



4º INFORME / ABRIL 2023

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

4º INFORME - 2023
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	5
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	17
LEGISLACIÓN	23

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.

USO DE LUCES DE GIRO Y CONDUCCIÓN CON LLUVIA

A continuación se indagó sobre la **frecuencia del uso de las luces de giro para señalar un giro**: el **89,3% dijo usarlas siempre**, el 5,5% casi siempre, el 2,7% no respondió, el 2,0% afirmó no utilizarlas nunca y el 0,5% que solo a veces. Si bien una amplia mayoría dijo utilizarlas siempre, cabe preguntarse por la posible existencia de un alto grado de respuestas tergiversadas, por parte de conductores que no reconocen el no uso de las luces de giro. Ello se verifica al se consultados sobre cómo son utilizadas por los demás: en opinión de los conductores, solo el 12,1% las utiliza siempre, el 80,6% solo a veces y el nunca.

Es decir que como suele ocurrir, los conductores ven la irresponsabilidad en los demás pero afirman actuar correctamente en su propio caso.

En tercer lugar se consultó sobre **si es correcto encender las luces de emergencias o balizas al conducir con lluvia**; el 69,6% no lo consideró correcto, el 24,7% sí y el 3,3% no lo sabe. Se observa la existencia de mucha confusión respecto del uso de dichas luces. El 90,4% de las personas afirmó tener mayor precaución al conducir con lluvia y el 7,3% solo tener un poco más de precaución, y el 73,2% dijo que cambian las velocidades máximas con lluvia, pero el 15% que las mismas se mantienen y el 11,2%, que depende de cuánto llueva. Las respuestas vuelven a mostrar aun un regular nivel de conciencia con referencia a la peligrosidad de conducir con lluvia.



4º INFORME / ABRIL 2023

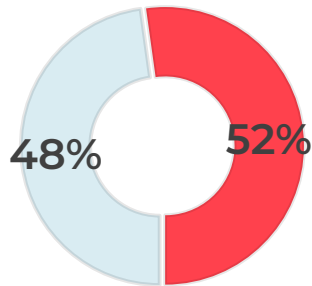
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL



DATOS DE LA MUESTRA

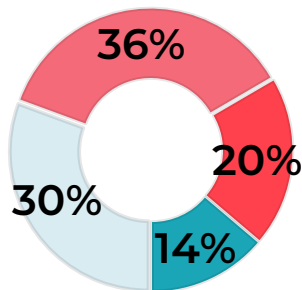
Perfil de los entrevistados

Sexo



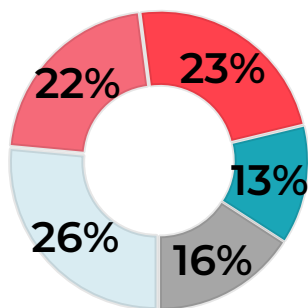
- Varones
- Mujeres

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

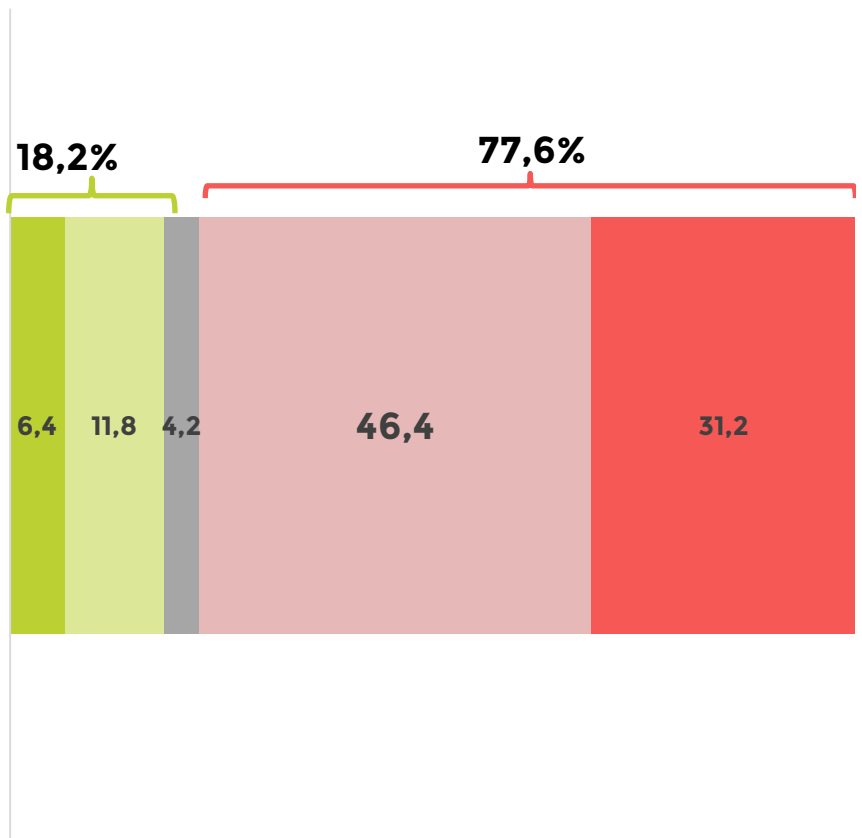


CREENCIAS Y OPINIONES

Respeto hacia las normas de tránsito

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

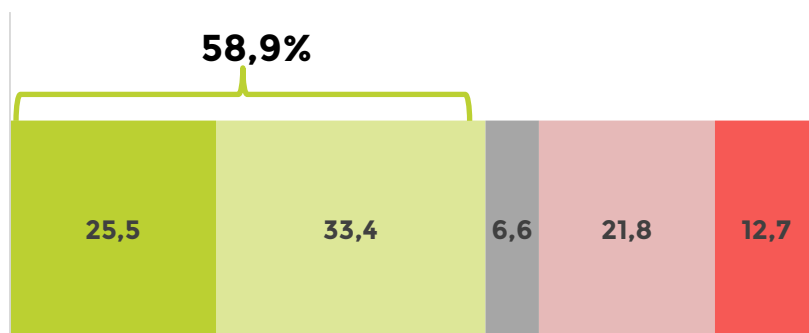
¿Cómo evaluaría el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito?



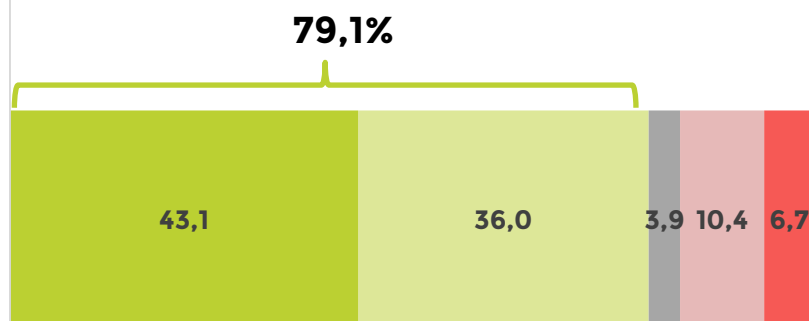
Acuerdo con frases

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

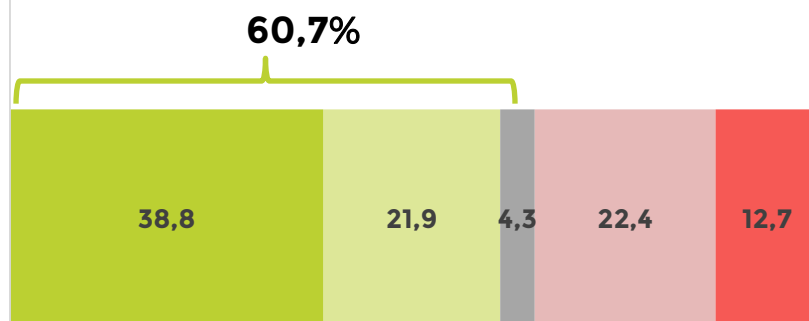
El motivo principal de las faltas de tránsito es el desconocimiento de las normas por parte de los conductores



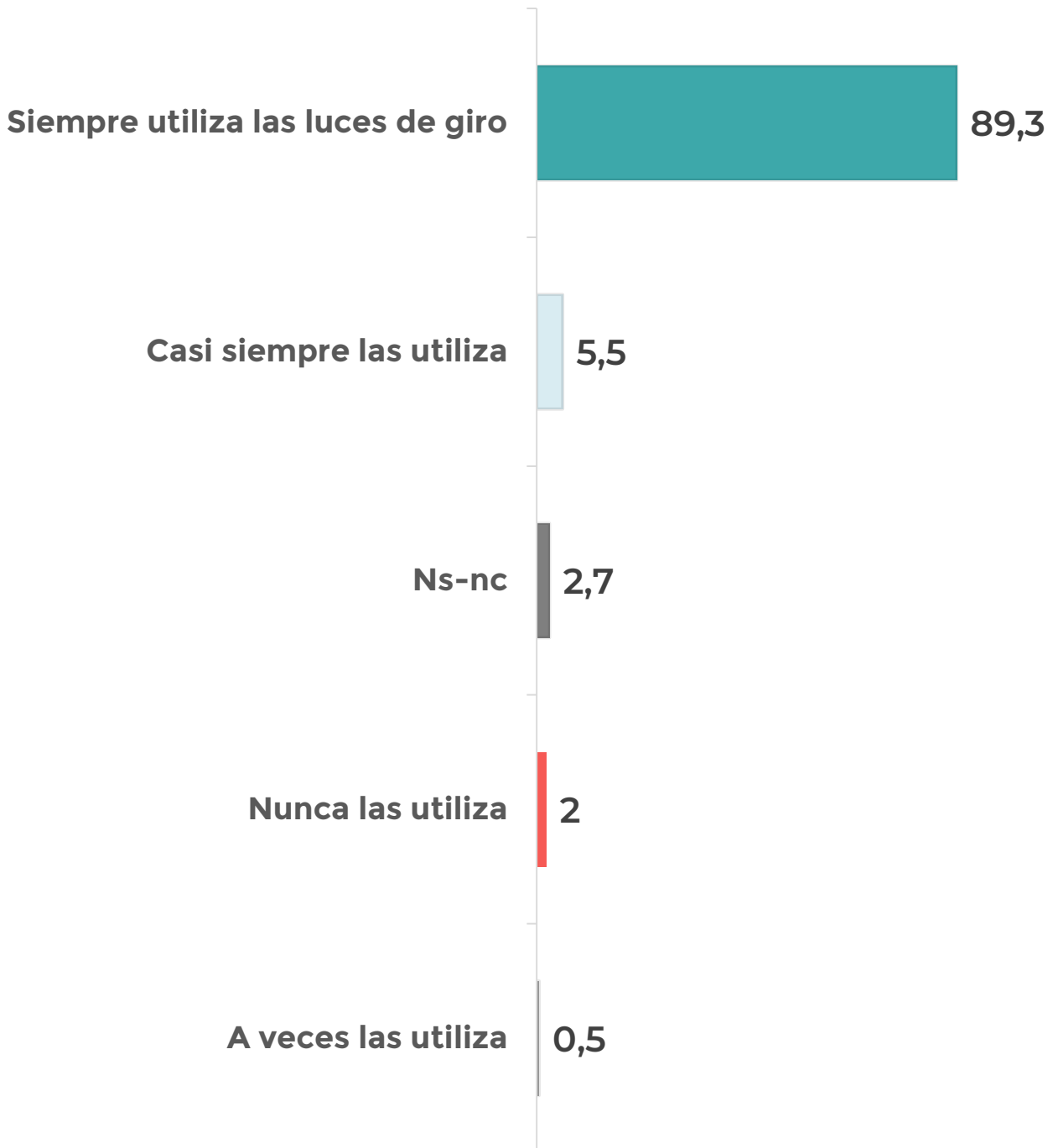
Las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir un automotor



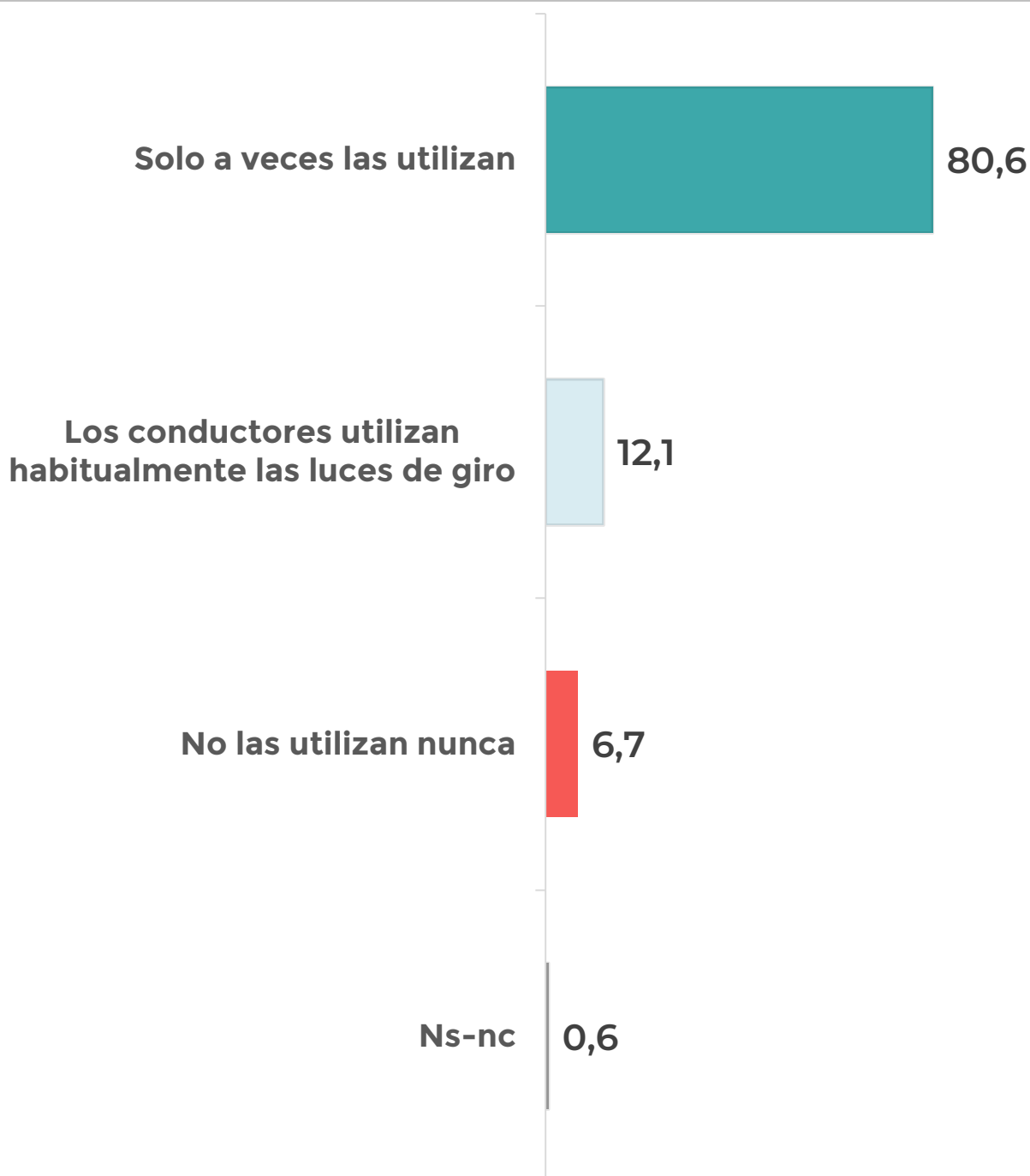
Las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas



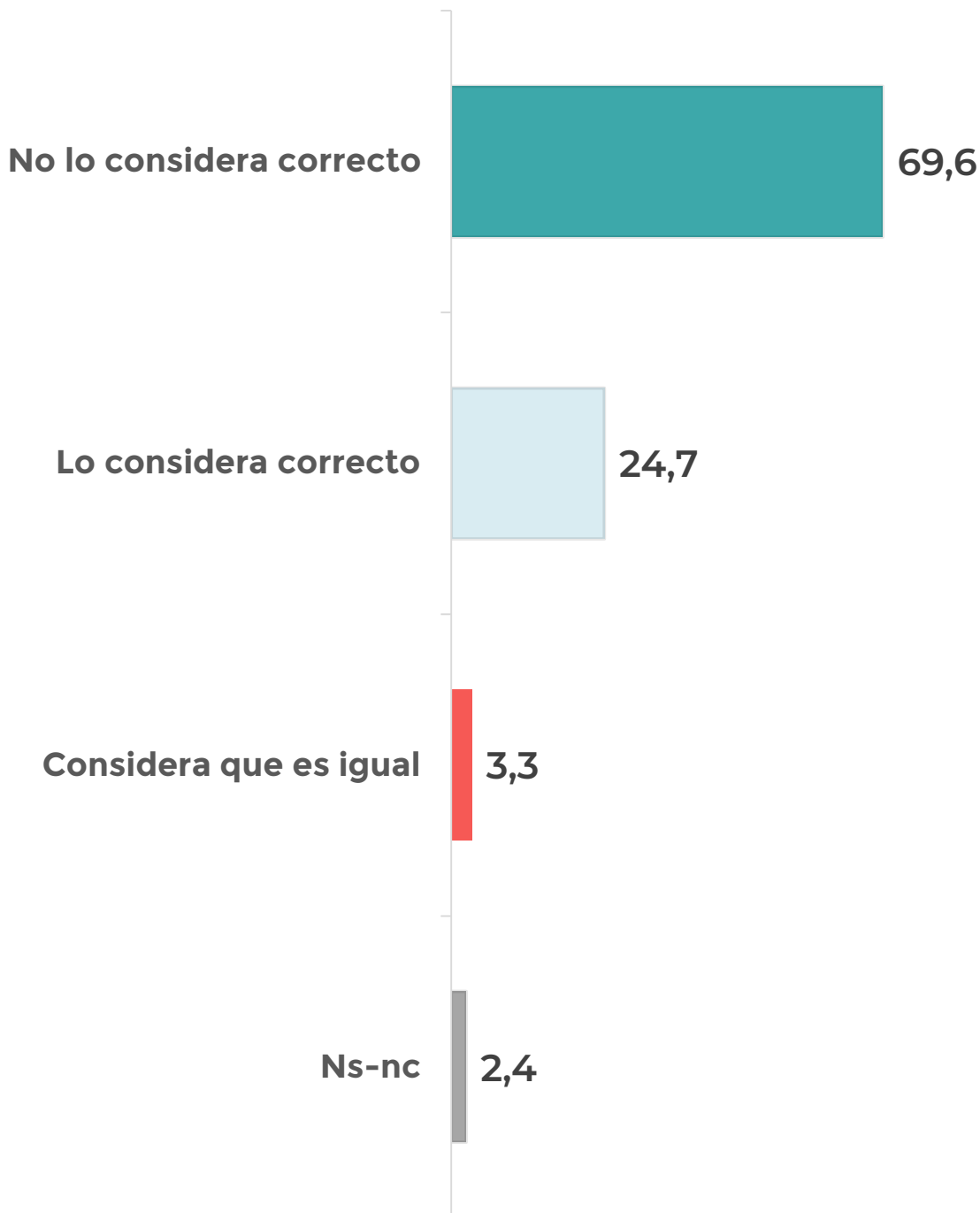
Con relación al uso de las luces de giro, ¿con qué frecuencia las utiliza para señalar un giro?



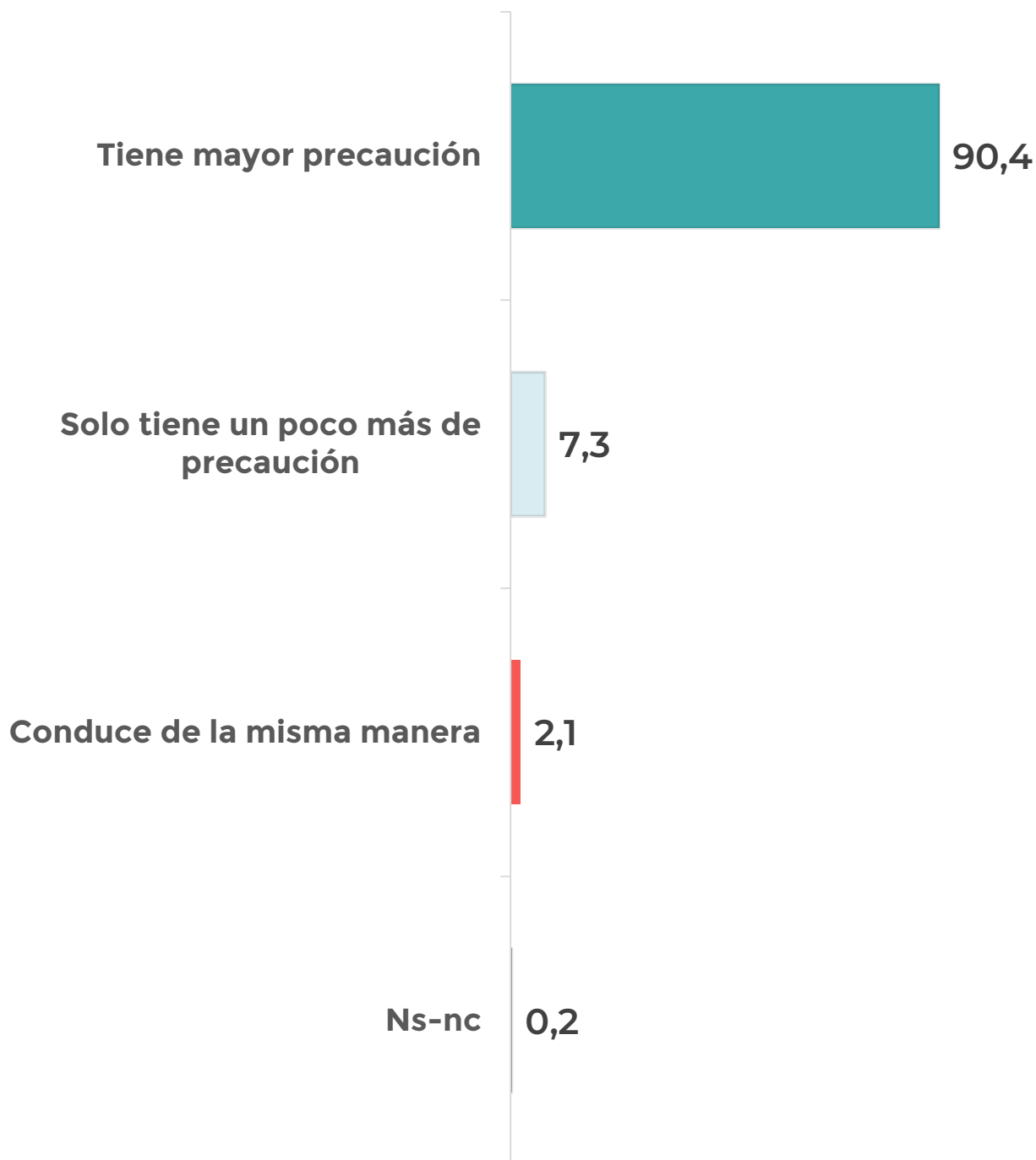
Y según su opinión, ¿con qué frecuencia cree que los conductores de vehículos en Argentina utilizan las luces de giro?



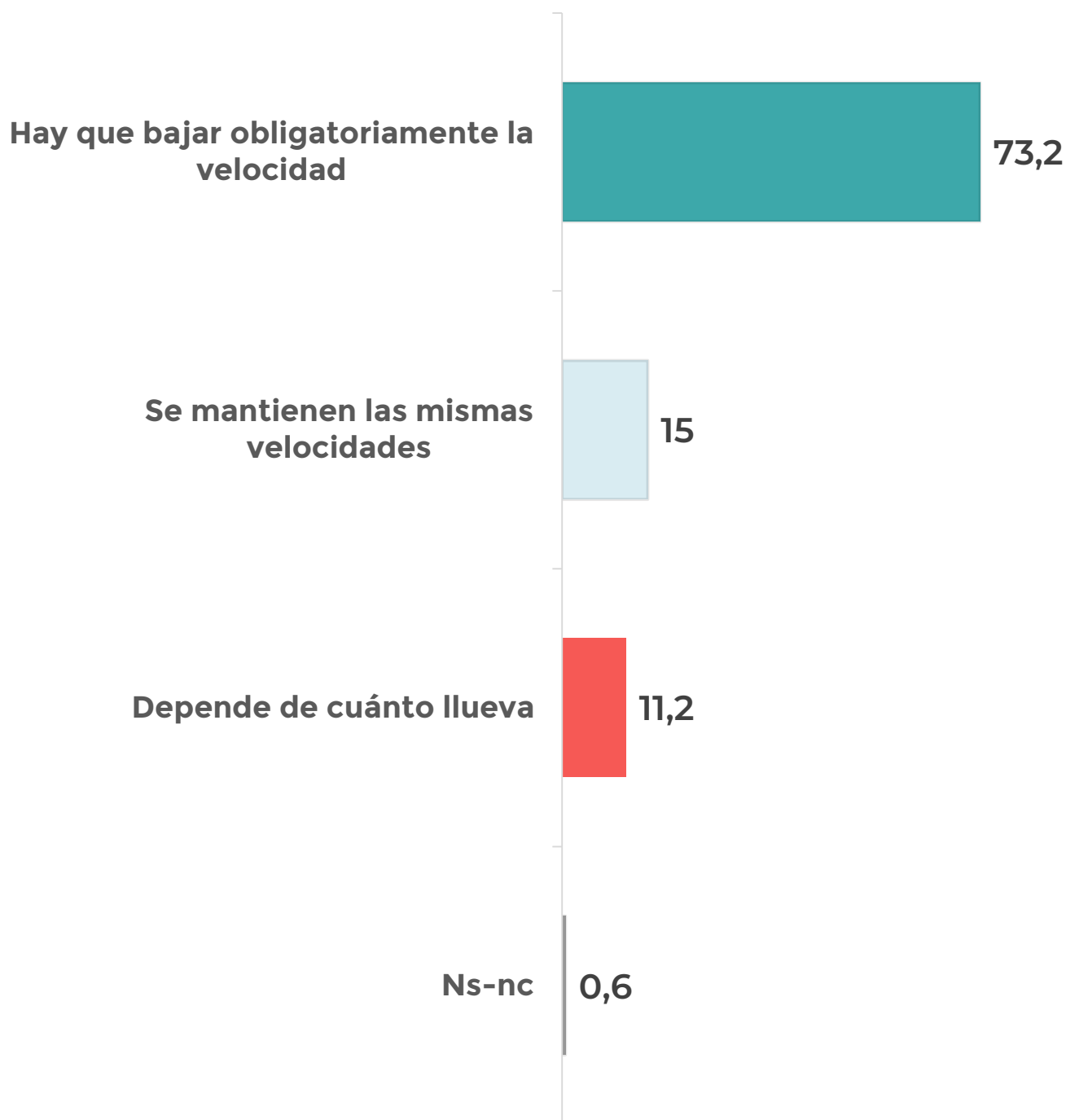
Y con respecto a conducir con lluvia, ¿considera correcto encender las balizas de emergencia para conducir cuando llueve?



Y continuando con el tema, ¿tiene usted mayor precaución al conducir con lluvia?



Finalmente, ¿considera que con lluvia cambian las velocidades máximas permitidas?



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.



4° INFORME / ABRIL 2023

SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

Alarman cifras: cuántos argentinos usan las luces de giro

Actualiza los números de uso de las luces de giro en Argentina en un sondeo telefónico en hogares de CABA y el Gran Buenos Aires.



05/04/2023

Señalar las maniobras al momento de conducir, es una regla fundamental en materia de seguridad vial para evitar siniestros viales. El Observatorio Vial de CECAITRA, la Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, realizó un sondeo sobre el uso de las luces.



LUCE DE GIRO: CUÁNTOS ARGENTINOS LAS USAN

Cuántos argentinos usan las luces de giro

El 89,3% y
luces de gi
rotación.
sus conducto
"Prevenir
accidentes, n
un 12 por
En ese sen
grande un
habituado
Doblar en
derecho ta
"Se puede
comunicar
vos por el
que están
peatonale
perrochale
"No sólo es
lo estandar
prevención
Es importa
conducir



SOCIEDAD

Luces de giro, ¿con qué frecuencia se las utiliza para señalar?

También se consultó por la conducción con lluvia. Conocé todos los detalles.



Cuando se conduce, constantemente se van comunicando las maniobras que se hacen, para alertar a peatones y demás conductores, evitando así un siniestro vial. Doblar en una esquina, estacionar, entrar a un garage, son acciones que se realizan durante todo el día. Pero, ¿Qué pasa si no las comunicamos? ¿Se reconocen como responsables a la hora de "avisar" las maniobras los argentinos? ¿Qué opinan del resto de los conductores?

Para indagar sobre la temática, el Observatorio Vial de CECAITRA, la Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, realizó un sondeo telefónico en más de mil hogares de CABA y el Gran Buenos Aires, preguntando acerca de la actitud propia y la ajena.

En primer lugar, se consultó: "Con relación al uso de las luces de giro, ¿con qué frecuencia las utiliza para señalar un giro?", y de cada 10 (89,3%) dijo usarlas siempre; el 5,5% casi siempre; el 2%, afirmó no utilizarlas nunca y el 0,5%, que solo a veces. El resto, no respondió.

Si se analizan las edades de los encuestados se ven diferencias, mientras que la opción que sostenía usar siempre las luces fue elegida por el 80,2% de los menores de 29 años, el porcentaje ascendió al 94% en los adultos de 30 a 49 años.

En el sondeo además se quiso conocer la opinión sobre los demás conductores con respecto al uso de luces. Así, se preguntó: "Y según su opinión, ¿con qué frecuencia cree que los conductores de vehículos en Argentina utilizan las luces de giro?". Allí, solo para el 12,1% los conductores las utiliza siempre; el 80,6% solo a veces y el 6,7% nunca.

Noticias ARGENTINA

ÚLTIMAS NOTICIAS | SOCIEDAD Y SEGURIDAD | CULTURA Y EDUCACIÓN | SALUD Y CIENCIA



SOCIEDAD Y SEGURIDAD

IRA realizó un sondeo telefónico en CABA y el Gran Buenos Aires.

te se van comunicando las maniobras que se hacen. Así se alerta a e evita así un siniestro vial. **Doblar en una esquina, estacionar, entrar a** jizan durante todo el día. Para hacerlo saber, las **luces de giro** es ¿las comunicamos? ¿Se reconocen como responsables a la hora de "avisar" l opinan del resto de los conductores?

Observatorio Vial de CECAITRA, la Cámara que nuclea a empresas ó un sondeo telefónico en más de mil hogares de CABA y el Gran Buenos itud propia y la ajena.

relación al uso de las luces de giro, **¿con qué frecuencia las utiliza para** (89,3%) dijo usarlas siempre; el 5,5% casi siempre; el 2%, afirmó no a veces. El resto, no respondió.

testados se ven diferencias. Mientras que la opción que sostenía usar el 80,2% de los menores de 29 años, el porcentaje ascendió al 94% en los

ocer la opinión sobre los demás conductores con respecto al uso de luces. In, **¿con qué frecuencia cree que los conductores de vehículos en ro?**". Allí, solo para el 12,1% los conductores las utiliza siempre; el 80,6%

ryatorio Vial demostró que, si bien una amplia mayoría dijo utilizar siempre por la posible existencia de un alto grado de respuestas tergiversadas, por tocen el no uso de las luces. Esto se verifica al ser consultados sobre **cómo** datos sostienen que los conductores ven la irresponsabilidad en los tamente en su propio caso", sostuvo el vocero del Observatorio Vial de

l conducción con lluvia. Se preguntó: **¿Considera correcto encender las lucir cuando llueve?**". Y el 69,6% no lo consideró correcto. El 24,7% dijo que eligió ninguna opción,

ransito plantea que "las luces intermitentes de emergencia: deben usarse rnes de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas".

pecto del uso de dichas luces. Tal como lo plantea la ley, la lluvia no es un lizas. Lo que sí se recomienda, es conducir con atención extrema, teniendo o está húmedo, se requieren más metros para frenar el vehículo", finalizó

Luces de giro: casi el 90% de los conductores argentinos dice que las usa, pero cree que los demás no lo hacen

Según una encuesta de la cámara de software vial CECAITRA una amplia mayoría asegura hacer lo correcto. Los datos de la encuesta demuestran que se cree que los conductores ven la importancia en los demás.

20 de abril 2023 09:11:08



Una lupa al 12,7% de los entrevistados les daba importancia al que otros usen luces de giro al girar. (Infobae)

Parte de la correcta conducción de un automóvil es alertar a los otros automovilistas, a los peatones, y a ciclistas y motociclistas sobre las maniobras que vamos a hacer. Esta es una premisa básica para evitar siniestros viales. Maniobras comunes como doblar en una esquina, estacionarse, ingresar a un garage son las que debemos señalar con antelación.

De más está decir que no todas las personas realizan las señales correspondientes por eso vale preguntarse qué puede pasar si no comunicamos nuestras maniobras: ¿Los argentinos se reconocen como responsables a la hora de "avisar" las maniobras de conducción? ¿Qué opinan del resto de los conductores?

Para indagar sobre la temática, el Observatorio Vial de CECAITRA, la Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, realizó un **cuestionario telefónico** en más de 1.000 hogares de CABA y el Gran Buenos Aires, preguntando acerca de la actitud propia y la de los otros conductores.

"Con relación a la importancia de avisar a los demás conductores que vamos a hacer una maniobra", ante el 89,3% dijo el 0,5%, 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

Marcelo Gambierokowicz

Más de 200 cámaras electrónicas de la ciudad de Buenos Aires comenzaron a ser utilizadas el 1º del mes próximo para detectar infracciones dentro del territorio de los vehículos. Una de ellas es el celular al conducir y no llevar abrochado el cinturón de seguridad son las dos faltas que podrán ser fiscalizadas por cam-eras dispuestas, que estarán enfocadas en un ámbito que puede considerarse privado, lo que generó un debate político: ¿cuánta de una invasión al derecho a la intimidad?

Las dos infracciones son actualmente registradas por agentes de tránsito y/o mediante las cámaras, que hasta el momento son para controlar los excesos de velocidad y el cruce de semáforos en rojo. Sin embargo, sería una herramienta que puede operar evidencia para multas que tendrán una sanción económica de hasta \$15.000 y descuentos de puntos del scoring.

El debate está instalado entre los expertos en seguridad vial. ¿Qué dice uno su punto de vista ante la consulta de la Sae. En torno de la discusión, la prioridad de realizar controles más estrictos para reducir los siniestros en el tránsito es el argumento que cuenta con mayor consenso. Aunque el involucramiento para recopilar la información, el procesamiento de datos, de estos datos y el flujo de los mismos, que no se vulnera su privacidad aparece como un riesgo.

Desde la Secretaría de Transporte, y otros miembros de la ciudad, se cuestiona la necesidad de controlar el uso de cámaras de seguridad, un elemento utilizado solo por el 0,5% de los entrevistados. "Se trata de un control de seguridad que no cumple con todos los requisitos legales. Por ejemplo, no se identifican a las personas ni se identifican datos que permitan correlacionar señales dentro del habitáculo", implican funcionarios.

Además, señalan que las cámaras electrónicas solo detectarán las maniobras de aquellos vehículos



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

que involucran infracción y la falta de un seguro que cubra la cuota del conductor, así se puede dividir. En todos los casos la imagen de la persona será utilizada para fines de seguridad y no para fines de control de tránsito, como se declaró en la Declaración del Pueblo de la Ciudad para dar mayor transparencia al proceso de los datos de infracción".

La Secretaría "está fiscalizada por el Poder Ejecutivo para fiscalizar conductas que contrarían el ordenamiento jurídico que el Régimen de Fines del N°4610 y por el Procedimiento de Fines del N°4617".

"No está mal el control de seguridad de los datos del vehículo porque se trabaja siempre para reducir los factores de riesgo. Aunque el primer rol es la fiscalización y la privacidad de los datos debe ser respaldada", afirmó Horacio Botta Bernas, abogado especializado en derecho de tránsito, seguridad y educación vial. "Si se está infringiendo una norma, cuando hay una justificación, una infracción, no se está violando una intimidad porque sí, sino porque con ese accionar el conductor se puede transgredir

en una víctima o producir otros", amplía el rol de la ley de BIRSA Seguridad Vial.

Para el especialista, la medida que "impone a la Ciudad 'orden y control' y el gran desafío será garantizar los protocolos que sobre la información que se obtiene con este mecanismo. "La ciudad no tiene modo de exigir los cuidados de su privacidad. Se deben respetar a rajatabla los derechos individuales, por ejemplo, no difundiendo innecesariamente la información. Se deben establecer muy bien los protocolos, porque lo que procesa como es el proceso de la información y cuál es la garantía. Es una herramienta válida que no vulnera ninguna garantía individual, pero garantizando esos derechos", sostiene Botta Bernas.

Marc legal
El Código de Tránsito y el Código N°2488 contempla que el Secretario de Transporte y Obras Públicas es la autoridad de fiscalización del uso del cinturón de seguridad y del teléfono al conducir, al igual que el resto

MARCELO BONELLI

SÁBADO TEMPRANÍSIMO

MERCADOS

ACTUALIDAD

Según un estudio, sólo el 12% de los conductores utiliza siempre la luz de giro al circular

El Observatorio Vial de CECAITRA realizó un relevamiento en la Ciudad y en el Gran Buenos Aires para conocer la percepción que tienen del cumplimiento de las normas de tránsito de las otras personas cuando están frente al volante.

5 abril 2023 - 12:24



"No hay ningún tipo de legislación de tránsito que obligue a focalizar hacia el interior del vehículo", remarca el experto, que comparó el modelo utilizado en el país con el español. "Nuestro esquema vial obliga al de España, donde se usan cruces para ser dentro del habitáculo y observar distracciones del conductor. Sería positivo que en la velocidad del tránsito y sean fotos más nítidas. Así están muy procesados por la gente que hace la distribución logística, que van a ser los pedidos dentro de los vehículos", detalla.

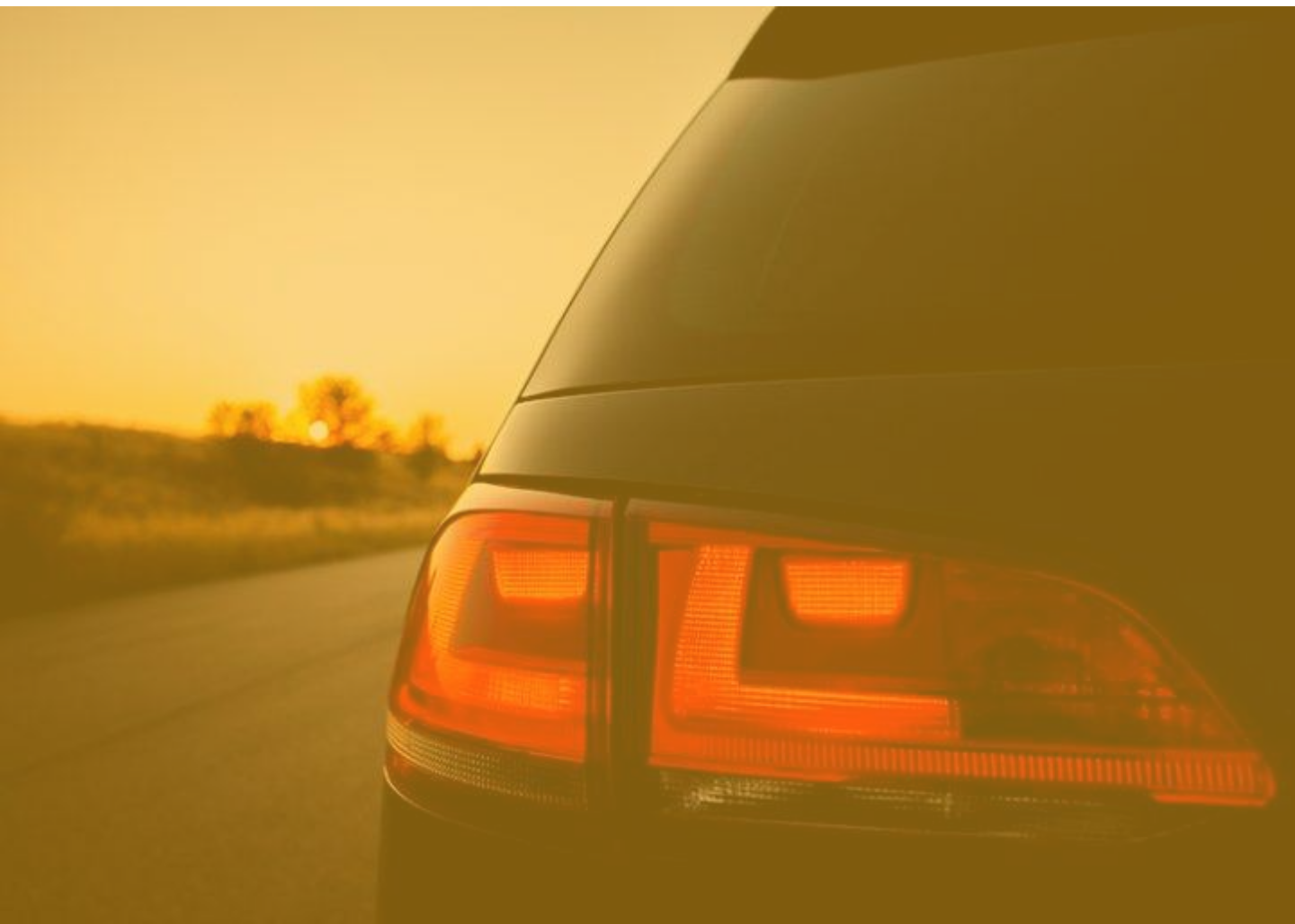
Pablo Pons, titular del Observatorio Vial de CECAITRA en Uruguay, coincide con la idea de que lo más importante son los controles, más que plantear que la Ley de Tránsito actual está obsoleta, con casi 30 años de antigüedad, y no acompaña la exigencia de los cambios actuales.

"La gente desconfía de que estos controles sean o no íntimos, pero que sepan que los fines pueden ser tener en su vida privada, por más que luego pida datos. Eso se va a contemplar en la Ley de Tránsito, porque hace 30 años no había dispositivos para llegar a la particularidad de legante dentro del habitáculo. La ley no está clara, necesita ser cambiada", apunta.

"Está bien que se realice a quien no use el cinturón o hable por teléfono al conducir, el espíritu es sano, pero lo que se discute son las formas. Eso se podría hacer bien con más o menos que al conducir, con cámaras enfocadas en los casos que solo enfocan al conductor y se muestran la imagen en el momento", analiza Pons.

Los entrevistados de tránsito tienen una gran incidencia en las mujeres que ocurren en la vía pública, según los últimos informes de la Secretaría de la Ciudad. En solo dos días, cinco casos de mortalidad se registran: exceso de velocidad, en uno de cada diez accidentes con fallecidos hubo violación de semáforos en rojo y se triplicó el uso del teléfono celular al manejar. Por esa razón, la implementación de las cámaras fue como una buena noticia para los familiares de las víctimas.

"Una la intención que se piensa en la privacidad y en la seguridad de las personas. Uno debe seguir las reglas para vivir en una sociedad justa. Esas cámaras funcionan cuando uno se persona con ellas, cuando habla con alguien en el celular. Se sectorializó que en la vida de los otros, no solo en la propia", sostiene Valeria Perone, de Madro del Dato, para sumarse al debate.



4º INFORME / ABRIL 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 donde 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".