

9^{NO} INFORME - 2018

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL



CECAITRA

Comisión Ejecutiva de Control y
Administración de Infracciones de Tránsito de
la República Argentina

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	6
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	60
LEGISLACIÓN	86



El presente informe del Observatorio de Seguridad Vial tiene como propósito analizar la información recabada con relación a las conductas viales de los ciudadanos y el sistema de control de la seguridad vial. El conocimiento de las normas de tránsito por un lado, y la observancia o apego a las normas, por el otro, van configurando el modo en que nos manejamos en la vía pública, sea como conductores de automóviles, como peatones o ciclistas.

Las políticas públicas, con sus instrumentos normativos, son las ordenadoras del sistema y deben ser efectivas y eficaces a la hora de orientar las acciones o modificar los hábitos que atentan contra la seguridad vial. Asimismo, una ciudadanía responsable debe tener como objetivo la minimización de los accidentes viales y sus consecuencias. “Si puede evitarse no es un accidente” es una frase que nos interpela a todos los que formamos parte del tránsito en general.

El uso del celular al volante

Si bien cada persona suele percibirse a sí misma como conductor responsable, hay ciertas prácticas que son indicadoras de un alto nivel de negligencia y falta de responsabilidad, como puede ser el uso del celular al volante. Según una encuesta realizada durante el mes de septiembre de 2018¹, **tomando como eje la relación entre percepciones y prácticas en la conducta vial** respondida por hombres y mujeres en similar proporción, se ha preguntado sobre la frecuencia del uso del celular a conductores, y para qué es utilizado.

Un primer grupo de entrevistados afirma *nunca* utilizar el celular mientras conduce, un 48%. Pero a su vez, un **42% de los conductores encuestados admiten su uso mientras conducen con mayor o menor frecuencia aunque sea con el sistema *manos libres***; y es dentro de este último grupo donde pueden advertirse ciertas diferencias, las que pueden resultar útiles para saber en qué aspectos debe reforzarse una toma de conciencia sobre las consecuencias de este hábito. Hay algunos conductores que utilizan el celular “casi nunca” (21%), otros “algunas veces” (17%) y un 4% admite que utiliza el celular “siempre que puede”.

Consultados sobre el factor distraccional que implica el sistema de *manos libres*, un 85% afirma estar muy o algo de acuerdo con que el mismo distrae a los conductores, mostrando al igual que en otras dimensiones una contradicción entre la percepción sobre su gravedad y su práctica concreta, a la luz de los datos anteriores. A la vez, resulta un dato central reafirmar que el 42% de los encuestados, más allá de la modalidad y la frecuencia, admite la utilización de teléfono celular mientras conduce.

Dentro de este grupo, podemos identificar un matiz en las conductas: un 5% realiza las llamadas o envía mensajes, mientras que un 56% se encuentra recibiendo llamadas o mensajes, un 25% indistintamente realiza

las llamadas o la recibe así como también envía y recibe mensajes y sólo un 14% se ubica entre los que respondieron “Ns/Nc”. **Los datos muestran que mayoritariamente quienes utilizan el teléfono lo hacen para responder las llamadas o mensajes.**

Ahora bien, dejando de lado las funciones de *gps* que pueden tener hoy día los smartphones o el tipo de conectividad bluetooth que admite el uso del celular para reproducir música, resulta interesante lo que surge cuando se pregunta por el uso del celular para enviar/recibir llamadas o mensajes.

En este sentido, se observa que un **34% de los conductores al recibir una llamada reacciona de manera diferente, algunos con mayor imprudencia y otros de manera más conciente**, lo cual se ve en las decisiones que se toman en el momento, afirmando un 39% que contestan y estacionan el auto para seguir hablando, y un 34% que responden brevemente y devuelven el llamado cuando ya no están conduciendo. **De cualquier forma, es importante volver a resaltar que un 34% de los conductores responde el llamado, lo que implica un dato de mucha potencia y contrario a la norma establecida.**

Finalmente con relación al uso de teléfono celular, un 58% dice no utilizarlo nunca mientras conduce ni siquiera en modo *manos libres*, mientras un 42% afirma utilizarlo esporádicamente o algunas veces, siendo que de entre estos últimos, 8 de cada 10 dicen utilizarlo principalmente al estacionar el auto con el semáforo en rojo. Sólo el 18% afirma no mirar *nunca* el teléfono en dicha circunstancia, mientras el 39% lo hace *algunas veces* y el 27% *casi nunca*, **datos que confirman la conducta habitual y masiva de observar el teléfono con el automóvil detenido en el semáforo, posible de suponer –por parte de los conductores– como una infracción *menos grave* por encontrarse el vehículo detenido. Esta conducta no repara en que el uso del teléfono produce habitualidad y distracción con graves consecuencias, más allá de la circunstancia en que se lo utilice, de manera concatenada en su práctica.**

1, Hilario Moreno del Campo, Encuesta telefónica “Monitor de Seguridad Vial AMBA”, septiembre de 2018.

El sistema sancionatorio de multas y la actitud del soborno al agente policial

La encuesta de septiembre consultó respecto de la existencia de multas presenciales por parte de agentes de policía a los encuestados, los que afirmaron mayoritariamente en un 70%, no haber recibido nunca multa alguna, mientras que el 24% afirmó haberlas tenido, siendo estas mayoritariamente por mal estacionamiento (47%), seguido de exceso de velocidad (17%) y por traspasar semáforos en rojo (16%).

De las personas que afirmaron haber recibido una multa presencial por un agente, y consultados sobre si pagaron algún soborno a los mismos para evitar la sanción, un 67% afirmó no haber pagado dinero *nunca*, mientras un 32% afirmó haber sobornado *alguna vez* para evitarla.

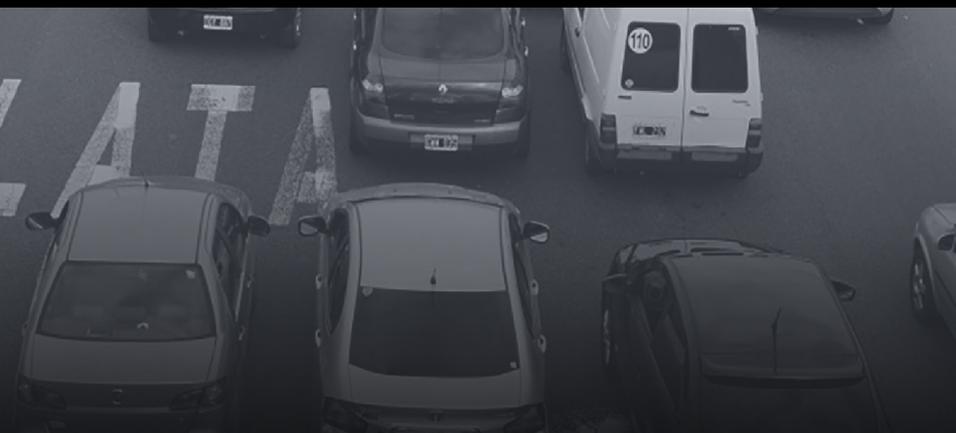
Finalmente y con relación al sistema de sanciones por fotomultas, el 36% de los entrevistados afirmó no haber sido nunca sancionado con el mismo, mientras el 60% lo fue al menos una vez.



CECAITRA

9^{NO} INFORME - 2018
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

MONITOR DE SEGURIDAD VIAL



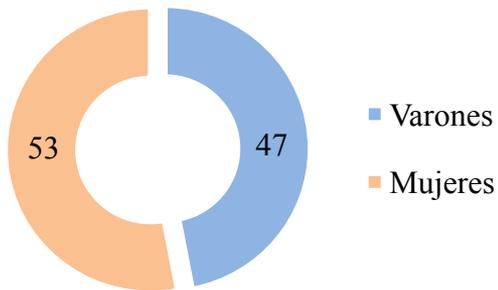
dicen



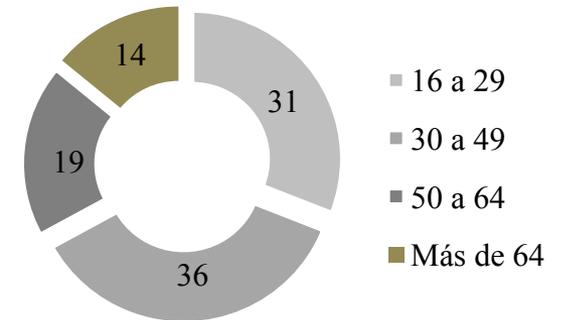
DATOS DE LA MUESTRA

Perfil de los entrevistados

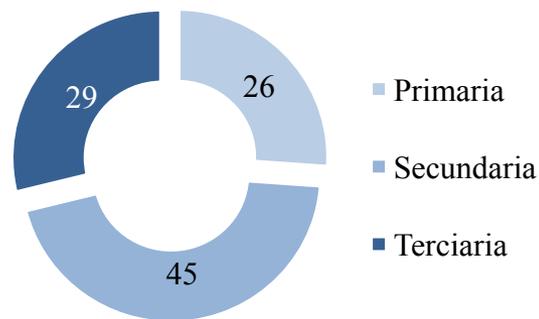
SEXO



EDAD



ESTUDIOS

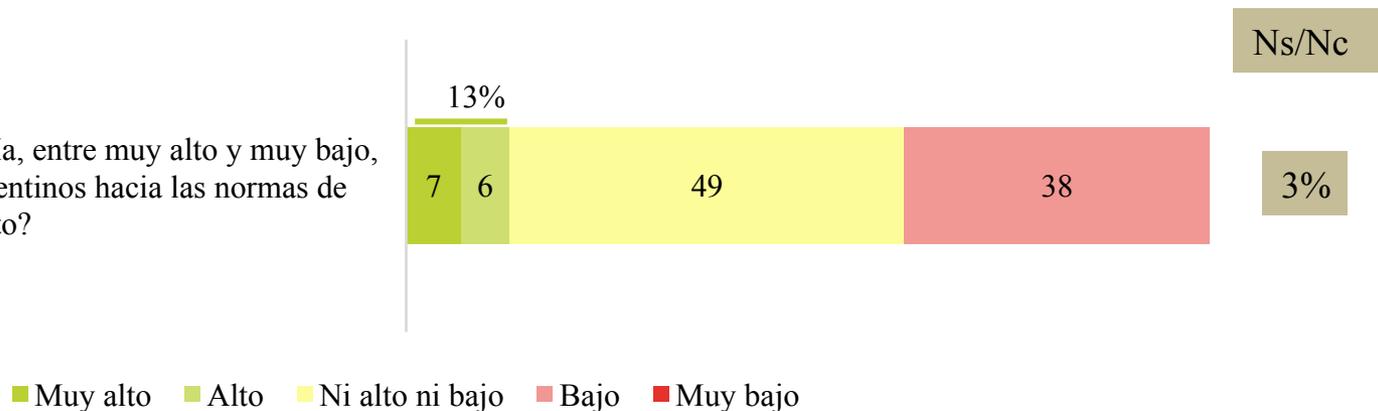




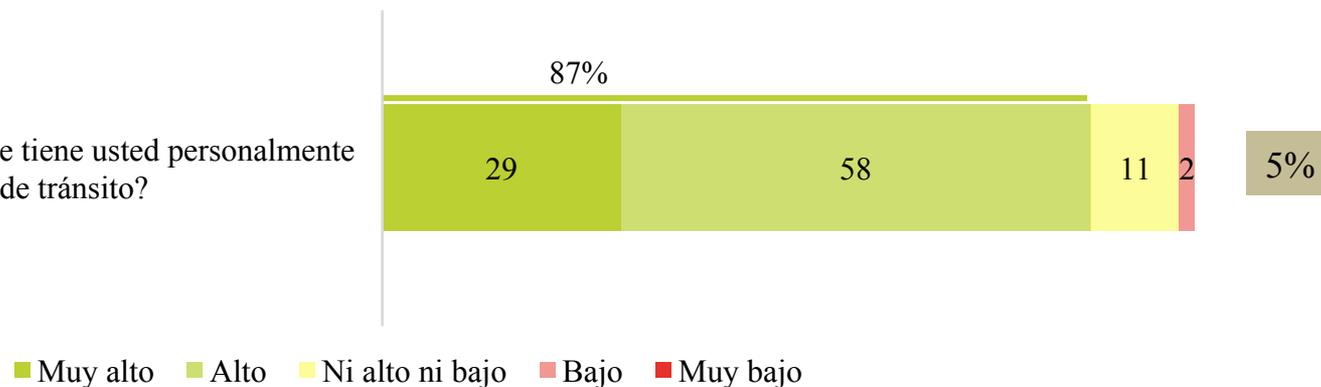
CREENCIAS Y OPINIONES

Respeto hacia las normas de tránsito

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

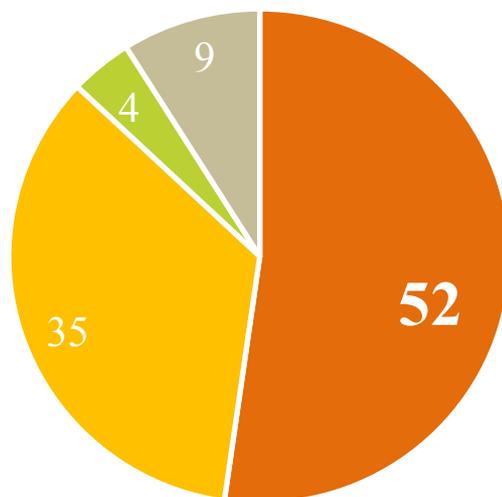


¿Y cuánto respeto considera que tiene usted personalmente por las normas de tránsito?

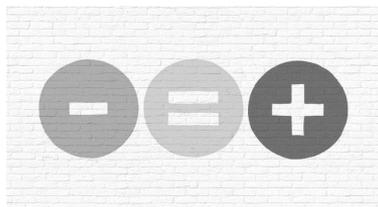


Accidentes de tránsito

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

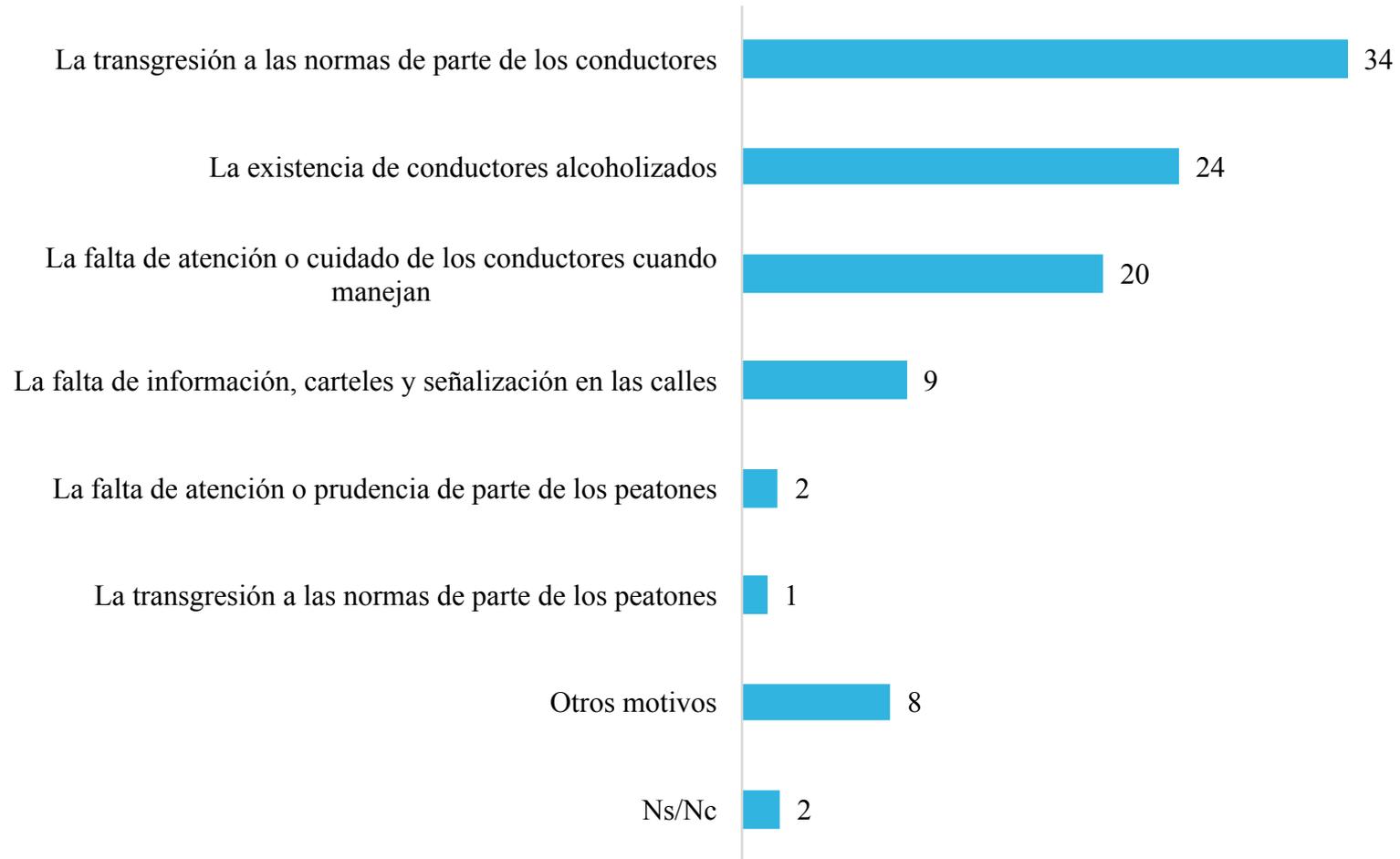


- En Argentina ocurren más accidentes de tránsito que en otros países
- Ocurren aproximadamente la misma cantidad
- Se producen menos accidentes
- Ns/Nc



Principal motivo de accidentes viales

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



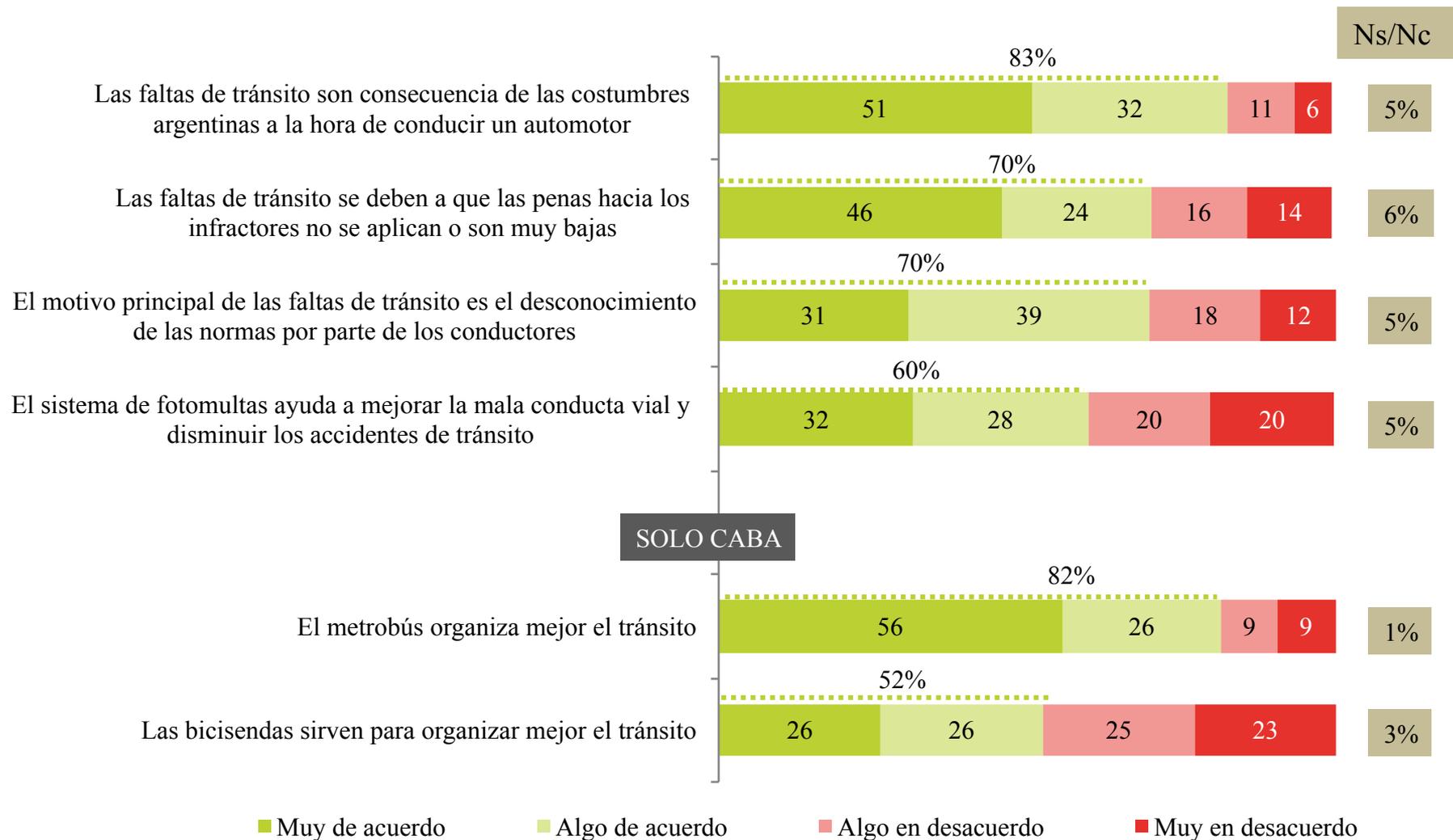
Acuerdo sobre el uso de celular

El uso de celulares es un factor de distracción para los conductores, aun con el sistema “manos libres”

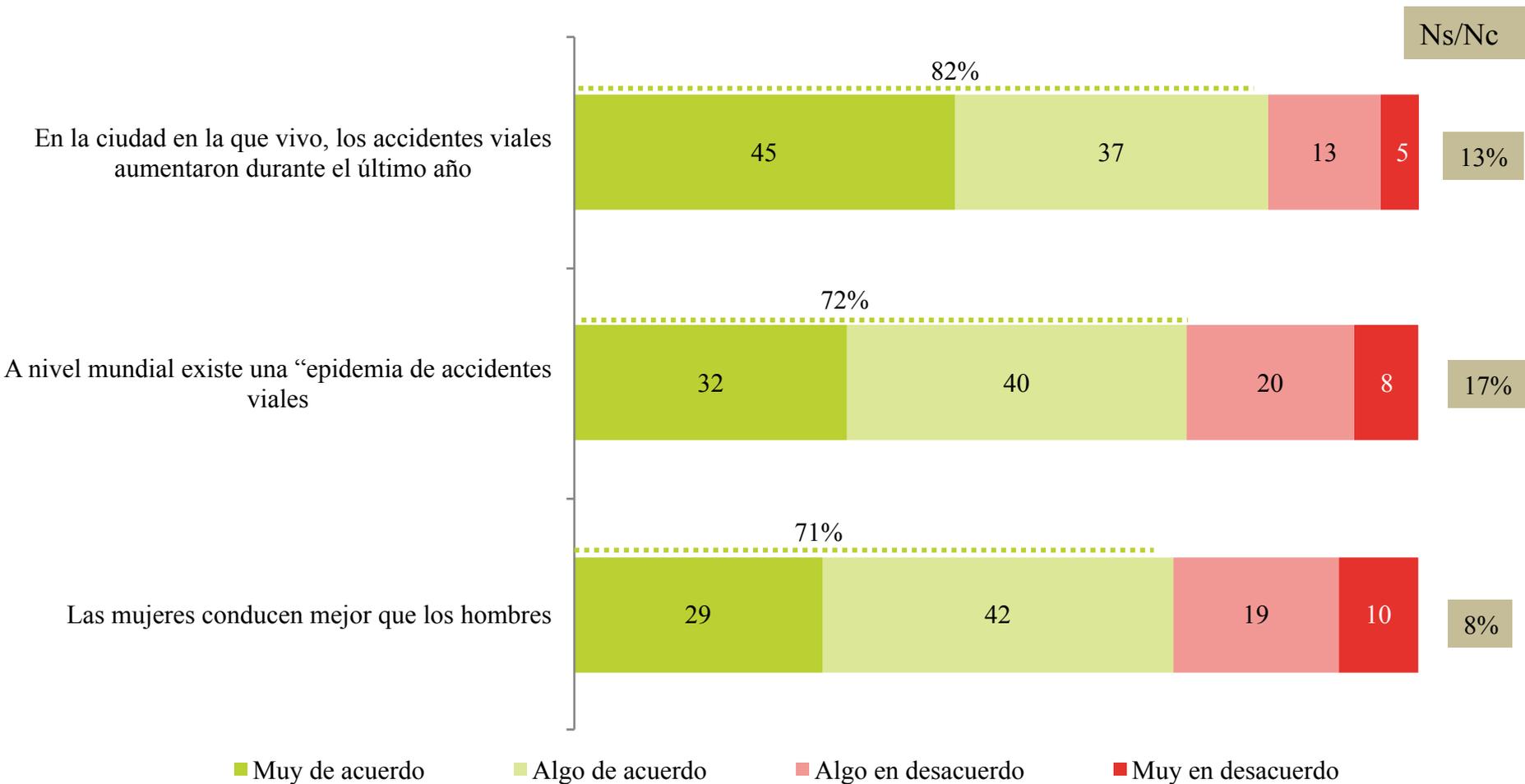


No hay diferencias significativas entre conductores y no conductores

Acuerdo con frases



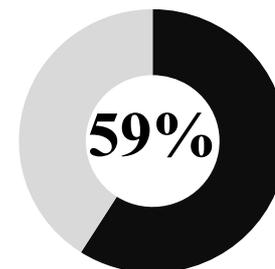
Acuerdo con frases





PRÁCTICAS DE LOS AUTOMOVILISTAS

-Sólo conductores-



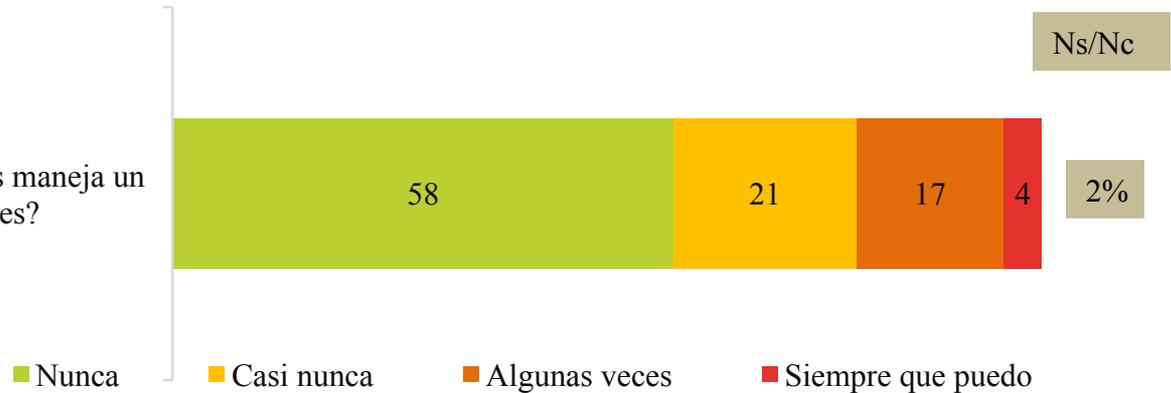
Esquema preguntas sobre uso del celular

Tema	Frecuencia de uso	Tipo de uso	Conducta al recibir llamada
Pregunta	¿Con qué frecuencia utiliza el celular mientras maneja un automóvil, aunque sea con manos libres?	¿Cuándo maneja utiliza el celular, sólo para enviar llamadas o mensajes, sólo para recibir llamadas o mensajes, para ambas cosas?	¿Cuál de estas situaciones describe mejor lo que usted hace cuando recibe una llamada mientras maneja?
Base (sobre quienes aplica la pregunta)	Total conductores	Conductores que usan el celular (42%)	Conductores que usan el celular para recibir llamadas (34%)

Uso de celular al volante

USO

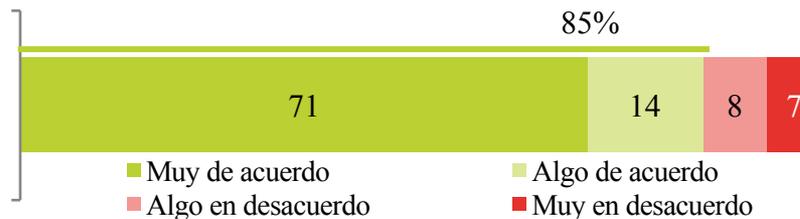
¿Con qué frecuencia utiliza el celular mientras maneja un automóvil, aunque sea con manos libres?



Aún estando de acuerdo con que el celular es un factor de distracción al volante, **4 de cada 10 lo utiliza**

CREENCIA

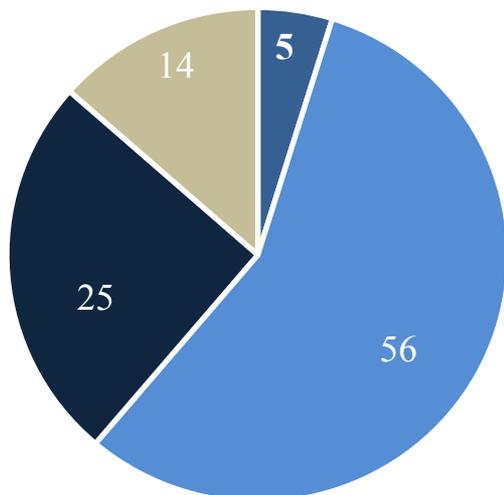
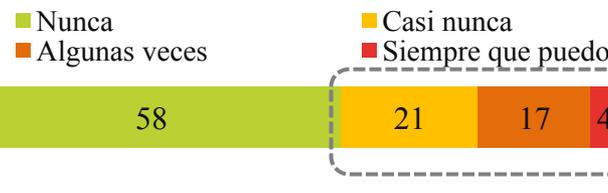
El uso de celulares es un factor de distracción para los conductores, aun con el sistema "manos libres"



Uso específico del celular

¿Cuándo maneja utiliza el celular, sólo para enviar llamadas o mensajes, sólo para recibir llamadas o mensajes, para ambas cosas?

¿Con qué frecuencia utiliza el celular mientras maneja un automóvil, aunque sea con manos libres?



- Solo para enviar llamadas o mensajes
- Solo para recibir llamadas o mensajes
- Para ambas cosas
- Ns/Nc

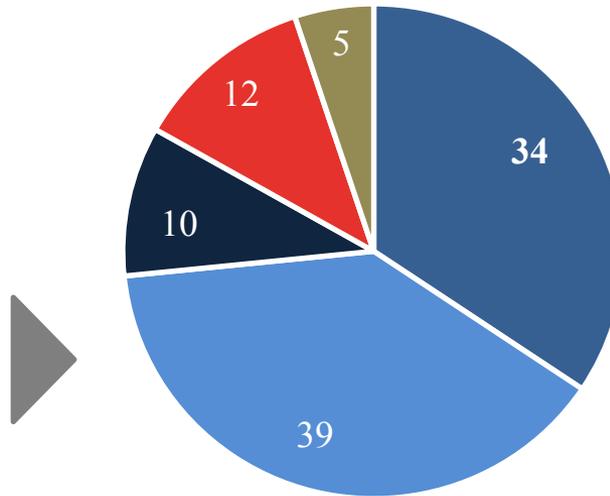
Base:

42% de los conductores que usan el celular mientras conducen

Conductas frente al celular

¿Cuál de estas situaciones describe mejor lo que usted hace cuando recibe una llamada mientras maneja?

Base:
34% de conductores que usan el celular para recibir llamadas mientras conducen. Y cuando reciben una llamada...

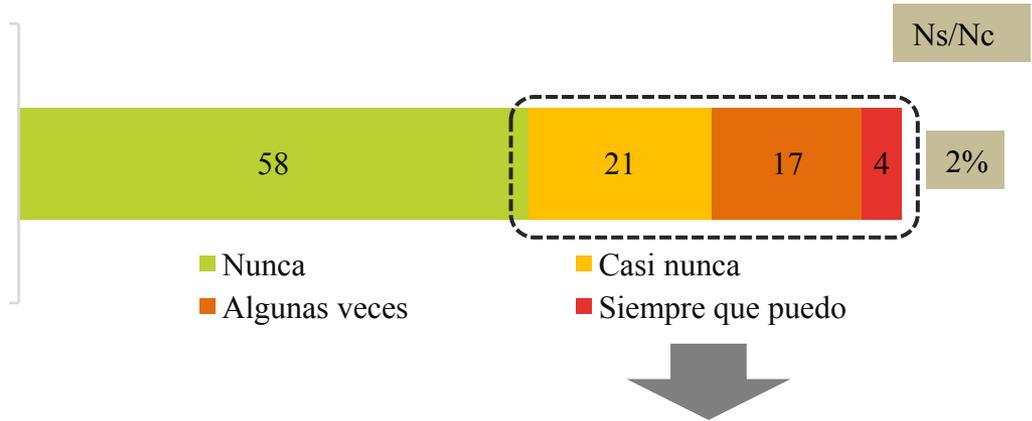


- Contesta brevemente y devuelve la llamada cuando deja de manejar
- Contesta y estaciona el auto para seguir hablando
- Contesta normalmente y trata de pasarse al carril lento, pero sin detener el auto
- Contesta normalmente y sigue manejando
- Ns/Nc

Imprudencias: USO DEL CELULAR

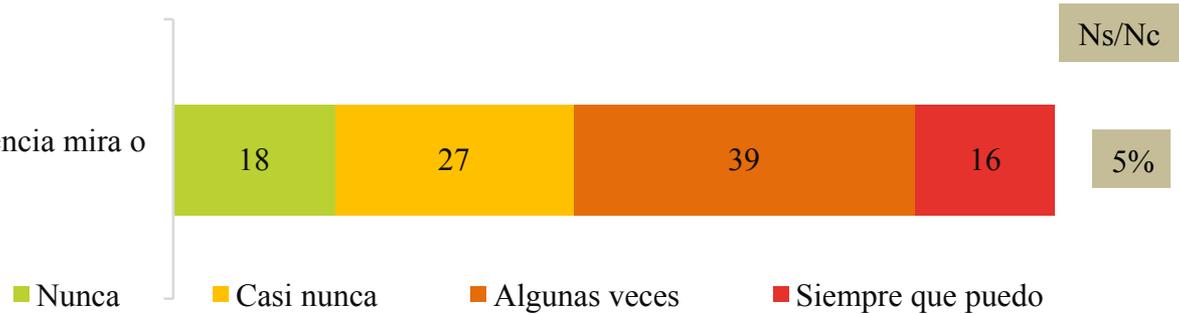
Base: total conductores

¿Con qué frecuencia utiliza el celular mientras maneja un automóvil, aunque sea con manos libres?



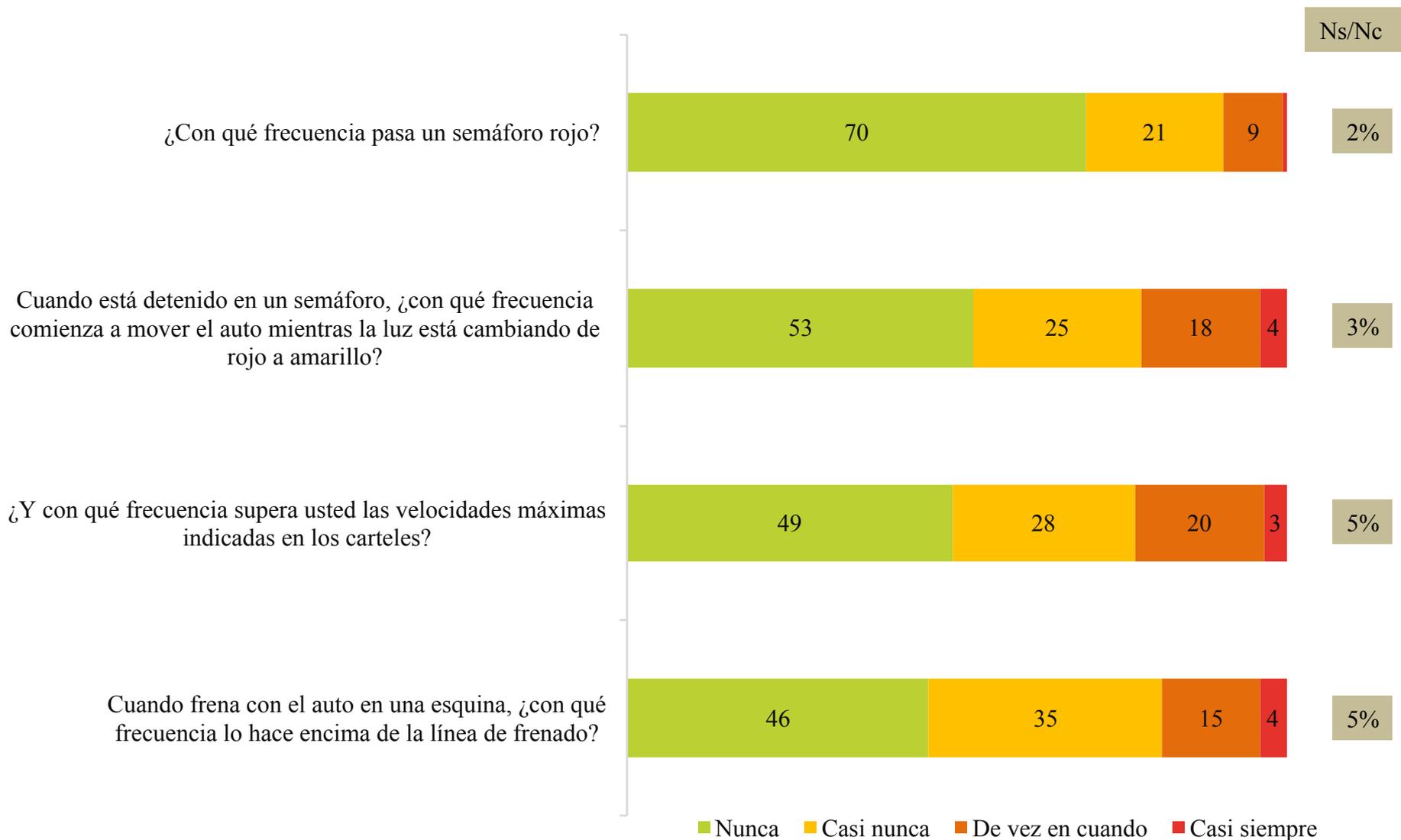
Base: conductores que usan el celular

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



Entre quienes usan el celular al volante, alrededor de 8 de cada 10 lo hace al detenerse en un semáforo.

Imprudencias



Ns/Nc

2%

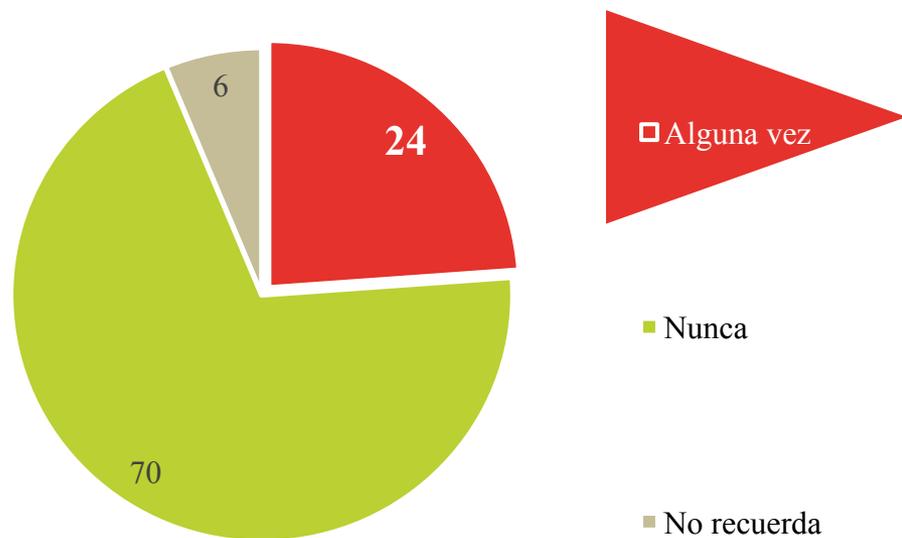
3%

5%

5%

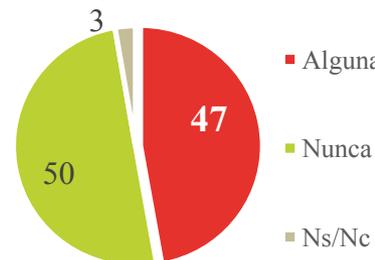
Multas presenciales

Alguna vez un agente policial o de tránsito le hizo una multa presencial, es decir, sin contar las que se hacen con fotos automáticas y llegan por correo o directamente al legajo del auto?

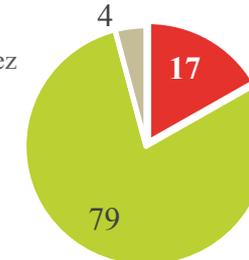


¿Le hicieron alguna multa presencial por...

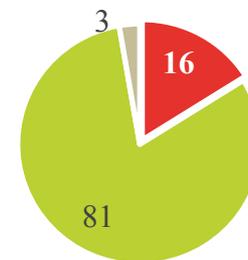
Mal estacionado



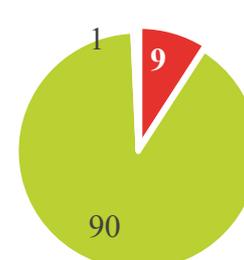
Exceso de velocidad



Semáforo en rojo



Alcoholemia

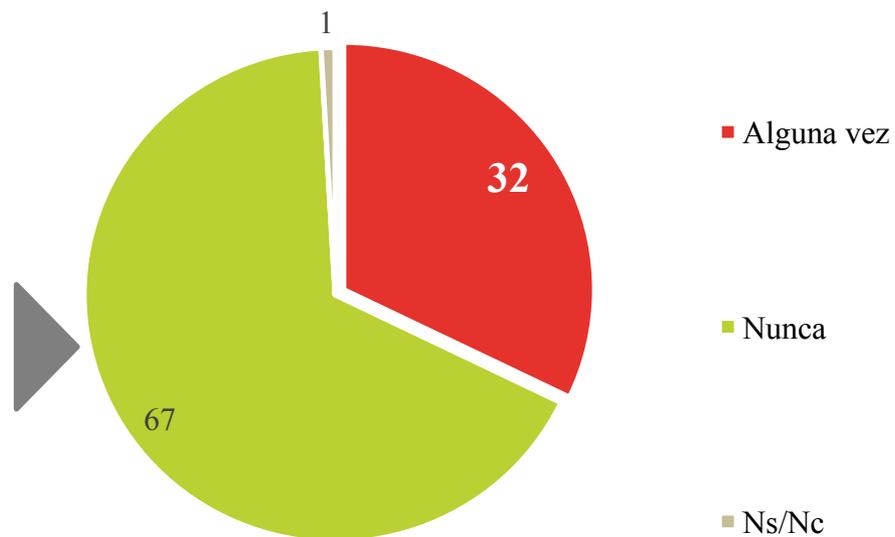


Sobornos para evitar una multa

¿Dio dinero alguna vez para evitar el pago de una multa?

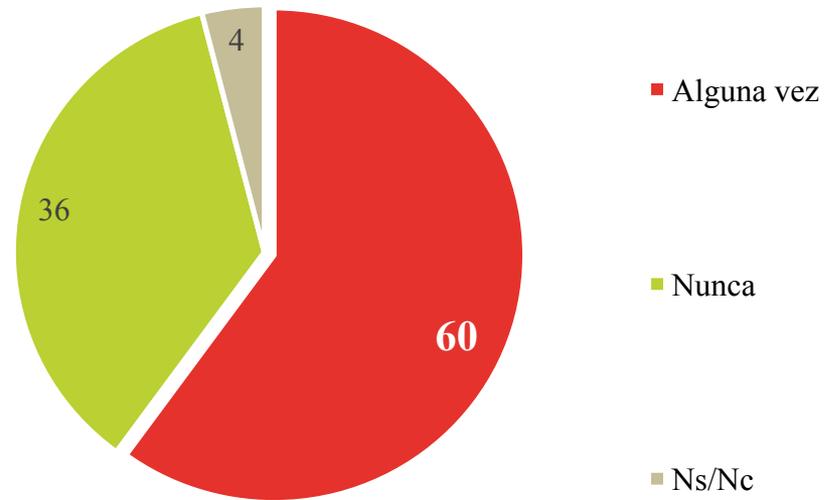
Base:

24% de conductores a los que les hicieron una multa presencial

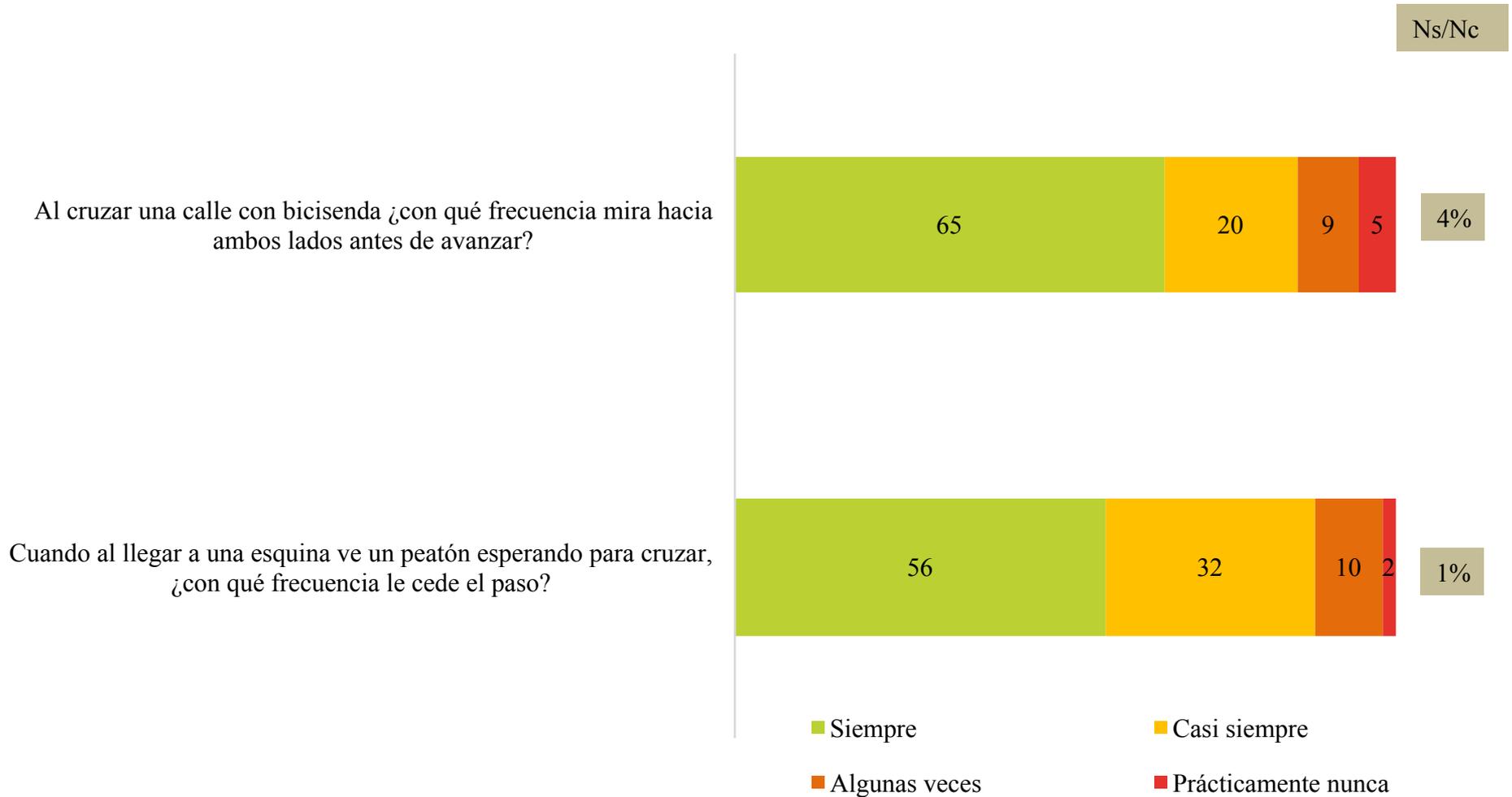


Fotomultas

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



Hábitos: peatones y bicisenda





ANEXO ESTADÍSTICO

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	13	16	10	16	11	11	13
Ni alto ni bajo	49	46	51	50	49	49	47
Bajo + Muy bajo	38	38	39	34	40	40	40

Respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy alto + Alto	13	23	10	8	13	13
Ni alto ni bajo	49	47	50	50	50	48
Bajo + Muy bajo	38	30	40	42	37	39

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	87	86	88	86	86	90	87
Ni alto ni bajo	11	13	9	11	13	8	9
Bajo + Muy bajo	2	1	3	3	1	2	4

Respeto de propio hacia las normas de tránsito

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy alto + Alto	87	83	90	86	86	87
Ni alto ni bajo	11	12	9	12	12	11
Bajo + Muy bajo	2	5	1	2	2	2

Comparación de accidentes con otros países

En Argentina ocurren...	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Más accidentes	52	54	51
Misma cantidad	35	35	35
Menos accidentes	4	4	3
Ns/Nc	9	7	11

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
44	55	60	52
40	34	30	33
7	3	2	2
9	8	8	13

En Argentina ocurren...	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Más accidentes	52	54	51	52
Misma cantidad	35	29	37	38
Menos accidentes	4	4	4	2
Ns/Nc	9	13	8	8

Zona	
CABA	GBA
52	53
40	33
3	4
5	10

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	34	33	34	26	33	43	37
La existencia de conductores alcoholizados	24	23	25	23	26	22	25
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	20	19	20	25	19	15	15
La falta de información, carteles y señalización en las calles	9	12	7	14	6	8	8
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	2	1	2	2	2	2	3
La transgresión a las normas de parte de los peatones	1	1	2	-	2	1	3
Otros motivos	8	10	7	9	10	6	6
Ns/Nc	2	1	3	1	2	3	3

Principal motivo de accidentes viales (II)

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
La transgresión a las normas de parte de los conductores	34	23	30	47	39	32
La existencia de conductores alcoholizados	24	37	24	14	19	26
La falta de atención o cuidado de los conductores cuando manejan	20	17	22	18	19	20
La falta de información, carteles y señalización en las calles	9	9	12	6	8	9
La falta de atención o prudencia de parte de los peatones	2	3	1	2	2	2
La transgresión a las normas de parte de los peatones	1	2	1	1	2	1
Otros motivos	8	7	8	10	9	8
Ns/Nc	2	2	2	2	2	2

Acuerdo con frases

El uso de celulares es un factor de distracción para los conductores, aun con el sistema “manos libres”

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	69	64	73
Algo de acuerdo	15	17	13
Algo en desacuerdo	7	9	7
Muy en desacuerdo	9	10	7

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
68	70	69	68
18	17	13	8
6	6	9	11
8	7	9	13

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	69	64	70	72
Algo de acuerdo	15	13	13	20
Algo en desacuerdo	7	8	8	5
Muy en desacuerdo	9	15	9	3

Zona	
CABA	GBA
72	68
14	15
8	7
6	10

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	31	32	30
Algo de acuerdo	39	38	40
Algo en desacuerdo	18	16	20
Muy en desacuerdo	12	14	10

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	26	33	30	34
Algo de acuerdo	40	36	43	40
Algo en desacuerdo	19	19	18	17
Muy en desacuerdo	15	12	9	9

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	31	39	32	23
Algo de acuerdo	39	37	40	40
Algo en desacuerdo	18	15	17	22
Muy en desacuerdo	12	9	11	15

	Zona	
	CABA	GBA
Muy de acuerdo	26	32
Algo de acuerdo	39	39
Algo en desacuerdo	20	18
Muy en desacuerdo	15	11

Acuerdo con frases

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

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	51	51	51	43	54	55	50
Algo de acuerdo	32	31	33	34	32	29	34
Algo en desacuerdo	11	10	11	12	9	11	12
Muy en desacuerdo	6	8	5	11	5	5	4

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	51	48	52	51	49	51
Algo de acuerdo	32	30	31	35	33	32
Algo en desacuerdo	11	12	11	9	11	10
Muy en desacuerdo	6	10	6	5	7	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	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	46	40	51
Algo de acuerdo	24	20	28
Algo en desacuerdo	16	19	12
Muy en desacuerdo	14	21	9

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	45	47	44	45
Algo de acuerdo	23	23	27	27
Algo en desacuerdo	15	15	16	16
Muy en desacuerdo	17	15	13	12

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	46	50	47	40
Algo de acuerdo	24	19	25	28
Algo en desacuerdo	16	17	13	17
Muy en desacuerdo	14	14	15	15

	Zona	
	CABA	GBA
Muy de acuerdo	44	47
Algo de acuerdo	24	24
Algo en desacuerdo	19	14
Muy en desacuerdo	13	15

Acuerdo con frases

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

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	32	28	35	34	29	30	36
Algo de acuerdo	28	24	32	30	24	30	34
Algo en desacuerdo	20	23	18	17	23	22	20
Muy en desacuerdo	20	25	15	19	24	18	10

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	32	46	29	24	27	33
Algo de acuerdo	28	22	30	30	32	27
Algo en desacuerdo	20	19	20	23	20	21
Muy en desacuerdo	20	13	21	23	21	19

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	56	52	59	52	49	60	70
Algo de acuerdo	26	24	28	29	28	23	21
Algo en desacuerdo	9	9	9	12	9	8	5
Muy en desacuerdo	9	15	4	7	14	9	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	56	56	60	53
Algo de acuerdo	26	25	22	29
Algo en desacuerdo	9	9	9	9
Muy en desacuerdo	9	10	9	9

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	26	27	26	43	23	17	21
Algo de acuerdo	26	19	32	20	25	30	32
Algo en desacuerdo	25	28	22	18	27	23	32
Muy en desacuerdo	23	26	20	19	25	30	15

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	26	37	31	21
Algo de acuerdo	26	22	27	26
Algo en desacuerdo	25	29	21	27
Muy en desacuerdo	23	12	21	26

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	29	22	36	28	28	32	31
Algo de acuerdo	42	37	46	37	41	43	47
Algo en desacuerdo	19	25	14	21	22	16	18
Muy en desacuerdo	10	16	4	14	9	9	4

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	29	35	26	28	28	30
Algo de acuerdo	42	39	43	43	41	42
Algo en desacuerdo	19	17	21	20	24	18
Muy en desacuerdo	10	9	10	9	7	10

Acuerdo con frases

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

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	45	41	48	43	44	46	47
Algo de acuerdo	37	36	38	32	38	40	38
Algo en desacuerdo	13	15	12	16	14	11	12
Muy en desacuerdo	5	8	2	9	4	3	3

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	45	58	43	33	42	45
Algo de acuerdo	37	26	39	44	40	36
Algo en desacuerdo	13	10	14	16	12	14
Muy en desacuerdo	5	6	4	7	6	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	32	30	34	36	29	32	35
Algo de acuerdo	40	35	45	38	37	44	47
Algo en desacuerdo	20	23	17	19	23	20	14
Muy en desacuerdo	8	12	4	7	11	4	4

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	32	48	31	20	24	36
Algo de acuerdo	40	35	41	44	45	38
Algo en desacuerdo	20	11	22	25	22	19
Muy en desacuerdo	8	6	6	11	9	7

Imprudencias: uso del celular

¿Con qué frecuencia utiliza el celular mientras maneja un automóvil, aunque sea con manos libres?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	58	53	65
Casi nunca	21	21	21
De vez en cuando	17	21	12
Siempre que puede	4	5	3

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	47	53	64	77
Casi nunca	26	21	20	15
De vez en cuando	25	19	14	7
Siempre que puede	2	7	3	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	58	71	62	47
Casi nunca	21	16	19	25
De vez en cuando	17	11	17	21
Siempre que puede	4	2	2	7

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	57	58
Casi nunca	22	20
De vez en cuando	16	18
Siempre que puede	5	4

Imprudencias: uso del celular

¿Cuándo maneja utiliza el celular, sólo para enviar llamadas o mensajes, sólo para recibir llamadas o mensajes, para ambas cosas?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Solo para enviar	5	5	4	7	4	6	4
Solo para recibir	56	58	53	50	56	59	72
Ambas cosas	25	26	24	35	28	14	8
Ns/Nc	14	11	19	8	12	21	16

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Solo para enviar	5	4	7	4	4	5
Solo para recibir	56	52	58	56	60	55
Ambas cosas	25	17	24	28	25	26
Ns/Nc	14	27	11	12	11	14

Imprudencias: uso del celular

¿Cuál de estas situaciones describe mejor lo que usted hace cuando recibe una llamada mientras maneja?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Contesta brevemente y devuelve la llamada cuando deja de manejar	34	29	44	50	32	26	20
Contesta y estaciona el auto para seguir hablando	39	42	34	20	43	48	57
Contesta normalmente y trata de pasarse al carril lento, pero sin detener el auto	10	10	10	12	7	12	13
Contesta normalmente y sigue manejando	12	15	5	16	12	9	3
Ns/Nc	5	4	7	2	6	5	7

Imprudencias: uso del celular

¿Cuál de estas situaciones describe mejor lo que usted hace cuando recibe una llamada mientras maneja?

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Contesta brevemente y devuelve la llamada cuando deja de manejar	34	40	31	35	28	37
Contesta y estaciona el auto para seguir hablando	39	49	46	32	43	37
Contesta normalmente y trata de pasarse al carril lento, pero sin detener el auto	10	9	3	15	7	11
Contesta normalmente y sigue manejando	12	-	17	11	15	10
Ns/Nc	5	2	3	7	7	5

Imprudencias

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	49	42	60
Casi nunca	28	28	27
De vez en cuando	20	26	10
Casi siempre	3	4	3

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	48	49	48	57
Casi nunca	27	28	30	23
De vez en cuando	23	20	19	15
Casi siempre	2	3	3	5

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	49	47	49	51
Casi nunca	28	22	27	31
De vez en cuando	20	29	21	15
Casi siempre	3	2	3	3

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	48	50
Casi nunca	31	26
De vez en cuando	18	21
Casi siempre	3	3

Imprudencias

¿Con qué frecuencia pasa un semáforo rojo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Nunca	70	68	73
Casi nunca	21	21	20
De vez en cuando	9	11	7
Casi siempre	-	-	-

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	63	68	73	81
Casi nunca	29	21	18	13
De vez en cuando	8	11	8	5
Casi siempre	-	-	1	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	70	67	70	71
Casi nunca	21	19	19	24
De vez en cuando	9	13	11	5
Casi siempre	-	1	-	-

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	79	66
Casi nunca	17	23
De vez en cuando	4	11
Casi siempre	-	-

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	46	50	39
Casi nunca	35	31	42
De vez en cuando	15	16	14
Casi siempre	4	3	5

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	53	43	43	49
Casi nunca	25	37	42	35
De vez en cuando	15	17	12	12
Casi siempre	7	3	3	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	46	56	48	39
Casi nunca	35	29	33	41
De vez en cuando	15	12	17	14
Casi siempre	4	3	2	6

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	45	46
Casi nunca	40	34
De vez en cuando	12	16
Casi siempre	3	4

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	53	50	56
Casi nunca	25	25	25
De vez en cuando	18	21	15
Casi siempre	4	4	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Nunca	43	52	58	62
Casi nunca	21	27	27	23
De vez en cuando	28	18	13	13
Casi siempre	8	3	2	2

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Nunca	53	62	52	50
Casi nunca	25	33	20	27
De vez en cuando	18	5	24	18
Casi siempre	4	-	4	5

	Zona	
	CABA	GBA
Nunca	54	52
Casi nunca	23	26
De vez en cuando	18	18
Casi siempre	5	4

Multas presenciales

¿Alguna vez un agente policial o de tránsito le hizo una multa presencial, es decir, sin contar las que se hacen con fotos automáticas y llegan por correo o directamente al legajo del auto?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Si, alguna vez	24	27	18
No, nunca	70	66	77
Ns/Nc	6	7	5

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Si, alguna vez	25	22	23	23
No, nunca	68	74	70	65
Ns/Nc	7	4	7	12

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	24	26	22	24
No, nunca	70	60	71	74
Ns/Nc	6	14	7	2

	Zona	
	CABA	GBA
Si, alguna vez	20	25
No, nunca	75	68
Ns/Nc	5	7

Multa por exceso de velocidad

Le hicieron alguna multa presencial por exceso de velocidad?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Si, alguna vez	17	19	11
No, nunca	79	77	84
Ns/Nc	4	4	5

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Si, alguna vez	18	20	14	11
No, nunca	82	78	77	81
Ns/Nc	-	2	9	8

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	17	11	21	16
No, nunca	79	79	76	82
Ns/Nc	4	10	3	2

	Zona	
	CABA	GBA
Si, alguna vez	13	18
No, nunca	83	78
Ns/Nc	4	4

Multa por alcoholemia

¿Y le hicieron alguna multa por alcoholemia?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Si, alguna vez	9	6	16
No, nunca	90	94	82
Ns/Nc	1	-	2

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
26	6	2	4
74	94	96	95
-	-	2	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	9	2	17	6
No, nunca	90	95	83	94
Ns/Nc	1	3	-	-

Zona	
CABA	GBA
2	12
97	87
1	1

Multa por pasar un semáforo en rojo

¿Le hicieron alguna multa por pasar un semáforo en rojo?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Si, alguna vez	16	14	22
No, nunca	81	84	74
Ns/Nc	3	2	4

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Si, alguna vez	32	12	12	12
No, nunca	68	86	82	85
Ns/Nc	-	2	6	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	16	2	21	19
No, nunca	81	93	79	77
Ns/Nc	3	5	-	4

	Zona	
	CABA	GBA
Si, alguna vez	17	16
No, nunca	77	82
Ns/Nc	6	2

Multa por mal estacionamiento

¿Y le hicieron alguna multa por estar mal estacionado?

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Si, alguna vez	47	49	44
No, nunca	50	49	53
Ns/Nc	3	2	3

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Si, alguna vez	45	46	48	53
No, nunca	55	53	48	36
Ns/Nc	-	1	4	11

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	47	33	51	51
No, nunca	50	61	48	46
Ns/Nc	3	6	1	3

	Zona	
	CABA	GBA
Si, alguna vez	52	46
No, nunca	47	51
Ns/Nc	1	3

Fotomultas

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Si, alguna vez	60	68	47
No, nunca	36	29	46
Ns/Nc	4	3	7

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
52	60	66	59
42	36	29	37
6	4	5	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Si, alguna vez	60	50	64	60
No, nunca	36	44	31	37
Ns/Nc	4	6	5	3

Zona	
CABA	GBA
68	56
29	39
3	5

Hábitos: peatones

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Siempre	56	54	59
Casi siempre	32	33	29
Algunas veces	10	10	11
Prácticamente nunca	2	3	1

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	54	52	57	69
Casi siempre	32	35	31	24
Algunas veces	11	11	11	6
Prácticamente nunca	3	2	1	1

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	56	76	56	48
Casi siempre	32	19	29	40
Algunas veces	10	5	11	11
Prácticamente nunca	2	-	4	1

	Zona	
	CABA	GBA
Siempre	53	58
Casi siempre	34	31
Algunas veces	12	9
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	65	65	64
Casi siempre	20	18	24
Algunas veces	9	12	6
Prácticamente nunca	5	5	6

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	51	66	72	68
Casi siempre	17	22	19	23
Algunas veces	23	6	6	6
Prácticamente nunca	9	6	3	3

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Siempre	65	67	66	62
Casi siempre	20	15	20	24
Algunas veces	9	13	10	8
Prácticamente nunca	5	5	4	6

	Zona	
	CABA	GBA
Siempre	53	70
Casi siempre	29	17
Algunas veces	12	8
Prácticamente nunca	6	5



9^{NO} INFORME - 2018
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ SEPTIEMBRE 2018



El Territorio Misiones 09709/18

Fotomultas en la Costanera

Desde ayer, los radares ubicados en la Costanera posadeña labran fotomultas a los vehículos que circulan a más de 30 kilómetros por hora, el máximo establecido en todo el recorrido de la avenida de paseo.

A casi un año de haberse reglamentado el funcionamiento de controladores de velocidad en Misiones, junto al río Paraná se pretende corregir el comportamiento de los conductores que no respetan los límites indicados por la cartelería.

Los tótems habían sido colocados en la zona desde principios de año y hasta la víspera funcionaban en etapa experimental. Sin embargo, desde ayer comenzaron a operar de manera oficial.

En ese marco, varios automovilistas y motociclistas se mostraron sorprendidos por la nueva herramienta de control de tránsito.

Al circular por los sitios regulados, los relojes electrónicos revelan la velocidad de los vehículos. Cuando registran menos de 30, los conductores respiran aliviados.



Fotomultas en la Costanera



Jueves 6 de septiembre de 2018



Desde ayer, los radares ubicados en la Costanera posadeña labran fotomultas a los vehículos que circulan a más de 30 kilómetros por hora, el máximo establecido en todo el recorrido de la avenida de paseo.

A casi un año de haberse reglamentado el funcionamiento de controladores de velocidad en Misiones, junto al río Paraná se pretende corregir el comportamiento de los conductores que no respetan los límites indicados por la cartelería.



INICIO / HIPERLOCALES / DENEUQUÉN

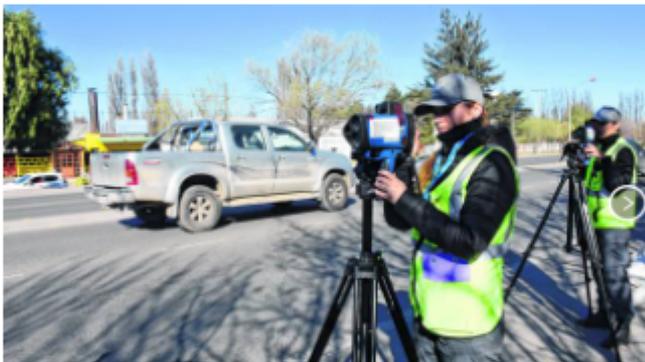
Hubo 50 multas en el debut de los radares en Neuquén

NEUQUÉN.

Desde ayer la comuna sanciona a quienes circulan a exceso de velocidad por la Ruta 22. Los inspectores detectaron al conductor de un Audi conduciendo a 99 kilómetros por hora.

AGENCIA NEUQUÉN

07 SEP 2018 - 00:00



En los controles se toma además una foto del vehículo que circula a exceso de velocidad como prueba de la infracción cometida. (Foto: Matías Subat)



IMPRIMI LA VERSION SÓLO TEXTO

Ayer a las 10:30 el municipio de Neuquén realizó el primer control de velocidad sobre la Ruta 22 con multas para quienes superen los 60 kilómetros por hora. De los 50 vehículos detectados con exceso de velocidad, sólo 5 fueron notificados en el segundo control. El resto se desvió después del primer puesto.

Actualmente el municipio cuenta con dos radares que miden la velocidad y que comenzaron a usarse a mediados de julio a modo de "enseñanza". Ahora los operativos se realizarán en forma simultánea en distintos puntos de la ruta. El secretario municipal Movilidad Urbana, Fabián García, resaltó: "podemos estar en cualquier punto y a cualquier hora".

Diario Río Negro 09/09/18 Hubo 50 multas en el debut de los radares en Neuquén

Desde ayer la comuna sanciona a quienes circulan a exceso de velocidad por la Ruta 22. Los inspectores detectaron al conductor de un Audi conduciendo a 99 kilómetros por hora.

En los controles se toma además una foto del vehículo que circula a exceso de velocidad como prueba de la infracción cometida. (Foto: Matías Subat)

Ayer a las 10:30 el municipio de Neuquén realizó el primer control de velocidad sobre la Ruta 22 con multas para quienes superen los 60 kilómetros por hora. De los 50 vehículos detectados con exceso de velocidad, sólo 5 fueron notificados en el segundo control. El resto se desvió después del primer puesto.

Actualmente el municipio cuenta con dos radares que miden la velocidad y que comenzaron a usarse a mediados de julio a modo de "enseñanza". Ahora los operativos se realizarán en forma simultánea en distintos puntos de la ruta. El secretario municipal Movilidad Urbana, Fabián García, resaltó: "podemos estar en cualquier punto y a cualquier hora".

Te puede interesar Habrá examen para renovar el carnet de conducir en Neuquén

Desde el puente carretero hasta la antena de Claro, quien sobrepase los 60 kilómetros por hora podrá ser multado. El objetivo es que la disminución de la velocidad impacte positivamente en la baja de siniestros viales. El último año fueron más de 180 en la travesía urbana de la Ruta Nacional 22 y a ellos se sumaron 83 choques en la Ruta 7, que cuando se ponga a punto también será controlada por radares.

Si bien la normativa siempre marcó el mismo límite de velocidad, los tiempos de la ciudad o la falta de sanciones hacían que no se respetara. Ahora habrá que salir más temprano y recalcular los tiempos que se demora para llegar desde un punto a otro de la ciudad.

Quienes incumplan la norma sentirán el dolor en sus bolsillos porque los montos de las multas irán desde 1.500 a 4.000 pesos, según la velocidad. García detalló que las sanciones se realizan en módulos municipales y que cada módulo se actualiza al valor de la nafta súper, por ese motivo no se puede hablar de una cifra específica.

Te puede interesar Video: Mira cuántos circulan a la velocidad permitida por Ruta 7

El caso de la Ruta 7 tuvo sus propias vicisitudes, ya que en el tramo en el que se convierte en avenida Alfonsín y atraviesa el Parque Industrial de Neuquén, la velocidad máxima es de 40 km/h. Desde el municipio se realizaron mediciones con los radares que arrojaron que los vehículos circulan a una velocidad promedio de 75 km/h o más.

Por esto se definió posponer la aplicación de multas y adaptar la normativa local con los valores de la nacional. García explicó que la misma se aplicó a través de una resolución y que se comenzará a multar cuando se terminen de colocar carteles, pintar la ruta y mejorar la banquina.

"Un primer puesto tiene el radar y en el segundo se entrega la multa. Si el conductor se desvió se le mandará la notificación".

Clarín 09/09/18

En Capital

Mueren cuatro peatones por mes y ganan espacio en las calles para protegerlos

Intervinieron 97 cruces peligrosos y sumaron una superficie que equivale a poco más de tres canchas de Boca. Mirá las fotos del antes y el después.

Intervenciones peatonales: frente a la Catedral Metropolitana hicieron una isleta para que los peatones esperen el cambio del semáforo en un lugar seguro.

Cuatro peatones mueren por mes en siniestros viales, según las últimas estadísticas oficiales. Sumaron 48 de 140 víctimas del tránsito registradas en 2017, es decir, el 34%. Un porcentaje que los ubica en el segundo grupo de riesgo, después de los motociclistas. Contra eso, el Gobierno porteño viene realizando intervenciones que agregan espacio peatonal en las esquinas más conflictivas: ya sumó una superficie que equivale a poco más de tres canchas de fútbol como la Bombonera.

Estas intervenciones se realizan en las esquinas peligrosas, con cruces confusos o mal ubicados, o donde hay veredas angostas o avenidas anchas sin descansos intermedios. Son acciones rápidas y de bajo costo. Consisten en incorporar elementos de "traffic calming" (tránsito calmado), para orientar el tránsito y que los conductores bajen la velocidad. Y en crear espacios seguros para los peatones. Para esto, entre otros recursos, se usan estrechamientos de calzada, desvíos, isletas, rotondas, demarcaciones con pintura, tachas y mobiliario urbano, como macetas y ciclisteros.

Hasta el momento, intervinieron 97 cruces y sumaron 24.047 m² para los peatones, un espacio equivalente a la superficie del campo de juego de 3,37 canchas como la de Boca. Sólo en 2017, se ganaron 5.568 m².

"En la Ciudad, los peatones ocupan el segundo lugar dentro de las víctimas fatales por siniestros viales -señala Juanjo Méndez, secretario de Transporte porteño-. Es fundamental recordar que siempre tienen la prioridad. Y para que puedan moverse más seguros creamos un plan con obras de infraestructura, legislación, capacitaciones y ordenamiento del tránsito".

La avenida Corrientes vuelve a ser angosta y avanza la obra para que una parte sea peatonal. Trabajaron en 22 ejes: Diagonal Norte; Diagonal Sur; las cinco esquinas de Libertad, Juncal y Quintana; Warnes; San Martín (etapa 1 y 2); Fernández de Enciso; Emilio Castro y Larrazábal; Brandsen; Bolívar; Escalada; Gascón; Bartolomé Mitre y Larrea; Pueyrredón y Azcuénaga; Coronel Díaz y Honduras; Terminal de Cruceros; Belgrano y Azopardo; Díaz Vélez e Hidalgo; Juncal y Maipú; Rivadavia; San Isidro Labrador, y Charcas y Ecuador.

Por ejemplo, en las diagonales del Microcentro el ancho de las veredas era insuficiente. La gente caminaba y esperaba para cruzar sobre la calzada. Y los vehículos circulaban a alta velocidad y realizaban giros peligrosos. Tras las intervenciones, en siete cuadras de Diagonal Norte se ganaron 2.086 m² para los peatones. Y en tres de Diagonal Sur, otros 1.973 m². Entre otras acciones, ampliaron las veredas de la Catedral y el Cabildo, y también tres isletas ubicadas frente a la Plaza de Mayo.

Pons sostiene que está bien darle más espacio seguro a los peatones en las zonas de alta concentración de gente, como el microcentro. "Así también se le da al automovilista una referencia de por dónde puede aparecer el peatón". El experto en seguridad vial sugiere que, en cada lugar donde se hace una intervención, se queden agentes de tránsito para enseñar cómo utilizar la nueva infraestructura.

En Retiro, a pedido de los vecinos se rediseñaron las cinco esquinas donde se juntan Libertad, Juncal y Quintana. Era una intersección con muchos puntos de conflicto, como cruces demasiado extensos o curvas amplias que alentaban el exceso de velocidad. Allí ganaron 202 m² para los peatones, ampliando las esquinas. Además, acortaron los cruces, se mejoró la visibilidad y se reordenó el espacio vial para encauzar el tránsito. También demarcaron una isleta para ordenar el giro hacia la calle Juncal. Y pusieron mobiliario fijo, como mesas y sillas, para que los nuevos espacios peatonales sirvan de plazoletas.

En la avenida Warnes, entre Remedios de Escalada de San Martín y Ángel Gallardo incorporaron 2.356 m² de espacios peatonales y reorganizaron las sendas de paso en una zona que era un caos, con vehículos que estacionaban en lugares indebidos y esquinas donde se acumulaba basura.

En el eje San Martín, una avenida que tiene esquinas poco convencionales, se transformaron 14 cruces, ganando 1.511 m² para el peatón. Acortaron el espacio entre esquinas; modificaron el diseño vial para que los vehículos reduzcan la velocidad.; extendieron veredas, e incorporaron espacios con macetas, plantas y arbolado.

CIUDADES

SUSCRIBIRSE

En Capital Mueren cuatro peatones por mes y ganan espacio en las calles para protegerlos

Intervinieron 97 cruces peligrosos y sumaron una superficie que equivale a poco más de tres canchas de Boca. Mirá las fotos del antes y el después.



Intervenciones peatonales: frente a la Catedral Metropolitana hicieron una isleta para que los peatones esperen el cambio del semáforo en un lugar seguro.



Cuatro peatones mueren por mes en siniestros viales, según las últimas estadísticas oficiales. Sumaron 48 de 140 víctimas del tránsito registradas en 2017, es decir, el 34%. Un porcentaje que los ubica en el segundo grupo de riesgo, después de los motociclistas. Contra eso, el Gobierno porteño viene realizando intervenciones que agregan espacio peatonal

En Caballito, modificaron el cruce de Díaz Vélez e Hidalgo, donde acortaron los cruces, los acomodaron a las líneas de deseo y sumaron 378 m² de espacio peatonal. Y en Coronel Díaz y Honduras, Palermo, los peatones ahora cuentan con 440 m² más donde esperar el cambio del semáforo con mucha más seguridad que antes, cuando lo hacían sobre la calzada.

Diario Popular 08/09/18

Se produce un choque cada 24 segundos en el país

El trágico accidente de un micro de larga distancia en Corrientes -que dejó tres muertos y más de veinte heridos- reinstaló la preocupación por una deuda pendiente: la seguridad en calles y rutas.

Ocho muertos y dos heridos graves por un choque en Salta

Tres muertos y más de veinte heridos fue el saldo del accidente que protagonizó un micro en la Ruta Nacional 14, a la altura de la localidad correntina de Juan Pujol. El dramático episodio forma parte de un alarmante problema, ya que la siniestralidad vial en Argentina registra un caso cada 24 segundos.

El dato surge de un informe estadístico elaborado por la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN), que contabilizó 1.247.279 siniestros viales con destrucción parcial del vehículo y 33.347 con destrucción total. Se trata de 1.280.626 hechos de siniestros ocurridos en calles, avenidas, autopistas y rutas del país, en base a la información que aportaron las compañías de seguros durante el año 2017, a un promedio de 3.508 por día o un hecho cada 24 segundos.

El mencionado siniestro en Corrientes se produjo alrededor de las 5 de ayer en el kilómetro 366 de la RN14, cuando el transporte perteneciente a la empresa "Best Bus", que llevaba turistas chubutenses, por causas que al cierre de esta edición no se habían establecido, se despistó y terminó incrustado en una alcantarilla. El ómnibus con patente MCL 991 llevaba 24 pasajeros desde Puerto Iguazú, Misiones, a Trelew, Chubut.

Como consecuencia del siniestro perdieron la vida el chofer del colectivo, Lionel Fernández, y dos pasajeras: Trinidad Ramírez y Nora Graña, esta última de unos 60 años y oriunda de la ciudad de Rawson. Los 20 heridos fueron llevados a hospitales de las localidades de Monte Caseros, Chajarí y Curuzú Cuatía.

El Jefe de bomberos de Monte Caseros dijo que tuvieron que trabajar con mucha precaución para rescatar a los pasajeros sin agravar las lesiones que sufrieron. El oficial agregó que había niños entre los pasajeros, aunque la mayoría eran adultos mayores.

La asociación Luchemos por la Vida alertó que el año pasado se registró un promedio diario 20 muertes en siniestros viales. La cifra total de fallecidos en hechos viales en 2017 llegó a 7.213, prácticamente la misma cantidad que durante 2016, cuando hubo en total 7.268. El resultado significa que 600 personas perdieron la vida por mes durante el año pasado en todo el territorio argentino.

Según el registro de la entidad, la provincia de Buenos Aires con 2.172 fallecidos encabeza la lista de siniestros viales fatales en el país, seguida por Santa Fe (628), Córdoba (424), Tucumán (395), Misiones (354) y Santiago del Estero (344).

Le siguen Entre Ríos (316), Mendoza (298), Salta (287), Corrientes (272), Jujuy (232), Chaco (206), San Juan (174), Formosa (135), Catamarca (128), Neuquén (125), San Luis (119), Chubut (109) y La Rioja (102).

DOMINGO 9 **Diario POPULAR**
\$ 24,00 Interior \$ 16,00 - \$ 1,00 recargo Uruguay \$ 20 - Septiembre 2018 - Año 117 - Nº 10.878

¡RECLAMELO!
HOY GRATIS SUPLEMENTO DOMINGO POPULAR → VER DCM. POP.

AUMENTARON CASAMIENTOS EN PROVINCIA EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS → VER 17

EXCAVAN EN ESTANCIA DE LAZARO BAEZ EN BUSCA DE DINERO

PARA COMER, UNA FAMILIA DEL CONURBANO GASTA UN 30% MAS QUE A PRINCIPIOS DE AÑO → VER 4

AYER HUBO 3 MUERTOS Y 20 HERIDOS AL ACCIDENTARSE UN MICRO

SE REGISTRA UN CHOQUE CADA 24 SEGUNDOS EN EL PAIS

Hubo 1.280.626 hechos de siniestros ocurridos en calles, avenidas, autopistas y rutas, según un informe de la Superintendencia de Seguros de la Nación. → VER 19

LLEGO A MEXICO
MARADONA ARMO UNA REVOLUCION

Fue recibido como una estrella en Culiacán, estado de Sinaloa, por fanáticos y periodistas. Mañana será presentado como nuevo entrenador del equipo Dorados, de segunda división. → SUP. DEP.

FINAL DEL ABIERTO DE ESTADOS UNIDOS
El mejor Del Potro contra Djokovic

Juan Martín, super preparado, juega desde las 17. Osaka venció a Serena Williams en polémica final femenina. → SUP. DEP.

UN EQUIPO ALTERNATIVO EN CORDOBA
RIVER, Y UN ENSAYO ANTE TALLERES CON COPA EN JUEGO

→ SUP. DEP.

TRAS EL 3-0 A GUATEMALA
LA SELECCION DIO SEÑALES POSITIVAS Y SCALONI DIJO QUE APUNTA AL FUTURO

EL MARTES JUEGA CON COLOMBIA → SUP. DEP.

LA MUJER DE 95 AÑOS SALIO ILESA → VER 22

Dramático rescate de anciana que cayó en pozo

Ocurrió en el fondo de su casa. El foso tenía 4 metros de profundidad.

Esta madrugada El alcohol y el exceso de velocidad se cobraron más víctimas: cuatro muertos en dos choques

Ocurrieron sobre la General Paz y en Ramos Mejía. La violación de las máximas causa el 60% de las muertes. En la Ciudad se detecta un conductor alcoholizado cada dos horas.



Chevrolet Corsa gris que fue chocado y en el que murieron padre e hijo. Foto: Rolando Andrade.

Clarín 09/09/18
Esta madrugada

El alcohol y el exceso de velocidad se cobraron más víctimas: cuatro muertos en dos choques

Ocurrieron sobre la General Paz y en Ramos Mejía. La violación de las máximas causa el 60% de las muertes. En la Ciudad se detecta un conductor alcoholizado cada dos horas.

En 90 minutos, cuatro muertos. Ese fue el saldo que, en la madrugada de este domingo, provocó la combinación de alcohol y exceso de velocidad al volante. Al sur de la Ciudad de Buenos Aires y al Oeste del Conurbano, cuatro personas murieron en dos choques protagonizados por conductores que se trasladaban mucho más rápido de lo que debían y, según creen los investigadores, con alcohol o droga en sangre.

El primer siniestro vial ocurrió sobre la General Paz, en Villa Riachuelo. El auto que conducía Nahuel Zárate, ex futbolista de Boca, embistió a altísima velocidad a un taxi, provocando la muerte del chofer y el pasajero. Todo ocurrió a las 5 de la madrugada, cuando todavía no había amanecido, a la altura de la calle Madariaga, y fue registrado por las cámaras de seguridad de la Ciudad.

Las imágenes impactan: siguiendo la fluidez del tránsito, en sentido hacia Liniers, se ve un taxi Chevrolet Corsa. Todo parece normal hasta que aparece un auto negro, que desde atrás lo golpea y lo arrastra hacia adelante, transfiriéndole toda su velocidad. Los dos autos quedan tapados de humo. Y en el taxi, los ocupantes, muertos.

Según pudo reconstruir Clarín, fallecieron en el momento. Eran Norberto Rodolfo Brienza, un taxista de 55 años, y Néstor Francisco Mormandi, un técnico óptico, egresado de la UBA, de 54.

La trompa del Volkswagen Scirocco de Zárate quedó hecha acordeón, con el paragolpe casi en el parabrisas y con la ventanilla del conductor estallada. Aplastado dentro de la carcasa, estaba él. Médicos del SAME lo atendieron y trasladaron al Hospital Santojanni, con varios traumatismos y sin pérdida de conocimiento. Según fuentes policiales, se negó dos veces a someterse al análisis de saliva con el que se buscaba saber si estaba borracho o drogado al momento del impacto. Cuatro muertes

Quién es Nahuel Zárate, el ex jugador de Boca que chocó a alta velocidad contra un taxi y provocó dos muertes. Zárate tiene 25 años y es futbolista. Jugó en Boca, Godoy Cruz de Mendoza, Atlético de Tucumán y en la actualidad estaba sin club. Ahora enfrenta una acusación por doble homicidio culposo y pasó la noche incomunicado en una alcaldía de la Policía de la Ciudad. El Juzgado Criminal y Correccional N° 22, a cargo de Guillermo Rongo, definirá su futuro.

También ayer, casi al mismo momento en que el Juzgado nacional 22 intervenía en el caso protagonizado por Zárate, al Oeste del Conurbano, la Unidad Funcional de Instrucción N° 1 de La Matanza recibía una alerta por homicidio vial. El segundo del domingo: también con dos muertos.

Ocurrió a las 6:30, en el cruce de la avenida Rivadavia y Maipú, en Ramos Mejía. Un Chevrolet Cruze negro en el que viajaban cinco jóvenes que salían de bailar embistió un Chevrolet Corsa gris y mató a sus dos ocupantes. Los autos quedaron formando una U sobre Rivadavia, y el gris sin techo, como abierto de par en par con un abrelatas.

La Policía debió cortar la estructura para sacar a las víctimas: Eduardo Federico Copa, de 48 años, maquinista del subte A, y su papá, Osvaldo Demetrio Copa, de 72, quien fue trasladado al Hospital de Haedo, donde murió horas después.

En tanto, el conductor del Cruze negro, identificado como Gianfranco Meloni, de 21 años, quedó aprendido, en primera instancia, por el delito de homicidio culposo. Pero, tras la muerte de Demetrio, el fiscal Gastón Dupláá recarató la causa a homicidio simple, una figura legal más grave. A noche, fuentes de la investigación confirmaron que el joven tenía 0,63 gramos de alcohol por litro de sangre, cuando el límite es 0,5. Además, contaron que dos de los chicos que viajaban con él le habían pedido que bajara la velocidad o parara. Y que el velocímetro, tras el impacto, quedó clavado en 190 km/h.

Ni la manera en la que Zárate decidió manejar, ni la de Meloni, son una novedad. En la Ciudad de Buenos Aires, el 61% de los siniestros con víctimas fatales se desencadenan debido a un exceso de velocidad. Mientras que la mitad de las multas que se hicieron el año pasado también se debió a esta infracción.

En simultáneo, también en las calles porteñas, cada dos horas un conductor de autos da positivo a un control de alcoholemia, según datos de la Fiscalía General de la Ciudad.

La Capital 13/09 /18

Seis de cada de diez marplatenses reconocen que usan el celular mientras manejan

La mayoría de los automovilistas admitió la infracción. En cambio, ocho de cada diez conductores aseguraron que nunca pasan semáforos en rojo.

La mayoría de los automovilistas marplatenses utiliza el celular mientras maneja. El dato se desprende de una encuesta en la que seis de cada diez conductores reconoció hacerlo en menor o mayor medida.

Las estadísticas indican que el 95% de los siniestros viales que ocurren son por responsabilidad de los conductores. El factor humano por imprudencia, desatención o desconocimiento es el causante de que se produzca un choque cada 24 segundos en nuestro país.

Mirar el teléfono, superar velocidades máximas, cruzar semáforos en rojo y conducir alcoholizados están en el tope de las infracciones que los automovilistas reconocen cometer.

Según datos que relevó el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) en su octavo informe anual, mediante un sondeo telefónico en hogares en General Pueyrredon, el uso de celulares está al tope de las infracciones.

Al ser consultados los automovilistas de la ciudad sobre con qué frecuencia miran o utilizan el celular en los semáforos, seis de cada diez marplatenses reconoció hacerlo en menor o mayor medida.

Por otra parte, ante la pregunta: "¿Con qué frecuencia pasa un semáforo en rojo?", ocho de cada diez (78%) contestó "nunca"; un 15% dijo hacerlo "casi nunca"; un 6% "de vez en cuando" y sólo un 2% declaró hacerlo "casi siempre". Es decir que un altísimo porcentaje se indicó como respetuoso ante las normas.

Otra de las faltas que se abordó fue la frecuencia en la que se permiten beber más alcohol del establecido legalmente antes de conducir. Allí ocho de cada diez automovilistas dijeron que "nunca consumen" (81%), 12% "pocas veces" y sólo el 1% de los consultados sostuvo hacerlo "habitualmente".

Números alarmantes

Según un informe elaborado por la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN), durante 2017 hubo un total de 1.280.626 siniestros viales en todo el país. Es decir que se produjeron un promedio de 3.508 por día; uno cada 24 segundos.

Ante estos alarmantes datos se torna importante conocer el grado de conocimiento de los conductores.

Cuando se preguntó a los marplatenses "¿con qué frecuencia supera las velocidades máximas indicadas en los carteles?", solamente cuatro de cada diez respondieron no hacerlo "nunca"; cuatro de cada diez sostuvieron que "casi nunca" lo hacían, un 13% "de vez en cuando" y un 4% "casi siempre".

El exceso de velocidad es una de las infracciones más cometidas y, lamentablemente, uno de las mayores causantes de siniestros viales.

"Pasar un semáforo en rojo, exceder los límites de velocidad, hablar por celular mientras se conduce, son acciones imprudentes que comenten la mayoría de los conductores y que generan pérdidas humanas", consideraron desde Cecaitra.

Desde la Cámara, impulsan la campaña "Pequeñas acciones, grandes cambios", que propone justamente reflexionar acerca de lo que hacemos al salir a la calle. "Debemos ser conscientes de que nuestra vida y la de nuestros seres queridos está peligro si no conducimos responsablemente", indicaron.



Seis de cada de diez marplatenses reconocen que usan el celular mientras manejan

La mayoría de los automovilistas admitió la infracción. En cambio, ocho de cada diez conductores aseguraron que nunca pasan semáforos en rojo.



La mayoría de los automovilistas marplatenses utiliza el celular mientras maneja. El dato se desprende de una encuesta en la que seis de cada diez conductores reconoció hacerlo en menor o mayor medida.

Las estadísticas indican que el 95% de los siniestros viales que ocurren son por responsabilidad de los conductores. El factor humano por imprudencia, desatención o desconocimiento es el causante de que se produzca un choque cada 24 segundos en nuestro país.

Mirar el teléfono, superar velocidades máximas, cruzar semáforos en rojo y conducir alcoholizados están en el tope de las infracciones que los automovilistas reconocen cometer.

Según datos que relevó el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) en su octavo informe anual, mediante un sondeo telefónico en hogares en General Pueyrredon, el uso de celulares está al

Seguridad vial

Encuesta: las faltas de tránsito se transformaron en una mala costumbre de los conductores

El sondeo revela que la mayoría no respeta las normas aún sabiéndolas. Las faltas más frecuentes.



El exceso de velocidad, una de las tres faltas de tránsito más frecuentes.

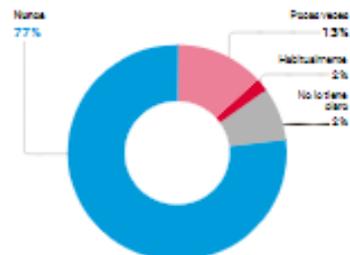
COMENTARIOS

14/09/2018 - 2018 | Clarín.com | Ciudades
 Seguridad Vial

Conocer las normas de tránsito es uno de los requisitos para obtener la licencia de conducir. Sin embargo, la mayor cantidad de siniestros viales son consecuencia de infringir leyes de tránsito básicas. Eso demuestra que no todos los conductores las conocen o lo que es peor, que no las respetan aún sabiéndolas. Para saber qué opinan los argentinos de la creciente siniestralidad en las calles, CECAITRA (la cámara que nuclea a los productores de software vial), realizó una encuesta nacional para ver qué piensan y qué saben los conductores.

Los portafijos al volante

¿CON QUÉ FRECUENCIA UD. SE PERMITE SER MÁS ALCOHOL DEL ESTABLECIDO ANTES DE MANEJAR?



Clarín 14/09/18

Seguridad vial

Encuesta: las faltas de tránsito se transformaron en una mala costumbre de los conductores

El sondeo revela que la mayoría no respeta las normas aún sabiéndolas. Las faltas más frecuentes. El exceso de velocidad, una de las tres faltas de tránsito más frecuentes.

Seguridad Vial

Conocer las normas de tránsito es uno de los requisitos para obtener la licencia de conducir. Sin embargo, la mayor cantidad de siniestros viales son consecuencia de infringir leyes de tránsito básicas. Eso demuestra que no todos los conductores las conocen o lo que es peor, que no las respetan aún sabiéndolas. Para saber qué opinan los argentinos de la creciente siniestralidad en las calles, CECAITRA (la cámara que nuclea a los productores de software vial), realizó una encuesta nacional para ver qué piensan y qué saben los conductores.

En primer lugar se consultó si coincidía con la idea de que “las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor”. Allí, 8 de cada 10 encuestados estuvo de acuerdo con la idea: un 50 % estuvo muy de acuerdo y un 33% algo de acuerdo. También quedó en evidencia que la mayoría hace responsable a los que manejan de los siniestros viales ante la premisa “el principal motivo de las faltas de tránsito es el desconocimiento de las normas por parte de los conductores”: allí un 69% se mostró muy o algo de acuerdo.

Una vez que se conoció la opinión acerca de los otros, CECAITRA quiso saber el grado de conocimiento en dos situaciones que forman parte de la cotidianeidad de los conductores: la prioridad de paso en calles y rotondas. Cuando se consultó “¿quién tiene prioridad de paso en una esquina de dos calles de igual jerarquía sin semáforos?”, el 82% contestó correctamente que es el conductor que viene por la derecha.

Para el resto, la respuesta correcta fue: el que viene por la izquierda (7%); el que llega primero (4%) o no eligieron ninguna opción como válida.

Si se notó un alto grado de desconocimiento cuando se consultó acerca de la prioridad en una rotonda. Sólo la mitad supo que quien tiene prioridad es el vehículo que está dentro de la misma. El 20% dijo que el vehículo que está ingresando tiene el paso y el 13% sostuvo que la prioridad la tiene el vehículo que llega primero. El 10% restante no eligió ninguna opción.

“Que se desconozcan las reglas básicas del tránsito representa un peligro no solo para ellos si no para el resto de los que circulan, sean conductores o peatones. Ser responsables en la calle implica también estar informado, conocer lo que puedo o no hacer”, señalaron desde CECAITRA.

Las faltas de tránsito más frecuentes son pasar los semáforos en rojo, exceder los límites de velocidad permitidos y doblar en U donde está prohibido. En las ciudades el estacionamiento en doble fila también ocupa los primeros lugares en el ranking de faltas.

El Tribuno 14/09/18

Jujuy tiene "tolerancia cero" de alcohol al volante

La ley pretende disminuir las altas tasas de siniestralidad vial. En 90 días entrará en vigencia en todo el territorio.

Después de dos años de un intenso debate, y con numerosas modificaciones y aportes de distintos sectores, ayer finalmente se aprobó la Ley 6.082 de Tolerancia Cero de Alcohol y Estupefacientes para conductores, que tiene como principal objetivo reducir el número de accidentes viales que se producen como consecuencia del consumo de estas sustancias. La iniciativa fue aprobada con el consenso de la mayoría de los bloques, aunque fue rechazada por diputados de Izquierda. Si bien la ley fue sancionada, recién entrará en vigencia en el mes de diciembre.

Muchos se dijo sobre este proyecto de ley. A lo largo de dos años se escucharon voces a favor y otras con algunas objeciones al proyecto original, por lo que recién ayer se consiguieron los consensos necesarios para su aprobación.

En la sesión de ayer, el debate del proyecto fue prioritario, por cuanto se adelantó su tratamiento al inicio del encuentro. En el recinto se hicieron presente familiares de víctimas de siniestros viales que integran la asociación "Estrellas Amarillas", quienes acompañaron el debate.

En relación al proyecto, el diputado Renan Dada (UCR) explicó que esta es una ley que permite avanzar sobre la gran cantidad de accidentes de tránsito que hay en la provincia, los cuales "en su mayoría son a causa del alcohol, y representan la principal causa de muerte en los jóvenes".

Advirtió que la intención es poder darle "una herramienta más al Ejecutivo para erradicar esta problemática y bajar los índices de accidentología", aunque aclaró que "la ley sola no genera nada, tenemos que acompañar con controles y trabajar en la prevención para mejorar los números en la provincia".

Dada además recordó que el proyecto inició en el Ejecutivo, y que luego hubo numerosos aportes de los distintos bloques, incluso de la audiencia pública.

Hizo hincapié en que es una ley rigurosa que sanciona a quienes no cumplen la norma con multas de hasta 40 mil pesos.

"No hay excepciones"

Por su parte el diputado Alberto Matuk (PJ) celebró que se hayan alcanzado los consensos necesarios para aprobar esta ley fundamental para "salvaguardar las vidas de los jujeños". Recalcó que para hacer cumplir la ley, se buscará reforzar los controles de alcoholemia y para ello, parte de los fondos recaudados de las multas que se apliquen, se destinarán a la Secretaría de Seguridad Vial.

Asimismo el legislador enfatizó que esta ley "no tiene excepciones" y tiene sanciones severas ya que "la intención es inducir a un cambio de conducta".

En igual sentido, pidió a la comunidad tomar conciencia al respecto y evitar caer en infracción.

Con lágrimas en los ojos, integrantes de la asociación Estrella Amarilla también celebraron la aprobación de la ley, la cual consideraron "no es una moda, se aprueba para salvar vidas", a la vez que dejaron entrever la importancia de que se concientice en las escuelas.

"Si las personas no pasan por lo que atravesamos no van a saber lo que se siente" dijeron, recordando a sus familiares fallecidos.

Otras leyes sancionadas

En la sesión de ayer, además se dio luz verde a la Ley 6.083 de adhesión a la Ley Nacional de trasplante de órganos y a la Ley 6.084 de contrato de financiamiento con el Banco Europeo de Inversiones para financiar el proyecto Girsu. Además, entre otras iniciativas, ingresó un proyecto de declaración de rechazo a la implementación del servicio de transporte de pasajeros Uber, de autoría del diputado Rubén Rivarola y otros legisladores de su bloque, el cual fue girado a la Comisión de Transporte.

El Tribuno AÑO 2017 JULY SALTA SECCIONES DEPORTES CLASIFICADOS OBITUARIOS
LEGISLATURA PROVINCIAL | RUBÉN RIVAROLA

Jujuy tiene "tolerancia cero" de alcohol al volante

14 DE SEPTIEMBRE 2018 - 01:01 La ley pretende disminuir las altas tasas de siniestralidad vial. En 90 días entrará en vigencia en todo el territorio.

CECILIA REQUE



Después de dos años de un intenso debate, y con numerosas modificaciones y aportes de distintos sectores, ayer finalmente se aprobó la Ley 6.082 de Tolerancia Cero de Alcohol y Estupefacientes para conductores, que tiene como principal objetivo reducir el número de accidentes viales que se producen como consecuencia del consumo de estas sustancias. La iniciativa fue aprobada con el consenso de la mayoría de los bloques, aunque fue rechazada por diputados de Izquierda. Si bien la ley fue sancionada, recién entrará en vigencia en el mes de diciembre.

Muchos se dijo sobre este proyecto de ley. A lo largo de dos años se escucharon voces a favor y otras con algunas objeciones al proyecto original, por lo que recién ayer se consiguieron los consensos necesarios para su aprobación.

La Voz Mundo0 VOS Clasificados Misa Voy de Viaje Agrovot Club La Voz Suscripción Digital

Ahora Política Ciudadanos Sucesos Negocios Tecnología Videos Contenido exclusivo



En los últimos 15 días, murió un motociclista cada 30 horas

16 de septiembre de 2018 · Sucesos · Inseguridad vial

La Falda. Un adolescente de 17 años perdió la vida. (Carla Paz Vival)

Por Redacción LAVOZ

[f](#)
[t](#)
[e](#)
[v](#)
[w](#)

LO MÁS IMPORTANTE

- Ayer hubo dos horas trágicas: tres fallecidos en sendos choques que sucedieron en Río Tercero, La Falda y Justiniano Posse.
- De acuerdo con el promedio detectado en lo que va del mes, la mayoría de los casos involucra a jóvenes, de noche y durante los fines de semana.

Los tres motociclistas que murieron ayer a la madrugada lejos están de ser una excepción en la provincia de Córdoba. Es que en los primeros 15 días de este mes, la estadística sobre siniestralidad vial arroja un promedio tremendo: un conductor de moto fallecido cada 30 horas.

Según el relevamiento propio de La Voz, entre el sábado 1° de este mes y ayer, en las calles y rutas de ciudades y pueblos cordobeses ya se registraron 12 motociclistas muertos.

La voz de Córdoba 16/09/18

En los últimos 15 días, murió un motociclista cada 30 horas

Ayer hubo dos horas trágicas: tres fallecidos en sendos choques que sucedieron en Río Tercero, La Falda y Justiniano Posse.

De acuerdo con el promedio detectado en lo que va del mes, la mayoría de los casos involucra a jóvenes, de noche y durante los fines de semana. Los tres motociclistas que murieron ayer a la madrugada lejos están de ser una excepción en la provincia de Córdoba. Es que en los primeros 15 días de este mes, la estadística sobre siniestralidad vial arroja un promedio tremendo: un conductor de moto fallecido cada 30 horas.

Según el relevamiento propio de La Voz, entre el sábado 1° de este mes y ayer, en las calles y rutas de ciudades y pueblos cordobeses ya se registraron 12 motociclistas muertos.

Si se analiza en comparación, el dato impacta aún más: en total, por choques de tránsito en lo que va de septiembre hay 16 víctimas fatales. O sea, los fallecidos que iban en dos ruedas son abrumadora mayoría en el total de decesos como consecuencia de la inseguridad vial en Córdoba. En este análisis de la primera quincena del mes, se destacan cuatro factores: género, edad, fin de semana y noche/madrugada.

Varones jóvenes que chocaron y murieron entre sábado y domingo a la noche, puede ser la síntesis de este promedio nefasto detectado en lo que va de septiembre, un mes que suele arrojar una particularidad: tras el frío comienzan a proliferar otra vez las motos en el tránsito de todos los días. Es que 10 de los 12 motociclistas muertos colisionaron en horario nocturno, y ocho de ellos, durante el sábado o el domingo. En tanto, ocho de los fallecidos eran muy jóvenes: tenían entre 17 y 23 años.

De todos modos, la proporción que arroja el dato más abrumador es la relativa al sexo del fallecido: de los 12 muertos, 11 eran varones. Al mismo tiempo, se observa que cuatro de las tragedias que involucraron a conductores de bicicletas ocurrieron en jurisdicción de la ciudad de Córdoba, el distrito que históricamente muestra el peor registro en cuanto a siniestros viales con saldo fatal en toda la provincia.

En esta estadística se incluye a Mayco Darío Maximiliano Flores (21), quien chocó en moto contra un auto en el acceso sur de Holmberg, el miércoles 29 de agosto a la noche y murió martes 5 de este mes.

En el marco de esta seguidilla de muertos en moto, ayer a la madrugada se registraron tres nuevos casos en el interior provincial. Las tragedias se acumularon en un lapso de sólo dos horas, entre las 0.45 y las 2.45. Según informó la Policía, el primero de estos episodios fatales ocurrió en la zona urbana de la ciudad de Río Tercero, donde un motociclista de 38 años identificado como Diego Reyna falleció tras de impactar contra un poste de alumbrado ubicado en el cantero central de la avenida Savio al 1300.

De acuerdo a la información oficial, Reyna circulaba en una moto Brava Alpina 150. Si bien alcanzaron a subirlo a una ambulancia, el hombre murió antes de llegar al hospital local, según apuntaron fuentes policiales.

Ahora, la fiscalía de turno aguarda el informe de los peritajes oficiales para intentar dilucidar cómo sucedió el despiste y posterior choque. Incluso, aún no está claro si algún otro vehículo participó de esta tragedia.

En tanto, en la ciudad de La Falda, un adolescente de 17 años que iba en una Zanella 150 por avenida España al 900 también se mató en lo que en un principio sería otro choque en solitario: perdió el control y terminó por caer contra una columna de alumbrado público. La moto quedó unos metros más adelante.

Diario Río Negro 18/09/18

Vuelven los radares a Río Negro, con multas por las nubes

Los implementa la provincia desde el verano. Serán ocho en distintas rutas. Por exceso de velocidad habrá que pagar \$13.000. Se suman a los que ya utilizan algunos municipios.

Río Negro aplicará en verano un control de límites de velocidad con ocho nuevos radares móviles en las rutas. Quienes cometan esa infracción deberán pagar una multa pesada, de casi \$13.000. En caso de que se compruebe que el conductor está alcoholizado, el monto se dispara a los \$ 20.000.

La instalación de los radares en las principales rutas de la provincia (nacionales o provinciales) estará a cargo de la Agencia de Seguridad Vial, organismo que el verano pasado verificó excesos de velocidad pero no aplicó multas. Si se harán en esta temporada, confirmó el subsecretario del área, Marcelino Di Gregorio.

Los radares estarán bajo control de la provincia y no de los municipios. Las multas, más allá del afán recaudatorio del gobierno, tiene por objetivo reducir la cantidad de accidentes en las rutas.

Según datos del Ministerio de Salud de Río Negro, las muertes por accidentes de transporte fueron 99 el año pasado, de las cuales 75 se trató de hombres y 24 mujeres. Entre las víctimas, el mayor porcentaje se dio en el grupo etéreo de 15 a 24 años. En 2016, los fallecimientos totales alcanzaron a 45, de acuerdo al mismo registro.

Con la reglamentación de la Ley N° 5.263 de Seguridad Vial, Río Negro hace reserva de jurisdicción, legislación, ejecución y control de las competencias que le corresponden para aplicarla. El nuevo encuadre legal prohíbe el esquema de tercerización del servicio.

El control se aplicará con instrumentos automáticos, semiautomáticos o manuales, fotográficos -sean fijos o móviles-, y la información que se genere no puede ser alterada en forma manual.

Di Gregorio adelantó a "Río Negro" que los aparatos serán provistos por la empresa provincial Altec. Y adelantó que una veintena de personas serán capacitadas por la agencia nacional de Seguridad Vial para obtener la matrícula habilitante.

Los radares estarán homologados por la Secretaría de Comercio Interior, previos ensayos y certificaciones emitidas por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

Respecto de las herramientas legales que deben ponerse en marcha, Di Gregorio aclaró que en forma previa se realizarán visitas a destacamentos camineros para explicar los procedimientos, se promoverán acciones de concientización y acuerdos con las comunas cuando se concreten intervenciones en zonas urbanas, ya que al trabajar allí se repartirá lo recaudado las multas.

Los municipales

Los equipos de la provincia convivirán con los que emplean los municipios de Chimpay, Darwin y Dina Huapi; que funcionarán hasta que termine la autorización otorgada en su momento por la Agencia Nacional de Seguridad Vial; expresó el funcionario provincial.

Aún con la rigidez de las nuevas reglas, Di Gregorio prefirió poner énfasis en las acciones de concientización por encima del costo de las multas, porque "cuando un conductor maneja a alta velocidad o consumió alcohol, se potencia la posibilidad de muerte de un tercero".



INICIO / REGIÓN

EL PRIMER BLOQUE DE RECLAMOS ENVIADO DESDE LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO AL MUNICIPIO DE CHIMPAY POR 93 MULTAS LABRADAS POR EL POLEMICO RADAR.

Vuelven los radares a Río Negro, con multas por las nubes

RÍO NEGRO.

Los implementa la provincia desde el verano. Serán ocho en distintas rutas. Por exceso de velocidad habrá que pagar \$13.000. Se suman a los que ya utilizan algunos municipios.



ENRIQUE CAMINO

18 SEP 2018 - 00:00

ADÉMÁS / Radares en Río Negro: lo que tenés que saber



En muchas localidades pequeñas los conductores no respetan las señales que marcan la velocidad máxima. (foto: Marcelo Ochoa)



IMPRIMI LA VERSION SOLO TEXTO

Río Negro aplicará en verano un control de límites de velocidad con ocho nuevos radares móviles en las rutas. Quienes cometan esa infracción deberán pagar una multa pesada, de casi \$13.000. En caso de que se compruebe que el conductor está alcoholizado, el monto se dispara a los \$ 20.000.

Diario Popular 21/09/18

Seguridad vial

80% aprueba que se aplique la Ley de Alcohol Cero

La cifra surge de una encuesta efectuada por la Defensoría del Pueblo bonaerense, donde 8 de cada 10 creen que de esta forma pueden disminuir los siniestros. Más del 50% destaca la ausencia de los controles de alcoholemia.

Según una encuesta, 8 de cada 10 conductores bonaerenses están de acuerdo con implementar una ley de alcohol cero en la Provincia para evitar que se produzcan siniestros viales, producto del consumo excesivo de bebidas y en medio de reclamos por el insuficiente accionar de las autoridades, ya que la misma proporción relató que los controles de alcoholemia son prácticamente nulos.

El informe realizado por la Defensoría del Pueblo bonaerense indica que casi el 80% aprueba que se aplique el alcohol cero. En este grupo, hay un 37,9% que cree que de esta forma pueden disminuir los siniestros, mientras que un 46,4% la toma como un complemento y considera que esta propuesta tendría éxito sólo si se controla su aplicación.

A su vez, un 74% consideró la posibilidad de que se introduzca un sistema de puntos para los conductores. Así, en el caso de que cometan infracciones, les restarían unidades y se les aplicarían penalidades, con un 46,8% que se mostró "muy de acuerdo" y un 27% "de acuerdo".

Frente a la pregunta sobre cuán a menudo encuentran los controles de alcoholemia, el 54,9% de los conductores aseguró no verlos "nunca" y un 25,2% "casi nunca". En tanto, casi el 67% dijo que estos puestos están orientados a recaudar y no a mejorar la seguridad vial.

"La encuesta muestra una clara postura ante una problemática que parece muy difícil de solucionar, como es la de los peligros relacionados a la gente que maneja luego de tomar más alcohol del permitido. Además, sirve para proyectar un pedido para que las autoridades tomen cartas en el asunto y sumen más controles", valoró el defensor del Pueblo de la Provincia, Guido Lorenzino.

El trabajo también profundizó sobre el conocimiento que tienen los conductores sobre las normas relacionadas que penalizan la ingesta de bebidas alcohólicas. La mayoría sabe cuál es la cantidad de copas de vino o de cerveza a partir de la cual el test da positivo e, incluso, conocen la penalidad que les cabe en caso de que esto suceda.

Al consultar el comportamiento que tienen cuando toman alcohol, el 71,6% manifestó que si conducen no beben nunca; el 26,6% expresó que controlan la cantidad de alcohol que beben previamente; y el 1,3% indicó que no controlan demasiado su ingesta alcohólica.

El relevamiento, a su vez, diferenció las respuestas entre géneros y edades. Como rasgos sobresalientes, se observó que las mujeres son las más precavidas al volante y que los jóvenes son los que mayor cantidad de respuestas correctas obtuvieron al hablar de la cantidad de alcohol permitida y el tiempo que tienen que dejar pasar para volver a manejar en el caso de que hayan bebido.

Por todo esto, Lorenzino pidió participación activa para erradicar este flagelo. "Debemos comprometernos de verdad. Los siniestros viales son un drama que golpean a diario y la mayoría de ellos podrían evitarse. Hay que hacer campañas basadas en la educación vial, el respeto a las normas y al otro y controles que sirvan para evitar que siga reproduciéndose esta dura realidad", resaltó.

Por eso, confió que "la Defensoría buscará colaborar con los municipios para que lleven adelante acciones efectivas que muestren la realidad del problema y que fortalezcan los controles para evitar que sigan perdiéndose tantas vidas por culpa del manejo irresponsable".

POPULAR

PROVINCIA POLÍTICA POLICIALES DEPORTES ESPECTÁCULOS TECNO S

• 21 de septiembre de 2018

80% aprueba que se aplique la Ley de Alcohol Cero

COMPARTIR: [Twitter](#) [Facebook](#) [Google+](#) [Guardar](#) [Enviar](#)



La cifra surge de una encuesta efectuada por la Defensoría del Pueblo bonaerense, donde 8 de cada 10 creen que de esta forma pueden disminuir los siniestros. Más del 50% destaca la ausencia de los controles de alcoholemia.

Según una encuesta, 8 de cada 10 conductores bonaerenses están de acuerdo con implementar una ley de alcohol cero en la Provincia para evitar que se produzcan siniestros viales, producto del consumo excesivo de bebidas y en medio de reclamos por el insuficiente accionar de las autoridades, ya que la misma proporción relató que los controles de alcoholemia son prácticamente nulos.

El informe realizado por la Defensoría del Pueblo bonaerense indica que casi el 80% aprueba que se aplique el alcohol cero. En este grupo, hay un 37,9% que cree que de esta forma pueden disminuir los siniestros, mientras que un 46,4% la toma como un complemento y considera que esta propuesta tendría éxito sólo si se controla su aplicación.

Siniestros viales: preservar las pruebas

21 de septiembre de 2018



Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) más de 1,2 millones de personas mueren cada año en siniestros de tránsito que resultan ser la principal causa de muerte prematura y discapacidad física en jóvenes de entre 15 y 29 años. El organismo internacional prevé que, si no se aplican firmes medidas para evitarlo, para 2030 los accidentes de tránsito serán la séptima causa de defunción. Casi la mitad de las muertes por esta causa en todo el mundo afecta a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.

Distintas fuentes oficiales muestran el lugar preponderante que tienen los siniestros viales en el total de muertes por causas externas también en nuestro país. Superan, incluso, la cantidad de homicidios dolosos. Sin embargo, según lo informado por el Registro Nacional de Reincidencia, solo el 14% de los casos obtienen una condena. Ello, en muchas ocasiones, se debe a la pérdida de evidencias o a la alteración de la escena del crimen. Esto impide alcanzar los estándares probatorios necesarios para condenar a una persona.

Para tratar de dar solución a esta problemática, el gobierno nacional, a través del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, dispuso contar con un protocolo de actuación en siniestros viales para preservar las pruebas, conservando datos y detalles valiosos que podrían resultar claves para la investigación tanto policial como judicial, y lograr así contribuir a que los responsables sean condenados.

El Protocolo de Intervención en Siniestros Viales surgió por iniciativa de familiares de víctimas y fue elaborado en conjunto por la Subsecretaría de Justicia y Política Criminal del Ministerio de Justicia de la Nación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y los Bomberos Voluntarios de la República Argentina. La implementación del protocolo se dará en etapas: capacitación y simulacros para comprobar su funcionamiento y realizar los ajustes necesarios. El protocolo comenzaría a aplicarse en todo el país en 2019.

La Nación 21/09/18

Siniestros viales: preservar las pruebas

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) más de 1,2 millones de personas mueren cada año en siniestros de tránsito que resultan ser la principal causa de muerte prematura y discapacidad física en jóvenes de entre 15 y 29 años. El organismo internacional prevé que, si no se aplican firmes medidas para evitarlo, para 2030 los accidentes de tránsito serán la séptima causa de defunción. Casi la mitad de las muertes por esta causa en todo el mundo afecta a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.

Distintas fuentes oficiales muestran el lugar preponderante que tienen los siniestros viales en el total de muertes por causas externas también en nuestro país. Superan, incluso, la cantidad de homicidios dolosos. Sin embargo, según lo informado por el Registro Nacional de Reincidencia, solo el 14% de los casos obtienen una condena. Ello, en muchas ocasiones, se debe a la pérdida de evidencias o a la alteración de la escena del crimen. Esto impide alcanzar los estándares probatorios necesarios para condenar a una persona.

Para tratar de dar solución a esta problemática, el gobierno nacional, a través del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, dispuso contar con un protocolo de actuación en siniestros viales para preservar las pruebas, conservando datos y detalles valiosos que podrían resultar claves para la investigación tanto policial como judicial, y lograr así contribuir a que los responsables sean condenados.

El Protocolo de Intervención en Siniestros Viales surgió por iniciativa de familiares de víctimas y fue elaborado en conjunto por la Subsecretaría de Justicia y Política Criminal del Ministerio de Justicia de la Nación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y los Bomberos Voluntarios de la República Argentina. La implementación del protocolo se dará en etapas: capacitación y simulacros para comprobar su funcionamiento y realizar los ajustes necesarios. El protocolo comenzaría a aplicarse en todo el país en 2019.

Entre otros aspectos que hacen a la operatividad de los distintos actores que deben hacerse presentes una vez ocurrido el siniestro, el protocolo tiene prevista la figura de un coordinador general que será el referente del primer equipo que se acerque al sitio donde ocurrió el accidente, y tendrá como misión esencial preservar la escena y las pruebas que se encuentren. Al respecto, autoridades de Justicia y Política Criminal expresaron que el protocolo busca que, sin descuidar la asistencia a los heridos, ese coordinador se ocupe de establecer correctamente las medidas de cuidado y resguardo.

La falta de organización y el trabajo no coordinado entre los que intervienen en estos siniestros, como bomberos, efectivos policiales, de defensa civil y servicios de emergencia, entre otros, lleva en la mayoría de los casos a que no se logren preservar elementos decisivos para la investigación. La implementación de este nuevo mecanismo es una medida que debe celebrarse, ya que será una importante herramienta para poner fin a la presente impunidad en este tipo de accidentes y contribuirá, además, a su efectiva disminución.

Diario Popular 21/09/18

Movilización de los familiares e víctimas de inseguridad

Bajo la consigna “Por una Primavera con Justicia”, este viernes, a las 12, en la Plaza de los Dos Congresos se desarrollará una convocatoria de asociaciones de familiares de víctimas de episodios de inseguridad, violencia institucional y siniestros viales, para exigir, entre otras cosas, la aplicación en los hechos de la Ley de Víctimas, una norma a nivel nacional, sancionada por ambas cámaras legislativas.

“Como la Ley de Víctimas N° 27.372 no se aplica en la provincia de Buenos Aires y en los pocos casos en que se lo hace, su aplicación es parcial, ya sea porque el Código Procesal no se ha adaptado o en otros caso, al tratarse de provincias que no adhirieron, es que venimos reclamando”, sostienen las madres y padres de víctimas que organizan este acto público.

Al respecto, sostienen que “al tratarse de una ley procesal no se pueden avasallar los códigos procesales, a pesar de que algunos juristas interpretan que por ser una ley de orden público es imperativa y debe ser aplicada sin más. En la práctica esto no sucede y las víctimas, entre tantas cosas, no somos notificadas, por ejemplo de cuando liberan a los delincuentes, cuando se le otorgan beneficios de salidas transitorias y varias situaciones, que están contempladas por esta ley”.

En tal sentido, los familiares de víctimas, tanto los que están nucleados en asociaciones, como los que han encarado su lucha desde el esfuerzo personal, recuerdan que “somos miles los que estuvimos trabajando en el Congreso cuando se sancionó y gracias a nuestra tarea, se promulgó. Ahora, somos ignorados por la administración de turno, que no nos convoca a participar y lo que es peor por nuestros propios pares. Otras Víctimas, que niegan esta situación y hablan de la Ley de Víctimas sin tener real conocimiento de lo que sucede en la práctica y arrogándose la exclusividad de la sanción, que nació del esfuerzo de miles de víctimas anónimas. Queremos que se escuche nuestra voz, por eso convocamos a este acto frente al Congreso”.

POPULAR

PROVINCIA POLÍTICA POLICIALES DEPORTES ESPECTÁCULOS TECNO

· 21 de septiembre de 2018

Movilización de los familiares e víctimas de inseguridad

COMPARTIR:     

Bajo la consigna “Por una Primavera con Justicia”, este viernes, a las 12, en la Plaza de los Dos Congresos se desarrollará una convocatoria de asociaciones de familiares de víctimas de episodios de inseguridad, violencia institucional y siniestros viales, para exigir, entre otras cosas, la aplicación en los hechos de la Ley de Víctimas, una norma a nivel nacional, sancionada por ambas cámaras legislativas.

“Como la Ley de Víctimas N° 27.372 no se aplica en la provincia de Buenos Aires y en los pocos casos en que se lo hace, su aplicación es parcial, ya sea porque el Código Procesal no se ha adaptado o en otros caso, al tratarse de provincias que no adhirieron, es que venimos reclamando”, sostienen las madres y padres de víctimas que organizan este acto público.

Al respecto, sostienen que “al tratarse de una ley procesal no se pueden avasallar los códigos procesales, a pesar de que algunos juristas interpretan que por ser una ley de orden público es imperativa y debe ser aplicada sin más. En la práctica esto no sucede y las víctimas, entre tantas cosas, no somos notificadas, por ejemplo de cuando liberan a los delincuentes, cuando se le otorgan beneficios de salidas transitorias y varias situaciones, que están contempladas por esta ley”.

En tal sentido, los familiares de víctimas, tanto los que están nucleados en asociaciones, como los que han encarado su lucha desde el esfuerzo personal, recuerdan que “somos miles los que estuvimos trabajando en el Congreso cuando se sancionó y gracias a nuestra tarea, se promulgó. Ahora, somos ignorados por la administración de turno, que no nos convoca a participar y lo que es peor por nuestros propios pares. Otras Víctimas, que niegan esta situación y hablan de la Ley de Víctimas sin tener real conocimiento de lo que sucede en la práctica y arrogándose la exclusividad de la sanción, que nació del esfuerzo de miles de víctimas anónimas. Queremos que se escuche nuestra voz, por eso convocamos a este acto frente al Congreso”.

Diario El Día 22/09 18

Cero alcohol al conducir, una decisión a favor de la vida

La postura que adelanta el título de la nota. “La mayoría de los conductores de autos apoyan una ley de ‘alcohol cero’ al volante” –publicada por EL DIA- no es unánime. Existen distintas posiciones que, analizando el consumo de alcohol y su incidencia en los accidentes de tránsito, plantean soluciones disímiles.

Esa diversidad ha impedido lograr un consenso para legislar a nivel nacional (donde existen varios proyectos sobre el tema), a pesar de lo cual varias provincias con sus variantes, Córdoba, Salta y recientemente Entre Ríos), y algunas ciudades (Posadas y Neuquén, entre ellas), ya poseen una norma incorporando la prohibición, mientras que otras tantas lo están analizando.

Si existe una opinión unánime cuando se señala que el efecto del alcohol en la conducción de vehículos es una de las principales causas en la ocurrencia de accidentes de tránsito (algunas estadísticas sostienen que el 50 por ciento ocurren por esta razón), y que a pesar de los esfuerzos realizados, tanto en materia legislativa como vial, nuestro país no ha podido disminuir, en forma sustancial como debió haber sido, la cantidad de muertes. Vale recordad que, según el Observatorio Vial dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se registraron 5.420 víctimas mortales en todo el país durante 2017 por accidentes de tránsito, de las cuales 1.302 muertes se produjeron en el ámbito de la provincia de Buenos Aires.

También hay acuerdo en que el consumo de alcohol, en este caso, podría aparejar alteración de los sentidos, falsa sensación de seguridad, disminución de los tiempos de reacción y de la capacidad de atención, afectación de la visión, respuestas más lentas a las maniobras y errores de interpretación diversos, entre otras cuestiones. En la Legislatura bonaerense existen varias propuestas sobre el tema.

Una de ellas, de mi autoría, plantea modificar una ley provincial prohibiendo la conducción de cualquier tipo de vehículos a personas con una alcoholemia superior a cero miligramos por litro de sangre.

Actualmente, por nuestra adhesión a la Ley de Tránsito Nacional -la 24.449-, la tolerancia máxima general de alcohol en sangre permitida es 0,5 g por litro, reduciéndose a 0,2 g para motociclistas y a 0 g para quienes conducen vehículos de pasajeros o de carga.

Entiendo que debemos igualar, en territorio bonaerense, lo dispuesto a nivel nacional para estos últimos, pues sin perjuicio de valorar positivamente, tanto los efectos de la adhesión a la ley de tránsito nacional –que nos permitió mantener una uniformidad de criterios en materia vehicular en todo el territorio nacional, pero fundamentalmente nos brindó mayores herramientas para reducir los accidentes viales-, como la posterior modificación hecha por la ley 24.788, que sin dudas constituyeron un importante avance frente a la situación entonces existente, la realidad es que las consecuencias del consumo de alcohol en la conducción de vehículos siguen ocasionando graves e irreparables daños en personas y bienes, y que es necesario tomar la decisión de restringir a cero la tolerancia.

Si somos conscientes que la ingesta de alcohol tiene consecuencias distintas según la persona, con lo cual su capacidad de tolerancia puede verse afectada aun consumiendo por debajo del límite legal, también debemos serlo para estipular una medida como la propuesta.

Por supuesto, que una ley no puede, por sí sola, modificar la realidad. Debe acompañarse por una toma de conciencia de la sociedad en su conjunto, que tenga presente que todavía el alcoholismo sigue siendo la adicción problemática con mayor prevalencia en los hogares urbanos del país, y un claro accionar estatal en materia educativa y de control de infracciones.

La norma, en cambio, creo podría ayudar a disminuir a corto plazo las consecuencias nefastas que en material vial, tanto para vidas como para bienes, tiene el consumo irresponsable de alcohol.

“De las 5.420 muertes en accidentes de tránsito registradas en el país, 1.302 ocurrieron en la Provincia de Buenos Aires”.



Vanesa Zuccari

Diputada provincial por Cambiemos

LE PUEDE INTERESAR

La desocupación y el desarrollo del Gran La Plata

EL DIA

Brasil enfrenta un incierto panorama

EL DIA

La postura que adelanta el título de la nota. “La mayoría de los conductores de autos apoyan una ley de ‘alcohol cero’ al volante” –publicada por EL DIA- no es unánime. Existen distintas posiciones que, analizando el consumo de alcohol y su incidencia en los accidentes de tránsito, plantean soluciones disímiles.

Esa diversidad ha impedido lograr un consenso para legislar a nivel nacional (donde existen varios proyectos sobre el tema), a pesar de lo cual varias provincias con sus variantes, Córdoba, Salta y recientemente Entre Ríos), y algunas ciudades (Posadas y Neuquén, entre ellas), ya poseen una norma incorporando la prohibición, mientras que otras tantas lo están analizando.

Si existe una opinión unánime cuando se señala que el efecto del alcohol en la conducción de vehículos es una de las principales causas en la ocurrencia de accidentes de tránsito (algunas estadísticas sostienen que el 50 por ciento ocurren por esta razón), y que a pesar de los esfuerzos realizados, tanto en materia legislativa como vial, nuestro país no ha podido disminuir, en forma sustancial como debió haber sido, la cantidad de muertes. Vale recordad que, según el Observatorio Vial dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se registraron 5.420 víctimas mortales en todo el país durante 2017 por accidentes de tránsito, de las cuales 1.302 muertes se produjeron en el ámbito de la provincia de

La Nueva 22/09/18

ENCUESTA

7 de cada 10 bonaerenses creen que las mujeres tienen más precaución al manejar

Una encuesta estableció que 7 de cada 10 bonaerenses creen que las mujeres conducen con más precaución que los hombres, según publicó la CECAITRA (Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial).

El relevamiento señaló que casi el 40 % de los que afirmaron que las mujeres eran más precavidas a la hora de manejar estaban "decididamente de acuerdo" con la consulta y el otro 60 % "algo de acuerdo".

Los datos forman parte del 8° informe mensual del Observatorio Vial de la Cámara, que mes a mes releva los pareceres de los ciudadanos en la provincia.

En tanto, solo el 8 % de los encuestados estuvieron en desacuerdo con que las "mujeres condicen mejor que los hombres".

Por otra parte, casi 8 de cada 10 encuestados consideró que "a nivel mundial existe una 'epidemia de accidentes viales'" y el mismo número consideró que en el último año aumentaron la cantidad de accidentes en su ciudad.

Desde la CECAITRA indicaron que "el conocimiento de la realidad y las políticas proactivas en defensa de la vida son una herramienta indispensable para ser más prudentes al volante. El cumplimiento de las normas viales, desde la en apariencia más trivial hasta la más determinante, son precisas para respetar al otro, especialmente al peatón. Pequeñas acciones cotidianas de atención y cuidado determinan grandes cambios para las sociedades"..



Sociedad.

ENCUESTA

7 de cada 10 bonaerenses creen que las mujeres tienen más precaución al manejar

22/9/2018 | 11:55 |



Fotos: Archivo

Una encuesta estableció que 7 de cada 10 bonaerenses creen que las mujeres conducen con más precaución que los hombres, según publicó la CECAITRA (Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial).

El relevamiento señaló que casi el 40 % de los que afirmaron que las mujeres eran más precavidas a la hora de manejar estaban "decididamente de acuerdo" con la consulta y el otro 60 % "algo de acuerdo".

Los datos forman parte del 8° Informe mensual del Observatorio Vial de la Cámara, que mes a mes releva los pareceres de los ciudadanos en la provincia.



Por Redacción
0223
Septiembre
23, 2018 09:03

Cecaitra, la cámara que nuclea a los productores de software vial, realizó un sondeo en más de mil de hogares en el que se indagó sobre algunas situaciones que suceden a diario al volante.



Las normas de tránsito forman parte de nuestra vida desde que somos niños. Ya desde muy chicos (en el jardín o nuestros padres), nos enseñan qué significa cada color del semáforo, o qué son esas líneas blancas pintadas en el suelo en las esquinas. A los 18, conocerlas es uno de los requisitos para obtener la licencia de conducir. Más allá de eso, la gran cantidad de siniestros viales que se ven en nuestra ciudad, nos lleva a preguntarnos si los conductores las conocen y no las respetan o simplemente las ignoran.

Cecaitra, la cámara que nuclea a los productores de software vial, quiso saber qué conocimientos tienen los conductores de nuestra ciudad. Para eso, mediante un sondeo que se realizó en más de mil de hogares se indagó sobre algunas situaciones que suceden a diario al volante.

Al consultar "¿Quién tiene prioridad de paso en una esquina de dos calles de igual jerarquía sin semáforos?", 9 de cada 10 consultados respondió correctamente que es el conductor que viene por la derecha (90%). El resto contestó erróneamente: 8% dijo que es el que circula por la izquierda; un 2% el que llega primero y el 1% el de mayor tamaño.

Otra de las preguntas fue "ante una rotonda, ¿quién tiene prioridad de paso?". En esta consulta, 7 de cada 10 respondieron de forma correcta: el vehículo que está dentro de la rotonda (80%). Otros 2 de cada 10, dijeron que tiene prioridad el que está ingresando a la rotonda (18%) y 1 de cada 10 dijo que era el vehículo que llega primero (8%).

También se quiso conocer la relación de los conductores y los peatones. Así, se consultó "cuando llega a una esquina y ve a un peatón esperando para cruzar, ¿con qué frecuencia le cede el paso?". Sólo la mitad dijo hacerlo siempre (52%); 3 de cada 5 sostuvo que lo hace casi siempre (35%), un 12% algunas veces y el 12% prácticamente nunca.

Al consultarse "cuando frena con el auto en una esquina, ¿con qué frecuencia le hace encima de la línea de frenado?", sólo 4 dijeron no hacerlo nunca (42%); el 35% dijo casi nunca; el 18% de vez en cuando y el 4% casi siempre.

Es muy importante que los conductores sepan las normas de tránsito, pero más importante es que las obedezcan. Cabe respetarse al peatón en todo momento. La prioridad siempre la tendrá aquel que está de a pie. Desde Cecaitra impulsamos la campaña 'Pequeñas acciones, grandes cambios', que es justamente reflexionar acerca de lo que hacemos al salir a la calle. Debemos ser conscientes de que nuestra vida y la de los demás está en peligro si no conducimos responsablemente. Indicaron desde la cámara que trabaja en la temática vial.

Cabe señalar que las faltas de tránsito más frecuentes son: pasar los semáforos en rojo; exceder los límites de velocidad permitidos; doblar en U donde está prohibido. En esta ciudad el estacionamiento en doble fila también ocupa los primeros lugares en el ranking de faltas.

Más hechas	Más
1	Hallan el cuerpo de un reconocido skater e investigan las causas de la muerte
2	Dudas e hipótesis alrededor de la misteriosa muerte del skater
3	Conoce la oferta de vuelos de verano de Aerolíneas Argentinas para Mar del Plata
4	Dos jóvenes violaron a una chica a la que conocieron por Facebook
5	Arroyo recorrió el museo Scaglia: 'Es la mejor obra de mi gestión'

0223.Com 23/09 18

Cuánto saben los marplatenses sobre las normas de tránsito

Cecaitra, la cámara que nuclea a los productores de software vial, realizó un sondeo en más de mil de hogares en el que se indagó sobre algunas situaciones que suceden a diario al volante.

Las normas de tránsito forman parte de nuestra vida desde que somos niños. Ya desde muy chicos (en el jardín o nuestros padres), nos enseñan qué significa cada color del semáforo, o qué son esas líneas blancas pintadas en el suelo en las esquinas. A los 18, conocerlas es uno de los requisitos para obtener la licencia de conducir. Más allá de eso, la gran cantidad de siniestros viales que se ven en nuestra ciudad, nos lleva a preguntarnos si los conductores las conocen y no las respetan o simplemente las ignoran.

Cecaitra, la cámara que nuclea a los productores de software vial, quiso saber qué conocimientos tienen los conductores de nuestra ciudad. Para eso, mediante un sondeo que se realizó en más de mil de hogares se indagó sobre algunas situaciones que suceden a diario al volante.

Al consultar "¿Quién tiene prioridad de paso en una esquina de dos calles de igual jerarquía sin semáforos?", 9 de cada 10 consultados respondió correctamente que es el conductor que viene por la derecha (86%). El resto contestó erróneamente: 6% dijo que es el que circula por la izquierda; un 3% el que llega primero y el 1% el de mayor tamaño.

Otra de las preguntas fue "ante una rotonda, ¿quién tiene prioridad de paso?". En esta consulta, 7 de cada 10 respondieron de forma correcta: el vehículo que está dentro de la rotonda (69%). Otros 2 de cada 10, dijeron que tiene prioridad el que está ingresando a la rotonda (18%) y 1 de cada 10 dijo que era el vehículo que llega primero (8%).

También se quiso conocer la relación de los conductores y los peatones. Así, se consultó "cuando llega a una esquina y ve a un peatón esperando para cruzar, ¿con qué frecuencia le cede el paso?". Sólo la mitad dijo hacerlo siempre (52%); 3 de cada 5 sostuvo que lo hace casi siempre (35%), un 12% algunas veces y el 12% prácticamente nunca.

Al consultarse "cuando frena con el auto en una esquina, ¿con qué frecuencia lo hace encima de la línea de frenado?", sólo 4 dijeron no hacerlo nunca (42%), el 35% dijo casi nunca; el 18% de vez en cuando y el 4% casi siempre.

"Es muy importante que los conductores sepan las normas de tránsito, pero más importante es que las obedezcan. Debe respetarse al peatón en todo momento. La prioridad siempre la tendrá aquel que está de a pie. Desde Cecaitra impulsamos la campaña 'Pequeñas acciones, grandes cambios', que es justamente reflexionar acerca de lo que hacemos al salir a la calle. Debemos ser conscientes de que nuestra vida y la de los demás está en peligro si no conducimos responsablemente", indicaron desde la cámara que trabaja en la temática vial.

Cabe señalar que las faltas de tránsito más frecuentes son: pasar los semáforos en rojo; exceder los límites de velocidad permitidos; doblar en U donde está prohibido. En esta ciudad el estacionamiento en doble fila también ocupa los primeros lugares en el ranking de faltas.

INFORMACIÓN GRAL

El 15% de automovilistas reconoce beber más de lo permitido

Un relevamiento nacional de Cecaitra, la cámara de software vial, detectó este porcentaje.



Alcoholémsa. Existe desconocimiento de los efectos letales del alcohol.

Domingo 25 de Septiembre de 2018

El 15% de los automovilistas reconoce tomar más alcohol del permitido, según un relevamiento nacional, que estableció que en un porcentaje preocupante no respeta una norma básica de convivencia, tal como es no consumir alcohol antes de conducir. El trabajo estadístico fue dado a conocer por el Observatorio de Seguridad Vial de Cecaitra, la cámara que agrupa a las empresas de software vial de la Argentina.

El consumo de alcohol determina graves fallas al volante y es uno de los factores más comunes en siniestros viales. Un 77% de los consultados dijo "nunca" consumir más alcohol del permitido a la hora de manejar. Lo preocupante es el alto porcentaje que reconoció hacerlo con asiduidad. Un 13 por ciento dijo hacerlo "pocas veces" y un 2% se sinceró: habitualmente manejan con más alcohol del permitido en sangre para las calles y rutas. Asimismo, un 8 por ciento dijo no tener claro si incurre en esta falta. Esta confusión por los gramos de alcohol permitidos se resolvería con una ley de "tolerancia cero", que ya rige en muchas provincias, como Córdoba, Salta, Tucumán, La Rioja, Neuquén y Entre Ríos.

El límite de alcohol para conducir actualmente se establece en 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, lo que equivale aproximadamente a dos vasos de cerveza o una copa de vino, por poner algunos ejemplos de equivalencia, mientras que para los conductores profesionales ya rige la "tolerancia cero" desde hace algunos años.

Según se desprende del sondeo realizado por Cecaitra en 1.714 hogares por vía telefónica, el 86 por ciento de los encuestados considera que las fallas de tránsito son "consecuencia directa de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor", entre las que se cuenta manejar con más alcohol del permitido en sangre, entre las más señaladas.

Desde Cecaitra indicaron que "existe un alto conocimiento entre la ciudadanía de los efectos negativos de manejar superando los límites de alcohol permitidos". A lo que agregaron: "Los conductores se mostraron, por amplia mayoría, de acuerdo con una mayor regulación y un mayor control sobre los niveles de alcohol al conducir. Es señalado así el peligro que ocasiona mezclar bebidas alcohólicas con el volante", finalizaron desde Cámara, que mes a mes establece estadísticas que buscan concientizar sobre la importancia de la seguridad vial.

La Capital de Rosario 23/09/18

ENCUESTA

El 15% de automovilistas reconoce beber más de lo permitido

Un relevamiento nacional de Cecaitra, la cámara de software vial, detectó este porcentaje.

El 15% de los automovilistas reconoce tomar más alcohol del permitido, según un relevamiento nacional, que estableció que en un porcentaje preocupante no respeta una norma básica de convivencia, tal como es no consumir alcohol antes de conducir. El trabajo estadístico fue dado a conocer por el Observatorio de Seguridad Vial de Cecaitra, la cámara que agrupa a las empresas de software vial de la Argentina.

El consumo de alcohol determina graves fallas al volante y es uno de los factores más comunes en siniestros viales. Un 77% de los consultados dijo "nunca" consumir más alcohol del permitido a la hora de manejar. Lo preocupante es el alto porcentaje que reconoció hacerlo con asiduidad. Un 13 por ciento dijo hacerlo "pocas veces" y un 2% se sinceró: habitualmente manejan con más alcohol del permitido en sangre para las calles y rutas. Asimismo, un 8 por ciento dijo no tener claro si incurre en esta falta. Esta confusión por los gramos de alcohol permitidos se resolvería con una ley de "tolerancia cero", que ya rige en muchas provincias, como Córdoba, Salta, Tucumán, La Rioja, Neuquén y Entre Ríos.

El límite de alcohol para conducir actualmente se establece en 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, lo que equivale aproximadamente a dos vasos de cerveza o una copa de vino, por poner algunos ejemplos de equivalencia, mientras que para los conductores profesionales ya rige la "tolerancia cero" desde hace algunos años.

Según se desprende del sondeo realizado por Cecaitra en 1.714 hogares por vía telefónica, el 86 por ciento de los encuestados considera que las faltas de tránsito son "consecuencia directa de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor", entre las que se cuenta manejar con más alcohol del permitido en sangre, entre las más señaladas.

Desde Cecaitra indicaron que "existe un alto conocimiento entre la ciudadanía de los efectos negativos de manejar superando los límites de alcohol permitidos". A lo que agregaron: "Los conductores se mostraron, por amplia mayoría, de acuerdo con una mayor regulación y un mayor control sobre los niveles de alcohol al conducir. Es señalado así el peligro que ocasiona mezclar bebidas alcohólicas con el volante", finalizaron desde Cámara, que mes a mes establece estadísticas que buscan concientizar sobre la importancia de la seguridad vial.

La Nación 24/09 18

Eludió un retén vial y embistió a una policía

El conductor, de 18 años, huyó, pero luego lo entregó su madre; la agente, con heridas graves

Una sargento de la policía bonaerense sufrió graves heridas y quedó internada "con pronóstico reservado" tras haber sido atropellada por un conductor de 18 años que intentó esquivar el control vehicular en el partido de Lobos, se escapó del lugar y luego se entregó.

Fuentes policiales informaron a la agencia NA que la suboficial Melisa Mila sufrió fracturas en el cráneo y en la pelvis y el fémur izquierdos; fue operada y anoche seguía intubada y "con riesgo de vida" en la clínica Fitz Roy, de la Capital.

El grave episodio ocurrió anteayer, a las 5, cuando un Fiat Uno negro embistió a la mujer policía que participaba del retén de control vehicular en el acceso a la localidad de Salvador María.

El conductor huyó de la escena hacia la ruta 205; el rodado fue encontrado más tarde en el parador La Brasileña, en el acceso a la laguna de Lobos. Horas después, el joven fue entregado por su madre. Se evalúa si cuando arrolló a la suboficial estaba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia.

El problema del consumo de alcohol entre quienes van al volante fue objeto de un sondeo realizado por la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra): casi nueve de cada 10 encuestados en el área metropolitana de Buenos Aires y en Mar del Plata se mostró a favor de una medida que baje a 0 la tolerancia en los tests de alcoholemia.

≡ MENU

LA NACION

LA NACION · SOCIEDAD · TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Eludió un retén vial y embistió a una policía

El conductor, de 18 años, huyó, pero luego lo entregó su madre; la agente, con heridas graves

24 de septiembre de 2018



Una sargento de la policía bonaerense sufrió graves heridas y quedó internada "con pronóstico reservado" tras haber sido atropellada por un conductor de 18 años que intentó esquivar el control vehicular en el partido de Lobos, se escapó del lugar y luego se entregó.

Fuentes policiales informaron a la agencia NA que la suboficial Melisa Mila sufrió fracturas en el cráneo y en la pelvis y el fémur izquierdos; fue operada y anoche seguía intubada y "con riesgo de vida" en la clínica Fitz Roy, de la Capital.

El grave episodio ocurrió anteayer, a las 5, cuando un Fiat Uno negro embistió a la mujer policía que participaba del retén de control vehicular en el acceso a la localidad de Salvador María.

El conductor huyó de la escena hacia la ruta 205; el rodado fue encontrado más tarde en el parador La Brasileña, en el acceso a la laguna de Lobos. Horas después, el joven fue entregado por su madre. Se evalúa si cuando arrolló a la suboficial estaba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia.

El problema del consumo de alcohol entre quienes van al volante fue objeto de un sondeo realizado por la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra): casi nueve de cada 10 encuestados en el área metropolitana de Buenos Aires y en Mar del Plata se mostró a favor de una medida que baje a 0 la tolerancia en los tests de alcoholemia.

La Nación 24/09 18

Eludió un retén vial y embistió a una policía

LOBOS. El conductor, de 18 años, huyó, pero luego lo entregó su madre; la agente, con heridas graves

Una sargento de la policía bonaerense sufrió graves heridas y quedó internada “con pronóstico reservado” tras haber sido atropellada por un conductor de 18 años que intentó esquivar el control vehicular en el partido de Lobos, se escapó del lugar y luego se entregó.

Fuentes policiales informaron a la agencia NA que la suboficial Melisa Mila sufrió fracturas en el cráneo y en la pelvis y el fémur izquierdos; fue operada y anoche seguía intubada y “con riesgo de vida” en la clínica Fitz Roy, de la Capital.

El grave episodio ocurrió anteayer, a las 5, cuando un Fiat Uno negro embistió a la mujer policía que participaba del retén de control vehicular en el acceso a la localidad de Salvador María.

El conductor huyó de la escena hacia la ruta 205; el rodado fue encontrado más tarde en el parador La Brasileña, en el acceso a la laguna de Lobos. Horas después, el joven fue entregado por su madre. Se evalúa si cuando arrolló a la suboficial estaba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia.

El problema del consumo de alcohol entre quienes van al volante fue objeto de un sondeo realizado por la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra): casi nueve de cada 10 encuestados en el área metropolitana de Buenos Aires y en Mar del Plata se mostró a favor de una medida que baje a 0 la tolerancia en los tests de alcoholemia. ●

Seguridad Vial.Com 26/09 18

En Mar del Plata arranca la tolerancia cero de alcohol

Guillermo Villarreal

Los conductores que tengan entre 0,1 y 0,5 gramos en sangre serán multados con entre 10 mil y 12 mil pesos. La prohibición total también abarca a las drogas.

Como cuando lo llamaban “Zorro 1” y en retenes sobre las principales avenidas se rodeaba de agentes de tránsito para hacer cumplir la ley a rajatabla, Carlos Arroyo, 25 años después de esas madrugadas en que se ganó la fama de mano dura secuestrando autos y motos, ahora como intendente de la Mar del Plata, terminó de redondear un riguroso paquete de medidas para hacer cumplir las normas de tránsito: desde ayer comenzó a aplicarse, por primera vez en un municipio bonaerense, el régimen de “tolerancia cero” de alcohol para los que manejen cualquier tipo de vehículo.

Tendrán que estar atentos los turistas que lleguen la próxima temporada, porque además de tener 0 gramos de alcohol en sangre en la prueba de alcoholemia, serán observados por cámaras fijas instaladas en principales calles y puntos clave, que toman fotos a quienes pasen semáforos en rojo o estacionen en doble fila, y labran multa en el acto; y radares móviles que miden velocidad máxima, entre otras infracciones.

Telemultas y fotomultas, iniciativas del intendente Arroyo.

“No quiero más muertos”, justificó su decisión el intendente al poner en marcha el régimen de tolerancia cero, que rige a partir de un decreto suyo.

Establece la prohibición de conducir cualquier tipo de vehículo con una presencia de alcohol en sangre superior a cero miligramos por litro de sangre. “Esta decisión corresponde a la preocupación que genera la gran cantidad de accidentes de tránsito que hay en la ciudad, en su mayoría a causa del alcohol”, sostuvo.

El director de Tránsito de la comuna, Claudio Cambareri, contó que los controles de alcoholemia se hacen todos los días y que se incrementan durante las fines de semana. “En promedio, realizamos unos 300 controles cada fin de semana, y ya no solo en puestos fijos, también dinámicos y en distintos momentos del día. Lo bueno son los resultados, porque de un año a otro se redujo notablemente la cantidad de infractores”. Indicó que el 10% tiene resultado positivo, pero con un índice menor al 0,5% de alcohol: eran los llamados positivos no punitivos, pero desde ayer deberán responder ante un Tribunal de Faltas. De las 300 mediciones, entre 15 y 20 vehículos son secuestrados.

Para quienes den más de 0,5 gramos se aplicará la Ley Provincial de Tránsito, con la que se sanciona según la gravedad de la infracción (desde multas hasta retiro del registro).

A los que sean detectados bajo ese nivel, aún con 0,1 gramos, serán sancionados con una multa de entre 250 y 300 unidades fijas (se mide por valor costo del litro de nafta súper en el Au- tomóvil Club Argentino, hoy a unos 40 pesos). es decir que tendrá un costo de 10 mil a 12 mil pesos.

La prohibición del decreto de Arroyo abarca además a quienes conduzcan bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que disminuya la aptitud para manejar.

Todos los fines de semana se registran accidentes protagonizados por conductores alcoholizados y ha habido víctimas fatales. El caso más recordado es el de Lucía Bernaola, una chica de 14 años que caminaba con un grupo de amigos por la costa cuando Federico Sasso, de 19 años, despistó en su Clio y la aplastó contra el murallón. Fue hace poco más de un año.

Estaba borracho, conducía con 1,23 gramos del alcohol en sangre.

“La manera más adecuada de proteger a la vida de los conductores y transeúntes es asumir el compromiso de una conducción responsable, sin alcohol”, dijo el secretario de Gobierno, Alejandro Vicente.

Inicio Últimas Noticias Legislación Educación Vial Preguntas

SeguridadVial.com.ar

Buenos Aires, Argentina
Jue., 4 oct. 2018

En Mar del Plata arranca la tolerancia cero de alcohol

September 26, 2018 | Guillermo Villarreal

Los conductores que tengan entre 0,1 y 0,5 gramos en sangre serán multados con entre 10 mil y 12 mil pesos. La prohibición total también abarca a las drogas.



Como cuando lo llamaban “Zorro 1” y en retenes sobre las principales avenidas se rodeaba de agentes de tránsito para hacer cumplir la ley a rajatabla, Carlos Arroyo, 25 años después de esas madrugadas en que se ganó la fama de mano dura secuestrando autos y motos, ahora como intendente de la Mar del Plata, terminó de redondear un riguroso paquete de medidas para hacer cumplir las normas de tránsito: desde ayer comenzó a aplicarse, por primera vez en un municipio bonaerense, el régimen de “tolerancia cero” de alcohol para los que manejen cualquier tipo de vehículo.

Tendrán que estar atentos los turistas que lleguen la próxima temporada, porque además de tener 0 gramos de alcohol en sangre en la prueba de alcoholemia, serán observados por cámaras fijas instaladas en principales calles y puntos clave, que toman fotos a quienes pasen semáforos en rojo o estacionen en doble fila, y labran multa en el acto; y radares móviles que miden velocidad máxima, entre otras infracciones.

Telemultas y fotomultas, iniciativas del intendente Arroyo.

“No quiero más muertos”, justificó su decisión el intendente al poner en marcha el régimen de tolerancia cero, que rige a partir de un decreto suyo.

Establece la prohibición de conducir cualquier tipo de vehículo con una presencia de alcohol en sangre superior a cero miligramos por litro de sangre. “Esta decisión corresponde a la preocupación que genera la gran cantidad de accidentes de tránsito que hay en la ciudad, en su mayoría a causa del alcohol”, sostuvo.

La mano dura del ex “Zorro 1” se aplica ahora con tecnología. Las telemultas las labran cámaras ubicadas en los corredores de la calle San Juan, Rivadavia, 12 de Octubre, Güemes y la avenida Constitución. Operadores en el centro de monitoreo detectan a quienes pasan en rojo o estacionan en doble fila y ¡Click! La multa es labrada instantáneamente.

Además, se aplican las fotomultas, éstas las labran radares móviles y media docena de cinemómetros fijos, aparatos que miden cruce de semáforos, frenado sobre sendas peatonales y velocidad máxima.



Crónica TV – 26/09/18

Chiche Gelblung: Jota Leonetti, ¿qué tenés?

Jota Leonetti: Chiche, desde hoy alcohol cero en Mar del Plata. Sí, es una normativa.

Chiche Gelblung: Gravísima falta, es un error.

Jota Leonetti: Que sacó por decreto del intendente. Es una decisión política del intendente.

Chiche Gelblung: Es una decisión política pero es un gravísimo error **el alcohol cero**.

Jota Leonetti: Lo cierto es que lo que hace falta...

Chiche Gelblung: (interrumpe) En ningún lugar logró controlar el alcohol, el alcohol cero.

Jota Leonetti: En Chile sí, ha funcionado bastante bien. Ahora si es cero o es 0,5 lo importante es comunicar y sancionar. No cambia nada, porque tenían un diez por ciento de personas en controles, que se estaban haciendo muchos, pero ese diez por ciento estaba por debajo de 0,5. Datos importantes de Mar del Plata: 81 por ciento de la gente, este es un dato de CECAITRA, reconoce que bebe antes de conducir y bebe más del 0,5 por ciento, y el 74 por ciento creen que hacen falta más infracciones. De eso se toma el intendente Arroyo, que fue agente de tránsito en los noventa, para sacar esta nueva ley que es lo importante: cualquier ciudad en la provincia de Buenos Aires, en todo el país, puede hacer su propia normativa de tránsito de alcohol cero. La Ley Nacional de Tránsito y la Agencia Nacional de Seguridad Vial son un bluf por así decirlo. No importa qué es lo que diga Nación, todo depende de lo que diga cada municipio.

Clarín 30/09/18

UN CAMBIO CULTURAL PARA SALVAR VIDAS

Educación, concientización, legislación, control y sanción de manera sostenida, son los ejes para el cambio de la cultura vial en la Argentina. En 2017 murieron más de 5.400 personas en accidentes de tránsito, en todo el país.

La muerte por siniestralidad vial es la primera causa de mortalidad en jóvenes de entre 15 y 34 años, y a pesar de que en 2017 hubo 5.420 fallecidos por accidentes de tránsito en Argentina, un 3 por ciento menos que el año anterior, las cifras demuestran que los esfuerzos públicos y privados no alcanzan todavía.

La inversión en infraestructura, las campañas de seguridad vial, los controles sobre las personas y los vehículos, serán siempre insuficientes si no se logra un cambio cultural. Para el Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV),

Carlos Pérez, "el principal problema en el país es la falta de conciencia, porque no se toma dimensión de los riesgos que se asumen al no respetar las normas de tránsito. La educación y las campañas masivas son claves para asumir todos el compromiso y formar parte de un cambio en la cultura vial que no requiere nada extraordinario, todo está escrito^ lo único que hay que hacer es respetar las normas",

De acuerdo a las cifras oficiales del Ministerio de Transporte, "la tasa de fatalidad" -es decir la cantidad de víctimas fatales por cada 10.000 vehículos- disminuyó un 9 por ciento el año pasado frente a 2016, mientras que la "tasa de mortalidad", el número de muertes por cada 100.000 habitantes, disminuyó un 4 por ciento.

La mayor parte de las víctimas fatales por accidentes de tránsito en 2017 en el país fueron motociclistas -un 38 por ciento del total-, seguidos por conductores de auto -32 por ciento-, peatones -11 por ciento- y ciclistas -3 por ciento. En tanto, en la provincia de Buenos Aires hubo 1.302 muertes por siniestros viales en 2017, es decir el 23 por ciento del total del país, mientras que la segunda provincia con más muertes fue Córdoba, con 604, y la tercera Santa Fe, con 406.

En 2011, Argentina asumió ante las Naciones Unidas el compromiso de disminuir en diez años el número de muertos por accidentes viales un 50 por ciento. Pero transcurridos ya siete años y de acuerdo a las cifras de Luchemos por la Vida "las muertes no disminuyeron significativamente", advirtió la organización no gubernamental.

Al comparar las estadísticas nacionales con las de otros países, la ONG señaló que entre 1990 y 2014 en Estados Unidos la cantidad de muertes por accidentes viales disminuyó un 27 por ciento; en Holanda, un 59 por ciento; en Suecia un 63 por ciento, y en España, un 81 por ciento, mientras que en Argentina la disminución fue nula en el período analizado.

El Día 30/09/18

Serán 65 las cámaras que instalarán en las calles platenses para controlar el tránsito

Advertirán a los conductores con carteles de “inicio de la fiscalización”, salvo en los semáforos. Cómo es la tecnología que se incorpora

Serán 65 las cámaras que instalarán en las calles platenses para controlar el tránsito las cámaras de fotomultas ya comenzaron a instalarse y se ven en distintas esquinas platenses / d. ripoll

Aunque no se conocen los plazos, se cree que para fin de año habrá en las calles platenses 65 equipos automáticos para registrar las transgresiones más usuales que se comenten en la vía pública, como por ejemplo, conducir a exceso de velocidad, pasar semáforos en rojo o dejar el auto mal estacionado. De acuerdo a lo que informaron los responsables de la firma que colocará esos instrumentos de medición, la tecnología permitirá contar con datos para mejorar el tránsito en la Región y, en la aspiración de que La Plata avance hacia un modelo de “ciudad inteligente”, hasta se habla de vincular las cámaras a botones antipánicos o establecer mecanismos de alertas tempranas ante posibles inundaciones.

La empresa que ganó la licitación es TNG y sus responsables hablan de un plan integral para solucionar los problemas viales locales. “Antes los equipos automáticos de control solo tenían un fin recaudatorio, pero nosotros queremos erradicar la palabra fotomulta para avanzar en campañas que bajen los siniestros en las calles; le damos los sistemas automáticos a los municipios con la idea de que se instrumenten acciones”, señala Alejandro Trasmonte, uno de los responsables de la firma.

Ante las especulaciones que surgieron sobre la ubicación de los equipos (ver aparte) en la firma anticipan que los automovilistas no se verán sorprendidos por las cámaras porque se instalarán carteles para que se sepa dónde estarán los controles. En ese sentido se podrá leer “aquí inicia la fiscalización electrónica”.

Si bien la información va a advertir dónde estarán los puntos de fiscalización, se aclaró que eso no será así en los semáforos, porque allí se rotarán para evitar que los automovilistas solo respeten los ordenadores luminicos en los que saben que se hacen controles.

Axel Dell’olio, licenciado en Prevención y Transporte, cita como ejemplo lo que sucedió en Garupá, una ciudad que está a pocos kilómetros de Posadas. Allí, dijo “había muchos accidentes fatales con los jóvenes que iban a bailar a Posadas; cuando se instalaron las cámaras, creció la recaudación, pero cuando todos tomaron conciencia de que podían ser multados, bajó eso y también la cantidad de siniestros”.

Convencidos de que la problemática vial siempre se encaró de la misma manera -que por lo general obedece a la idea de control, sanción y educación-, los especialistas aseguran que plantearán qué se puede hacer con los recursos existentes.

Por caso, con los datos que almacenen los equipos se trazarán estadísticas para avalar acciones. “Cuando se instalan los equipos baja la tasa de accidentes, pero además a largo plazo tampoco se hacen multas en esos lugares conflictivos”, asegura el especialista.

El equipo que montará los dispositivos en la Ciudad sostiene que las soluciones “no son inmediatas”, pero están convencidos de que un plan de seguridad vial que contemple distintos factores y haga el uso adecuado de la información, podrá revertir, aunque sea en parte, el caos automovilístico que los platenses sufren a diario.

Además estará la posibilidad de que -en el mediano plazo- se incorporen a la red de cámaras el sistema 911 y el botón antipánico, a los que los potenciales usuarios podrán acceder a través del teléfono celular o el posnet, en el caso de los comerciantes.

La firma que opera los equipos dice que el margen de error de las multas es menor al 1%.

También se anticipó que los 65 equipos de controles automáticos de seguridad no se colocarán al azar, sino que previamente se harán relevamientos que justifiquen su instalación.

Con estudios mundiales que abonan la hipótesis de que en pocos años el 72 por ciento de la población se va a concentrar en las ciudades, lo que también incidirá en el aumento del parque automotor, los especialistas están convencidos en que los cambios de hábitos serán esenciales para aminorar la problemática.

“Las ciudades no están pensadas para la cantidad de autos que circularán, entonces la solución no podrá venir por el lado de la infraestructura y habrá que pensar en acciones integrales”, apunta Lucas Lanza, también miembro de TNG.

CÁMARAS SEGURAS VS CÁMARAS "TRAMPOSAS"

Desde TNG se aclara que las multas tendrán un margen de error menor al 1 por ciento y que si bien en algunos casos hay automovilistas que aseguran no haber circulado por determinados lugares a exceso de velocidad por los que fueron sancionados, en un gran porcentaje eso se debe -según la firma- a autos con patentes gemelas.

"Se trabaja para la credibilidad del sistema, nosotros proveemos todo el equipamiento, pero el control de su funcionamiento y la homologación de los modelos los realiza el Instituto Nacional de Tecnología Industrial - INTI -, después corresponderá a Vialidad Nacional, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial o a los Municipios el manejo de la información que se registre, pero la foto queda encriptada, no se puede alterar", asegura Lanza.

"No nos escondemos, no somos 'caza bobos', nuestra idea es hacer un planteo integral que también contempla el reparto de folletos, la colocación de calcos y hasta charlas en las escuelas", agrega Trasmonte.

CIUDADES INTELIGENTES

Con el concepto de Intelligent Transportation Systems - Sistemas Inteligentes de Transporte - se plantea montar en la Ciudad un centro de operaciones diferente al que se conoce como Monitoreo Urbano de La Plata o sumarlo a ese.

"Cuando un operador controla al mismo tiempo cuatro monitores tiene solo un 5 por ciento de probabilidad de prevenir un siniestro o un hecho delictivo, pero cuando debe ver 9 pantallas, ese porcentaje baja aún más; eso da la pauta de que el sistema es nulo para prevenir diferentes cuestiones y que el único uso que se le da es el forense", agrega Lucas Lanza.

El profesional asegura que esta tecnología permite detectar patrones que enciendan alertas, de esa forma, descubrir rápidamente un auto a mayor velocidad de la permitido ya no dependerá del ojo aguzado del operador.

En ese marco, el conjunto de datos registrados permitirá una "interacción". Por ejemplo, los choferes de micros, a través del GPS que hay en las unidades, podrán accionar un botón de pánico que de inmediato conectará con el centro de operaciones para que se decida la asistencia policial inmediata y hasta de una ambulancia en el caso que se requiera.

La información -insisten- será una herramienta predictiva. "En Pergamino había muchas denuncias de robos de teléfonos celulares a mujeres en una misma zona y al analizar los hechos se detectó que ocurrían entre las 19 y las 22 porque era una zona oscura, se cambiaron las luminarias y bajó el delito", afirma el profesional.

Los responsables de TNG anticipan que el sistema también permite analizar sensores pluviómetros y establecer una red de información para que los vecinos sepan en qué caso es necesario, por ejemplo, tomar medidas como no sacar la basura o evacuar.

EL DIA | Menú | La Región | Deportes | Policiales | Espectáculos | Política y Economía | El mundo | Socio

ESA ES LA CANTIDAD DE EQUIPOS QUE ESTARÁN FUNCIONANDO PARA FIN DE AÑO

Serán 65 las cámaras que instalarán en las calles platenses para controlar el tránsito

Advertirán a los conductores con carteles de "inicio de la fiscalización", salvo en los semáforos. Cómo es la tecnología que se incorpora

30 de Septiembre de 2018 | 02:21 | Publicado en Edición Impresa

in | tw | G+ | f | 144



Las cámaras de filmulas ya comenzaron a instalarse y se ven en distintas esquinas platenses | d. ngoli

Aunque no se conocen los plazos, se cree que para fin de año habrá en las calles platenses 65 equipos automáticos para registrar las transgresiones más usuales que se comenten en la vía pública, como por ejemplo, conducir a exceso de velocidad, pasar semáforos en rojo o dejar el auto mal estacionado. De acuerdo a lo que informaron los responsables de la firma que colocará esos instrumentos de medición, la tecnología permitirá contar con datos para mejorar el tránsito en la Región y, en la aspiración de que La Plata avance hacia un modelo de "ciudad inteligente", hasta se habla de vincular las cámaras a botones antipánicos o establecer mecanismos de alertas tempranas ante posibles inundaciones.



9^{NO} INFORME - 2018
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LEGISLACIÓN



ÁMBITO NACIONAL

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

28/9/18 Uso de radares por parte del Municipio Felipe Yofre, provincia de Corrientes.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/193023/20180928>

18/9/18 Uso de radares por parte del Municipio de Chavarría, provincia de Corrientes.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/191617/20180918>

18/9/18 Uso de radares por parte del Municipio de El Alcázar, provincia de Misiones.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/191618/20180918>

12/9/18 Emisión de licencias de conducir en el Municipio de Bella Vista, provincia de Tucumán.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/191407/20180912>

12/9/18 Emisión de licencias de conducir en el Municipio de Angastaco, provincia de Salta.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/191408/20180912>

12/9/18 Emisión de licencias de conducir en el Municipio de Trancas, provincia de Tucumán.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/191409/20180912>

11/9/18 Emisión de licencias de conducir en el Municipio de Aimaná, provincia de Salta.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/191356/20180911>

11/9/18 Emisión de licencias de conducir en el Municipio de San Carlos, provincia de Salta.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/191355/20180911>

10/9/18 Homologación de radares en la provincia de Jujuy

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/191300/20180910>

05/9/18 Nombramiento de la Directora de Investigación Accidentológica de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/190827/20180905>

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN Comisión de Transportes

La diputados tuvieron reunión plenaria el día 14/8 en la que se analizaron proyectos de resolución, declaración y de ley, destacándose el expediente [3472-D-2018](#) de modificación de artículo 61 de la ley nacional de tránsito -ley 24.449-, sobre habilitación especial para vehículos de emergencias. Otros de los proyectos recientes ingresados a la comisión, son los siguientes:

TRÁNSITO - LEY 24449 -. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 5°, SOBRE DEFINICIONES DE VEHICULOS.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=5870-D-2018>

TRÁNSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTÍCULO 29, SOBRE MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS VEHICULOS

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=5869-D-2018>

TRÁNSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTÍCULO 30, SOBRE INCORPORACION DEL SISTEMA DE LIMITACION DE VELOCIDAD MAXIMA EN TODO TIPO DE AUTOMOTOR.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=5832-D-2018>

TRÁNSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTÍCULO 51, SOBRE LÍMITES DE LA VELOCIDAD MÁXIMA.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=5833-D-2018>

DECLARAR LA EMERGENCIA PARA LOS USUARIOS VIALES, EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL, POR EL TÉRMINO DE UN AÑO

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=5794-D-2018>

NACIONAL DE TRÁNSITO - LEY 24449 -. MODIFICACIONES, SOBRE USO DE CUATRICICLOS Y TRICICLOS MOTORIZADOS

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=5171-D-2018>

NACIONAL DE TRÁNSITO - LEY 24449 -. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 29 SOBRE CONDICIONES DE SEGURIDAD PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=4752-D-2018>

TRANSPORTES AUTOMOTORES DE PASAJEROS VIDEO VIGILADOS. RÉGIMEN

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=4666-D-2018>

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Durante los meses de agosto y septiembre los senadores de la comisión realizaron una serie de reuniones conjuntas con otras comisiones para analizar determinadas temáticas, como el exp. 855/18 de la senadora

Olarda, proyecto de ley que declara obligatoria la prestación integral de red de tercera generación en las rutas nacionales, autopistas y autovías del territorio nacional. La comisión se reunió también el día 26 de septiembre para analizar la situación del sistema de transporte automotor público de pasajeros, con representantes sectoriales. Algunos de los proyectos ingresados recientemente a la comisión son los siguientes:

BASUALDO: PROYECTO DE LEY QUE INCORPORA EL ART. 19 BIS A LA LEY DE TRANSITO - 24.449 -, ESTABLECIENDO QUE LOS PROFESIONALES DE LA SALUD DEBERAN COMUNICAR A LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN, CUANDO DIAGNOSTIQUEN ALGUNA ENFERMEDAD QUE GENERE IMPOSIBILIDAD PARA CONDUCIR.

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/3435.18/S/PL>

LOVERA: PROYECTO DE LEY QUE CREA EL FONDO FEDERAL SOLIDARIO, DESTINADO A FINANCIAR OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN LAS PROVINCIAS Y EN CABA

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2990.18/S/PL>

BLAS: PROYECTO DE LEY QUE CREA EL FONDO FEDERAL PARA INFRAESTRUCTURA

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2938.18/S/PL>

PEREYRA: PROYECTO DE LEY QUE CREA EL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL PARA CICLISTAS

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2576.18/S/PL>

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

Algunos de los proyectos ingresados a la Legislatura con cabecera en la comisión, son los siguientes:

MODIFICACIÓN DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

<https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto/pf/3/>

MODIFICACIÓN DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/1/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/1/)

MODIFÍCASE EL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/10/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/10/)

INFORMES RELACIONADOS CON LA LEY Nº 5944, MODIFICATORIA DE LA LEY Nº 2148, ART. 3.2.6, PLAZOS DE VALIDEZ

[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/14/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/14/)

AUTORÍZASE EL USO DEL HALL DE HONOR EL DÍA 16 DE NOVIEMBRE PARA LA REALIZACIÓN DEL "III ENCUENTRO PARA LA INNOVACIÓN EN EDUCACIÓN VIAL"

[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/12/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/12/)

LEY DE INTEGRACIÓN AL SISTEMA TRANSPORTE PÚBLICO DE BICICLETAS

[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/8/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/8/)

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**Batería de modificaciones en le ley de tránsito: infracciones**

El diputado **Carlos Gutiérrez** del Frente Renovador, presentó un proyecto de ley mediante el cual desea realizar una serie de modificaciones en la ley de tránsito provincial 13927. Así, a través de la propuesta presentada en septiembre solicita la modificación de los artículos 5, 14, 28 y 35. El artículo 5 que expresa las obligaciones de las autoridades de comprobación de las infracciones de tránsito, quedaría redactado de la siguiente manera:

OBLIGACIÓN. Será obligación de las Autoridades de Comprobación, que declara el artículo 2º de la presente Ley, comunicar las actas de comprobación o infracción de sus ámbitos de actuación al Registro Único de Infractores de Tránsito, quien elevará la información obtenida al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT) dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Asimismo, los órganos de juzgamiento, entendiéndose por ellos a la Justicia de Faltas Municipal y la Justicia Administrativa de Infracciones de Tránsito Provincial, deberán comunicar al RUIT las sanciones firmes y las declaraciones de rebeldía, en los procedimientos tramitados dentro de los cinco (5) días hábiles de clausurado el procedimiento, bajo apercibimiento de aplicación de lo prescripto en el Código Penal, Libro Segundo, Título XI, Capítulo IV. Las anotaciones de los antecedentes personales efectuadas por el Registro Único de Infractores de Tránsito caducarán **automáticamente** a los diez (10) años contados desde la fecha del hecho que motivó el procedimiento de faltas.

En tanto, en el artículo 14 que trata sobre las obligaciones de las concesionarias de peajes provinciales, expresa que dichas empresas **“deberán disponer, para cubrir un radio de 100 km. de distancia en las rutas bajo su jurisdicción, de una ambulancia de alta complejidad, con un paramédico con todos los elementos necesarios para atender primeros auxilios y de una unidad equipada con elementos para la extracción de personas según las normativas nacionales e internacionales, con personal capacitado para realizar dicha tarea”.**

Gutiérrez además redacta modificaciones en el artículo 28 sobre control de infracciones, el que quedaría de la siguiente forma: **“Para el control de velocidad y otras infracciones establecidas en la presente Ley en zonas urbanas o rurales, solo se permitirá la verificación directa mediante las autoridades de aplicación y comprobación previstas en el artículo primero de este cuerpo legal. El uso de instrumentos cinemómetros y otros equipos o sistemas automáticos o semiautomáticos o manuales,**

fotográficos o no, fijos o móviles, cuya información no pueda ser alterada manualmente, sólo será permitido como instrumento generador de cuerpo probatorio de respaldo a la verificación directa prevista en el párrafo primero.

Todo instrumento o sistema a utilizar en tal sentido, deberá ser homologado por los organismos nacionales o provinciales con competencia en el área, conforme lo determine la reglamentación. El Registro Único de Infractores de Tránsito será quien autorice el uso de todos estos dispositivos en jurisdicción provincial y municipal (...) **La verificación y acreditación de la contravención debe alcanzar también al dominio del hecho en cabeza del presunto autor responsable, no siendo suficiente a ello la mera fotografía de un automotor y su patente."**

Por último, en el artículo 35 hace modificaciones en la notificación de los principios procesales, quedando redactada de la siguiente manera:

"NOTIFICACIONES: Todas las notificaciones se harán personalmente, por cédula o por comunicación epistolar. A los efectos del diligenciamiento de las cédulas, podrán designarse funcionarios "ad hoc" entre los empleados de la Municipalidad o Provinciales según corresponda. Las comunicaciones epistolares durante el trámite administrativo de la causa, serán consideradas notificación fehaciente cuando cumplan con requisitos de aviso de retorno con firma de recepción de habitante del domicilio de acuerdo al inciso "B" del presente o por declaración jurada del empleado postal, debiéndose también contar con copia de lo remitido con con frente del agente postal garantizando que el contenido remitido sea copia fiel. **En este último caso, en el sobre de manera visible deberá constar que se trata de una notificación por infracción vial, el dominio de la Unidad, el órgano de constatación, número de infracción y los datos del imputado"**.

Entre los fundamentos, Gutiérrez expresa que "la responsabilidad legislativa es un proceso complejo, que no termina con la discusión y la

construcción de la herramienta legal. La responsabilidad legislativa, a nuestro juicio, también debe abarcar un periodo de prueba tendiente a examinar el correcto funcionamiento de la norma publicada" y "en este marco de ideas, es una realidad verificada que la Ley 13927 contiene institutos, herramientas y conceptos que han fallado al momento de diseñarse y luego implementarse. Es una constante de la naturaleza humana aprender de sus errores y, más sabio aún, corregirlos a tiempo".

Cambios en la VTV

El diputado **Walter Abarca** (Unidad Ciudadana) presentó junto a un grupo de legisladores un proyecto mediante el cual busca modificaciones en la Verificación Técnica vehicular obligatoria en la provincia de Buenos Aires. Entre las propuestas crea un Fondo de Fortalecimiento Vial, "que tendrá como finalidad el mantenimiento, reparación y pavimentación de rutas y caminos". De aprobarse su propuesta se incorporaría a la ley 13.927, el Art. 17 bis que quedaría redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 17 bis. La Provincia asumirá la prestación del servicio público de Verificación Técnica Vehicular en toda la Provincia de Buenos Aires. La Autoridad de aplicación de la presente establecerá los procedimientos de V.T.V. que serán uniformes en toda la provincia, así como también el canon que se cobrará al usuario y los requisitos que deberán cumplir todos los talleres de verificación. Los Municipios celebrarán convenios con la Provincia con la finalidad de explotar conjuntamente en el ámbito de su jurisdicción la V.T.V.

Además, Abarca propone agregar al artículo 17:

"Créase el Fondo de Fortalecimiento Vial, con destino a la atención del mantenimiento, reparación y pavimentación de rutas y caminos en la Provincia, el que se integrará con las utilidades producidas por la prestación del servicio de V.T.V.

Los recursos del Fondo se distribuirán de la siguiente manera:

- A) El sesenta por ciento (60%) corresponderá a la Provincia.
- B) El cuarenta por ciento (40%) a favor de los Municipios que integran la provincia de Buenos aires. La distribución de estos fondos se hará en la proporción que resulte de la aplicación de los coeficientes establecidos por la Ley 10.559 y modificatorias.

Entre los argumentos los legisladores expresan que “con la introducción de un nuevo Artículo en la Ley 13.297 ponemos en cabeza de la Provincia junto con los Municipios la prestación del servicio, quienes consideramos que son los sujetos más idóneos para realizar tal actividad, obteniendo además dos consecuencias altamente beneficiosas como son la descentralización territorial y una fuente de ingreso importante para las arcas locales”.

Y continúan argumentando que “con la verificación en forma directa habrá un cambio de paradigma, permitiendo que el control se realice en todas las cabeceras de los partidos bonaerenses sin que el único factor determinante de inversión en instalación de plantas e infraestructura sea la rentabilidad económica. Además, la reinversión de lo recaudado se destinará al Fondo de Fortalecimiento Vial, que tendrá como finalidad el mantenimiento, reparación y pavimentación de rutas y caminos.

Es de suma relevancia hacer referencia a que el parque automotor activo en la Provincia de Buenos Aires asciende a 5.804.239 hasta Enero del corriente año (Fuente: www.dnrpa.gov.ar), y por otro lado las tarifas vigentes de la Verificación Técnica Vehicular, para un vehículo liviano es de \$ 876,97. Siguiendo ésta lógica estamos en condiciones de decir que cómo mínimo se recauda por año un total de \$ 5.090.143.475.

Las ganancias dejan de ser para las empresas que poseen la concesión y pasan a ser del Estado”, finaliza el diputado.



9^{NO} INFORME - J2018
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



CÉCAITRA

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