10º INFORME –2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	5
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	27
LEGISLACIÓN	53

CECAITRA

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

Las políticas públicas, con sus instrumentos normativos, son las ordenadoras del sistema y deben ser efectivas y eficaces a la hora de orientar las acciones o modificar los hábitos que atentan contra la seguridad vial.

Asimismo, una ciudadanía responsable debe tener como objetivo la minimización de los accidentes viales y sus consecuencias. "Si puede evitarse no es un accidente" es una frase que nos interpela a todos los que formamos parte del tránsito en general.Durante el mes de octubre de 2019 se realizó una encuesta presencial en el territorio del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), República Argentina, en la que se indagó respecto de las prácticas de seguridad respecto al uso de distintos transportes urbanos como así también se relevó el extendido uso de audios de voz en celulares al volante, además se relevó qué opinión tienen sobre la cuestiones generales de seguridad vial en la Argentina.

Taxis: uso cinturón de seguridad y tecnología para aumentar la seguridad

Durante la última década se mejoró sustancialmente en la concientización sobre el uso de cinturones de seguridad al volante. Su utilización antes era una anomalía y a partir de mecanismos de avisos y señales sonoras en los automóviles como así también de una fuerte sensibilización entre los ciudadanos, se invirtió su uso. Hoy la anomalía es "no usarlo", siendo casi mecánica su utilización tanto entre los conductores como entre sus acompañantes.

Sin embargo determinadas malas prácticas no son fáciles de eliminar. Es el caso del uso o no uso de cinturones de seguridad en los viajes de los pasajeros en taxis. Quizás por el corto trayecto, la falta de costumbre o bien el no tenerlo directamente presente es habitual que el pasajero no use el cinturón de seguridad, ¿pero qué tan común es? Según el relevamiento que llevó este Observatorio Vial durante este mes, el 41 por ciento no usa cinturón y un 23 depende mucho de la actitud del chofer al volante; sólo el 15 por ciento dice usarlo siempre que se sube a un taxi.

Asimismo se le preguntó a los transeúntes si le parecería una buena idea para la seguridad del chofer y de los pasajeros implementar un sistema de mamparas de protección que separe a unos de otros, replicando el modelo de grandes ciudades como Nueva York o Londres, entre otras. Así, quizás por costumbre, la mayoría, un 47 por ciento se inclinó por el no, pero un alto porcentaje igualmente, el 33 por ciento, lo vio como un acierto hacia la búsqueda de un viaje más seguro.

Colectivos: uso obligatorio del cinturón de seguridad para pasajeros

En el mes en el que se implicó a las empresas proveedoras de viajes en ómnibus de larga distancia la obligación del uso de cinturones de seguridad en el total de sus asientos, se quiso saber a nivel viajes interurbanos si a los ciudadanos les parecería bien trasladar esa obligación a todos los asientos de colectivos. El 51 por ciento de los consultados en ese sentido vio con buenos ojos este aporte a la seguridad de los pasajeros mientras que el 21 dijo que no le parecía bien esta novedad. Un 28%, por su parte, se permitió dudar o dijo no tener una posición meditada sobre el tema. Poner estos debates en discusión es importante para tener más claras las opciones y poder decidir y elegir con más información.

Audios de Whatsapp: el peligro de su escucha al volante

Meses atrás este Observatorio Vial relevó la actitud de los conductores frente al uso del celular. En aquel tiempo, mayormente por desconocimiento, muchos conductores dijeron que usaban el celular en los semáforos entendiendo que estaba permitido y desconociendo su prohibición total de uso. Esta vez se quiso saber sobre la dinámica cada vez más extendida de envío y recepción de audios del sistema de mensajería más usado, el whatsapp. Claramente cualquier manipulación externa al volante esta desaconsejada y el uso de celular prohibido. Y por más que el uso de audios pareciera no implicar desatención, es grave y genera muchos accidentes. Las cifras son alarmantes: 58 por ciento dijo mandar o escuchar audios, un 36 por ciento nada más dijo que no lo hace bajo ningún aspecto y un 23 por ciento no conduce o no respondió afirmativamente a ninguna de las dos opciones.

10º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

MONITOR DE SEGURIDAD VIAL

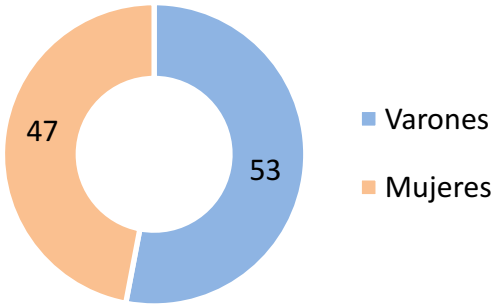
CECAITRA

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

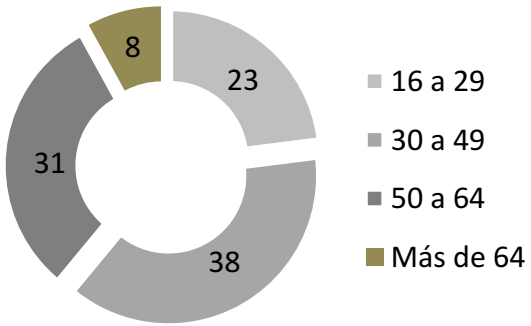
DATOS DE LA MUESTRA

Perfil de los entrevistados

SEXO

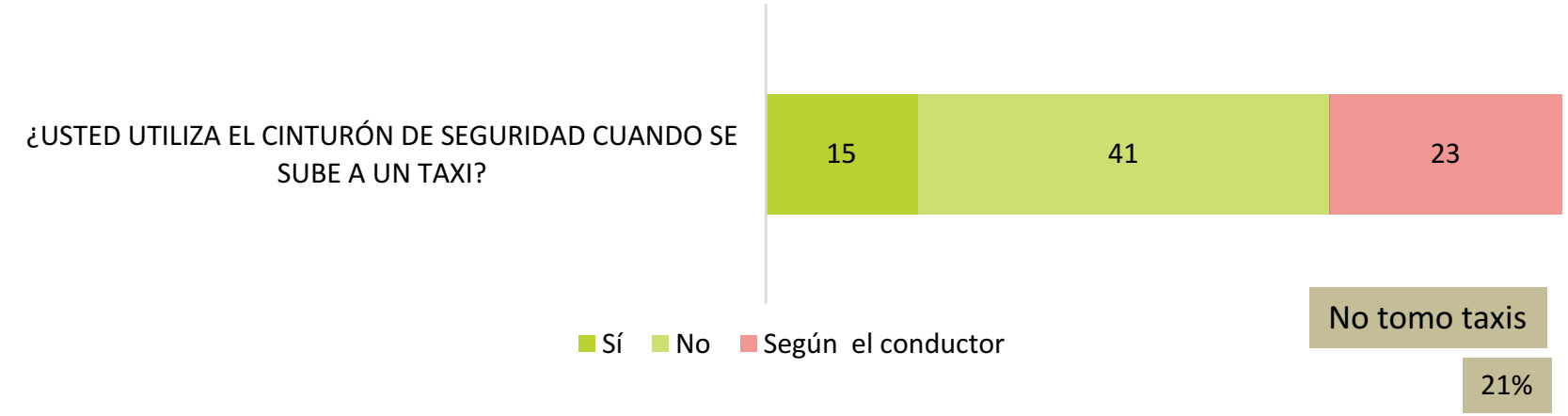


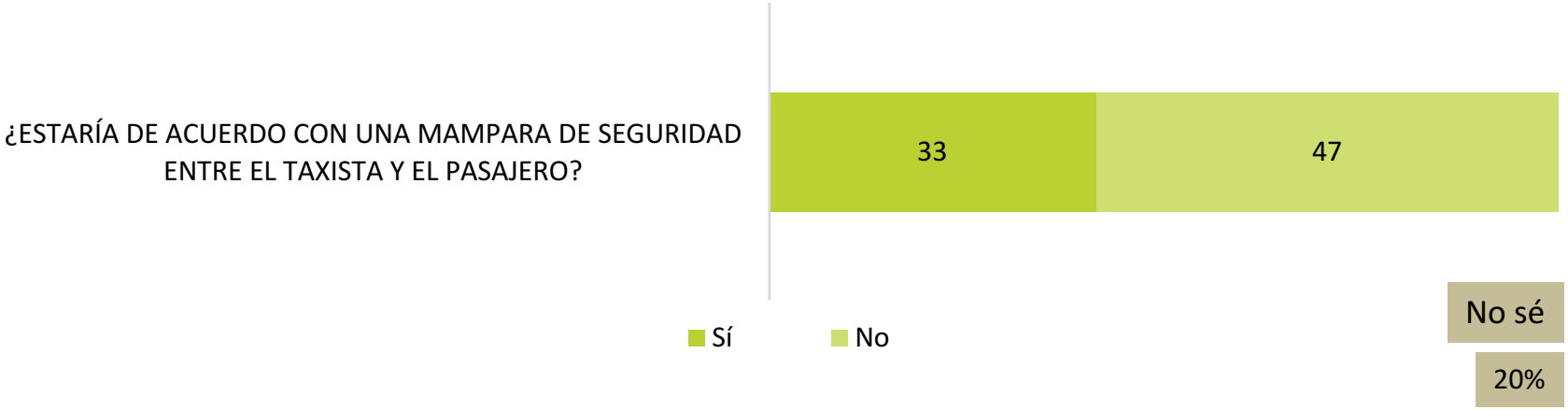
EDAD



CREENCIAS Y OPINIONES

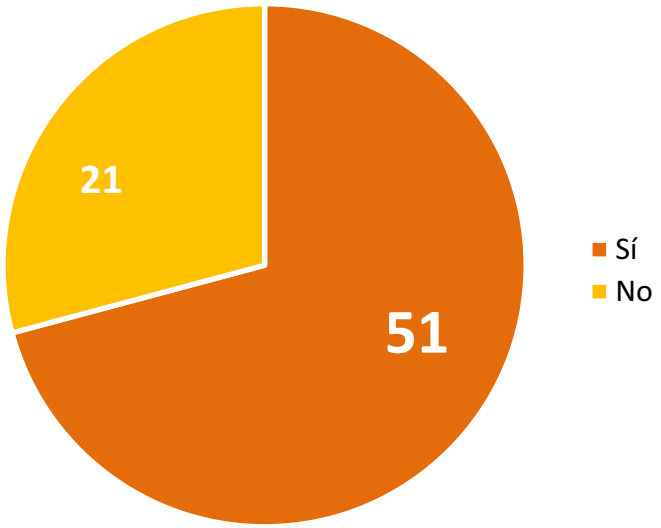
Taxis y Seguridad





Colectivo y seguridad

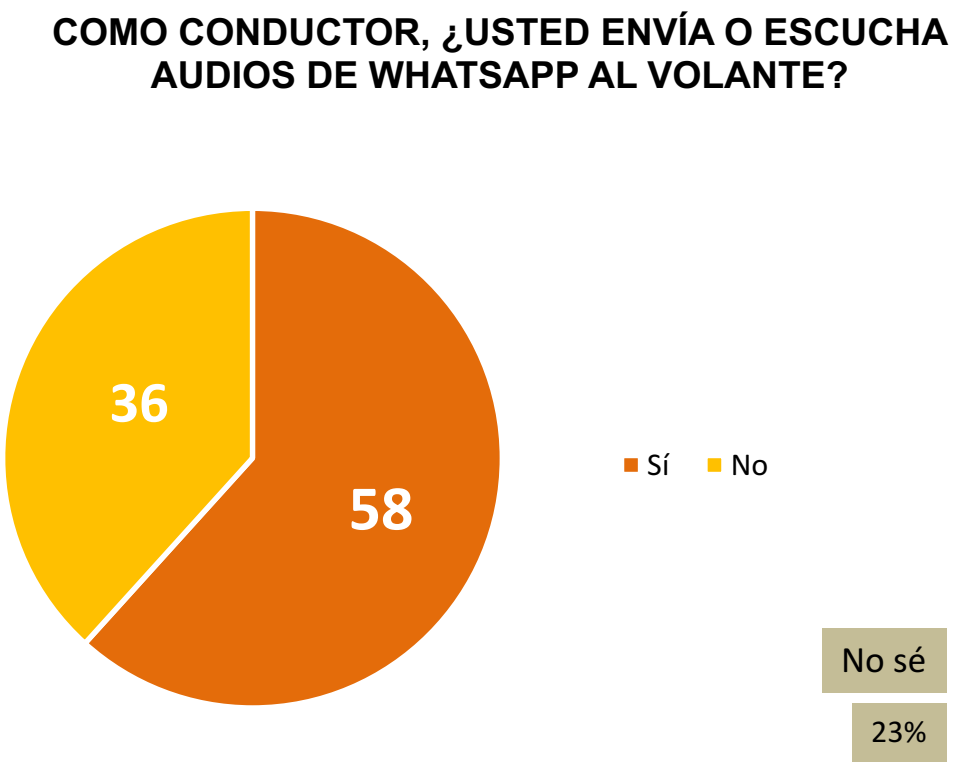
¿APROBARÍA QUE LOS ASIENTOS DEL COLECTIVO TENGAN TODOS CINTURÓN DE SEGURIDAD?



No sé

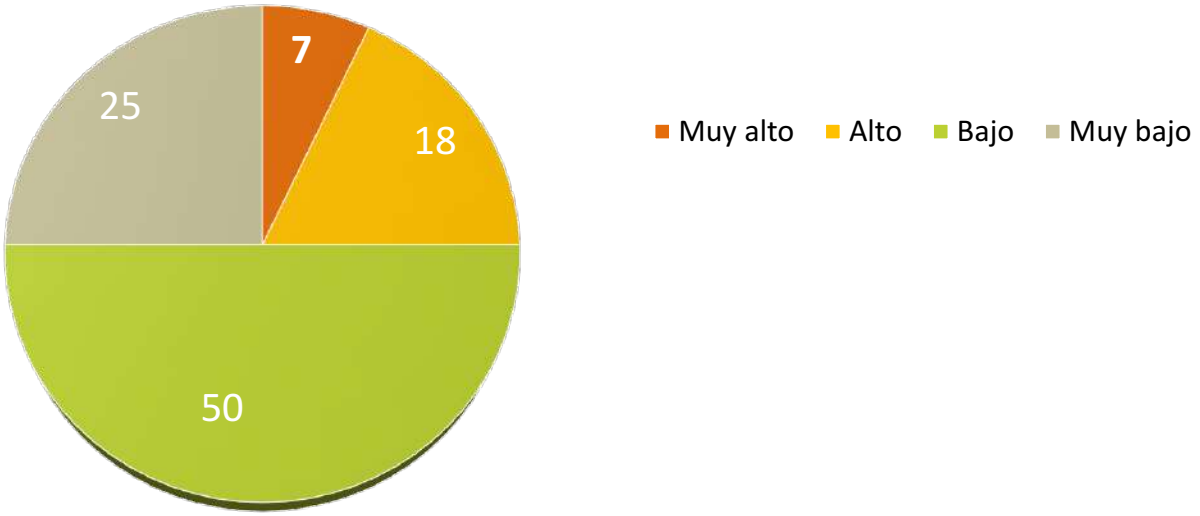
28%

Audios de Whatsapp



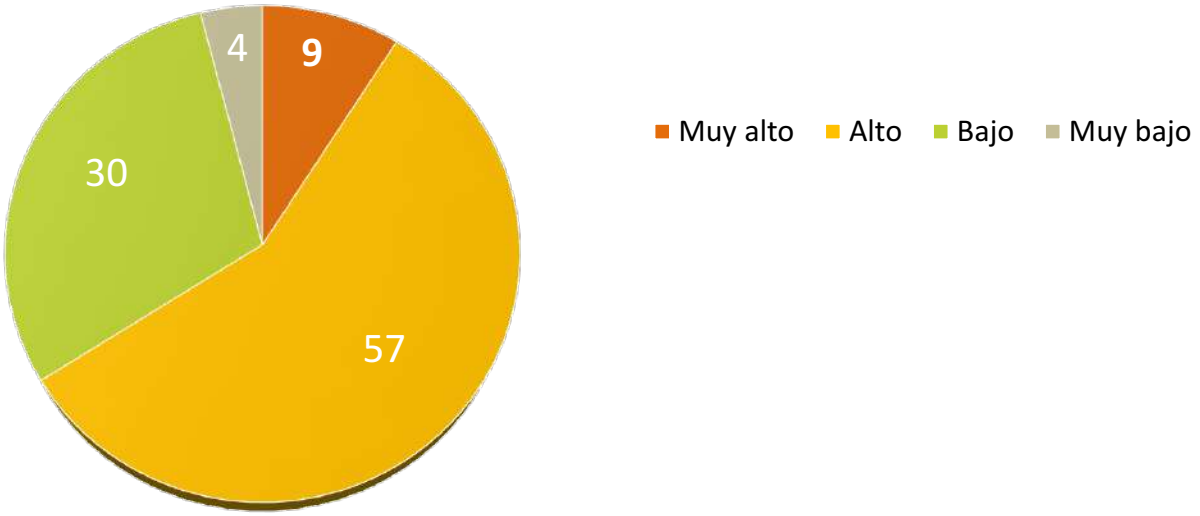
Conductas de tránsito

SEGÚN SU OPINIÓN, ¿CÓMO EVALUARÍA EL RESPETO DE LOS ARGENTINOS A LAS NORMAS DE TRÁNSITO?



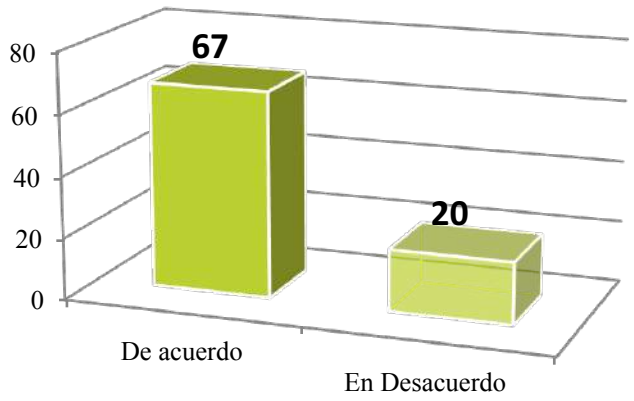
Conductas de tránsito

¿CUÁNTO RESPETO CONSIDERA QUE TIENE USTED PARA CON LAS NORMAS DE TRÁNSITO?



Control y penas

¿LAS FALTAS DE TRÁNSITO SE EVITARÍAN SI LAS PENAS FUERAN MÁS ALTAS O HUBIESE MÁS CONTROL?

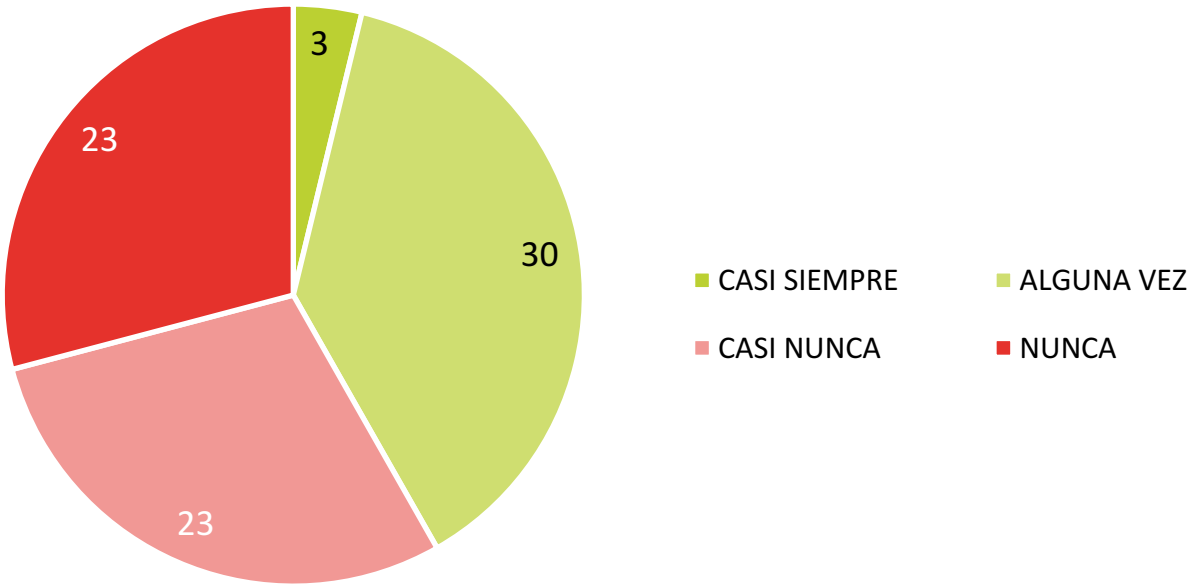


- De acuerdo
- En Desacuerdo

No sé

13%

SEMÁFOROS AL VOLANTE

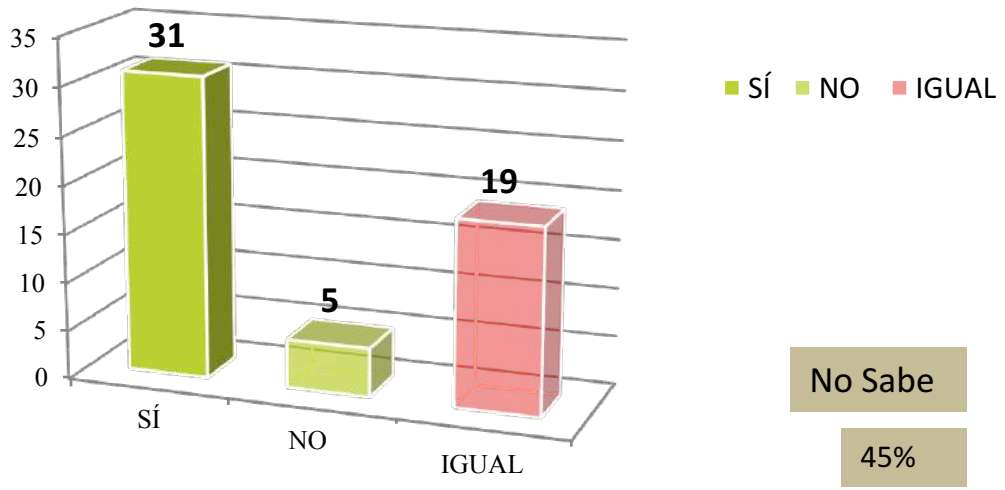


No conduce

21%

ACCIDENTES EN EL MUNDO

¿EN LA ARGENTINA OCURREN MÁS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE EN OTRO PAÍSES?



Ficha Técnica

> Este informe surge de una encuesta realizada en Octubre de 2019 en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

> La recolección de datos se realizó de forma presencial ante transeúntes que colaboraron completando la encuesta en su carácter de peatones y/o conductores.

> La cantidad de casos fue de 600 en AMBA.

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

ANEXO ESTADÍSTICO

Taxis y Seguridad

¿USTED UTILIZA EL CINTURÓN DE SEGURIDAD CUANDO SE SUBE A UN TAXI?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí	15	11	19	7	23	13	17
Según el conductor	23	26	20	15	20	29	28
No	41	48	34	20	52	49	43
No tomo taxi	21	15	27	58	5	9	12

Taxis y Seguridad

¿ESTARÍA DE ACUERDO CON UNA MAMPARA DE SEGURIDAD ENTRE EL TAXISTA Y EL PASAJERO?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí	33	35	31	19	35	39	39
No	47	45	49	51	47	45	45
No sé	20	20	20	30	18	16	16

Colectivos y Seguridad

¿APROBARÍA QUE LOS ASIENTOS DEL COLECTIVO TENGAN TODOS CINTURÓN DE SEGURIDAD?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí	51	49	53	53	49	53	49
No	21	29	13	21	23	21	19
No sé	28	22	34	26	28	26	32

Audios de Whatsapp

COMO CONDUCTOR, ¿USTED ENVÍA O ESCUCHA AUDIOS DE WHATSAPP AL VOLANTE?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí	58	58	58	63	57	57	55
No	19	21	17	13	17	19	27
No conduce	23	21	25	24	26	24	18

Conductas de tránsito

Según su opinión, ¿cómo evaluaría el respeto de los argentinos a las normas de tránsito?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto	7	5	9	3	7	9	5
Alto	18	18	18	14	15	16	15
Bajo	50	49	51	57	52	55	60
Muy bajo	25	28	22	26	26	20	20

¿Cuánto respeto considera que tiene usted por las normas de tránsito?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto	9	7	11	9	11	3	13
Alto	57	57	57	57	61	61	57
Bajo	30	32	28	29	31	30	30
Muy bajo	4	4	4	6	3	6	1

Control y penas

¿Las faltas de tránsito se evitarían si las penas fueran más altas o hubiese más control?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
De Acuerdo	67	65	69	67	68	66	67
En Desacuerdo	20	17	23	21	18	22	19
No sabe	13	18	8	14	11	12	15

Semáforos al volante

Como conductor, ¿con qué frecuencia reconoce haber cruzado un semáforo en rojo?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Casi Siempre	3	4	2	1	4	5	2
Alguna Vez	30	30	30	31	29	30	30
Casi Nunca	23	22	24	23	23	25	21
Nunca	23	19	25	22	24	24	22
No Conduce	21	25	19	23	20	16	25

Accidentes en el Mundo

¿En la Argentina ocurren más accidentes de tránsito que en otros países?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí	31	31	31	35	31	33	33
No	5	7	3	5	3	7	5
Igual	19	19	19	21	19	17	19
No sabe	45	45	45	39	47	43	43

10º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

TN AUTOS

La mitad de los porteños no sabe si para entrar a un estacionamiento hay que poner balizas o luz de giro

El Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires indica de manera precisa cómo hay que advertir esa maniobra.

Publicada: **31/10/2019, 11:53**hs.

Si vas a entrar a un estacionamiento, tenés que señalizar con balizas.

Apenas el 48 por ciento de los conductores de la Ciudad de Buenos Aires enciende las luces intermitentes de emergencias o **balizas** para avisar que está por ingresar a un estacionamiento. El 46 por ciento utiliza la **luz de giro**, lo que es incorrecto, y el 6 por ciento restante no señaliza de ningún modo, lo que es todavía más grave.

Los datos fueron arrojados por una encuesta que realizó el Observatorio Vial de la CECAITRA (Cámara de Empresas de Software Vial) entre 450 personas con licencia de conducir en territorio porteño.

Leé también | **Cómo cruzar una rotonda: quién tiene prioridad de paso según la Ley de Tránsito**

Según la ley nacional de tránsito, las balizas "deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas". Si bien esto permite distintas interpretaciones, el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires aprobado por Ley Nº 128 es muy preciso:

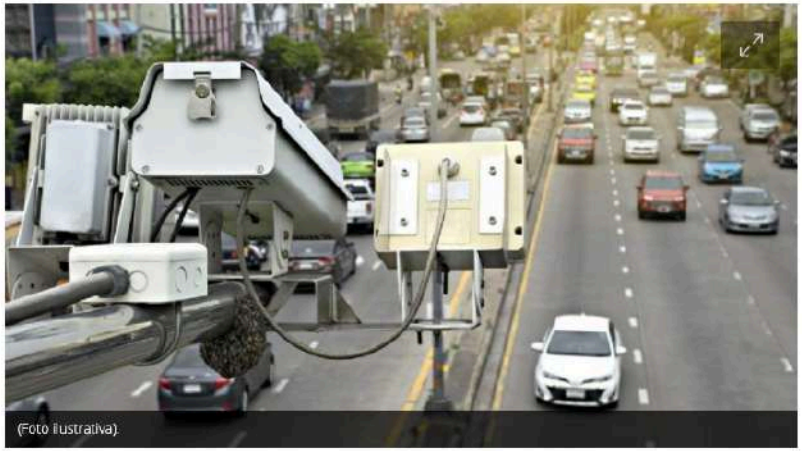
> "Luces intermitentes: deben utilizarse para indicar que el vehículo se encuentra detenido, para prevenir egresos de la vía pública o para la ejecución próxima de maniobras de detención, de estacionamiento o cualquier otra riesgosa o inhabitual", sanciona el inciso d) del artículo 6.3.1 del Código.

Así las cosas, queda claro que los conductores deben advertir el ingreso a un garaje colocando las balizas. La luz de giro, en tanto, tiene que ser utilizada para anunciar un cambio de carril o una maniobra de giro en el próximo cruce de vías.

SESIÓN CALIENTE

Suspendieron la aplicación de las fotomultas en Capital

El convenio que había firmado Aranda con la empresa Cecaitra fue eje de un fuerte debate hoy en el Concejo.



(Foto ilustrativa).

POLÍTICA | Por Redacción Tiempo de San Juan | *jueves, 31 de octubre de 2019 · 15:44*

Con un acalorado debate de por medio, este jueves los concejales de Capital suspendieron la aplicación del convenio que había firmado el intendente Franco Aranda con la empresa Cecaitra para empezar a implementar el sistema de fotomultas en la ciudad sanjuanina. La sesión se dio el mismo día que Aranda se reunió con su sucesor Emilio Baistrocchi en el marco de la transición.

El tema generó posturas encontradas desde mediados de septiembre, cuando el jefe comunal envió el proyecto para ser ratificado por los ediles. El convenio suscripto en julio había sido aprobado por decreto del intendente con fecha 12 de agosto.
Cecaitra es la cámara que agrupa a empresas productoras de software vial a nivel nacional y el acuerdo con Aranda establecía que la entidad instalaba el equipo y se quedaba con el 55% de la recaudación por las fotomultas, con una duración de 4 años y 6 meses de plazo para la implementación.

Claramente el acuerdo excede la gestión de Aranda y le tocaría a Baistrocchi entender en el tema. Eso fue uno de los planteos que se dieron en el Concejo Deliberante hoy, donde hubo dos votaciones. Una inicial por mandar el proyecto a comisión para su estudio y llamar al atril a funcionarios del Ejecutivo Municipal y de la Justicia de Faltas Municipal para que expliquen los alcances del convenio y otra por el tratamiento sobre tablas. Ganó la segunda moción. Luego se votó por el rechazo o por suspender el acuerdo y ganó esto último.

Por el rechazo al convenio votaron Ricardo Marún, Gabriel D'Amico, Juan Manuel Sansó y Federico Sansó, mientras que por la suspensión votaron el bloque PJ con el presidente del Concejo Pablo Dara a la cabeza, Gabriel Castro, Oscar Vargas, Daniel Alamos y Javier García a los que se sumaron Gonzalo Campos y Silvia Olmos. La macrista Eugenia Raverta se abstuvo de votar porque consideraba que no tenía información suficiente para el tratamiento del polémico tema.

HOY SERÁ EL TRATAMIENTO 31-10-2019

EDICIÓN IMPRESA

DIARIO DE CUYO

El proyecto de instaurar las fotomultas en Capital va derecho al rechazo del Concejo

El Deliberante se prepara para objetar la iniciativa del intendente Aranda. Incluso su sucesor está en contra.

En la sesión de hoy del Concejo Deliberante de la Capital se tratará si se avala el convenio entre el municipio y Cecaitra, la cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en el país, aunque todo indica que no será así, por lo que se archivará la implementación de la fotomulta en el ejido capitalino.

El convenio fue firmado por el intendente Franco Aranda y el titular de Cecaitra, Bernardino García, el pasado 30 de julio. Básicamente, la Cámara instala el equipamiento y se queda con el 55% de lo recaudado con las fotomultas. El convenio dura 4 años y un plazo de 6 meses para su implementación. Es decir que su impacto sucedería durante la gestión del próximo intendente, Emilio Baistrocchi, quien asumirá el próximo 10 de diciembre.

El lunes 12 de agosto Aranda firmó el Decreto 1341, en el que se aprobaba el convenio y también se lo subordinaba al pronunciamiento del Concejo Deliberante.

El 18 de septiembre envió al Legislativo la nota para que considere su respaldo al convenio, decisión que se fue dilatando. Y finalmente se tratará hoy, aunque va derecho a no alcanzar la mayoría de los votos necesaria para la aprobación del convenio.

El concejal Juan Sansó, del bloque Actuar, fue quien pidió tratamiento preferencial para este proyecto en la sesión de hoy. "Es para que no haya un juicio a la Municipalidad sobre los derechos que puede generar la empresa", indicó el edil, que anticipó que votará en contra. Entre sus argumentos, esgrimió que no hubo un llamado a licitación, sino una contratación directa. Y también, si no se puede utilizar el sistema que ya existe, con el CISEM.

En tanto, el intendente electo y actual ministro de Gobierno, Emilio Baistrocchi, consideró que si es un servicio que se implementará en su gestión, debería tratarse por el próximo Concejo Deliberante y no este. También se opuso al convenio en sí, porque considera que entra en conflicto con la provincia, porque cruzar un semáforo en rojo es una infracción para la competencia de los Juzgados de Faltas de la Provincia. Ante la consulta de que otros municipios, como Rivadavia y Rawson, ya implementaron el sistema, respondió: "No sé cómo les estará yendo, sobre todo en la parte jurídica".

Finalmente, el presidente del Concejo Deliberante, Juan Pablo Dara, señaló que como no se objetó el pedido de Sansó, el primer punto de hoy será tratar este tema, que a su consideración "necesita mayor información". Es por eso que se reunirá con los jueces de Faltas de la Municipalidad para contar con esa perspectiva. Dara también reconoció que otro punto a estudiar es si también es necesario un acuerdo con la Provincia para cobrar a quienes infrinjan la ley cruzando una esquina con el semáforo en rojo.

Tanto por lo técnico como por lo político, el convenio no prosperará. Sansó adelantó que el interbloque que integra votará en contra de la aprobación, por lo que los otros 7 ediles deberían dar el sí, pero incluso dentro de los 5 oficialistas algunos ya adelantaron off the record que también se opondrán, para no perjudicar a la próxima gestión.

IN HOUSE

infobae

¿Luz de giro o balizas? La mitad de los conductores no saben señalizar el ingreso a un garage

Una encuesta realizada en la Ciudad de Buenos Aires reflejó que un 50% no sabe cómo corresponde avisar que está por estacionar

29 de octubre de 2019

Según la encuesta, el 46% de los conductores dijo que usaba la luz de giro y el 6% sostuvo que no señaliza

Es muy frecuente escuchar bocinazos y más de un exabrupto cuando un conductor ingresa a un garage sin avisar o usando las luces de giro, confundiendo a los demás conductores. También es usual el reproche porque se gira en las esquinas sin usar las luces de aviso, provocando frenadas abruptas y, en más de una oportunidad, un choque de vehículos.

¿Qué hacen los que manejan? ¿Admiten que no utilizan la señalización adecuada? Para conocer cómo se comportan los que conducen, el Observatorio Vial de la CECAITRA - cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial-, realizó una encuesta a 600 personas que circulaban por las calles de la Ciudad de Buenos Aires, de las que el 75% eran conductores.

Ante la pregunta "¿cómo señaliza su ingreso a un garage?", **el 46% de los conductores dijo que usaba la luz de giro y el 6% sostuvo que no señaliza.** Es decir que más de la mitad de admite señalizar de manera incorrecta su entrada a una cochera. Sólo el 48% de los conductores entrevistados dijo que **usaba las balizas, que es lo adecuado para señalizar la entrada a un garage**.

"Según la ley de tránsito, las luces intermitentes de emergencias, deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas. Entrar a un garage representa una maniobra que, si no es anunciada, puede provocar un siniestro vial", expresó Facundo Jaime, vocero de la CECAITRA.

También se les consultó "¿con qué frecuencia usa la luz de giro al momento de doblar?". Allí, un 51% admitió que siempre señaliza cuando dobla; un 23% casi siempre; un 20% a veces y un 7% de los conductores dijo que nunca usaba la luz de giro cuando doblaba.

"Que solamente la mitad de los conductores utilice siempre la luz de giro al doblar, es un dato que debe alarmarnos e incentivarnos a continuar desde la CECAITRA con el trabajo de educación y concientización vial. Respetar las normas de tránsito es uno de los principios básicos para lograr un tránsito ordenado y seguro", finalizó Jaime.

Cronos

CRONOS NOTICIAS » INTERÉS GENERAL » 25 OCT 2019 14:22

DATOS IMPORTANTES

Preocupante: seis de cada diez motociclistas no usan casco y aumentan las muertes

En Argentina, sólo en 2018 fallecieron 2350 personas que viajaban en moto. Los datos surgen de una encuesta realizada en CABA y el Gran Buenos Aires por el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial, sólo 4 de cada 10 entrevistados dijeron que usan siempre el casco (42%).

También **4 de cada 10**, admitieron conducir **"casi siempre"** con el casco puesto. El resto admitió que **"nunca" (10%)** o **"casi nunca" (4%) lo usaba**.

En otro punto, se les consultó si alguna vez habían sufrido un accidente "durante". Según la **Agencia Nacional de Seguridad Vial**, durante el **2018** fallecieron en Argentina **5.366 personas**, de las cuales el **43,8% viajaba en motos**, mientras que el **27,6% en automóviles**, el **11,9% eran peatones** y el **3,7% ciclistas**.

A su vez, en el informe de la **Agencia** se detalló que algunas **tendencias detectadas entre 2016 y 2018 se mantienen: los hombres se protegen más que las mujeres.** Además, el uso del casco entre **menores de 18** es inferior a la media de manera significativa, y la protección mediante el uso del casco es **superior** en vías ruteras, motocicletas y vehículos comerciales.

SeguridadVial.com.ar

Los porteños aprueban la circulaciòn de Monopatines eléctricos, pero los usan pocos

IPROUP.COM 24 OCTUBRE 2019

A pesar de que hace varios meses que estos rodados están disponibles en suelo porteño, su uso todavía es marginal. Según una encuesta entre 600 personas del Observatorio Vial de la CECAITRA, una amplia mayoría de los porteños los utilizaría, aunque muy pocos pasaron por la experiencia.

En este sentido, sólo el 7% reconoció que los usó y que le gustó la experiencia, en tanto que un 63% respondió que no, pero que le gustaría hacerlo. De esta forma, siete de cada 10 aprueban el uso de los monopatines. El 6% admitió haberlo usado y no haber tenido una buena experiencia y el 27% sostuvo que nunca los usaría.

Entre quienes no lo usaron, pero lo usarían, hubo disparidad en las respuestas según la franja etaria:

- Entre 30 y 49 años: el 80% dijo que sí
- Más de 65 años: apenas el 3%

Con respecto al sexo de los entrevistados, el 11% de los hombres admitió haber usado el monopatín y dijo que le había gustado, pero el porcentaje disminuyó al 3% en las mujeres.

"Este nuevo dispositivo de movilidad llegó para facilitar el transporte en las grandes ciudades, donde el gran caudal de tránsito, en muchas ocasiones, dificulta la circulación. Se deben conocer sus alcances, sus prohibiciones y siempre deben respetarse las normas de tránsito. Es un vehículo que debe usarse con extrema responsabilidad", expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA, según informó Clarín.

Durante la encuesta también se les consultó si consideraban que "los monopatines de alquiler son una opción moderna y limpia para el transporte público". Un 54% de los consultados dijo que sí, un 29% optó por el no y un 17% dijo no saber la respuesta.

En mayo de este año la Legislatura porteña aprobó la incorporación de este nuevo dispositivo de movilidad personal en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad. De esta manera, se reconoció a los monopatines como nuevos actores del tránsito de la Ciudad y se estableció un marco regulatorio para los mismos, habilitando su circulación en la vía pública. La prueba piloto se reglamentó y comenzó a funcionar el viernes en forma oficial.

Las empresas que ya comenzaron a operar son Lime, Grin y Movo. Y en poco tiempo más se sumarán Bird y Glovo Go. Hasta ahora está habilitado que funcionen 4.000 unidades, a razón de 860 por cada empresa, aunque una de ellas llegará a 560.

MOVILIDAD

Se sumarán más empresas de alquiler de monopatines eléctricos

Por el momento hay tres empresas operando, próximamente se sumarán dos. Aunque no son muy utilizados 7 de cada 10 porteños aprueban su uso.

nueva ciudad
solamente información

Comunas 24.10.2019

En mayo pasado la **Legislatura porteña** aprobó la incorporación de este nuevo dispositivo de movilidad personal en el **Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad**. De esta manera, se reconoció a los **monopatines** como nuevos actores del **tránsito de la Ciudad** y se estableció un marco regulatorio para los mismos, habilitando su circulación en la vía pública. La prueba piloto se reglamentó y comenzó a funcionar el viernes en forma oficial.

Las empresas que ya comenzaron a operar son **Lime, Grin y Movo**. Y en poco tiempo más se sumarán **Bird y Glovo Go**. Hasta ahora están habilitados que funcionen **4.000 unidades**, a razón de 860 por cada empresa. Hasta ahora, solo se ven en barrios con mayor poder adquisitivo como **Palermo o Recoleta.**

Entre las condiciones para circular figura que se sólo puede trasladarse un conductor, el motor eléctrico debe tener una potencia máxima sea de 500 watts y la velocidad máxima para desplazarse es de **25 km/h.** Destrabar el monopatín para comenzar a usarlo cuesta **$ 15**. Luego, por cada minuto de uso se debe pagar **$ 8,** en total **la hora cuesta $ 495,** un lujo que pocos se pueden dar.

Además, es obligatorio el uso del casco, los dispositivos deben contar con luz delantera y trasera para su visibilidad en condiciones de poca iluminación, un sistema de frenos obligatorio que actúe sobre sus ruedas, timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano, una base de apoyo para los pies y elementos reflectantes que permitan una adecuada visibilidad.

De acuerdo a la norma, los **monopatines** sólo podrán circular en los tramos con **ciclovía o bicisendas** y sobre la calzada (exceptuando avenidas). Está **prohibida la circulación por las veredas**. Tampoco pueden circular por **plazas, plazoletas, parques, cementerios, reservas ecológicas y otros espacios verdes, paradas de taxis o colectivos, bocacalles, esquinas, túneles, pasos bajo nivel o puentes y bocas de subterráneo.**

Según una encuesta que realizó el **Observatorio Vial de la CECAITRA**, sobre 600 casos, una amplia mayoría de los porteños los utilizaría, aunque muy pocos pasaron por la experiencia, solamente el **7%** contestó que **los utilizó** y que les gustó la práctica. El 6% admitió haberlo usado y no haber tenido una buena experiencia y el **27%** sostuvo que nunca los usaría.

"Este nuevo dispositivo de movilidad llegó para facilitar el transporte en las grandes ciudades, donde el gran caudal de tránsito, en muchas ocasiones, dificulta la circulación. Se deben conocer sus alcances, sus prohibiciones y siempre deben respetarse las normas de tránsito. Es un vehículo que debe usarse con extrema responsabilidad", expresó a Clarín **Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA.**

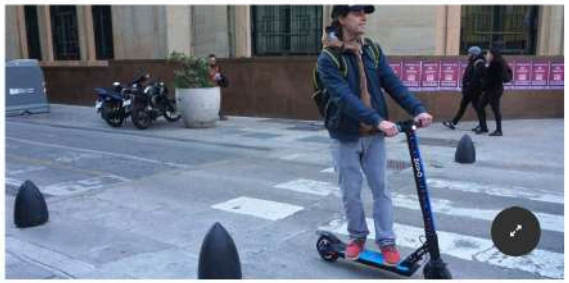
En **Palermo,** un joven explicó que no los usa porque no quiere subir su información personal a las aplicaciones que hay que descargar para liberarlos. Una pareja de **Arabia Saudita**, de viaje en **Buenos Aires**, contó a Clarín que en su paso por **Singapur** vio que los **monopatines** eran más populares porque no costaban tanto en comparación con lo que gana la gente.

Clarín CIUDADES

Encuesta

Monopatines eléctricos: aunque casi no los probaron, 7 de cada 10 porteños aprueban su uso

Hay tres empresas operando y se sumarán dos. Deben respetar las áreas establecidas en una ley porteña.



Monopatines eléctricos en la Ciudad. Foto: Fernando la Orden FOTO: Z FTP DELAORDEN

22/10/2019 - 18:27
Clarín.com | Ciudades

La Ciudad de Buenos Aires fue pionera en legislar el reglamento el uso de los los **monopatines eléctricos**. La agilidad y comodidad se destacan entre sus máximas virtudes y en otras ciudades del mundo su uso se masificó rápidamente. Si bien aquí el desembarco es lento, es incierto aún **cuánto uso le darían los porteños.**

De acuerdo a un encuesta entre 600 personas del Observatorio Vial de la CECAITRA, **una amplia mayoría de los porteños los utilizaría**, aunque muy pocos pasaron por la experiencia.

Ante la pregunta **"tuvieron la oportunidad de utilizar los monopatines de alquiler"**, solamente el **7%** contestó que sí y que le gustó la experiencia, un **63%** respondió que no, pero que le gustaría hacerlo. Es decir, 7 de cada 10 aprueban el uso de los monopatines. El **6%** admitió haberlo usado y no haber tenido una buena experiencia y el **27%** sostuvo que nunca los usaría.

En esta pregunta existieron **diferencias según la edad de los encuestados**. En la respuesta "no, pero me gustaría" fueron notorias: mientras 8 de cada 10 adultos de entre 30 y 49 años se volcaron por esta idea; sólo 3 de cada 10 mayores de 65 años dijeron que les atrae la propuesta de andar en monopatín.

Además, se notaron **discrepancias también considerando el sexo**: el 11% de los hombres admitió haber usado el monopatín y dijo que le había gustado, pero el porcentaje disminuyó al 3% en las mujeres.

"Este nuevo dispositivo de movilidad llegó para facilitar el transporte en las grandes ciudades, donde el gran caudal de tránsito, en muchas ocasiones, dificulta la circulación. Se deben **conocer sus alcances, sus prohibiciones y siempre deben respetarse las normas de tránsito**. Es un vehículo que debe usarse con extrema responsabilidad", expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA.

Durante la encuesta también se les consultó si consideraban que "los monopatines de alquiler son una opción moderna y limpia para el transporte público". Un **54%** de los consultados dijo que sí, un **29%** optó por el no y un **17%** dijo no saber la respuesta.

A cuatro cuadras de la Plaza Serrano, en Palermo, Alberto Jarast, de 71 años, le dijo a **Clarín** que prefiere usar las bicicletas gratis de la Ciudad.

Le sale más barato, y le da la oportunidad de hacer un poco de ejercicio. Además, contó que usó un monopatín por primera vez la semana pasada, pero sólo "por curiosidad".

Cerca de él, un joven explicó que no los usa porque no quiere subir su información personal a las aplicaciones que hay que descargar para liberarlos.

También, una pareja de Arabia Saudita, de viaje en Buenos Aires, contó que en su paso por Singapur vio que los monopatines eran más populares. Allí, agregaron, no costaban tanto en comparación con lo que gana la gente.

En mayo de este año la Legislatura porteña aprobó la incorporación de este nuevo dispositivo de movilidad personal en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad. De esta manera, se reconoció a los monopatines como **nuevos actores del tránsito de la Ciudad** y se estableció un marco regulatorio para los mismos, habilitando su circulación en la vía pública. La prueba piloto se reglamentó y comenzó a funcionar el viernes en forma oficial.

Las empresas que ya comenzaron a operar son Lime, Grin y Movo. Y en poco tiempo más se sumarán Bird y Glovo Go. Hasta ahora está habilitado que funcionen **4.000 unidades**, a razón de 860 por cada empresa, aunque una de ellas llegará a 560.

Características del monopatín

Entre las condiciones para circular figura que se sólo puede trasladarse un conductor, el motor eléctrico debe tener una potencia máxima sea de 500 watts y la **velocidad máxima para desplazarse es de 25 km/h**.

Destrabar el monopatín para comenzar a usarlo cuesta $ 15. Luego, **por cada minuto de uso se debe pagar $ 8.**

Además, es obligatorio **el uso del casco**, los dispositivos deben contar con luz delantera y trasera para su visibilidad en condiciones de poca iluminación, un sistema de frenos obligatorio que actúe sobre sus ruedas, timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano, una base de apoyo para los pies y elementos reflectantes que permitan una adecuada visibilidad.

De acuerdo a la norma, los monopatines sólo podrán circular en los **tramos con ciclovía o bicisendas y sobre la calzada (exceptuando avenidas)**. Esta prohibida la circulación por las aceras/veredas. Tampoco pueden circular por plazas, plazoletas, parques, cementerios, reservas ecológicas y otros espacios verdes, paradas de taxis o colectivos, bocacalles, esquinas, túneles, pasos bajo nivel o puentes y bocas de subterráneo.

iProUP | Economía Digital | Encuesta

Monopatines eléctricos: el 70% de los porteños los aprueba, pero muy pocos los usan

Una encuesta revela que a pesar de que los porteños están a favor de este nuevo tipo de movilidad, apenas siete de cada 10 se subieron a uno

22.10.2019 · 19.54hs · ECONOMÍA DIGITAL

En la ciudad de Buenos Aires avanzan las aplicaciones de alquiler de monopatines con cuatro grandes jugadores: Grin, Movo, Lime y Glovo Go. Pero la estadounidense Bird, que recibió fondeo de YPF Ventures, podría llegar próximamente.

A pesar de que hace varios meses que estos rodados están disponibles en suelo porteño, su uso todavía es marginal. Según una encuesta entre 600 personas del Observatorio Vial de la CECAITRA, una amplia mayoría de los porteños los utilizaría, aunque muy pocos pasaron por la experiencia.

En este sentido, sólo el 7% reconoció que los usó y que le gustó la experiencia, en tanto que un 63% respondió que no, pero que le gustaría hacerlo. De esta forma, siete de cada 10 aprueban el uso de los monopatines. El 6% admitió haberlo usado y no haber tenido una buena experiencia y el 27% sostuvo que nunca los usaría.

Entre quienes no lo usaron, pero lo usarían, hubo disparidad en las respuestas según la franja etaria:

- Entre 30 y 49 años: el 80% dijo que sí

- Más de 65 años: apenas el 3%

Con respecto al sexo de los entrevistados, el 11% de los hombres admitió haber usado el monopatín y dijo que le había gustado, pero el porcentaje disminuyó al 3% en las mujeres.

"Este nuevo dispositivo de movilidad llegó para facilitar el transporte en las grandes ciudades, donde el gran caudal de tránsito, en muchas ocasiones, dificulta la circulación. Se deben conocer sus alcances, sus prohibiciones y siempre deben respetarse las normas de tránsito. Es un vehículo que debe usarse con extrema responsabilidad", expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la CECAITRA, según informó Clarín.

Durante la encuesta también se les consultó si consideraban que "los monopatines de alquiler son una opción moderna y limpia para el transporte público". Un 54% de los consultados dijo que sí, un 29% optó por el no y un 17% dijo no saber la respuesta.

En mayo de este año la Legislatura porteña aprobó la incorporación de este nuevo dispositivo de movilidad personal en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad. De esta manera, se reconoció a los monopatines como nuevos actores del tránsito de la Ciudad y se estableció un marco regulatorio para los mismos, habilitando su circulación en la vía pública. La prueba piloto se reglamentó y comenzó a funcionar el viernes en forma oficial.

Las empresas que ya comenzaron a operar son Lime, Grin y Movo. Y en poco tiempo más se sumarán Bird y Glovo Go. Hasta ahora está habilitado que funcionen 4.000 unidades, a razón de 860 por cada empresa, aunque una de ellas llegará a 560.

LA NACION | SEGURIDAD

Un informe crítico contra peatones y automovilistas

LA NACION

Los transeúntes creen que no se los respeta, pero cruzan por la mitad de la cuadra

21 de octubre de 2019

Más de la mitad de los **peatones** no se sienten respetados nunca o casi nunca por los **automovilistas**. Pero, al mismo tiempo, nueve de cada diez admiten que suelen cruzar la calle por la mitad de la cuadra.

Esas son algunas de las conclusiones que surgen del último informe del Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra), basado en 600 entrevistas presenciales realizadas en la Capital y el Gran Buenos Aires.

El estudio arrojó como resultado que el 53% de los peatones no se sienten respetados en su prioridad de paso casi nunca o nunca. Esa visión negativa con respecto a la actitud de los automovilistas es mayor en hombres que en mujeres.

El 87% reconoció cruzar por la mitad de la calle, lejos de la senda peatonal (87%), "siempre, casi siempre o pocas veces". Admitieron cometer este tipo de falta de tránsito más mujeres que hombres.

Además, el 89% admitió que cruza con el semáforo en rojo si observa que no se acerca ningún vehículo hacia ellos. Cuatro de cada diez dicen haber adoptado eso como una práctica permanente, aparentemente conscientes de que sus vidas no corren ningún tipo de riesgo.

Consultados sobre si bajan del cordón de la vereda, ansiosos para cruzar, esperando en la calle a que corte el semáforo y se ponga en verde a su favor, ocho de cada 10 entrevistados admitieron hacer eso siempre, a veces o pocas veces.

Entre los peatones, según el resultado de este relevamiento, ocurre lo mismo que había sido advertido entre conductores en un anterior estudio de Cecaitra.

Al consultárseles a los peatones "cómo observan el ecosistema vial y, específicamente, cuál es su opinión sobre el respeto de las normas de tránsito de parte de todos los argentinos", el 85% respondió que es bajo o muy bajo. En cambio, dos de cada tres entrevistados autoperciben que su responsabilidad hacia las normas de tránsito es alta o muy alta.

"Observamos que tanto en los relevamientos telefónicos como en los presenciales el axioma se mantiene estable: "Todos se manejan de manera irresponsable en las calles menos yo'", describieron los autores del informe.

En cuanto a si las faltas de tránsito podrían evitarse si existiesen mayores penas o si hubiese más control, seis de cada diez entrevistados dijeron que están de acuerdo. Un tercio de los encuestados entre los peatones dijeron creer que en la Argentina hay más accidentes de tránsito que en el resto del mundo, aunque casi la mitad admitieron que no cuentan con información como para confirmarlo o negarlo.

POLITICA

LA OPOSICIÓN QUIERE VETAR LAS FOTO MULTAS EN CAPITAL

DIARIO EL ZONDA

CAPITAL

21 octubre, 2019 37

La discusión por el convenio entre la municipalidad de la Capital y una CECAITRA Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina, podría llevarse a la sesión de este jueves en el Concejo Deliberante de la Capital si la oposición logra que se haga su tratamiento especial, lo que es seguro es que el tema se va a discutir y mucho en la previa en el marco de las reuniones de labor parlamentaria. La oposición encabezada por Juan Sansó no va aprobar este convenio y quieren rechazarlo lo antes posible para no dejarle la mochila a la próxima gestión a cargo de Emilio Baistrocchi.

"Pedí un tratamiento preferencial del expediente del proyecto de las foto multas, el convenio ya está firmado y me han dicho que hasta la empresa ya está haciendo los relevamientos. Los convenios son muy simples, o los aprobamos o los rechazamos, pero si nosotros no nos apuramos, estamos generando derechos adquiridos a la empresa porque si la empresa se pone a trabajar después te va a reclamar todo lo que hizo si lo llegamos a bajar al convenio", explicó el Concejal Juan Sansó líder de la oposición en el Concejo Deliberante.

Por esos motivos Sansó explicó que, "lo que estoy pidiendo, es que lo tratamos ese Consejo Deliberante y el que lo quiera aprobar que lo vote y él que lo quiera rechazar que lo rechace como lo vamos a hacer nosotros". Con nosotros re refiere a el y a Federico Sanso de actuar, pero en el bloque de Cambiemos tampoco están de acuerdo con el convenio y el concejal Ricardo Marun, anticipó a este diario que tampoco va a votar a favor el proyecto.

Sansó pidió el tratamiento preferencial para la próxima sesión en diputados.

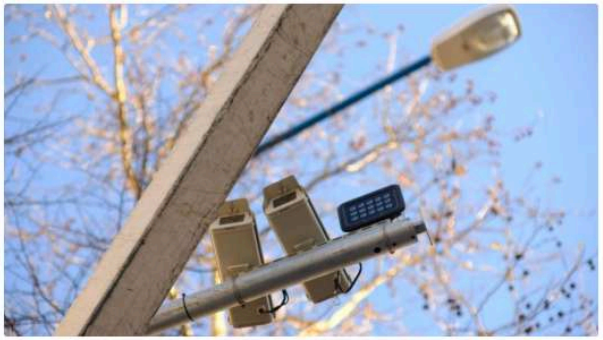
Los argumento de quienes están en contra

Sansó explicó que "con un tratamiento normal el proyecto lo pueden dormir en un cajón hasta que nos vamos y nunca se trata, pero después el que venga se va a encontrar con una empresa que ya está trabajando. Por hay que rechazarlo, porque sino la empresa ya va a tener más derechos adquiridos ese es mi punto de vista escucharlo ahora", en diálogo con El Zonda, Ricardo Marún opinó en la misma linea y dijo que "cada gobierno debe tener su impronta y no me parece el ejecutivo tome una política tan delicada que no va a llegar a implementar, si la próxima administración quiere hacerlo es un tema que deben tratar ellos".

no estamos en contra un sistema de fotomultas si quieren ponerlo como existía mucha parte del país que lo hagan con una licitación como primera medida.

Sansó apuntó que ,"no tiene sentido entregárselo a una empresa privada que se lleva el 55% de lo recaudado cuando tranquilamente podría hacerlo en la municipalidad con un convenio con el Ministerio de Gobierno así nos quiere muchísimo más de la municipalidad". Por su parte Marún también se mostró en contra de este aspecto, y señaló, "lo que se busca con la fotomulta es evitar una acción negativa que a la hora de conducir, y si se lo das a una empresa, es obvio que por naturaleza va a buscar recaudar, el municipio y la empresa tienen fines distintos".

Sansó culminó, "hacer esto un mes antes de irse del gobierno es dejarle un problema al que viene, me parece un despropósito de última lo debería ser el intendente que viene quien lo fomente y no un intendente que le queda un mes".



SeguridadVial.com.ar

Registros fotogràficos para infractores de semàforos en rojo

SEGURIDADVIAL.COM.AR 16 OCTUBRE 2019

Con la incorporación de nuevas tecnologías para el control de tránsito, dispositivos de registro de cruce de semáforos en rojo en las esquinas más transitadas, la municipalidad de Las Heras, en Mendoza, aplica un innovador Plan Integral de Seguridad Vial.

En el marco de este programa, es el primer departamento en contar con esos dispositivos de control de tránsito con registro fotográfico de las infracciones que tengan que ver con el cruce de semáforos en rojo .

Las estadísticas arrojan que en promedio, en zonas céntricas, se dan entre 7 y 9 cruces de semáforos en rojo por día. La cifra no es alta a comparación de otras ciudades del país donde se dan de 20 a 25 infracciones diarias por no respetar la luz roja en las esquinas.

En una reciente encuesta del Observatorio Vial de Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial de unos 600 encuestados, el 29% admitió cruzar un semàforo en rojo alguna vez y el 8% casi siempre.

Teniendo en cuenta las edades, se notaron diferencias en las respuestas: mientras que el 11% de los jóvenes menores a 29 años sostuvo que casi siempre cruza el semáforo con la luz roja, el número disminuye a 0% en los mayores a 65 años.

En este sentido, la incorporación de tecnología de punta es un elemento fundamental a la hora del control de tránsito en zonas urbanas con alto flujo de circulación.

A partir del 1 de noviembre, Las Heras incorporarà 12 dispositivos que registran en una secuencia de imágenes el cruce de semáforos en rojo.

Se trata de equipos tecnológicos homologados que por primera vez se aplicarán en la provincia y cuyo objetivo es instalarlo en la mayoría de las esquinas del departamento.

El video certifica la infracción, lo que hace que no sea necesaria la presencia de un inspector de tránsito en el lugar. Luego, será el Juzgado Vial el que evalúe la falta y aplicara o no la multa correspondiente.

Es que este registro –que opera con alto rango de precisión, eficacia y seguridad- se sumará como un elemento complementario más para el buen desenvolvimiento de la justicia de tránsito municipal.

Con la convicción de que el aprendizaje, la difusión y promoción del respeto a las normas de tránsito es la base para lograr disminuir los accidentes viales, el Plan Integral de Educación y Seguridad Vial de Las Heras profundiza acciones dinámicas y efectivas en las escuelas y entidades barriales, a través de charlas, talleres y prácticas en las pistas viales infantiles. Así como el plan de obras públicas en mejoras en las calles y accesos principales del departamento también dan mayor fluidez vehicular y acompañan este programa vial.

SeguridadVial.com.ar

Para entrar en un garage la mitad no usa las luces correctas

SEGURIDADVIAL.COM.AR 15 OCTUBRE 2019

Más de la mitad de los conductores señaliza mal la entrada a un garage, según surge de un sondeo realizado por el Observatorio Vial de Cecaitra, la Cámara que nuclea a las empresa productoras de software vial.

La Cámara realizó una encuesta a 600 personas que circulaban por las calles de la Ciudad de Buenos Aires, de las cuales el 75% eran conductores.

Ante la pregunta "¿cómo señaliza su ingreso a un garage?", el 46% de los conductores dijo que usaba la luz de giro y el 6% sostuvo que no señaliza. Es decir que más de la mitad admite señalizar de manera incorrecta su entrada a una cochera.

Sólo el 48% de los conductores entrevistados dijo que usaba las balizas, que es lo adecuado para señalizar la entrada a un garage, informó el Observatorio Vial en un comunicado.

"Según la ley de tránsito, las luces intermitentes de emergencias deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas. Entrar a un garage representa una maniobra que, si no es anunciada, puede provocar un siniestro vial", expresó Facundo Jaime, vocero de la CECAITRA.

ARGENTINA - Estadística

MÁS DE LA MITAD DE LOS CONDUCTORES SEÑALIZA MAL LA ENTRADA A UN GARAGE, SEGÚN ENCUESTA

Los detalles.

14-10-2019

GrupoLaProvincia.com

Más de la mitad de los conductores señaliza mal la entrada a un garage, según surge de un sondeo realizado por el **Observatorio Vial de Cecaitra**, la Cámara que nuclea a las empresa productoras de software vial.

La Cámara realizó una encuesta a 600 personas que circulaban por las calles de la Ciudad de Buenos Aires, de las cuales el 75% eran conductores. Ante la pregunta "¿cómo señaliza su ingreso a un garage?", el 46% de los conductores dijo que usaba la luz de giro y el 6% sostuvo que no señaliza. Es decir que más de la mitad admite señalizar de manera incorrecta su entrada a una cochera.

Sólo el 48% de los conductores entrevistados dijo que usaba las balizas, que es lo adecuado para señalizar la entrada a un garage, informó el Observatorio Vial en un comunicado. "Según la ley de tránsito, las luces intermitentes de emergencias deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas. Entrar a un garage representa una maniobra que, si no es anunciada, puede provocar un siniestro vial", expresó Facundo Jaime, vocero de la CECAITRA

También se les consultó "¿con qué frecuencia usa la luz de giro al momento de doblar?". Allí, un 51% admitió que siempre señaliza cuando dobla; un 23% casi siempre; un 20% a veces y un 7% de los conductores dijo que nunca usaba la luz de giro cuando doblaba.

"Que solamente la mitad de los conductores utilice siempre la luz de giro al doblar, es un dato que debe alarmarnos e incentivarnos a continuar desde la CECAITRA con el trabajo de educación y concientización vial. Respetar las normas de tránsito es uno de los principios básicos para lograr un tránsito ordenado y seguro", finalizó Jaime. (Télam)

15/10/2019 Clarín

Celular al volante: hacen más multas y la mitad de los conductores admite que lo usa

Es el resultado de una encuesta privada. Además, las infracciones crecieron un 56% y también hay más automovilistas que hablan o mandan mensajes en las esquinas.

Karina Niebla
kniebla@clarin.com

Chocar contra cuatro autos estacionados y luego volcar, en Santa Fe y Bulnes. O terminar sobre las vías del Premetro, en Lugano, y quedar encajado entre los rieles y el guardarrail. O cruzar con semáforo en rojo, en esquinas de toda la Ciudad. Son algunas de las cosas que pueden ocurrir -y efectivamente sucedieron- cuando se usa **el celular mientras se conduce**. Una infracción en la que **la mitad de los porteños** admite incurrir, según un relevamiento. Y uno de los motivos de multa más comunes, de acuerdo a datos oficiales, que indican que los conductores están cada vez más pendientes de su teléfono que de que lo que pasa en su entorno.

Es que, en 2018, los automovilistas **usaron el celular en un 14,7% de los casos**, casi 3% más que en 2017. En utilitarios y pick ups, ese índice se duplicó respecto de 2016 (19,6% contra 9%). Así lo revela el último informe de la Secretaría de Transporte porteña, elaborado por el Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad.

Es la principal causa de distracción al volante. El sistema "manos libres" también es peligroso.

Pero eso no es todo: según el estudio, dos de cada diez automovilistas se distraen al volante, un 3,2% más que en el año anterior, y la causa más frecuente es **hablar, escribir o leer en el celular**. El problema se agrava en los días hábiles y a bordo de vehículos de uso comercial.

Los motociclistas tampoco se quedan atrás: su motivo de distracción más frecuente también es el teléfono (10,5%), que entre ellos aumentó seis puntos en relación a 2017.

La información del estudio se relevó a través de la **observación directa de 6.200 casos** de autos y utilitarios, y 2.500 de motos, en 45 esquinas de la Ciudad, muchas de alta circulación, como **Libertador y Pueyrredón, o el de Alvarez Thomas y Forest**.

Los datos van de la mano con los de infracciones: durante 2018, hubo un **56% más de multas que en 2017 por usar el teléfono**. Es la cuarta falta más repetida, cuesta $ 2.140 y se duplica a **$ 4.280 si el teléfono se usa para enviar mensajes de texto**.

"Creemos que el celular se usa incluso más que lo que arroja nuestro relevamiento, porque examinamos el comportamiento de los conductores **sólo cuando están detenidos en el semáforo**, no durante todo el viaje -aclara Adriana Jakovcevic, gerenta operativa del Observatorio-. Por eso, las encuestas dan índices aún más altos: muchos reconocen que en algún momento del viaje **llamaron o mandaron mensajes de texto**, aunque no deberían hacerlo nunca".

Y cuando dice nunca quiere decir ni siquiera cuando el auto está detenido en un semáforo. Es que la Ley Nacional de Tránsito, la N° 24.449, lo prohíbe expresamente en su artículo 48, porque **los teléfonos son una distracción en todo momento**. E incluso aunque sea en modo "manos libres". "Conducir y hablar por celular hacen trabajar la misma parte del cerebro. El hecho de tener la mano desocupada no quiere decir que no pierdas **capacidad de atención**", analiza Fabián Pons, presidente del Observatorio Vial Latinoamericano.

A su vez, "mientras se habla por teléfono, aunque sea manos libres, no se mantiene una velocidad constante, y la distancia de seguridad no es suficiente con el vehículo que circula delante", advierten en la asociación Luchemos por la Vida.

Es por eso que el 54,3% de los porteños que afirmaron en una encuesta usar Bluetooth o manos libres "para mitigar el peligro del uso del celular", en realidad no están mitigando mucho. Incluso, **un 47% admite que suele hablar por teléfono sosteniéndolo con su mano**. Las cifras son de un sondeo elaborado por Movistar y el fabricante de productos de seguridad vial Gonvarri Industries.

Desde luego, es mucho peor cuando se lee un mensaje de texto, porque además perder atención se desvía la mirada. Y esto es algo que dice hacer **el 54,29% de los encuestados**. Escribir, más grave aún, es una imprudencia admitida por el 40% de los consultados. "A 130 kilómetros por hora, que es la máxima en una autopista, se recorren 36 metros por segundo. Si bajás la mirada para apretar tres teclas, demorás tres segundos", calcula Pons, y lanza una preocupante comprobación: "Así, **terminás recorriendo más de una cuadra sin mirar**".

Este peligro puede ser mayor del que se cree: en relativamente pocos casos se le echa la culpa al uso del celular por un choque. No porque no la tenga, sino porque es difícil de comprobar. "Cuando hacés análisis de siniestros graves o fatales, reconstruir la distracción es más complicado. Hay mecanismos más desarrollados para determinar la velocidad a la que venía un vehículo, pero no para comprobar si quien conducía se distraía", explica Jakovcevic.

Los mecanismos que sí se desarrollan cada vez más, en cambio, son los que asocian celulares y autos. "La industria automotriz suma año a año mayor conectividad: Bluetooth, pantallas, conectores USB para recargar la batería del teléfono. Por un lado se pregona la concientización y, por el otro, el público pide más conexiones a bordo". Una contradicción que, por ahora, está más cerca de profundizarse que de resolverse, para **peligro de conductores, ciclistas y peatones.** ■

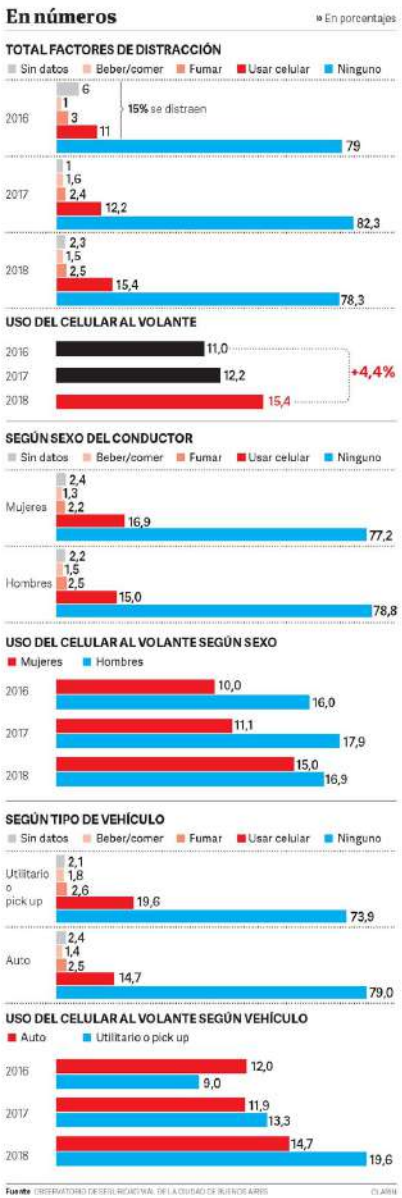
Imagen repetida. En el relevamiento se observaron 6.200 autos y más 2.500 motos. MARCELO CARROLL

AUMENTÓ 27% EN DOS AÑOS

A nivel nacional también hay un alza

A nivel nacional, **el uso de celular al volante creció un 27% en dos años**, según el último informe publicado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El dato surge de un estudio de observación que se realizó en semáforos en 230 puntos del país. La metodología es la misma que usa el Observatorio porteño, es decir, se verifica en esquinas en donde los vehículos están detenidos.

En 2018 se detectó que el 9,4% de los conductores estaba usando su teléfono. En 2016, fue el 7,4%. La investigación concluyó que es **el principal factor de distracción al volante**, seguido por fumar (3,2%), comer (1,9%), manipular de objetos como el GPS o CDs (1,4%).



≡ télam

14/10/2019 ENCUESTA

Más de la mitad de los conductores señaliza mal la entrada a un garage

En un sondeo realizaod por Cecaitra, la Cámara que nuclea a las empresa productoras de software vial, la mayoría de los entrevistados admitió que no pone las balizas para anunciar la maniobra.

Más de la mitad de los conductores señaliza mal la entrada a un garage, según surge de un sondeo realizado por el Observatorio Vial de Cecaitra, la Cámara que nuclea a las empresa productoras de software vial.

La Cámara realizó una encuesta a 600 personas que circulaban por las calles de la Ciudad de Buenos Aires, de las cuales el 75% eran conductores.

Ante la pregunta "¿cómo señaliza su ingreso a un garage?", el 46% de los conductores dijo que usaba la luz de giro y el 6% sostuvo que no señaliza. Es decir que más de la mitad admite señalizar de manera incorrecta su entrada a una cochera.

Sólo el 48% de los conductores entrevistados dijo que usaba las balizas, que es lo adecuado para señalizar la entrada a un garage, informó el Observatorio Vial en un comunicado.

"Según la ley de tránsito, las luces intermitentes de emergencias deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas. Entrar a un garage representa una maniobra que, si no es anunciada, puede provocar un siniestro vial", expresó Facundo Jaime, vocero de la CECAITRA.

SeguridadVial.com.ar

Cecaitra entrega cascos en una escuela de Rauch

SEGURIDADVIAL.COM.AR 04 OCTUBRE 2019

En una acción de responsabilidad social empresaria, la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) hicieron entrega de cascos para bicicletas a niños de una escuela del municipio de Rauch, provincia de Buenos Aires.

La cámara gestiona los registros de fotomultas en las rutas 30 – 50 que atraviesan el ejido municipal.

En la escuela Nº 15, autoridades municipales y de las empresas, desarrollaron una jornada de dedicada a la concientización en seguridad vial. Los alumnos vienen trabajando en distintos proyectos con las autoridades de la Dirección de Control y Seguridad Vial.

El acto, encabezado por el Jefe de Gabinete Gustavo Palazzo destacó la participación de CECAITRA "Es un gran iniciativas, la colaboración de la Cámara, con los cascos para la seguridad de los chicos.

La Directora de la Escuela, Daniela Silva indicó que "trabajamos en un proyecto áulico, con 3 ejes. La educación vial y los ciudadanos responsables, con la acción de los peatones, ciclistas y, ahora pasajeros de autobús, autos y colectivos".

Durante la jornada, los chicos manejaron sus bicicletas en una pista confeccionada para la ocasión en el SUM de la escuela, conociendo y aplicando las distintas normas de tránsito vigentes.

SOCIEDAD

infobae

La Plata: automovilistas podrán pagar multas de tránsito con trabajos comunitarios

La ordenanza fue aprobada este miércoles en el Concejo Deliberante

31 de octubre de 2019

El Concejo Deliberante de la ciudad de **La Plata** sancionó este miércoles una ordenanza municipal que posibilitará a los automovilistas **realizar trabajos comunitarios para saldar sus multas.** Las infracciones que computarán serán las consideras leves en el código de tránsito y de "bajos montos", explicaron desde el Municipio.

La iniciativa había sido propuesta en septiembre por el **Sindicato de Conductores de Taxis** de dicha localidad. En un principio la medida aplicaría a taxistas y remiseros. Pero desde el Ejecutivo, en conjunto con los ediles, resolvieron extenderlo a todos los automovilistas platenses. Según establece la ordenanza, finalmente será la Justicia de Faltas quien defina qué multas se podrán pagar con trabajos comunitarios. Entre las posibles tareas se mencionaron: **pintar monumentos, escuelas y hospitales.**

En el plano formal, la iniciativa modifica el código contravencional e introduce "mecanismos de sanción alternativos y complementarios", que podrán ser aplicados por los jueces de faltas.

"Dejamos de lado aquella cuestión de que las multas son solo para recaudar. De esta forma estamos generando conciencia, expresó el concejal radical Claudio Frangul en la sesión. Además, agregó que la ordenanza apunta lograr un equilibrio entre los infractores ya que "los más adinerados no tienen ningún problema en pagar una multa y no recibir una sanción desde el punto de vista moral".

Para fundamentar su postura, el edil tomó como referencia otros lugares donde se aplican medidas de estas características como Córdoba, Santa Rosa, Junín y General Pico. En diálogo con **Infobae**, Frangul agregó que se generarán **"cursos de capacitación como una pena, que tienen que ver con seguridad vial y concientización del tránsito, además de los trabajos comunitarios".**

En tanto, desde el Concejo Deliberante informaron a *Télam* que la ordenanza aplicaría para infracciones como "estacionar en doble fila y no respetar el estacionamiento medido", las cuales son consideradas faltas leves en el código de tránsito y que tienen multas máximas de cuatro mil pesos.

En el proyecto que había presentado el sindicato de taxistas, el secretario general Juan Carlos Berón había argumentado que por el "aumento desmesurado de las multas", y por considerar que **"el 70% de las infracciones están mal hechas"** debido al caos de tránsito y a la falta de "educación vial", solicitaba a los concejales aprobar una ordenanza que permita "hacer tareas comunitarias en algún colegio o en otro lugar que sea designado por la Justicia de Faltas". Luego de introducírsele las modificaciones mencionadas, la petición fue finalmente aprobada.

Accidentes de tránsito: en 2018, cada tres horas murió un motociclista

El consumo de alcohol, el exceso de velocidad y sobre todo la falta de uso de casco son los elementos que más inciden en el aumento de la tasa de mortalidad de los ciclistas Fuente: Archivo - Crédito: Ricardo Pristupluk

31 de octubre de 2019 • 18:45

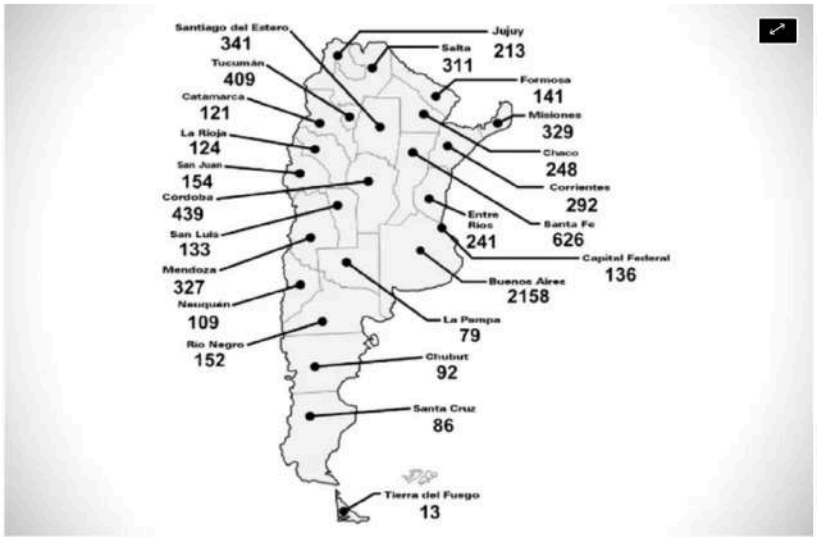
Más de 3 mil motociclistas murieron en la Argentina durante 2018, uno cada tres horas, cifra que **representa el 42%** del total de las víctimas de tránsito, informó hoy la **Asociación Civil Luchemos por la Vida**.

Luchemos por la Vida informó que, en algunas localidades del país, el número de motociclistas muertos supera el 80% del total.

Según el informe, el consumo de alcohol, el exceso de velocidad y sobre todo la falta de uso de casco son los elementos que más inciden en el aumento de la tasa de mortalidad de los ciclistas.

"Los motociclistas que usan casco tienen un 73% menos de mortalidad y hasta un 85% menos de lesiones graves que los que no lo usan", señaló el estudio, que reprodujo la agencia Télam.

"Para revertir estas tragedias no bastan controles esporádicos y escasos, o algunos fines de semana en la esquina de un boliche", sostuvo "Luchemos por la Vida", y pidió a las autoridades responsables del tránsito que incrementen los controles y las sanciones para "salvar las más de 7 mil vidas que se pierden cada año en siniestros evitables".



Cantidad de muertos en accidentes viales en la Argentina durante el 2018 Fuente: Archivo - Crédito: Ricardo

26/10/2019 La Nación

Al volante

Gabriel Tomich
EDITOR

La seguridad vial, lejos de la agenda política

Una problemática que cobra vidas, pero sigue sin interesar

Una nueva campaña electoral ha terminado y, como sucedió en todas ellas, la problemática de la seguridad vial brilló por su ausencia.

Ningún candidato expresó plan, programa o meramente ideas acerca de un flagelo que se lleva más de 5000 vidas por año. Una cifra que probablemente sea bastante mayor, pero imposible de determinar fehacientemente porque muchas jurisdicciones (provincias y municipios) con escasos o nulos controles de las normas de tránsito, falsean sus números entregando valores significativamente menores a las reales. Un ardid político que, en realidad, le hace un flaco favor a sus vecinos, votantes y representados.

Queda además una deuda siempre pendiente en las estadísticas: la cantidad de heridos, qué tipos de lesiones sufren, cuántas personas quedan discapacitadas en los incidentes viales, etcétera. Nada se sabe de todo eso.

En las campañas, todos los candidatos hablan de la educación hasta con gestos grandilocuentes, pero todo queda en un enunciado: nada dicen acerca de qué van a instrumentar para mejorarla y cómo lo harán. La educación vial forma parte también de la general y aquí hay mucho por hacer con los niños y los adolescentes, desde cómo cruzar correctamente una calle hasta la responsabilidad de conducir una bicicleta, una moto y luego un automóvil.

Muchos jóvenes sin terminar el secundario ya pueden sacar un registro de conducir; es decir que todavía están en la etapa formativa de su vida: la mejor para que reciban las enseñanzas correctas que en un futuro puedan mejorar el caótico, agresivo y despiadado tránsito que tenemos en la Argentina y que a gran parte de nuestra dirigencia bien poco parece importarle.

25/10/2019 Clarín

Controles. El chofer de cada micro deberá verificar que la medida se cumpla, y también habrá operativos.

RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

Volvieron obligatorio el uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia

Deben respetarlo los pasajeros de los servicios de línea y de empresas de turismo. Ya rige en todo el país.

Usar el cinturón de seguridad se volvió obligatorio para todos los pasajeros de los micros de larga distancia. Así lo dispuso una resolución del Ministerio de Transporte de la Nación, que se publicó el lunes y ya rige en todo el país.

La medida se aplica a todos los servicios interjurisdiccionales. Es decir, los de línea y también los de empresas de turismo, como las que hacen **viajes de egresados**. "La resolución establece la obligatoriedad y también, un trabajo de educación y concientización", explicó a **Clarín** Jorge Ceballos, subdirector de la CNRT.

En la práctica, los fiscalizadores del organismo deben controlar las unidades antes de que inicien los viajes. Luego, una vez en el camino, habrá algunos operativos, pero **los encargados de verificar el uso del cinturón serán los choferes y el personal de a bordo de las unidades**, detalla Ceballos.

El Protocolo de Seguridad para los Servicios de Transporte por Automotor de Pasajeros de Carácter Interurbano, establecido por la resolución 149/2019 de la Secretaría de Gestión del Ministerio de Transporte, establece que los servicios con sistema de TV deberán **pasar un video al inicio de cada viaje**, que detalle las condiciones de seguridad del vehículo, cómo hallar y usar los matafuegos, dónde están las salidas de emergencia, dónde están los martillos de seguridad y las válvulas que permiten liberar las puertas, y cómo usar los cinturones de seguridad.

En servicios sin TV, en tanto, se le deberá dar a cada pasajero **una cartilla informativa** con esa información antes de abordar. Desde la CNRT informaron que tanto el video como el folleto ya fueron provistos a todas las cámaras de transporte.

El uso del cinturón **está previsto para todo el viaje, salvo cuando el pasajero se levante para ir al baño o buscar un refrigerio. Al regresar, deberá colocárselo otra vez**.

Durante los primeros seis meses, la CNRT y la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrollarán una serie de acciones de concientización, para impulsar el uso del cinturón. Ceballos señala que la cuestión de fondo es cultural. "La misma persona que sube a su auto y se pone el cinturón y hace lo mismo cuando sube a un avión, **no lo utiliza cuando viaja en micro**. Lo importante es trabajar en la educación y concientizar sobre la importancia de llevarlo puesto", dijo.

La medida se tomó tras analizar los últimos siniestros viales con micros. Expertos en seguridad en el transporte, entre los que está la Junta de Investigación de Accidentes Aéreos, identificaron a la falta de uso del cinturón de seguridad como **una de las causes principales de siniestros fatales** y recomendaron su uso para prevenir y evitar acontecimientos similares, detalló el organismo.

Consultado por **Clarín**, el subgerente de seguridad de Cesvi, Gustavo Brambati, consideró "muy positiva" la medida. "Los cinturones hoy están en los micros y tienen un gran desuso. Salvo en algunos casos de empresas que tienen como política exigir el uso, **la mayoría de los pasajeros no lo hace. Y son importantes ante impactos y vuelcos**, porque la dinámica que se da dentro de la cabina en un siniestro **es muy violenta**", explicó.

Ante un vuelco, destacó, los pasajeros pueden salir despedidos de un lado a otro y golpear con violencia si no están sujetados. "Incluso hay vuelcos que no tienen grandes efectos destructivos en la unidad, **pero sí dejan heridos y muertos**. Hay estudios, hechos en base a las cámaras internas que se usan dentro de los micros en otros países, que muestran la violencia de la dinámica que se da dentro de la cabina. Si uno utiliza el cinturón, hasta en un choque violento hay muchas chances de no salir lastimado", concluyó. ■

Conclusión
Libertad con Responsabilidad

Por la crisis, crecieron un 350% las faltas de tránsito por conducir con el carnet vencido

Los costos en materia de licencias, seguro o transferencias, en sintonía con la pérdida de poder adquisitivo, han generado un fuerte incremento en las infracciones por falta de documentación. Misma suerte corre el número de autos abandonados por reparaciones inafrontables.

Oct 25, 2019 | Ciudad |

Son numerosos los índices que demuestran el impacto de la crisis económica en los distintos aspectos de la vida cotidiana de los argentinos. En Rosario, las cifras de actas labradas por infracciones de tránsito son uno de los indicadores que lo reflejan, **habiendo aumentado considerablemente la cantidad de multas por falta de documentación en regla**, debido a la imposibilidad que muchas personas tienen de pagar lo necesario para tener todos sus papeles al día.

Mientras **en septiembre de 2018** el número de faltas por llevar el carnet de conductor no vencido, seguro, cédula verde u otra documentación exigible **era de 3.003**, **este año esa cifra aumentó hasta los 11.029 casos en igual período**, un incremento de más del 367%. De igual manera, la cantidad de **multas por conducir sin haber obtenido la licencia habilitante de conductor emitida por autoridad competente se ubicaba en 1.537, mientras que en mismo período de 2019 está por los 5.344**, aproximadamente un 347% más.

En diálogo con ***Conclusión***, el director de Tránsito de la Municipalidad, Gustavo Adda, afirmó que este notable aumento en los números encuentra su razón de ser en las dificultades económicas que tienen los rosarinos para afrontar los gastos que significa el tener los papeles al día, debido a los "montos onerosos" que significan renovar una licencia de conducir (hoy en 1.460 pesos), mantener al día un seguro (**en febrero de este año, uno normal promediaba los 3.000 pesos mensuales**) o realizar la transferencia de un vehículo (que en el caso de un auto puede equivaler a entre 8.000 y 12.000 pesos).

De igual manera, otra tendencia que indica que el causante de estas infracciones es el dinero que la gente tiene en el bolsillo es que el número de renovaciones descendió al igual que las solicitudes para nuevas licencias.

"El número de renovaciones descendió, tenemos mucho ausentismo en las renovaciones, han bajado las solicitudes de licencias nuevas y encontramos muchísimas faltas por vencimiento de licencia. Lo mismo con el seguro y con la falta de transferencia de vehículos. Todo cuesta y eso impacta directamente en tu bolsillo porque tenes que sacarlo en un mes del año todo junto", expresó a ***Conclusión*** el director de Tránsito de la ciudad.

Tras estos dichos, Adda prosiguió asegurando que "es un indicador en definitiva de lo que está sucediendo", ya que "si no pagan el seguro, no pagan la licencia, no pagan la transferencia, es una cuestión económica" y es el mismo panorama que encuentran en los centros de tramitación de licencia: "Por ahí viene la gente con la licencia vencida y te cuenta que se le venció hace más de cinco meses porque se quedó sin laburo. Eso es lo que va recogiendo uno todos los días en lo que el vecino le devuelve. Cuando uno ve las cifras de remisiones en estas variables, no es lo mismo la cantidad por no haber obtenido nunca la licencia de conducir a conducir con licencia vencida. En este caso, hoy tenemos más de esas faltas que las de haber conducido sin licencia".

Al respecto, desde el área encargada del tránsito rosarino notan que, tiempo atrás, eran más los casos de gente que conducía sin licencia ya que había demora en los turnos de exámenes y se otorgaban para fechas lejanas, tiempo en el cual las personas multadas eran encontradas manejando de igual manera. Hoy los turnos se han agilizado y las gestiones se han vuelto más sencillas, pero el recurso económico genera las preocupantes cifras que se manejan actualmente.

En el caso de la gente que no tiene seguros vigentes, si bien Gustavo Adda entiende que "es un gasto muy alto y hoy la gente prioriza otras cuestiones que no tienen que ver con el seguro del auto", consideró que "es un grave error" ya que cuando se da el caso de un choque, generalmente la cobertura es para los gastos del chocado y no de quien embistió, con lo cual ahí se suma el oneroso gasto de las reparaciones y se dispara otro de los indicadores, que es la cantidad de denuncias por autos abandonados.

Según contó Adda a ***Conclusión***, ha aumentado la cantidad de intervenciones por denuncias que desde Tránsito han recibido sobre vehículos abandonados, sin contar las remisiones.

23/10/2019 Clarín

Creció la cantidad de personas que admitió haber tomado alcohol antes de conducir

Según un estudio oficial, el 15,2% reconoció que lo había hecho al menos una vez en el último mes, contra el 12,1% de cinco años antes. Corrientes, Chaco y Santiago del Estero mostraron las cifras más altas. Se dio más en hombres que en mujeres.

Control de alcoholemia. El Gobierno porteño realiza operativos todos los días y los refuerza durante los fines de semana y los feriados. DIEGO DÍAZ

EN CIFRAS

26,6% de los encuestados en Corrientes reconoció haber bebido antes de manejar. En Capital Federal fue sólo el 8,8%.

18,9% de los jóvenes de entre 24 y 35 años admitió haber tomado. Fue el segmento de edad con el porcentaje más elevado.

0,5 gramos de alcohol por litro de sangre es el máximo permitido para automovilistas. Es de 0,2 para motociclistas y 0 para profesionales.

21% de los siniestros fatales que se registran en la Ciudad se producen por influencia del alcohol, según el Gobierno porteño.

Emilia Vexler
evexler@clarin.com

Tomar alcohol antes de conducir es una práctica riesgosa porque afecta la concentración, la visión y el tiempo de reacción de quien está al volante. El concepto es conocido. Sin embargo, muchos parecen no tenerlo en cuenta. Según los datos finales de la 4º Encuesta Nacional de Factores de Riesgo (ENFR), **aumentó "significativamente"** la cantidad de argentinos que admitieron haber consumido bebidas alcohólicas antes de manejar.

El porcentaje a nivel nacional fue de **15,2%** y creció respecto de la edición anterior de la encuesta, que en 2013 hablaba del **12,1%**. El estudio incluye a quienes tomaron alguna bebida alcohólica y luego manejaron un auto, moto, o bicicleta. Y que reconocieron haberlo hecho al menos una vez en el último mes antes del relevamiento.

La Ciudad de Buenos Aires, con el **8,8%**, fue la única jurisdicción con un porcentaje menor al promedio del total del país. En tanto, La Pampa (22,7%), Jujuy (23,2%), Mendoza (23,3%), Tucumán (24,0%), Santiago del Estero (24,7%), Chaco (25,5%) y Corrientes (**26,6%**) superaron ampliamente el valor nacional.

El consumo de alcohol al conducir en los 30 días previos fue **tres veces mayor entre varones respecto de las mujeres.** Por el contrario, en cuanto a las edades, **fue menor el porcentaje entre quienes tienen 50 años o más**. "Pero no se evidenciaron diferencias estadísticamente significativas según el resto de los indicadores sociodemográficos", detalle la encuesta. Eso se traduce en que esta actitud imprudente **se da en todos los estratos sociales**.

El Ministerio de Salud y Desarrollo Social de la Nación y el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) realizaron la encuesta en el tercer trimestre de 2018 entre la población de 18 años en adelante.

"Esta cifra me duele porque estoy dedicando mi vida a tratar de hacer entender las consecuencias del accionar de los que toman y manejan. En Argentina **no logramos bajar el numero de 20 muertos por día, casi una familia por hora es destruida por algo que es evitable**. Por otro lado, se ve todos los días que al no existir controles suficientes, que sólo están en la Ciudad, la gente conduce después de tomar y te dicen '*un poquito no es nada*'. No puedo pensar en que haya tolerancia cero a la alcoholemia cuando no hay controles para la tolerancia actual (0,5 gramos de alcohol en sangre)", dice a **Clarín** Viviam Perrone.

Es la fundadora de la agrupación Madres del Dolor, y quien además impulsó la ley en el Congreso que en 2016 **cambió las condenas a quienes manejan y matan**. La pena máxima de homicidio culposo pasó de 5 a 6 años, pero la mínima sigue en 3 años de prisión en suspenso. **Es decir, no es de cumplimiento efectivo.**

Juan José Mendez, el secretario de Transporte porteño, tiene sus propias

Denuncian que aumentaron los siniestros viales por el mal estado de las calles

Según puntualizó la concejala del Pro, Renata Ghilotti, los accidentes en la vía pública por estas causas se incrementaron un 1100%. Se lo adjudican a la falta de inversión municipal.

La concejala del Pro, Renata Ghilotti, presentó un informe que indica que, entre enero y julio de este año, hubo 442 siniestros viales debido al mal estado de las calles. Esto equivale a un aumento del 1100% en relación a los primeros meses del año.

El informe fue realizado en base a datos del Centro de Accidentología y Prevención en Tránsito y el Sistema Integrado de Denuncias de Accidentes de Tránsito, que presta el servicio unificado de recepción de denuncias de accidentes de tránsito sin lesionados.

«En los últimos meses hubo un aumento muy drástico de la cantidad de accidentes en arterias en donde hay baches o en mal estado», contó Renata Ghilotti en dialogo con ***Conclusión***.

Según puntualizó la concejala del Pro, los datos recogidos muestran que «pasamos de 4 o 5 accidentes por día a un promedio de 140 por mes. Eso hace que el aumento haya sido mas o menos del 1100%».

Para la edil, estos números demuestran que el ajuste municipal en estas partidas ha sido efectuado desde varios meses antes de que lo anuncie oficialmente la intendenta. «El anuncio del último mes que hizo Mónica Fein del ajuste se ha venido realizando, al menos en el mantenimiento de la vía pública y el bacheo en la ciudad, desde mucho antes. Los números hablan por si solos. Es mucho el cambio que se fue dando en las denuncias», apuntó.

Por otra parte, desde la mirada de Ghilotti, las causas de este incremento de los accidentes son claras: «Esto está vinculado directamente a la falta de inversión en el bacheo. Entendemos que hay una situación económica difícil en la que hay reacomodamiento de las partidas, pero el mantenimiento de la vía pública es esencial».

Renata Ghilotti

A raíz de esto, la edil presentó en el Concejo Municipal de Rosario un pedido de informe dirigido a la Municipalidad de Rosario, pero el mismo actualmente está siendo tratado en comisiones, paso previo para que el proyecto llegue al recinto y sea votado.

Conclusión
Libertad con Responsabilidad

Día del Camino y la Educación Vial: el 43,8% de las víctimas son motociclistas

Cada 5 de octubre se celebra el Día del Camino y de la Educación Vial en conmemoración a la realización, en 1925, del Primer Congreso Panamericano de Carreteras, que tuvo lugar por aquel año en la ciudad de Buenos Aires.

Oct 5, 2019 | Info general |

Cada 5 de octubre se celebra el Día del Camino y de la Educación Vial en conmemoración a la realización, en 1925, del Primer Congreso Panamericano de Carreteras, que tuvo lugar por aquel año en la ciudad de Buenos Aires.

Asignar este día al Camino, es promover la reflexión acerca de los siniestros viales que se producen en las vías públicas y favorecer el aprendizaje de las normas y conductas tendientes al logro de una mayor seguridad vial.

Estos son los datos relevados en 2018

10º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

LEGISLACIÓN

CECAITRA

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

LEGISLACIÓN PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Alcohol Cero para conducir en Provincia

El diputado de Juntos por el Cambio, Diego Rovella, presentó un proyecto de ley que busca eliminar la tolerancia al límite de alcohol en sangre para conductores de la provincia de Buenos Aires y reducirlo a cero.

En el proyecto Rovella expresa que “la adhesión de la mitad de las provincias argentinas a la Ley Nacional de Tránsito 24449, a la que Buenos Aires está adherida, no es restrictiva en cuanto a las adecuaciones a la norma de fondo” y agregó, “hemos advertido que el proyecto es viable filosófica y legislativamente, apoyándonos en la Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo, y de ahí que establecemos como límite el alcohol cero para todos los conductores, una medida sumamente rígida pero a la vez totalmente necesaria para ayudar a disminuir una grave cuestión que preocupa a la comunidad desde hace largo tiempo”.

De aprobarse, la ley expresaría que "queda prohibido conducir cualquier tipo de vehículo con tasa de alcoholemia superior a cero gramos por mil centímetros cúbicos de sangre".

Esta medida ya rige en varios países del mundo y en algunas provincias como Salta, Entre Ríos, La Rioja, Neuquén y Córdoba. También dentro del territorio bonaerense rige desde el año pasado en la ciudad de Mar del Plata.

La propuesta de Rovella tiene como objetivo disminuir los siniestros viales que en la Argentina son una de las principales causas de muertes, paralelamente, la excesiva ingesta de alcohol tiene mucho que ver en esos hechos lamentables.

Entre los argumentos, el legislador oficialista expresa que “es fundamental crear conciencia ya que es la principal causa de muerte en menores de 35 años, esperamos que sea rápidamente tratada porque es momento de que trabajemos en esta problemática que afecta a los bonaerenses”.

“Establecemos como límite el alcohol cero para todos los conductores, una medida sumamente rígida pero a la vez necesaria para ayudar a disminuir una grave cuestión que preocupa a la comunidad, donde se pierden tantas vidas”, expresó Rovella.

Licencia de conducir por puntos

El diputado provincial Guillermo Bardón, presentó un proyecto de ley mediante el cual busca implementar el carnet de conducir por puntos en la Provincia.

En el proyecto sostiene: "Créase en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores (SEPECON)". De aprobarse esta medida el conductor arrancará con 20 puntos y si comete faltas los irá perdiendo.

“La pérdida total de puntos conlleva la inhabilitación para conducir por los siguientes períodos: 1) Para el caso de la pérdida de puntos por primera vez, la inhabilitación será por un período de sesenta (60) días; 2) para la segunda pérdida total de puntos, la inhabilitación será por un período de ciento veinte (120) días. En la tercera inhabilitación, el mismo se incrementará a ciento ochenta (180) días y para las siguientes, se irá duplicando sucesivamente.

Además, se obligará a los conductores a realizar y aprobar un curso vial y/o cursos de reeducación para el uso de la vía pública, para obtenerla nuevamente.

Al tope de las sanciones se encuentran las de circular estando suspendido o habiendo sido inhabilitado, penado con 20 puntos; y conducir ebrio, en contramano o no respetar semáforos, con 10 puntos; entre otras infracciones.

En la fundamentación expresa que “el scoring se encuentra instaurado en España, Francia, Italia, Alemania y Gran Bretaña, entre otras naciones, desde hace varios años, excelentes resultados”. Y agrega que “se trata de un sistema con dos pilares esenciales. En primer lugar, su carácter eminentemente reeducador al configurar el cauce adecuado para modificar comportamientos, mediante la realización de recursos de reeducación vial de los conductores multirreincidentes.

Además de cumplir el fin de modificar hábitos y conductas al volante, la aprobación de los cursos, junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que se establecen, permiten la recuperación parcial o total del capital de puntos que, según los casos, corresponda a un conductor”. (…) “El segundo pilar del sistema de descuento es su efecto punitivo para aquellos comportamientos, consistente en la disminución o pérdida del crédito en puntos con que cuenta un conductor, titular de permiso o licencia de conducir”.

“Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por siniestros viales de América, siendo la causa de pérdidas humanas más relevante fuera de las naturales”, finalizó Bardón.

El proyecto expresa que “para que se aplique la medida el conductor deberá estar debidamente identificado en el acta”. Aunque “en caso de que la multa se realice con medios automáticos o semiautomáticos, el descuento de puntos recaerá sobre el titular del vehículo”.

10º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

CECAITRA

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