



3º INFORME / MARZO 2023

# OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

3º INFORME - 2023  
**OBSERVATORIO DE  
SEGURIDAD VIAL**

**ÍNDICE / PÁG**

---

|                           |    |
|---------------------------|----|
| PRESENTACIÓN              | 3  |
| MONITOR DE SEGURIDAD VIAL | 5  |
| LEGISLACIÓN               | 18 |

---

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

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

Se realizó una encuesta, respondida por hombres y mujeres en similar proporción, en base a diversas cuestiones que inciden en la seguridad vial, con la intención de generar una secuencia estadística sobre una serie de dimensiones.

## SALIDAS EN GRUPO E INGESTA DE ALCOHOL

En primera instancia, **se consultó respecto de la costumbre de designar un conductor responsable en las salidas grupales con amigos**. El 54,4% de las personas dijo utilizar habitualmente dicho recurso nombrando con un conductor designado, mientras el 22,2% no opinó, el 12,1% afirmó hacerlo solo a veces y el 11,3%, no utilizarlo nunca. Los datos recabados muestran que se trata de una costumbre bastante afianzada, pero que está lejos aun de ser habitualmente masiva, lo que resultaría muy importante -especialmente en la



## TERCER INFORME 2023 / OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

franja etárea de los jóvenes- a la hora de seguir luchando contra el flajelo de las consecuencias de los accidentes viales.



3° INFORME / MARZO 2023

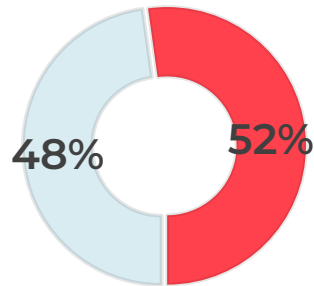
# MONITOR DE SEGURIDAD VIAL



## DATOS DE LA MUESTRA

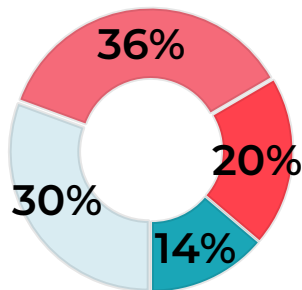
# Perfil de los entrevistados

## Sexo



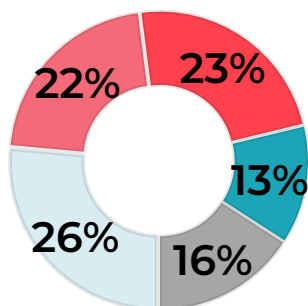
- Varones
- Mujeres

## Edad



- 16 a 29
- 30 a 49
- 50 a 64
- Más de 64

## Estudios



- Primarios, completos o incompletos
- Secundarios incompletos
- Secundarios completos
- Terciarios o universitarios incompletos
- Terciarios o universitarios completos o posgrados



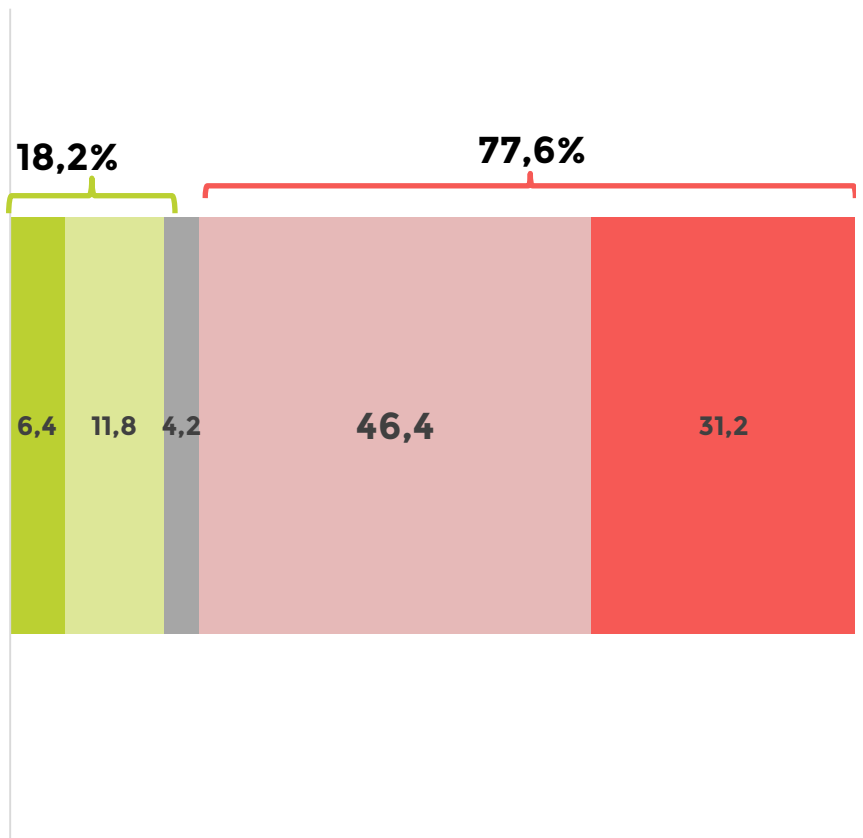
# CREENCIAS Y OPINIONES



# Respeto hacia las normas de tránsito

■ Muy alto    ■ Alto    ■ NsNc    ■ Bajo    ■ Muy bajo

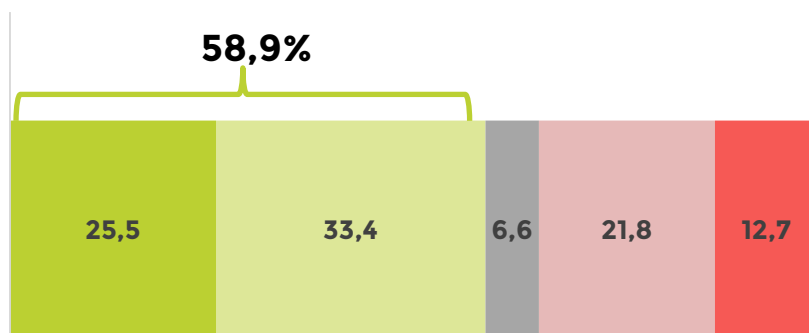
¿Cómo evaluaría el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito?



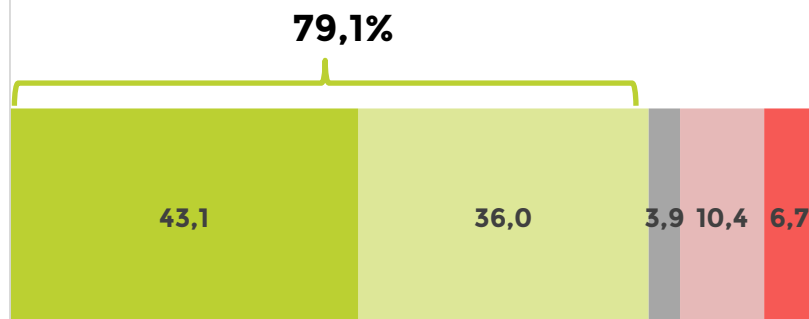
# Acuerdo con frases

■ Muy de acuerdo ■ Algo de acuerdo ■ NsNc ■ Algo en desacuerdo ■ Muy en desacuerdo

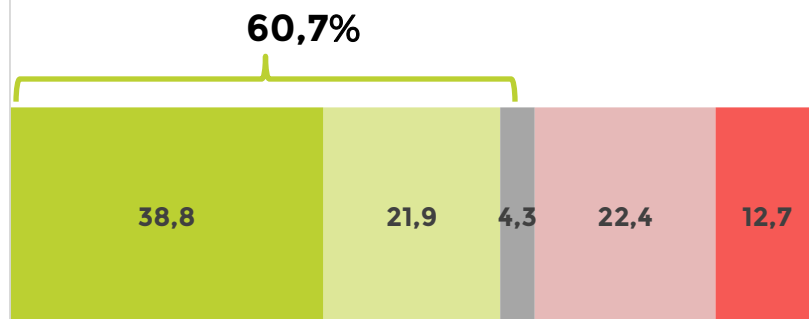
El motivo principal de las faltas de tránsito es el desconocimiento de las normas por parte de los conductores



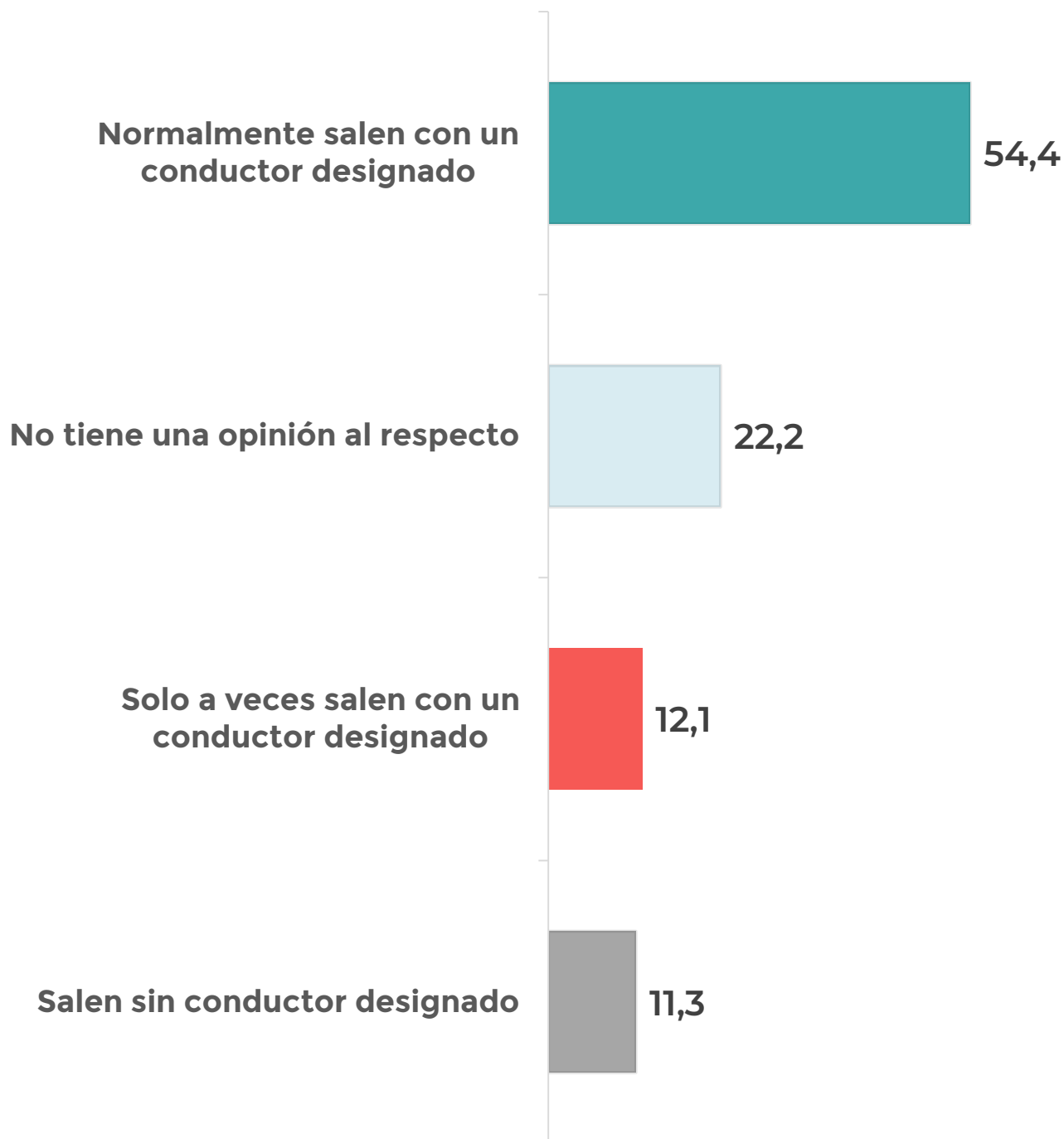
Las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor



Las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas



# Con respecto a salir en grupo y beber alcohol, cuando usted sale en grupo, ¿suelen hacerlo con un conductor designado que no bebe?



# Ficha Técnica

> Este informe surge de una encuesta realizada de enero a febrero de 2023 en el Área Metropolitana de Buenos Aires (\*).

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

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

> La cantidad de casos fue de 1056 en AMBA; con un margen de error estimado (para P=3,10 y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 3,02 % en ningún caso.

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



3° INFORME / MARZO 2023

# SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

Desde ayer rige la ley en territorio bonaerense

# Alcohol Cero en la provincia

Desde ayer, comenzó a regir la Ley de Alcohol Cero en sangre en todo el territorio de la provincia de Buenos Aires.

De esta manera, la legislación implementa penas que incluyen multas, arresto, retención de la licencia e inhabilitación para conducir a quienes hayan incumplido la prohibición de manejar después de haber bebido alcohol. En este sentido, queda eliminado el grado permitido de 500 miligramos de alcohol por litro de sangre.

La nueva ley contempla a la vez la obligación de concurrir a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública y fue aprobada en diciembre pasado en la legislatura bonaerense. El ministro de Transporte, Jorge D'Onofrio, manifestó que "esto es para todas las personas que circulan por el espacio público en la provincia de Buenos Aires".

"Va a contribuir a bajar los índices siniestros, teniendo en cuenta que es del 44% la vinculación del alcohol con la siniestralidad", apuntó el funcionario.

Desde el 1 de enero, quienes conducían con valores de hasta 499 miligramos recibirán tres meses de inhabilitación para manejar. Si el grado de alcoholemia se encuentra entre 500 y 999 miligra-



mos, la pena será de seis meses.

En tanto, estarán inhabilitados por 18 meses las personas que circulen con tasas de entre 1000 y 1500 miligramos de alcohol por litro de sangre. Por último, quienes superen los 1500 miligramos no podrán conducir por el lapso

de 18 meses. Durante el primer año de vigencia de la ley, las personas que conduzcan con una tasa de hasta 499 miligramos por litro de sangre serán sancionadas únicamente con la asistencia y aprobación de cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. La provincia de Buenos Aires se suma así a Chaco, Chubut, Córdoba, Entre Ríos, Jujuy, La Rioja, La Plata, Salta, Santa Cruz, Tierra del Fuego y Tucumán con Alcohol Cero al volante.

En Argentina, el alcohol está presente en uno de cada cuatro siniestros viales y es la primera causa de muerte de menores de 35 años, de acuerdo a datos oficiales. Durante 2022, hubo 6162 infracciones por alcohol al volante en rutas, calles y caminos de la provincia de Buenos Aires, según se desprende del informe anual del Observatorio Vial de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte bonaerense.



Novedades. El nuevo alcohol cero cambia en la normativa bonaerense. Punto por punto, lo que deben presentar los conductores en los puestos de las rutas.

## Alcohol cero, VTV y papeles del auto: qué exigen en un control de tránsito

Según el artículo 10 de la Ley de Alcohol Cero, los conductores deben presentar los papeles del auto y VTV en los puestos de control de tránsito. Además, deben tener el seguro obligatorio de tránsito vigente. En caso de no tenerlos, se les aplicarán sanciones administrativas.



VTV. Antes de detenerse, el conductor debe tener el seguro obligatorio de tránsito vigente.

Además, los conductores deben tener el seguro obligatorio de tránsito vigente. En caso de no tenerlo, se les aplicarán sanciones administrativas. También deben tener el seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.

Los conductores deben tener el seguro obligatorio de tránsito vigente. En caso de no tenerlo, se les aplicarán sanciones administrativas. También deben tener el seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.

# Alcohol al volante en 20% de los siniestros con víctimas fatales

**TRÁNSITO.** En el mes de agosto se registró la mayoría de los 219 accidentes de tránsito durante 2022. Batearon los récords históricos cubiertos en los últimos años. Los siniestros violentos se acentúan en los fines de semana.

**Oscar Guillén**  
@oscar\_guillen

Si bien la cantidad de accidentes fatales registrados en 2022 en Mendoza ha sido relativamente baja en relación a 2021, las estadísticas oficiales muestran una marcada disminución en los últimos años. La mayor cantidad de siniestros viales del último año se concentró en los meses invernales y la provincia no tiene estadísticas sobre siniestros en el estado de ebriedad, pero se estima que en 20% de los siniestros, el alcohol es el culpable como determinante del alcohol.



SEGURIDAD VIAL. Los heridos entre 15 y 30 años son los más afectados por los accidentes relacionados al consumo de alcohol.

de fin de año. Concluyendo 2022, un año con 18 siniestros fatales, y 7 en septiembre y noviembre.

La cifra del mes de marzo pasado se vio agravada por un accidente que dejó la mayor cantidad de muertos en la noche del 23, el empresario residente en el barrio Tardón Jorge Roberto Díaz (60) perdió el control de su vehículo Ford Focus 2010 en la ruta de San Rafael y se estrelló contra un camión de la empresa de transporte de pasajeros de la ciudad de San Rafael, causando la muerte de 10 personas y 15 heridos.

Los conductores resultaron con lesiones leves pero la acompañante del motociclista - la abogada y ex ministra de la Ventana Ciudadana Luciana (28) sufrió desprendido del helado y resultó gravemente herida.

**119**  
**Siniestros con víctimas fatales en 2022.** Frente a la pandemia, los cifras más bajas: 250 en 2020, 195 en 2019 y 275 en 2016. En 2020, el número bajó 121 casos que en el confinamiento de 2021, 31.

**En marzo, Jorge Díaz, atropellado a cuatro personas en la rotonda de Regalado y Aguán, en El Chalileo, fallecieron tres jóvenes.**

**El alcohol, en un 20% de los accidentes fatales.**  
A la espera de que este año el Congreso de la Nación mate el "Ley de al-

cohol cero" -un proyecto de ley rechazado por amplia mayoría en el Senado- que divide a los legisladores en dos bandos, con el radicalismo en contra y el peronismo a favor -hay que decir que no existen en Mendoza ni en el país estadísticas confiables sobre la cantidad de accidentes producidos por personas en estado de ebriedad, aunque sí estadísticas en la ciudad del Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

El alcohol es, sin dudas, uno de los factores que mayor incidencia tienen en siniestros viales, especialmente en fines de semana y festivos. En un estudio del ANSV de febrero de año pasado, se observó que las bebidas alcohólicas eran presentes en 1 de cada 4 accidentes y que el grupo etario más afectado es el que tiene entre 15 y 34 años.

Se estima que el alcohol es responsable por haberlo consumido - que un 20% de las personas que fallecieron han consumido alcohol, aunque la cifra es estimativa ya que no se realiza un control de alcoholemia a personas fallecidas.

**Más hombres que mujeres**  
Según otro informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de diciembre de 2021, el perfil de los conductores involucrados en accidentes de tránsito en todo el país es el siguiente: solo el 19% de las 8.628 personas controladas al volante, es decir, 298 personas. De estas, el 79% son hombres y el 21% restante mujeres. El 46% son personas de entre 30 y 45 años, el 36% varones entre 18 y 30, y el 20% entre 45 y 65 años.

Los datos muestran que se han ido reduciendo los casos positivos de alcohol en los últimos años, pero la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.469 -para conductores profesionales, 0,5 gramos por litro (g/L) de pureza teórica (0,2 g/L) de pureza volátil por litro (g/L) de alcohol en sangre, el caso queda bajo la órbita de un juez penal cuando tiene más de 1, un juez de fallos al ser un expediente, en tanto que cuando se producen lesiones o muertes, sus conductores que excedan el grado de alcohol en sangre, pasan a la Fiscalía de Tránsito.

**2022, mes a mes**  
Según las cifras que maneja Seguridad Vial, los meses que han mostrado mayor número de víctimas fatales son julio con 14 casos, junio y octubre con 11 casos, seguidos por abril con 12, y marzo y agosto con 11. Es decir, que durante los meses de invierno se han producido mayor cantidad de accidentes fatales.

Cada si se comparan al estado a los meses más cálidos en enero 2022 el número fue de 5, en febrero de 4 y en diciembre 4. Entre meses corresponden a períodos de la gran temporada de vacaciones y se observa un descenso

de siniestros fatales en el mes de agosto. El siniestro más reciente de la ciudad por que se produjo el martes a las 10:30 de la mañana en la ruta "Don Lucas de Bonavía" protagonizada por Soledad Rivera Verónica Díaz, quienes iban a salvar a



La semana pasada el CCBA dio a conocer la deposición que permite a las cámaras de fotomultas tomar imágenes del conductor de los autos que, según aseguran, pueden determinar si se utilizó el cinturón al conducir, así no se tiene abarcado el cinturón de seguridad. La deposición surgió desde los bancos. La reclamación originó un debate sobre la consciencia que podrían tener a los conductores las imágenes tomadas, desde el punto de vista de la violación a la intimidad.

El uso del celular al volante se replicó en los últimos años. La fiscalización del cinturón en todos los vehículos del vehículo se redujo de 68,5% en 2019 a 65,8% en 2021, informó la Secretaría de Transporte y Obras Públicas. La primera sanción surgió al conocerse el procedimiento. Los conductores que no desean dar a conocer su ubicación o qué personas están en su auto tienen los primeros en quejarse, ya que la fotomulta se le envía a sus familiares.

Claudio Panelli, docente investigador de la UFRS en Seguridad Ciudadana y magíster en derechos humanos, dijo que "una preocupación que me rondaba la foto a mano desnuda pegada tomó estado público, pero la foto ella ya la tienen". Y añadió: "Hay una invasión en la privacidad, eso es indudable, pero esta información puede ser utilizada para muchos casos".

Los cámaras que se ven a través de los sistemas CCTV que ya posee la Ciudad para cuidar a quienes se encuentran de actividad recreativa se utilizan en rojo. "Lo que me preocupa a mí es quién controla todo ese circuito, solo es el flujo de información", aseguró el investigador.

"Hay una tendencia del Poder Judicial a permitir que los límites y

Expertos analizan qué pesa más en el uso de las fotomultas

## Seguridad vial o protección de la intimidad

El anuncio del GCBA se sostiene en la búsqueda de reducir siniestros y posibles víctimas. Los expertos consultados se dividen entre proteger la intimidad o valorar la salud pública.



Para el control del interior de la

abi hay un problema: la falta de regulación sobre la circulación de la información", sostuvo.

El uso de fotomultas y de cámaras de seguridad está legitimado en Argentina y en otros países para poder detectar infracciones graves. "Una cámara no es una invasión a la privacidad en la medida en que son espacios públicos y tienen una finalidad que se inscribe para oponerse a una medida", afirmó Martín Barone, especialista en temas de comunicaciones y marketing digital. Además, añadió que no es lo mismo que el sistema biométrico que

## Debate por la privacidad en el auto ante las nuevas fotomultas

**CIUDAD:** Los expertos respaldan la necesidad de fiscalizar el uso del cinturón de seguridad y del celular al conducir para reducir la siniestralidad; el manejo de las imágenes, bajo la lupa

Marciano Chamberlainerel  
LA NACION

Más de 240 cámaras electrónicas de la ciudad de Buenos Aires comenzaron a ser utilizadas el 1 de diciembre próximo para detectar infracciones dentro del habitáculo de los vehículos. Usar el teléfono al volante al conducir y no llevar abarcado el cinturón de seguridad son las dos faltas que podrán ser fiscalizadas por esos dispositivos, que estarán enfocados en un ámbito que puede considerarse privado, los que pertenecen a los pasajeros, ¿verdad de una invasión al derecho a la intimidad?

Las dos infracciones son actualmente registradas por agentes de tránsito y a mediante las cámaras, que hasta el momento se usan para controlar los excesos de velocidad y el cruce de semáforos en rojo. Sin embargo, sería una herramienta que puede operar efectivamente para multar que violen una sanción económica de hasta \$15.000 y deducción de puntos del scoring.

El debate está instalado entre los expertos en seguridad vial, que dicen que se puede estar ante la comisión de la sanción. En torno de la discusión, la prioridad de reducir siniestros más efectivos para reducir los siniestros en el tránsito es el argumento que cuenta con mayor consenso. Ante eso al involucrarse



Hablar o mandar mensajes por el celular al conducir, una conducta prohibida

que involucre infracción y la falta de un proveedor, cuando la cámara del conductor no se puede desviar de todos los casos la imagen de la persona ocupante del vehículo y los dispositivos serán declarados de la desactivación. Pueblo de la Ciudad para dar más transparencia a la

en una víctima o producir otros", amplió el riesgo sobre vehículos de BBVA Seguridad Vial.

Para el especialista, la medida que implementa la Ciudad "es necesaria" y el gran desafío será garantizar la legitimidad del uso de la información que se obtiene con ella. "La ciudad no puede elegir los ciudadanos de Córdoba", dijo el especialista. Si hubiera, sería un riesgo para la información que se obtiene con ella.

"En las leyes viales no hay ningún elemento que refiera a la privacidad en el interior del habitáculo. Si hubiera, sería un riesgo para la información que se obtiene con ella. La ley también establece que no se debe exhibir ningún elemento que abarcará la visibilidad a través de los vidrios, así como un peligro de violación de la privacidad de los pasajeros. Los chicos que se encuentran con los chicos que están de fiesta. Eso dice la ley, después no se cumple se hace la vista gorda", comentó Gustavo Barone, subgerente de seguridad vial del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Argentina (Cevev).

de las infracciones. El uso de cámaras tiene un costo de \$3721 a \$13.142 y resta cinco puntos en el sistema de scoring, mientras que no usar el cinturón de seguridad puede recibir una sanción económica de \$570 y el descuento de cinco puntos. Según el sistema de scoring que genera el Ministerio de Transportes y Obras Públicas, la violación de la multa será responsable de un agente de tránsito que deberá explicar la información obtenida por las cámaras.

"En las leyes viales no hay ningún elemento que refiera a la privacidad en el interior del habitáculo. Si hubiera, sería un riesgo para la información que se obtiene con ella. La ley también establece que no se debe exhibir ningún elemento que abarcará la visibilidad a través de los vidrios, así como un peligro de violación de la privacidad de los pasajeros. Los chicos que se encuentran con los chicos que están de fiesta. Eso dice la ley, después no se cumple se hace la vista gorda", comentó Gustavo Barone, subgerente de seguridad vial del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Argentina (Cevev).

"En las leyes viales no hay ningún elemento que refiera a la privacidad en el interior del habitáculo. Si hubiera, sería un riesgo para la información que se obtiene con ella. La ley también establece que no se debe exhibir ningún elemento que abarcará la visibilidad a través de los vidrios, así como un peligro de violación de la privacidad de los pasajeros. Los chicos que se encuentran con los chicos que están de fiesta. Eso dice la ley, después no se cumple se hace la vista gorda", comentó Gustavo Barone, subgerente de seguridad vial del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Argentina (Cevev).

"En las leyes viales no hay ningún elemento que refiera a la privacidad en el interior del habitáculo. Si hubiera, sería un riesgo para la información que se obtiene con ella. La ley también establece que no se debe exhibir ningún elemento que abarcará la visibilidad a través de los vidrios, así como un peligro de violación de la privacidad de los pasajeros. Los chicos que se encuentran con los chicos que están de fiesta. Eso dice la ley, después no se cumple se hace la vista gorda", comentó Gustavo Barone, subgerente de seguridad vial del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Argentina (Cevev).

"No hay ningún tipo de legislación de tránsito que permita fiscalizar hacia el interior del vehículo", sostuvo el experto, que comentó al modo utilizado en el país con el espía. "Nuestro espía vial copia al de España, donde se usan cámaras para ver dentro del habitáculo y observar distracciones del conductor. Sería un espía vial en la ciudad del tránsito y sería como tener una cámara que vea dentro del habitáculo", detalló.

Bibiana Pons, titular del Observatorio Vial Latinoamericano (Oviala), coincide con la idea de que lo más importante son los controles, aunque plantea que la ley de Tránsito chilena está obsoleta, con casi 30 años de antigüedad, y no contempla la exigencia de los cambios actuales.

"La gente desconoce de que estos controles, sean o no automáticos, porque termino que las leyes pueden ser mejoradas en su vida privada, por eso que hay que pensar en los controles, aunque plantea que la ley de Tránsito chilena está obsoleta, con casi 30 años de antigüedad, y no contempla la exigencia de los cambios actuales."

"Está bien que se multa a quien no usa el cinturón o habla por teléfono al conducir, el espía es el otro, pero lo que se discute son las formas. Esto se podría hacer bien con metas o puntajes que a través a la misma velocidad del tránsito, con cámaras montadas en los coches, que solo enfoca al conductor y le muestra la imagen en el momento", analiza Pons.

Los infractores de tránsito tienen una gran incidencia en las multas que ocurren en la vía pública, según los últimos informes de la Dirección de Tránsito de la Ciudad. En solo de cada diez infracciones multadas se registran excesos de velocidad, en uno de cada diez accidentes con fallecidos hubo violación de señalamiento en rojo y se violó el uso del teléfono al volante al manejar. Por eso mismo, la implementación de las cámaras debe ser una buena noticia para los familiares de las víctimas.

"Una preocupación que se plantea es la privacidad y tener la seguridad de las personas. Un debate sobre las reglas para vivir en una sociedad justa. Estas cámaras verifican cuando una persona conduce, no cuando habla con alguien en el celular. Eso se debería hacer en todas las cosas, no solo en la propia", sostuvo Viviana Pons, de Madros del Doble, para sumarse al debate. ■

## Conductores desatentos

Hace pocos días se conocieron los resultados del último informe elaborado por el Observatorio Vial de Autopistas del Sur (Austral) y Autopistas del Oeste, correspondiente a 2022, que analiza el comportamiento de conductores que circulan por la Avenida General Paz y los accesos Norte y Oeste, por donde todos los días circulan al menos 1.300.000 vehículos.

Los resultados sorprenden ya que muestran el grado de desatención y temeridad de quienes incumplen las normativas, lo cual deriva en numerosos tipos de incidentes viales menos de la mitad (47%) de los conductores utiliza el cinturón de seguridad en la Avenida General Paz y la Panamericana, mientras que solo el 37% lo hace en el Acceso Oeste.

Puentes del Observatorio señalan que utilizar el cinturón impide que los pasajeros salgan despedidos, reduce ocho veces el impacto dentro del habitáculo, ayuda al conductor a controlar mejor el vehículo, minimiza las lesiones y asegura la efectividad de los airbags, que se vuelven más peligrosos al momen-

to de estallar si no se usa el cinturón de seguridad.

Los acompañantes también se arriesgan: en la Panamericana y la General Paz solo el 36% llevaba puesto el cinturón al momento del estudio frente al 78% de una flota de taxis, mientras que en el Acceso Oeste fue del 29% y 46%, respectivamente.

Respecto del uso del celular, el 25% de los conductores que circulan por el Acceso Norte y la Avenida General Paz lo utilizan al conducir, mientras que en el Acceso Oeste esa cifra llega al 27%. El dato es alarmante ya que, según los expertos que participaron del estudio, el riesgo de involucrarse en un accidente se incrementa cuatro veces al hablar por teléfono, incluso en la modalidad manos libres o a enviar mensajes mientras se maneja.

Así, por ejemplo, al conducir un vehículo a 110 km/h, una velocidad media para una autopista, responder con OK o enviar un emoji equivale a recorrer 120 metros a ciegas en cuatro segundos; responder "estoy manejando, después hablamos" es igual a transitar 240 metros sin

prestar atención al camino, en ocho segundos.

Los conductores que hablan o envían mensajes de texto mientras manejan realizan maniobras erróneas o peligrosas. No se necesitan nuevos estudios o investigaciones para determinar fehacientemente la causalidad entre el uso del celular mientras se conduce y los incidentes de tránsito, mortales en muchas ocasiones.

Además de ser inflexibles en la aplicación de las sanciones previstas para quienes violen las normas, se hace necesario intensificar las campañas de educación vial, con especial énfasis en la responsabilidad del uso del celular y del cinturón de seguridad, surtido a la no ingestión de alcohol para quienes conducen.

El panorama de la siniestralidad vial en el país es en extremo preocupante y sus gravísimas consecuencias son altamente prevenibles. La imprudencia, desatención, y muchas veces, la ignorancia se cobran vidas, provocan lesiones permanentes y destruyen miles de familias.

El informe completo que el Observatorio de Obras Públicas del GCBA publicó en su sitio web, puede verse en el siguiente enlace: <https://www.goba.gub.uy/observatorio-vial>



# Menos conductores se colocan el cinturón y más usan el celular en tres vías rápidas

**SEGURIDAD VIAL.** Así surge de un relevamiento realizado en la General Paz, la Panamericana y el Acceso Oeste, lo adjudican a cierto relajamiento por la pandemia y a un nuevo perfil de usuarios

**Mauro Giambartoloni**  
LA NACION

El Porti Flecha blanco toma la avenida General Paz y después de hacer algunos kilómetros comienza a zigzaguear sin razón aparente. Antes de llegar al cruce con la autopista Panamericana, pega fuerte contra el guardrail y requiere, crucialmente, que el conductor se abra a la izquierda, para que el vehículo se deslice y se desmorone. El cuerpo del conductor sale despedido. Son las 5.30 del viernes. La muerte que registró en el asfalto.

La víctima, de unos 35 años, no llevaba puesto el cinturón de seguridad, un elemento que podría haber reducido el riesgo en el impacto. En conductores que, tras haber terminado con su vida, se repite en uno de los tramos, de las más transitadas de la ciudad de Buenos Aires y el área metropolitana (AMBA), y también en el Acceso Oeste, solo el

47% de los conductores y el 55% de los pasajeros, respectivamente, utilizan el cinturón de seguridad. Las cifras son las más negativas de los últimos cuatro años y marcan una tendencia preocupante, según el último informe elaborado por el Observatorio Vial de Autopistas del Sol (Autos y Autopistas) Oeste correspondiente a 2022 (en 2020 no se realizó por la pandemia), en el que se analiza el comportamiento de los conductores en rutas circunvecinas por la General Paz y los accesos Norte y Oeste, por donde todos los días se mueven al menos 1.300.000 vehículos.

El estudio se realizó bajo un modelo con homogeneización internacional y con el soporte técnico del Centro de Expertos en Investigación Vial de Argentina, que realizó las mediciones en sitios puntuales y ha hecho que no implique un procedimiento, se evitan

los. La intención de las pruebas es de verificar el vehículo, con un técnico que acompaña al conductor y registra los parámetros necesarios: velocidad, aceleración, frenado, uso de celular y del cinturón de seguridad.

Los datos del sitio pasado permitieron concluir, también, que el 25% de los conductores que circulan por el Acceso Norte y la avenida General Paz utilizan el celular al conducir, mientras que en el Acceso Oeste esa cifra llega al 27%. El dato es alarmante ya que, según los expertos que participaron del análisis, el riesgo de involucrarse en un accidente se incrementa cuatro veces al hablar por teléfono o al enviar mensajes mientras

conduce. Incorporados en el informe, al entrar en vehículos a 80 km/h, una velocidad media para una autopista, responder con OK o enviar un ícono equivale a recorrer 120 metros ciegos y a cometer un segundo; responder "estoy manejando, después hablamos" obliga a transmitir 240 metros, sin prestar atención; cuando, en ocho segundos.

Estos resultados sirven para definir la campaña de seguridad vial que todos los años realiza Autos y Autopistas del Oeste, en esta oportunidad bajo el lema "Ponete en #ModoAuto: sí al celular, no al celular, no al celular y no al alcohol", con el objetivo de generar conciencia vial y "promover el cumplimiento de los usos correctos para evitar riesgos y salvar vidas".

La pandemia o un paso en internet, se dejó de hablar de la importancia vial y ya hubo un enfriamiento. También cambió el usuario de la autopista que ahora es más de vacaciones, de delivery, un usuario que baja y sube del vehículo con mucha frecuencia y que dejó de usar el cinturón de seguridad porque la ansiedad o el resultado una operatoria más que debe hacer es su trabajo. Hay un triángulo de un elemento de seguridad que está la vida, el mismo Gustavo Berrubato, subgerente de Seguridad Vial de Cevsi.

Si bien no hay una estadística oficial que lo indique, las autopistas se congestionan por los oficiales y ahora una problemática se trasladó hacia los vehículos particulares por la cantidad de tránsito no bajo. Eso puede haber sido uno de los cambios del poco uso del cin-

tos de seguridad más importantes de los vehículos, para en la Panamericana y General Paz la utilizan el 89% de los conductores y en el Acceso Oeste, el 70%, en la observación realizada en 2021. Esta conducta también es atribuible a los acompañantes: en la Panamericana y la General Paz solo el 36% de los cupulos llevaba puesto el cinturón al momento de la toma de la muestra frente al 78% de un año atrás, mientras que en el Acceso Oeste fue del 25% y 66%, respectivamente. En los pasajeros que viajan en autos con tres o más ocupantes, apenas el 12% en los viajes que superan los 100 km y el 28% en la de Autopistas del Oeste.

Desde el Observatorio recomiendan que utilizar el cinturón impide que los pasajeros salgan despedidos. Además, reduce ocho veces el riesgo dentro del habitáculo, ayuda al conductor a controlar mejor el vehículo, minimiza las lesiones y asegura la efectividad del airbag. "Durante el manejo seguro habiendo errores, pero si el conductor no se distrae o no se convierte en una situación grave. También los airbags se vuelven más peligrosos al no usar el cinturón de seguridad. El estándar de las bandas de aire ocurre a 200 km/h, sin cinturón se convierte en un elemento de riesgo mínimo que no se previene", sostiene Berrubato.

Además del Celso, el informe del Observatorio Vial cuenta con la adhesión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) del Ministerio de Transporte de la Nación, de la Cámara de Control y Administración de la Fracción de

**¿DE TODO EL PAÍS**

## Controles de exceso de velocidad en rutas

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) anunció un total de 86 cámaras y radars autorizados para controlar el exceso de velocidad en las rutas nacionales de todo el país en el contexto del período de vacaciones, con un mayor flujo de tránsito, que se suman a las ubicadas en las vías provinciales o en los municipios, según se informó oficialmente.

La ANSV señaló que para chequear la velocidad de una ruta por un radar o una cámara en una ruta provincial, el infractor debe contactarse con el pagador de la jurisdicción que libre el acto de infracción y a saber, que la capacidad de procesamiento de las infracciones es "potencial de las jurisdicciones provinciales y/o municipales".

radars para medir la velocidad y hacer eventuales multas en rutas nacionales, cada período de tiempo que informan el caso de infracción por el cual va a multarse, que el límite de velocidad va a medir y alertar sobre la necesidad de ponerlo en su lugar, con datos de "intensidad", señalaron fuentes de la ANSV.

También deben informar sobre los equipos instalados y la última homologación hecha por el INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial), y si la operación está a cargo de un período, debe contar con autorización de la ANSV y de Vialidad Nacional.

En el caso de la Costa Atlántica las rutas con mayor control de radars son la 11 y la 2, esta última con 12 radars colocados, principalmente en el tramo que va desde el peaje de Samborombán hasta la localidad de Dolores.

Un reciente estudio realizado por especialistas en seguridad vial relevó que un número importante de conductores, especialmente jóvenes, utilizan aplicaciones de sus celulares como Waze o Google Maps para detectar el control de los radars.

El Observatorio de Cocorite, la cámara de empresas productoras de software vial, realizó un estudio

en más de mil hogares de CABA y el Gran Buenos Aires, en el que el 77,8% indicó que utiliza las aplicaciones para indicar radars, pero un 27% dijo que las utiliza para saber la ubicación de los radars formales, y el 3,3% para saber las ubicaciones mismas. El resto no utilizó ninguna opción.

Sin embargo, las respuestas no vieron diferencia muy notoria según la edad de los encuestados, ya que el de cada 10 (62,6%) personas de 20 años dijeron usar las aplicaciones para conocer la ubicación de los radars, solo el 6% de los adultos de entre 50 a 64 años señalaron usar la para su fin.



Las conductas de riesgo se repiten en los tramos



**TRÁNSITO**

## Alcohol cero: ¿alcanza para reducir los accidentes?

**Daniela Medina**

—PARA LA NACION—

El nuevo año comenzó con una noticia: "La ley de alcohol cero ya se aplica en la provincia de Buenos Aires". Sin embargo, también nos enteramos de accidentes protagonizados por conductores alcoholizados.

Recientemente, un auto se intrusó en una casa de Moreno y mató a dos hermanos de 13 y 7 años mientras dormían. Luego de ser detenido, se comprobó que quien manejaba tenía 0,64% de alcohol en sangre.

En Cañón, una joven marplatense de 33 años quedó en coma luego de ser atropellada por una menor de 14 años, quien, según los peritajes posteriores, manejaba alcoholizada. Mientras tanto, otras dos mujeres murieron en el acto en un accidente en Uruguay, donde, a pesar de estar vigente la norma de alcohol cero al volante, el conductor del vehículo dio positivo de alcohol en sangre.

Entonces, cabe preguntarnos:

¿alcanza una ley para reducir los accidentes de tránsito?

En octubre de 2021 se comenzó a dar el debate en la Cámara de Diputados sobre la tolerancia de alcohol cero al volante. Si bien varios municipios y provincias ya cuentan con esta reglamentación, aún falta aprobar su extensión a todo el territorio nacional.

La actual ley de tránsito 24.449 establece, en el momento de conducir y para cualquier tipo de vehículo, una tolerancia de hasta 500 miligramos (0,5 gramos) de alcohol por litro de sangre, para motocicletas o ciclomotores, hasta 200 miligramos (0,2 gramos), y para transporte de pasajeros de menores de edad y de carga, alcohol cero. La nueva norma busca sustituir el artículo 48 y contempla reducir de 0,5 a 0 miligramos la cantidad de alcohol por litro de sangre que puede tolerarse para conducir. Además de proponer una serie de penalidades, arresto

e inhabilitación, de acuerdo con la cantidad de miligramos de alcohol en sangre.

Según la asociación Luchemos por la Vida, el alcohol está implicado en el 50% de los accidentes de tránsito que provocan muertes o incapacidades definitivas. Mientras que la Organización Mundial de la Salud (OMS) remarca que la ingesta del alcohol en los conductores aumenta la probabilidad de protagonizar un siniestro vial.

El alcohol al volante produce alteraciones en la visión, la coordinación y la atención en el camino, provocando en el conductor un estado irreal de euforia y seguridad en sí mismo. Con un promedio de 0,3 gramos de alcohol por litro se reducen en un 10% los reflejos y hasta en un 17% la capacidad de maniobra fina.

En lo referido a la función psicomotora, se altera el tiempo de reacción del conductor, el cual

normalmente es de 0,75 segundos. También la funcionalidad corporal, como la frecuencia cardíaca, la respiración y el sueño. Finalmente, y de acuerdo con la cantidad ingerida, el alcohol puede provocar alteraciones del comportamiento y de la conducta: aumenta la agresividad y la euforia, y disminuye la concentración.

No hay dudas de que la medida apunta a disuadir el alcohol de la conducción, una de las principales causas de siniestros viales graves, ya que en al menos uno de cada cuatro incidentes de tránsito con víctimas alguno de los conductores circulaba bajo los efectos del alcohol. Pero todavía falta un cambio cultural y que los conductores tomen real conciencia del riesgo que provoca, para ellos mismos y para terceros, la imprudencia de manejar alcoholizados. ♦

Perito en accidentes viales





SEGURIDAD VIAL

Por Matias González  
Abogado diplomado  
en Seguridad Vial.

## ¡Eh, vos que estás fresco, tachame la doble!

El año que está comenzando estrena importantes cambios en materia de seguridad vial a nivel nacional. Cero alcohol al volante y el "regreso" del scoring.

Si tomaste no manejes" y "El alcohol al volante, mata" son lemas que nos han acompañado desde siempre.

Si bien sabemos que no se puede tomar alcohol si posteriormente vamos a manejar un vehículo, en gran parte del territorio nacional la norma establecida una tolerancia de hasta 0,5 gramos de alcohol en sangre... hasta ahora.

Pero ya lo dice el refrán: "Año nuevo, normativa nueva". En la provincia de Buenos Aires se ha sancionado la Ley de Alcohol Cero que comenzó a regir a partir del 1 de enero de 2023, sumándose a la Iniciativa nacional de Alcohol Cero, proyecto que el 24 de noviembre de 2022 consiguió la media sanción en Cámara de Diputados y avanza para buscar la implementación en la Cámara de Senadores de la Nación.

Recordemos que, al cierre de esta edición, eran siete las provincias en las que regía la normativa de alcohol cero: Córdoba, Entre Ríos, Jujuy, Río Negro, Salta, Santa Cruz y Tucumán.

También lo han implementado grandes distritos, como Ezeiza, Mar del Plata, Moreno, Posadas, Rosario y Tigre, por lo cual en estas provincias y ciudades no puedes manejar si tomaste alcohol, ni siquiera un simple sorbo.

Por otro lado, y casi en forma simultánea con la normativa de alcohol

cero, la provincia de Buenos Aires anunció que se adhirió al Sistema Único de Descuento de Puntos por Infracciones de Tránsito, mejor conocido como scoring, en el transcurso del primer trimestre de 2023.

Aún resta saber cómo se implementará, pero ya se ha tomado la decisión de adherir al sistema que ofrece la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

De hecho, quien destacó la adhesión de la provincia de Buenos Aires a este sistema de puntos fue Pablo Martínez Carignano, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien manifestó lo siguiente a través de sus redes sociales:

**"La provincia anunció que implementará el sistema de scoring nacional. Habrá descuento de puntos por infracciones de tránsito en el territorio bonaerense. El sistema comenzará a regir en 90 días".**

Esto significa que los conductores tendrán 20 puntos al momento de obtener su licencia de conducir, y perderán puntos a medida que cometen infracciones de tránsito, los cuales podrán ser "recuperados" realizando capacitaciones relacionadas con la seguridad vial, que serán brindadas por el municipio emisor de la

licencia de conducir.

Si bien estos cambios en materia de seguridad vial parecen nuevos, son "viejos conocidos" para los conductores de todo el país. Alcanza con transitar por algunas provincias de la Argentina donde ya se había implementado la normativa de alcohol cero, incluyendo a los conductores profesionales estén o no desempeñando su función laboral.

El scoring también tiene antecedentes en el país, ya que funciona en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires desde hace algunos años.

Pero estas normas de nada sirven si no son acompañadas por los entes gubernamentales, los cuales deben estar a la altura de las circunstancias acompañando estas medidas dictando cursos y capacitando tanto a usuarios como a los efectivos de los organismos de control con contenidos acorde y modernos, y aplicando, además, controles de prevención eficaces y mayor rigurosidad en la entrega de las licencias de conducir, de manera que, como sucede en tantos distritos, las multas vinculadas con la seguridad vial dejen de lado ese vil fin recaudatorio y se transformen en herramientas que permitan disminuir la siniestralidad vial.

Por lo cual... ¿a cumplir la normativa, cuidando los puntos y despreciando el alcohol!

20 | **Paralelos** Enero 2023

### ■ En la Plaza del Agua

## Juegos, cine y realidad virtual, el camión de la ANSV que promueve conciencia vial

Desde el viernes y durante todo el verano, el camión itinerante de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) recorrerá distintos puntos turísticos del país con actividades de concientización.

La primera parada es Mar del Plata, donde el organismo del Ministerio de Transporte estará hasta el domingo en la Plaza del Agua, en Roca y Güemes, de 18 a 24.

La propuesta busca acercar contenidos de seguridad vial al público general y transmitir la importancia de respetar las normas de tránsito, señalaron fuentes de la Agencia.

Durante la estadía en cada ciudad, quienes visiten el camión itinerante de la ANSV podrán ingresar a la sala de cine interactivo y ver un cortometraje sobre las decisiones que tomamos al trasladarnos en la vía pública y que pueden ponernos en riesgo: la conducción bajo los efectos del alcohol, la falta de uso de casco, no viajar abrochados con el cinturón de seguridad, distraerse utilizando el celular y pasarse el semáforo en rojo.

El resto de las actividades constan de pantallas touch screen con un juego de preguntas sobre seguridad vial; una galería de cuadros de efectos ópticos con mitos

y verdades sobre el alcohol al volante; y juegos de realidad virtual sobre alcohol y conducción, uso de casco en moto, uso de celular al conducir y recomendaciones para un viaje seguro. También, las y los visitantes podrán disfrutar de un Juego de la Oca vial gigante.

Además, en el espacio alrededor del camión itinerante se podrá ver información sobre: los efectos que produce el alcohol al conducir, los motivos de por qué es necesaria una Ley de Alcohol Cero al volante a nivel nacional, el uso correcto de las sillas infantiles (SRI) y cómo funciona la Línea 149 opción 2 de asistencia a víctimas de siniestros viales, entre otras temáticas relacionadas a la seguridad vial.

Las próximas ciudades que visitará el camión de la ANSV serán Miramar y Necocheas. ■



3º INFORME / MARZO 2023

LEGISLACIÓN

## ÁMBITO NACIONAL

23/3/22 Modifíquese la cantidad de Módulos ANSV conforme a lo establecido en la Disposición ANSV N° 82/12 y sus respectivas actualizaciones- Régimen de Modulación de Trámites en la órbita de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, para la tramitación y registración del FORMULARIO DIGITAL DE SOLICITUD DE REGISTRO DE DECLARACIÓN JURADA DE CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 68 LEY 24.449 REQUISITO DE CIRCULACIÓN SEGURO OBLIGATORIO ANUAL PARA MOTOCICLETAS 0 KM, asignados por el por el artículo 2º de la DISPOSICIÓN DI-2022-473-APN-ANSV-#MTR a doscientos (200) MÓDULOS.

27/3/22 Homológase y autorízase el uso por parte del municipio de Rojas, Provincia de Buenos Aires, de UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija marca DYGOLD, modelo ENFORCER-A, Nro. de serie 199, para ser utilizado en el Km 130.1, sentido ascendente, de la Ruta Nacional N° 188 y UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija marca DYGOLD, modelo ENFORCER-A, Nro. de serie 200, para ser utilizado en el Km 130.1, sentido descendente, de la Ruta Nacional N° 188.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/283348/20230327>

## H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

### Comisión de Transporte

Durante el mes de marzo de 2023 estos son algunos de los proyectos presentados:

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 42, SOBRE ADELANTAMIENTOS.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0472-D-2023>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 48 SOBRE PROHIBICION DE CIRCULAR CON MASCOTAS EN EL VEHICULO EN EL ASIENTO DELANTERO.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0689-D-2023>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 40, SOBRE SISTEMA DE RETENCION INFANTIL.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0862-D-2023>

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 48, SOBRE MANTENER UNA DISTANCIA NO MENOR A DOSCIENTOS METROS PARA OMNIBUS Y CAMIONES.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0698-D-2023>

CODIGO PENAL DE LA NACION. MODIFICACION DEL ARTICULO 80 SOBRE HOMICIDIO VIAL.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0905-D-2023>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACIONES

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0975-D-2023>

PROGRAMA DE FOMENTO A LA ELECTROMOVILIDAD EN LA REPUBLICA ARGENTINA.  
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=0055-D-2023>

-----  
**H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN**

**Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte**

Durante el mes de marzo de 2023 estos son algunos de los proyectos presentados:  
IANNI: REPRODUCE PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA SU SIMILAR 24.449 - LEY DE TRANSITO-, RESPECTO DE REEMPLAZAR LA PALABRA "ACCIDENTE" POR "INCIDENTE" AL REFERIRSE A LOS HECHOS QUE PRODUCEN DAÑOS A PERSONAS O COSAS COMO CONSECUENCIA DE LA CIRCULACION

<https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/143.23/S/PL>

RODRÍGUEZ SAA: PROYECTO DE LEY QUE AGREGA EL INCISO I) AL ART. 42 DE SU SIMILAR 24.449 -TRÁNSITO-, RESPECTO DE INCORPORAR NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS.

<https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/198.23/S/PL>

FIAD: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ART. 51 DE SU SIMILAR N° 24.449 - TRANSITO- RESPECTO DE ESTABLECER LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD.

<https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/268.23/S/PL>

FIAD: PROYECTO DE LEY QUE DE CAPACITACION OBLIGATORIA EN SEGURIDAD VIAL PARA TODAS LAS PERSONAS QUE EJERCEN LA FUNCION PUBLICA.

<https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/270.23/S/PL>

-----  
**LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES**

**Comisión de Tránsito y Transporte**

Durante el mes de marzo de 2023 estos son algunos de los proyectos presentados:  
MODIFÍCASE EL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.-

<https://parlamentaria.legislatura.gob.ar/pages/expediente.aspx?id=126546>

MODIFÍCASE EL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

<https://parlamentaria.legislatura.gob.ar/pages/expediente.aspx?id=126713>

MODIFÍCASE EL ARTÍCULO 5.4.4 DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

<https://parlamentaria.legislatura.gob.ar/pages/expediente.aspx?id=126930>

INFORMES RELATIVOS AL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO VIGENTES EN CICLOVÍAS O BICISENDAS

<https://parlamentaria.legislatura.gob.ar/pages/expediente.aspx?id=127349>

-----  
**LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

**CAMBIOS EN LA VTV**

La diputada Maricel Etchecoln Mor presentó un proyecto de ley mediante el cual se busca realizar varios cambios en las verificaciones técnicas vehiculares (VTV) que los vehículos deben cumplimentar en la provincia de Buenos Aires, modificando el lugar en que se realizan y su periodicidad, entre otros aspectos. De ser aprobado el proyecto, el artículo 16 de la Ley 13.927, quedará redactado de la siguiente manera:

“VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR. Todos los vehículos automotores, tractores, carretones, acoplados y semiacoplados destinados a circular por la vía pública están sujetos a una revisión técnica, a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas



que hacen a la seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes. Las piezas y sistemas a examinar, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúen, los costos y/o aranceles a abonar serán establecidos por la reglamentación. La autoridad competente implementará la realización de controles técnicos mensuales obligatorios en forma rápida y aleatoria, a la vera de la vía pública, sobre emisión de contaminantes y principales componentes de seguridad del vehículo, frenos, luces reglamentarias, estado de las ruedas, paragolpes, cinturones de seguridad y cabezales, extintores de Incendio, balizas; estados de los asientos e higiene en el caso de los vehículos de transporte de personas”.

Y agrega que: “A tales efectos, la mencionada verificación deberá realizarse a elección del particular, en los talleres habilitados y certificados en cada distrito, de acuerdo a lo normado por el artículo 18 de la presente, los que emitirán el correspondiente certificado de aptitud del vehículo para circular”. En cuanto a la periodicidad explica que “la verificación será cada dos años a partir del cuarto año de patentamiento. Excepto vehículos que posean más de 60.000 (sesenta mil) kilómetros que deberán realizar el procedimiento de verificación -aun no habiendo alcanzado el plazo de cuatro años- y cuya obligatoriedad de revisión será anual”. También, el proyecto plantea que: “Están exentos del pago de la tarifa los usuarios que cumplan los siguientes requisitos: Sean jubilados o pensionados, o mayores de sesenta y cinco (65) años en todos los casos cuyos ingresos regulares no superen dos haberes mínimos jubilatorios y posean un vehículo cuyo valor no exceda el mínimo indicado para el pago del impuesto automotor de la provincia de Buenos Aires; sean personas con discapacidad que posean un vehículo con adaptaciones especiales relacionadas con su discapacidad, sin importar el valor del mismo; o sean personas con discapacidad que posean un vehículo sin adaptaciones especiales cuyo valor sea menor al doble del mínimo indicado para el pago del impuesto automotor de la provincia de Buenos Aires”. En referencia a los lugares en dónde se realizan los controles, el proyecto expresa que: “En el ámbito de la Provincia de Buenos Aires los talleres de reparación deberán contar con la debida habilitación de autoridad competente. Los propietarios o encargados de garajes, talleres de reparación o estaciones de servicio que reciban o donde se depositen vehículos con desperfectos o señales que evidencien haber sido afectados por un accidente, están obligados a confeccionar un libro de registro, rubricado por la Policía de la Provincia de Buenos Aires, donde asentarán las características del vehículo y los datos necesarios para individualizar al conductor”. Entre los fundamentos, la diputada explica que “por Decreto N° 4103/95, se establecieron los lineamientos generales tendientes a instrumentar el sistema de Verificación Técnica Vehicular obligatoria y se concesionó el servicio por un plazo de veinte (20) años, dividiéndose la Provincia en once (11) zonas prestadoras del servicio de VTV”. “Actualmente en la provincia de Buenos Aires funcionan 24 plantas fijas y 6 móviles para realizar la verificación. Este sistema produce cada año grandes concentraciones, generando largas colas de vehículos y falta de eficiencia en el servicio prestado. Asimismo, su aplicación es obligatoria para vehículos con más de dos años de antigüedad o más de 60.000 kilómetros en curso. Sin embargo, según el Registro de la Propiedad Automotor, el parque de vehículos en territorio bonaerense fue de 6.368.203 el año pasado, teniendo una variación interanual del 2,13%. De aquella cifra entre el 50% y el 60% sólo realiza la verificación vehicular, expresa. “Por tanto, de acuerdo a todo lo precedentemente expuesto, se propone reformular el actual sistema de VTV, permitiendo que la misma se pueda realizar en los talleres mecánicos que estén autorizados por la autoridad competente (habilitación que ya estaba dispuesta en el Código de tránsito provincial) y que, tal como surge de la realidad imperante, existen numerosos en cada distrito de nuestra provincia. Estos talleres sujetarán su actividad de revisión vehicular a las formas técnicas que disponga la reglamentación”.

“Esto permitirá la desconcentración, evitando el manejo de esta actividad entre unos pocos, significando un claro fomento al sector privado ya que los talleres que cuenten con la habilitación tendrán mayores ingresos y con ello se podrá aumentar la competencia”. “Asimismo, teniendo en consideración los datos del parque automotor

bonaerense, se propone extender la periodicidad de la revisión a dos años a partir del cuarto año de patentamiento excepto para vehículos que ostenten más de 60.000 kilómetros que deberán efectuar el procedimiento de verificación y cuya revisión deberá ser anual". Por último, argumenta que: "Sumado a ello, se propone declarar exento del pago de la tasa de verificación a los jubilados y personas con discapacidad siempre que se cumplan determinados requisitos dispuestos por la norma a los fines de respetar la equidad y justicia del sistema. Concretamente, lo que se busca es simplificar la vida del ciudadano signada por la excesiva cantidad de trámites burocráticos a los que se ve expuesto".