por vínculos especiales de afecto, su tutor, curador o guardador, los parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o por adopción, o segundo de afinidad, el representante legal y el heredero testamentario”. Las funciones del Programa de Asistencia a la Víctima que Grande quiere crear serían: abrir un canal de comunicación gratuito e inmediato con las víctimas y afectados por los accidentes viales; brindar atención

terapéutica a la víctima y asesoramiento jurídico; posibilitar el conocimiento de sus derechos y responsabilidades; aminorar la desestabilización económica que produce el siniestro vial; asegurar la reinserción social y laboral; garantizar los servicios de salud y funerarios; llevar una estadística anual de los decesos e incapacidades y coordinar acciones con organismos estatales y no gubernamentales de apoyo asistencial.

Fondos de salud para atención de víctimas viales

El diputado provincial Guillermo Bardón presentó un proyecto con el “objeto de ejercer las acciones de recupero (contra aseguradoras autorizadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación), de fondos de la provincia de Buenos Aires, invertidos en salud para atención de pacientes (víctimas de accidentes viales) en centros asistenciales y efectores de salud del sector público, que no cuenten con cobertura social”. El diputado de Cambiemos expresa que será “considerado inversión en salud: derechos clínicos, quirúrgicos, gastos de farmacia, insumos, honorarios médicos, prótesis, y/o cualquier otro costo ocasionado por la atención de pacientes”. Para implementarlo el diputado plantea crear en el ámbito del Ministerio de Salud provincial una Autoridad de Aplicación que deberá: “reclamar de manera extrajudicial a las aseguradoras, el pago de la obligación legal autónoma normada en el art 68 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, y ley 13.927 y

modificadorias de la provincia de Buenos Aires; solicitar a los centros asistenciales y a efectores de salud del sector público, toda documentación e información necesaria para poder cumplir con el objetivo de la presente ley; tomar vista y/o extraer copias de investigaciones penales preparatorias donde estén involucrados los pacientes hechos mencionados en el art 1 de la presente ley, por ante las unidades funcionales de investigación (UFI), a los fines de cumplimentar los requisitos exigidos por la Resolución de la Superintendencia de Seguros de la Nación 271/2018, (art. 7 inc. 1) y requerir a organismos públicos, todo pedido de informes o documentación, necesarios para reclamar la obligación legal autónoma”. En los argumentos, Bardón sostiene que “la atención en los hospitales implica una serie de inversiones quirúrgicas, de farmacia, insumos, honorarios médicos, prótesis, y/o cualquier otra erogación que implique el cuidado de pacientes”. Y continúa: “en ese sentido, la inversión en salud que se ejecuta por cada habitante de la Provincia en una institución de salud pública irroga un importe considerable, dependiendo de la complejidad del caso. En este caso, es dable considerar que los hospitales públicos cuentan con un sistema ágil y dinámico para recuperar (vía administrativa) la inversión en salud en la asistencia de aquellas personas que cuentan con cobertura social”. “Téngase en cuenta que el sistema que proponemos, es reclamar a entes privados que, de acuerdo a la normativa vigente, tienen la obligación de responder, volviendo lo recaudado a los Hospitales en forma inmediata, conforme lo establece la citada legislación provincial”, finaliza el diputado provincial.



5^{TO} INFORME - MAYO 2018
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



CÉCAITRA

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