7º INFORME –2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	6
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	20
LEGISLACIÓN	85

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 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 julio de 2019[1] se realizó una encuesta en la ciudad de Mar del Plata, provincia de Buenos Aires, República Argentina, en la que se indagó respecto del uso del casco en motociclistas.

1, Encuesta telefónica "Monitor de Seguridad Vial Mar del Plata", julio de 2019.

Uso del casco: motivaciones y frecuencia

A continuación, se consultó sobre los motivos por los cuáles los motociclistas no usarían el caso; ante una serie de opciones, **el 52% respondió que es consecuencia de la falta de conciencia sobre la posibilidad de sufrir un accidente; un 24% lo adjudicó a la falta de controles sobre su uso** y un 22% a la incomodidad de su uso, cuestiones estéticas o de otro tipo.

Consultados exclusivamente los motociclistas sobre si lo utilizan ellos mismos, el **44% afirmó hacerlo siempre** y el 42% casi siempre, y sólo un 14% dijo no utilizarlo nunca o casi nunca. En proporciones similares ante la pregunta sobre haber sufrido algún accidente al mando de una motocicleta, **el 45% dijo no haber sufrido ninguno**, mientras que el 41% afirmó que sí aunque no grave, y el 14% restante reconoció haber sufrido un acidente grave.

De los datos obtenidos es posible observar que en opinión de los encuestados resulta bajo el nivel de respeto a la norma del uso del casco, y la falta de conciencia sobre su peligrosidad es posible de atribuir a una faltante de educación vial con relación a la peligrosidad en el uso de motos y motocicletas y la gravedad del no uso del casco.

Grados de acuerdo respecto de la instalación de alcoholímetros en bares, restaurantes y locales bailables y controles voluntarios y obligatorios de consumo de alcohol al retirarse.

Con relación a este tema, una gran mayoría de los consultados. **el 83%, dijo estar muy de acuerdo o bastante con su instalación** tanto entre conductores como en los no conductores, lo que permite inferir que la misma **es analizada muy positivamente** en términos de prevención.

Pero en directa relación con el tema, preguntados si creen que la mayoría de los conductores se haría voluntariamente el control al retirarse de un local, **el 78% cree que los consultados opina que NO se lo realizarían**, y sólo el 14% cree que sí. Este dato, aparentemente contrastante con el primero, **no resulta disonante con otros resultados de la encuesta que muestran la presencia de actitudes contradictorias y ambivalentes de la población ante las normas de tránsito y la prevención vial**.

Mientras que en términos individuales suelen responder que se ajustan a las normas y creen en la prevención, a la vez suponen que son los demás, es decir la mayoría de la población, los que no tiene esa misma predisposición.

Peligrosidad del traslado de valijas u objetos sueltos en el habitáculo de automóvil.

Respecto de esta cuestión, la mayoría de los encuestados consideró entre alta y muy alta la peligrosidad de llevar valijas u otros objetos sueltos en el habitáculo del auto (66%), aunque hay que resaltar que un 27% de los mismos afirmó que dicha peligrosidad es baja, lo que permite inferir un grado alto de inconciencia con respecto a la situación.

Tendencia a llevarse la mano a la nariz al encontrarse manejando pero con el auto detenido.

En este punto y consultados respecto de actitudes individuales, un 53% dijo no llevar su mano a la nariz casi nunca y un 26% nunca, y sólo el 21% dijo hacerlo de vez en cuando o casi siempre, en ocasión de estar manejando y con el automóvil detenido.

7º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

MONITOR DE SEGURIDAD VIAL

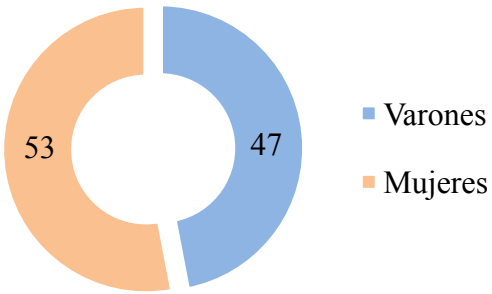
CECAITRA

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

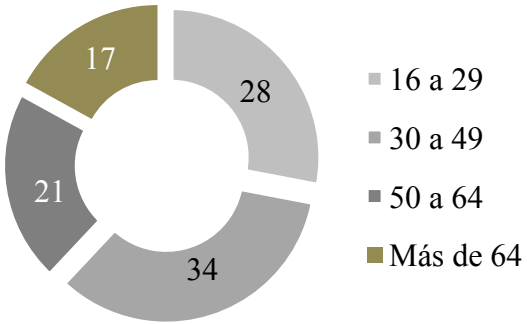
dicen

Perfil de los entrevistados

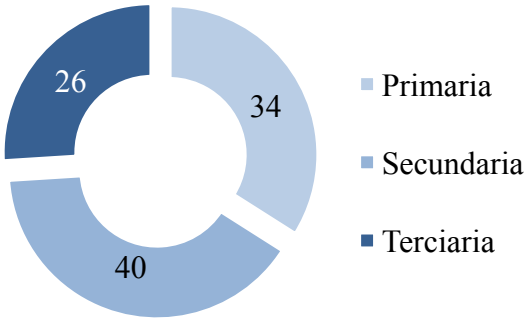
SEXO



EDAD



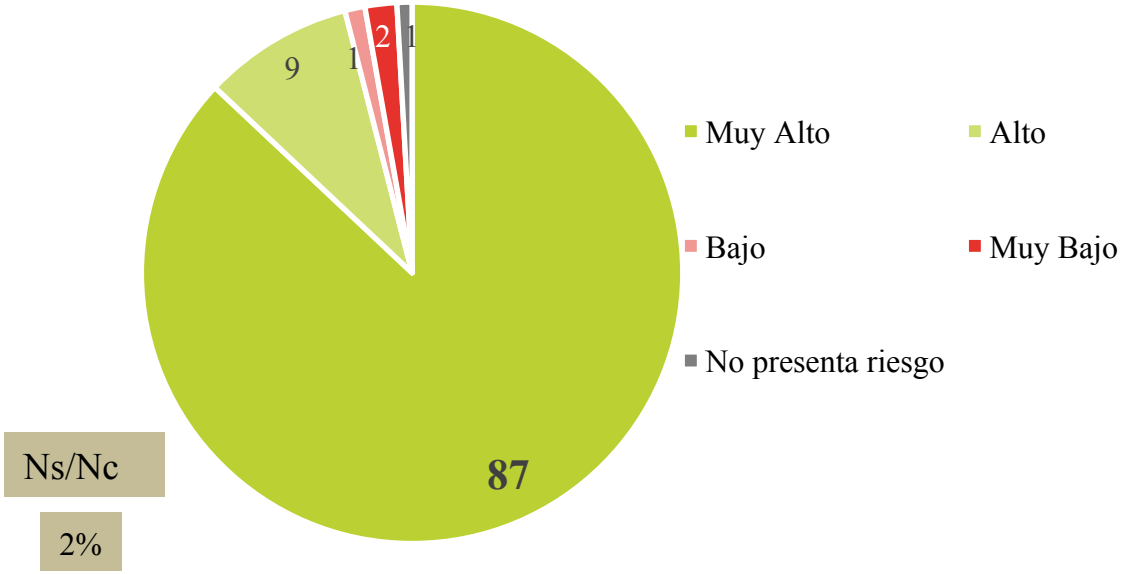
ESTUDIOS



Uso de cascos en motociclistas

Creencias sobre el riesgo de no usar casco

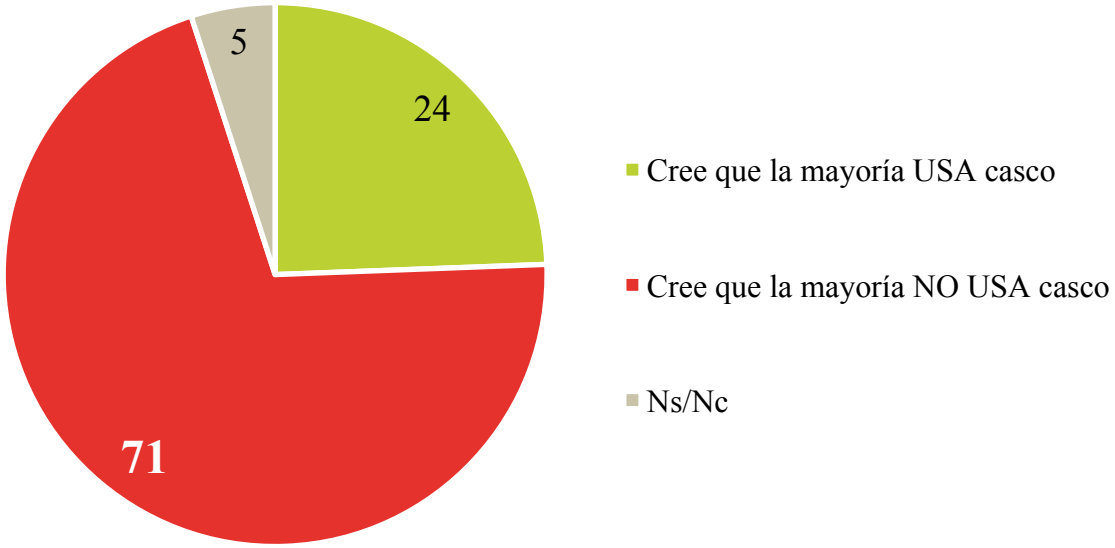
Respecto al uso de casco y según su opinión, ¿Entre muy alto riesgo y muy bajo riesgo, a cuánto riesgo diría que se expone un motociclista que no usa casco?



	Conductores	No conductores
Muy alto	85	89
Alto	8	8
Bajo	3	1
Muy bajo	4	1
No representa riesgo	-	1

Creencias sobre el uso del casco

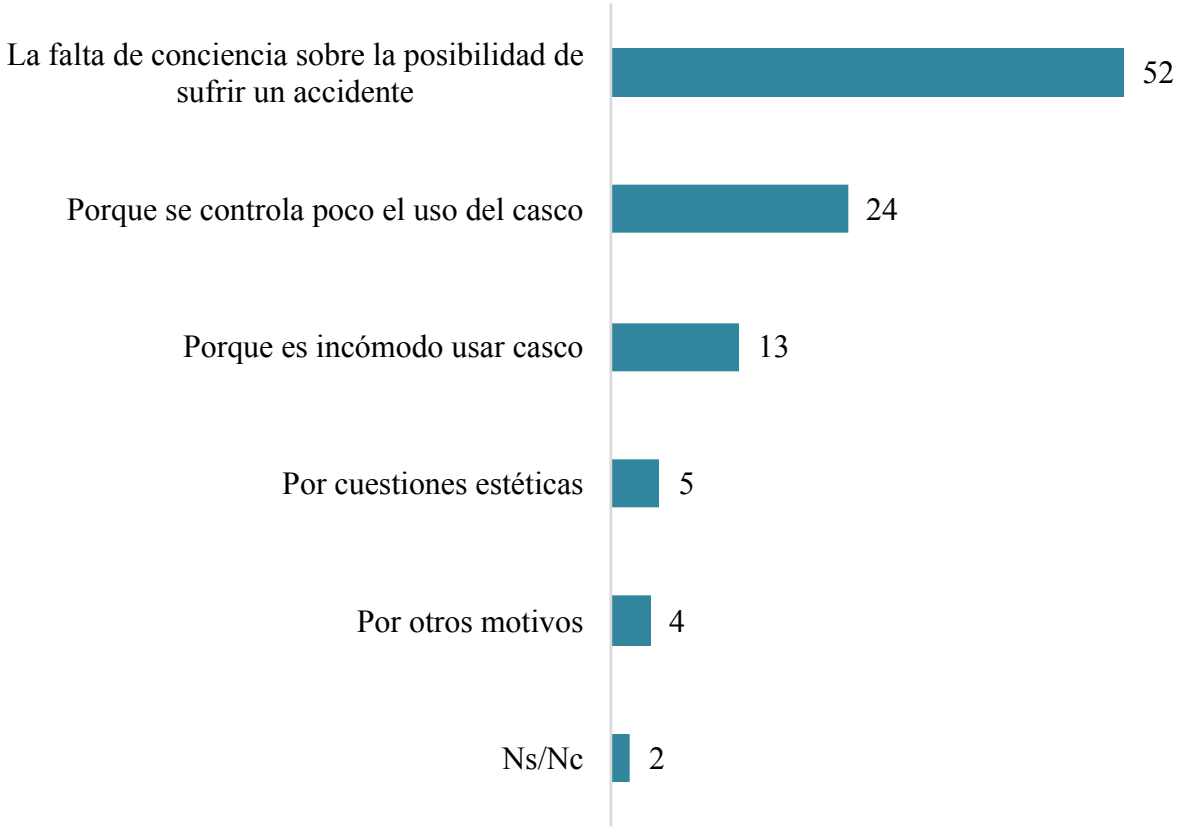
Según su opinión ¿la mayoría de los conductores de motos USAN o NO USAN casco?



	Conductores	No conductores
Cree que la mayoría usa casco	44	19
Cree que la mayoría NO usa casco	50	77
No sabe	6	4

Principal motivo para no usar casco

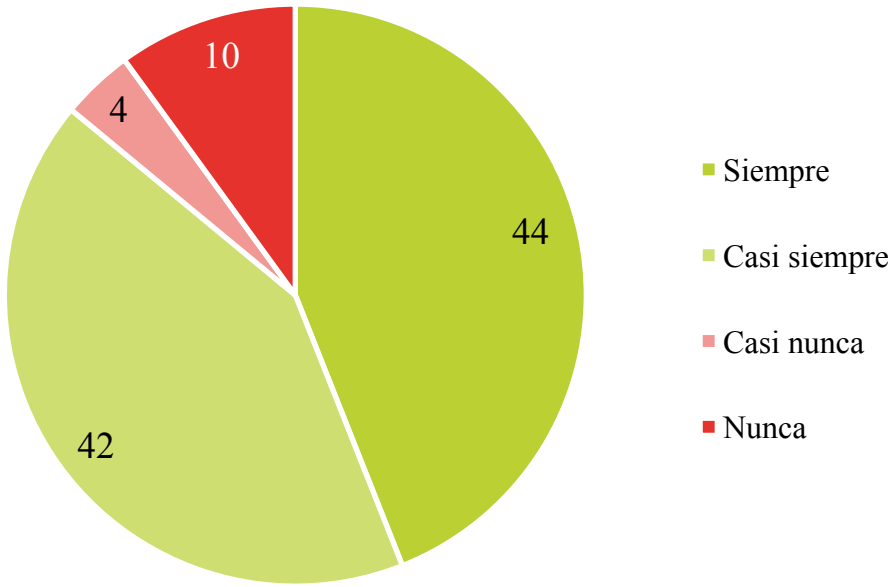
¿Y cuál cree que es el principal motivo por el que algunos conductores no usan casco?



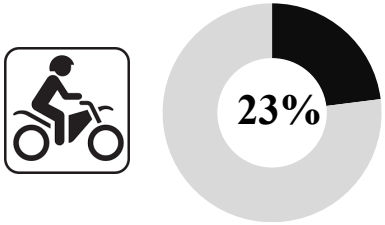
Conductores	No conductores
48	54
19	26
19	10
6	5
6	3
2	2

Frecuencia de uso del casco

Cuando circula en moto, ¿con qué frecuencia utiliza usted el casco?

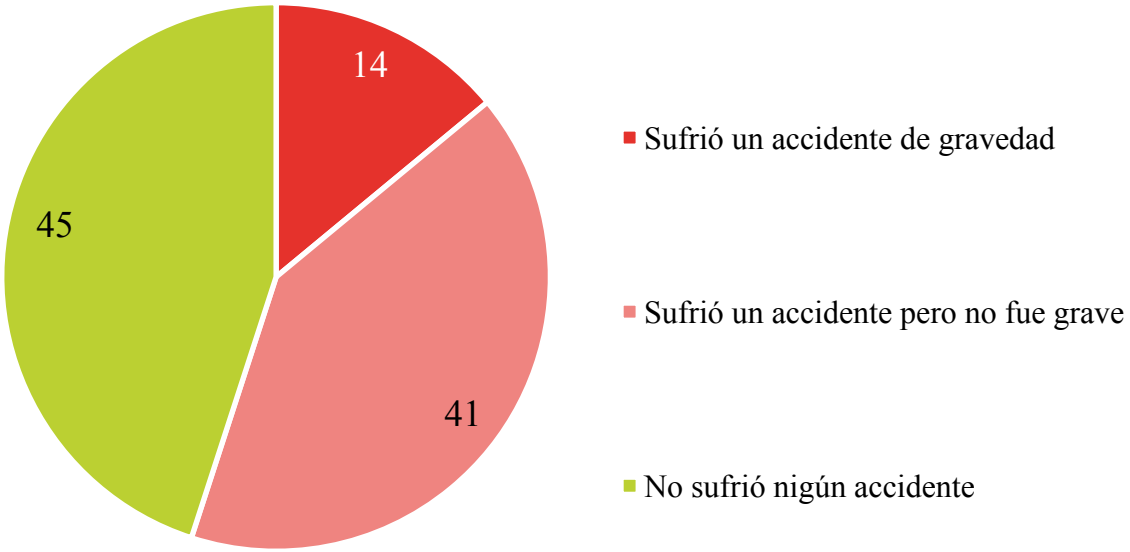


CONDUCTORES



Accidentes en moto

¿Sufrió usted alguna vez un accidente de gravedad mientras conducía una moto?



Ficha Técnica

> Este informe surge de una encuesta realizada en Julio de 2019 en Mar del Plata.

> La recolección de datos se realizó telefónicamente con tecnología IVR (respuesta de voz interactiva), que utiliza preguntas pregrabadas que los entrevistados responden por medio del teclado.

> La selección de hogares se realizó a partir de una muestra aleatoria de teléfonos fijos. Posteriormente, los resultados fueron ajustados de modo iterado por parámetros censales de radio, sexo, edad y nivel educativo

> La cantidad de casos fue de 749; con un margen de error estimado (para P=0,50 y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 3,51 % en ningún caso.

ANEXO ESTADÍSTICO

Creencias sobre el riesgo de no usar casco

Respecto al uso de casco y según su opinión, ¿Entre muy alto riesgo y muy bajo riesgo, a cuánto riesgo diría que se expone un motociclista que no usa casco?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto	87	91	84	76	91	93	90
Alto	9	6	11	14	8	4	9
Bajo	1	2	1	3	-	1	1
Muy bajo	2	1	3	4	1	1	-
No representa riesgo	1	-	1	3	-	1	-

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	87	87	83	94
Algo de acuerdo	9	8	13	5
Algo en desacuerdo	1	-	3	-
Muy en desacuerdo	2	3	1	1
No representa riesgo	1	2	-	-

Creencias sobre el uso del casco

Según su opinión ¿la mayoría de los conductores de motos USAN o NO USAN casco?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Cree que la mayoría usa casco	24	29	20	28	27	23	16
Cree que la mayoría NO usa casco	71	65	76	65	69	73	79
No sabe	5	6	4	7	4	4	5

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Cree que la mayoría usa casco	24	21	25	29
Cree que la mayoría NO usa casco	71	74	73	62
No sabe	5	5	2	9

Principal motivo para no usar casco

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
La falta de conciencia sobre la posibilidad de sufrir u accidente	52	54	51	47	56	54	50
Porque se controla poco el uso de casco	24	23	26	22	23	24	33
Porque es incómodo usar casco	13	12	14	21	9	13	9
Por cuestiones estéticas	5	5	5	8	5	2	4
Otros motivos	4	4	3	2	5	5	2
Ns/Nc	2	2	1	-	2	2	2

Principal motivo para no usar casco

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
La falta de conciencia sobre la posibilidad de sufrir u accidente	52	60	49	47
Porque se controla poco el uso de casco	24	21	22	33
Porque es incómodo usar casco	13	13	15	10
Por cuestiones estéticas	5	3	7	5
Otros motivos	4	2	6	2
Ns/Nc	2	1	1	3

7º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

CECAITRA

7PD sietepuntas digital

PROGRAMA INTEGRAL DE TRÁNSITO

El Gobierno de Corrientes presentó un nuevo sistema de control de seguridad vial

En el Salón Dorado de la Jefatura de Policía, el ministro de Seguridad, Juan José López Desimoni presidió la presentación del Programa Integral de Tránsito y Seguridad Vial que el Gobierno de Corrie...

En el Salón Dorado de la Jefatura de Policía, el ministro de Seguridad, Juan José López Desimoni presidió la presentación del Programa Integral de Tránsito y Seguridad Vial que el Gobierno de Corrientes llevará adelante en todo el territorio provincial. Con el objetivo de reducir los índices de siniestralidad vial, se pondrá en marcha este nuevo sistema de control vehicular manual y automático.

Participaron de la presentación el jefe de la Policía, comisario general Félix Ricardo Barboza; el subjefe comisario general Eduardo Acevedo; el subsecretario de Seguridad, Osvaldo de los Santos García; el director general de Seguridad Vial, comisario general Hernán Darío García; y el representante de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), Facundo Jaime.

En el inicio, el ministro López Desimoni hizo hincapié en la preocupante cantidad de víctimas fatales que tiene anualmente la provincia de Corrientes en las rutas. "Los siniestros viales se llevan más vidas que cualquier otro tipo de hecho. Nuestro principal objetivo es enfrentar esta problemática a partir del control que vamos a intensificar en los caminos que atraviesan la provincia", expresó el titular de la cartera de Seguridad.

"Por supuesto que esto tiene que tener el acompañamiento de la ciudadanía. Todos debemos tomar conciencia a la hora de conducir un automóvil, cumplir con la Ley de Tránsito. Para que ello, la Policía controlará con instrumentos tecnológicos; radares fijos y móviles; y lectores de patentes que servirán también para la seguridad pública", explicó López Desimoni.

COMPROMETIDOS EN SALVAR VIDAS

Por su parte, el director general de Seguridad Vial, Hernán García, se refirió a la nueva herramienta que tendrá la Policía a su cargo. "Tendremos diez cinemómetros fijos que van a estar distribuidos en el ámbito provincial; y cinco cinemómetros móviles que van a estar tres en el interior y dos en el área Capital", detalló el comisario general. "La Policía de la Provincia realizará el control de tránsito vehicular, de manera permanente en rutas nacionales y provinciales, tal como regulan las normas constitucionales", adelantó.

"Es una orden del Gobernador, bajar al 50% la cantidad de siniestralidad y lo vamos a hacer porque estamos comprometidos en salvar vidas y que nuestras rutas sean seguras y que nuestras propias familias que son las que circulan en esas rutas, transiten con tranquilidad y lleguen a destino de la mejor manera", recalcó el titular de la Policía Vial.

A su turno, Facundo Jaime, gerente de Asuntos Legales de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), contó el trabajo previo de capacitación que llevaron adelante a los efectivos policiales que estarán a cargo del plan integral que se implementará en Corrientes. "Para salvar vidas hay que apuntar a la conducta. Por eso, ponemos a disposición tecnología que ayude a cambiar la conducta de los ciudadanos. Entender que debemos cumplir con las normas no porque voy a tener que pagar una multa, sino concientizar que ponemos en riesgo nuestra vida y la vida de la comunidad", resaltó Jaime.

Además, contó que se hizo un estudio pormenorizado de la problemática local y además se harán capacitaciones en los colegios para corregir las conductas antes de sacar su primera licencia de conducir.

SEGURIDAD PÚBLICA

El jefe de la Policía, comisario general Félix Ricardo Barboza, añadió que la tecnología utilizada permitirá también complementar la tarea en seguridad vial y de seguridad pública. "Los lectores de patentes que estarán instalados en los accesos a la provincia de Corrientes, nos va a permitir tener un panorama más amplio para saber quiénes acceden a la provincia. Tenemos una base de datos con distintos vehículos involucrados en hechos delictivos de modo que podremos trabajar en conjunto", dijo el jefe de la fuerza provincial.

Finalmente, el ministro López Desimoni resaltó que este programa se enmarca dentro de un plan general en materia de seguridad pública, en el que la seguridad vial es una de las bases para cuidar la vida de los correntinos y de todas las personas que circulan por el territorio de Corrientes. "Estamos trabajando para preservar la vida. Hemos dicho que pequeñas acciones, como la de cumplir con las normas de tránsito, nos van a permitir grandes resultados, que van a ser bajar estos índices preocupantes", concluyó.

Fecha 31.07.2019

Sección Generales

Enlace permanente http://sietepuntasdigital.com/site/detail/10533-el-gobierno-de-corrientes-presento-un-nuevo-sistema-de-control-de-seguridad-vial

Corrientes Presentó Un Nuevo Sistema De Control De Seguridad Vial

NOTAS DE AYER 31 JULIO 2019

Implementarán un sistema de control de tránsito y seguridad vial en las rutas nacionales y provinciales de todo el territorio correntino

con el objetivo primordial de reducir al máximo la cantidad de siniestralidad y salvar vidas.

El sistema que se llevará a cabo bajo el nombre de la Campaña "Pequeñas Acciones, Grandes Cambios", incluye el control en todas las

rutas nacionales y provinciales que atraviesan la Provincia y especialmente los accesos a los grandes centros urbanos.

Para detectar estas infracciones el gobierno de Corrientes firmó un convenio con la Cámara de Empresas de Control y Administración de

Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) que prevé inicialmente la utilización de 10 cinemómetros (control de

velocidad) fijos, 10 cinemómetros móviles, 10 equipos de detección de luces no encendidas, 20 tabletas para confección de actas manuales y

10 equipos de lectura automática de patentes.

En la presentación realizada en la capital provincial participaron de la presentación el jefe de la Policía, comisario general Félix Ricardo

Barboza; el subjefe comisario general Eduardo Acevedo; el subsecretario de Seguridad, Osvaldo de los Santos García; el director

general de Seguridad Vial, comisario general Hernán Darío García; y el representante de la Cámara de Empresas de Control y Administración de

Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), Facundo Jaime.

En el inicio, el ministro López Desimoni hizo hincapié en la preocupante cantidad de víctimas fatales que tiene anualmente la

provincia de Corrientes en las rutas. "Los siniestros viales se llevan más vidas que cualquier otro tipo de hecho. Nuestro principal objetivo

es enfrentar esta problemática a partir del control que vamos a intensificar en los caminos que atraviesan la provincia", expresó el

titular de la cartera de Seguridad.

"Por supuesto que esto tiene que tener el acompañamiento de la ciudadanía. Todos debemos tomar conciencia a la hora de conducir un

automóvil, cumplir con la Ley de Tránsito. Para que ello, la Policía controlará con instrumentos tecnológicos; radares fijos y móviles; y

lectores de patentes que servirán también para la seguridad pública", explicó López Desimoni.

"Tendremos diez cinemómetros fijos que van a estar distribuidos en el ámbito provincial; y cinco cinemómetros móviles que van a estar tres

en el interior y dos en el área Capital", detalló el comisario general. "La Policía de la Provincia realizará el control de tránsito

vehicular, de manera permanente en rutas nacionales y provinciales, tal como regulan las normas constitucionales", adelantó.

"Es una orden del Gobernador, bajar al 50% la cantidad de siniestralidad y lo vamos a hacer porque estamos comprometidos en

salvar vidas y que nuestras rutas sean seguras y que nuestras propias familias que son las que circulan en esas rutas, transiten con

tranquilidad y lleguen a destino de la mejor manera", recalcó el titular de la Policía Vial.

A su turno, Facundo Jaime, gerente de Asuntos Legales de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la

República Argentina (CECAITRA), contó el trabajo previo de capacitación que llevaron adelante a los efectivos policiales que

estarán a cargo del plan integral que se implementará en Corrientes.

"Para salvar vidas hay que apuntar a la conducta. Por eso, ponemos a disposición tecnología que ayude a cambiar la conducta de los

ciudadanos. Entender que debemos cumplir con las normas no porque voy a tener que pagar una multa, sino concientizar que ponemos en riesgo

nuestra vida y la vida de la comunidad", resaltó Jaime.

Además, contó que se hizo un estudio pormenorizado de la problemática local y además se harán capacitaciones en los colegios para corregir

las conductas antes de sacar su primera licencia de conducir.

El jefe de la Policía, comisario general Félix Ricardo Barboza, añadió que la tecnología utilizada permitirá también complementar la tarea en

seguridad vial y de seguridad pública. "Los lectores de patentes que estarán instalados en los accesos a la provincia de Corrientes, nos va

a permitir tener un panorama más amplio para saber quiénes acceden a la provincia. Tenemos una base de datos con distintos vehículos

involucrados en hechos delictivos de modo que podremos trabajar en conjunto", dijo el jefe de la fuerza provincial.

Finalmente, el ministro López Desimoni resaltó que este programa se enmarca dentro de un plan general en materia de seguridad pública, en

el que la seguridad vial es una de las bases para cuidar la vida de los correntinos y de todas las personas que circulan por el territorio

de Corrientes. "Estamos trabajando para preservar la vida. Hemos dicho que pequeñas acciones, como la de cumplir con las normas de tránsito,

nos van a permitir grandes resultados, que van a ser bajar estos índices preocupantes", concluyó.

www.seguridadvial.com.ar

EL LITORAL

30/07/2019 - 13:41 / Ellitoral.com.ar / Sociedad

SOCIEDAD

Presentaron un nuevo sistema de control de seguridad vial

El Gobierno de Corrientes, a través del Ministerio de Seguridad implementará un sistema de control de tránsito y seguridad vial en las rutas nacionales y provinciales de todo el territorio correntino con el objetivo primordial de reducir al máximo la cantidad de siniestralidad y salvar vidas. Para ello se utilizará nueva tecnología y la Policía de Corrientes contará con herramientas que le permitirá actuar rápidamente y dentro del marco de la ley.

En el Salón Dorado de la Jefatura de Policía, el ministro de Seguridad, Juan José López Desimoni presidió la presentación del Programa Integral de Tránsito y Seguridad Vial que el Gobierno de Corrientes llevará adelante en todo el territorio provincial. Con el objetivo de reducir los índices de siniestralidad vial, se pondrá en marcha este nuevo sistema de control vehicular manual y automático.

Participaron de la presentación el jefe de la Policía, comisario general Félix Ricardo Barboza; el subjefe comisario general Eduardo Acevedo; el subsecretario de Seguridad, Osvaldo de los Santos García; el director general de Seguridad Vial, comisario general Hernán Darío García; y el representante de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), Facundo Jaime.

En el inicio, el ministro López Desimoni hizo hincapié en la preocupante cantidad de víctimas fatales que tiene anualmente la provincia de Corrientes en las rutas. "Los siniestros viales se llevan más vidas que cualquier otro tipo de hecho. Nuestro principal objetivo es enfrentar esta problemática a partir del control que vamos a intensificar en los caminos que atraviesan la provincia", expresó el titular de la cartera de Seguridad.

"Por supuesto que esto tiene que tener el acompañamiento de la ciudadanía. Todos debemos tomar conciencia a la hora de conducir un automóvil, cumplir con la Ley de Tránsito. Para que ello, la Policía controlará con instrumentos tecnológicos; radares fijos y móviles; y lectores de patentes que servirán también para la seguridad pública", explicó López Desimoni.

COMPROMETIDOS EN SALVAR VIDAS

Por su parte, el director general de Seguridad Vial, Hernán García, se refirió a la nueva herramienta que tendrá la Policía a su cargo. "Tendremos diez cinemómetros fijos que van a estar distribuidos en el ámbito provincial; y cinco cinemómetros móviles que van a estar tres en el interior y dos en el área Capital", detalló el comisario general. "La Policía de la Provincia realizará el control de tránsito vehicular, de manera permanente en rutas nacionales y provinciales, tal como regulan las normas constitucionales", adelantó.

"Es una orden del Gobernador, bajar al 50% la cantidad de siniestralidad y lo vamos a hacer porque estamos comprometidos en salvar vidas y que nuestras rutas sean seguras y que nuestras propias familias que son las que circulan en esas rutas, transiten con tranquilidad y lleguen a destino de la mejor manera", recalcó el titular de la Policía Vial.

A su turno, Facundo Jaime, gerente de Asuntos Legales de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), contó el trabajo previo de capacitación que llevaron adelante a los efectivos policiales que estarán a cargo del plan integral que se implementará en Corrientes. "Para salvar vidas hay que apuntar a la conducta. Por eso, ponemos a disposición tecnología que ayude a cambiar la conducta de los ciudadanos. Entender que debemos cumplir con las normas no porque voy a tener que pagar una multa, sino concientizar que ponemos en riesgo nuestra vida y la vida de la comunidad", resaltó Jaime.

Además, contó que se hizo un estudio pormenorizado de la problemática local y además se harán capacitaciones en los colegios para corregir las conductas antes de sacar su primera licencia de conducir.

SEGURIDAD PÚBLICA

El jefe de la Policía, comisario general Félix Ricardo Barboza, añadió que la tecnología utilizada permitirá también complementar la tarea en seguridad vial y de seguridad pública. "Los lectores de patentes que estarán instalados en los accesos a la provincia de Corrientes, nos va a permitir tener un panorama más amplio para saber quiénes acceden a la provincia. Tenemos una base de datos con distintos vehículos involucrados en hechos delictivos de modo que podremos trabajar en conjunto", dijo el jefe de la fuerza provincial.

Finalmente, el ministro López Desimoni resaltó que este programa se enmarca dentro de un plan general en materia de seguridad pública, en el que la seguridad vial es una de las bases para cuidar la vida de los correntinos y de todas las personas que circulan por el territorio de Corrientes. "Estamos trabajando para preservar la vida. Hemos dicho que pequeñas acciones, como la de cumplir con las normas de tránsito, nos van a permitir grandes resultados, que van a ser bajar estos índices preocupantes", concluyó.

Mediante la Alianza público-privada entre Corrientes y Cecaitra buscan disminuir los siniestros graves

Un plan Integral de Tránsito y Seguridad Vial que implementará diversos controles vehiculares, automáticos y manuales será desarrollado por el gobierno de Corrientes y la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA).

El objetivo es controlar inicialmente las infracciones que tienen mayor injerencia en materia de pérdida de vidas humanas, lesiones graves y daños patrimoniales. Ellas son: exceso de velocidad, conducción con algún grado de intoxicación alcohólica, circular sin las luces bajas encendidas, no utilización de cinturón de seguridad, ubicación de menores en los asientos delanteros, no utilización de sillas adecuadas para los menores, no uso del casco en caso de motocicletas y bicicletas. Adicionalmente, se controlará la circulación con vehículos con captura recomendada.

El proyecto, que se llevará a cabo bajo el nombre de la Campaña "Pequeñas Acciones, Grandes Cambios", incluye el control en todas las rutas nacionales y provinciales que atraviesan la Provincia y especialmente los accesos a los grandes centros urbanos.

Para detectar estas infracciones, el convenio con CECAITRA prevé inicialmente la utilización de 10 cinemómetros (control de velocidad) fijos, 10 cinemómetros móviles, 10 equipos de detección de luces no encendidas, 20 tabletas para confección de actas manuales y 10 equipos de lectura automática de patentes.

En un segundo paso, se incorporará el control de pesaje, con selección previa de vehículos excedidos en movimiento, de manera de reducir el deterioro de las vías de circulación a la vez que se minimizan las demoras para los transportes.

Actualmente, se está trabajando sobre los pasos previos para poner en marcha el nuevo sistema de seguridad vial, los cuales incluyen el diseño de gigantografías que informen a quienes ingresen a la Provincia por los principales accesos, que se está entrando en una Provincia que está trabajando para mejorar la seguridad vial; y relevamiento para determinar el emplazamiento de los cinemómetros fijos, y zonas de cobertura de los móviles, de acuerdo a datos suministrados por el Observatorio Vial Provincial y la Policía de Seguridad Vial de la Provincia, con la participación de Vialidad Provincial.

Vale remarcar que todos los equipos de verificación de velocidad -cinemómetros- son homologados por la Secretaría de Comercio y verificados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

La acción de concientización se complementará con actividades en los colegios primarios y secundarios, para que toda la sociedad tome conciencia de la importancia del tema.

www.seguridadvial.com.ar

29/07/2019 - 09:59 / Ellitoral.com.ar / Actualidad

ACTUALIDAD

Presentarán la campaña "Pequeñas acciones, grandes cambios"

EL LITORAL

Este martes 30 de julio a las 11 en el Salón Dorado de la Jefatura de Policía se llevará a cabo la presentación del Programa Integral de Tránsito y Seguridad Vial de la Provincia. Se trata de una iniciativa del Ministerio de Seguridad para disminuir la cantidad de siniestros viales en rutas nacionales y provinciales a través de controles vehiculares manuales y automáticos.

El ministro de Seguridad, Juan José López Desimoni, presidirá este martes a las 11 en la Jefatura de Policía la conferencia de prensa en la que presentará el Plan Integral de Tránsito y Seguridad Vial que pondrá en marcha el Gobierno de Corrientes a través del Ministerio de Seguridad. Para ello, se está trabajando junto a la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) para la implementación de diversos controles vehiculares, automáticos y manuales.

El objetivo es controlar inicialmente las infracciones que tienen mayor injerencia en materia de pérdida de vidas humanas, lesiones graves y daños patrimoniales. Ellas son: exceso de velocidad, conducción con algún grado de intoxicación alcohólica, circular sin las luces bajas encendidas, no utilización de cinturón de seguridad, ubicación de menores en los asientos delanteros, no utilización de sillas adecuadas para los menores, no uso del casco en caso de motocicletas y bicicletas. Adicionalmente, se controlará la circulación con vehículos con captura recomendada.

El proyecto, que se llevará a cabo bajo el nombre de la Campaña "Pequeñas Acciones, Grandes Cambios", incluye el control en todas las rutas nacionales y provinciales que atraviesan la Provincia y especialmente los accesos a los grandes centros urbanos. Para detectar estas infracciones, el convenio con CECAITRA prevé inicialmente la utilización de 10 cinemómetros (control de velocidad) fijos, 10 cinemómetros móviles, 10 equipos de detección de luces no encendidas, 20 tabletas para confección de actas manuales y 10 equipos de lectura automática de patentes.

En un segundo paso, se incorporará el control de pesaje, con selección previa de vehículos excedidos en movimiento, de manera de reducir el deterioro de las vías de circulación a la vez que se minimizan las demoras para los transportes.

Actualmente, se está trabajando sobre los pasos previos para poner en marcha el nuevo sistema de seguridad vial, los cuales incluyen el diseño de gigantografías que informen a quienes ingresen a la Provincia por los principales accesos, que se está entrando en una Provincia que está trabajando para mejorar la seguridad vial; y relevamiento para determinar el emplazamiento de los cinemómetros fijos, y zonas de cobertura de los móviles, de acuerdo a datos suministrados por el Observatorio Vial Provincial y la Policía de Seguridad Vial de la Provincia, con la participación de Vialidad Provincial.

Vale remarcar que todos los equipos de verificación de velocidad -cinemómetros- son homologados por la Secretaría de Comercio y verificados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

La acción de concientización se complementará con actividades en los colegios primarios y secundarios, para que toda la sociedad tome conciencia de la importancia del tema.

LMNeuquen | Neuquén | Cipolletti - 29 julio 2019

lmneuquen.com

Cipolletti: el Municipio instalará radares móviles en rutas

Informaron que están avanzadas las gestiones para la licitación.

Antonio Spagnuolo

En el Ejecutivo municipal se mantiene firme el interés por contar con **radares** móviles para controlar la velocidad y bajar el alto número de accidentes que se producen en las rutas nacionales 22 y 151 y también en diversos sectores del interior de la ciudad. La iniciativa ha sido asumida en forma personal por el intendente Aníbal Tortoriello, quien viene encabezando directamente las acciones y gestiones para concretar la licitación y disponer del servicio.

En los últimos días se conoció que la Agencia Nacional de Seguridad Vial no tiene previsto colocar radares en el Alto Valle y solamente se encargará de autorizar la fiscalización que puedan llevar adelante municipios como el de **Cipolletti** y el de Neuquén, si se deciden a adoptar esta tecnología para tareas de seguimiento vial.

La novedad no impactó en la comuna local, puesto que Tortoriello tiene gran interés en implementar el sistema y para ello está trabajando hace ya un tiempo. Su preocupación por las estadísticas que destacan el riesgo de accidentes existente en las rutas, lo llevaron a involucrarse con voluntad y decisión en la tramitación para contratar empresas que puedan brindar una rigurosa prestación.

Ayer, Aldo Mildemberg, responsable de Servicios Públicos y de las áreas de Tránsito y Transporte, manifestó que el jefe comunal tiene previsto licitar el servicio a la brevedad y refirió que hay por lo menos dos firmas interesadas en la instalación de los radares.

Sostuvo que el jefe comunal "está decidido a avanzar" con la iniciativa y para ello, en su momento, solicitó las opiniones a los titulares de varias reparticiones municipales, a efecto de contar con el respaldo técnico, administrativo, legal y en materia de fondos necesario para seguir adelante y concretar la meta.

"No queda otra", sostuvo Mildemberg, en alusión a los controles de velocidad que se aplicarán con la nueva tecnología y que es de suponer no gustarán mucho a algunos automovilistas. "Hay demasiados accidentes y se tiene que parar este peligro", enfatizó y precisó que en el Ejecutivo "hace tres meses se viene trabajando este tema".

Un asunto de primera necesidad

Arterias troncales

Además de controles en las rutas 22 y 151, las autoridades municipales ya han definido trasladar los radares móviles a distintas calles troncales, como Alem, Naciones Unidas, Mengelle, La Esmeralda y otras en que también se suelen registrar accidentes.

Más conciencia

Muchos automovilistas suelen hacer caso omiso a los límites de velocidad que exigen las normas y que están indicados por las señales viales. El problema surge cuando, lamentablemente, se producen choques, vuelcos y otros episodios que causan conmoción.

LA CAPITAL

LA CIUDAD

Un uso cada vez más extendido y riesgoso

El fenómeno del uso de celular al volante se está volviendo masivo y está trayendo consecuencias.

Datos. El 44% de los automovilistas reconoce usar el celular en el auto. **Virginia Benedetto**

Domingo 28 de Julio de 2019

El fenómeno del uso de celular al volante se está volviendo masivo y está trayendo consecuencias problemáticas que podrían empeorar si no hay un cambio de conducta en las personas que manejan vehículos particulares.

Una encuesta reciente realizada por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) sobre 1.800 casos arrojó que un 44 por cientode los conductores admite usar el celular en el auto, aunque sea de forma esporádica, en gran parte para usar el GPS o aplicaciones como Waze.

El impacto de esta acción riesgosa sobre los choques producidos en la ciudad se hace cada vez más evidente. Al respecto,desde la asociación civil Luchemos por la Vida afirman que "la cantidad de accidentes causados por personas que hablan por teléfono mientras conducen está creciendo en todo el mundo".

Responsabilizan por esto a "la atención que demanda la comunicación telefónica, que distrae al conductor", y "la tensión que puede provocar el contenido de la llamada, que perturba su tarea de conducir, con la consecuente producción de demoras o errores en las acciones". Advierten, además, que el riesgo no se evita con el uso de la opción "manos libres".

La ONG sostiene que, según informes internacionales, "tras minuto y medio de hablar por el móvil (incluso manos libres) el conductor no percibe el 40 por ciento de las señales, su velocidad media baja un 12 por ciento, el ritmo cardíaco se acelera bruscamente durante la llamada y se tarda más en reaccionar". Por ello, afirman que "la peligrosidad por el uso inadecuado del mismo puede llegar a ser equiparable a la conducción con exceso de alcohol".

27/07/2019 La Nación

Al volante

Gabriel Tomich
EDITOR

Mientras hablamos de economía

Los accidentes por alcoholemia se multiplican por falta de control

Estamos en plena campaña electoral. Como siempre, para los candidatos existe un solo tema (debe ser así porque al resto de la población quizás es lo único que le interese): la economía. El resto de la agenda, incluyendo la salud y la educación, solo sirven para los enunciados de un futuro tan venturoso como lejano. Así, la inseguridad vial que causa entre 5000 y 7000 muertes por año, es una cuestión menor. Una problemática que solo cobra relevancia con algún incidente que llega a los medios, pero que sin embargo está presente todos los días. Uno de esos ejemplos es el que protagonizó el cantante "El Pepo" que puso en el tapete uno de los principales problemas en la conducción: la alcoholemia. Un hecho que se sumó al de la semana pasada en Villa Devoto (un conductor con 2,14 gr de nivel de alcohol en sangre atropelló a un ciclista) y otros en Salta y Mendoza con víctimas fatales.

Según un informe de Luchemos por la Vida con estadísticas de la ETSC (Consejo Europeo de la Seguridad en el Transporte) durante 2017 en Suecia se realizaron 1.297.000 controles, es decir 130 cada mil habitantes; en Finlandia, 1.535.000 (279/1000); en Austria 1.660.000 (189/1000); en España 6.136.000 (132/1000); en Francia 9.844.000 (152/1000), y en Argentina unos 300.000 controles (7/1000, estimado).

Estos datos más los incidentes mencionados eximen de mayor análisis: los controles son escasos y esporádicos (algún fin de semana, determinadas zonas), situación corroborada por la fiscal del caso de El Pepo que admitió no haber podido medirle la alcoholemia porque no consiguió alcoholímetros en Dolores, Chascomús, Las Armas y otras localidad más o menos cercanas. Mientras tanto, solo importa la economía...

SeguridadVial.com.ar

9 de cada 10 argentinos creen que no se respetan las normas de tránsito

INFOBAE.COM 26 JULIO 2019

Un relevamiento hecho por el Observatorio Vial de CECAITRA en 1900 hogares de CABA y el Gran Buenos Aires, reveló que 9 de cada 10 argentinos creen que no se respetan las normas de tránsito (NA)

Un relevamiento hecho por el Observatorio Vial de CECAITRA en 1900 hogares de CABA y el Gran Buenos Aires, reveló que 9 de cada 10 argentinos creen que no se respetan las normas de tránsito (NA)

La seguridad vial es un tema que afecta a todos, ya que en la calle o se asume el rol de conductor o el de peatón. El desacato a las normas de tránsito ocasiona, la mayoría de las veces, siniestros viales con heridos o muertes: conduciendo se cruzan semáforos en rojo, a pie se atraviesan calles en la mitad de la cuadra, se estaciona en doble fila, se transita en bicicleta a contramano, entre otras faltas.

La mayoría de conductores y peatones conoce lo que está permitido. Pero, ¿lo cumple? ¿Qué opina de los demás? El Observatorio Vial de CECAITRA -cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial- realizó un sondeo en más de 1900 hogares de CABA y el Gran Buenos Aires, consultando a conductores y peatones sobre la imagen que se tiene de los demás y de su propia forma de actuar.

Para 9 de cada 10 consultados, el respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito es inadecuado: para el 50% es bajo y para el 36% es muy bajo.

Sólo el 5% se inclinó por decir que el respeto por las normas de tránsito es muy alto y un 9% que es alto.

Las respuestas fueron totalmente inversas cuando se consultó cuál era el respeto que tenía el consultado. Así 8 de cada 10 se manifestaron como respetuosos: 27% respeto muy alto y 57% alto. Solamente 2 de cada 10 dijeron que su obediencia a las reglas era baja o muy baja.

"Los datos ponen en evidencia de que existe un problema que no se está asumiendo como propio. Esto debería generar conciencia, hacernos reflexionar acerca de lo importante que es ser responsables y ser consciente que al salir a la calle sin respetar las normas, ponemos en riesgo no sólo nuestra vida, sino la nuestros acompañantes y la de los demás conductores", expresó Facundo Jaime, vocero de la CECAITRA.

Durante el sondeo también se quiso conocer cuáles son las causas de las faltas de tránsito. A cada encuestado se le mencionó una serie de frases para saber si estaba de acuerdo o no con las ideas.

Ante la frase "las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinos a la hora de conducir", 8 de cada 10 estuvo de acuerdo: 48% muy de acuerdo y 36% algo de acuerdo.

Luego, se preguntó qué se opinaba de la idea de que "las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas". Allí también la mayoría estuvo de acuerdo: 47% muy de acuerdo y 24% algo de acuerdo.

Por último, se consultó si se estaba de acuerdo con la premisa de que el motivo principal de las faltas de tránsito es "el desconocimiento de las normas por parte de los conductores": 7 de cada 10 estuvo a favor de la idea.

"La gran mayoría considera que las faltas de tránsito se debe a nuestras malas costumbres, a que las penas son muy bajas o a que se desconocen las normas. Sin importar cuál o cuáles son las razones estamos hablando de irresponsabilidad a la hora de salir a la calle. El respeto por las normas es elemental para que no tengamos que lamentar más pérdidas humanas a causa del tránsito. Si a diario prestamos atención en cada decisión que tomamos podemos lograr un cambio hacia un tránsito seguro", finalizó Jaime.

IN HOUSE

9 de cada 10 argentinos creen que no se respetan las normas de tránsito

La estadística se desprende del relevamiento hecho por el Observatorio Vial de CECAITRA en 1900 hogares de CABA y el Gran Buenos Aires. Fueron consultados conductores y peatones sobre la imagen que se tiene de los demás y de su propia forma de actuar en la calle

Un relevamiento hecho por el Observatorio Vial de CECAITRA en 1900 hogares de CABA y el Gran Buenos Aires, reveló que 9 de cada 10 argentinos creen que no se respetan las normas de tránsito (NA)

Un relevamiento hecho por el Observatorio Vial de CECAITRA en 1900 hogares de CABA y el Gran Buenos Aires, reveló que 9 de cada 10 argentinos creen que no se respetan las normas de tránsito (NA)

La seguridad vial es un tema que afecta a todos, ya que en la calle o se asume el rol de conductor o el de peatón. El desacato a las normas de tránsito ocasiona, la mayoría de las veces, siniestros viales con heridos o muertes: conduciendo se cruzan semáforos en rojo, a pie se atraviesan calles en la mitad de la cuadra, se estaciona en doble fila, se transita en bicicleta a contramano, entre otras faltas.

La mayoría de conductores y peatones conoce lo que está permitido. Pero, ¿lo cumple? ¿Qué opina de los demás? El **Observatorio Vial** de **CECAITRA** -cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial- realizó un sondeo en más de 1900 hogares de CABA y el Gran Buenos Aires, consultando a conductores y peatones sobre la imagen que se tiene de los demás y de su propia forma de actuar.

Para **9 de cada 10 consultados,** el respeto de los argentinos hacia las normas de tránsito es **inadecuado**: para el 50% es bajo y para el 36% es muy bajo.

Las respuestas **fueron totalmente inversas** cuando se consultó cuál era el respeto que tenía el consultado. Así **8 de cada 10** se manifestaron como respetuosos: 27% respeto muy alto y 57% alto. Solamente 2 de cada 10 dijeron que su obediencia a las reglas era baja o muy baja.

"Los datos ponen en evidencia de que existe un problema que no se está asumiendo como propio. Esto debería generar conciencia, hacernos reflexionar acerca de lo importante que es ser responsables y ser consciente que al salir a la calle sin respetar las normas, ponemos en riesgo no sólo nuestra vida, sino la nuestros acompañantes y la de los demás conductores", expresó Facundo Jaime, vocero de la CECAITRA.

Durante el sondeo también se quiso conocer cuáles son las causas de las faltas de tránsito. A cada encuestado se le mencionó una serie de frases para saber si estaba de acuerdo o no con las ideas.

Ante la frase **"las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinos a la hora de conducir"**, 8 de cada 10 estuvo de acuerdo: 48% muy de acuerdo y 36% algo de acuerdo.

Luego, se preguntó qué se opinaba de la idea de que **"las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas"**. Allí también la mayoría estuvo de acuerdo: 47% muy de acuerdo y 24% algo de acuerdo.

Por último, se consultó si se estaba de acuerdo con la premisa de que el motivo principal de las faltas de tránsito es **"el desconocimiento de las normas por parte de los conductores"**: 7 de cada 10 estuvo a favor de la idea.

"La gran mayoría considera que las faltas de tránsito se debe a nuestras malas costumbres, a que las penas son muy bajas o a que se desconocen las normas. Sin importar cuál o cuáles son las razones estamos hablando de irresponsabilidad a la hora de salir a la calle. El respeto por las normas es elemental para que no tengamos que lamentar más pérdidas humanas a causa del tránsito. Si a diario prestamos atención en cada decisión que tomamos podemos lograr un cambio hacia un tránsito seguro", finalizó Jaime.

infobae

25/7/19

Facundo Jaime*: "Las autoridades tienen que generar un contexto que cuide a la gente"

"Acá la realidad es muy cruda, el alcohol en sangre y el **exceso de velocidad** es la principal causa de muerte al volante en el país" "Siempre decimos que la sanción es una pata de todas las que existen en la **seguridad vial**" "Lo que más hay que reforzar es la prevención y la educación para no manejar con alcohol en sangre" "Las autoridades tienen que generar un contexto que cuide a la gente"

** Vocero del Observatorio Vial de **CECAITRA***

infobae

24/07/2019 Página 12

Se realizan siete test de alcoholemia contra 152 en Francia

Un control que no controla

Después de los casos de El Pepo y del conductor que atropelló al ciclista, los especialistas cuestionan los controles de alcoholemia.

Por Nicolás Romero

El vuelco que protagonizó el cantante de cumbia Rubén Darío "El Pepo" Castiñeiras el fin de semana, en el que murieron dos personas que lo acompañaban en la camioneta en la que se encontró alcohol, y el ciclista atropellado la semana pasada por un automovilista ebrio en el barrio de Agronomía, entre otros casos, desnudaron la escasez de controles de alcoholemia que se realizan en el país. Las cifras argentinas, unos 300.000 controles, 7 cada mil habitantes, se ubican muy lejos de los países exitosos en reducir la conducción alcoholizada como Francia, con 9.844.000 controles, 152 cada mil habitantes o España, 6.136.000 controles, 132 cada mil habitantes –datos del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC)–. A esto se agregan situaciones en las que, como en la causa de "El Pepo", no se pueden hacer los test de alcoholemia porque no hay alcoholímetros disponibles.

Además de los datos consignados, según el informe de ETSC, durante 2017, se realizaron en Suecia 1.297.000 controles, 130 cada mil habitantes; en Finlandia 1.535.000 controles, 279 cada mil habitantes, y en Austria 1.660.000 controles, 189 cada mil habitantes. Estos números, de países que han bajado la siniestralidad, contrastan fuertemente con los operativos de control que se implementan en el territorio nacional.

En la Ciudad de Buenos Aires, según datos oficiales de la Secretaría de Transporte porteña, un 21 por ciento aproximadamente de los siniestros mortales que ocurren en la ciudad están vinculados al consumo de alcohol. En tanto los controles pasaron de 117.063 en 2016 a 202.220, en 2018. Mientras que este año, en el primer semestre, con un incremento de 31,5 por ciento respecto al mismo período anterior, se efectuaron 145.702.

El titular del Observatorio Vial Latinoamericano (Ovilam), Fabián Pons, remarcó que "en Ciudad de Buenos Aires, que es donde más controles se realizan, los números por cantidad de habitantes sigue siendo muy bajos, cuando en países como Finlandia llegan a controlar el 30 por ciento de la población por año. Y los países nórdicos cuando quisieron bajar la siniestralidad llegaron al 60 por ciento".

En el mismo sentido, el titular de Luchemos por la vida, Alberto Silveira, remarcó que "no solo los controles son escasos o no se hacen sino que, además, los alcoholímetros faltan, o no están calibrados, o no tienen pipetas. Los operativos esporádicos no sirven, tienen que ser sostenidos en el tiempo. Controlar el fin de semana no es controlar, porque si bien el fin de semana puede ser más

Las pipetas son necesarias pero no abundan. | NA

dable a los excesos, por los boliches, es una estigmatización. Como si fuera sólo un problema de los jóvenes, cuando los adultos también toman".

En el caso del siniestro en la ruta 63, que involucra a "El Pepo", la fiscal de Dolores, Verónica Raggio, dijo que no pudieron concretar el control de alcoholemia porque no contaban con alcoholímetros ni en Dolores ni en Chascomús. "Pedí que se buscara desde las 3 de la madrugada, en Las Armas, Maipú, General Guido, hasta Chascomás y no había. Se preguntó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. No había forma de conseguir una pipeta", dijo la fiscal a la prensa.

> "Hay una sensación de que se puede circular sin ser controlado. La gente consume alcohol en la seguridad de que no va a tener inconvenientes".

También el licenciado en Accidentología Vial Néstor Sebastián evaluó que los controles son exiguos y remarcó que "lo que hay es una sensación de que se puede circular sin ser controlado. Esto lleva a que la gente consuma alcohol en la seguridad de que no va a tener inconvenientes para regresar manejando después de tomar".

Para el especialista, no sólo fallan los operativos de control sino las sanciones, como el sistema de scoring (quita de puntos por infracciones) que no está funcionando como amenaza para aquel que transgrede las normas viales. Y cómo la sociedad considera el consumo de alcohol, al que se incita a través de campañas publicitarias festivas.

Según Pons, además de sumar controles, se debería "cambiar la ley y hacer como se hizo en Chile. Cuando una personas tiene el doble de la cantidad de alcohol permitido no se considera contravención sino delito, la persona puede ir presa y se le retira la licencia al menos por un año. La cantidad permitida es 0,3 gramo por litro de sangre y se considera ebriedad a partir de 0,8. Es decir, a los controles los tiene que acompañar la legislación para que sean efectivos", afirmó al mismo tiempo que consideró una "aberración técnica" y un efecto demagógico hablar de tolerancia cero para el consumo de alcohol en conductores.

"El cero absoluto no existe. Las mediciones con el alcoholímetro tienen un margen de error de 3 por ciento aproximadamente. Y en el mundo es delito manejar con altos niveles de alcohol, mientras que acá no. Se termina castigando al que cumple, cuando hay que ser más severo con el que la incumple y manejan con altos grados de alcohol en sangre, no con el que tiene menos de 0,5. En el caso del ciclista atropellado, el conductor tenía 2,14 gramos de alcohol en sangre".

> "Controlar el fin de semana no es controlar, es una estigmatización. Como si fuera sólo un problema de los jóvenes, los adultos también toman".

SeguridadVial.com.ar

La falta de alcoholímetro para evaluar a El Pepo no es una excepción en las rutas bonaerenses

SEGURIDADVIAL.COM.AR 24 JULIO 2019

La noticia del vuelco protagonizado por el popular cantante El Pepo, en la que resultaron muertas dos personas, generó, dado los antecedentes personales del artista, todo tipo de conjeturas sobre el estado psicofísico en que se encontraba al volante del vehículo.

Sin embargo, para sorpresa de todos, la fiscal interviniente en el hecho expresó a los medios que no se le pudo realizar el control de alcoholemia en el lugar por falta de alcoholímetros, ya que en las importantes ciudades de Dolores ni en Chascomús contaban con ellos.

Según lo expresó en un comunicado la organización Luchemos por la Vida, este hecho ha puesto en evidencia, una vez más, la falta de controles de alcoholemia en gran parte del país que se traduce en constantes pérdidas de vidas humanas, tales como las tragedias ocurridas en las últimas semanas en distintas localidades y que trascendieron en los medios.

En tanto, el último relevamiento realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra) refleja que tanto conductores como no conductores están de acuerdo, en su inmensa mayoría(88%),con la aplicación de controles de alcoholemia obligatorios en bares, restaurantes y locales bailables. No obstante, los entrevistados consideraron que si esos controles fueran voluntarios la mayoría no aceptaría someterse al test.

Los oportunos 3095 controles de alcoholemia realizados en la ciudad de Buenos Aires el pasado fin de semana para el día del amigo, donde se detectaron casi 100 conductores altamente alcoholizados, demuestra que estas medidas de prevención se pueden hacer y urge expandirlas a todo el país.

Los países exitosos en reducir la conducción alcoholizada (y/o con drogas) realizan enormes cantidades de controles de alcoholemia cada año.

A título de ejemplo, según el informe de ETSC (Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte) durante 2017, se realizaron, en:

Suecia 1.297.000 controles.	130 cada mil habitantes
Finlandia 1.535.000 controles.	279 cada mil habitantes
Austria 1.660.000 controles.	189 cada mil habitantes
España 6.136.000 controles.	132 cada mil habitantes
Francia 9.844.000 controles.	152 cada mil habitantes
Argentina 300.000 controles.	7 cada mil habitantes (estimado).

No bastan controles esporádicos y escasos, o algunos fines de semana en la esquina de un boliche. Las autoridades, responsables de la movilidad y el tránsito, deben comprender que sin controles efectivos ni sanciones eficaces no podremos avanzar significativamente en la seguridad vial, y salvar las más de 7.000 vidas que se pierden cada año en siniestros evitables, dice Luchemos por la Vida.

El Pepo manejaba y bebía un trago con vodka antes del vuelco mortal

23/07/2019 La Nación

CONFIRMACIÓN. El fiscal general de Dolores dio crédito a la declaración de la corista del cantante de cumbia, que ayer seguía internado y detenido; su defensa pedirá la excarcelación

El fiscal general de Dolores, Diego Escoda, confirmó hoy que el cantante de cumbia Rubén Darío Castiñeiras, el Pepo, iba manejando la camioneta cuando volcó, el sábado a la madrugada, en la ruta 63, a la altura de Dolores, lo que provocó las muertes del representante del grupo y del trompetista de la banda, y heridas a una de las coristas y al cantante, que está detenido, procesado por doble homicidio culposo agravado y lesiones graves.

También se ratificó que dentro del vehículo fue hallada una botella de vodka, lo que refuerza la hipótesis de que el artista había consumido alcohol e incluso estaba haciéndolo al tiempo que iba al volante a gran velocidad, en noche cerrada y en un contexto de niebla.

Escoda confirmó a la agencia de noticias Télam que el cantante iba manejando la camioneta al momento del accidente tras la declaración de Romina Candia, sobreviviente del vuelco. "Las pruebas recopiladas dan cuenta de que Castiñeiras estaba manejando, tomando un trago llamado 'destornillador', que contiene vodka", indicó.

El Pepo, al momento del accidente, y cuando los peritos filmaban la escena del crimen, habría intentado desligarse de la responsabilidad penal del hecho y señaló a uno de sus acompañantes fallecidos como quien conducía la camioneta. Las dos víctimas mortales –el representante del grupo, Ignacio Abosaleh, y el trompetista Nicolás Carabajal– viajaban en el asiento trasero de la camioneta Honda CRV blanca.

La botella de vodka secuestrada ayer dentro de la camioneta del Pepo POLICÍA BONAERENSE

En la causa judicial consta que el Pepo "iba transitando por un tramo recto, en forma imprudente, negligente y antirreglamentaria, conduciendo a gran velocidad en una ruta de escasa visibilidad y calzada húmeda dada la niebla imperante, y a su vez, consumiendo bebidas alcohólicas que disminuyeron su capacidad de conducir".

Ayer, fuentes del caso informaron que en la inspección ocular del vehículo se encontró una botella de vodka y que en el lugar del accidente se hallaron dos vasos de plástico, tal como había señalado Candia en su declaración. También, un tetrabrick de jugo de naranja.

Fuentes de la investigación habían revelado que el día del hecho se había revisado la zona adyacente al vehículo, donde "no se secuestró nada prohibido". En tanto que la camioneta Honda CRV blanca "se preservó" hasta ayer, cuando, por orden de la fiscalía, se revisó el interior de la cabina, donde se encontró "una botella de vodka, que coincide con el testimonio de la testigo que circulaba con ellos".

En concreto, los peritos encontraron dentro de la camioneta una botella de vodka Absolut con muy poco contenido, una de una gaseosa cola a medio beber, una botella de agua cerrada, un teléfono celular (no trascendió de quién era), un blíster con comprimidos de un multivitamínico y ropas con leyendas alusivas a la banda del Pepo.

Por su parte, el abogado defensor del cantante, Walter Comarce, también sostuvo que se "recolectaron objetos importantes para la causa".

El Pepo seguía internado en la habitación 6 del Hospital San Roque, de Dolores, "esposado" en su muñeca derecha y con custodia policial, con cuidados intensivos y acompañado por su esposa, Josefina Cuneo, y otras personas de su entorno.

Ayer lo visitó el abogado Miguel Ángel Pierri, quien dijo que el Pepo "está muy shockeado" y que "llora todo el tiempo recordando a sus amigos fallecidos". Adelantó que mañana pedirá la excarcelación.

Falta de controles

Ayer, entidades dedicadas a alertar sobre la problemática de la inseguridad vial pusieron de relieve la falta de medios para realizar controles efectivos tanto para prevenir siniestros como para realizar peritajes en el acto apenas ocurridas tragedias como estas.

La Asociación Civil Luchemos por la Vida destacó que "para sorpresa de todos la fiscal interviniente en el hecho expresó a los medios que [al Pepo] no se le pudo realizar el control de alcoholemia en el lugar por falta de alcoholímetros, ya que en las importantes ciudades de Dolores y Chascomús no contaban con ellos".

En tanto, el último relevamiento realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra) refleja que tanto conductores como no conductores están de acuerdo, en su inmensa mayoría (88%), con la aplicación de controles de alcoholemia obligatorios en bares, restaurantes y locales bailables. No obstante, los entrevistados consideraron que si esos controles fueran voluntarios la mayoría no aceptaría someterse al test. ●

CIUDADANOS · MULTAS

A partir de agosto multarán el exceso de velocidad en la ciudad

La Voz

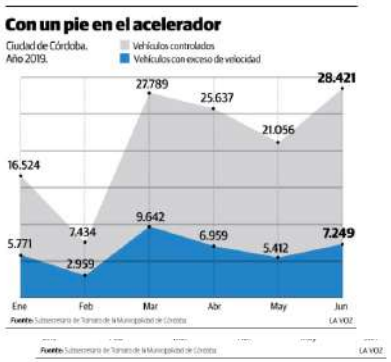
No fijos. Los inspectores de tránsito montarán puestos móviles para controlar la velocidad en las calles y avenidas de Córdoba. (Pedro Castillo / Archivo)

VERÓNICA SUPPO
Lunes 22 de julio de 2019 - 00:38 | Actualizado: 22/07/2019 - 14:06

- **La Municipalidad de Córdoba ya inició la capacitación de los inspectores en el uso de cinemómetros.**
- **Habrá puestos móviles.**
- **Según monitoreos previos, el 30% de los autos circula a una velocidad mayor a la permitida.**

La velocidad de automóviles y de motocicletas en la ciudad de Córdoba será desde el mes próximo medida por radares móviles que estarán en manos de inspectores municipales de la Policía de Tránsito. Y su exceso será sancionado.

Así, lo que a principios de año comenzó como una etapa de prevención y adaptación del sistema llegará a su fin y, en menos de tres semanas, el municipio capitalino pondrá en marcha operativos de tránsito en los que multará la velocidad en exceso de los vehículos en circulación.



En el primer semestre de este año, la Subsecretaría de Tránsito municipal trabajó sobre las estadísticas de las actas labradas a los conductores por exceso de velocidad, al tiempo que realizó mediciones con cinemómetros móviles, aparatos similares a los que Policía Caminera utiliza para el control en las rutas.

- Córdoba: reconocen que hay cinco puntos críticos por picadas
- Unos 250 mil automovilistas circulan por el país con licencias digitales

Si bien se trató de una etapa con un objetivo preventivo (que se postergó en varias oportunidades para mejorar el sistema), los funcionarios del área aseguraron que ya se ha decidido que, desde mediados de agosto, con los radares se comiencen a labrar infracciones en distintos puestos de la ciudad que montarán los agentes municipales.

La implementación definitiva se demoró por la necesidad de realizar algunos ajustes técnicos, pero también para darles tiempo a los conductores de tomar conciencia sobre la necesidad de respetar las velocidades máximas y mínimas permitidas en las arterias de la ciudad. Las picadas de autos y de motos –que tienen como escenario distintos puntos críticos de la ciudad y que salieron a la luz en las últimas semanas– también alentaron a los funcionarios a implementar cuanto antes el uso de los radares móviles.

Baja promedio

De enero a junio, la Municipalidad de Córdoba controló a 126.861 vehículos, de los cuales 37.992 circulaban con exceso de velocidad. Ello reveló que el 30 por ciento de los coches que transitan por la ciudad lo hacen a velocidades no permitidas. La proporción de infractores fue decayendo con el paso de los meses, para llegar a mayo y a junio con un nivel algo menor, del 26 por ciento en promedio.

De todos modos, el dato no deja de preocupar a las autoridades municipales. En ese sentido, la semana pasada le reclamaron a la Policía de Córdoba un mayor acompañamiento para el control de picadas callejeras de autos y motos, incluyendo la aplicación del Código Penal. La colisión de dos vehículos en avenida Sabattini, con el saldo de dos heridos de gravedad, impulsó este pedido.

Pese a este panorama, la visión del municipio es esperanzadora. Según se explicó, desde que se incrementaron los controles con cinemómetros en la etapa preventiva, se logró disminuir la velocidad de circulación, sobre todo en algunas avenidas donde el promedio rondaba los 100 kilómetros por hora en ciertos momentos del día.

"Los números nos permiten decir que desde enero de 2019, en lo que hace a los vehículos que exceden la máxima permitida, se logró bajar sustancialmente la velocidad. Se redujo de máximas absolutas de 102 kilómetros por hora a 78 kilómetros por hora", precisó el subsecretario de Tránsito municipal, Adrián Cena.

Máximas permitidas

Si bien la **máxima permitida en avenidas es de 60 kilómetros por hora y de 40, en las calles**, la reducción dentro de la etapa preventiva a un promedio de 78 kilómetros por hora es considerada como un buen dato en el marco de un proceso de toma de conciencia por parte del automovilista.

> *"Seguramente, desde mediados de agosto estemos comenzando a cobrar infracciones a través de los Tribunales Administrativos Municipales de Faltas. Creemos que los indicadores pueden seguir a la baja, lo que implica una mejora en materia de seguridad vial", puntualizó Cena.*

"En estas semanas estamos trabajando en una nueva calibración de los aparatos de medición, capacitando al personal y entrenando a operadores del sistema informático, tanto de la Policía Municipal como en otras áreas intervinientes. Nuestra idea es, a mediados de agosto, estar saliendo a las calles, previo a dedicar estas semanas que restan en acciones de concientización, difusión y colocación de cartelería", detalló Cena.

Los controles con los radares traerán, de acuerdo con las autoridades municipales, mayor precisión a la hora de determinar la velocidad a la que circulan los coches. Las faltas que se aplicarán son las contempladas en el Código de Convivencia, que en su artículo 139 establece que será "sancionado el conductor que circulare a mayor velocidad que la permitida".

Lo anterior implica multas de cinco a 30 Unidades Económicas Municipales (UEM), atadas al valor de ocho litros de nafta cada una. De esta manera, una infracción por exceso de velocidad tiene hoy un valor que va desde los 1.937 a los 11.625 pesos.

Cómo se controlará

Respecto de cómo se usarán los radares, desde el municipio se puntualizó que estarán incluidos en operativo móviles, por lo que podrán ubicarse en cualquier punto dentro del ejido urbano, las 24 horas del día. La idea es que los inspectores también los utilicen durante la noche, previo a un proceso de calibrado especial.

22/07/2019 BAE

ADVERTENCIA DE ASOCIACIONES CIVILES

Controversia por el uso de monopatines eléctricos

El uso del monopatín eléctrico en Buenos Aires genera controversias entre los especialistas en seguridad vial porque algunos consideran que "son inestables, poco visibles" y "muy silenciosos", y otros creen que "son cómodos para viajes cortos y que hay que poner el foco en la concientización" para un buen manejo.

La Asociación Civil Luchemos por la Vida manifestó su opinión contraria a raíz de la noticia la muerte de Emily Hartridge, una conocida youtuber accidentada en monopatín eléctrico.

Para esta organización, este caso representa un anticipo de lo que ocurrirá con el uso de estos nuevos vehículos urbanos en Buenos Aires y prevén que aumentará la posibilidad de incidentes en la ciudad. "Los monopatines eléctricos son inestables, poco visibles, muy silenciosos y circulan a velocidades considerables (entre 25 y 30 kilómetros por hora) por todas partes: por las veredas entre peatones, por la calzada y en las ciclovías", manifestaron desde la organización.

Por su parte, Juan José Méndez, secretario de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires afirmó que "en esta primera etapa se va a poner el foco en la concientización a los nuevos usuarios para que cumplan con todo lo establecido dentro de la ley".

Un nuevo medio

Para Ivan Amelongellos, gerente general de Grin Argentina, una de las empresas proveedora de servicios de alquiler de monopatín eléctrico, declaró "que la seguridad vial es prioritaria para nuestra empresa".

La ley 6164 obliga a los usuarios a utilizar casco y chaleco refractario, e indica que preferentemente deben circular por las bicisendas, ciclovías y calles de baja velocidad.

22/07/2019 Clarín

DE LA EDITORA AL LECTOR

La sociedad caníbal al volante

Silvia Fesquet

sfesquet@clarin.com

Primero fue la agresión brutal de un conductor particular sobre un taxista, que quedó en coma y murió a los pocos días; las cámaras de seguridad del lugar mostraron una golpiza despiadada e irrefrenable. Se sabría después que **el agresor tenía antecedentes de violencia: años atrás le había roto la mandíbula a un amigo**. No había pasado todavía el impacto por el caso, cuando en una secuencia demoledora un joven de 28 años, con 2,14 gramos de alcohol en sangre -lo máximo permitido es 0,5- **embistió con su auto a un ciclista, siguió su marcha enloquecida y chocó de atrás a un auto detenido**. Trascendió que el auto tenía acumulados $140 mil en multas por exceso de velocidad. El hombre que iba en bicicleta quedó internado en estado gravísimo.

Con diferencia de apenas días, estos hechos están lejos de ser una excepción y, con consecuencias más o menos fatales, son parte ya de la crónica diaria. Lo de fatales es una definición que está por verse: aun cuando un herido sobreviva, su vida, tal como la conocía hasta ese momento, cambiará en muchos casos dramáticamente; y lo hará aun cuando, en el mejor de los casos, las secuelas no sean permanentes y siga agradeciendo haber salido vivo. De acuerdo con el Observatorio de Seguridad Vial de la ciudad de Buenos Aires, en 2018 creció un 35% el número de peatones muertos en accidentes de tránsito respecto al año anterior. Una nota de Clarín dio cuenta del aumento, en los últimos meses, de la asistencia a los **talleres de convivencia urbana del Gobierno porteño**, que casi triplicó sus horarios para satisfacer una demanda en alza: **de tres cursos semanales debieron pasar a ocho**. Llamados informalmente "Relatos salvajes", a estos cursos asisten quienes tienen que cumplir una probation por haber protagonizado alguna situación violenta desencadenada por un ataque de furia.

Lo que pasa en la calle no es más que el reflejo del modo en que vivimos. De cómo nos relacionamos, de cuánto nos importa el otro, de qué grado de empatía somos capaces de sentir, de cuán preparados estamos para convivir con semejantes, prójimos, otros, parecidos o diferentes, pero con los mismos derechos que nos asisten. Da la impresión de que se hubieran perdido ciertos filtros inhibitorios o regulatorios de las emociones, de modo tal que **parece natural liberar la ira, pasar por encima del de al lado, llevarlo por delante literal y metafóricamente, conjugando apenas la primera persona del singular**, un yo que excluye a todo el resto, como si el otro no existiera. O existiera apenas en la medida en que sirva a algún interés, necesidad o propósito, volviéndose descartable cuando eso se haya colmado. Una sociedad narcisista y carente de empatía.

> "La persona conduce de la misma manera en que vive."

En el tránsito todo se potencia. Distintos trabajos e investigaciones sobre seguridad vial suelen hablar de conducción antisocial o conducción agresiva, y citan un informe de dos psicólogos estadounidenses, Tillman y Hobbs, que en 1949 compararon antecedentes personales de taxistas, protagonistas o no de accidentes. Detectaron que **el 66% de los accidentados habían tenido algún problema legal, procesos judiciales o deudas impagas**, frente al 9% de quienes no habían sufrido accidentes, que a lo sumo tenían deudas pendientes. "Puede decirse -concluyeron- que la persona conduce de la misma manera en que vive. Si su vida personal está guiada por la precaución, tolerancia, prevención, atención hacia los demás, entonces conducirá de la misma forma. Si estas características no están en su vida personal, entonces su conducción será agresiva y a la larga tendrá más accidentes". Por esta razón los estudiosos del tema insisten en un punto: **aprender a manejar es mucho más que saber estacionar o dominar los cambios**. Tiene que ver con la educación, debe empezar desde los primeros años de vida, y tiene que incluir conceptos básicos como el respeto por el otro, la empatía y el saber que los derechos propios terminan donde empiezan los de los demás. Algo así como las bases de una sociedad civilizada. ■

La Voz

EDITORIAL • GRUAS

Viejos malos hábitos

Las estadísticas son desesperanzadoras: cerca de 50 autos son retirados por día de la vía pública por las grúas. En Córdoba, las grúas se llevan casi 50 autos por día

Al corralón. Los inspectores cargan un auto mal estacionado en la zona concesionada a Movypark. Hubo momentos de tensión. (Pedro Castillo)

Domingo 21 de julio de 2019 · 00:31 | Actualizado: 21/07/2019 · 01:12

El deber ineludible de cumplir con las reglas de **tránsito** y, sobre todo, la pesada carga económica que hay que afrontar para pagar las **multas** de rigor no parecen ser suficientes para revertir esa suerte de apego a la desobediencia que caracteriza a muchos automovilistas. La traza urbana de la ciudad de Córdoba no se destaca por su ordenamiento vehicular ni por el empeño colectivo necesario para desenmarañar el caos que nos gana cada día. El informe que publicamos el pasado jueves es taxativo al respecto: durante los cinco primeros meses de este año, ha sido ostensible el incremento de automóviles que fueron retirados de la vía a pública por inspectores de la Policía de **Tránsito** municipal, a raíz de faltas de diversa índole. En este encuadramiento, no es novedoso que el estacionamiento en lugares no permitidos, sobre todo en el Centro de la ciudad y en zonas aledañas, figure entre las infracciones más frecuentes. En efecto, de los 7.065 rodados que fueron levantados por la grúa municipal en el referido lapso, 3.702 obedecieron al **mal estacionamiento**. Se ha observado, incluso, a conductores insensibles que obstaculizan las rampas especiales para personas que se mueven en sillas de ruedas, lo que constituye un flagrante desprecio a a la buena convivencia. Asimismo, una buena parte de los autos en infracción son llevados al corralón municipal por encontrase estacionados en paradas de colectivos, en salidas de emergencia y, en muchos casos, también frente a garajes particulares. En sintonía con la evaluación que ensayan los funcionarios del área de **Tránsito** del municipio, sólo las medidas de prevención, de educación y las sanciones dinerarias establecidas a los que no cumplen con las normas viales contribuirán a que se cambien los viejos y malos hábitos. Es cierto, también, que los embotellamientos y el descontrol vehicular que suelen verificarse en la zona céntrica y en barrios aledaños (en particular, Nueva Córdoba) obedecen a falencias propias de la gestión municipal. En ese menú de deficiencias operativas se notan la inestable coordinación de la red de semáforos en calles y en avenidas (cuando no, su salida total de funcionamiento); la mala señalización en sitios interrumpidos al **tránsito** por la ejecución de distintas obras y la escasa presencia de inspectores en zonas que ameritan ajustar los controles. Las estadísticas son desesperanzadoras: cerca de 50 autos son retirados por día de la vía pública por las grúas. El desafío es mayúsculo: las autoridades tendrán que accionar contra los infractores según su competencia. Pero no habrá soluciones mágicas mientras los conductores obstinados en vulnerar las normas no asuman sus deberes en bien de procurar el buen uso del espacio público.

21/07/2019
Diario Popular

LAS CIFRAS PERMANECEN MUY ALTAS

El alcohol, presente en uno de cada dos choques fatales

Desde Luchemos por la Vida denuncian que son casi nulos los controles. E insisten con un trabajo de **concientización**. "Quienes transgreden las normas tienen absoluta **impunidad**", dicen.

Las estadísticas de colisiones fatales son preocupantes.

En uno de cada dos siniestros viales con víctimas fatales registrados en Argentina está presente el alcohol. Se trata de un dramático dato de la organización Luchemos por la Vida, que propone trabajar con la comunidad desde la concientización, para estimular la reflexión y el cuestionamiento, incrementando la comprensión de los efectos nocivos del alcohol y sus consecuencias destructivas, particularmente al momento de manejar. Así, también se alerta sobre la falta de controles de alcoholemia y el aumento de lo que denomina "transgresores extremos", que son los conductores con más del doble de alcohol en sangre que el permitido por las leyes actuales de 0,5 gramos.

"La violencia en el tránsito ocupa un lugar tristemente predominante en nuestro país y tenemos que trabajar mucho para que se pueda visualizar la conexión entre alcohol y seguridad. En uno de cada dos hechos con víctimas fatales el alcohol está presente en los siniestros viales. La cuestión fundamental es que escasean los controles de alcoholemia. Casi no hay. Entonces los transgresores extremos, que son los que tienen más de un gramo de alcohol en sangre cuando manejan, tienen absoluta impunidad", dijo Alberto Silveira, presidente de la asociación civil Luchemos por la Vida.

"No existen los controles"

Uno de los puntos centrales, de acuerdo al experto, es que "en la actualidad prácticamente no existen los controles de alcoholemia, que en algún momento funcionaron muy bien en la Ciudad de Buenos Aires, pero la realidad es que a nivel nacional casi no existen, por lo que todo se convierte en un verdadero descontrol".

Desde Luchemos por la Vida se sostiene que los siniestros viales son la causa de 21 muertos por día (más de 7.000 al año), y dejando también como saldo una cifra superior a 120.000 heridos por año, además de grandes pérdidas materiales, estimadas en 10.000 millones de dólares anuales.

Cifras muy altas

Los estudios de la asociación sostienen que las cifras de Argentina resultan muy altas comparándolas con las de los países desarrollados, que son ocho veces más bajas, considerando la cantidad de vehículos en circulación. En 2016, 717 personas murieron en accidentes de tránsito en Argentina por cada 1.000.000 de vehículos .

"Sabemos que en los países desarrollados existe un esfuerzo constante y sistemático para reducir el número de accidentes de tránsito, a través de campañas diseñadas para educar a la población y concienciarla de éste peligro, como también a través de leyes apropiadas", sostuvo Silveira, precisando que "es muy necesario que tengamos herramientas legislativas eficaces".

"Venimos proponiendo que se legisle sobre delitos contra la seguridad vial, que no son delitos contravencionales o infracciones. Nos referimos a conductas tan graves que pueden ocasionar pérdidas sin retorno en cualquier momento. Necesitamos contar con leyes que prevengan los desastres, porque después es tarde. Pueden poner cualquier pena tras los hechos, pero la realidad es que ya mataron", dijo el experto.

Silveira manifestó que "estas figuras penales existen en países como España, y son realmente muy exitosos, se les atribuye la disminución de un descenso en el 15% de los siniestros viales con muertos".

"Proponemos tres tipos de delitos. Por ejemplo, aquel que conduzca con alcohol en sangre superior al doble de la tolerada por la ley actual de 0,5 gramos en sangre, es decir mayor a un gramo, debe resultar detenido. Asimismo, aquellos que excedan en 40 kilómetros por hora el máximo permitido en la calle, avenida, autopista o ruta donde se transita. Un tercer caso que se debería discutir en el Congreso, es penar a quienes conduzcan con la licencia vencida o con prohibición legal por haber cometido hechos anteriores", explicó el titular de Luchemos por la Vida.

No le hicieron el test a El Pepo por falta de pipetas

Tras el siniestro vial que tuvo como protagonista al cantante Rubén Darío "El Pepo" Castiñeiras, se informó que no se pudo realizar en el momento del hecho el test de alcoholemia ante la ausencia de las pipetas. "No le hicieron el test. No había pipetas. Lo que hicieron fue llevarse a Pepo para la extracción de sangre y así determinar si había consumido alcohol en exceso u otras sustancias", dijo la periodista local Betiana Insaurralde, quien fue la primera profesional de los medios de comunicación en llegar a la escena del drama sobre la ruta 63.

EDITORIAL | Sábado, 20 de julio de 2019 | Edición impresa

Conducir bajo los efectos del alcohol

El debate está lanzado. Los accidentes de tránsito producidos por conductores alcoholizados han puesto en pie de lucha a familiares.

Por Editorial

Una fuerte controversia se ha establecido frente a la reiteración de siniestros viales en los que se determina que el factor determinante es la ingesta de alcohol.

El efecto disuasivo que podría esperarse tras la ocurrencia de estos incidentes de tránsito no se ha dado. Los últimos casos impactan a la sociedad, y no decrece la tendencia de este tipo de percances en los que la causa del choque sea manejar obnubilado por beber.

Citemos apenas los casos más recientes. La muerte de Adrián Vilouta, atropellado por un conductor ebrio frente a un shopping sobre el Acceso Sur; el deceso de una deportista de 25 años, quien falleció hace días tras el vuelco de la camioneta de su novio, que manejaba con valores no permitidos de alcohol en sangre, también sobre la misma autopista, y el escandaloso hecho detectado en el centro de San Rafael: un chico de 14 años al volante con 2,18 g/l de alcohol en sangre, acompañado de su padre, en igual (mal) estado.

Si esperamos que estas conductas retrocedan por una decisión emparentada con la responsabilidad y la reflexión debido al estrago que provocan, no vemos señales de solución del gravísimo flagelo.

Al respecto, están en debate dos posiciones muy definidas, que habrá que ver si se pueden armonizar en procura del objetivo común de desterrar estas perniciosas conductas en la vía pública.

La administración provincial presentará en estos días en la Legislatura iniciativas para endurecer la Ley de Tránsito y aplicar penas más severas a los infractores, que no solo sufrirán multas pecuniarias más severas sino que además podrán recibir días de prisión, para los casos en que sean sorprendidos alcoholizados incluso sin haber llegado a protagonizar un accidente.

Pero los familiares y amigos de las víctimas que perdieron seres queridos a manos de personas alcoholizadas guiando un automotor, están reclamando tolerancia cero al volante. Se han expresado el lunes pasado frente al auditorio Ángel Bustelo, en ocasión de la visita del presidente de la Nación, y lo seguirán haciendo. Inclusive quieren hablar con las entidades del mundo vitivinícola (Acovi, Bodegas de Argentina y Coviar), a fin de plantearles que el consumo de bebidas en reuniones sociales, espectáculos y de otra índole, puede llevarse a cabo a condición de que un porcentaje de los asistentes no beban para asegurar conducción y regresos seguros.

Si hay mayoritariamente acuerdo con la incompatibilidad de la conducción de un vehículo bajo influencia del alcohol, y siguiendo pautas estudiadas por el Instituto de Seguridad Vial (ISEV), de origen privado, el Estado debe generar una política específica aplicable a la materia que no se agota (ni por mucho) con el control en la vía pública. Deberán diseñarse una serie de acciones (preventivas y asistenciales) todas ordenadas a cumplir eficientemente el objetivo de dicha política. Esto es, sintéticamente y a grandes y principales trazos:

En prevención, articular en el sistema formal de educación la elaboración, diseño y difusión de contenidos que demuestren científicamente el riesgo en la actividad de conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas como el alcohol. En el sistema informal deberá hacerse lo propio.

En lo asistencial un control sistémico y sanción efectiva en alcoholemia positiva.

En lo penal para sancionar a quien conduzca tras haber bebido, no alcanzará con la figura de "agravante" de un tipo penal genérico como homicidio o lesiones culposas, sino que debería ejercerse una política criminal que establezca la "tipificación" específica de quién produce lesión o muerte conduciendo un automotor estando previamente alcoholizado.

Evidentemente se deberá ser muy cuidadoso en la definición y alcances de los aspectos probatorios, carga de la misma, garantía de defensa y entidad de la sanción.

20/07/2019 La Nación

Al volante

Gabriel Tomich
EDITOR

Los demás también tienen derechos

Violencia generada por no respetar la prioridad de paso

En la mayoría de los países del mundo las rotondas son una excelente solución para que el tránsito resulte más fluido y pueda distribuirse con mayor rapidez. Pero esto no sucede en la Argentina. Por el contrario, aquí las rotondas son un foco de conflicto permanente (al punto que en muchos municipios debieron ¡poner semáforos! para evitar los choques) entre los conductores. ¿La razón? Porque la mayoría no respeta la prioridad de paso que existe en una rotonda y que le corresponde al que está circulando por de ella y no al que ingresa, que por estas tierras simplemente entra sin siquiera molestarse en disminuir la velocidad.

Entonces suceden situaciones como las que derivaron hace pocos días en la muerte del taxista Jorge Gómez, ferozmente agredido por otro conductor que lo golpeó dejándolo mal herido. Los autos ni siquiera se habían rozado, todo no pasó aparentemente de una discusión verbal que derivó en la agresión física. Lamentablemente, nada nuevo bajo el sol. Dejaremos para los filósofos y los psicólogos dilucidar si el manejo de un vehículo da rienda suelta a frustraciones contenidas, circunstancias de vida difíciles que se descarga en el manejo o si da la posibilidad de desafiar las reglas y leyes sin mayores sanciones. Lo cierto es que lo mejor es evitar estas estériles discusiones callejeras (aunque tengamos razón), porque nunca se sabe que tan violenta puede ser la respuesta.

Una vez más, la seguridad vial nace de una postura individual. De tener conciencia en la calle, lo que significa respetar las leyes de tránsito y los derechos de los otros conductores: ceder el lugar cuando corresponde, observar las prioridades de paso. Llegar un minuto antes o estar apurado no justifica la violencia.

Clarín CIUDADES

Consultorio vial
Los radares que hacen fotomultas por dentro: por qué su margen de error es ínfimo

Son los que registran el exceso de velocidad, infracción con multas de hasta $ 85 mil. Las claves para entender cómo funciona.

PABLO MARTÍNEZ CARIGNANO

COMENTARIOS (9)

18/07/2019 - 13:04 Clarín.com | Ciudades |

Los **cinemómetros** -conocidos popularmente como radares- son equipos que generan infracciones cuando detectan que un vehículo supera la velocidad máxima permitida. Se los ve en muchas rutas del país y también en las ciudades: cada vez hay más. En Buenos Aires, las multas pueden alcanzar los **$ 85.000** y **su uso genera polémica**: sus defensores sostienen que sirven para prevenir siniestros y sus detractores aseguran que son "trampas cazabobos". En esta nota, para la que se consultó a CECAITRA (la cámara de empresas de software vial), se ofrecen diez claves para saber **cómo funcionan realmente estos aparatos.**

1.- ¿Qué es un cinemómetro? Es un aparato diseñado para medir la velocidad de un objeto con respecto a un punto fijo en el espacio. Puede ser **automático o manual**, cuando hace falta un operador para hacer la medición. Hay **equipos fijos**, como los postes a la vera de la ruta; **portátiles**, que se colocan sobre trípodes o se sostienen con la mano y se ven en rutas del interior del país, o **móviles**, cuando están montados sobre un vehículo. Estos últimos no son frecuentes aún, pero se espera que en breves los coloquen en micros de larga distancia y transportes escolares para controlar desde una base su velocidad durante todo el viaje. Los equipos, además, pueden ser **monocarril o multicarril**, en función de la cantidad de carriles que controle. O **"clasificadores"**, cuando pueden discernir entre vehículos livianos y pesados, que tienen distintas velocidades máximas permitidas.

NEWSLETTERS CLARÍN

¿Qué hacemos este fin de semana? | Todas las propuestas para que organices tu finde.

TODOS LOS SÁBADOS POR LA MAÑANA

Recibir newsletter

2.- ¿Cómo miden la velocidad? Hay diferentes tecnologías. Las más comunes en la Argentina son:

- **Efecto Doppler:** son los radares, que emiten ondas electromagnéticas que rebotan en el vehículo a medir y vuelven a la antena receptora. Y la unidad inteligente determina la velocidad.
- **Espiras inductivas:** son bobinas que se colocan debajo del pavimento, separadas por una distancia determinada y cerca de la cámara de fotomultas. En función del tiempo que tarda el vehículo en pisarlas se calcula la velocidad a la que circula mediante una regla de tres simple.
- **Láser:** utiliza la velocidad de la luz como constante, calcula tiempo y espacio del vehículo en dos o más ubicaciones y determina a qué velocidad se está moviendo.
- **Satelital:** se sincroniza la hora atómica de los relojes de los satélites y la del equipo de medición. Es un método de medición sumamente preciso, pero poco usado en nuestro país.

3.- ¿Quién garantiza que la velocidad que marcó el equipo es la real? Según la Resolución 753/98 de Metrología Legal, antes de su habilitación hay que someter al equipo a una serie de ensayos para determinar la exactitud de su medición. El proceso de estas pruebas, que están a cargo del INTI, dura un año y se realiza en tres etapas:

- **Homologación:** se coteja el aparato con un equipo patrón del organismo estatal, que tiene un margen de error ínfimo.
- **Verificación primitiva:** en el laboratorio se simulan pruebas de velocidad de todo el rango para el cual el equipo fue aprobado (normalmente de 30 a 150 km/h), se verifica el software aprobado y se implantan claves de seguridad.
- **Calibración:** una vez instalados y antes de comenzar a controlar, los cinemómetros se prueban con vehículos del INTI que pasan a velocidades programadas y registradas. Estas pruebas se hacen en la vía pública para los equipos fijos o en autódromos para equipos móviles y sus resultados se cotejan con los de cinemómetros oficiales. Si todo concuerda, se emite un informe que luego es certificado por el Departamento de Metrología Legal de la Dirección de Lealtad Comercial de la Secretaría de Producción y Trabajo.

4.- ¿Cómo se sabe que la velocidad medida es la del vehículo propio y no de otro? Con los equipos con espiras o con el cinemómetro montado en el vehículo a controlar, no existen dudas. Si se usa el radar y en la foto aparecen dos o más autos juntos dentro del área de medición, el acta es nula y se descarta.

5.- ¿Los equipos tienen margen de error? En toda medición lo hay. Para el caso de los cinemómetros, la normativa indica que el margen de error máximo permitido es de 3 km/h para velocidades menores a 100 km/h y del 3% para velocidades mayores a 100 km/h. Las fotomultas que se labran dentro de estos rangos no se envían. Pero esto no tiene que ver con la tolerancia del 10% respecto de la máxima, algo que en la Ciudad de Buenos Aires no se aplica pero que, por figurar en la Ley Nacional de Tránsito 24.449, genera reclamos.

6.- ¿Cómo se transforma lo que mide el equipo en la fotomulta que recibe el infractor? Las máquinas guardan los datos encriptados. El INTI autoriza a los operadores a retirar el precinto que sella los equipos para bajar la memoria y habilita las claves secretas para desencriptar los datos, a fin de impedir la posibilidad de adulteración. Una vez obtenidas las imágenes, se pide a la Dirección Nacional del Registro Automotor la identidad del último propietario del dominio fotografiado. Después se contrastan la marca y modelo del auto informados por la DNRPA con lo observado en la imagen. Si todo coincide, se elabora el acta y se envía por correo.

7.- ¿Qué datos debe tener la fotomulta para ser válida? En el documento deben figurar la fecha en que fue cometida la infracción - hora, día, mes y año-; el lugar, la imagen del vehículo cometiendo la infracción en la que se vea en forma clara la chapa patente; la velocidad máxima permitida en el lugar; la velocidad a la que circulaba el vehículo, y la firma de la autoridad interviniente. Además tiene que contener los datos del equipo utilizado para constatar la falta: marca, modelo o código de aprobación y número de serie y fecha de la última calibración.

8.- ¿Por qué no casi no hay fotomultas nocturnas? Si bien los equipos de constatación están diseñados para trabajar las 24 horas, la imagen depende de la iluminación ambiente. Por eso, los únicos aparatos que pueden sacar fotos con claridad de noche son los que utilizan flash, reflectores o la luz infrarroja, que es invisible al ojo humano y no causa distracción o encandilamiento al conductor.

9.- ¿Los radares pueden activar alertas en tiempo real? Algunos equipos pueden enviar al instante la información a un centro de monitoreo, para que las autoridades ordenen la detención del vehículo infractor en algún punto de la ruta. Pero por ahora, hay muy pocos.

10.- ¿Qué novedades tendrán las nuevas cámaras en la Ciudad? El Gobierno porteño llamará a licitación para adquirir nuevos equipos para constatar infracciones de tránsito. El objetivo es incorporar tecnología que, entre otras cosas, sirva para detectar la velocidad por tramos - por ejemplo entre dos peajes-, o para hacer controles aéreos desde drones. También lectoras inteligentes de documentación para obtener en el acto los datos de titularidad, seguro y VTV.

** Pablo Martínez Carignano es especialista en seguridad vial. Para consultas, seguirlo en Twitter (@mutandisonline)*

nueva ciudad
solamente información

Comunas 18.07.2019

SEGURIDAD VIAL

Una encuesta advierte que casi la mitad de las personas usa el celular al conducir

El 44% por ciento de los conductores usa el celular y más de la mitad utiliza el GPS y aplicaciones como Waze.

El **uso del celular al manejar** -y el peligro para la **seguridad vial** que eso implica- se ha transformado en una práctica común para los millones de argentinos que se desplazan en automóvil día a día. Según reveló una encuesta, más de la mitad de los conductores utilizan **celulares, dispositivos de localización tipo GPS** y **aplicaciones como el Waze** mientras manejan, informa Página 12.

La encuesta fue realizada por **Cecaitra, la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina,** que nuclea a las empresas productoras de software vial. A través de un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares, Cecaitra quiso conocer el porcentaje de argentinos que utilizan sus celulares mientras manejan y averiguar, también, la frecuencia con que realizan esta práctica.

Los resultados son alarmantes: el **44% de los encuestados admitió usar su teléfono mientras maneja,** aunque con distinta frecuencia: el 15% asumió que "de vez en cuando" mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% "casi nunca" y el 6% "casi siempre". El 56% restante aseguró no realizar esta práctica.

Los encuestadores también preguntaron por el **uso de dispositivos de localización** para desplazarse por las ciudades, como el **GPS,** y las aplicaciones del tipo **Waze**. Ante esa consulta, el 55% de los encuestados admitieron hacer uso, mientras conducen, de esta tecnología. El 48% dijo utilizarla "a veces" y el 7% "siempre". El 45% restante sostuvo, en cambio, que no la usa "nunca".

"*El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante*", dijo a Página 12 **Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra.**

Aunque el **uso de celulares al volante es cada vez más frecuente**, son varios los que desconocen que la práctica está **multada** por representar un riesgo para la **seguridad vial:** 4 de cada 10 personas sostuvieron que el uso de estos dispositivos está permitido, 3 de cada 10 dijeron que no lo está y el resto dijo que no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto. El *"admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido",* aunque el porcentaje de conductores que lo hace aún es bajo, *"es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas"*, destacó **Jaime.**

El número de infracciones por uso de celular al conducir ha crecido en los últimos años. En la **Ciudad de Buenos Aires,** por ejemplo, hubo un aumento del 56% entre las actas de infracciones registradas por este motivo en 2017 (142.236) y las registradas en 2018 (221.807).

Esta práctica, que distrae a los conductores del camino, también está presente en autopistas. Según reveló un informe de **Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste**, las concesionarias de la **Panamericana y el Acceso Oeste,** el **13,5% de las personas** que se desplazan por esas vías **usa celular mientras maneja.** Aunque puede parecer un número menor, los especialistas advierten que ese porcentaje representa un grave peligro por las altas velocidades con las que se desplazan los automóviles.

Faltan normas básicas

18/07/2019 Clarín

Opinión

Viviam Perrone
Fundadora de Madres del Dolor

De seguridad vial se habla. Y se gasta dinero en investigaciones. Todo muy necesario. Pero **hace más de 20 años que mueren entre 15 y 20 personas por día** en Argentina y la estadística no baja. ¿Por qué? Cuando alguien atropella, ¿cuáles son las primeras medidas a tomar?

La respuesta a esta pregunta es que no se sabe. Y la razón, que todavía **no contamos con un Protocolo Vial** para poder ahorrar segundos que pueden salvar vidas. El Protocolo se elaboró el año pasado en el Ministerio de Justicia de la Nación. Incluso se hizo un simulacro. Pero ahora todo está trabado en el de Transporte. Y cada vez que ocurre un siniestro, cada uno hace lo que le parece mejor... aunque no lo sea.

¿Cuáles son las **pruebas clave** en estos casos? Las imágenes de las cámaras, la huella de frenado, los niveles de alcoholemia y de estupefacientes y las partes de vehículos. Muchas veces se pierden o se toman mal.

El otro gran problema está en la Justicia. La mayoría de los casos se resuelven en un **juicio abreviado**: un arreglo entre el conductor y la Fiscalía para hacer trabajo comunitario. Si se llega a juicio oral, la mayoría de las sentencias son en suspenso. Aunque hay **agravantes** como la velocidad, el consumo de droga o alcohol o la fuga, no se consideran delitos. Y si bien todos saben que los siniestros viales son la **primera causa de muerte entre los jóvenes**, no se votan **leyes para ayudar en** la **prevención**. Los hechos viales no figuran en ninguna **campaña política**. Ni antes ni ahora. ■

Página|12
Rosario|12

ROSARIO12

17 de julio de 2019

SINIESTROS

Ciclovías inseguras

Ante la muerte de un ciclista atropellado por un camión en Presidente Perón y Las Palmeras, el ingeniero Pablo Botta, referente de la Agrupación Rosario en Bici, manifestó que "genera mucho temor la situación del ciclista en la calle por la falta de ciclovías que garanticen una circulación segura". El siniestr puso en evidencia las estadísticas que lleva la Agencia Provincial de Seguridad Vial. Según el organismo, en 2018 fallecieron 32 ciclistas en todo el territorio provincial y este año las víctimas fatales llegan hasta ahora a 12. Sin embargo, el de ayer fue el primer caso fatal en Rosario en lo que va del año. En declaraciones radiales, Botta dijo que lo que más preocupa es la situación en la calle. "Las estadísticas de por sí dan miedo, pero más asusta cuando uno va en la calle y siente colectivos, camiones, autos que pasan muy cerca a velocidades bastante altas. Ahí uno puede percibir la inestabilidad en la bici", expresó Botta.

17/07/2019
Diario Popular

▸DESDE LUCHEMOS POR LA VIDA ADVIERTEN QUE "TODO SE CONVERTIRA EN UN CAOS"◂

Temen que los monopatines eleven los siniestros viales

Tras hacerse **oficial** el uso de los monopatines en las calles de Buenos Aires, especialistas en seguridad vial advirtieron que este **simpático** vehículo traerá consecuencias impensadas. Prueba piloto de un año.

→ NICOLAS FASOLINO

Tras hacerse oficial el uso de monopatines para transitar por las calles porteñas, especialistas en seguridad vial advirtieron que dicho vehículo incrementará la cantidad de siniestros viales.

El viernes pasado, la Secretaría de Transporte de la Ciudad publicó en el Boletín Oficial la resolución que permitirá a las empresas interesadas presentar sus planes para poder operar el servicio dentro del ámbito de la Capital Federal, y que dará lugar a una prueba piloto que durará un año.

En este contexto, el presidente de la ONG Luchemos por la Vida, Alberto Silveira, dejó en claro que el monopatín es un vehículo "mucho más vulnerable" que los demás, en tanto que dejó en claro que su mal uso aumentará el número de siniestros viales.

Es un peligro para los peatones si circulan por la vereda, ya que levantan una velocidad de 25 kilómetros por hora.

"Todo un caos"

"Es un vehículo, el cual el conductor no tiene ninguna protección y, además, se va a mezclar en el tránsito en una forma realmente poco clara, porque ya tenemos demasiada experiencia con la falta de control en la Ciudad", explicó Silveira.

"Va a empezar a ser todo un caos, porque vivimos en una ciudad caótica, que ahora le agregamos al tránsito caótico, monopatines que van a circular por cualquier lado, porque no nos engañemos, se sacan las normas pero después no se las hacen cumplir".

En este sentido, el especialista expresó que está "segurísimo" que los conductores de monopatines "van a circular por las veredas".

"Es un vehículo peligroso, por ejemplo, para los peatones si va en la vereda, ya que levanta una velocidad de 25 kilómetros por hora", adhirió.

"Acá lo que falta es el control, porque sacan las normas, pero ¿quiénes van a hacer cumplir esas normas? ¿cómo van a sancionar a un monopatinista cuando no cumpla con la norma, si es que hay alguien que lo controla y lo quiere sancionar?", reflexionó el presidente de Luchemos por la Vida.

Poco visibles

"Viendo las experiencias ajenas, quisimos advertir sobre esto que no creemos que va a ser algo positivo para la seguridad vial. Esto va a generar un nuevo tipo de siniestro que hasta ahora no era frecuente, porque acá en la Argentina, hasta hace muy poco, era excepcional ver a alguien con un monopatín".

Asimismo, según un comunicado de dicha ONG, los monopatines eléctricos "son inestables, poco visibles, muy silenciosos, y circulan a velocidades considerables (25 a 30 kilómetros por hora) por todas partes, por las veredas entre peatones, por la calzada y en las ciclovías".

"Sus usuarios no tienen en claro qué son en la vía pública al moverse en monopatín. Un problema muy serio, que la Ciudad ha intentado subsanar al aprobar un marco regulatorio para ellos".

"Una serie de artículos regulan su uso, así como los requisitos de seguridad y sanciones aplicables en el caso de cometer una infracción a bordo de ellos. Por ejemplo, en monopatín eléctrico se debe circular por las ciclovías y la calzada respetando el sentido de circulación, nunca por las veredas; usar casco; no superar los 25 kilómetros por hora; y contar con bocina, frenos y luces. Además, sólo se permite una persona por vehículo, y la edad mínima para usarlo es de 16 años", añadieron.

Van por cualquier lado

Si bien desde el gobierno porteño las expectativas son positivas, en España los números hablan por sí solos: de acuerdo al portal español 20 minutos -que cita a la fiscalía de Seguridad Vial de España-, en aquel país del viejo continente hubo más de 270 siniestros que implicaron monopatines en 2018, de los cuales el 75% tiene responsabilidad quien maneja el monopatín.

"Yo voy con mucha frecuencia a Barcelona, y realmente ahí, aún siendo una ciudad totalmente ordenada y completamente distinta a Buenos Aires en el tránsito, los monopatinistas son transgresores permanentes que van por cualquier lado", lamentó Silveira.

De hecho, días atrás, la youtuber Emily Hartridge murió en medio de un accidente entre el monopatín eléctrico que conducía y un camión en el barrio londinense de Battersea. Por este motivo, se convirtió en la primera víctima que murió con estos nuevos vehículos en Reino Unido.

LA CAPITAL
MAR DEL PLATA

La Ciudad 12 de julio de 2019

Habrá fotomultas en Alberti y la costa ante los recurrentes siniestros

La comisión de seguimiento y control del sistema de fotomultas aprobó hoy la colocación de un cinemómetro para reducir el exceso de velocidad en este punto, donde murió Lucía Bernaola.

La comisión de **Seguimiento y Control del Sistema de Fotomultas** aprobó hoy la instalación de un cinemómetro en Alberti y la costa para evitar el exceso de velocidad raíz de los **reiterados siniestros viales** que se producen en ese punto de la ciudad.

En el marco de una nueva reunión en el Concejo Deliberante de esta comisión, con la presencia de los concejales **Cristina Coria** (UCR) y **Marcelo Carrara** (Agrupación Atlántica), el Subsecretario de Transporte y Tránsito **Claudio Cambareri** y el responsable del Observatorio Vial, **Marcos Basualdo**, dieron el visto bueno para instalar una cámara en ese sector de la costa.

La colocación de este nuevo cinemómetro en Alberti y la costa apunta a generar conciencia entre los conductores y a evitar excesos de velocidad en esta peligrosa curva de la costa marplatense donde en reiteradas oportunidades se han producido siniestros viales.

Vale remarcar que en ese punto de la costa falleció **Lucía Bernaola** tras ser atropellada por el auto que manejaba **Federico Sasso** en junio de 2017., cuyo caso derivó en un juicio que concluyó con **una condena a seis años de prisión.**

En abril, por disposición de la Subsecretaría de Transporte y Tránsito y el Ente Municipal de Vialidad y Alumbrado (Emvial), se decidió reforzar la señalización en este sector de Cabo Corrientes para evitar que siga repitiéndose otra maniobra recurrente: **el giro a la izquierda.**

13/07/2019 La Nación

Al volante

Gabriel Tomich
EDITOR

Las dos caras de los teléfonos celulares

Útiles para la documentación, peligrosos para la conducción

Desde el miércoles último es posible llevar varios documentos referentes a la conducción de un vehículo en el teléfono celular, así como se puede también exhibir la póliza del seguro obligatorio de algunas compañías. Así, desde la aplicación Mi Argentina, que ya permitía descargar al teléfono y mostrar en un control vial el registro de conducir digital, ahora también se puede obtener la correspondiente cedula verde (que utiliza el titular del vehículo) y las cédulas azules (una por cada persona habilitada a manejar la unidad), que tendrán validez oficial de la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor (DNRPA).

Cabe aclarar que no se necesita conexión a internet para exhibirlo, pero sí para validar, cada 24 horas, el código QR asociado a la cédula verde digital.

La versión digital de estos documentos es un avance para atenuar la burocracia y *sacarnos las papas del fuego* si nos olvidamos los papeles físicos en casa o dejarlos a resguardo. Además, han reemplazado a los navegadores.

La otra cara de la moneda de los celulares es la distracción (por la atención que requiere una llamada, lo que invalida también a los dispositivos "manos libres") que produce en dos de los actores principales del tránsito: los conductores y los peatones.

Si bien no hay estadísticas oficiales, se estima que hoy un 20% de los incidentes viales se debe al uso del celular en la conducción o a cruzar la calle sin prestar atención en el caso de los peatones.

El tema no es menor: la Organización Mundial de la Salud de la ONU desarrolló el informe *Uso del celular al volante: un problema creciente de distracción del conductor*, que explica en detalle esta problemática que debe ser controlada con mayor rigor.

12/07/2019 La Nación

Aumentó 35% en la ciudad el número de peatones muertos en accidentes viales

INQUIETUD. Son los datos de 2018 comparados con los de 2017; el grupo más afectado son los mayores de 75 años; colectivos y camiones, los vehículos que más intervienen en estos siniestros

Alejandro Horvat
LA NACION

En 2018, aumentó un 35,4% el número de peatones muertos en siniestros viales en la ciudad de Buenos Aires respecto del año anterior. La cifra llegó a los 65 fallecidos, mientras que en 2017 sumaron 48. Los peatones representan el 44,21% del total de víctimas en estas circunstancias. El grupo con mayor participación (19%) son los mayores de 75 años, cuando las víctimas más frecuentes de accidentes de tránsito suelen tener entre 25 y 35. El motivo: frente a una amenaza o un error tienen menos capacidad de reacción, al mismo tiempo que su organismo es más vulnerable ante un impacto.

"Son números menores que 100, o sea que son bajos. La variación interanual se puede disparar de un año a otro sin que podamos encontrar una explicación. Desde 2015 el número de peatones muertos venía en baja. Por eso, lo que hay que mirar son las tendencias tomando varios años. Una posible causa es que en 2018 no tuvimos casos ignorados, es decir, aquellos que la policía no especifica si el fallecido fue un peatón, un motociclista o un ciclista. Por eso, tal vez, se sumaron más peatones", dijo Adriana Jakovcevic, gerenta operativa del Observatorio de Tránsito de la ciudad de Buenos Aires.

Gran parte de los peatones mueren en un siniestro que involucra a vehículos de gran porte, entre ellos, los colectivos. "Muchos siniestros tienen que ver con el punto ciego de los colectivos. Hay un fenómeno que se llama 'barrido lateral', en donde las ruedas de atrás giran más cerrado que las delanteras. Muchos esperan abajo del cordón y no tienen en cuenta esta cuestión", explicó Jakovcevic.

En 2018, hubo 28 fallecidos en accidentes entre un peatón y un transporte de pasajeros. Esta combinación está al tope de la lista (19,86%). La siguen los siniestros entre motos y transportes de cargas, con 19 víctimas (13,48%).

Los momentos del día en los que hay más accidentes están directamente relacionados con el aumento del flujo peatonal, por ejemplo, a última hora de la tarde cuando la gente sale del trabajo.

En cuanto a la responsabilidad en los accidentes, desde la Ciudad afirman que, por lo general, es compartida: "En el 40% de los siniestros con peatones, ambas partes cometieron una falta. Cuando analizamos cuáles son los factores conductuales de los peatones, los errores más frecuentes tienen que ver con cruzar por un lugar indebido o que no respetan el semáforo. Esto se conjuga con un auto que cruza en rojo o en transición, o también puede ser que el auto venía muy rápido y no llegó a frenar", dijo Jakovcevic.

El resto de las víctimas del tránsito (ciclistas, motociclistas y automovilistas) mostraron una tendencia en baja. Entre 2017 y 2018, el número de ocupantes de automóviles fallecidos bajó de 25 a 19; el de ciclistas, de cinco a tres, y el de motociclistas se mantuvo en 56. Del total, el 63% de los fallecidos son varones y el 37%, mujeres.

¿Prioridad?

Mariana Irrutia, de 42 años, camina casi todos los días desde su casa en Belgrano hasta su trabajo en Palermo. Ella se queja porque los conductores "nunca" le dan prioridad para que ella pueda cruzar. "Es impresionante la falta de respeto que hay. A la mañana, cuando voy al trabajo y están todos apurados, no hay ni una posibilidad de que alguien frene para dejarte pasar. Yo viajé a otras ciudades y esto no es así en todos lados, aunque en América Latina es bastante frecuente", relató.

Ignacio Robledo, de 28 años, habla con LA NACION mientras se prepara para subirse a su auto para ir a jugar al fútbol. El joven hace una autocrítica sobre su conducta al volante: "La verdad que no suelo frenar en la senda peatonal. También es verdad que si frenás te empiezan a tocar bocina todos los autos que están atrás. Algunos peatones cruzan mal, pero creo que el principal problema es que los conductores no les damos prioridad".

Alberto Silveira, presidente de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, entiende que la prioridad que tiene el peatón es algo ignorado no solo en la ciudad, sino en todo el país por los argentinos y que se trata de una cuestión cultural que "habrá que afrontar".

"Hicimos mediciones y apenas el 10% de los conductores le otorgan la prioridad al peatón. En el país casi no se labran actas por infringir la prioridad al peatón, eso no ayuda. Es verdad que en muchos casos hay responsabilidad compartida o exclusiva del peatón, pero hay que tener en cuenta que el conductor de un vehículo es el que maneja el elemento más peligroso y debe tener más precaución", opinó Silveira.

"Creo que a todos nos falta un poco de paciencia", dijo Silvia Irigaray, presidenta y una de las fundadoras de la Asociación Civil Madres del Dolor. Recuerda una historia violenta que vivió hace algunos días: "Iba en un taxi y un chico cruzó la calle mandando un mensaje desde su celular. El taxista bajó la ventanilla y le gritó que le iba a meter un tiro en la nuca, así no iba a cruzar distraído nunca más. Fue tremendo. Esta historia ilustra que ambas partes hacen las cosas mal. También veo madres que cruzan por la mitad de la calle con bebés en el cochecito. Todos necesitamos más tranquilidad, y debemos asumir y corregir nuestros errores". ●

Mariana Irrutia
PEATÓN, 42 AÑOS

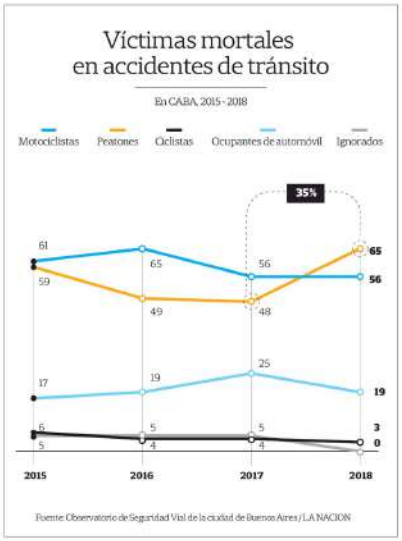
"Es impresionante la falta de respeto que hay. A la mañana, cuando voy al trabajo y están todos apurados, no hay ni una posibilidad de que alguien frene para dejarte pasar. Yo viajé a otras ciudades y esto no es así en todos lados"

Ignacio Robledo
AUTOMOVILISTA, 28 AÑOS

"Algunos peatones cruzan mal, pero creo que el principal problema es que los conductores no les damos prioridad"

Los peatones, el eslabón más débil del tránsito

FABIAN MARELLI



CADENA 3

11 DE JULIO DE 2019 | ACTUALIZADO EL 11 DE JULIO DE 2019

La mitad de conductores en Rosario maneja usando el celular

Cuatro de cada 10 admitió que lo utiliza y un 15% asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir.

La mitad de los conductores de Rosario reconoció usa el celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar, según datos que rescató la Secretaría de Control y Convivencia de la Ciudadanía de Rosario en base a una encuesta nacional.

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

Ante esta pregunta, sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza. Un 15% de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

En este marco, **Cadena 3** consultó al secretario de Control y Convivencia Ciudadana de Rosario, Guillermo Turrin, quien precisó que en la ciudad, en lo que va del año se realizó "alrededor de 52 mil actas por infracciones a distintas normativas y más de la mitad corresponden con la conducción indebida y unas 1.600 tienen que ver con el uso del celular al manejar".

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el Waze. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido, es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra, en el comunicado en el cual difundieron la encuesta.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, en el sondeo 4 de cada 10 sostuvieron que están permitidos, 3 de 10 dijeron que no y el 28% no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto.

Informe de Eugenia Iérmoli

La mitad de los conductores se distrae con su celular mientras maneja

SEGURIDADVIAL.COM.AR 11 JULIO 2019

Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que la mitad de los conductores admite usar celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar.

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

Ante esta pregunta, sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza. Un 15 % de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el Waze. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido, es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra, en el comunicado en el cual difundieron la encuesta.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, cuatro de cada 10 contactados para el sondeo interpretaron que están permitidos, tres que no y el 28 por ciento que no lo sabía. El estudio destaca al respecto el alto grado de desconocimiento de la reglamentación vial.

SOCIEDAD | LOS ANDES | PERIODISMO DE VERDAD

SOCIEDAD | Jueves, 11 de julio de 2019 | Edición impresa

Con radares buscan reducir la velocidad en el Parque

Vialidad instaló equipos para controlar la velocidad y el flujo vehicular en la avenida del Libertador.

Por Francisco Guerrero - fguerrero@losandes.com.ar

"Es una avenida rápida, creo que todos superamos la velocidad permitida en ese sector, no se qué efecto pueda tener un radar allí", **comenta Cristian, un automovilista que vive en el barrio Champagnat y diariamente toma avenida del Libertador para ir al Centro.**

Es que desde hace unos días están instalando equipos de radar y medición de flujo vehicular en esta importante vía que atraviesa el **Parque General San Martín**. **Desde Vialidad señalaron que proyectan instalar más equipos en av. Champagnat y San Francisco de Asís,** como así también colocar cartelería con mensajes variables cuando concluya la remodelación de la av. Costanera, que tendrá onda verde.

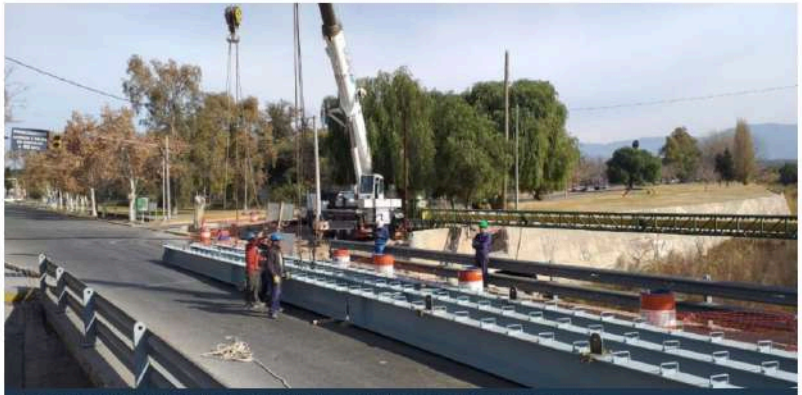
Diego Kotlik, subadministrador de Vialidad provincial, dijo que el objetivo de estos elementos es advertir a los conductores la velocidad a la que circulan. Explicó que generalmente el conductor compara la velocidad que indica el radar con la permitida y suele levantar el pie del acelerador.

"Son preventivos (los radares), no está en nuestros planes aplicar multas. **Estamos tratando de reducir la velocidad en toda esta zona que circunda el Parque General San Martín".** Y para ello destacó la realización de mesetas (elevación del nivel del asfalto), antes del ingreso a las rotondas de estas avenidas. Resaltó que estas mesetas tienen doble función: **reducir la velocidad de los autos y a la vez destacar la presencia del peatón". Y agregó:** "Las rotondas han servido para bajar la velocidad de circulación", añadió el funcionario.

Kotlik informó que cada radar tiene un valor de 2.000 dólares, mientras que sistema de conteo de vehículos tiene un costo mucho menor, ya que es desarrollado en la provincia, y tuvo su origen en el municipio de Godoy Cruz.

El subadministrador del organismo resaltó que Vialidad se encarga de mantener 17.000 kilómetros de vías y rutas provinciales, que cuentan con 10.000 carteles. En este sentido se lamentó que deban destinarse gran parte de los fondos para reparación. "De esos 10.000 carteles, faltan colocar 5.000 más, pero lamentablemente no podemos hacerlo porque tenemos un alto grado de vandalismo. **Por año, Vialidad debe fabricar 4.000 carteles para reponer los vandalizados. Es terrible la falta de conciencia de mucha gente que los rompe o se los roba".**

Puente para peatones y ciclistas en Las Tipas



Corredor. Vista de las obras en Boulogne Sur Mer y Las Tipas | Los Andes

Durante un mes estará interrumpido el tránsito en el puente donde confluyen las av. Boulogne Sur Mer y Las Tipas, límite ciudad – Godoy Cruz. Vialidad informó que se construye un puente peatonal y para ciclistas. **Quienes se dirijan por avenida**
Boulogne Sur Mer hacia el sur podrán ingresar a San Francisco de Asís, girar por el puente de calle San Vicente hasta Talcahuano y retomar por esa arteria el corredor del Oeste.

En sentido norte - sur, se podrá optar por calle Huarpes, cruzar el puente que comunica con calle José Penna, de Godoy Cruz, continuar por calle Pedro Godoy hasta calle Méjico y retomar el corredor del Oeste mediante la calle Paraguay que en ese sector es de doble mano.

Conclusión
Libertad con Responsabilidad

Casi la mitad de los conductores admite usar el celular mientras maneja

Cuatro de cada diez encuestados admitió que mira el teléfono mientras conduce.

Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que la mitad de los conductores admite usar celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar.

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a lasempresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

Ante esta pregunta, s**ólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza**. Un 15% de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el Waze. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

"**El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante.** Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido, es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra, en el comunicado en el cual difundieron la encuesta.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, en el sondeo 4 de cada 10 sostuvieron que están permitidos, 3 de 10 dijeron que no y el 28% no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto.

SOCIEDAD

La mitad de los conductores argentinos admitieron usar el celular al manejar

Las alarmantes cifras surgen de una encuesta realizada por la Cetraica y demuestran la necesidad de concientización al respecto del uso de dispositivos móviles al volante

miércoles 10 de julio de 2019 - 1:36 pm

Según una encuesta realizada por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), **la mitad de los conductores argentinos usan el celular cuando manejan**. Las cifras arrojadas por el estudio son alarmantes, ya que demuestran la **falta de información** en cuanto al uso de dispositivos móviles a la hora de conducir.

Ante la pregunta **"¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?"**, **4 de cada 10 admitieron que lo utilizan**. Un 15 % de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

Una segunda pregunta refirió al **uso de dispositivos o aplicaciones GPS,** y los resultados de la encuesta arrojaron que **un 55% los utilizan para trasladarse**, mientras que el resto aseguro que nunca lo usa.

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido, es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", dijio Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra.

Por último, el sondeo demostró la falta de conocimiento al respecto de las normas de tránsito que rigen en el país: **cuando se preguntó con respecto a si consideraban legal el uso del celular al volante, 4 de 10 aseguraron que sí, 3 de 10 que no y el resto dijo no estar informado al respecto.**

El uso del celular a la hora de manejar es una práctica ilegal. En la Ciudad de Buenos Aires es cada vez mayor el número de infracciones por este motivo, por ejemplo, hubo un aumento del 56 por ciento entre las actas de infracciones registradas por este motivo en 2017 (142.236) y las registradas en 2018 (221.807).

Alerta: Los argentinos y el celular el volante

Alerta: Los argentinos y el celular el volante. Casi la mitad de los conductores argentinos admite usar el celular mientras maneja. La cifra surge de un estudio realizado por la **Cecaitra** (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial). Además, en el informe se desprende que existe un alto grado de desconocimiento de la reglamentación sobre la utilización de estos dispositivos al volante Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que casi la mitad de los conductores admite usar celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar. El relevamiento fue efectuado por la **Cecaitra** (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema. En primer lugar, se consultó a los encuestados 'Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando'. Ante esta pregunta, sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza. Un 15 % de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

Peligro por el uso del celular mientras conducimos

Facundo Jaime - Observatorio Vial de la CECAITRA

El 44% usa el teléfono mientras maneja. Waze y otros GPS son las aplicaciones más usadas por los conductores. Facundo Jaime: 'Venimos trabajando en estos estudios hace rato; en esta oportunidad, sobre conductas; en estos estudios proponemos dejar de realizar estas conductas'. 'La legislación habla de monitores, no de celulares; pero por analogía se refiere también a celulares. El copiloto debe guiarnos, porque los conductores debemos estar atentos al camino'. 'El argentino promedio cuando hay una sanción pone más atención; y luego recurre otra vez a la falta'. 'La norma no habla de teléfonos celulares, pero sí de auriculares; es sancionable'. 'Por más que sea mínimo, uno desatiende'.

El 44% usa el celular al conducir

Facundo Jaime - Observatorio Vial de la CECAITRA

El 44% usa el celular al conducir Peligro al volante Facundo Jaime, observatorio vial CECAITRA 'Casi la mitad de los encuestados admitieron que utilizan el celular. Ya sea el uso de una aplicación para llegar de un lugar a otro o revisar el celular' 'La ley sanciona esa conducta, más allá de para qué se utilice'

4 de cada 10 usan el celular mientras manejan

Facundo Jaime - Observatorio Vial de la CECAITRA

El mes pasado fue el Día de la Seguridad Vial. En general, las cifras relacionadas que tienen que ver con accidentes vienen in crescendo. Estas cifras también vienen de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de asociaciones como Luchemos por la Vida'.
'CABA tiene un poco más de avance en la legislación sobre vialidad en relación a los celulares, más que Provincia de Buenos Aires y Nación'.

EL DIA

OPINIÓN

EDITORIAL

Los peligros de usar el celular mientras se maneja un automóvil

11 de Julio de 2019 | 03:46 | Publicado en Edición Impresa

Una simple observación callejera alcanzaría para tomar conciencia de la cantidad de distracciones y de omisiones en el cumplimiento de las normas que cometen muchos conductores de automotores, desde usar el celular mientras manejan hasta no llevar puesto el cinturón de seguridad, que es obligatorio tanto para quienes conducen los vehículos como para acompañantes.

Tales afirmaciones surgen también como conclusión del informe realizado por la entidad Cecaitra -cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial- que arrojó como resultado que la mitad de los automovilistas en nuestro país admiten usar el celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar. Aquí aparecen, entonces, la distracción y la desaprensión como causas de accidentes.

Según se detalló en la nota publicada en este diario, en primer lugar se le preguntó a los automovilistas con qué frecuencia miran el celular, aunque sea esporádicamente, mientras están manejando. Ante esta pregunta, cuatro de cada diez admitió que lo utiliza. Un 15 por ciento de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23 por ciento respondió que casi nunca, y el 6 por ciento casi siempre, mientras que más de la mitad (56 por ciento) contestó que nunca lo hacía. La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el Waze y más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse.

Voceros de Cecaitra pusieron de relieve que el grupo de conductores que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso de la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido, es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas, añadieron.

Con referencia a estas cuestiones, desde la Asociación Civil Luchemos por la Vida se destacó que los malos hábitos, sumado a los problemas de infraestructura, se cobran la vida de miles de personas al año en nuestro país. Mientras en el resto del mundo la cantidad de muertes en accidentes de tránsito desciende cada vez más, en nuestro país las cifras se mantienen estables o inclusive con tendencia a la suba, según cómputos de la última entidad mencionada. Se trata de un tema todavía más sensible en nuestra región, que se ha caracterizado por contar con las cifras más altas del país, llegando a sobrepasar el centenar de víctimas fatales por año. En lo que va de este 2019, por ejemplo, ya se contabilizan 30 pérdidas humanas como consecuencia de los accidentes de tránsito.

Siguen siendo bajos, también, los porcentajes de conductores y pasajeros de automóviles que usan cinturón de seguridad, tal como lo acaba de establecer un trabajo estadístico del Centro de Experimentación de Seguridad Vial (Cesvi), que relevó a más de dos mil conductores porteños. A su vez, persisten conductas indisciplinadas frente a las leyes del tránsito, de modo que los expertos insistieron en la necesidad de educar a quienes manejan vehículos, poniéndolos a la altura de la responsabilidad que implica jugar en forma irresponsable con sus propias vidas y las de terceros.

El 15% de los conductores reconoció haber manejado alcoholizado

SEGURIDADVIAL.COM.AR 10 JULIO 2019

De acuerdo a un revelamiento del Observatorio Vial de CECAITRA, el organismo que nuclea a las empresas productoras de software vial, el 15% de los conductores de la ciudad de Buenos Aires reconoció haber manejado alcoholizado. Entre ellos, un número significativo c ente". Además, al ser consultados, un 8% aseguró no tener claro si superó los límites permit

Es un dato altamente preocupante debido a la vinculación explícita que tiene el consumo de bebidas alcohólicas con los accidentes de tránsito. Según la encuesta llevada a cabo, el 77% de los conductores aseguró no haber tomado alcohol "nunca" antes de conducir, el 8% "no lo tiene claro", mientras que el 13% confesó haber consumido "pocas veces" antes de manejar y el 2% restante manifestó hacerlo "habitualmente".

Según datos oficiales de la Dirección General de Tránsito y Transportes, en el último semestre se realizaron 145.702 controles de alcoholemia en el territorio porteño y solamente el 2% dieron positivo. Es decir, se identificaron 2.446 conductores en estado de ebriedad. Cabe recordar que el máximo permitido es de 0,50 gramos para automovilistas, 0,20 para motociclistas y alcohol cero para principiantes y profesionales.

"El alcohol al volante es una de las principales causas de accidentes fatales en nuestro país. Aunque se avanzó mucho en tanto a la concientización y el control durante las últimas décadas, aún hay una rémora, especialmente en conductores de más de 40 años, de naturalización del hábito", le aseguró el vocero del Observatorio Vial, Facundo Jaime, al periódico Clarín.

En otro revelamiento del organismo, el 84% de los consultados en la ciudad de Buenos Aires y en el Gran Buenos Aires se mostró a favor de la idea de instalar alcoholímetros en bares, restaurantes y locales bailables. El resto afirmó estar "poco" o "nada de acuerdo". Igualmente, el 77% cree que "la mayoría de los conductores no se haría el control" de forma voluntaria antes de irse de los establecimientos mencionados.

"Los menores de 25 años fueron quienes más se mostraron a favor de esta implementación, pero cerca del 80% de ellos piensa que los conductores no se harían un control. Lamentablemente, hay conciencia de lo peligroso que es conducir alcoholizado pero no es suficiente como para entender que estos análisis son preventivos y salvan vidas", agregó Jaime.

A su vez, cerca del 90% de las personas sostuvo que no hay respeto a las normas de tránsito. En esta encuesta, que contó con el testimonio de más de 1.600 porteños y bonaerenses, el 50% opinó que era "baja" la acatación a las leyes, el 36% comentó que era "muy bajo", mientras que 9% afirmó que los argentinos tenían un respeto muy alto por las reglas y el 5% restando lo catalogó como "muy alto".

INFORMACIÓN GENERAL

EL DIA

La mitad de los conductores admite usar celular, GPS y aplicaciones mientras maneja

Así lo reveló una encuesta privada en la que se sondeó a más de 1800 hogares

9 de Julio de 2019 | 18:01

Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que la mitad de los conductores admite usar celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar.

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

Ante esta pregunta, sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza. Un 15 % de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el Waze. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido, es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra, en el comunicado en el cual difundieron la encuesta.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, en el sondeo 4 de cada 10 sostuvieron que están permitidos, 3 de 10 dijeron que no y el 28% no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto.

10/07/2019 Crónica

ALARMANTE. La mitad de los conductores lo usa

Celular al volante, peligro constante

La mitad de los conductores usa el celular, algún dispositivo de localización tipo GPS o aplicaciones cuando está manejando. Este dato alarmante fue revelado por una encuesta privada.

El estudio fue realizado por la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial, Cecaitra, a través de un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra y datos estadísticos sobre el tema.

Una de las primeras preguntas que formaron parte de la encuesta fue "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?". Pregunta que reveló que cuatro de cada diez conductores admitió utilizarlo.

El 15% de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% aseguró que casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que un 56%, un poco más de la mitad, contestó que nunca lo hacía.

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para geolocalización y ubicación como el GPS o las aplicaciones como el Waze o Google Maps. El resultado dio que más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse, exactamente un 55%, mientras que el otro 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que nunca usa ese tipo de aplicaciones o dispositivos.

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso de la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra, en el mismo comunicado en el que difundieron la encuesta.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, en el sondeo cuatro de cada diez conductores sostuvieron que están permitidos, mientras que tres de diez dijeron que no. El 28% desconocía si está permitido o no usarlo, lo que deja en evidencia que el grado de desconocimiento de la reglamentación es bastante alto.

GENERAL · 09 de julio de 2019

Preocupante: casi la mitad de los conductores argentinos admite usar celular mientras maneja

POPULAR

La cifra surge de un estudio realizado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial). Además, en el informe se desprende que existe un alto grado de desconocimiento de la reglamentación sobre la utilización de estos dispositivos al volante

Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que **casi la mitad de los conductores admite usar celular**, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar.

El relevamiento fue efectuado por la **Cecaitra** (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

En primer lugar, se consultó a los encuestados **"Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando"**.

Ante esta pregunta, **sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza**. Un 15 % de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el **Waze**. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido, es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra, en el comunicado en el cual difundieron la encuesta.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, en el sondeo 4 de cada 10 sostuvieron que están permitidos, 3 de 10 dijeron que no y el 28% no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto.

SOCIEDAD 10-07-2019 00:16 Hs.

La mitad de la gente usa celular al manejar

BAE NEGOCIOS HACIA UN CAPITALISMO NACIONAL

Admiten emplear GPS y otras aplicaciones

Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que la mitad de los conductores admite usar celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar.

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

Ante esta pregunta, sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza. Un 15 % de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el Waze. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, en el sondeo 4 de cada 10 sostuvieron que están permitidos, 3 de 10 dijeron que no y el 28% no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto.

Página|12

SOCIEDAD

10 de julio de 2019

Una encuesta advierte que casi la mitad de los conductores usa el móvil

Usar celular al conducir es llamar al peligro

El 44 por ciento usa el celula y más de la mitad usa el GPS y apps como Waze, según la encuesta realizada por Cecaitra.

El uso del celular al manejar -y el peligro para la seguridad vial que eso implica- se ha transformado en una práctica común para los millones de argentinos que se desplazan en automóvil día a día. Según reveló una encuesta privada, más de la mitad de los conductores utilizan celulares, dispositivos de localización tipo GPS y aplicaciones como el WAZE mientras manejan.

La encuesta fue realizada por Cecaitra, la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina, que nuclea a las empresas productoras de software vial. A través de un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares, Cecaitra quiso conocer el porcentaje de argentinos que utilizan sus celulares mientras manejan y averiguar, también, la frecuencia con que realizan esta práctica.

Los resultados, para la cámara de software vial, son alarmantes: el 44 por ciento de los encuestados admitió usar su teléfono mientras maneja, aunque con distinta frecuencia (el 15 por ciento asumió que "de vez en cuando" mira su dispositivo móvil al conducir, el 23 por ciento "casi nunca" y el 6 por ciento "casi siempre"). El 56 por ciento restante, en tanto, aseguró no realizar esta práctica.

Los encuestadores también preguntaron por el uso de dispositivos de localización para desplazarse por las ciudades, como el GPS, y las aplicaciones del tipo "Waze". Ante esa consulta, fueron más de la mitad de los encuestados (55 por ciento) los que admitieron hacer uso, mientras conducen, de esta tecnología (el 48 por ciento dijo utilizarla "a veces" y el 7 por ciento "siempre"). El 45 por ciento restante sostuvo, en cambio, que no la usa "nunca".

Telefonía móvil al volante

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante", dijo Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra en un comunicado.

Aunque el uso de celulares al volante es cada vez más frecuente, son varios los que desconocen que la práctica está multada por representar un riesgo para la seguridad vial: 4 de cada 10 personas sostuvieron que el uso de estos dispositivos está permitido, 3 de cada 10 dijeron que no lo está y el resto dijo que no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto. El "admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido", aunque el porcentaje de conductores que lo hace aún es bajo, "es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Jaime.

El número de infracciones por uso de celular al conducir ha crecido en los últimos años. En la Ciudad de Buenos Aires, por ejemplo, hubo un aumento del 56 por ciento entre las actas de infracciones registradas por este motivo en 2017 (142.236) y las registradas en 2018 (221.807).

Esta práctica, que distrae a los conductores del camino, también está presente en autopistas. Según reveló un informe de Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste, las concesionarias de la Panamericana y el Acceso Oeste, el 13,5 por ciento de las personas que se desplazan por esas vías usa celular mientras maneja. Aunque puede parecer un número menor, los especialistas advierten que ese porcentaje representa un grave peligro por las altas velocidades con las que se desplazan los automóviles.

SOCIEDAD

télam

09/07/2019 EDUCACIÓN VIAL

La mitad de los conductores admite usar celular, GPS y aplicaciones mientras maneja

El dato surge de una encuesta realizada entre conductores por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial).

Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que la mitad de los conductores admite usar celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar.

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

Ante esta pregunta, sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza. Un 15 % de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el Waze. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

La mitad de los conductores admite usar celular, GPS y aplicaciones mientras maneja

mdz

Así se desprende de un relevamiento efectuado en la Argentina por Cecaitra, la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial. El trabajo se propone reflexionar sobre conductas que resultan peligrosas en el tránsito de cada día.

Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que la mitad de los conductores admite usar celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar.

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

Ante esta pregunta, **sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza. Un 15 % de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.**

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el Waze. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido, es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, en el sondeo 4 de cada 10 sostuvieron que están permitidos, 3 de 10 dijeron que no y el 28% no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto.

EL DIARIO DE LA REPÚBLICA

INFORME PRIVADO | 09 de Julio de 2019

La mitad de los conductores admite usar celular, GPS y aplicaciones mientras maneja

Redacción El Diario de la República

Una muestra de lo que no debe hacer un conductor. Foto: Shutterstock.

Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que la mitad de los conductores admite usar celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar.

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

Ante esta pregunta, sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza. Un 15 % de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% casi nunca y el 6% casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse como el GPS o las aplicaciones como el Waze. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido, es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra, en el comunicado en el cual difundieron la encuesta.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, en el sondeo 4 de cada 10 sostuvieron que están permitidos, 3 de 10 dijeron que no y el 28% no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto.

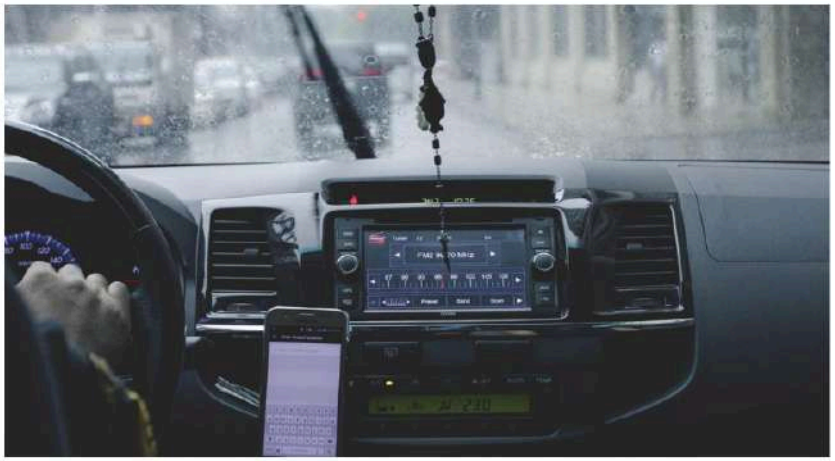
Télam

CIUDADANOS · CELULARES

La mitad de los conductores admite usar celular, GPS y aplicaciones mientras maneja

La Voz

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.



(La Voz / Archivo)

Una encuesta privada entre conductores arrojó como resultado que la mitad admite usar celular, dispositivos de localización tipo GPS o aplicaciones al manejar.

El relevamiento fue efectuado por la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), que realizó un sondeo telefónico en más de 1.800 hogares con el objetivo de tener una muestra sobre el tema.

- **Los conductores adictos al celular son tan peligrosos como los conductores ebrios**

En primer lugar, se preguntó a los encuestados: "¿Con qué frecuencia mira el celular, aunque sea esporádicamente, mientras está manejando?".

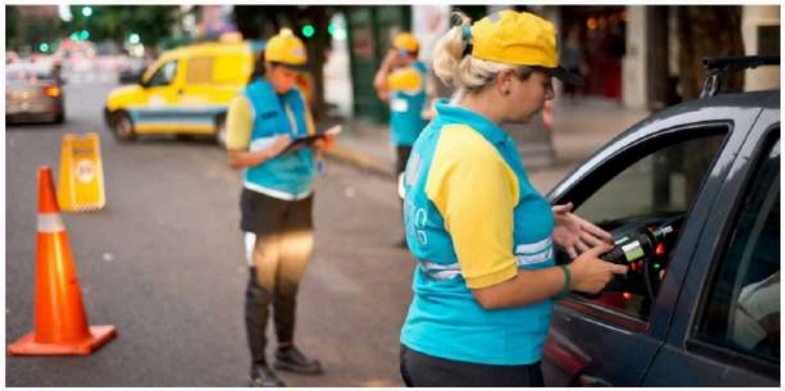
Ante esta pregunta, sólo 4 de cada 10 admitió que lo utiliza. Un 15% de los encuestados asumió que de vez en cuando mira su dispositivo móvil al conducir, el 23% aseguró que casi nunca y el 6% dijo que casi siempre. Mientras que más de la mitad (56%) contestó que nunca lo hacía.

- **El 50% de los conductores maneja sin dejar el celular**

La encuesta también hizo referencia a los dispositivos que se utilizan para ubicarse, como el GPS o las aplicaciones como el Waze. Más de la mitad admitió usar esta tecnología para trasladarse (55%): 48% dijo utilizarla a veces y un 7% siempre. El resto sostuvo que no la usa nunca.

"El grupo que asume utilizar el celular mientras conduce constituye una amenaza al tránsito teniendo en cuenta los múltiples peligros que genera el uso de la telefonía móvil al volante. Sin embargo, admitir que uno emplea un dispositivo que está prohibido es un paso hacia la reflexión de las conductas indebidas", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de la Cecaitra, en el comunicado en el cual difundieron la encuesta.

Sobre la legalidad del uso de estos dispositivos, en el sondeo 4 de cada 10 sostuvieron que están permitidos, 3 de 10 dijeron que no y el 28% no lo sabía, lo que implica que el grado de desconocimiento de la reglamentación es alto.



EL INTRANSIGENTE

El 15% de los conductores reconoció haber manejado alcoholizado

De acuerdo a un revelamiento del **Observatorio Vial de CECAITRA**, el organismo que nuclea a las empresas productoras de software vial, **el 15% de los conductores de la ciudad de Buenos Aires reconoció haber manejado alcoholizado**. Entre ellos, un número significativo confesó hacerlo "habitualmente". Además, al ser consultados, un 8% aseguró no tener claro si superó los límites permitidos de alcohol en sangre.

Es un dato altamente preocupante debido a la vinculación explícita que tiene el consumo de bebidas alcohólicas con los **accidentes de tránsito**. Según la encuesta llevada a cabo, el 77% de los conductores aseguró no haber tomado alcohol "nunca" antes de conducir, el 8% "no lo tiene claro", mientras que el 13% confesó haber consumido "pocas veces" antes de manejar y el 2% restante manifestó hacerlo "habitualmente".

Según datos oficiales de la **Dirección General de Tránsito y Transportes**, en el último semestre se realizaron 145.702 controles de alcoholemia en el territorio porteño y solamente el 2% dieron positivo. Es decir, se identificaron 2.446 conductores en estado de ebriedad. Cabe recordar que el máximo permitido es de 0,50 gramos para automovilistas, 0,20 para motociclistas y alcohol cero para principiantes y profesionales.

"El alcohol al volante es una de las principales causas de accidentes fatales en nuestro país. Aunque se avanzó mucho en tanto a la concientización y el control durante las últimas décadas, aún hay una rémora, especialmente en conductores de más de 40 años, de naturalización del hábito", le aseguró el vocero del Observatorio Vial, Facundo Jaime, al periódico Clarín.

En otro revelamiento del organismo, el 84% de los consultados en la ciudad de Buenos Aires y en el Gran Buenos Aires se mostró a favor de la idea de instalar **alcoholímetros en bares**, restaurantes y locales bailables. El resto afirmó estar "poco" o "nada de acuerdo". Igualmente, el 77% cree que "la mayoría de los conductores no se haría el control" de forma voluntaria antes de irse de los establecimientos mencionados.

"Los menores de 25 años fueron quienes más se mostraron a favor de esta implementación, pero cerca del 80% de ellos piensa que los conductores no se harían un control. Lamentablemente, hay conciencia de lo peligroso que es conducir alcoholizado pero no es suficiente como para entender que estos análisis son preventivos y salvan vidas", agregó Jaime.

A su vez, cerca del 90% de las personas sostuvo que **no hay respeto a las normas de tránsito**. En esta encuesta, que contó con el testimonio de más de 1.600 porteños y bonaerenses, el 50% opinó que era "baja" la acatación a las leyes, el 36% comentó que era "muy bajo", mientras que 9% afirmó que los argentinos tenían un respeto muy alto por las reglas y el 5% restando lo catalogó como "muy alto".

08/07/2019 La Prensa

Admitió manejar alcoholizado el 15 por ciento de los conductores

Según una encuesta realizada en la Ciudad de Buenos Aires por el Observatorio Vial de CECAITRA (Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), el 13% de los conductores aseguró haber bebido "pocas veces" antes de manejar. Un 2% confesó hacerlo "habitualmente".

Si bien el 77% de los conductores asume "nunca" haber tomado alcohol antes de manejar, el dato más llamativo es que un 8% dijo que "no lo tiene claro".

En el último semestre se realizaron en la Ciudad 145.702 controles de alcoholemia y la cantidad de casos positivos fue del 2%. Por lo tanto, los agentes de tránsito porteños pudieron identificar 2.446 conductores con más alcohol en sangre del permitido. Un promedio de 13 conductores alcoholizados por día.

El máximo de alcohol permitido para conducir en la jurisdicción de la Ciudad d es de 0,50 gramo para automovilistas y 0,20 gramo para motociclistas. En tanto, la ley es más dura para principiantes y profesionales: alcohol cero.

Según aclara el gobierno porteño, los controles de alcoholemia aumentaron, pero no hay más casos positivos

Clarín CIUDADES

Seguridad vial

Encuesta preocupante: el 15% de los conductores reconoce haber manejado alcoholizado

Admiten haber tenido niveles de alcohol en sangre mayores a los permitidos. Además, otro 8% dudó al momento de responder.

Control de alcholemia en Corrientes y 25 Mayo, Ciudad de Buenos Aires. Foto: Diego Díaz

El consumo de alcohol al volante y los siniestros viales tienen relación directa. Por eso es preocupante los resultados arrojados por una encuesta realizada en la Ciudad de Buenos Aires por el Observatorio Vial de CECAITRA (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial). Allí, el **13%** de los conductores aseguró haber bebido **"pocas veces"** antes de manejar. Un 2%, más brutal, confesó hacerlo "habitualmente".

Si bien el **77%** de los conductores asume **"nunca"** haber tomado alcohol antes de manejar, el dato más llamativo es que un **8%** dijo que **"no lo tiene claro"**.

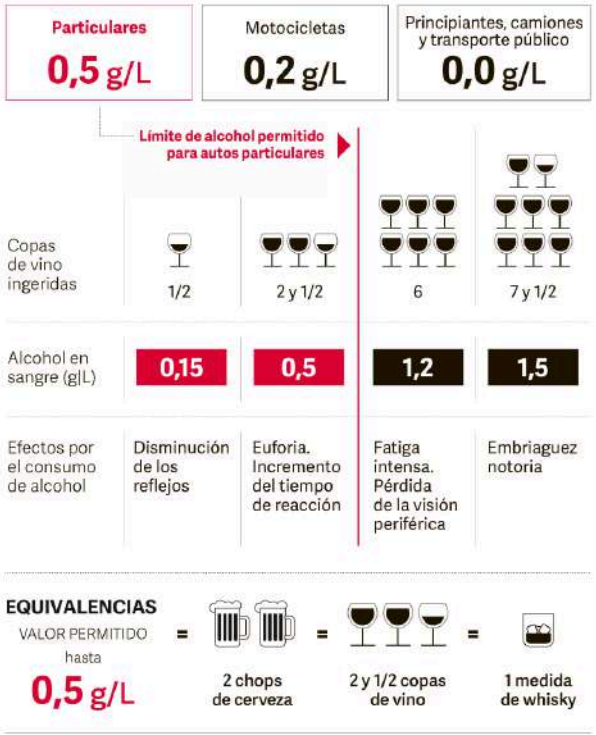
Según datos oficiales, el último semestre se realizaron en la Ciudad 145.702 controles de alcoholemia y la cantidad de casos positivos fue del 2%. Por lo tanto, los agentes de tránsito porteños pudieron identificar 2.446 conductores con más alcohol en sangre del permitido. **Un promedio de 13 conductores alcoholizados por día**.

El máximo de alcohol permitido para conducir en la jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires es de 0,50 gramo para automovilistas y 0,20 gramo para motociclistas. Asimismo, la ley es más dura para principiantes y profesionales: alcohol cero.

En ese punto el vocero del Observatorio Vial de CECAITRA, Facundo Jaime, le dijo a a **Clarín**: "El alcohol al volante es una de las **principales causas de accidentes fatales** en nuestro país. Aunque se avanzó mucho en la concientización y el control en las últimas décadas, aún hay una rémora, especialmente en conductores de más de 40 años, de naturalización del hábito".

En el mismo informe, el Observatorio Vial consultó a los encuestados si consideraban que las mujeres conducían mejor que los hombres: el 71% estuvo muy o algo de acuerdo (28% y 44%, respectivamente), mientras que el 28% estuvo algo o muy en descuerdo (20% y 8%, respectivamente). El 11% dijo que no sabía o no contestó. La realidad va en consonancia con el relevamiento: el 86,5% de los conductores que dieron positivo en los controles de alcoholemia este semestre fueron hombres.

Valores permitidos de alcohol en sangre



06/07/2019 - 01:03 / Ellitoral.com.ar / Ciudad

EL LITORAL

CONFIRMARON QUE LOS DISPOSITIVOS DE ARMENIA SON DE PROVINCIA

Renuevan las cámaras del puente Chaco-Corrientes

Desde Sise Argentina informaron que los dispositivos nuevos aportarán imágenes de mayor calidad, ya que contarán con visión nocturna y determinarán el flujo del tránsito sobre el viaducto.

Como parte del programa nacional de rutas seguras, el fortalecimiento de la seguridad vial y a poco más de dos años de la instalación de 4 camaras de alta definición en el puente interprovincial Chaco-Corrientes, desde la empresa Sise Argentina, proveedora del servicio, informaron ayer que están recambiando todo el sistema de transmisión de imágenes en vivo, generadas por los equipos instalados.

Desde el sitio oficial de Facebook, la firma chaqueña informó ayer que se encuentran realizando cambios de los 4 equipos instalados en el puente, lo que va a permitir realizar un análisis real de la información, en el mismo momento en que los eventos ocurren. Asimismo, brindará imágenes de mayor calidad (hasta resolución 4K), se incluirán equipos con visión nocturna de hasta 200 m, y permitirá saber, entre otras cosas, cuántos y qué tipos de vehículos transitan. Al mismo tiempo, aclararon que la plataforma de streaming y la transmisión de cámaras estarán fuera de servicio por cinco días aproximadamente.

Armenia

Tras la instalación de varias cámaras a lo largo de la avenida Armenia que se produjo el domingo pasado, El Litoral consultó al secretario de la Secretaría de Movilidad Urbana y Seguridad Ciudadana, Jorge Sladek, quien indicó que "esas acciones son de Provincia y consisten en el tendido de la fibra óptica para las cámaras, las cuales en principio serían monitoreadas por el 911, aunque también se iniciaron conversaciones para que puedan ser controladas en el Centro de Monitoreo (COM) ubicado en plaza Vera".

Vale considerar, que El Litoral en su edición del 1 de julio anticipó que en total serían 500 equipos, pero esta primera etapa implica solo unos 70 y que se avanzaría sobre Maipú, 3 de Abril y Chacabuco. Y que desde agosto serán monitoreados por el 911.

"La Comuna tiene a su cargo unas 100 y están ubicadas en las principales avenidas, como en Independencia y Chacabuco, en el corredor Belgrano, en costanera, en la playa Arazaty I y en el microcentro, con un sentido contravencional y a fin de prevenir el delito o actuar en consecuencia", conluyó.

LA NACION

Unificar la ley de tránsito para lograr más seguridad

Los sistemas están pensados para cada edad y tamaño de los niños y es importante usar el indicado Fuente:

En nuestro país, la aplicación de la norma queda a criterio y consideración de cada provincia o localidad. Y uno de los aspectos menos contemplado es el de los sistemas de retención infantil

Agustín Lafforgue SEGUIR

La seguridad vial es un aspecto que preocupa mucho en la Argentina. La cantidad de víctimas producto de los siniestros viales es muy alta, y cuesta demasiado reducirla así como reducir la cantidad de accidentes. ¿Los factores? Varios, y van desde la inconsciencia de los conductores, pasando por el mal estado de algunas rutas, la falta de controles efectivos y el no involucramiento estatal para hacer regir las leyes correspondientes.

Claro que no es una problemática que sólo se sufre en nuestro territorio. A nivel global, según un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la siniestralidad vial es la primera causa de muerte entre niños de 5 a 14 años y en adultos de 15 a 29 años. El primer grupo, el de los niños, es un aspecto que está demasiado relegado en nuestro país y que podría mejorarse en buena medida con una correcta acción estatal.

Gran parte del problema vial en la Argentina radica en el federalismo que existe en torno a la normativa de tránsito, debido a que la Constitución Nacional de 1853 delegó en cada una de las provincias su adaptación y aplicación, y en ninguna de las reformas que se hizo (incluida la de 1994) esto fue modificado.

Esto hace que cada provincia, departamento o localidad, sea casi un país independiente, pudiendo dictar su propia ley o no hacer efectiva una ya existente. "En materia de legislación tenemos un hermoso país en cada una de las provincias, más el caso específico de Córdoba, por ejemplo, que cuenta con más de 400 legislaciones según la localidad", contó a La Nacion Axel Dell'Olio, licenciado en Prevención Vial y Transporte.

Esta situación conlleva enormes dificultades en el día a día sobre competencias: qué jurisdicción emite las licencias, genera las multas, realiza los operativos de seguridad vial o autoriza a los vehículos de transporte público. "El ejemplo más claro es la llegada de Uber, que pone en evidencia que el tránsito es tierra de todos y de nadie al mismo tiempo y esto genera violencia en la sociedad", agregó Dell'Olio, quien también tiene a su cargo la Asociación para la Disminución de Siniestros Viales (Adisiv) y es gerente de Safety Group.

Un claro y lamentable ejemplo del abuso del federalismo en la problemática vial se produce en los sistemas de retención infantil (SRI). El 25 de mayo último publicamos en este suplemento una nota al respecto. En ella se informó que en enero de 2018 entró en vigor en nuestro país la modificación a la Ley de Tránsito 24.449 la cual establece que desde su aprobación el uso del SRI es obligatorio en todos los niños hasta 12 años, inclusive, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y hasta los 10 años en Rosario y Santa Fe, los tres lugares, junto con Neuquén que se involucraron en dicha regla.

Ahora bien, ¿por qué el resto de los estados no se hicieron eco para hacer cumplir esta normativa? Porque está mal realizada y sus especificaciones no son claras, lo que provoca que, nuevamente, entre el federalismo en acción y las exigencias varíen desde legislaciones débiles que requieren solamente que los menores viajen sólo en los asientos traseros, hasta aquellas que señalan que los menores de 10 años deben viajar al asiento trasero con el sistema de retención infantil homologado "al efecto" tal y como indica la normativa nacional mediante el Decreto N° 32/18 modificatorio de las leyes nacionales 26.363 y 24.449, es insuficiente, no guarda rigor técnico y es subjetiva. Por lo tanto, es inaplicable.

Si bien son números, éstos asustan. Durante la Semana Santa de 2016, del 24 al 27 de marzo, se realizó un estudio de campo en conjunto entre la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y la Adisiv (miembro de Safe Kids Worldwide en la Argentina) sobre dos puntos de acceso y egreso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en las estaciones de peaje de las autopistas Illia y Perito Moreno), por ser el distrito más importante del país.

El estudio se realizó mediante planillas de datos diseñadas específicamente por la Adisiv, para que el personal de manera ágil e inequívoca determine la posición de los niños transportados en los vehículos e identificar si utilizaban o no SRI.

Sobre un total de 8702 vehículos relevados, se observaron 2436 niños distribuidos en 1727 vehículos. De ellos, un 12% lo hacía en asientos delanteros. Si se toma en cuenta que las observaciones se realizaban sobre niños de aproximadamente 5 años, se puede comprender el gran peligro al que estaban expuestos y la inacción del estado, ya que ninguno de los vehículos que se detuvieron en el peaje fueron advertidos por alguna autoridad.

Otro dato significativo fue que el 43% de niños que viajaban en los vehículos lo hacían con cinturón de seguridad sin ningún tipo de SRI de grupo 2 o 3 (es decir, booster). El 37% no iba con ningún tipo de sujeción y solamente el 19.3% utilizaba SRI. Como conclusión, este estudio demuestra que el 80,7% de los niños observados circulaba de manera insegura en los vehículos.

¿Qué pasa en los taxis o remises?

No existe en el país localidad alguna que exija el uso de SRI en taxis o remises. Claro está que es el estado quien debe brindar y asegurar ese derecho. Lógicamente, y atendiendo a uno de los reclamos realizados de parte de los respectivos gremios, no se pretende que el 100% de los vehículos cuenten con el sistema.

Sin embargo, una de las propuestas presentadas desde Adisiv y que está enmarcada en el programa Mamás y Niños Seguros, es, por norma y reglamentación local, exigirles a los radio taxi y a los remises que en función de la totalidad de sus vehículos un pequeño porcentaje de sus "asociados" lleve al menos un SRI de grupo 1, 2, 3. De ese modo, al solicitar telefónicamente el vehículo se puede informar al operador que viaja con un niño de determinada edad y éste tenga la opción de ofrecerle un vehículo, que podrá quizás tardar más tiempo en llegar por la ubicación, pero que sin dudas será más seguro.

¿Y en los transportes escolares?

Ningún transporte escolar en la Argentina lleva a los niños en un SRI. Es más, las leyes locales no exigen siquiera cinturones de tres puntos en este tipo de buses, a excepción de algún esbozo legislativo en CABA que habla de obligación de uso de SRI, lo que reafirma que es necesario que el estado en su conjunto comprenda y sepa que, por ejemplo, un niño de 5 años no solamente no debe utilizar un cinturón de seguridad sin algún tipo de adaptación, como es un SRI, y los SRI de grupo 3 (cual le corresponde al niño del ejemplo en cuestión) bajo ningún concepto se pueden ajustar con cinturones de dos puntos. Para su simple solución, la firma española Euraslog creó un sistema que se acopla y es ajustable a la butaca del colectivo y mediante ella los niños de entre 15 y 27 kilos son sujetados con arneses de 5 puntos -que no dañan los órganos blandos-, que se puede utilizar en todos los transportes. El producto está homologado desde 2015 y para su utilización sólo hace falta una decisión estatal que así lo indique.

06/07/2019 La Nación

Al volante

Gabriel Tomich
EDITOR

Paradojas de los conductores

El alcance de la responsabilidad individual en el manejo

La responsabilidad individual. Esa es la cuestión final en materia de seguridad vial. Es cierto que hoy hay más y mejores campañas de concientización, pero hay un componente psíquico y social que parece impedir a una gran cantidad de conductores asumir la responsabilidad que implica conducir un vehículo. En tanto, los controles parecen insuficientes o poco disuasivos.

Un estudio realizado por la consultora TrialPanel refleja con números ambas situaciones. En la encuesta, el 86% de los conductores admitió usar el celular mientras maneja; el 74% que excede las velocidades máximas; el 65% que estaciona mal; un 60% acepta haber conducido alcoholizado; 56% haber cruzado semáforos en rojo, y un 50% no utilizar el cinturón de seguridad, entre las infracciones más comunes y peligrosas.

¿Y las multas? El 32% de los encuestados fue multado por mal estacionamiento, 23% por exceso de velocidad, 17% por usar el celular, 11% por conducir sin el cinturón de seguridad y 10% por cruzar un semáforo en rojo. Como se observa, una gran disparidad entre los porcentajes de una determinada infracción y la sanción correspondiente.

Otro factor en esta problemática es la escasa autocrítica, que expresa un informe de la Cecaitra de 2018: "Las respuestas de los encuestados reflejan que entre los argentinos hay poco o escaso respeto por las normas de tránsito, pero ese mismo comportamiento no aparece cuando se responde sobre el apego a las normas en forma personal: tiende a haber una relación inversamente proporcional en esta percepción. Paradójicamente, la idea de que la falta de respeto a las normas de tránsito caracteriza a los argentinos, no coincide con el respeto a las normas que dice tener la mayoría de los encuestados".

SeguridadVial.com.ar

La municipalidad de Corrientes incorpora plataforma para conocer infracciones

EL LITORAL 05 JULIO 2019

Desde la página de la Municipalidad de Corrientes ofrecen un nuevo servicio a los vecinos donde podrán consultar sobre las infracciones de tránsito o fotomultas sólo ingresando el dominio del rodado.

A fin de evitar sorpresas a la hora de realizar un trámite con el rodado de su propiedad, la Comuna dispuso un nuevo servicio para que los vecinos de la ciudad puedan consultar sobre las posibles infracciones que pesan sobre su vehículo.

Los interesados en averiguar la situación del vehículo de su propiedad pueden hacerlo ingresando el número de patente de su rodado a la siguiente página dispuesta por la Municipalidad: a http://ciudaddecorrientes.gov.ar/consulta-de-infracciones

Seguros | 01/07/2019 | Buenafuente

BuenaFuente

"Se necesitan más y mejores controles de alcoholemia"

3 de cada 10 muertos en moto estaban alcoholizados.

El gobierno de la Ciudad de Buenos Aires anunció que aumentarán los controles a motociclistas y comenzarán a hacerles tests de alcoholemia. La Ciudad dispuso 40 puntos rotativos, de los cuales sólo en 10 medirán el alcohol en sangre. En el caso de los conductores de motos, el límite es de 0,2 gramos por litro de sangre, y de 0,5 g/l para el acompañante.

Motivó esta decisión el incremento, según las últimas cifras oficiales en 2017, de motociclistas fallecidos que ocuparon el primer puesto en muertos en siniestros viales, 39,3 % del total, seguidos por los peatones con el 34,3 %. El 27% de los motociclistas que murieron en la Ciudad presentaba niveles de alcoholemia superiores al límite legal. *

La confrontación de estos datos pone en evidencia la necesidad de incrementar los controles de alcoholemia - no solo a los motociclistas- ya que es mínima la cantidad que se realiza, y la incidencia de alcohol en los siniestros viales fatales es muy elevada.

Los países exitosos en reducir la conducción alcoholizada (y/o con drogas) realizan enormes cantidades de controles de alcoholemia cada año. A título de ejemplo, según el informe de ETSC (Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte) * durante 2017, se realizaron, en:

Los países exitosos en reducir la conducción alcoholizada (y/o con drogas) realizan enormes cantidades de controles de alcoholemia cada año. A título de ejemplo, según el informe de ETSC (Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte) * durante 2017, se realizaron, en:

Suecia 1.297.000 controles.	130 cada mil habitantes
Finlandia 1.535.000 controles.	279 cada mil habitantes
Austria 1.660.000 controles.	189 cada mil habitantes
España 6.136.000 controles.	132 cada mil habitantes
Francia 9.844.000 controles.	152 cada mil habitantes
Argentina 300.000 controles.	7 cada mil habitantes (estimado).

No bastan controles esporádicos y escasos, o algunos fines de semana en la esquina de un boliche. Las autoridades, responsables de la movilidad y el tránsito, deben comprender que sin controles efectivos ni sanciones eficaces no podremos avanzar significativamente en la seguridad vial, y salvar las más de 7.000 vidas que se pierden cada año en siniestros evitables.

Luchemos por la Vida Asociación Civil

"Se necesitan más y mejores controles de alcoholemia"

SEGURIDADVIAL.COM.AR 02 JULIO 2019

El gobierno de la Ciudad de Buenos Aires anunció que aumentarán los controles a motociclistas y comenzarán a hacerles tests de alcoholemia.
La Ciudad dispuso 40 puntos rotativos, de los cuales sólo en 10 medirán el alcohol en sangre. En el caso de los conductores de motos, el límite es de 0,2 gramos por litro de sangre, y de 0,5 g/l para el acompañante.
Motivó esta decisión el incremento, según las últimas cifras oficiales en 2017, de motociclistas fallecidos que ocuparon el primer puesto en muertos en siniestros viales, 39,3 % del total, seguidos por los peatones con el 34,3 %. El 27% de los motociclistas que murieron en la Ciudad presentaba niveles de alcoholemia superiores al límite legal.
La confrontación de estos datos pone en evidencia la necesidad de incrementar los controles de alcoholemia -no solo a los motociclistas- ya que es mínima la cantidad que se realiza, y la incidencia de alcohol en los siniestros viales fatales es muy elevada.
Los países exitosos en reducir la conducción alcoholizada (y/o con drogas) realizan enormes cantidades de controles de alcoholemia cada año. A título de ejemplo, según el informe de ETSC (Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte), durante 2017, se realizaron, en:

Suecia 1.297.000 controles.	130 cada mil habitantes
Finlandia 1.535.000 controles.	279 cada mil habitantes
Austria 1.660.000 controles.	189 cada mil habitantes
España 6.136.000 controles.	132 cada mil habitantes
Francia 9.844.000 controles.	152 cada mil habitantes
Argentina 300.000 controles.	7 cada mil habitantes (estimado).

No bastan controles esporádicos y escasos, o algunos fines de semana en la esquina de un boliche. Las autoridades, responsables de la movilidad y el tránsito, deben comprender que sin controles efectivos ni sanciones eficaces no podremos avanzar significativamente en la seguridad vial, y salvar las más de 7.000 vidas que se pierden cada año en siniestros evitables.

02/07/2019 Diario Popular

▶ PARA OBTENER LA LICENCIA ◀

Ya rige en la Ciudad el nuevo Manual del Conductor

La Secretaría de Transporte porteña inauguró ayer el nuevo sistema para obtener la licencia de conducir, con un examen teórico que contiene 1.866 preguntas y situaciones que pueden presentarse en la vía pública.

Desde ayer rigen los cambios en el examen para obtener por primera vez la licencia de conducir, que no se renovaba de forma integral en la ciudad de Buenos Aires desde 2005, cuando se digitalizó el proceso.

En el Manual del Conductor 2019 se agregaron preguntas, que de 750 (175 por categoría de temas) pasaron a 1.866 (460), y se apuntó a "cambiar el enfoque" del cuestionario e "incorporar situaciones de contexto", informó la Secretaría de Transporte.

Otra modificación es que se sumaron más elementos visuales, con un 60 por ciento en la relación foto/texto, mientras que antes era de un 26.

"La Organización Mundial de la Salud manifiesta que el riesgo en la vía pública surge como resultado de diversos factores, ¿cuáles son?", dice una de las nuevas preguntas y la respuesta correcta es la opción C, "Humano, Vehicular y Ambiental".

También incluye parámetros viales internacionales: "¿De qué se trata el Programa Visión Cero creado en 1997 en Suecia?: Principio ético que establece que nadie debería morir ni sufrir lesiones permanentes en siniestros de tránsito".

"Además de provocar víctimas fatales o lesionados graves, ¿qué otras consecuencias puede generar un siniestro de tránsito? A. Daños materiales, costos sanitarios y administrativos (opción correcta); B. Daños materiales y costos sanitarios; C. Sólo daños materiales", es otra pregunta del nuevo examen teórico para las licencias clase B, es decir los vehículos particulares hasta 3.500 kilos.

Para ciclistas

El nuevo Manual de Conductor 2019 tiene un segmento especial para ciclistas, un medio de transporte muy promovido por el gobierno porteño en los últimos años.

"En cuanto a su indumentaria, ¿cuál de los dos ciclistas presenta menor riesgo de sufrir un siniestro vial?", requiere ante una imagen y la respuesta correcta es la opción A, el de ropa clara, porque 'es más visible".

Otra imagen muestra a una señora cruzando la calle fuera de la senda peatonal: "Desde el punto de vista del conductor frente a esta situación, ¿cuál es la acción adecuada? A. Esquivar a la peatona y tocarle bocina para que no se distraiga".

"¿Cuál de las siguientes opciones está directamente vinculada a la prevención y reducción de siniestros viales?"; la opción correcta es la B, que está acompañada de una fotografía de la oblea de la Verificación Técnica Vehicular (VTV).

El nuevo manual tiene 183 páginas y está dividido en la introducción y tres capítulos.

La introducción contiene preguntas sobre distintas normativas que abarcan tanto a peatones como a conductores.

El primer capítulo hace mención principalmente a los ciclistas, peatones y la circulación en carriles exclusivos.

Qué hacer en un siniestro vial, las normas de seguridad de un vehículo y los papeles en regla son el temario del segundo capítulo.

En, tanto, el tercer capítulo hace referencia al conducir bajo los efectos del alcohol y otras sustancias, el uso del celular y el paso vehicular según cada situación.

Por último, en el anexo se encuentran las preguntas sobre las distintas señales de tránsito.o

EL CHUBUT

REGIONALES

Más de 2.500 chicos ya han sido capacitados sobre seguridad vial en toda la provincia

El Gobierno del Chubut, a través del Ministerio de Gobierno, continúa adelante con el programa «Escuelita de Seguridad Vial» en toda la provincia, por el cual se busca generar conciencia a temprana edad sobre las normas de tránsito y medidas de prevención.

Por **REDACCIÓN CHUBUT** | 01/07/2019 00:00

El titular de la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV), Leonardo Das Neves, repasó que «venimos trabajando con este Programa de la Escuelita de Seguridad Vial, en distintas localidades de la provincia, lo cual es algo que nos da mucha satisfacción porque no hay algo que nos agrade más, que la enseñanza para los chicos».

En el mismo sentido, el funcionario provincial explicó que «el objetivo principal del Programa es apuntado a los chicos que van de preescolar hasta segundo grado, donde se hace toda una evaluación de ellos, arrancando primero con una charla técnica, para luego realizar un informe teórico sobre las señales de tránsito, y una vez superada la misma, se pasa a la pista que montamos en cada ciudad, y se le realiza una prueba a cada niño».

LAS CAPACITACIONES

Das Neves remarcó que «por este Programa ya han pasado más de 2.500 chicos de distintos lugares de la provincia. Hemos estado en ciudades como Rawson, Trelew, Puerto Madryn, Esquel, Comodoro Rivadavia, Trevelin; también en lugares como El Escorial que son más chicos, pero que por el pedido expreso del gobernador Arcioni, estamos en todos lados».

En ese ámbito, el director de la APSV detalló que «también les entregamos material, folletería, y algún trabajo a los chicos para que lo vean con sus padres en sus hogares, mientras que a las escuelas le entregamos diferente cartelería que tiene que ver con las señales de tránsito, para que se instale en el hall, y los más jóvenes empiecen a convivir con eso».

MULTIPLICADORES

Además, el titular de la APSV contó que «la verdad que todo esto nos da una satisfacción muy grande, porque los chicos se van con el conocimiento de un montón de cosas, donde no solo es importante lo que aprenden sino lo que luego transmiten, porque ellos son multiplicadores por excelencia de este tipo de conductas, lo cual nos ayuda mucho para concientizar a los más adultos».

Asimismo, el funcionario provincial resaltó que «una pata fundamental en la seguridad vial es la educación, y ésta debe comenzar por los más chicos, obteniendo resultados muy positivos, apoyados claramente por el Ministerio de Educación, que nos da la posibilidad de abrirnos las escuelas para tener el contacto directo con los niños como así también con los docentes que trabajan en contenidos de este tipo».

Finalmente, Leonardo Das Neves agregó: «Como siempre dice el gobernador Arcioni, y el ministro Massoni, trabajar en seguridad vial es una apuesta a la vida, y cuando esto se hace con los más chicos vamos a generar un cambio cultural y de conducta en los ciudadanos de la provincia, que nos ayude a aprender a respetar las normas y a los demás».

EL DIA

LA CIUDAD

ADQUISICIÓN Y MANTENIMIENTO

Matafuego, elemento vital para la seguridad en todos los rubros

1 de Julio de 2019 | 03:22 | Publicado en Edición Impresa

TENERLO PUEDE EVITAR GRANDES DAÑOS ANTE ALGÚN INCENDIO/EL DIA

La ley de tránsito exige llevar un matafuego en el auto, y cada edificio público, comercio e institución también está obligado a colocar los extintores adecuados -en cantidad y tipo- en lugares visibles y bien señalizados. Se trata de medidas que apuntan a la seguridad vial y a la seguridad en viviendas y comercios.

Este elemento que pasa casi desapercibido es fundamental a la hora de atacar un foco de incendio mientras se espera la llegada de los bomberos. Por otro lado, ¿cuántos de nosotros tenemos un extintor en nuestros hogares? Y contar con un matafuego de 1kg. a mano puede hacer una gran diferencia en incendios domésticos, permitiendo que quede sólo en "daños menores" lo que podría ser una "pérdida total".

Tener un matafuego en el hogar para atacar rápidamente un foco de incendio podría ser la diferencia entre perderlo todo o que quede en "sólo un susto".

El matafuego es un elemento que también que se pide a la hora de realizar la Verificación Técnica Vehicular (VTV), fundamentalmente para el transporte público.

En ambos casos, tanto particulares como transporte público, tienen que tener la oblea de seguridad al día para aprobar la verificación.

En la mayoría de los casos, las obleas en los vehículos debe renovarse cada año, momento en el que también se lleva a cabo la recarga del equipo.

Se trata de un elemento fundamental a la hora de afrontar los siniestros de diversa magnitud.

el territorio

Fotomultas pueden ser nulas si no figuran todos los datos

Lunes 1 de julio de 2019

Cámaras de fotomulta en Posadas, por ruta 12 y Las Heras. | Foto: Facundo Correa

Por Daniela Cortés
Corresponsalía Buenos Aires

La aparición de actas de infracción a vecinos de Montecarlo, en principio, y luego a conductores de Posadas desató la polémica en torno a las cámaras instaladas en ambos municipios, que generan fotomultas a quienes crucen el semáforo en rojo.

El reclamo por parte de los damnificados se centró en dos puntos: la falta de difusión y señalización del artefacto y la necesidad del descargo, al no tener ninguna injerencia los Juzgados de Faltas. Es que, para estos casos, cualquier gestión o reclamo es atendido por la Dirección de Monitoreo Vial, dependiente del Ministerio de Gobierno, cuya entidad selló convenio con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) dos años atrás.

Al respecto, la ANSV advirtió que en la notificación de una fotomulta debe figurar información sobre el radar que captó la fotografía, como por ejemplo su marca, modelo, código y número de serie que sirve para identificar el aparato específico que tomó esa imagen.

Según el organismo nacional en la fotomulta también debe figurar el número de disposición de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que autorizó el uso de dicho artefacto y el número de matrícula habilitante del operador del aparato en cuestión, que también es otorgada por la ANSV.

Según explicaron a El Territorio fuentes oficiales del organismo vial nacional, para que una infracción sea considerada válida "además de los datos técnicos del radar que las tomó y de la matrícula del operador que lo maneje, también debe figurar el nombre del municipio que realiza la multa, la fecha y hora en la que fue cometida la presunta infracción, la ruta y el kilómetro donde ocurrió, la velocidad máxima permitida y a la que circulaba el automotor en cuestión, la firma del agente público interviniente en el acto y los datos del juzgado de faltas o tribunal administrativo que resulte competente".

Según la Agencia, "si todos o alguno de esos datos no se encuentran consignados en el acta de la fotomulta, o si por algún otro motivo el conductor del vehículo considera que la infracción es inválida, se debe recurrir a realizar un descargo ante el Juzgado de Faltas o Tribunal competente para que la infracción sea anulada".

Desde el organismo nacional también explicaron que las personas que tengan dudas sobre fotomultas que hayan recibido en sus domicilios pueden consultar el caso enviando un mail a la dirección de correo electrónico consultasradares@seguridadvial.gov.ar a la que deben adjuntar la multa recibida.

Con respecto a los controles técnicos que deben recibir los radares para asegurar que funcionen correctamente, desde ANSV explicaron que "los radares son sujetos a controles previos a su puesta en funcionamiento por parte del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (Inti) que funciona bajo la órbita de la Secretaría de Comercio Interior. También reciben verificaciones anuales que determinan la vigencia de su uso".

Otra cuestión de relevancia es que los cinemómetros o radares deben ser operados por personal capacitado y matriculado por la Agencia.

En Misiones hay 15 radares sobre rutas

Las cámaras de fotomultas captan a los conductores que cruzan el semáforo en rojo; en tanto, los radares miden la velocidad del vehículo.En la lista de radares homologados y autorizados por la Administración Nacional de Seguridad Vial figuran quince cinemómetros móviles y fijos en distintos puntos de las rutas nacionales 12 y 14en sus tramos correspondientes a territorio misionero. Los dos cinemómetros fijos estánubicados en el kilómetro 1.350 de la Ruta 12 en Garupá desde junio del año 2016. Losrestantes 13 radares son móviles y figuran sobre rutas nacionales a la altura de las localidades de Colonia Victoria, Campo Grande y El Alcázar desde fines del año 2017, pero como no son fijos puede moverse hacia otros municipios.

01/07/2019 Diario Popular

SEGÚN UN INFORME DE LUCHEMOS POR LA VIDA

El 30% de los muertos en moto estaba alcoholizado

Especialistas alertaron que los conductores de este tipo de vehículo son los más propensos a ser **víctimas** fatales en siniestros viales, por lo cual la Asociación Civil exigió "controles efectivos y **sanciones** eficaces".

Conductores de moto, en la mira por el consumo de alcohol.

La ONG Luchemos por la Vida reveló que 3 de cada 10 muertos en medio de siniestros viales que involucran motos se encontraban alcoholizados, por lo que los conductores de este tipo de vehículos son los que se encuentran en mayor peligro. Dicho dato fue dado a conocer luego de que el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires anunciara que se aumentarán los controles a motociclistas y comenzarán a hacerles tests de alcoholemia. De esta manera, la Ciudad dispuso 40 puntos rotativos, de los cuales sólo en 10 medirán el alcohol en sangre.

Las últimas cifras oficiales revelaron que los motociclistas fallecidos ocuparon el primer puesto en muertos en medio de siniestros viales con un 39,3 % del total, seguidos por los peatones, con un 34,3 %. Además, el 27% de los motociclistas que murieron en la Ciudad presentaba niveles de alcoholemia superiores al límite legal.

De acuerdo con las cifras de la ONG, la confrontación de estos datos "pone en evidencia la necesidad de incrementar los controles de alcoholemia -no solo a los motociclistas- ya que es mínima la cantidad que se realiza y la incidencia de alcohol en los siniestros viales fatales es muy elevada".

En este sentido, los países "exitosos" en reducir la conducción alcoholizada realizan enormes cantidades de controles de alcoholemia cada año. Según un informe del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), durante 2017 se realizaron 300 mil controles en nuestro país, en un promedio de uno por cada 7 mil habitantes, muy por debajo de Francia, con 9.8 millones de controles (152 controles cada mil habitantes); España con 6.1 millones (132 cada mil habitantes); Austria con 1.6 millones (189 cada mil habitantes); Finlandia con 1.5 millón (279 cada mil habitantes); y Suecia con casi 1.3 millón (130 cada mil habitantes).

"No bastan controles esporádicos y escasos o los fines de semana en la esquina de un boliche", advirtieron desde Luchemos.

"No bastan controles esporádicos y escasos, o algunos fines de semana en la esquina de un boliche. Las autoridades, responsables de la movilidad y el tránsito deben comprender que sin controles efectivos ni sanciones eficaces no podremos avanzar significativamente en la seguridad vial, y salvar las más de 7 mil vidas que se pierden cada año en siniestros evitables", sentenciaron desde Luchemos por la Vida.

Más de la mitad de las multas este año en Rosario fueron por estacionar mal

Más de 40.000 vehículos recibieron sanciones en el corriente 2019 por dejar su auto en lugares prohibidos como veredas, mano izquierda, rampas o paradas de transporte público, según datos recabados por la Secretaría de Control y Convivencia Ciudadana.

Jun 30, 2019 | Noticias destacadas |

En los primeros seis meses del año, más de la mitad de las actas labradas por Tránsito en Rosario fueron por infracciones de estacionamiento, según datos recabados por la Secretaría de Control y Convivencia Ciudadana municipal.

En efecto, unas 43.126 multas de un total de 84.143 corresponden a estacionarse en lugares indebidos como rampas, sendas peatonales, ochavas, mano izquierda, sobre la verda, paradas del transporte público y carriles exclusivos.

Dentro de la cantidad de infracciones restantes, entre las más recurridas se encuentra la falta de documentación (8.803 infractores) o elementos de seguridad (3.253), seguida por los estacionamientos en doble fila (4.661), según indicó en un informe el Diario El Ciudadano en base a los datos relevados entre enero y junio de este 2019.

Por su parte, el director de Tránsito, Gustavo Adda, destacó "la constante presencia" de agentes en la vía pública "para prevenir situaciones irregulares en la circulación y advertir las infracciones que concluyan en las sanciones correspondientes", acciones a través de las que "se pueden promover condiciones seguras para peatones y conductores a la vez".

También los motociclistas fueron algunos de los más infractores este año, con 7 mil motos remitidas al Corralón en este año y 3.716 multas por conducir sin casco, número cercano a la cifra de conductores de automóviles que fueron descubiertos manejando sin licencia. Además, más de 1.600 personas fueron detectadas usando el celular mientras conducían.

Asímismo, Adda declaró que las cifras se "duplicarán" por "el fortalecimiento de los procedimientos vehiculares nocturnos especiales y la presencia extendida en horario diurno de los agentes".

7º INFORME - 2019
OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

REDES SOCIALES

Info de Transito
@TransitoCapital

RT rominawinner RT cecaitra: 🚗Los domingos en familia son para disfrutar responsablemente🌞

👉Si consumiste alcohol, cuidá a los que querés: entregale las llaves a alguien que no tome😉
#pequeñasAccionesGrandesCambios
#BuenDomingo #Transito

5:06 p. m. · 28 jul. 2019 · IFTTT

Info de Transito
@TransitoCapital

RT rominawinner RT cecaitra: 🚙Celular: Un uso cada vez más extendido y riesgoso 👀

👇 Datos del Observatorio Vial en lacapital 👇
m.lacapital.com.ar/la-ciudad/un-u... #Transito

Un uso cada vez más extendido y riesgoso
El fenómeno del uso de celular al volante se está volviendo masivo y está trayendo consecuencias.
lacapital.com.ar

3:51 p. m. · 28 jul. 2019 · IFTTT

Ernesto Arriaga
@ernestoarriaga

¿Vas en moto? Te recordamos los consejos de @cecaitra para andar seguro🏍

👉No cruces en rojo
👉Usá luces de giro
👉👉SIEMPRE con casco

#PequeñasAccionesGrandesCambios

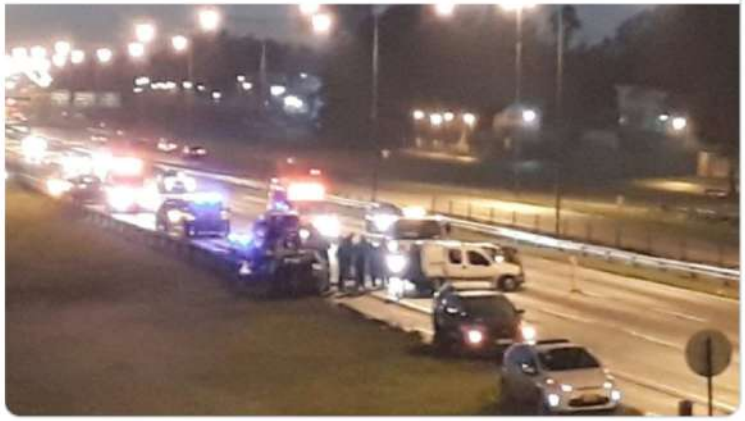
Jota Leonetti | Transito 🚌 y 4 más

9:49 p. m. · 30 jul. 2019 · Twitter for Android

Mariano Pellizza
@mpellizza9026

En la renovación del registro, cursos de capacitación vial a partir de accidentes, marcando los errores cometidos y enseñando las maneras de evitarlos. Sería bueno que también se incluyan prácticas en simuladores.
@cecaitra @CESVI #SeguridadVial

Pablo Martinez Carignano @MutandisOnline · 27 jul.
#quéharíasvos para parar la epidemia de muertes por la inseguridad vial en todo el pais? Si fueras el Presidente, qué harías en el corto plazo? Escucho tus ideas.
#seguridadvial
#quéharíasvos



10:15 p. m. · 27 jul. 2019 · Twitter for Android

Alejandro Ramos
@AleRamosTN

Cuando estás al volante te preguntás cómo estará el camino; si llegás a horario; por qué no tomar una alternativa... Preguntas válidas, de respuesta incierta. Sin embargo, hay una actitud que siempre propone la mejor ruta. @cecaitra.

5:55 p. m. · 30 jul. 2019 · Twitter for Android

MARcelo LoPEZ
@Marlopez

Seguridad vial sustentable en una Alianza Público-Privada
seguridadvial.com.ar/index.php/ulti...
@cecaitra @InfoSegVial @CorrientesGob

Mediante la Alianza público-privada entre Corrientes y Ce...
Un plan Integral de Tránsito y Seguridad Vial que implementará diversos controles vehiculares, automático...
seguridadvial.com.ar

9:26 a. m. · 30 jul. 2019 · Twitter Web App

Ernesto Arriaga @ernestoarriaga · 29 jul.
¿Quién tiene prioridad?
Consejo de @cecaitra
#PequeñasAccionesGrandesCambios
0:17 24,6 K reproducciones
De CECAITRA
2
11
30
Pablo Balonga
@tipstonga
En respuesta a @ernestoarriaga y @cecaitra
Le falta el dibujito de la bicicleta que también es un vehículo que debe cumplir las normas.
Muy importante para educar porque los ciclistas hacen lo que se les canta con el sentido de las calles, la circulación por la derecha e ir por la acera.
10:42 p. m. · 29 jul. 2019 · Twitter Web App

Cristian Romero CR10 @crisromero10 · 27 jul.
Vos que estás por salir con el auto, seguí siempre los consejos de @cecaitra
#SeguridadVial
TODOS LOS OCUPANTES DEBEN LLEVAR PUESTO EL CINTURÓN DE SEGURIDAD
0:28 1,1 K reproducciones
6
12

7º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

LEGISLACIÓN

ÁMBITO NACIONAL

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

30/7/19 Incorpórese y regístrese a la Persona Jurídica PATAGONIA SAFE WORK S.R.L., C.U.I.T. N° 30-71208223-9 en el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES EN EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN VIAL a los fines de habilitarla a presentar cursos y programas de estudio ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/212363/20190730

25/7/19 Apruébese el ACTA ACUERDO suscripto entre la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD
https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/211985/20190724

24/7/19 Dispónese la Inscripción en el Registro de Prestadores de Programas de Verificación de Competencias y Formación Continua de Conductores de Vehículos Empleados en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, a los prestadores que se detallan en al Anexo.
https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/212095/20190725

10/7/19 Renuévese la inscripción de la Persona Jurídica CREANDO CONCIENCIA URBANA ASOCIACIÓN CIVIL
https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/211106/20190710

01/7/19 Establécese que los vehículos de categorías N2 y, N3, O, O3 y O4 no podrán circular por las rutas nacionales conforme las fechas, horarios, y sentidos plasmados en el Anexo
https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/210308/20190701

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

Durante los meses de junio y julio la comisión no tuvo reuniones plenarias. Se destacan los siguientes proyectos presentados:

TRANSITO -LEY 24449- INCORPORACION DE LOS ARTICULOS 26 TER Y 26 QUATER, SOBRE OBLIGACION DE LOS COMERCIOS QUE EXPENDAN BEBIDAS ALCOHOLICAS DE OFRECER ALCOHOLIMETROS A SUS CONSUMIDORES. MODIFICACION DE LA LEY 24788, DE LUCHA CONTRA EL ALCOHOLISMO.
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3290-D-2019

SOLICITAR AL PODER EJECUTIVO DISPONGA HACER CUMPLIR CON LA NORMATIVA EXISTENTE AL ASIENTO TRASERO CON EL "SISTEMA DE RETENCION INFANTIL -SRI-"
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3238-D-2019

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 73, SOBRE CONTROL PREVENTIVO.
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3237-D-2019

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Durante el mes de julio los senadores de la comisión tuvieron sólo una reunión plenaria conjunta, para tratar sólo el expediente del senador Pinedo, proyecto de ley que modifica su similar 27.328 – contrato de participación público-privada – respecto a que el rol asignado a la unidad de participación público privada sea ejercido por una entidad de asesoramiento técnico. (DAE 73). Con relación a los proyectos ingresados, algunos de ellos son:

ELIAS DE PEREZ: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA SU SIMILAR 24.449 - TRANSITO-, RESPECTO DE LAS CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS.
https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1902.19/S/PL

LOPEZ VALVERDE Y OTROS: PROYECTO DE LEY QUE DECLARA LA EMERGENCIA VIAL EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL POR EL PLAZO DE 24 MESES.
https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1871.19/S/PL

BASUALDO: PROYECTO DE LEY QUE CREA EL PROGRAMA NACIONAL "DESIGNAR UN CONDUCTOR - SALVA VIDAS"
https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1785.19/S/PL

COBOS: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA SU SIMILAR 24.449 - TRANSITO -, RESPECTO DE LOS REQUISITOS PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.
https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1728.19/S/PL

PROYECTO DE LEY EN REVISION QUE MODIFICA EL ART. 61 DE SU SIMILAR 24.449 - TRANSITO - SOBRE HABILITACION ESPECIAL PARA VEHICULOS DE EMERGENCIA.
https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/46.19/CD/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 en el mes de julio, son los siguientes:

PATENTAMIENTO DE BICICLETAS - CURSOS DE CAPACITACIÓN VIAL - TABLA DE MULTAS.-
https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/0/

INFORMES VINCULADOS A LAS NUEVAS ESTACIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BICICLETA "ECOBICI" DE LA C.A.B.A.
https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/4/

INFORMES REFERIDOS A LA APLICACIÓN DE LA LEY N° 3530 EN RELACIÓN A NORMAS GENERALES DEL CÓDIGO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE LA CIUDAD
https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/5/

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Casco Puesto

El diputado del oficialismo, Guillermo Bardón, presentó un proyecto de ley por el cual ante un conductor sin el casco reglamentario, se le permita colocárselo para continuar su viaje, con fines preventivos. El proyecto expresa que se debe incorporar el “apartado 9 al inc c) del art 37 de la ley 13927 que quedará redactado de la siguiente manera: “Cuando tratándose de ciclomotores, motocicletas, triciclos motorizados, cuatriciclos livianos y cuatriciclos, alguno de sus ocupantes no utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario homologado.

En tal caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá ser liberado bajo la condición de sus ocupantes utilizando correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario homologado. Caso contrario, el vehículo será removido y remitido a los depósito que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado”. Entre los fundamentos, Bardón expresa que “tiene como objetivo incluir en la ley provincial de tránsito una nueva medida cautelar, que permita prevenir accidentes viales donde resultan protagonistas los ocupantes de los vehículos con mayor vulnerabilidad en el tránsito, nos referimos a ciclomotores, motocicletas, triciclos motorizados, cuatriciclos livianos y cuatriciclos.

El concepto de seguridad vial, no sólo hace referencia a las acciones del conductor y su negligencia, sino que implica también hacer foco en la infraestructura vial y en las formas en que el Estado promueve la prevención y la educación".

Continúa explicando que " la retención preventiva de la unidad es temporal y cesa con la utilización por parte de sus ocupantes del casco reglamentario homologado (ello sin perjuicio de las sanciones de multa que correspondan) y solo permite su remisión a los depósitos que indique la autoridad de comprobación – donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado- si los infractores no subsanaron la omisión de la utilización del elemento de seguridad mencionado".

Aviso de vencimiento de la licencia

El diputado oficialista Domínguez Yelpo, volvió a presentar un proyecto por el cual busca que las direcciones de tránsito de los municipios, "notifiquen con 60 días de anticipación a los titulares de licencia de conducir próxima a vencer, sobre la fecha de caducidad, indicando la necesidad de renovar la misma y demás información que considere de utilidad".

El proyecto indica que "las direcciones de tránsito y transporte de cada municipio considerarán las diferentes alternativas posibles para la notificación, ya sea carta enviada al domicilio del titular, mensaje de texto, correo electrónico y/o toda otra forma de comunicación fehaciente que se entienda adecuada para tal fin".

Entre los fundamentos, Dominguez Yelpo, expresa que "en muchas ocasiones los conductores no tienen presente la fecha de vencimiento de sus licencias, transitando con licencia vencida, lo que trae aparejado un potencial peligro y en el futuro implica un trámite más complejo, que incluye los exámenes previstos para la tramitación de la licencia original, significando una mayor cantidad de recursos y tiempo de trabajo destinado a cada caso".

"Existen numerosos antecedentes de esta medida, ya sea en etapa de proyecto con estado legislativo en distintos municipios (por ejemplo Bahía Blanca) como en etapa de norma vigente. A modo de ejemplo en la localidad de Venado Tuerto, provincia de Santa Fe, la ordenanza 2804 faculta a la Dirección Municipal de Tránsito, a que 60 días antes del vencimiento de una licencia para conducir, se le comunique al titular la proximidad del vencimiento y demás información que considere de utilidad. También en la ciudad de Monte Caseros, provincia de Corrientes, se propuso la creación del servicio de alerta al conductor con el mismo fin", expresa el proyecto de ley.

7º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

CECAITRA

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