

#### 8° INFORME - 2019

# OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

# ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	6
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	27
LEGISLACIÓN	64



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

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

Durante el mes de agosto de 2019 se realizó una encuesta presencial en en el territorio del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), República Argentina, en la que se indagó respecto de las responsabilidades de los peatones en la calle y su relación en el engranaje vial, además se relevó qué opinión tienen sobre la cuestiones generales de seguridad vial en la Argentina.

Con relación a los diferentes grados de derechos y obligaciones que los peatones asumen a la hora de comportarse en las calles, la mayoría de los consultados opinó que no se sienten respetados en su prioridad de paso (53%) casi nunca o nunca.

Se realizaron distintas preguntas sobre su responsabilidad como peatones en el esquema vial y al ser anónimas las respuestas casi 9 de cada 10 consultados reconocieron cruzar por la mitad de la calle lejos de la senda peatonal (87%), entre los que lo hacen siempre, casi siempre o pocas veces. Asimismo una mayoría abrumadora reconoció cruzar como peatón el semáforo en rojo si observa que que no se acerca ningún vehículo (89%) entre los que dicen hacerlo siempre, a veces o alguna vez, siendo 4 de cada 10 los que dicen hacerlo como una práctica absoluta.

Consultados sobre si bajan del cordón de la vereda, ansiosos para cruzar, esperando en la calle a que corte el semáforo y se ponga en verde, entre los que los hacen siempre, a veces o pocas veces, casi 8 de cada 10 confesó cometer esa mala práctica (75%).

#### Cómo se ve el peatón y cómo observa a los demás

Consultados en la calle a los peatones cómo observa el ecosistema vial y específicamente su opinión sobre el respeto de las normas de tránsito de parte de todos los argentinos un alto porcentaje (85%) dijo que es bajo o muy bajo, y como suele suceder a ojos vista de las pregunta reiterada mes a mes por este Observatorio sobre cómo los ciudadanos se autoperciben respecto a a su responsabilidad hacia las normas de tránsito, un 66% dijo que es alto o muy alto.

Entre el universo femenino la percepción de muy alto respeto (18%) es más que el doble de la autopercepción de los hombres consultados (7%). De esta manera observamos que tanto en los relevamientos telefónicos como en los presenciales el axioma se mantiene estable: "todos se manejan de manera irresponsable en las calles menos yo".

#### **Control y sanciones**

Se quiso saber en la calle si los ciudadanos consideraban que las faltas de tránsito podrían evitarse si existiesen mayores penas o si hubiese más control: seis de cada 10 dijeron que están de acuerdo respecto a una minoría (15%) que reconoció estar en desacuerdo. Por su parte un 22 por ciento dijo no tener información como para poder establecer una afirmación. Se quiso saber qué opinión tenían sobre sí en la Argentina ocurren más accidentes que en el resto del mundo y una abrumadora mayoría de los consultados (33%) dijo que sí, una minoría muy marcada que no (6%). Que suceden los mismos accidentes en igual medida que el resto del mundo apenas fue confirmado por 1 de cada 10. A su vez, casi 1 de cada 2 (47%) entrevistados estimó no tener herramientas para contestar esta pregunta por sí o no.

#### Al volante, respeto de semáforos

Una sola pregunta estuvo directamente relacionada con los conductores y tuvo el mismo objetivo que una consultada a los peatones: con qué frecuencia reconoce haber cruzado un semáforo en rojo al volante. En ese sentido un 37 por ciento reconoció hacerlo casi siempre o alguna vez. Sólo 3 de cada 10 dijo nunca haberlo hecho (todo ello dentro la población que sabe conducir, que es el 85 por ciento de los relevados).

Entre los jóvenes se observa un preocupante mayor porcentaje de infractores a esta falta que en los mayores de edad. Para la población comprendida entre los 18 y 29 años, 1 de cada 10 dijo hacerlo siempre que puede y casi 3 de cada 10 reconoció haberlo hecho alguna vez. Es más preocupante aún porque se basa en una población donde el universo de conductores es sensiblemente menor a las personas comprendidas en las demás franjas etáreas.

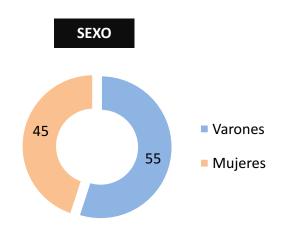


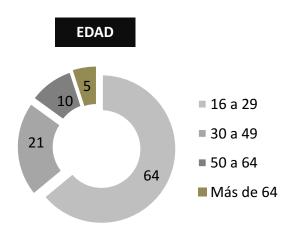




## **DATOS DE LA MUESTRA**

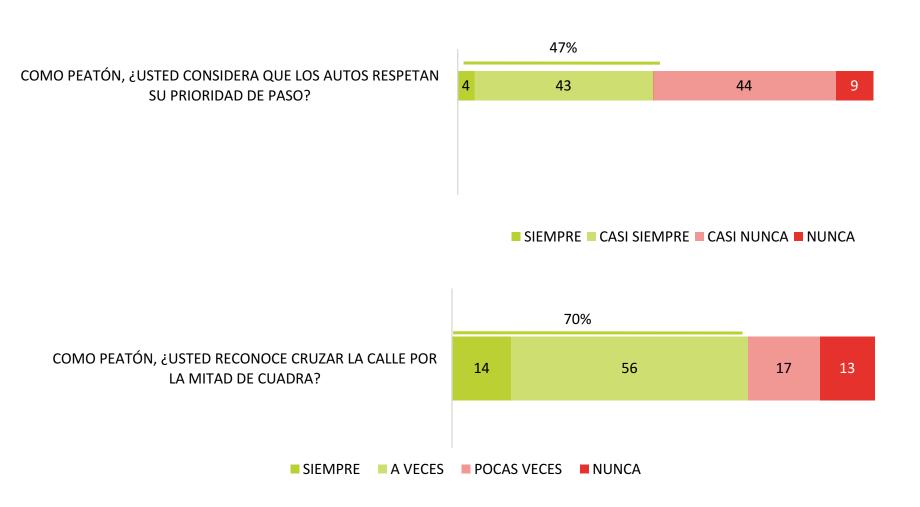
### Perfil de los entrevistados

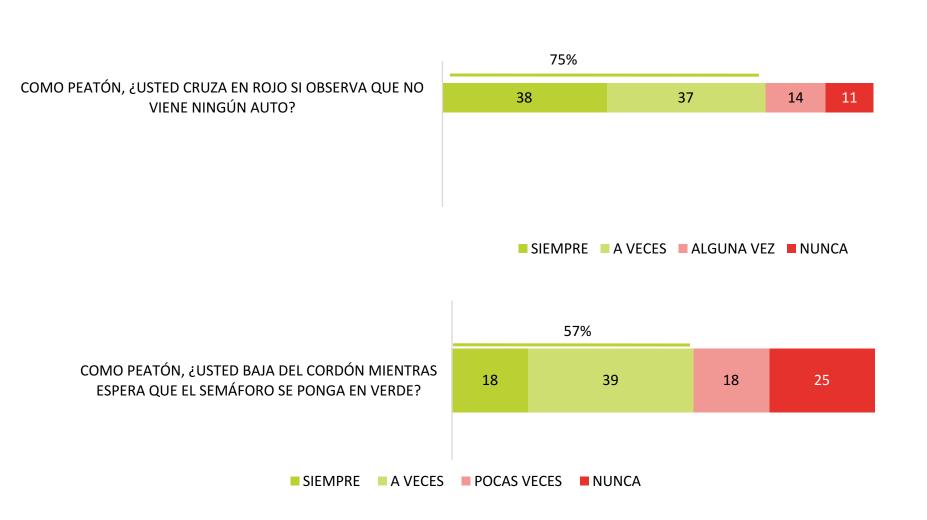






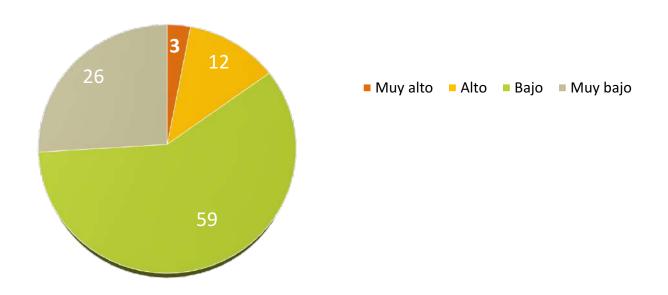
# **CREENCIAS Y OPINIONES**





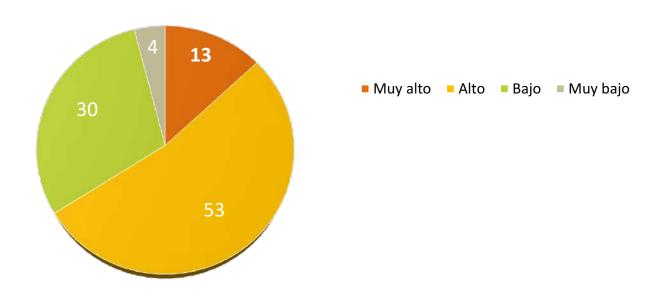
### **Conductas de tránsito**

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



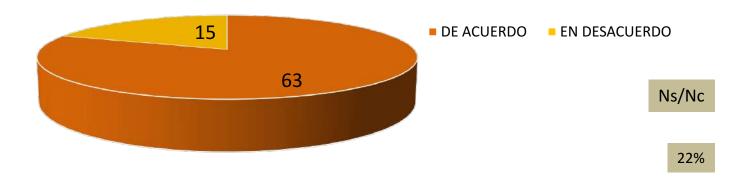
### **Conductas de tránsito**

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



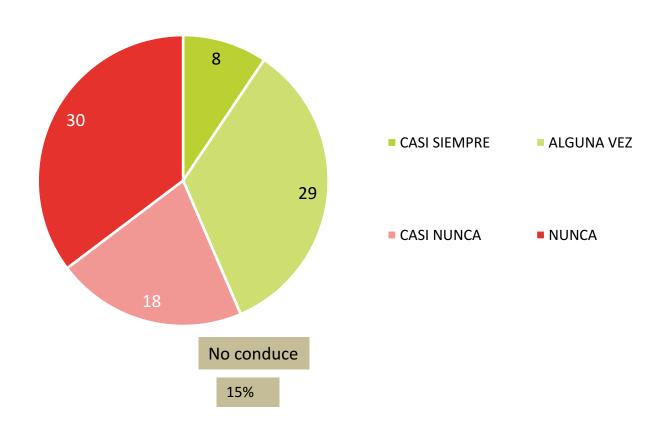
# **Control y penas**

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



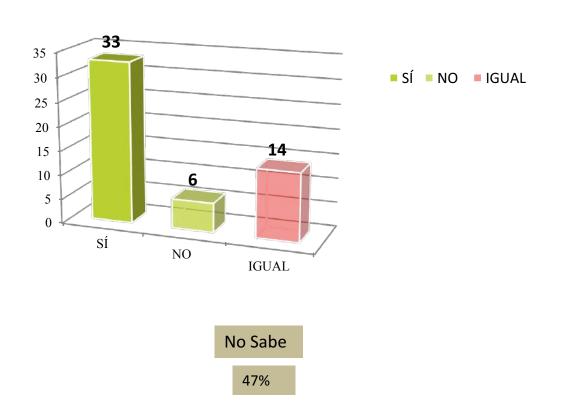
# SEMÁFOROS AL VOLANTE

# COMO CONDUCTOR, ¿CON QUÉ FRECUENCIA RECONOCE HABER CRUZADO UN SEMÁFORO EN ROJO?



### **ACCIDENTES EN EL MUNDO**

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



#### Ficha Técnica

- > Este informe surge de una encuesta realizada en Agosto de 2019 en el Área Metropolitana de Buenos Aires.
- > La recolección de datos se realizó de forma presencial ante transeúntes que colaboraron completando la encuesta en su carácter de peatones.
- > La cantidad de casos fue de 600 en AMBA.



# **ANEXO ESTADÍSTICO**

COMO PEATÓN, ¿USTED CONSIDERA QUE LOS AUTOS RESPETAN SU PRIORIDAD DE PASO?

Siempre + Casi Siempre

Nunca + Casi Nunca

Total	Sexo			
	Varones Mujeres			
47	43	51		
53	57 49			

Edad				
16-29	30-49	50-64	65 +	
49	30	56	67	
51	70	44	33	

COMO PEATÓN, ¿USTED	
<b>RECONOCE CRUZAR LA CALLE</b>	Total
POR LA MITAD DE CUADRA?	IUlai

Siempre + A veces

Pocas Veces + Nunca

otal	Sexo		
	Varones	Mujeres	
70	68	71	
30	32	29	

Edad				
16-29	30-49	50-64	65 +	
73	70	50	67	
27	30	50	33	

COMO PEATÓN, ¿USTED CRUZA EN ROJO SI OBSERVA QUE NO VIENE NINGÚN AUTO?

Siempre + A veces

Alguna Vez + Nunca

Total	Sexo			
	Varones Mujeres			
75	74	77		
25	26 23			

Edad						
16-29	16-29 30-49 50-64 65 +					
81	70	50	67			
19	30	50	33			

COMO PEATÓN, ¿USTED BAJA DEL CORDÓN MIENTRAS ESPERA QUE EL SEMÁFORO SE PONGA EN VERDE?

Siempre + A veces

Pocas Veces + Nunca

Total	Sexo	
	Varones	Mujeres
57	58	57
43	42	43

Edad				
16-29	30-49	50-64	65 +	
60	55	50	50	
40	45	50	50	

### **Conductas de tránsito**

Según su opinión, ¿cómo		Sexo	
evaluaría el respeto de los argentinos a las normas de tránsito?	Total	Varones	Mujeres
Muy alto	3	1	4
Alto	12	15	7
Bajo	59	56	64
Muy bajo	26	28	25

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
4	0	0	0
14	6	12	0
59	64	50	83
23	30	38	17

¿Cuánto respeto	Total	Sexo	
considera que tiene usted por las normas de tránsito?		Varones	Mujeres
Muy alto	13	18	7
Alto	53	50	57
Bajo	30	27	33
Muy bajo	4	5	3

Edad				
16-29	30-49	50-64	65 +	
12	12	12	33	
58	42	44	67	
27	40	37	0	
3	6	7	0	

## **Control y penas**

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
De Acuerdo	63	67	58
En Desacuerdo	15	13	17
No sabe	22	20	25

Edad				
16-29	30-49	50-64	65 +	
63	58	69	83	
18	9	6	17	
19	33	25	0	

### Semáforos al volante

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

		Sexo	
	Total	Varones	Mujeres
Casi Siempre	8	7	9
Alguna Vez	29	29	27
Casi Nunca	18	19	17
Nunca	30	34	25
No Conduce	15	11	22

Edad				
16-29	30-49	50-64	65 +	
11	0	6	0	
27	39	19	16	
24	18	12	50	
18	34	57	34	
20	9	6	0	

### Accidentes en el Mundo

¿En la Argentina ocurren	Total	Sexo	
más accidentes de tránsito que en otros países?		Varones	Mujeres
Sí	33	35	29
No	6	6	6
Igual	14	15	13
No sabe	47	44	52

Edad				
16-29	30-49	50-64	65 +	
21	45	62	66	
7	3	6	0	
20	3	6	0	
52	49	26	34	





#### Al volante



Gabriel Tomich

#### Reglas que no se hacen cumplir

Los camiones pesados siguen circulando por la General Paz

E

l lunes 5, un camión de gran porte causó una enorme congestión en la General Paz (A001), mano hacia el Río de la Plata, por chocar en altura con el puente

de la avenida San Martín (no hay ahí carriles para pesados). Pocos días después, el 19 del actual, otro pesado volcó (y cayó desde una altura de 7 metros) al intentar ingresar en la mano de vehículos ligeros (traza central), también hacia el Río de la Plata, a la altura de Saavedra. Era solo cuestión de tiempo que accidentes de este tipo sucedieran, porque hace rato que camiones de gran porte, incluso con chasis de doble eje trasero, con acoplado o semirremolque, circulan alegremente por la General Paz, sin que el concesionario de su mantenimiento ni las autoridades hagan algo al respecto, cuando el propio Código de Tránsito de la CABA (Ley 2148 de 2007) es muy claro en su Art. 6.13.2 "Circulación de transporte de carga" apartado b) "Solo se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de hasta dos mil quinientos kilogramos (2500 kg) de peso bruto y cuatro ruedas en los carriles centrales de la Av. Gral. Paz, los que deberán hacerlo exclusivamente por el carril derecho externo y a una velocidad máxima de sesenta kilómetros por hora (60 km/h). Se exceptúan a los vehículos de emergencia y los afectados al mantenimiento de la misma, los que deberán estar debidamente identificados". Es más, el apartado a) del artículo también regula las colectoras: "Se prohíbe la circulación de vehículos de transporte de carga de más de tres mil quinientos kilogramos (3500 Kg) de peso bruto en las calles colectoras de la Av. Gral. Paz". Como ocurre con muchas otras situaciones del tránsito, las reglamentaciones que las regulan existen; el problema es que no se hacen cumplir ni se sancionan.

31/08/2019 La Nación

#### Seguridad vial

## Espejito, espejito: el 74% de los automovilistas admiten que se distraen con el retrovisor

Según un sondeo, reconocen usarlo cuando el auto está detenido para pintarse, acomodarse la ropa o por aburrimiento. Es una distracción que produce trastornos en el tránsito.



© 30/08/2019 - 19:42 Clarin.com I Ciudades I

Seguridad Vial

Ver que el conductor que está con el auto detenido se peina o está hablando por teléfono cuando el semáforo ya está verde, es una situación muy frecuente en las calles porteñas. La mayoría de los conductores que sufre este "bloqueo" apela al bocinazo para apurar al distraído.

El Observatorio Vial de la CECAITRA (Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial), realizó un sondeo telefónico en 1.000 hogares de la Ciudad y el Gran Buenos Aires, para consultar si los conductores admitían tener este tipo de **distracción al volante**.

#### NEWSLETTERS CLARÍN



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

COSCIONOS

Recibir novoletter

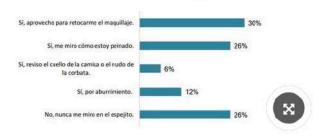
Ante la pregunta "mientras espera en el semáforo ¿se mira el espejito del auto?", un 74% dijo que sí. Las causas de la distracción fueron variadas. El ranking fue encabezado por las mujeres que admitieron aprovechar ese tiempo para retocarse el maquillaje (30%). En segundo lugar, los conductores dijeron usar el espejo para mirar cómo está peinado (26%)..

Las demás causas señaladas fueron "mirar el espejo por aburrimiento" (12%) y "revisarse el cuello de la camisa o el nudo de la corbata" con un 6%. Solamente

un 26% dijo no mirarse nunca el espejito, mientras espera con el vehículo detenido.

#### Uso de espejos de habitáculo con vehículo detenido

#### ¿Mientras espera en el semáforo, se mira el espejito del auto?



Fuente: CECAITRA

La ley de Tránsito nacional N° 24.449 expresa entre los requisitos para la circulación de los automotores poseer un "sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo". O sea, que aunque no lo especifique detalladamente, los espejos son condición para transitar, porque forman parte de la seguridad del vehículo.

"Los espejos retrovisores cumplen una función muy importante ya que amplían el campo visual, tanto lateral como trasero del vehículo. Son indispensables a la hora de conducir ampliando nuestra visión sin necesidad de mover la cabeza. Que este elemento de seguridad se transforme en una distracción, debe llevarnos a reflexionar acerca de su mal uso", explicó Facundo Jaime, vocero de la CECAITRA.

La Organización Mundial de la Salud difundió, con un fin preventivo, las cuatro distracciones que se pueden dar mientras se conduce: visuales, como apartar la vista de la calle; cognitivas, por ejemplo, al reflexionar sobre un tema de conversación con algún ocupante del vehículo, en lugar de estar atento al cambio del semáforo; fisicas, como cuando una conductora manipula sus elementos de maquillaje o se acomoda el pelo, en lugar de conducir con ambas manos al volante y auditivas, como por ejemplo, responder a un teléfono celular o subir el volumen de la radio.

Esta distracción origina en más de una oportunidad, que se emplee los bocinazos como método para "apurar" a los conductores. Esto origina, que otro elemento de seguridad como lo es la bocina, termine siendo también mal usado.

La bocina es otro de los requisitos obligatorios para circular expresado en la normativa vial como un dispositivo mínimo de seguridad. La ley también expresa que está **prohibido "usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural"**. Sobre el uso de la bocina, además el artículo 42 enuncia que en caso de adelantamiento se "debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural".

"Se debe tener en claro que la bocina solamente debe usarse para la prevención de los siniestros viales. De ninguna manera deberá ser utilizada como medio para apresurar a los demás conductores, por más que se considere que están desatentos y alteran el buen funcionamiento del tránsito", finalizó Jaime.



DATOS DE LA CIUDAD

## El 37% de los que van a sacar el registro para manejar motos no pasa el examen

30/08/2019 Clarín

La falla más común la cometen en el frenado. También creció el porcentaje que reprueba el teórico.

En los últimos 20 años, los conductores de motos ganaron espacio en la Ciudad. Como los peatones, son además los actores más vulnerables dentro del tránsito y son mayoría entre las víctimas fatales: el año pasado murieron 56. Ocurre por cuestiones ajenas a ellos mísmos, pero también por impericia propia. Por eso, la educación vial y el entrenamiento son fundamentales. Y en la cantidad de rechazos que sufren los principiantes en las pruebas para obtener la licencia se justifica la necesidad de intensificarlos, Según la Secretaría de Tránsito porteña, el 37% de los conductores que asisten a la pista de avenida Roca 5252 son "bochados". Fallan en situaciones básicas, como el frenado. Se estima que el 11% del universo de licencias totales emitidas son para motovehículos.

Hay cuestiones económicas y logisticas que en estos años alentaron el crecimiento del parque de motos. Las de baja cilindrada tienen precios accesibles, se vendían en cuotas y hasta se las conseguía en casas de electrodomésticos e hipermercados. Por otra parte, el caos de tránsito también alentó al uso de las motos, porque muchos las eligen para evitar los embotellamientos.

El protagonismo que tienen en la calle, también los pone en el centro de la escena a nivel de la educación



Destreza. El test de manejo está dividido en tres etapas que van subiendo de exigencia. ANDRÉS D'ELÍA

vial. "Conducen de manera temeraria"; "No respetan los semáforos"; "Ni siquiera el sentido de las callees"; "Zigzaguean entre los autos": estas son solo alguna de las críticas que reciben los motociclistas.

"La conducción de motovehículos requiere habilidades complejas. Considero que es más dificil que manejar un auto. Y un motoquero tiene que poder controlarla a muchos niveles, incluso cuando camina junto ala moto. Por otro lado, las motos posendos frenos, uno por cada rueda. Es muy común que los conductores

usen sólo el trasero, porque tienen miedo de caerse o patinar. Pero al utilizar solo una rueda, se necesita más tiempo y trayectoria para frenar", explica Pablo Martinez Carignano, especialista en seguridad vial. "En motos de cilindradas chicas, la tecnología no alcanza para suplir lo que el conductor no sabe hacer", agregó.

Desde el Gobierno porteño entienden que el porcentaje de desaprobados tiene que ver con la mayor exigencia del examen práctico que cambió en 2012. Entre otras cosas, la prueba va incrementando en dificultad y en velocidad, de manera paulatina. El examen está dividido en tres partes: en la primera tienen que maniobrar con el motor detenido y realizar una prueba de luces y uso correcto del casco. En una segunda instancia deben que circular por una franja angosta a velocidad reducida, y aceleración y frenado. Finalmente: zíg zag a mayor velocidad, esquivar un obstáculo y frenado de emergencia.

Por otra parte, como ocurre con los conductores de vehículos de 4 ruedas, cambiaron las condiciones del examen teórico. El 1 de julio arrancó una nueva versión. Ahora se debe responder 30 preguntas en 45 minutos sobre la base de más de 1.800 opciones. Pueden ser relacionadas con las señales, pero también situaciones de la realidad que se dan en las calles. Antes, la cantidad de preguntas estaba basada en 750 posibilidades.

En las primeras semanas de implementación del nuevo examen teórico ya se detectó un aumento en los desaprobados. "Los rechazados crecieron del 14 al 20% en promedio, teniendo en cuenta todas las categorías (incluyendo autos). Pero se determió que el mayor porcentaje de los desaprobados estaban entre los aspirantes a conductores de motos. En motos, los desaprobados alcanzan hasta el 25%", explicaron en la Secretaria de Tránsito.

Un tema que preocupa a los especialistas es lo que sucede en otras jurisdicciones, porque muchas de las motos que circulan por la Ciudad vienen de municipios bonaerenses. En algunos, los exámenes son laxos, las licencias se entregan casi sin requistos y las pistas son muy precarias. Sin la suficiente capacitación, se terminan pagando las consecuencias de un Estado que aún no asume la seguridad vial como una política para proteger a los ciudadanos. ■

#### Junín » Democracia



LA INSECLIBIDAD VIAL UN DRAMA

#### El 30% de las infracciones de tránsito que se labran en Junín es por no llevar casco

Es la falta más frecuente, según lo confirmó ayer a Democracia la jueza del Juzgado de Faltas 2 de nuestra ciudad, Emilia Schonfeld. "También existen infracciones graves como circular a contramano o cruzar semáforos en rojo con cualquier tipo de vehículo", afirmó.

Circular en moto sin casco es la infracción de tránsito más frecuente en las calles juninenses. En efecto, la jueza del Juzzado de Faltas 2 de esta ciudad. Emilia Schonfeld, confirmó la información y dijo que estas faltas representan el 30 por ciento del total de actas labradas, que en los primeros seis

Este total de expedientes abiertos en el juzgado, sin embargo, no contemplan las multas detectadas por los cinemómetros ubicados en avenida de Circunvalación, camino al Balneario, Ruta Provincial 65 y en las avenidas Libertad y Rivadavia.

"La cantidad de expedientes es muy similar a la del año pasado, pero ha disminuido en comparación al primer semestre de 2018", afirmó la jueza.

Y precisó que "dentro de las infracciones que más sobresalen se encuentra circular sin el casco debidamente colocado, que ronda el 30 por ciento de las actas que se labran. En el caso de los autos las más frecuentes son estacionar en una mano prohíbida, obstruyendo una senda peatonal o una rampa de discapacitados".

"También existen infracciones graves como circular a contramano o cruzar semáforos en rojo con cualquier tipo de vehículo. Estos casos son considerados como infracciones graves por la Ley de

Tránsito, por lo cual el monto de la multa es mayor", advirtió.

"Otra cosa importante es aciarar que las velocidades mínimas en Circunvalación, Ruta 65 y camino al Balneario no se modificaron con la nueva ordenanza que se legisló", afirmó.



#### Datos alarmantes

Homologación

Tamano

Colocación

Reemplazo

Un informe de la ONG Gonzalo Rodríguez, que fue presentado en mayo pasado, en Junín, arrojó datos alarmantes sobre el tránsito local: el 78 por ciento de los niños que van a la escuela en moto no lleva colocado el casco, y el problema es igual de grave en aquellos que viajan en auto, camioneta o transporte escolar, va que el ciento por ciento viaja sin el cinturón.

"Siguiendo con los que transitan en moto, el no llevar medidas de seguridad se incrementa entre los de 9 años de edad o más", advierte el informe, el cual se realizó en cinco ciudades de la Argentina.

"Y el hecho de no llevar medidas de seguridad entre los niños que transitan en moto aumenta también en Junin en el turno de la tarde", agregó la investigación.

"En Junín, la detención en la zona incorrecta se detecta en cuatro de cada diez que lo hacen ya sea en auto o camioneta como en moto", indicó.

Las escuelas de nuestra ciudad seleccionadas para la realización del estudio fueron: EP N.º 1 "Catalina Larrart de Estrugamou"; EP N.º 18 "Domingo Faustino Sarmiento"; EP N.º 2 "General San Martin"; EP N.º 22 "República de Bolivia"; Colegio "San José".

Florencia Lambrosquini, responsable del área de investigación de la ONG, afirmó: "Presentamos los resultados de un estudio que realizamos en los entornos escolares de Junín, que es una de las ciudades de Argentina que seleccionamos desde la Fundación. En dicha observación pudimos detectar algunas de las principales conductas de riesgo que tienen los niños, pero que, sin dudas, responden a las

formas de manejarse que tienen los adultos en estos entornos".

Y añadió: "Entre los errores más graves están el hecho de cruzar por la mitad de la calle a pesar de que se dispone de paso de cebra o semáforos en las esquinas. Pero, lo que más tiene para trabajar la ciudad de Junín es lo que respecta al uso de medidas de seguridad, ya que constatamos que los índices son muy bajos, especialmente en el uso del casco y el cinturón de seguridad", añadió.



Sólo cuatro de diez argentinos aseguran usar siempre el caso al conducir o viajar en una moto, según una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), en un sondeo en más de 750 hogares de Capital Federal y el Gran Buenos

En primer lugar se consultó a qué tipo de riesgo se expone un motociclista que no usa casco. Allí, casi el 100% reconoció el peligro de no usar el elemento de seguridad: para el 87% el riesgo es muy alto y el 9% que es alto. El resto eligió las opciones bajo (1%); muy bajo (2%) y no presenta riesgos (1%).

A los entrevistados que dijeron ser conductores de moto, se les consultó sobre el uso que ellos hacían del casco. Sólo 4 de cada 10 dijeron usarlo siempre (42%). También 4 de cada 10, admitieron conducir

"casi siempre" con el casco puesto. El resto admitió que "nunca" (10%) o "casi nunca" (4%) lo usaba.

A los conductores además se les consultó sobre si alguna vez habían sufrido un accidente mientras conducían su moto. Más de la mitad dijo haber sido protagonista de un siniestro vial: el 14% un hecho de gravedad y el 41% un accidente que no fue de gravedad. Los demás (45%) no habían sufrido ningún



30/08/19

#### Facundo Jaime\* en Cítrica Radio con Daniel Tognetti.

"El 96% de los encuestados reconoce el no uso del casco como una situa-ción de peligro latente y potencial. El 40% usa el casco habitualmente, y un preocupante 60% no lo hace. Es una cifra alarmante, teniendo en cuenta que el casco es el encargado de absorber el impacto en caso de un sinies-tro, por lo que su ausencia implica exponerse a lesiones gravísimas e inclu-so la muerte."

\* Vocero del Observatorio Vial de CECAITRA

CIUDADANOS . EXCESO DE VELOCIDAD

#### LaVoz

#### 60 km/h, el "mágico" límite de velocidad

El tema parece ser polémico, pero la evidencia nos acerca dos certezas: la velocidad es una de las causas de accidentes viales y el límite no debería fijarse de manera arbitraria.



LUCAS VIANO

Jueves 29 de agosto de 2019 - 00:01 | Actualizado: 29/08/2019 - 00:24







l 28 de enero de 1896, Walter Arnold se convirtió en la primera persona en recibir una multa por exceso de velocidad. Ocurrió en Paddock Wood (Inglaterra). Viajaba en un Benz a 12,8 kilómetros por hora (km/h). El límite era 3,2 km/h. La multa: un chelín.

Los autos dejaron de ser "carruajes sin caballos" hasta transformarse en uno de los objetos más comprados y deseados. Los límites de velocidad se elevaron para acompañar el poder de los motores.

En muchos lugares del mundo, incluida Argentina, se fijó en 60 km/h la velocidad máxima para las avenidas urbanas. ¿De dónde surge esa cifra? ¿Cómo debería definirse la velocidad máxima de una calle?

"No existe una propiedad mágica de los 60 km/h respecto de los accidentes urbanos", dice un estudio del Colegio Australiano de Seguridad Vial. Y explica que velocidades más altas, e incluso más bajas, pueden ser peligrosas y provocar accidentes.

En definitiva, el límite de velocidad de una calle no debe fijarse de manera arbitraria, concluye el trabajo. Y existen varios métodos para establecerlo. El más común es a partir de "la velocidad del percentil 85", es decir, el tope de velocidad a la que circula el 85 por ciento de los vehículos.

La ventaja es que el límite se define "por mayoría", por lo que tiene consenso. De alguna manera, es lo que reclaman muchos conductores cordobeses cuando aseguran que en algunas avenidas el límite de 60 km/h es bajo y que será imposible respetarlo "porque la mayoría circula a más velocidad".

El problema de este criterio es que los conductores muchas veces no saben evaluar los riesgos de conducción.

En los últimos años, varios distritos de EE.UU. elevaron los límites de velocidad con el criterio del "percentil 85". Según un estudio reciente del Instituto de Seguros para la Seguridad Vial de ese país, esta medida ha provocado 37 mil muertes más en los últimos 25 años.

Otro método es "por el riesgo vial", que se basa en el diseño físico de la vía y se ajusta por las condiciones de tráfico esperadas y por otras variables. Es el que está detrás de que, por norma, en Argentina se circule a 60 km/h en una avenida.

Es arbitrario si se fija lo que dice la norma sin tomar en cuenta variables propias de cada arteria, como cantidad de carriles, semaforización, intersecciones, cruces peatonales, etcétera.

El tercer método es el de "minimización de lesiones". Implica adecuar las velocidades para que la energía del choque no provoque lesiones graves o muerte en ninguno de los usuarios. De esa forma se limita la velocidad a 30 km/h en ciertas calles.

Muchos países europeos han adoptado este criterio. En 2018, Madrid fijó en 30 km/h la velocidad máxima para las calles de un carril o de un carril por sentido. La medida afectó al 85 de las arterias madrileñas. El objetivo es favorecer la movilidad peatonal, reducir los atropellos e impulsar la coexistencia de los autos con las bicicletas.

El exceso de velocidad es una de las principales causas de accidentes de tránsito y de que estos sean fatales.

Si un auto choca con un peatón a 50 km/h, este tendrá un 20 por ciento de probabilidades de tener una lesión grave o de morir. El riesgo aumentará al 60 por ciento si el auto circula a 80 km/h.

A 50 km/h, un auto necesita 25 metros para frenar, mientras que a 60 km/h requiere 36 metros.

El tema parece ser polémico, pero la evidencia nos acerca dos certezas: la velocidad es una de las causas de accidentes viales y el límite no debería fijarse de manera arbitraria.

práctico para obtener por primera vez el registro de conducir en la Ciudad de Buenos Aires incluirá "nuevas postas de desempeño y tecnología": una prueba de "retención de embrague en subida", otra de "control de vehiculo en baiada y rotonda" y el uso de cámaras y tablers para registrar el desempeño de quien solicita la licencia. Además, informó el ministerio de Transporte porteño, para rendir el examen habrá "nuevos materiales de estudio, más didácticos y gratuitos".

La nueva evaluación complementa a la instancia teórica, que también se modificó desde el 1º de julio, con un "cambio de enfoque" que incrementó el repertorio de preguntas posibles y les incorporó "situaciones de contexto" en las cuales interpretar señales de tránsito para resolver casos concretos. Además, el examen contempla preguntas vinculadas a "nuevas formas de movilidad, como la bicicleta eléctrica y el monopatín".

El nuevo examen práctico consta de seis instancias para demostrar destreza y manejo del vehículo, frente a las cuatro que se debían aprobar antes. Las seis postas podrán ser "evaluadas por un único instructor en el

En promedio, en todas las categorías "crecieron del 14 al 20 por ciento los aspirantes a conductores" que no superaron la evaluación.

asiento del acompañante o seis distintos, repartidos en cada posta".

El evaluador tendrá una Tablet, en la que irá dando cuenta del desempeño de quien pide el registro: a ese registro, se sumará el de las dos cámaras de video asignadas a cada auto, una dentro y otra fuera del vehículo (para quienes pidan registro de motos, se usará "una pechera con cámara" para evitar la pérdida de equilibrio al mando del vehículo).

A las pruebas tradicionales de

Desde mañana, el examen El examen en la pista es más extenso y complicado

# Sacar el registro por primera vez es más exigente

Empieza a partir de hoy. Tiene dos postas más y será registrado con cámaras dentro y fuera del vehículo. Pruebas en subidas y baiadas.



Cada posta podrá ser evaluada por un instructor distinto.

gue en subida" y "control de ve- grados". hículo en bajada y rotonda".

En cada posta se pueden cometer faltas: "golpear la valla,

atrás y zigzag con conos, se su- tes para realizar la marcha atrás, maron dos: "retención de embra- dificultad para estacionar a 90

> Sin embargo, cada error registrado descuenta puntos, y "cuando el alumno pierde los primeros

estacionamiento, cambio de estacionar a mayor distancia de 4 puntos, resulta reprobado, Pomarcha y cruce de vía, marcha lo reglamentado, inconvenien- drá rendir nuevamente el examen pero no antes de que hayan pasado cinco días hábile's.

Desde el primer día de julio, el examen teórico consta de treinta preguntas (fueron formuladas "en base a estándares mundiales"

y validadas por ONG que trabajan en seguridad vial) que deben ser respondidas en 45 minutos como máximo. En cada caso, "incorporan situaciones de contexto" para que, además del conocimiento sobre qué significa una señal de tránsito, se interprete cómo se aplica o cómo se pueden resolver situaciones concretas.

La evaluación teórica, además, incluye ahora más elementos visuales, "temáticas fuera de lo urbano, como situaciones en ruta", conceptos y prácticas "sobre nuevas formas de movilidad, como la bicicleta eléctrica y el monopatín" y "cuestiones referidas a cómo proceder en un siniestro de tránsito".

Desde que se implementaron los cambios, hubo más desaprobados en el examen teórico, informó el área de Transporte porteña: en promedio, en todas as categorías "crecieron del 14 al 20 por ciento los aspirantes a conductores" que no superaron la evaluación.

El mayor porcentaje de desaprobados se registró entre los aspirantes a obtener licencia para motos (la cuarta parte no superó el examen), seguidos por quienes pedían licencia para automóviles particulares (20 por ciento de reprobados).

El nuevo examen práctico consta de seis instancias para demostrar destreza y manejo del vehículo, frente a las cuatro que se debían aprobar antes.

La Comissón Directiva de la Asociación de ofesiorales en Biomágeras de la República Argentina (APBRA) IG 2733, convoca a sus affiliados a Asanthea Dromana para el dia 16 de octubre de 2019, a las 17:00 hs en primera convocatoria y 18:00 hs, en segunda. La mismo se llevorá adelante en Av Callso Nº 364, piso 4 dts. 9, CABA y serán los puntos. del orden del dis: 1. Consideración de la Memoria, Balance General, Inventario y Cuentas del ejercicio perrado el 21/12/2018 2. Fisición de criterios generales de actuación 3. Descrión de dos afiliados gara firmar el acts. Fdo. Comisión Cinectiva APRIA

29/08/2019 Página 12



El VW Suran, volcado a la vera de la autopista 19, en Estación Clucellas

@JUFARUSF

#### Vuelco y choque con cuatro muertos

SANTA FE. El auto en el que viajaban las víctimas impactó contra un árbol

SANTA FE.—Cuatro personas—dos hombres y dos mujeres—murieron cuando el auto en el que viajaban se despistó y chocó contra un árbol en las inmediaciones del cruce de la ruta provincial 13 y la autovía 19, en jurisdicción de Estación Clucellas, departamento Castellanos.

Según los primeros informes, a las 9.15 de ayer volcó un Volkswagen Suran que circulaba desde San Francisco, Córdoba, haciaesta capital. El rodado impactó contra un árbol a la vera de la autovía nacional.

Dos unidades del Cuerpo de Bomberos Voluntarios de María Juana concurrieron al lugar y corroboraron que todos los ocupantes del rodado estaban fallecidos como consecuencia del impacto.

Las víctimas fueron reconocidas por familiares: Nadia Anahí Madera, Héctor Blas Cáceres, Roberto Aníbal D'Alesio Collao y su esposa, María Antonieta Collao Escobar, todos domiciliados en Córdoba.

Por indicación del fiscal en turno de los Tribunales de Rafaela, peritos del Área Científica de la policía evalúan los restos del vehículo y rastros en la calzada para determinar el motivo del despiste.

No se descarta, al respecto, que la pérdida de control del rodado se hava debido a una falla mecánica o una desatención al volante. Un relevamiento realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de Cecaitra (la cámara que agrupa a lasempresas de fotomultas) señaló que el 61% de los conductores consideran "alto" o "muy alto" el "potencial riesgo de accidentes viales que implican los carteles publicitarios" en rutas. La mitad de los encuestados consideró, además, que en la Argentina hay más accidentes de tránsito que en otros países.

26/ 08/2019 La Nación



El VW Suran, volcado a la vera de la autopista 19, en Estación Clucellas Crédito: @Jufarusf

El auto en el que viajaban las víctimas impactó contra un árbol

26 de agosto de 2019







ANTA FE.- Cuatro personas -dos hombres y dos mujeresmurieron cuando el auto en el que viajaban se despistó y chocó contra un árbol en las inmediaciones del cruce de la ruta provincial 13 y la autovía 19, en jurisdicción de Estación Clucellas, departamento Castellanos.

Según los primeros informes, a las 9.15 de ayer volcó un Volkswagen Suran que circulaba desde San Francisco, Córdoba, hacia esta capital. El rodado impactó contra un árbol a la vera de la autovía nacional.

#### LA NACION

Las víctimas fueron reconocidas por familiares: Nadia Anahí Madera, Héctor Blas Cáceres, Roberto Aníbal D'Alesio Collao y su esposa, María Antonieta Collao Escobar, todos domiciliados en Córdoba.

Por indicación del fiscal en turno de los Tribunales de Rafaela, peritos del Área Científica de la policía evalúan los restos del vehículo y rastros en la calzada para determinar el motivo del despiste.

No se descarta, al respecto, que la pérdida de control del rodado se haya debido a una falla mecánica o una desatención al volante. Un relevamiento realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de Cecaitra (la cámara que agrupa a las empresas de fotomultas) señaló que el 61% de los conductores consideran "alto" o "muy alto" el "potencial riesgo de accidentes viales que implican los carteles publicitarios" en rutas. La mitad de los encuestados consideró, además, que en la Argentina hay más accidentes de tránsito que en otros países.

#### IN HOUSE

# Más de la mitad de los motociclistas no utilizan "siempre" el casco

Así lo refleja un relevamiento hecho por el Observatorio Vial de CECAITRA en más de 1000 hogares de CABA y el Gran Buenos Aires. Solamente el 44% de los usuarios de motos aseguran salir con la protección adecuada

26 de agosto de 2019



Sólo el 44% de los conductores de moto consultados dijo que usa siempre el casco

Los motociclistas y los peatones son los más vulnerables en el tránsito. Según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante 2018, el 44% de las víctimas se trasladaban en moto y un 12% transitaba a pie. En la mayoría de los siniestros viales el uso correcto del casco hubiese prevenido las lesiones de las víctimas.

Para obtener un panorama sobre qué opinan los bonaerenses sobre esta temática, el **Observatorio Vial de CECAITRA**, realizó un sondeo telefónico en más de mil hogares de CABA y en Gran Buenos Aires.

En primer lugar se quiso saber qué opinaban de los motociclistas que a diario veían en sus ciudades. Así, se les consultó si consideraban que la mayoría de los conductores de motos usan o no casco. Ante la pregunta, un 71% dijo que cree que no y un 24% que si lo usan.



Durante 2018, el 44% de las víctimas de accidentes de tránsito se trasladaban en moto y un 12% transitaba a ple

"Lamentablemente circulan muchos conductores que llevan el casco colgados en sus brazos, con el peligro que ello implica. Que la mayoría de las personas vea a diario que los motociclistas no usan el casco, indica que es una problemática que está siendo visibilizada. Es necesario que todos los motociclistas sean conscientes del riesgo que representa conducir sin ese elemento de seguridad", expresó Facundo Jaime, vocero de la CECAITRA.

Una vez que se preguntó acerca del uso o no, se le otorgó a los participantes del sondeo una lista con distintas causas por las cuales consideraban que no se usaba el casco. La mitad -52%-, optó por decir era por "la falta de conciencia sobre la posibilidad de sufrir un accidente"; el 24% porque considera "que se controla poco el uso del casco"; el 13% piensa que es porque es incómodo usarlo; un 5% por cuestiones estéticas y el resto -6%- por otros motivos.

A los consultados que eran conductores de moto, se les preguntó si usaban el casco. Allí, sólo el 44% dijo usarlo siempre; el 42% admitió conducir "casi siempre" con el casco puesto y el resto admitió que "nunca" -10%- o "casi nunca" -4%-lo usaba.



"Las estadísticas nos obligan a seguir trabajando en la concientización, para generar conciencia vial. Que 7 de cada 10 visibilice el problema y que solamente 4 de cada 10 motociclistas admita usar siempre el casco, son los datos que nos deben alarmar para continuar desde la CECAITRA con campañas que logren conductores responsables con un tránsito más seguro y sin víctimas que lamentar", finalizó Jaime.

#### Qué dice la ley

La ley nacional de tránsito indica en su artículo 40 inciso j que: "tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos".

Tal como lo explica la Agencia Nacional de Seguridad Vial: "un casco normalizado es un casco especial para andar en moto que tiene alguna de estas características: exterior duro y liso con marcas retrorreflectivas; interior con un relleno amortiguador de alta densidad; acolchado flexible adherido al relleno, que ajusta el casco a la cabeza; sistema de retención de cintas y hebilla que pasado por debajo del mentón sujeta correctamente el casco a la cabeza".

SEGURIDAD VIAL

# Concientizaron a chicos sobre la seguridad vial

24 DE AGOSTO 2019 - 00:49 Campaña de maquetas y dibujos co nalumnos de la escuela Almirante Brown.



En una provincia en donde en lo que va del año 104 personas fallecieron en siniestros viales, sin duda que la clave está en educar a los más chicos para que en el futuro sean conductores y peatones responsables.

Teniendo en cuenta este punto de vista, una casa de venta y arreglo de motocicletas realiza todos los años un concurso de concientización en materia vial. De esta iniciativa participan los alumnos de distintos cursos de la escuela primaria Almirante Brown.



De acuerdo a lo que informaron los organizadores, este año los sorprendió el nivel de los trabajos -tanto dibujos como maquetas-. "La verdad que a los chicos les llega el mensaje de prevención de forma clara. Nosotros no podíamos creer lo que veíamos cuando revisábamos los trabajos", contó a este medio Juan, un hombre bondadoso que dedica parte de todos los agosto para organizar este concurso.

Siempre la actividad coincide con el festejo del Día del Niño, para que los trabajos ganadores puedan llevarse un regalo. Es por eso que hoy, desde las 12.30, se realizará un pequeño acto que servirá para que se entreguen los premios a los trabajos ganadores.

El tema de la seguridad vial es un problema que atraviesa a todos. Es por eso que más de una vez se propuso que se incluya seguridad vial como una materia más dentro de la currícula de las primarias y las secundarias. Y en este punto también se pide un endurecimiento de los exámenes -teóricos y prácticos- para sacar la licencia de conducir.

INFORMACIÓN GRAL

# Sólo cuatro de diez argentinos utilizan siempre el casco

Casi la totalidad reconoce su importancia, pero muy pocos lo usan al conducir una moto, según una encuesta realizada por un observatorio vial



inconsciencia vial. Una familia de cuatro integrantes circula en moto sin casco por una calle de Rosario.

Miércoles 21 de Agosto de 2019

Sólo cuatro de diez argentinos aseguran usar siempre el caso al conducir o viajar en una moto, según una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), en un sondeo en más de 750 hogares de Capital Federal y el Gran Buenos Aires.

En primer lugar se consultó a qué tipo de riesgo se expone un motociclista que no usa casco. Allí, casi el 100 por ciento reconoció el peligro de no usar el elemento de seguridad: para el 87 por ciento el riesgo es muy alto y el 9 por ciento que es alto. El resto eligió las opciones bajo (1 por ciento); muy bajo (2 por ciento) y no presenta riesgos (1 por ciento).

A los entrevistados que dijeron ser conductores de moto, se les consultó sobre el uso que ellos hacían del casco. Sólo cuatro de cada diez dijeron usarlo siempre (42 por ciento). También cuatro de cada diez admitieron conducir "casi siempre" con el casco puesto. El resto admitió que "nunca" (10 por ciento) o "casi nunca" (4 por ciento) lo usaba.

A los conductores además se les consultó sobre si alguna vez habían sufrido un accidente mientras conducían su moto. Más de la mitad dijo haber sido protagonista de un siniestro vial: el 14 por ciento un hecho de gravedad y el 41 por ciento un accidente que no fue de gravedad. Los demás (45 por ciento) no habían sufrido ningún siniestro.

## LA CAPITAL

#### "Un buen indicio"

"Es un buen indicio que la gente reconozca la importancia del uso del casco. Es un instrumento de seguridad imprescindible para conducir un motovehículo. Frecuentemente se ven en las calles conductores que llevan el casco en sus brazos, con el peligro que ello implica. Es necesario que todos los motociclistas sean conscientes del riesgo que representa conducir sin esa medida de seguridad", expresó Facundo Jaime, vocero de la Cecaitra.

Allí se expresa que según los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante el 2018, fallecieron en la Argentina 5.366 personas, de las cuales el 43.8 por ciento se transportaban en motovehículos; el 27,6 por ciento en automóviles; el 11,9 por ciento eran peatones y el 3.7 por ciento ciclistas.

La Agencia emitió un informe en base a observaciones que realizó en todo el país, del que se desprende que "en 2018 se observa que se mantienen algunas tendencias detectadas en 2016 en lo que refiere al uso de casco entre conductores: los hombres se protegen más que las mújeres, el uso de casco entre menores de 18 años es significativamente inferior a la media, y la protección mediante el uso de casco es superior en vías ruteras, en motocicletas y en vehículos comerciales". "Las estadísticas nos obligan a seguir trabajando en la concientización, para generar conciencia vial. Que solamente cuatro de cada diez motociclistas admita usar siempre el casco es el dato que nos debe alarmar para continuar desde la Cecalitra con campañas que logren conductores responsables para poder tener un tránsito más seguro y sin víctimas que lamentar", finalizó Jaime.

#### EDITORIAL

# **Omisión mortal**

En solo 24 horas tres motociclistas perdieron la vida en accidentes...





OPINION

miércoles, 21 de agosto de 2019 · 02:18

En solo 24 horas tres motociclistas perdieron la vida en accidentes de tránsito en el valle central de Catamarca.

Tal vez pueda señalarse la incidencia de cuestiones azarosas para explicar esta coincidencia temporal trágica. Pero hay también causas que influyen para que una alta proporción de las victimas de siniestros viales sean personas que se transportan en moto. En lo que va del año, en nuestra provincia la cantidad de muertos por accidentes de tránsito asciende a 41, de los cuales más de la mitad -21- fueron motociclistas.

En el nivel nacional, aunque el porcentaje es algo menor, la cantidad de motociclistas fallecidos impresiona. En 2018, según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en Argentina murieron 2350 personas que viajaban en moto sobre un total de 5.366 personas fallecidas. El porcentaje alcanza al 43,8 por ciento. El 27,6% de los fallecidos circulaba en automóviles; el 11,9% eran peatones y el 3,7% ciclistas.

Lamentablemente, las estadísticas en materia de siniestralidad vial tienden a ser sobre todo registros generalizados, sin demasiada desagregación. Por esa razón, no se pueden determinar con precisión las causas inmediatas de los accidentes, insumo informativo que ayudaria a generar estrategias preventivas eficaces.

En el caso de los motociclistas, según relevamientos periodísticos un alto porcentaje de los accidentados no portaba casco protector, lo que sin duda agrava las secuelas de los choques o derrapes, siendo factor en muchos casos de la muerte de la víctima. De hecho, de los tres motociclistas fallecidos en las últimas horas, dos no portaban el casco.

Una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra (la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), relevó que solo cuatro de cada diez motociclistas aseguran usar siempre el casco al viajar en una moto. De todos modos, los propios encuestados que admitieron la infracción, reconocieron el riesgo mortal que entraña la omisión: el 87% reconoció que el riesgo es muy alto y el 9% que es alto.

Por las propias características del vehículo que conduce, el motociclista se enfrenta a más y mayores peligros que un automovilista. Las consecuencias de una colisión no son las mismas, como podrá inferirse fácilmente, si la víctima del siniestro vial se transporta en auto o en motocicleta. Conducir con sueño o alcoholizado en un automóvil es un hecho grave, pero hacerlo en una moto es prácticamente firmar su propio certificado de defunción.

Los controles a los motociclistas por el uso del casco suelen ser molestos y causan demoras que generan inconvenientes, pero son necesarios. El rol del Estado es dictar la normativa adecuada y hacerla cumplir. El de los que se conducen en las motocicletas es tomar conciencia de que no se puede circular sin tomar las precauciones imprescindibles, porque, en caso contrario, corre riesgo la vida propia y eventualmente de quien va como acompañante.



## 21/08/19

## La Importancia del uso del casco

Facundo Jaime - Observatorio Vial de la CECAITRA

"Al no haber chasis en la moto, el casco puede ser la diferencia entre la vida y la muerte. Más allá del elemento coercitivo de la multa, es importante el factor educacional, necesario para hacerle entender al motociclista que el riesgo potencial de no utilizar casco es altísimo incluso en un choque menor"

EN CAPITAL Y EL GBA

# Aunque reconocen el peligro, miles de motociclistas siguen sin usar el casco

Según una encuesta privada, sólo 4 de cada 10 cumple con la ley. Para la Ciudad, los infractores son el 22%.

A más motos, más problemas. Mientras el parque de vehículos de dos ruedas sigue creciendo, también aumenta el riesgo para quienes los conducen, que están entre las principales víctimas fatales de los siniestros viales. Y al mismo tiempo surge otro problema: la falta de uso de casco.

Se estima que en 20 años se duplicó el parque de motos en la Ciudad y el GBA. Se debe a que son bastante más baratas y generan menos gastos que los autos, y a que se mucho tiempo se vendieron en cuotas. Según las cifras oficiales, en 1998 se habían patentado 300.000 motos; mientras que en 2018 fueron casi 600.000.

Una encuesta realizada por la Cecaitra (la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) arrojó números preocupantes: en base a 750 casos, sólo cuatro de cada diez motociclistas as eguran usar siempre el casco al conducir o viajar en una moto. La encuesta fue hecha en hogares de Ciudad y Provincia, según publicó la agencia Télam.

Durante 2018, la Fundación Trauma analizó 4.078 casos de motociclistas asistidos en 14 hospitales y servicios de emergencia de Capital y GBA Y concluyó que la falta de uso del casco multiplica por siete el riesgo de morir en un choque.

Por otra parte, el Observatorio Vial de la Ciudad de Buenos Aires, aportó sus datos para comprender el fenó-



Daños, Viajar sin casco o mal colocado multiplica por siete el riesgo de morir en un siniestro vial. ARCHIVO

meno: detectaron una baja en el uso del casco de 2,5% respecto de 2017, de manera que 78,7% de los motocicilstas usa el casco al conducir por la Ciudad. Esta baja se explica en parte por un crecimiento de 10% de las motos de uso comercial, grupo en el cual el uso del casco es menor que para los de uso particular (68,7% vs 81,7%)", detallaron desde el Observatorio.

Volviendo a los números de Cecai-

EN CIFRAS

43%

de los muertos en siniestros viales en el país durante el año pasado fueron motociclistas: 2.350 sobre un total de 5.472. 87%

de los encuestados reconoció que no usar el caso supone un riesgo "muy alto", mientras que el 9% dijo que es "alto". tra, también se les preguntó a los encuestados a qué riesgo se expone un motociclista que no usa casco. Y casi el 100% reconoció el peligro que conlleva no usarlo: para el 87% el riesgo es "muy alto", y para el 9% es "alto". Un1% entendió que no usar casco "no presenta riesgos". A los que dijeron ser conductores de motos se les consultó sobre el uso del casco.

"Es un buen indicio que la gente reconozca la importancia del uso del caso. Frecuentemente se ve en las calles a conductores que llevan el casco en sus brazos, con el peligro que ello implica. Es necesario que todos los motociclistas sean conscientes del riesgo que representa conducir sin esa medida de seguridad", dijo Facundo Jaime, vocero de la Cecatira.

Según los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante 2018 murieron en Argentina 5.472 personas por siniestros viales. De este total, 2.350 eran motociclistas, que representan al 43% de las víctimas fatales. La Agencia emitió un informe en base a observaciones que realizó en todo el país, del que se desprende que "en 2018 se observó que se mantuvieron algunas tendencias detectadas en 2016 en lo que refiere al uso de casco entre conductores: los hombres se protegen más que las mujeres, el uso de casco entre menores de 18 años es significativamente inferior a la media, y la protección mediante el uso de casco es superior en vías ruteras, en motocicletas y en vehículos comerciales".

A los conductores, además, se les consultó si alguna vez habían sufrido un accidente mientras conducían su moto. Más de la mitad dijo haber sido protagonista de un siniestro vial: el 14% un hecho de gravedad y el 41% un accidente leve.

Desde el Estado, buscan intensificar controles y campañas de concientización. Por ejemplo, en la Ciudad hay 40 puestos en los que se hacen controles exclusivos a motociclistas, en diez de ellos, con alcoholimetros digitales. Según la Secretaría de Transporte porteña, en lo que va del año se realizaron 151.419 controles, en los que 10.088 motociclistas fueron infraccionados. ■ 20/08/2019 Clarín

Sólo cuatro de cada diez motociclistas aseguran usar siempre el casco al conducir o viajar en una moto, según una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), según un sondeo realizado en CABA y el Gran Buenos Aires. La consulta fue realizada en 750 hogares por Cecaitra, cámara que agrupa a pequeñas y medianas empresas de software de seguridad vial.

En primer lugar se consultó a qué tipo de riesgo se expone un motociclista que no usa casco. El 87 por ciento reconoció que el riesgo es muy alto y el 9 por ciento que es alto. El resto eligió las opciones bajo (1 por ciento); muy bajo (2 por ciento) y el insólito de que no presenta riesgos (1 por ciento).

ron ser conductores de moto, se les consultó sobre el uso que ellos hacían del casco. En contradicción con el reconocimiento de los riesgos, sólo 4 de cada 10 dijeron usarlo siempre (42 por ciento). También 4 de cada 10. admitieron conducir "casi siempre" con el casco puesto. El resto admitió que "nunca" (10 por ciento) o "casi nunca" (4 por ciento) lo usaba.

En 2018, murieron 2350 personas que viajaban en moto

# Seis de cada diez no usan casco en la moto

Más de la mitad sufrió siniestros de gravedad y el 10 por ciento dijo que nunca usa casco. El sondeo fue realizado en CABA y Gran Buenos Aires.

bían sufrido ningún siniestro. "Es un buen indicio que la gente reconozca la importancia del uso del caso. Es un instrumento de seguridad imprescindible para conducir un motovehículo. Frecuen-À los entrevistados que dije- temente se ven en las calles conductores que llevan el casco en sus brazos, con el peligro que ello implica. Es necesario que todos los motociclistas sean conscientes del riesgo que representa conducir sin esa medida de seguridad", expresó Facundo Jaime, vocero de la Cecaitra.

Según los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante el 2018, fallecieron en la Argentina 5.366 personas, de las



Sólo el 42 por ciento de los motociclistas dice usar siempre el casco.

Julio Martin Mancini

el uso de casco entre menores de 18 años es significativamente inferior a la media." A los conductores además se cuales el 43.8 por ciento viajaba

"Los hombres se protegen más que las mujeres;

les consultó sobre si alguna vez en motos; el 27,6 por ciento en vedad y el 41 por ciento, un acci- se desprende que "en 2018 se obdente que no fue de gravedad. serva que se mantienen algunas Los demás (45 por ciento) no ha- tendencias detectadas en 2016 en

lo que refiere al uso de casco entre rior en vías ruteras, en motocicleconductores: los hombres se prohabían sufrido un accidente automóviles; el 11,9 por ciento tegen más que las mujeres, el uso mientras conducían su moto, eran peatones y el 3,7 por ciento de casco entre menores de 18 Más de la mitad dijo haber sido ciclistas. La Agencia emitió un años es significativamente infe- ción, para generar conciencia protagonista de un siniestro vial: informe en base a observaciones rior a la media, y la protección el 14 por ciento, un hecho de gra- que realizó en todo el país, del que mediante el uso de casco es supe- motociclistas admita usar siempre tar", finalizó Jaime.

tas y en vehículos comerciales". "Las estadísticas nos obligan a seguir trabajando en la concientizavial. Que solamente 4 de cada 10

el casco, es el dato que nos debe alarmar para continuar desde la Cecaitra con campañas que logren conductores responsables para poder tener un tránsito más seguro y sin víctimas que lamen20/08/2019 Página 12

SOCIEDAD

20 de agosto de 2019

En 2018, en Argentina murieron 2350 personas que viajaban en moto

## Seis de cada diez motociclistas no usa el casco

Más de la mitad de los encuestados sufrió siniestros de gravedad. El 10 por ciento admitió que nunca usa el casco. El sondeo fue realizado en CABA y el Gran Buenos Aires por el Observatorio Vial de la Cecaitra.



Sólo el 42% de los motociclistas admitieron usar siempre el casco.

Sólo cuatro de cada diez motociclistas aseguran usar siempre el casco al conducir o viajar en una moto, según una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), según un sondeo realizado en CABA y el Gran Buenos Aires. La consulta fue realizada en 750 hogares por Cecaitra, cámara que agrupa a pequeñas y medianas empresas de software de seguridad vial.

LEER MAS

Mundial de básquet: Argentina le ganó a Rusia | Con Campazzo y Delía como figuras, clasificó primera en su grupo

LEER MAS

"El fracaso argentino puede perturbar al mundo entero" | Jean-Luc Mélenchon en la Argentina En primer lugar se consultó a qué tipo de riesgo se expone un motociclista que no usa casco. El 87% reconoció que el riesgo es muy alto y el 9% que es alto. El resto eligió las opciones bajo (1%); muy bajo (2%) y el insólito de que no presenta riesgos (1%).

A los entrevistados que dijeron ser conductores de moto, se les consultó sobre el uso que ellos hacían del casco. En contradicción con el reconocimiento de los riesgos, sólo 4 de cada 10 dijeron usarlo siempre (42%). También 4 de cada

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



A los conductores además se les consultó sobre si alguna vez habían sufrido un accidente mientras conducían su moto. Más de la mitad dijo haber sido protagonista de un siniestro vial: el 14% un hecho de gravedad y el 41% un accidente que no fue de gravedad. Los demás (45%) no habían sufrido ningún siniestro. "Es un buen indicio que la gente reconozca la importancia del uso del caso. Es un instrumento de seguridad imprescindible para conducir un motovehículo. Frecuentemente se ven en las calles conductores que llevan el casco en sus brazos, con el peligro que ello implica. Es necesario que todos los motociclistas sean conscientes del riesgo que representa conducir sin esa medida de seguridad", expresó Facundo Jaime, vocero de la Cecaitra.

LEER MÁS

El partido de hoy de la Copa Argentina: Atlético Tucumán vs. Boca Unidos | Horario y dónde ver el duelo por los 16avos de final Según los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante el 2018, fallecieron en la Argentina 5.366 personas, de las cuales el 43.8% viajaba en motos; el 27,6% en automóviles; el 11,9% eran peatones y el 3.7% ciclistas. La Agencia emitió un informe en base a observaciones que realizó en todo el país, del que se

desprende que "en 2018 se observa que se mantienen algunas tendencias detectadas en 2016 en lo que refiere al uso de casco entre conductores: los hombres se protegen más que las mujeres, el uso de casco entre menores de 18 años es significativamente inferior a la media, y la protección mediante el uso de casco es superior en vías ruteras, en motocicletas y en vehículos comerciales". "Las estadísticas nos obligan a seguir trabajando en la concientización, para generar conciencia vial. Que solamente 4 de cada 10 motociclistas admita usar siempre el casco, es el dato que nos debe alarmar para continuar desde la Cecaitra con campañas que logren conductores responsables para poder tener un tránsito más seguro y sín víctimas que lamentar", finalizó jaime.

# Sólo 4 de 10 argentinos usa siempre el casco al manejar

Sólo cuatro de diez argentinos aseguran usar siempre el caso al conducir o viajar en una moto, según una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), en un sondeo en más de 750 ho-

En primer lugar se consultó a qué tipo de riesgo se expone un motociclista que no usa casco. Allí, casi el 100% reconoció el peligro de no usar el elemento de seguridad: para el 87% el riesgo es muy alto y el 9% que es alto. El resto eligió las opciones bajo (1%); muy bajo (2%) y no presenta riesgos (1%).

gares de Capital Federal y el Gran

Buenos Aires.

A los entrevistados que dijeron ser conductores de moto, se les consultó sobre el uso que ellos hacían del casco. Sólo 4 de cada 10 dijeron usarlo siempre (42%). También 4 de cada 10, admitieron conducir "casi siempre" con el casco puesto. El resto ad-

mitió que "nunca" (10%) o "casi nunca" (4%) lo usaba.

A los conductores además se les consultó sobre si alguna vez habían sufrido un accidente mientras conducían su moto. Más de la mitad dijo haber sido protagonista de un siniestro vial: el 14% un hecho de gravedad y el 41% un accidente que no fue de gravedad. Los demás (45%) no habían sufrido ningún siniestro.

"Es un buen indicio que la gente reconozca la importancia del uso del caso. Es un instrumento de seguridad imprescindible para conducir un motovehículo. Frecuentemente se ven en las calles conductores que llevan el casco en sus brazos, con el peligro que ello implica. Es necesario que todos los motociclistas sean conscientes del riesgo que representa conducir sin esa medida de seguridad", expresó Facundo Jaime, vocero de la Cecaitra a través de un comunicado

20/ 08/2019 La Prensa

# Más de mil motociclistas ingresaron al HIGA en el primer semestre del año

La mayoría de siniestros viales son protagonizados por motos y en lo que va del 2019 ya hubo 1030 accidentados en el Hospital Interzonal General de Agudos, de los cuales el 80% sufrió traumatismo de cráneo.

Por Redacción martes 20 de agosto, 2019







Sólo el 40% de los argentinos aseguran usar siempre el casco al conducir o viajar en una moto, según la encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra, cifra de la cual se desprende la gran cantidad de secuelas que dejan los siniestros viales en los que se encuentran implicados.

El año pasado, la guardia del Hospital Interzonal General de Agudos atendió más de 2400 ingresos por accidentes viales, de los cuales unos 1400 fueron personas siniestradas en moto, 40% más que los accidentados en auto. Pero el número en lo que va de este año es aún más alarmante ya que **hubo más de 1.030 casos**.

La mayor consecuencia es que el 80% de los heridos sufre **traumatismos de cráneo** y/o miembros inferiores, y un tercio de los que sobreviven sufre secuelas graves.

EL MARPLATENSE

Asimismo, la mayoría de los pacientes que llegan al HIGA, se rehabilita en el Inareps. Uno de los integrantes del cuerpo médico de dicha institución es Ricardo Cranias, quien dialogó con el programa radial "Antes que sea tarde" que se emite por Mitre Mar del Plata.

"No me sorprende en absoluto la cifra porque uno ve a diario que la mayoría de los motociclistas no usan casco. Su uso es punto crucial en el accidente en moto, aunque hay muchos otros factores que tienen que ver con la conducta al conducir, la calidad de la red vial. Y nosotros lo que vemos es el resultado de este lamentable conjunto de factores", expresó el médico.

"En general **tenemos mayor morbilidad por motos de pequeña cilindrada** y sin casco, que otras de mayor potencia y conductores con casco. No tengo estadísticas porque el Inareps es el punto final de recepción para la rehabilitación y estamos con el 100% de ocupación siempre, pero daría la sensación que en los últimos años, por el tipo de pacientes que recibimos, fue cambiando la epidemiología y hoy casi el 50% llegan con trauma de cráneo", amplió Cranias.

"Lo más crítico es que son pacientes predominantemente jóvenes y con daños neurológicos muy severos, con un **altísimo porcentaje de irreversibilidad**". Jamentó.



20/08/19

## Facundo Jaime\* en Radio Continental con Fernando Bravo.

"La encuesta revela que la mayoría considera peligroso no usar casco, pero un gran porcentaje admite no utilizarlo correctamente. La conciencia del riesgo no es algo que se lleve a la práctica en el uso del casco".

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

# Inseguridad vial: las muertes de peatones aumentaron un 15%

Se trata de datos nacionales de la Agencia de Seguridad Vial.

19 Ago 2019 # 1 # 2



POR LA SENDA PEATONAL. Los caminantes son los más desprotegidos, la gaceta / foto de archivo

Un total de 638 peatones murieron en siniestros viales en Argentina durante 2018, según un relevamiento publicado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). El estudio también registró que cuatro de cada diez argentinos consultados admiten que cruzan las calles con el semáforo en rojo y que los más afectados son los niños y los adultos mayores.

El Observatorio Vial de la ANSV publicó el Anuario Estadístico de siniestralidad vial preliminar 2018 que arrojó un aumento del 15 % en la cantidad de peatones fallecidos en un siniestro de tránsito respecto al año anterior. Este índice se incrementó de 553 muertes en 2017 a 638, y representa al 12 % del total nacional. Los resultados demuestran que la siniestralidad vial de los peatones es un fenómeno urbano, ya que el 83,2 % ocurrieron en ciudades.

Las provincias que presentaron una mayor participación fueron la ciudad de Buenos Aires 44,2%, Tierra del Fuego 25% y Chubut 20,3%.

## LA GACETA

Si se tiene en cuenta la edad, se destacan los menores de 14 años con el 11,6% y los mayores de 65 años 29,7%. Esto implica que la mortalidad de los peatones tiene un perfil de niños y de adultos mayores.

Las percepciones más destacadas entre los encuestados llaman mucho la atención ya que, al ser el peatón el componente más vulnerable ante un síniestro vial, no se asume como un usuario que forma parte del la red vial, destacó la agencia Télam. Esto puede explicar, en parte, porque se consideran exentos de cumplir las normas viales, incurriendo en prácticas inseguras que ponen en riesgo su integridad física. Los resultados dan cuenta que el peatón muchas veces genera riesgos de los que no toma dimensión.

Las percepciones más destacadas entre los encuestados llaman mucho la atención ya que, al ser el peatón el componente más vulnerable ante un siniestro vial, no se asume como un usuario que forma parte del la red vial, destacó la agencia Télam. Esto puede explicar, en parte, porque se consideran exentos de cumplir las normas viales, incurriendo en prácticas inseguras que ponen en riesgo su integridad física. Los resultados dan cuenta que el peatón muchas veces genera riesgos de los que no toma dimensión.

El peatón reconoce que hablar por teléfono o manipular dispositivos electrónicos es la distracción más frecuente mientras cruza la calle.

El 16 % de los conductores observados de automóviles de cuatro (o más) ruedas presentaron al menos un factor de distracción, el primero es el uso del celular con 9,4%, seguido por fumar con 3,2%. En el caso de los conductores de motos, el 10,5% presentaba al menos un factor de distracción, principalmente el transporte de objetos y el uso del celular.

"El peatón es el usuario más vulnerable del tránsito en términos de protección porque, al igual que el motociclista, no tiene ninguna estructura que lo cubra más que su propio cuerpo, pero no es el más vulnerable en términos de transgresión" dijo Carlos Pérez, Director Ejecutivo de la ANSV.

## Sociedad.

SONDEO EN MÁS DE 750 HOGARES

# Los argentinos reconocen la importancia del casco, pero solo 4 de 10 dicen usarlo siempre

19/8/2019 | 09:31 | Los datos pertenecen a una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra.





Foto: Pablo Presti-La Nueva.

Solo cuatro de diez argentinos aseguran usar siempre el caso al conducir o viajar en una moto, según una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), en un sondeo en más de 750 hogares de Capital Federal y el Gran Buenos Aires.

En primer lugar se consultó a qué tipo de riesgo se expone un motociclista que no usa casco. Allí, casi el 100 % reconoció el peligro de no usar el elemento de seguridad: para el 87 % el riesgo es muy alto y el 9 % que es alto. El resto eligió las opciones bajo (1 %); muy bajo (2 %) y no presenta riesgos (1 %).



A los entrevistados que dijeron ser conductores de moto, se les consultó sobre el uso que ellos hacían del casco. Solo 4 de cada 10 dijeron usarlo siempre (42 %). También 4 de cada 10 admitieron conducir "casi siempre" con el casco puesto. El resto admitió que "nunca" (10 %) o "casi nunca" (4 %) lo usaba.

A los conductores además se les consultó sobre si alguna vez habían sufrido un accidente mientras conducían su moto. Más de la mitad dijo haber sido protagonista de un siniestro vial: el 14 % un hecho de gravedad y el 41 % un accidente que no fue de gravedad. Los demás (45 %) no habían sufrido ningún siniestro.

"Es un buen indicio que la gente reconozca la importancia del uso del caso. Es un instrumento de seguridad imprescindible para conducir un motovehículo. Frecuentemente se ven en las calles conductores que llevan el casco en sus brazos, con el peligro que ello implica. Es necesario que todos los motociclistas sean conscientes del riesgo que representa conducir sin esa medida de seguridad", expresó Facundo Jaime, vocero de la Cecaitra a través de un comunicado.

Allí se expresa que según los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante el 2018, fallecieron en la Argentina 5.366 personas, de las cuales el 43.8 % se transportaban en motovehículos; el 27,6 % en automóviles; el 11,9 % eran peatones y el 3.7 % ciclistas.

La Agencia emitió un informe en base a observaciones que realizó en todo el país, del que se desprende que "en 2018 se observa que se mantienen algunas tendencias detectadas en 2016 en lo que refiere al uso de casco entre conductores: los hombres se protegen más que las mujeres, el uso de casco entre menores de 18 años es significativamente inferior a la media, y la protección mediante el uso de casco es superior en vías ruteras, en motocicletas y en vehículos comerciales".

"Las estadísticas nos obligan a seguir trabajando en la concientización, para generar conciencia vial. Que solamente 4 de cada 10 motociclistas admita usar siempre el casco es el dato que nos debe alarmar para continuar desde la Cecaitra con campañas que logren conductores responsables para poder tener un tránsito más seguro y sin víctimas que lamentar", finalizó Jaime. (Télam)

19/08/2019 SEGURIDAD VIAI

# Los argentinos reconocen la importancia del casco pero sólo 4 de 10 lo usa siempre

La información se desprende de un sondeo realizado en Capital Federal y el Gran Buenos Aires. Si bien casi la totalidad admite la importancia de que los motociclistas usen cascos, sólo el 40 % lo hace habitualmente. Cabe recordar que según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante 2018 en la Argentina murieron 5.366 personas en accidentes de tránsito, de los cuales el 43.8% viajaba en motovehículos.



Sólo cuatro de diez argentinos aseguran usar siempre el caso al conducir o viajar en una moto, según una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cecaitra (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial), en un sondeo en más de 750 hogares de Capital Federal y el Gran Buenos Aires.

En primer lugar se consultó a qué tipo de riesgo se expone un motociclista que no usa casco. Allí, casi la totalidad reconoció el peligro de no usar el elemento de seguridad: para el 87% el riesgo es muy alto y el 9% que es alto. El resto eligió las opciones bajo (1%); muy bajo (2%) y no presenta riesgos (1%).

A los entrevistados que dijeron ser conductores de moto, se les preguntósobre el uso que ellos hacían del casco. Sólo 4 de cada 10 dijeron usarlo siempre (42%). También 4 de cada 10, admitieron conducir "casi siempre" con el casco puesto. El resto admitió que "nunca" (10%) o "casi nunca" (4%) lo usaba.

A los conductores además se les consultó sobre si alguna vez habían sufrido un accidente mientras conducían su moto. Más de la mitad dijo haber sido protagonista de un siniestro vial: el 14% un hecho de gravedad y el 41% un accidente que no fue de gravedad. Los demás (45%) no habían sufrido ningún siniestro.

# télam

"Es un buen indicio que la gente reconozca la importancia del uso del caso. Es un instrumento de seguridad imprescindible para conducir un motovehículo. Frecuentemente se ven en las calles conductores que llevan el casco en sus brazos, con el peligro que ello implica. Es necesario que todos los motociclistas sean conscientes del riesgo que representa conducir sin esa medida de seguridad", expresó Facundo Jaime, vocero de la Cecaitra a través de un comunicado.

Allí se expresa que según los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante el 2018, fallecieron en la Argentina 5.366 personas, de las cuales el 43.8% se transportaban en motovehículos; el 27,6% en automóviles; el 11,9% eran peatones y el 3.7% ciclistas.

La Agencia emitió un informe en base a observaciones que realizó en todo el país, del que se desprende que "en 2018 se observa que se mantienen algunas tendencias detectadas en 2016 en lo que refiere al uso de casco entre conductores: los hombres se protegen más que las mujeres, el uso de casco entre menores de 18 años es significativamente inferior a la media, y la protección mediante el uso de casco es superior en vías ruteras, en motocicletas y en vehículos comerciales".

"Las estadísticas nos obligan a seguir trabajando en la concientización, para generar conciencia vial. Que solamente 4 de cada 10 motociclistas admita usar siempre el casco, es el dato que nos debe alarmar para continuar desde la Cecaitra con campañas que logren conductores responsables para poder tener un tránsito más seguro y sin víctimas que lamentar", finalizó Jaime.

# Menos de la mitad de los motociclistas lleva siempre casco puesto

Una encuesta realizada entre conductores de la Provincia y la capital mostró que aun cuando la mayoría reconoce el riesgo de no usarlo y ha tenido accidentes, sólo se lo ponen 4 de cada 10



CON FLICASCO EN LA MANO: ASÍ FLIGEN MA IAR MUCHOS MOTOCICLISTAS PESE AL RIESGO DE NO LLEVARI O PLIESTO / EL DIA

Las altas posibilidades de sufrir un accidente y de que éste termine en tas de la importancia de usar el casco sin excepción. Así lo muestra un nuevo estudio según el cual sólo dente menor). cuatro de cada diez usuarios de motos se lo calzan siempre antes de tados admitió usar el casco even- compuesto una vez más por perso-

El dato surge de una encuesta realizada por el Observatorio Vial de CECAITRA (cámara que nuclea a productoras de software vial) en más de 750 hogares de la Provincia EL GRUPO CON MAYOR MORTALIDAD de Buenos Aires y la capital fede- "Es un buen indicio que los moto-

consultados reconoció el peligro de es necesario que todos ellos sean desde 2016: que los motociclistas tar de acuerdo con la obligatono usar casco al señalar que esta conscientes del riesgo de conducir hombres se protegen más que las riedad de usar casco, pero sólo conducta representa un riesgo "muy sin él. Que menos de la mitad lo lle-mujeres y que el promedio de uso el 61 por ciento lo utiliza de maalto" (el 87%) o "alto" (el 9%)

A los motociclistas se les consultó además si alguna vez habían sula muerte o secuelas irreversibles frido un accidente mientras viajaa nivel cerebral no parecen conven- ban en moto; y más de la mitad dilo cer a la mayoría de los motociclis- haber sido protagonista de al menos un siniestro vial (el 14% un hecho de gravedad y el 41% un acci- dieron la vida el año pasado por si-

"casi nunca" y el 10% dijo que "nunca" recurre a este elemento de se- guridad Vial.

ciclistas reconozcan la importan-En ella, casi la totalidad de los cia de usar siempre el casco: pero

berfa impulsarnos a continuar realizando fuertes campañas de concientización", comentó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial. que realizó la investigación.

Entre las 5.366 personas que perniestros viales en nuestro país, el Pese a ello, el 44% de los consul- grupo mayoritario (43,8%) estuvo tualmente, el 4% respondió que nas que viajaban en motos, según la no utilización del casco", opidatos de la Agencia Nacional de Se- nó.

De acuerdo con la estadística que maneja ese organismo del gobierno, el año pasado se repitieron también algunas tendencias relacionadas con el fenómeno que se han venido observando invariablemente ven puesto siempre es algo que de- de casco entre menores de 18 años nera habitual".

### PENAS MÁS DURAS

el resto de la población.

Pese a lo que muestran los estudios, hay quienes creen que el bajo uso del casco es una conducta que podría revertirse endureclendo las sanciones. Así lo propone un proyecto de ley presentado meses atrás en la legislatura bonaerense para retirarles las motos a aquellos conductores que circulen sin él.

resulta significativamente inferior a la media registrada entre

El autor de la iniciativa, el diputado oficialista Guillermo Bardón, apeló a estadísticas para sostener su propuesta de ley. "Si tenemos en cuenta que 4 de cada 10 víctimas fatales por sintestros viales vialan en moto es indispensable trabajar en la implementación de medidas drásticas para evitar más muertes; y este proyecto va en esa dirección", senaló.

## El uso de casco reduce en un 36% las chances de muerte al sufrir un accidente en moto

"El riesgo de perder la vida circulando en motocicleta es 17 veces mayor que al hacerlo en auto. Deberíamos darle más importancia a la utilización del casco, porque previene en un 67 por ciento las lesiones cerebrales y reduce en un 36 por ciento las posibilidades de muerte en un siniestro vial", dijo Guillermo

El legislador platense resaltó también el hecho de que según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la mayoría de los afectados en ese tipo de siniestros son varones de entre 15 y 24 años. "De ello se deduce que entre las causas ocupa un lugar clave la falta de experiencia y, a la vez, una muy baja percepción del riesgo, lo que se traduce en

En los fundamentos del proyecto de ley se hace mención a "diferentes trabajos realizados por especialistas" que dan cuenta de "una clara contradicción, va que el 98 por ciento de los motociclistas consultados dice es-

## 19/08/2019 Diario El Día



18/08/19

## Facundo Jaime\* en Radio Delta con Mauro Federico.

"La introducción de bicicletas eléctricas ha traído un elemento extraño a la seguridad vial, lo que sumado al habitual desconocimiento de la gente trae inconvenientes. Hoy vemos hasta monopatines eléctricos, por lo que hay ajustes legislativos que deberían llegar con más velocidad para evitar com-plicaciones tanto para los usuarios como para las autoridades de control".

\* Vocero del Observatorio Vial de CECAITRA

### SOCIEDAD

Jueves, 15 de agosto de 2019

## LOS ANDES

# El proyecto que endurece sanciones para conductores ebrios obtuvo media sanción

Las multas más graves ascienden a los \$108 mil. Para los reincidentes se prevé retenerles la licencia v el auto.

Este miércoles, la Cámara de Diputados le dio media sanción al proyecto que endurece las sanciones a quienes superen el máximo de alcohol en sangre. La principal resistencia que opuso la oposición fue determinar la tolerancia cero. Sin embargo, el proyecto del Ejecutivo contempla el 0,5 como tope para sancionar y establece una escala para aplicar los montos.

Jorge Albarracín, diputado de la Unión Cívica Radical, explicó que las sanciones graves prevén la retención de la licencia de conducir. "La sanción por llevar alcohol en sangre entre 0,5 y 1 es un mínimo de 36 mil hasta 72 mil pesos. Llevar más de un gramo de alcohol en sangre va desde 48 mil a 108 mil pesos. A eso se le suma la posibilidad de inhabilitación, en el primer caso de tres meses y en el segundo de tres meses a un año", explicitó en CNN Radio Mendoza 91.7.

Además, señaló que si el conductor sancionado en otro control policial reincide en su actitud se le puede quitar la licencia y el vehículo. "Con eso se busca que efectivamente la gente no tome al momento de conducir. Si consume, que sea 0,5 lo cual es una copa de vino o una lata de cerveza", apuntó.

Asimismo, explicó que la tolerancia cero cae en una imposibilidad de cumplimiento de la ley. En este sentido, señaló que algunos medicamentos o el consumo de algunas comidas arrojan un 0,2. "Cuando es tan duro o tan bajo el límite tiende a no cumplirse. Hay que hacer las leyes para que sean cumplibles", argumentó la desestimación.

También, Albarracín adelantó que se trabaja en la implementación de tiras reactivas a la saliva para determinar la cantidad de alcohol en sangre. Esto es debido a una situación que se presenta en la operatividad de los controles. El legislador mencionó que en las **pipetas de los alcoholímetros queda aire tras varios controles consecutivos.** Por tal motivo, puede darle positivo a un conductor que no ha consumido alcohol. "Ese es uno de los problemas por los cuales no se puede hacer cero es alcoholímetro", añadió.

## POLICIALES OPINIÓN

LOS ANDES

Martes, 13 de agosto de 2019 | Edición impresa

# Dime cómo conduces tu auto y te diré cómo eres - Por Eduardo Luis Ayassa

Por día se labran 10 actas donde el alcohol en sangre supera el 0.5 que es limite permitido en Mendoza.

"Dime cómo conduces tu auto y te diré como eres". La frase le corresponde a Juan Manuel Fangio, un piloto que allá por la década del '50, ganó 5 campeonatos de la Fórmula 1, pero que tanto en la calle, como en la vida, se conducía con precaución y respeto.

Y hoy, cuando los siniestros viales nos hablan de más de 7 mil muertos (durante el año pasado) por una mala maniobra, un mal manejo o una conducta imprudente, como son las de hablar por teléfono, cruzar un semáforo en rojo, manejar alcoholizados o a exceso de velocidad, vale la pregunta si, en realidad, sabemos conducir un vehículo por las calles o rutas del país.

Volviendo al inicio donde hablamos de la frialdad de las estadísticas hay que mencionar que en ese número: 7.274 lo que representa 20 muertes por día; están incluidos las 327 víctimas fatales registradas en nuestra provincia y que nos ubica en el sexto puesto a nivel nacional, detrás de Buenos Aires (2.158); Santa Fe (626); Tucumán (408), Córdoba (439) y Misiones (329).

Por eso vale preguntarse si sentarse frente al volante, colocarse el cinturón de seguridad, poner contacto, dar arranque, colocar primera y salir a la calle, significa que sabemos conducir.

Lo más difícil a la hora de reconocer cómo nos conducimos es la autocrítica y asegurar: "a mi nunca me hicieron una multa".

Por eso vale reiterar que el uso del celular al volante está prohibido lo que lo transforma en una multa, pero las estadísticas hablan de que casi el 90 % lo hace, principalmente en zonas urbanas y a la vista de todos y en ese todos se incluyen a peatones, otros conductores y hasta inspectores municipales.

Otro tanto ocurre con el exceso de velocidad en calles (lo permitido es 40 km/hora) y avenidas (60), pero el 75% de los conductores superan los límites marcados por la Ley de Tránsito y mucho más cuando se llega a las rutas o autopistas (en Mendoza ese límite es de 110 km/hora).

Y así llegamos a aquellos que manejan habiendo bebido alcohol. Los controles viales, sólo en Mendoza, hacen referencia a que, por día, se labran hasta 10 actas donde el alcohol en sangre, supera el limite permitido y que en nuestra geografía es de 0.5.

También están otras contravenciones como no usar el cinturón de seguridad; llevar niños fuera de las butacas y en el asiento trasero, estacionar en doble fila o cruzar semáforos en rojo.

Todas esto se puede remediar con un acta primero y una multa después, pero también y lo que es más grave, acrecienta la posibilidad de que el hecho se transforme en un siniestro vial donde no solo se vea involucrado el conductor y aquellos que lo acompañen en el vehículo, sino otras inocentes víctimas.

Con un número de accidentes y víctimas en la carretera que se mantiene en alza desde hace 20 años, pese a que los fabricantes centran gran parte de sus esfuerzos en mejorar la protección del conductor, lo real es que las calles o carreteras son muchas veces escenarios de accidentes trágicos. Por eso siempre es responsabilidad nuestra el tomar las medidas adecuadas para proteger nuestra vida y así evitar poner en peligro la del resto de las personas que circulan por las calles.

Y para el final y poniendo al conductor como protagonista excluyente, vale préguntarse ¿sabemos conducirnos en la vida?.Y ¿en un auto?



12/08/2019 - 01:37 / Ellitoral.com.ar / Ciudad

### **EDICIÓN IMPRESA**

# En alcoholemia positiva no se aplica el "conductor designado"

Desde la Dirección de Tránsito informaron que durante los operativos donde se detecta alcohol en sangre, la figura del conductor designado no se implementa y se procede al secuestro del rodado.

El Director de Tránsito de la Comuna, Ricardo García, aclaró a El Litoral que "la figura del conductor designado no se aplica cuando se detecta alcoholemia positiva y se procede inmediatamente al secuestro del rodado. Mientras que esa figura sí tiene lugar, ante la ausencia de alguna documentación, pero son pocos los casos, donde no se procede a sacar el vehículo de la vía pública, ya que otra persona lo termina conduciendo".

## LA CIUDAD

### ARRANCAN EN SEPTIEMBRE

## Llegada de las grúas: la multa por la doble fila será de \$7.750 más \$500 de acarreo

Se aclaró cuáles serán las faltas viales por las cuales las grúas podrán llevarse el vehículo al predio de 21 y 527. Las sanciones previstas

10 de Agosto de 2019 | 03:26 | Publicado en Edición Impresa





Proyectado como un instrumento para contrarrestar el festival sin fin de las infracciones por mal estacionamiento que se registra en la Ciudad, el sistema de grúas, que años atrás quedó desactivado, volverá en septiembre. Anticipada días atrás por este medio, la noticia de inmediato generó entre los automovilistas consultas acerca de cuáles infracciones estarán reguladas por las grúas de acarreo y, en caso de que se lleven el vehículo, cuánto habrá que pagar para recuperarlo.

Si bien en ediciones anteriores ya se brindaron precisiones sobre cómo funcionará el sistema -que tendrá seis grúas, de las cuales ya llegaron dos a la Ciudad-, ahora voceros comunales aclararon sobre qué faltas viales intervendrá y los montos que hoy se pagan por tales sanciones.

Según se indicó desde la comuna, las grúas podrán llevarse acarreado el vehículo en casos de estacionamiento indebido, cuya multa en la actualidad es por \$1.193,25.

Sin embargo, si el estacionamiento en un sitio prohibido se da en torno a escuelas, hospitales u otros como clínicas, la multa será de \$7.759,50.

Para el caso de quienes dejen el auto bloqueando rampas o reservado para discapacitados, las multas ascienden a \$5.173,00.

Mientras que aquellos que estén frenados en doble fila deberán pagar \$7.759,50.

A eso se suma el costo del acarreo del automóvil, que será de \$500 y deberá abonarlo el infractor. Vale aclarar que actualmente la Unidad fija por la que se estimula el monto de las multas está en \$51,73.

Desde el Municipio señalaron que para retirar el auto el infractor deberá abonar la multa y el acarreo.

Si bien el sistema arrancará en septiembre próximo, ya comenzaron a instalar la cartería en las principales arterias, "para dar aviso al vecino sobre el posible acarreo del automóvil ante la comisión de una infracción".

Las seis grúas son de marca Volkswagen y modelo Delivery 9.170; poseen una importante capacidad de carga y son hidráulicas. Dos de ellas ya llegaron a la ciudad, mientras que las cuatro restantes lo harán en las próximas semanas para entrar en funciones a principios del mes de septiembre.

En relación al destino de los automóviles acarreados, desde la Comuna se explicó que "ya se está acondicionando el predio del Polo de Seguridad que está ubicado en calle 21 y 527, para adaptarlo a las necesidades del servicio y utilizarlo para la estadía de los vehículos que sean acarreados de la vía pública", al tiempo que se precisó que "el lugar estará abierto las 24 horas".

Al arranque se podrán mayor énfasis en el Centro, aunque se prevé que, en una segunda etapa, tras un refuerzo a la flota de grúas, se ponga también en la mira las zonas más conflictivas en materia vial del norte platense.

## \$1.193

es la multa mínima que se cobra en la actualidad por el estacionamiento indebido en las calles platenses.

## \$5.173

le cobrarán a un infractor que obstruya una rampa para discapacitados para poder recuperar su vehículo. Hay que sumarle los \$500 del acarreo.

## \$7.759

de multa es la sanción de la que son pasibles aquellos que estén detenidos con su vehículo en doble fila, una epidemia de las calles platenses.





10/08/19

TN: Córdoba: Chocó a camión de residuos e hirió a un recolector

Imágenes de cámara de seguridad Autopista Rosario - Córdoba El conductor tomaba café mientras manejaba Tratan de salvarle una pierna al trabajador. El problema del uso del celular mientras se maneja. Relevamiento de la CECAITRA. 6 % de los encuestados dijo que mira el celular casi siempre.

#### SOCIEDAD

Viernes, 9 de agosto de 2019 | Edición impresa

## LOS ANDES

## En "hora libre" se preparan para sacar la licencia

Son alumnos de 5° de la escuela 9-001. Sus preceptores les dan la teoría para rendir por el carné de conducir.

Las horas libres del secundario ya no son tal cosa y hoy se busca ocupar ese tiempo en alguna actividad. Se llaman "horas sin profesor" y una escuela de San Martín decidió aprovecharlas para capacitar a los alumnos del último año en Educación Vial, con la idea de que les permita rendir un examen, la parte teórica para sacar su primera licencia de conducir.

En la escuela explicaron que con la idea de ver qué temas les interesan a los alumnos detectaron que este proyecto **no sólo sería útil en términos de prevención** sino que además, les permite un beneficio concreto, sacar el carné de conductor.

Se trata de unos 150 alumnos de la escuela 9-001 General José de San Martín, conocida en la zona como "el Nacional" y el proyecto, que ha sido iniciativa de la misma institución, cuenta con el aval de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y permitirá una formación superadora, ya que es algo a lo que se abocan durante todo el año y no sólo una preparación de unas pocas horas para el examen.

## Prueba piloto

Para Cristina Onni, directora del Nacional el proyecto pudo ponerse en marcha porque hubo un encuentro de voluntades, personas en diferentes lugares pensando lo mismo y es que cuando la escuela llevó la propuesta a Andrea Martín, jefa de licencias de conducir de San Martín, ella aceptó entusiasta porque buscaban llegar a jóvenes.

Por eso, Martín dijo a **Los Andes que esto es una prueba piloto y que esperan**, **entusiasmados**, **poder extenderia al resto de escuelas del departamento.** Ella hizo los contactos con la Agencia Nacional de Seguridad Vial ya que si bien las oficinas locales que expenden licencias cuentan con capacitadores, en este caso hubo que autorizar a que los preceptores recibieran una capacitación on line que los habilitara para este proyecto.

De todos modos, Martín aclaró que serán los capacitadores oficiales quienes tomen el examen final en setiembre a todos los alumnos, incluso si no han cumplido los 18 años.

Quienes lo aprueben tendrán cumplimentada la parte teórica y el certificado tendrá validez por dos años.

"Hemos determinado unas diez horas cátedra como mínimo pero lo superarán porque esto se ha hecho durante todo el año", explicó.



## Cuesta aprender que es obligatorio dar prioridad al peatón

SEGURIDADVIAL.COM.AR 06 AGOSTO 2019

Cuando tenemos la suerte de que un vehículo nos dé la prioridad peatonal en las esquinas, en general lo agradecemos con un gesto o una palabra, pero: ¿Es razonable agradecer que nos den la prioridad peatonal?

Dar las gracias es algo positivo, pero en estos casos, más bien, pone de manifiesto que sentimos que nos están haciendo un favor y no el cumplimiento de una obligación por parte de los conductores y el ejercicio de un derecho como peatones.

La Asociación Luchemos por la vida es categórica en señalar que en nuestro país es habitual que los conductores ignoren al peatón.

En las esquinas o sendas peatonales, aún con semáforo a su favor, la mayoría de las veces, los peatones tienen que parar para dejar pasar a autos, colectivos, camiones, motos y bicis. Lo curioso es que esos conductores, cuando bajan de sus vehículos, pasan a ser peatones también. Todos somos peatones.

Las estadísticas mundiales indican que los peatones son los usuarios más vulnerables en el sistema del tránsito, sumando cada año más de 270.000 muertes. En nuestro país, el año pasado se estima que más de 1600 peatones murieron en el tránsito. Más del 20% de todas las víctimas fatales.

En 2018, 65 peatones murieron en la ciudad de Buenos Aires, constituyendo el 44% del total de los muertos en el tránsito.

Diás atrás 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.

La legislación de tránsito establece que los vehículos deben darle la prioridad a los peatones que cruzan la calzada por las esquinas o sendas peatonales, y con el semáforo a su favor, donde lo hay. Sin embargo, según un estudio de Luchemos por la Vida, solo el 10% de los conductores les da la prioridad en la ciudad de Buenos Aires. Esto estimula a los peatones a cruzar por cualquier parte. Sólo un 10% de estos cruzan correctamente.

Concientizar y educar: Luchemos por la Vida lanzó la nueva campaña publicitaria de concientización en radio, televisión y medios audiovisuales "Dale al peatón su prioridad", para generar conciencia en los conductores sobre la vital importancia de respetar y otorgarle al peatón su prioridad.

Implementar cambios urbanísticos para favorecer que los peatones y los conductores se encuentren lo menos posible, incrementando las áreas peatones, con pasos peatonales bajo y sobre nivel, reductores de velocidad, chicanas, etc.

Controlar y sancionar a los conductores transgresores de la prioridad peatonal (¡casi no se labran actas por esta grave infracción!) y de las velocidades máximas permitidas, para evitar que continúen estas muertes evitables.

59

#### POLICIALES

Lunes, 5 de agosto de 2019 | Edición impresa

## Siniestros viales en Mendoza: en 7 meses perdieron la vida 136 personas

Los automovilistas encabezan la estadística con 66 víctimas fatales, todo ello pese a los controles viales.

En los primeros 7 meses del año 2019, 136 personas perdieron la vida en siniestros viales y muchas otras, sufrieron graves lesiones que se traducen en días de internación y otros tantos de recuperación.

Según los datos aportados a diario por el Ministerio de Seguridad, el mes de mayo fue el que arrojó más muertos, con 24 y donde los automovilistas, sean conductores o acompañantes estuvieron al tope de la estadística con 11 víctimas fatales. También aquellos que se movilizaban en auto encabezan el número de víctimas fatales con 66, mucho más que los 45 motociclistas que, en igual período, murieron en calles o rutas.

Como viene ocurriendo desde hace tiempo el mayor número de siniestros viales se registraron durante los fines de semana por diferentes circunstancias, aunque casi el 50 por ciento se debe a fallas humanas, cuando no a los efectos del alcohol.



# LOS ANDES

### Las multas

En los primeros seis meses del año el Ministerio de Seguridad confeccionó unas 75.000 actas viales a lo largo y ancho de la provincia, siendo las más comunes el circular con las luces bajas apagadas, falta de licencia de conducir y la intoxicación alcohólica. Precisamente esta situación ha provocado, en lo que va del año, una decena de muertos.

En el mismo lapso se indica que con más de 1.755 actas viales, el promedio da unas 10 actas diarias por alcoholemia.

En este recordatorio, también se hace mención que 1.051 multas fueron confeccionadas por el uso de teléfonos celulares mientras se está conduciendo; otras 1.000 actas por circular con licencias de conducir vencidas y en el resumen se habla de 780 motociclistas sin el uso de cascos.

Conducir respetando las velocidades y descartando el alcohol puede ser la base para llegar a destino.

## Altos índices de siniestralidad

# Corrientes quiere bajar a la mitad los muertos en accidentes de tránsito

Habrá control elctrónico en todas las rutas nacionales y provinciales que atraviesan su territorio.



Controles viales en la provincia de Corrientes.

COMENTARIOS f y

- Seguridad Vial / Corrientes

Ante el sostenido aumento de muertos y heridos por siniestros viales en los últimos años, la provincia de Corrientes implementará un sistema de control de tránsito y seguridad vial en las **rutas** nacionales y provinciales de todo el territorio.

El programa, denominado "Pequeñas Acciones, Grandes Cambios", incluye el control en todas las rutas nacionales y provinciales que atraviesan la Provincia y especialmente en los accesos a los grandes centros urbanos.

# Clarin sociedad



Controles viales en la provincia de Corrientes.

La campaña se dará en la modalidad participación público-privada entre el gobierno correntino y la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), y 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.

De acuerdo con el ministro de Seguridad de la provincia, Juan López Desimoni, "los siniestros viales se llevan más vidas que cualquier otro tipo de hecho. 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", afirmó.

SEGURIDAD

# ¿Puede un niño ir en un vehículo que no tenga asientos traseros?

03/08/2019 Clarín

Por ley, los menores de 10 años deben viajar atrás y con los sistemas de retención infantil homologados.

La ley nacional de tránsito es muy clara y exige que lo menores de 10 años que viajan en un vehículo deben ir con los sistemas de retención infanti (SRI) homologado y que guarde relación con el tamaño y el peso del niño.

Pero la reglamentación también exige que, además de este elemento, los menores deben viajar en las plazas traseras del vehículo.

¿Qué sucede entonces cuando un niño viaja en una **pickup cabina simple**, en un **camión** que tenga solo una fila de asientos o en **vehículo biplaza?** 

En una situación como esa, no sólo se considera infracción sino que se trata de una "falta grave", de acuerdo con la explicación que dan desdela Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Desde la entidad ratifican la letra del artículo 77 de la Ley 24.449, que establece que constituye una falta grave "La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera"

Esta situación se aplica a cualquier vehículo que no tenga plazas traseras. Ni siquiera se contempla a aquellos modelos biplaza, como una cupé, un descapotable o microautos como un Smart, que tienen en el asiento del acompañante los elementos necesarios para transportar una silita infantil, como los ganchos de fijación isofix y la posibilidad de desconectar el airbag del acompañante.

"La Ley 24.449 ysu Decreto reglamentario 779/95 no contempla ex-



cepciones al respecto. **Los menores** de 10 años deben viajar siempre en el asiento trasero" respondieron desde la ANSV ante la consulta de Clarín.

Hay algunos países, como España por ejemplo, que permiten en ciertas circunstancias el uso de un SRI en asientos delanteros. Inclusive hay marcas de sillitas infantiles que no ven impedimentos para instalarlas en sentido contrario a la marcha en algunos casos en la plaza del acompañante.

Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial reconocen que "España así lo permite, pero sólo en casos ex-



cepcionales. No obstante, la Dirección General de Tráfico española resaltó que numerosas investigaciones destacan los beneficios de que los niños viajen en los asientos traseros de los vehículos para así reforzar su protección".

Una sillita infantil reduce en un 70% los riesgos de lesiones graves o fatales ante un incidente vial. En varias oportunidades y ante siniestros con desenlaces fatales, los más pequeños han salvado su vida por estar correctamente sujetados al SRI.

A pesar de ello, un estudio observacional de la ANSV sobre el comportamiento de los conductores en nuestro país realizado en 2018, seña la que solo el 26% lleva a sus hijos menores de 10 años con la sillita de seguridad.

Hay varios estudios que fundamentan esta decisión de prohibir que menores viajen en alguna otra plaza que sea la trasera.

El riesgo de muerte en menores de 4 años que viajaban en un auto accidentado se duplicaba si lo hacian en el asiento de delante y 4 veces más si se trataba de menores de l año, concluyó una investigación australlana sobre la mayor protección que ofrecen las plazas traseras para un niño.

En la ANSV sostienen que los niños deben ir siempre en los asientos traseros y sujetados con el SRI correspondiente, según su peso y tamaño. Además, se recomienda que los pequeños de menos de 9 kilos sean colocados mirando hacia atrás (sentido contrario a la marcha) y en posición central del vehículo.

Nunca deben ir en los brazos de los padres ni compartiendo el cinturón de sexuridad. ■

# Se incorporaron nuevos vehículos y equipamiento para fortalecer la seguridad vial

"Necesitábamos tener un cuerpo policial vial único para poder trabajar fuertemente en lo que es la investigación a través de la policía científica en los diferentes siniestros viales", dijo a la prensa el ministro de Seguridad, Maximiliano Pullaro.





Este mediodía, el ministro de Seguridad **Maximiliano Pullaro**, hizo entrega de nuevos móviles policiales 0km y presentó un nuevo kit de laboratorio para análisis científico que se usará en el trabajo de pericias en rutas de la provincia de Santa Fe.

"Para fortalecer la política pública que teníamos en materia de seguridad vial en la provincia de Santa Fe necesitábamos tener un cuerpo policial vial único y de esa manera poder comprar los equipamientos y vehículos necesarios para poder trabajar fuertemente en lo que es la investigación a través de la policía científica en los diferentes siniestros viales", dijo a la prensa.

Luego señaló que esta iniciativa "viene a acompañar una política pública general que tiene que ver con la articulación de la Agencia de Seguridad Vial con el Municipio, con las comunas. Es un trabajo articulado también con los fiscales de homicidios culposos".



El equipamiento de última generación incluye distancia de freno, presión de las gomas, GPS, cámara fotografíca, medidores de luz, de cubierta. "Se trata de equipamiento de primer nivel, de última generación que permitirán determinar con mayor exactitud y profesionalismo en cada siniestro vial", destacó Pullaro.



"No hay ningún punto de la República Argentina que cuente con una policía de estas características, estamos sumamente conformes con esta iniciativa".

Por su parte, **Jorge Baclini**, fiscal general de la provincia dijo que"son una especie de brigada de intervención en todo lo que es siniestralidad vial con personal y equipamiento. El personal ya fue parcialmente designado y se suma a la gente que ya trabaja en PDI, lo que nos permitirá tomar un registro adecuado en la escena de los hechos".





## Primeros auxilios en rutas

La diputada provincial María Fernanda Bevilacqua presentó un proyecto por el cual solicita "que se obligue a las contratistas concesionarias de rutas nacionales que atraviesan el territorio de la provincia de Buenos Aires, a dar cumplimiento efectivo con el servicio de primeros auxilios y transporte sanitario a usuarios lesionados en accidentes de tránsito".

Entre los fundamentos la legisladora de Villarino, expresa que afectará la calidad de prestación de los servicios sanitarios de salud y bomberos, ante eventuales accidentes / incidentes; como así también sitúa a los municipios por los que atraviesa la traza en la obligación de tener que afrontar con recursos municipales, el costo que demandará la prestación de dichos servicios".

Entre los servicios que pide la diputada del Frente Renovador se encuentran:

- a) primeros auxilios y transporte sanitarios a usuarios lesionados en accidentes de tránsito.
- b) Servicios de extinción de incendios que se produzcan por cualquier causa.

