



9º INFORME / INFORME 2022

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	5
ANEXO ESTADÍSTICO	25
LEGISLACIÓN	36

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

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

Durante el mes de agosto de 2022 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 BANQUINAS Y BOCINAS

En primera instancia, se consultó a conductores de vehículos respecto de la **frecuencia con la que utilizan las banquetas al conducir**: el 91,4% afirmaron no utilizarlas nunca o casi nunca, con una amplia prominencia de quienes afirmaron no utilizarlas nunca, y solo el 8,6% dijo utilizarlas de vez en cuando o casi siempre. El paso siguiente fue indagar respecto de cuáles son las situaciones en las podría circular por la banquina; el 49,4% dijo hacerlo solo si el tráfico se encuentra detenido por un accidente, el 13,7% afirmó hacerlo siempre que puede, el 12,8% como vía de escape ante una congestión y el 24,2% no sabe o no contesta

Los datos recabados muestran que, si bien la mayoría de los conductores afirma no utilizar la banquina, al indagar sobre los motivos por los que podría hacerlo se observa un fuerte desconocimiento de la norma o la decisión de no cumplirla de manera explícita.

En segundo lugar, se preguntó por el nivel de conocimiento sobre el **uso de la bocina sonora en conductores de vehículos**. El 65,3% afirmó que su uso correcto es para evitar una situación peligrosa o un accidente y el 5,9% que está permitido en zonas rurales, mientras que el 10,8% dijo que estaba permitido para anticipar una maniobra, el 6,9% para avisar al conductor de adelante el cambio del semáforo, el 6,7% no sabe/no contesta y el 4,5% en todas las situaciones anteriores. Si bien podemos ver que la mayoría de los conductores respondió correctamente, también resulta llamativo que casi el 30% de los mismos desconoce la norma o responde de manera errónea.



9º INFORME / JUNIO 2022

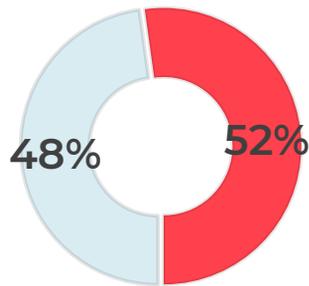
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL



DATOS DE LA MUESTRA

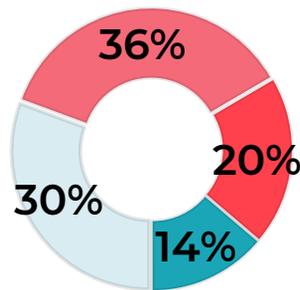
Perfil de los entrevistados

Sexo



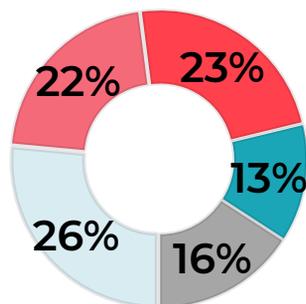
- Varones
- Mujeres

Edad

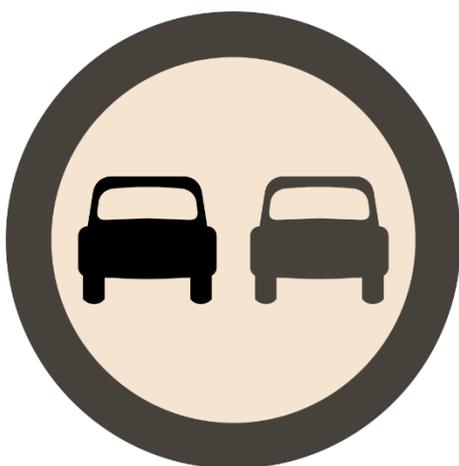


- 16 a 29
- 30 a 49
- 50 a 64
- Más de 64

Estudios



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

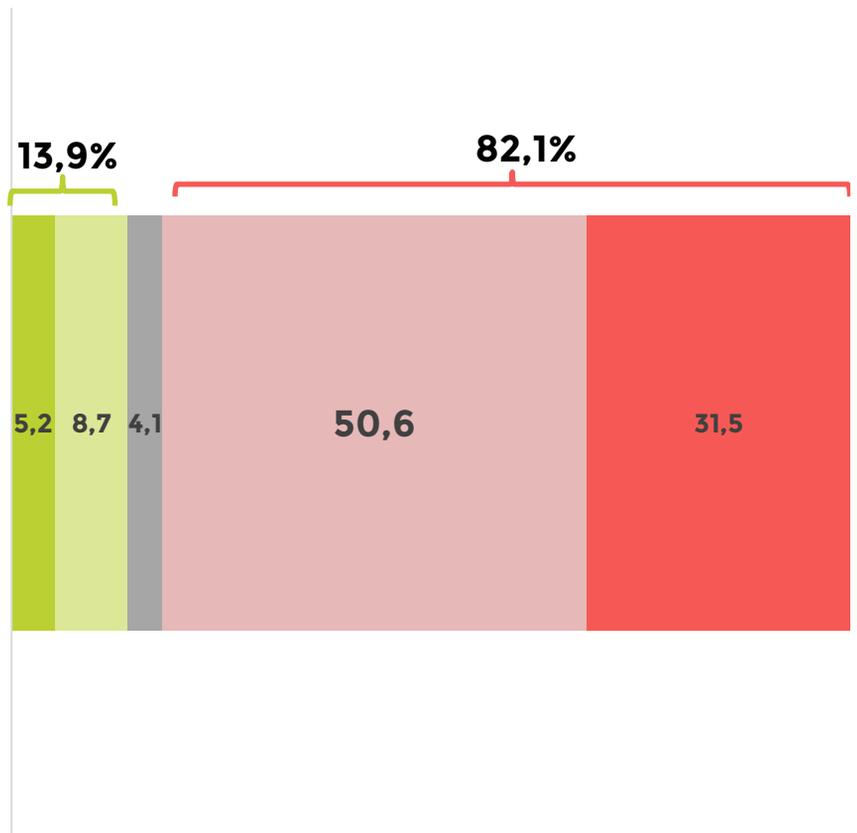


CREENCIAS Y OPINIONES

Respeto hacia las normas de tránsito

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

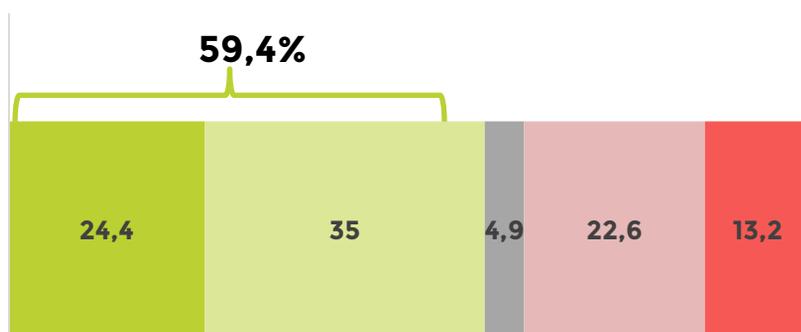
¿Cómo evaluaría el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito?



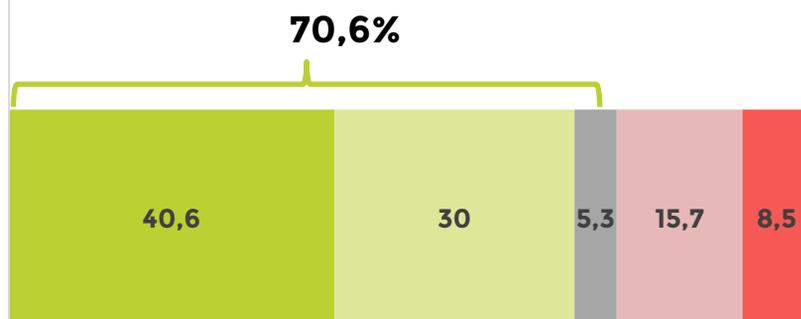
Acuerdo con frases

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

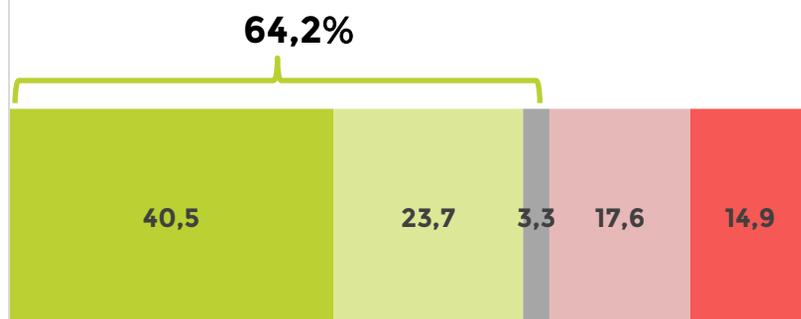
El motivo principal de las faltas de tránsito es el desconocimiento de las normas por parte de los conductores



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

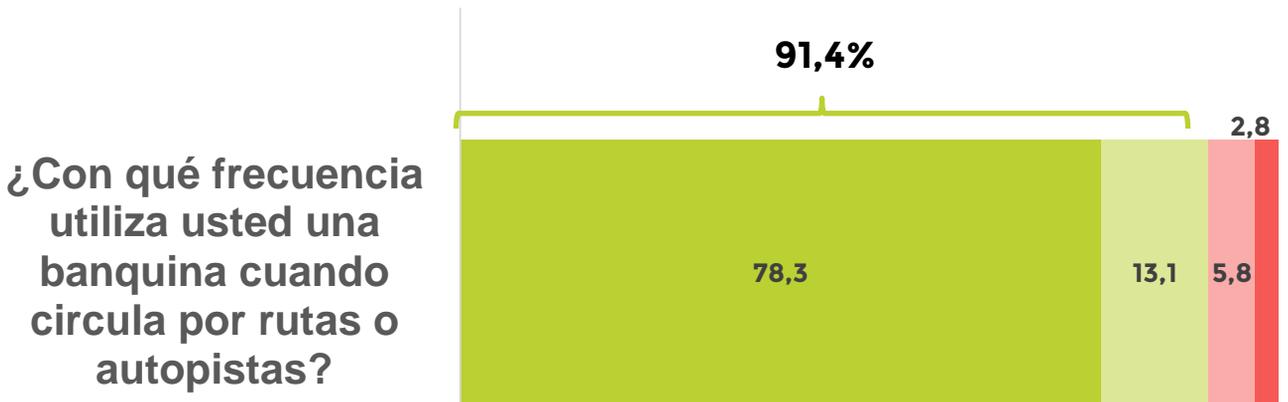


Las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas

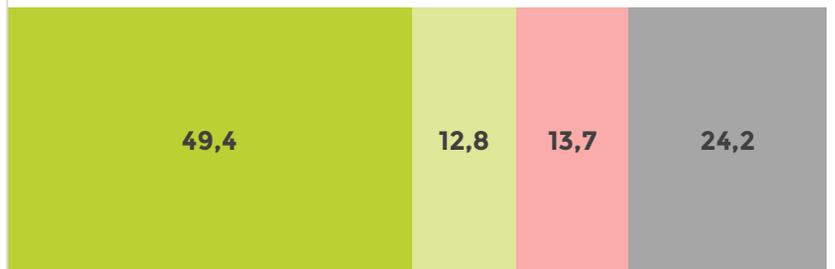


Banquinas (sólo conductores)

- No la utiliza nunca
- No la utiliza casi nunca
- La utiliza de vez en cuando
- La utiliza casi siempre

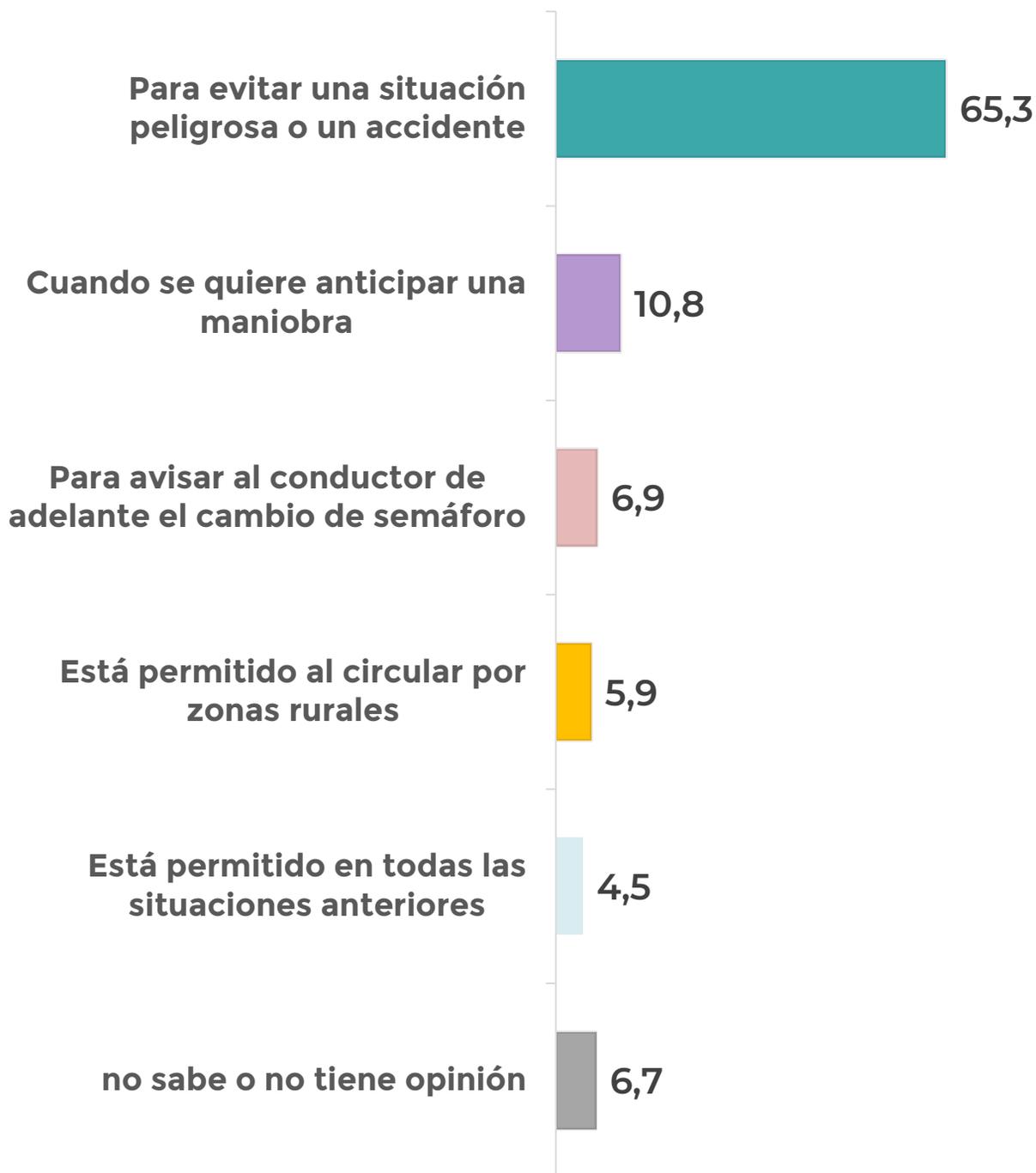


¿Y en qué situación suele usted circular por la banquina?



- Sólo si el tránsito está detenido por un accidente
- Cuando hay una congestión en el tránsito, como vía de escape
- Siempre que puedo
- No sabe

En su opinión ¿en cuál de las siguientes situaciones está permitido el uso de la bocina?



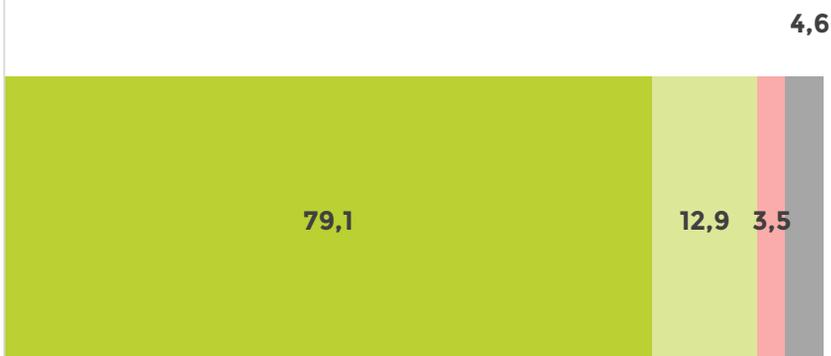
Alcohol

- El límite para conducir es 0 alcohol en sangre
- Es 0,50 gramos de alcohol en sangre
- Es 1 gramo de alcohol en sangre
- No lo sabe

Según su conocimiento actual, ¿cuál es el límite de ingesta de alcohol permitido para poder conducir un automóvil en la ley nacional?



¿En qué medida está de acuerdo con la posible sanción de una Ley nacional de Alcohol Cero para conducir?



- Está muy de acuerdo
- Está algo de acuerdo
- Esta algo en desacuerdo
- Está muy en desacuerdo

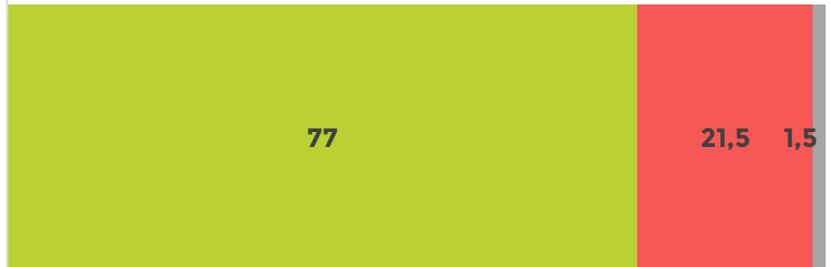
Alcohol

■ Está de acuerdo

■ No está de acuerdo

■ No tiene opinión al respecto

En relación a quienes conducen habiendo ingerido bebidas alcohólicas, ¿está de acuerdo con que se les retenga el registro aunque no haya accidente alguno?



Ficha Técnica

> Este informe surge de una encuesta realizada del 22 al 29 de septiembre de 2022 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 1093 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 +/- 2,96 % 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.



9º INFORME / AGOSTO 2022

SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

Ofensiva de familiares de víctimas de tránsito por la ley de Alcohol Cero

Se sumaron a más de 130 asociaciones, fundaciones y ONGs que pidieron a los legisladores la sanción de esta norma



EL PROYECTO SE ANALIZA EN LA COMISIÓN DE TRANSPORTE / VEB

2 de Septiembre
Edición impresa

Más de 130 asociaciones, fundaciones y ONGs integrantes de familiares de víctimas de accidentes de tránsito pidieron a los legisladores la sanción de la ley de Alcohol Cero al Volante

La iniciativa de los familiares surgió después de que representantes de la industria vitivinícola cuestionaran el proyecto y pidieran que se mantuvieran las prohibiciones en 0,5 junto con mayores controles y prevención, para evitar un fuerte impacto en ese sector productivo.

La Ley de Alcohol Cero busca llevar a cero el límite permitido de alcohol en el sangre para conducir cualquier vehículo motorizado en todo el territorio nacional.

Actualmente el proyecto está en la comisión de Transporte de la Cámara de Diputados y esperando para ser tratado en el recinto.

FAMILIARES POR LA LEY

Los familiares de víctimas de hechos viales enviaron en las últimas horas una carta a las diputadas y los diputados del Congreso de la Nación, para pedir que "no se dejen amedrentar por los empresarios vitivinícolas" y "sancionen la Ley de Alcohol Cero al Volante que puede salvar vidas y evitar lesionados".

"Está en sus manos sancionar una Ley que puede salvar vidas y evitar lesionados", comienza diciendo la carta que firmaron 131 asociaciones, fundaciones, ONG y familiares de víctimas de tránsito.

Entre las firmantes se cuentan Asociación Madres del Dolor, Aciverj Pizzolato, madre de Ramiro, Red Cuidarte + Mónica Jenkins y Fundación Abrazos Que Calman.

"Sres. Diputados, no se dejen amedrentar ya que es importante que si van a conducir, no se debe ingerir alcohol porque "es un acto que disminuye los reflejos, la capacidad para advertir el riesgo y tomar decisiones", como dijo Carlos Damín, jefe de Toxicología del Hospital Fernández de los familiares.

Y agregaron: "Sabemos de la preocupación de algunos empresarios y que la iniciativa les perjudica. Pero no cedan ante estas presiones y firmen una ley seca".

La carta fue difundida luego de que empresarios del sector vitivinícola emitieran voz en contra del proyecto de Ley, alegando que el mismo los perjudicaría.

Como respuesta, el texto de la carta enviada por los familiares de víctimas de accidentes de tránsito y Diputadas que "no cedan ante estas presiones ya que no se trata de una ley seca" y "no significa que quienes no van a conducir no pueden tomar decisiones que los empresarios no tienen que preocuparse por sus ingresos económicos que no van a verse afectados", informaron desde Seguridad vial del Ministerio de Transporte.

"Ninguno puede negar la asociación de alcohol y tragedias totalitarias. Las leyes están para proteger, promover la seguridad y sobre todo prevenir delitos y así salvar Vidas" (...) "Los empresarios de alcohol no son nuestros enemigos", continuaron los familiares.

"Sabemos que quienes no sobrepasan hoy el valor permitido de alcohol, pueden quizás no producir un hecho vial fatal", agregaron.

Pero la realidad es que los datos arrojan que "son entre 14 y 20 las muertes producidas todos los días en nuestro país y, en este sentido, "entonces nadie sabe cuánto alcohol puede ingerir para no pasarse del límite permitido".

"Lo más fácil y lógico es comprender que no se debe tomar nada de alcohol para ir a conducir", aseguraron.

"Nosotros, a quienes nos mataron a un ser querido, nos preocupamos por lo más precioso que ellos y todos tenemos que es La Vida", apuntaron.

Días atrás representantes de la industria vitivinícola habían mostrado su preocupación ante el avance del proyecto.

"Además de inaplicable, implicaría un impacto muy serio y dañino para la industria vitivinícola de nuestro país, una actividad económica generadora de



el territorio

Misiones y la región

En Misiones

Controles de velocidad para proteger la fauna

viernes 02 de septiembre de 2022 | 6:04hs.

A raíz de los frecuentes atropellamientos de animales en inmediaciones a parques y zonas de reservas naturales, el gobierno de la provincia resolvió aplicar mayor rigurosidad en los controles de velocidad en estas áreas protegidas e iniciar los controles.

De esta manera se estableció que en la ruta nacional 12, a la altura del kilómetro 1635, a la altura del Parque Iguazú en ambos sentidos, se permitirá circular hasta 60 kilómetros por hora como velocidad máxima. En la ruta 101, kilómetro 138, Parque Iguazú en ambos sentidos, 40 kilómetros por hora y sobre la ruta nacional 12, kilómetro 1621, en el Parque Península la velocidad máxima permitida también será de hasta 60 kilómetros por hora.

De esta manera, comenzaron los controles de velocidad en la ruta nacional 12, dentro del área protegida de Puerto Iguazú y a ello, se suman como se indicó la nacional 101 y la provincial 19.

"Se está trabajando en un proyecto para aumentar la cantidad de puestos de control de velocidad en zonas de reservas", afirmó el subcomisario Luis Sánchez, a cargo de la Unidad Administrativa de Control de Infracciones (Uaci).

Indicó que la idea es apuntar a la disminución de siniestros y evitar el atropellamiento de la fauna protegida.

La Fundación Vida Silvestre en Misiones estimó que más de 5.000 animales mueren al año por esta problemática en rutas que atraviesan áreas protegidas en la provincia, entre los que se encuentran desde lagartos, aves y pequeños mamíferos, hasta animales de gran porte.

Recordó el titular de Uaci que hace tres semanas arribó el ministro de Ambiente de la Nación, Juan Cabandié, y se reunió con directivos de Parques Nacionales y la Agencia de Seguridad Vial.

Fue en esa oportunidad que se pusieron a disposición tres cinemómetros para ser instalados en zonas de áreas protegidas que son administradas por Nación.

Además, se firmó un convenio con Vialidad Nacional para la instalación de reductores de velocidad, cartelería y radares para reducir la accidentología en las rutas nacionales en las áreas protegidas.

Al respecto, el gobernador Oscar Herrera Ahuad había planteado: "Nos estábamos ocupando del tema, quizás no con toda la fuerza que necesitábamos. Hoy estamos todos acá y nos vamos a ocupar del tema con absoluta responsabilidad. En esta firma de convenio de radarización vamos a ser inflexibles y muy duros, y no quiero quejas porque se arman colas porque los autos vengan a 30 kilómetros por hora en las áreas protegidas".

Exceso de velocidad: ¿qué opinan los conductores sobre el aumento de multas y penas más extensas?

Se realizó un nuevo sondeo en hogares de la CABA y el Gran Buenos Aires, por parte del Observatorio Vial de CECAITRA.



El exceso de velocidad sigue siendo la primera causa de mortalidad de los jóvenes menores de 25 años. (Cecaitra)

09-09-2022 08:00

Sobrepasar la velocidad máxima permitida es la falta que se comete con mayor frecuencia en las autopistas y autopistas del país. El sistema de radarización, que lleva más de 10 años, ha logrado que los índices de siniestralidad disminuyan. Sin embargo, la principal causa de mortalidad de los jóvenes menores de 35 años. ¿Qué saben y qué opinan sobre las multas que penalizan el exceso de velocidad?

El tema, el Observatorio de CECAITRA, la Cámara que nuclea a las empresas de seguridad vial, realizó un sondeo en hogares de la CABA y el Gran Buenos Aires.

Se preguntó: "En relación a las multas por exceso de velocidad, ¿crees que no pagarlas según el margen del exceso cometido?". El 42,4% de las personas encuestadas solicitó no pagarlas si las mismas exceden hasta un 5% la velocidad permitida. El 5% dijo que siempre es obligatorio pagarlas, sin importar de cuánto fue el exceso. Solo 2 de cada 10 (20,8%) contestó correctamente que sólo es posible no pagarlas si el exceso de velocidad es de hasta el 10% de lo permitido en la vía donde se circula.

Se tomó conciencia de que el sistema de radares no es recaudatorio sino preventivo. Se instaló un estudio previo que indica que esa zona es un punto crítico que se han producido un alto número de siniestros viales, o que es necesario para que no se produzcan. Se busca informar que ese lugar es peligroso. En este estudio una falta de conocimiento por parte de los conductores de vehículos que les asiste a la hora de recibir la multa, dijo el vocero del Observatorio Facundo Jaime.



El Observatorio Nacional de Tránsito (24.449) sostiene que constituye una falta grave "la falta de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de hasta un diez por ciento (10%)". Es decir que expresa ese porcentaje tolerado, que es el infractor de pedir que se le "perdone" la multa.

Se quiso conocer la opinión acerca de las causas de las faltas de velocidad. Se preguntó cuánto de acuerdo se estaba con la frase: "Las faltas de tránsito se deben a los infractores no se aplican o son muy bajas". Allí, 7 de cada 10 se expresaron de acuerdo. El 49,3% dijo estar "muy de acuerdo" y el 17,3% se mostró "algo de acuerdo". El 11,1% dijo estar algo en desacuerdo (16,4%) o muy en desacuerdo (12,1%). El resto no respondió.

Los datos de los encuestados se puede ver una diferencia: mientras que para el 55% de los jóvenes menores de 25 años las faltas de tránsito se deben a los infractores y disminuyó al 61% en los adultos de 50 a 64 años.

El Observatorio Nacional de Tránsito sostiene que las penas deberían ser más duras. Si se reclaman penas más duras, los conductores deberían reflexionar cómo estamos actuando en el tránsito. Pareciera que solo por el valor económico, los conductores saldrían a la calle con mayor frecuencia. Este es un dato que debe alertarnos. Desde CECAITRA apelamos a que se salga de la inercia, siendo conductores atentos, respetuosos y responsables", finalizó el vocero.



SOCIEDAD

Las argentinas al volante "demuestran una mayor conciencia del riesgo"

Se debió surgir de un estudio realizado por el Observatorio Vial de la ANSV bajo el título "La velocidad como factor de riesgo de la seguridad vial", al que tuvo acceso Telam indican que anualmente 1,53 millones de personas en el mundo realizan acciones similares por razones del tránsito y entre 20 y 30 millones padecen secuelas físicas y psicológicas a consecuencia de las mismas.

14-09-2022 08:07



Las conductoras mujeres de Argentina "demuestran una mayor conciencia del riesgo que conlleva conducir no respetando los límites de velocidad" y este comportamiento "se condice con la distribución de los tipos de infracción ocurridos según género, ya que las infracciones por velocidad representan el 23,5% del total de las registradas en varones, contra el 23,7% para el caso de las mujeres", según informes elaborados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) dependiente del Ministerio de Transporte.

Los datos están citados en un trabajo realizado por el Observatorio Vial de la ANSV bajo el título "La velocidad como factor de riesgo de la seguridad vial", al que tuvo acceso Telam.

El trabajo realizado por el observatorio que conduce Pablo Martínez Carriñana, hace además referencia a

Alcohol Cero: Mendoza y el sector vitivinícola se oponen a la Ley

El gobernador parece avanzar en iniciativas que apuntan a modificar el contexto históricamente crítico en materia de seguridad vial. Días atrás comenzó a regir el sistema de scoring, mientras tanto la Cámara de Diputados avanza con el proyecto de Alcohol Cero, que esta semana podría aprobarse en Comisión para ser tratado en el recinto. Sin embargo, la iniciativa enfrenta escollos. No de parte de conductores sino de un actor económico: el sector vitivinícola, a quien apoya el gobierno mendocino. ¿Qué reclaman? Que solo se aplique para principiantes y jóvenes.

Proponen que se aplique solo a jóvenes y principiantes.



Actualmente el valor permitido es de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre. El proyecto en Diputados busca bajarlo a cero, pero encuentra algunas resistencias.

En el último tiempo, la Argentina parece avanzar en iniciativas que apuntan a modificar el contexto históricamente crítico en materia de seguridad vial. Días atrás comenzó a regir el sistema de scoring, mientras tanto la Cámara de Diputados avanza con el proyecto de Alcohol Cero, que esta semana podría aprobarse en Comisión para ser tratado en el recinto. Sin embargo, la iniciativa enfrenta escollos. No de parte de conductores sino de un actor económico: el sector vitivinícola, a quien apoya el gobierno mendocino. ¿Qué reclaman? Que solo se aplique para principiantes y jóvenes.

El gobernador Rodolfo Suárez se reunió esta semana con integrantes de la Corporación Vitivinícola Argentina (Coviar), con el objetivo de proponer un proyecto alternativo que mantenga el límite actual de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, y sólo se reduzca a 0 en el caso de principiantes y jóvenes de hasta 25 años. Según consideran, esta franja etárea es la que concentra un mayor número de siniestros graves por consumo de bebidas alcohólicas. José Zuccardi, presidente de la Coviar, resaltó que son "muy pocos" los accidentes graves que se producen cuando el conductor tiene hasta 0,5 gramos y que reducir el límite a 0 tendría varias "consecuencias negativas", desde la disminución del consumo y que los enólogos no

puedan ir a trabajar en sus propios vehículos, hasta la salud de la población: "El vino es parte de la cultura y de la alimentación de los argentinos. Sacarlo de la dieta deja el lugar para las bebidas azucaradas, que causan severos problemas".

Desde el sector vitivinícola sostienen que el problema no es el límite, sino que se cumpla y se sancione rigurosamente a quienes manejan con más de 0,5 g en sangre. Fabián Pons, presidente del Observatorio

Conducir bajo los efectos del alcohol, aunque sea mínimo, incrementa las posibilidades de protagonizar un siniestro vial.

Vial Latinoamericano, que se conectó por videollamada a la conferencia de prensa que brindaron autoridades de la Coviar, afirmó que Argentina realiza anualmente controles que equivalen al 0,7% de la población, mientras que en Europa el promedio es del 20%. Y consideró que con la nueva ley se necesitaría tener una mayor cantidad de alcoholímetros, personal capacitado para utilizarlos y calibrar los equipos cada seis meses. Actualmente, las provincias de

Córdoba, Salta, Tucumán, Entre Ríos, Jujuy, Río Negro y Santa Cruz, y ciudades como Mar del Plata, Santa Fe, Rosario, Posadas, Moreno, Tigre y Ezeiza, ya tienen normativa de alcohol cero en sus territorios. Y Provincia de Buenos Aires avanza con su propia ley.

El director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Pablo Martínez Carriñana, manifestó que la seguridad vial es una cuestión central de salud pública: "Nada mata más jóvenes en la Argentina que la inseguridad vial. El alcohol está presente en al menos 1 de cada 4 siniestros viales que terminan con muertos. Los principales afectados son los jóvenes entre 15 y 35 años, que representan 4 de cada 10 muertos". Sobre la afirmación "pequeñas cantidades de alcohol no hacen nada", enfatizó que es "algo viejo y ha quedado perimido. La OMS dice que con la primera copa de alcohol ya empieza la afectación a nuestra capacidad y que con una graduación entre 0,1 y 0,5 estres veces más alto el riesgo de provocar un siniestro vial que un conductor sobrio".

Desde la asociación Madres del Dolor, Viviam Perrone, también integrante del Observatorio de Víctimas de la Cámara de Diputados, remarcó que "no solamente es alcohol cero sino que se necesita educación vial y controles. No sirve de nada esta ley si no hay controles después".

La Provincia avanza en el tratamiento de la Ley de Alcohol Cero al Volante

La cartera de Transporte bonaerense impulsa el proyecto para eliminar el mínimo permitido de alcohol en sangre a la hora de conducir y bajar el número de muertes al volante en Buenos Aires. Marcan la importancia de un "cambio cultural"

El ministro de Transporte de la provincia de Buenos Aires, Jorge D'Onofrio, encabezó la semana pasada un plenario de las comisiones de Transporte, Legislación General y Prevención de Adicciones del Senado bonaerense acerca del tratamiento de la Ley de Alcohol Cero, por lo que solo queda que el proyecto baje al recinto.

D'Onofrio impulsa el proyecto para eliminar el mínimo permitido de alcohol en sangre a la hora de conducir (hoy es de 0,5%) y, tras el plenario de comisiones, agradeció a todas el tiempo que se tomaron para "tratar el proyecto y escuchar a todos los actores, porque lo importante no solamente es la ley sino también transitar el debate".

El ministro, que conoce bien el camino legislativo de los proyectos que bajan a las Cámaras ya que ocupó bancas en ambos recintos, explicó: "Tenemos índices horribles en siniestralidad vial, con grandes cantidades de muertes que incluso son difíciles de calcular. Tenemos que modificar la Ley de Tránsito y avanzar hacia un cambio en la cultura vial de la provincia de Buenos Aires, porque la vida humana es el único bien que no es reemplazable".

Las cifras del Operativo Verano, que marcaron una positividad del 3,9% en los controles vehiculares de alcoholemia, no son las únicas que preocupan a D'Onofrio. "Hay algo que es insoslayable: más del 40% de los siniestros son vinculados a alcoholismo, y para esto estamos trabajando codo a codo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial", señaló.

"El objetivo es poder cambiar la cultura vial, y por eso es que el gobierno de la Provincia, a través del Ministerio de Transporte, trabaja día a día en esa dirección", indicó el



La positividad y su relación con la siniestralidad vial son una preocupación para la Provincia

ministro, que mostró receptividad a la hora de discutir el texto que viene a libro cerrado. D'Onofrio también adelantó que ya transitará por el recinto las propuestas de ley de tener leyes que que cuesta generar un esfuerzo que han

GRAN HERMANO. Estarán activas durante las 24 horas, todos los días y andarán incluso si se corta la luz

Hipercontrolados: cómo son las cámaras que no dejarán en paz a los infractores



AVENIDA ESTANISLAO LÓPEZ. Allí ya hay cámaras funcionando. En la misma arteria se instalará un tótem.

No habrá forma de zafar del ojo siempre atento de los dispositivos que, desde fin de mes, estarán en pleno funcionamiento en plena ciudad

Pablo R. Procopio
pprocopio@capital.com.ar

LA CAPITAL

Si bien aún no se aplican sanciones, muchas de las cámaras de fotomultas que la Municipalidad está instalando ya generan su principal consecuencia. Por la zonas donde se encuentran colocados los aparatos, los vehículos circulan a la velocidad permitida. El efecto disuasorio se hace sentir: ahora falta que las infracciones impacten en el bolsillo. Es que, al momento de incumplir las normas viales, una vez que el sistema estén en pleno funcionamiento, no habrá forma de zafar del ojo siempre atento de los dispositivos, que funcionarán durante las 24 horas, sin descanso, aun con cortes de energía eléctrica. Y, a diferencia de los inspectores

humanos, no habrá paro ni feriado que los alcancen.

Las cámaras están integradas por dos componentes: uno que detecta la infracción y otro que filma la patente. Dos ojos hiperatentos.

Por dentro, los dispositivos tienen una mini PC con módem que recaba la información necesaria; permiten, en base a inteligencia artificial, identificar irregularidades: por ejemplo, que un auto se mueva por un carril incorrecto; a la sazón, la mayor falta de tránsito en la ciudad.

Los aparatos, además, están conectados a la red eléctrica. Sin embargo, ante una interrupción en el suministro seguirán grabando gracias a sus baterías, que evitan que se interrumpa el registro. Así, una vez que regrese la luz, esos archivos serán nuevamente enviados al centro de recepción.

Incluso, frente a un inconveniente mayúsculo en la red eléctrica,

esos datos podrán retirarse manualmente.

Las 70 cámaras que están instalándose y comenzarán a registrar sanciones económicas desde fin de mes son de altísima definición y tecnología, muy distintas a las anteriores que solo tenían la capacidad de tomar fotografías.

Las nuevas graban también video, lo que permite detectar básicamente el movimiento y, de esa manera, dejar de lado discusiones eternas. Hasta ahora, el cambio de amarillo a rojo en un cruce semaforizado generaba dudas y, muchas veces, el infractor terminaba ganando a pesar de su mala actuación.

Los puntos de control van a estar conectados en línea y, además de sancionar las infracciones configuradas, van a efectuar un conteo y clasificación del tránsito, con lectura de patente. A raíz de esto, se podrá detectar rodados con pedido de captura, además de llevar a cabo programas para ordenar el tránsito.

Todo el equipamiento de control será automático, sin la necesidad de operadores. Cada punto entregará información sobre volumen y composición del tránsito que circule por la arteria controlada, y generará además en forma automática

registros estadísticos diarios y horarios de cantidad de infractores y de velocidades promedio de los vehículos que pasan.

En resumen, el sistema controlará o detectará la violación de quienes pasen con el semáforo en rojo, excesos de velocidad, gendras prohibidos e invasiones de senda peatonal, ciclovías y carriles exclusivos. Hasta el momento la red está

Los dispositivos ya generan un efecto disuasorio: ahora falta que las infracciones impacten en el bolsillo

en un proceso de ajuste. Funcionará por cinco años bajo un presupuesto global de 2.600 millones de pesos. Los aparatos se calibraron para capturar tanto las patentes de autos como las de motocicletas. Y mostraron ser efectivos: en la primera etapa del período de prueba, entre el 20 de junio y el 17 de septiembre, se labraron 22 mil fotomultas. Un promedio de 310 por día, unas 13 por hora.

La infracción más sancionada en

las calles de Rosario fue la invasión de los carriles exclusivos del transporte público o de las sendas para ciclistas. Al menos así lo indican estos primeros números que arrojó el flamante sistema de cámaras de vigilancia.

Puentes del municipio destacaron que este ránking no se relaciona con las infracciones más cometidas en la calle, sino con las más captadas y registradas por el sistema en esta primera etapa de funcionamiento. El número, dicen, es solo un recorte de lo que ocurre en el tránsito, ya que aún no están instaladas todas las cámaras y sólo en algunos sectores de la ciudad.

En pesos

Las sanciones por invadir los carriles del transporte tienen un costo de entre 10 mil y 45 mil pesos, de acuerdo a si el conductor cuenta con infracciones anteriores por la misma falta. Pasar un semáforo en rojo se sanciona con entre 20 mil y 250 mil pesos, por superar la velocidad máxima las multas van entre 25 mil y 250 mil pesos y participar de picadas se castiga con entre 65 mil y 500 mil pesos.

Enterate de la agenda legislativa del Senado bonaerense a través de nuestra web y redes sociales

www.senado-ba.gov.ar

senado_ba

senado BA

senado.ba

Bodegueros refuerzan la ofensiva contra la tolerancia cero al volante



Para Coviar, el ente público-privado de la industria del vino, la tolerancia debería ser de hasta 0,2% hasta los 30 años. FOTO SHUTTERSTOCK

Mientras avanza el proyecto en el Congreso, critican que la Argentina será el primer país productor de vinos en tener una ley así

— Belén Fernández
— bfernandez@cronista.com

Mientras en la Cámara de Diputados de la Nación avanza la Ley de Tolerancia Cero al alcohol al volante, la industria vitivinícola refuerza su oposición al proyecto, exteriorizada ya hace alguna sema-

nas. Ahora, la Corporación Vitivinícola Argentina (Coviar), ente público-privado de fomento y desarrollo del sector, asegura que, de sancionarse, la iniciativa convertirá a la Argentina en el primer gran país vitivinícola en tener una legislación semejante.

Los empresarios bodegueros sostienen la necesidad de una

política pública integral, que esté acompañada de acciones que incluyan controles policiales; involucramiento del Estado en la formación de los conductores; campañas de prevención y concientización sobre el riesgo de manejar alcoholizado.

“Si esta normativa se aprobara, seríamos el primer país grande vitivinícola por produc-

ción y consumo, con ley de alcohol cero. Esto es absurdo porque nos pone en una situación marginal”, explica José Zuccardi, presidente de Coviar.

Según explicó el empresario, desde el sector acompañan el proyecto de ley impulsado por el sanjuanino José Luis Gioja que busca tolerancia 0,2% hasta los 30 años. “Es el público más vulnerable. Esta medida ni siquiera fue debatida”, agrega Zuccardi.

Según datos de Coviar, en la Argentina, se controla, a través de medidas de prevención, solo el 1,4% del territorio a nivel nacional. En países como España, ese número es superior: por lo menos, el 14 por ciento.

El sector vitivinícola se opone a la ley, que es impulsada por asociaciones civiles y familiares de víctimas de accidentes de tránsito, al entender que el foco debería estar puesto en las campañas de prevención.

“Lo que se está haciendo es solo cambiar el número. Insistimos en la importancia del control. Es necesario comprar aparatos para medir el alcohol en sangre. Ahí tiene que estar puesta la inversión”, remarca.

La actual Ley de Tránsito (24.449) establece, para cualquier tipo de vehículos, una tolerancia de hasta 500 miligramos (0,5%) de alcohol por litro de sangre. En tanto, la “tolerancia cero” con el alcohol ya se implementa en siete provincias y 13 localidades del país y contempla multas como 30 días de cárcel, retención del rodado, inhabilitación de la licencia de conducir y el pago de infracciones desde \$90.000 a \$ 270.000.

Se espera que, en estos días, salga un dictamen en comisión, un paso más para que el proyecto se convierta en Ley. La intención es avanzar en la firma de un despacho consensuado para llevarlo al recinto lo antes posible al cuerpo.

“Nosotros entendemos que perjudica al sector porque el lugar que ocupa hoy el vino en la mesa de los argentinos será reemplazado por otras bebidas azucaradas”, finaliza Zuccardi.

Desde Coviar, ya le pidieron al Gobierno que considere el tratamiento de la Ley de Alcohol Cero. “Nos reunimos con Sergio Massa y con todas las autoridades que están a nuestro alcance”, agrega Zuccardi.

El gobernador de Mendoza, Rodolfo Suárez, se reunió con las autoridades de Coviar. Dialogaron sobre la importancia de lograr un consenso en torno a la ley de alcohol cero...

CON EL OBJETIVO DE REDUCIR LA MORTALIDAD EN LOS SINIESTROS VIALES

Fuerte apoyo de taxistas para la Ley de Alcohol Cero

“Nuestros compañeros son muchas veces **víctimas**”, sostuvieron desde la Federación Nacional de Conductores de Taxis y pidieron que haya “una pronta **media sanción**” en Diputados a esta iniciativa.

La Federación Nacional de Conductores de Taxis manifestó su apoyo al proyecto de ley de Alcohol Cero al volante para todo el territorio nacional y pidió por una “pronta media sanción” en la Cámara de Diputados.

En el texto de apoyo, firmado por el secretario general de la Federación, José Antonio Ibarra, los taxistas expresaron: “Desde el sector conocemos profundamente la incidencia del alcohol en la conducción. Nuestros compañeros son muchas veces víctimas de quienes no respetan las normas, beben antes de manejar y generan siniestros viales graves”.

También mencionaron la existencia de la tolerancia cero de alcohol en el manejo para conductores profesionales “hace más de un cuarto de siglo” y sostuvieron que se necesitan “reglas iguales para todos los actores del tránsito”, según indicó el Ministerio de Transporte en un comunicado de prensa.

Por último, en el texto manifes-



Los conductores de taxis respaldaron una Ley de Alcohol Cero al volante.

taron que la seguridad vial “no puede esperar” e instaron a los legisladores a avanzar con el proyecto de ley elaborado e impulsado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), organismo de la cartera de Transporte, que se encuentra a la espera de dictamen favorable en la comisión de Transportes de Diputados para poder pa-

sar al recinto y ser debatida.

En ese sentido, un plenario de comisiones de la Cámara baja se reunirá hoy para avanzar en el dictamen de un proyecto de consenso, que reúne iniciativas de distintos bloques parlamentarios, para establecer la prohibición de conducir vehículos con concentración de alcohol en sangre.

h
Un plenario de comisiones de la Cámara de Diputados se reunirá hoy para avanzar en el dictamen de un proyecto de consenso sobre Alcohol Cero.

En la actualidad hay 11 provincias -Chubut, Córdoba, Entre Ríos, Jujuy, La Pampa, Río Negro, Salta, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Tucumán y Chaco-, y más de 20 ciudades que tienen alcohol cero al volante en sus territorios.

Entre las ciudades, varias son de la provincia de Buenos Aires como Ezeiza, Tigre, General Pueyrredón, Morón, Moreno, Ramallo, Hurlingham, Salto y General Rodríguez.

Las últimas provincias en aplicar el límite cero para la conducción de cualquier vehículo motorizado fueron La Pampa y Chaco. Además, en Jujuy, la implementación de esta iniciativa redujo hasta un 43% la mortalidad en siniestros viales.

Los radares recaudan millones en el corredor de Vaca Muerta

Solo al municipio de Campo Grande, le significa la posibilidad de sumar 360 millones al mes. Las multas se multiplicaron en los últimos meses y los infractores dudan de la habilitación de los dispositivos.



El municipio tiene 6.000 habitantes, pero un tráfico intenso de camiones y camionetas de la industria.

Neuquén

RODRIGO RAMÍREZ, ABURTO
ramirez@rio negro.com.ar

La explosiva cantidad de multas generadas en las últimas semanas por superar la velocidad permitida en el corredor de Vaca Muerta, sigue alimentando la polémica en torno a la aplicación de los radares en las rutas. Esta vez, un municipio de Río Negro quedó en el ojo de la tormenta y según los datos relevados, el poder recaudatorio de estas multas es millonario.

Campo Grande es una localidad que tiene unos 6.000 habitantes en sus cuatro aglomeraciones y la zona rural que la integra. Sin embargo, el tránsito de sus rutas es intenso, siendo en su mayoría camiones y camionetas de empresas relacionadas a la industria petrolera. Son justamente estos conductores los que comenzaron a recibir de manera compulsiva

infracciones derivadas de los dispositivos dispuestos para el control.

La habilitación de estos mecanismos, ideados principalmente para mejorar la seguridad vial, es engorrosa y su explicación termina siempre en una contienda entre la jurisdicción municipal y nacional. Es esta enmarcada realidad la que tiende a desanimar a muchos de los infractores que deciden pagar multas que promedian los 30.000 pesos.

Por ejemplo, si el automovilista pasó por la zona de control fotográfico sin las luces bajas encendidas, se le imputará una sanción de 26.000 pesos que, si paga por anticipado, se rebajará al 50%.

Los números se inflan considerablemente si se tiene en cuenta que tanto la empresa como el municipio confirman que, en promedio, se realizan casi 1.200 multas. Esto daría un número

cercano a los 360 millones de pesos por mes.

Río Negro tuvo acceso a los detalles de los procesos contractuales y de cobro, tanto de los radares cinemómetros habilitados por la municipalidad para ser utilizados sobre la Ruta Nacional 151, como de los dispositivos generadores de fotomultas instalados en la

Ruta Provincial 69.

En Campo Grande se realizó una licitación en el año 2021 para adjudicar el servicio de controles con dispositivos. La empresa "Controles SRL" fue la que se presentó al llamado y ganó la posibilidad de utilizar sus radares.

Según lo establecido en el contrato, la empresa se queda con el

60% de las multas imputadas y Campo Grande con el 40% restante. La empresa explicó que en un 90% de los casos las personas no eligen pagar anticipadamente y que lo hacen recién cuando se ven imposibilitados a realizar trámites con sus vehículos porque "les aparece en los sistemas nacionales que deben pagar una multa".

El intendente defendió su utilización

El intendente de Campo Grande, Ariel Rivero, supo participar de varios reclamos relacionados a la seguridad vial que incluso lo llevaron a acompañar un corte de ruta de vecinos que exigían mejoras en la cinta asfáltica tras una serie de incidentes. En diálogo con Río Negro, defendió el uso de los radares y consideró que desde su aplicación "se logró ordenar el tránsito". También buscó despegar el sentido recaudatorio, aunque no lo negó, y aseguró que su municipio "no necesita de las multas porque es un gobierno con fondos ordenados". "Nosotros establecimos por ordenanza que los fondos de las multas no vayan ni a sueldos ni a gastos corrientes de la municipalidad", contestó a las críticas. También explicó que desde que comenzaron con los controles "no se produjeron incidentes con víctimas fatales en las rutas".



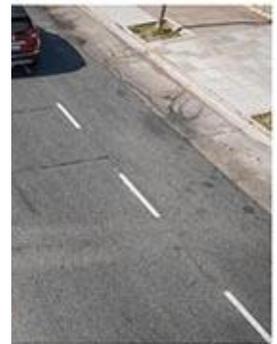
sobre el aumento de multas y penales de la CABA y el Gran Buenos Aires.

¿La mayor frecuencia en las rutas, semiautómatas y el funcionamiento, ha logrado que los índices de la mortalidad de los jóvenes menores de 35 años, bajen el riesgo de velocidad?

¿Se acerca a las empresas productoras de software?

¿Algunos, ¿para usted que es posible solicitar no haber firmado que es posible solicitar no pagarlas si que siempre es obligatorio pagarlas, sin importar de momento que sólo es posible solicitar si no pago si se cometió la infracción.

¿Se restauratorio sino preventivo. Cada aparato se "usa", es decir, que allí se han producido un alto número de producciones. Se busca informar que ese lugar es por parte de los conductores de vehículos respecto del Observatorio Vial de CECATRA. **Fuente: Jaime**



¿Hay una falta grave "la violación de los límites de tolerancia de hasta un diez por ciento (10%)". Es infractor de pedir que se le "perdone" la multa.

¿Por qué de las faltas de tránsito. Así, se preguntó cuál de las penas sería los infractores no se aplican o con 80% estar "may de estado" y el 17,3% se mostró lo (14,4%) o muy en desacuerdo (12,1%). El resto no

¿Algunos que para el 72% de los menores de 29 años, el porcentaje disminuyó al 61% en los adultos

¿Duras. Si se reclaman multas más altas, debemos en una pena de alto valor económico, los conductores alertarnos. Desde CECATRA apelamos a que se oídos y responsables", finalizó Jaime.

Queja de COVIAR por alcohol cero

La Corporación Vitivinícola Argentina (COVIAR) advirtió ayer que si se aprueba una ley nacional de alcoholemia cero al volante "Argentina se convertirá en el primer país vitivinícola (el séptimo mercado más importante del mundo en vinos) en legislar una tolerancia cero". La entidad se refirió así a la "posible aprobación de una ley sin consenso que sólo baja de 0.5 a 0 el límite de alcohol en sangre permitido para conducir en todo el territorio argentino".

También destacó que de los cinco países del mundo con mejores índices de seguridad vial en función de la menor siniestralidad, en ninguno de ellos hay Tolerancia Cero.

Enumeró a Dinamarca, Suiza y Países Bajos cuyo límite de alcohol es de 0.5 gramos por litro de sangre; en Reino Unido: la tolerancia es de 0.8 gramos y en Suecia -el país más avanzado del mundo en materia de seguridad vial- se determinó una tolerancia de 0,2 gramos para todo tipo de conductor, incluyendo a principiantes y profesionales, porque el margen de error de la medición no depende de la calidad del conductor, sino de las inevitables imperfecciones del sistema, añadió.

Actualmente en el mundo, el límite de 0.5 vigente en Argentina es compartido por países como Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica, España, Italia, Francia, Alemania y Suiza, explicó COVIAR en su comunicado.

INTERÉS GENERAL LA CIUDAD FORTADA

CHARLA CON ADOLESCENTES SOBRE SEGURIDAD VIAL

24 septiembre, 2022



En la jornada de hoy, en la Escuela Secundaria N°2 Genaro Pérsico, se realizó una charla para generar conciencia en los y las jóvenes que estén próximos a conseguir su habilitación para conducir automóviles o motos, como así también el rol de los ciclistas y peatones. El

encuentro ini-
simulador de

La actividad
Aprender, q
Asociación Ci
empresar p
sistemas rel
contó con la
Fundación, la
Etcheverry y
Borda.



Alcohol Cero al volante

Piden debate urgente

Sociedades científicas, organizaciones civiles y universidades reclamaron el "inmediato debate legislativo" de la Ley de Alcohol Cero al volante y recordaron que "la inseguridad vial es la principal causa de muerte en menores de 35 años". El pedido se reiteró ayer, luego de que se suspendiera el plenario de Comisiones de la Cámara de Diputados que estaba previsto para la tarde.

Si bien la reunión conjunta de las comisiones de Transporte, presidida por Jorge Rizotti (UCR), y de Seguridad Interior, a cargo de Ramiro Gutiérrez (Frente de Todos), estaba previsto para ayer a la tarde, el encuentro se suspendió por razones de agenda, detallaron fuentes parlamentarias. Se reprogramó para la próxima semana, cuando se avanzaría en el dictamen de un proyecto de consenso.

El Foro compuesto por 84 instituciones emitió este martes un nuevo comunicado en

apoyo al proyecto que busca prohibir la conducción de vehículos con concentración de alcohol en sangre, impulsada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), dependiente del Ministerio de Transporte. Este pedido se suma al que ya habían realizado en noviembre de 2021, para reclamar el avance de la iniciativa en el Congreso.

En el texto, dirigido al presidente de la Comisión de Transportes de Diputados, Jorge Rizzotti, las organizaciones subrayaron "la importancia que tiene para este Foro la sanción de una ley orientada a prevenir incidentes viales asociados al consumo de alcohol". "Es prioritario el inmediato debate legislativo de la propuesta", indicaron.

El comunicado recordó, además, que "la inseguridad vial es la principal causa de muerte en menores de 35 años y que en 1 de cada 4 fallecidos se detectó alcohol en sangre".

Tótems: a fin de mes empiezan a funcionar los lectores de patentes y registro de velocidad

Operarán junto con 70 cámaras en la vía pública, algunas de las cuales ya detectaron 22 mil infracciones desde mediados de junio

Por Pablo R. Procopio

4 de septiembre 2022 03:00hs



Avenida Colombres. Uno de los cinco corredores donde estarán las enormes estructuras.

A fin de mes, la ciudad tendrá en funcionamiento cinco estructuras (tótems) con lectores de patente en tiempo real, que permitirán detectar autos y motos con pedidos de captura o que se hayan utilizado para cometer algún ilícito. Además, advertirán a los conductores que estén circulando a una velocidad superior a la permitida.

Los aparatos comenzarán a operar en paralelo a 70 cámaras de videovigilancia fijas y cuatro móviles, algunas de las cuales ya están funcionando a modo experimental y vienen detectando faltas que están siendo remitidas a sus autores vía correo electrónico.

Estas infracciones se envían a modo de aviso y aún no son multas propiamente dichas porque el sistema todavía no se instaló en su totalidad, lo que sí ocurrirá a fin de mes cuando todos los aparatos estén en funcionamiento. A partir de allí, las sanciones serán económicas y llegarán hasta los 300 mil pesos.

Todo lo que se recude se destinará a fortalecer el sistema de salud pública y el fondo compensador del transporte.

En el mientras tanto, el municipio determinó que desde mediados de julio se cometerían más de 22 mil infracciones que se visualizaron a través del nuevo sistema. Las faltas fueron las siguientes: invasiones de carriles exclusivos, exceso de velocidad y giros indebidos, en ese orden de mayor a menor.

"Gracias a convenios con distintas áreas, tenemos los registros actualizados de los dominios del parque automotor y los contactos de los conductores, por eso hemos podido notificarlos a través del correo electrónico", dijo a La Capital el secretario de Modernización, Germán Giró. De todas formas, en poco tiempo, cuando las penalidades sean económicas, llegará la notificación fehaciente en formato papel o en formato digital con la información sobre cómo accionar al respecto. Por ejemplo, pagando de modo voluntario con descuento o presentándose al descargo ante el juez de faltas que, incluso, se podrá realizar en modo virtual, a través del perfil digital.

Los tótems, cuya instalación comenzó hace pocos días, serán los dispositivos que, por su tamaño, llamarán la atención. Están montándose sobre varias arterias y cuentan con una señalética que le permitirá al conductor evidenciar a que velocidad está circulando y, al Estado, conocer qué vehículos pasaron por dicho sector.

Los cinco estarán en los puntos más transitados de la ciudad. Tres de esos sitios ya se encuentran definidos, mientras que se están ajustando las cuestiones técnicas de los otros dos para dar con la mejor ubicación.

Los primeros se ubicarán en la avenida Estanislao López 2472, sentido este-oeste (a la altura del parque Sunchales); avenida Belgrano 182 bis, sentido sur-norte (a la altura del Anfiteatro); y en la avenida Colombres 956, sentido sur-norte (a la altura de la usina Sorrento). Los otros dos se definirán en los próximos días, a partir de la factibilidad técnica, pero es un hecho que estarán sobre arterias de mucho flujo vehicular, peatonal y de bicicletas.

Esta tecnología cuenta con dos cámaras por cada carril, una detecta la patente del vehículo y la envía a un software que puede ser monitoreado en tiempo real. En paralelo, el sistema puede organizar listas y enviar alertas si detecta un vehículo buscado. La otra cámara, en tanto, permite conocer la velocidad a la que está circulando el vehículo (que se observa en una pantalla). Si bien estos tótems no van a utilizarse para labrar multas (la diferencia del resto del control electrónico), son muy efectivos a la hora de disuadir alguna conducta inapropiada.

Estos dispositivos serán la cara visible del sistema y su uso permitirá disuadir el exceso de velocidad y generar concientización.

Prueba

Los conductores en las ciudades tienden a superar los límites de velocidad permitidos habitualmente por distracción o mero desconocimiento de la máxima permitida en el lugar por donde transita y está probado que mostrar la velocidad que desarrolla en ese momento es un método muy eficaz para evitar accidentes.

Los tótems son reconocidos mundialmente como uno de los sistemas más efectivos para el control. A eso se le suma la posibilidad de interconectar el sistema lector de patentes con listas que provea el Ministerio de Seguridad de la provincia o el Ministerio Público de la Acusación, de modo de obtener alertas si algún vehículo en particular transita por alguno de estos espacios.

Clarín Zonales

El señor del Tránsito: Ernesto Arriaga fue declarado personalidad destacada por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires

Fue reconocido por su aporte a la educación y seguridad vial tras la aprobación de 64 diputados y senadores.



Ernesto Arriaga, personalidad destacada, fue homenajeado por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.

Ernesto Arriaga, periodista destacado, fue homenajeado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que lo declaró personalidad destacada en el ámbito de la cultura por su aporte en la educación y seguridad vial.

El vecino de Vicente López y experimentado periodista especializado en Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, Ernesto Arriaga, fue homenajeado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que lo declaró personalidad destacada en el ámbito de la cultura por su aporte en la educación y seguridad vial.



El evento tuvo lugar en el Salón Dorado del palacio legislativo el 4 de septiembre y contó con la presencia de 216 personas, entre las que se encontraban miembros del círculo personal y profesional de los compañeros de TN, miembros de Vidual Nacional, VTV Muro y de CECAITRA, del histórico periodista de Canal 11 y TN, a quien se lo considera como el primero especializado en dar el servicio de tránsito en Argentina y uno de los pioneros en incorporar dentro de sus informes mensuales de Seguridad Vial y recomendaciones para crear conciencia.

La iniciativa fue propuesta por el diputado Matías López y fue aprobada de manera unánime por los 64 miembros de la cámara. "Lo lindo de esto es que fue un reconocimiento póstumo. Nunca fui alguien de oficina, me la pasé translando todas las rutas del país", contó Arriaga a Clarín tras el evento.



Ernesto vecino de Vicente López y fundador de la Asociación de Periodistas de Tránsito y Transporte de Argentina, Arriaga cuenta con 50 años de trayectoria en medios de comunicación, y afirma haber recorrido casi 10 millones de kilómetros durante su carrera, sea en autos, motos, vehículos de vidual y sus queridos moonbuses. Hoy, en su querida cuatro por cuatro Ford 4000, continúa recorriendo el país junto a su esposa María y su querida hija de Berma, Raia.

Tanto es el cariño que tiene por su barrio que, apenas, concluido el homenaje se dirigió a la Plaza Vicente López y Planes, en Olivos, para celebrar junto a todos sus compañeros de secundaría y hasta brindó charlas de seguridad vial en el colegio de la zona. Sin ir más lejos, esta semana estuvo en el Colegio Lasalle -al que asiste una de sus nietas del corazón, María Paz- junto con su perra Raia. "Es algo muy gratificante asistir al colegio en el que estubo mi hijo Martín y hoy mi nieta a que me muestran sus cambios me distinguió. Realmente me emocionó mucho", cuenta el "señor del tránsito".

Además, reveló que todos los sábados va a ver a la primera división del Olimpos Rugby Club junto con su hijo. Allí no sólo juega de wing sino que también están entrenados los chicos de su padre: "que jugó el primer partido de Los Pumas en el año 88 e hizo el primer try fuera del país... y una de las canchales de hockey tiene el nombre de su madre".



"Si tengo que elegir cosas que me han hecho y me hacen absolutamente feliz me quedo con lo que hoy son mis tres hijos, mi esposa María, mi pavo por el estudio y el hockey como jugador y entrenador", resalta. A su vez, se conectó al hablar de su primer nieto y sus nietas del corazón. Uno de ellos, Luciano, juega al rugby en la cancha donde yacen los restos de su padre mientras que la pequeña María, de 6, estuvo con él en el Colegio Lasalle dando el curso de seguridad vial.

Actualmente, sus informes de tránsito salen a través de 20 medios como ser América 24 y La Nación - Radio Nacional y sus 49 repeticiones, Radio Belgrano, Latina, en el programa Vigencia; Radio Continental y FM Late, entre otros.

AUTOS

Velocidad máxima: los usuarios creen que las multas deberían ser más caras para que se respete la Ley

Un interesante sondeo promovido por CECAITRA, contó con la participación de cada 10 argentinos afirma que se no respetan los límites de velocidad porque las infracciones son muy bajas o no se pagan

27 de Septiembre de 2022



Los accidentes por exceso de velocidad por sobre las máximas permitidas, son el principal motivo de muerte de menores de 35 años en Argentina.

La principal causa de muerte de jóvenes menores de 35 años en Argentina es el accidente de tránsito por exceso de velocidad. Pasan los años, se hacen campañas, se radariza el sistema cada vez con mayor equipamiento, y sin embargo sigue en el puesto número 1. Ya sea en rutas, autopistas o autopistas, la imprudencia al volante es el flagelo de la seguridad vial nacional.

Un sondeo realizado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Gran Buenos Aires, por el Observatorio de CECAITRA, la Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial, indagó respecto al conocimiento que tienen los ciudadanos de esas jurisdicciones respecto a la velocidad máxima. En ese sentido, el estudio señaló que 7 de cada 10 de los encuestados admitieron que "las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas", siendo que el 49,3% dijo estar "muy de acuerdo" y el 17,3% se mostró "algo de acuerdo".

La primera pregunta fue muy interesante, porque dando por sentado que un exceso de velocidad se pena con una infracción de tránsito, se consultó a los encuestados si creían que, dependiendo del margen del exceso cometido, creían que correspondía solicitar no pagarlas. El 42,4% de las personas afirmaron que es posible solicitar no pagarlas si las mismas exceden hasta un 5% la velocidad permitida; en cambio el 34,8% dijo que siempre es obligatorio pagarlas, sin importar que el exceso fuera mínimo respecto a la máxima permitida. Solo 2 de cada 10 personas, el 20,8%, contestó correctamente que sólo es posible solicitar el no pago si el exceso de velocidad es de hasta el 10% de lo permitido en la vía donde se cometió la infracción.



La velocidad máxima tiene una tolerancia del 10%. Quien está dentro de ese margen, puede solicitar que se le perdone la infracción.

"Es importante que se tome conciencia de que el sistema de radares no es recaudatorio sino preventivo. Cada aparato se instala con un estudio previo que indica que esa zona es un 'punto negro', es decir, que allí se han producido un alto número de siniestros viales, o que es necesario bajar la velocidad para que no se produzcan. Se busca informar que ese lugar es peligroso. En este caso, el sondeo evidencia una falta de conocimiento por parte de los conductores de vehículos respecto de un derecho que les asiste a la hora de recibir la multa", dijo el vocero del Observatorio Vial de CECAITRA, Facundo Jaime.

Pocas personas saben que el artículo 77 de la Ley Nacional de tránsito explica que se considera una falta grave la violación de los límites de velocidad máxima y mínima con un margen de tolerancia de hasta un diez por ciento (10%). Esto significa que ese es el porcentaje tolerado, lo cual permite que el infractor pueda solicitar que se le "perdone" la infracción.

Una segunda consulta a los encuestados preguntaba cuál creen que es la razón por la cual se siguen cometiendo faltas de tránsito, incluso a pesar de los radares y multas. Concretamente, se les preguntó si estaban de acuerdo con que "las faltas de tránsito se deben a que las penas hacia los infractores no se aplican o son muy bajas".



"Los radares están colocados en puntos donde hay antecedentes de mayor cantidad de siniestros viales", asegura CECAITRA.

Ahora fueron 7 de cada 10 los que afirmaron la idea: el 49,3% dijo estar "muy de acuerdo" y el 17,3% se mostró "algo de acuerdo". Luego, 3 de cada 10, dijeron estar algo en desacuerdo (16,4%) o muy en desacuerdo (22,1%). El resto no eligió ninguna opción.

Si se analizan las edades de los encuestados se puede ver una diferencia: mientras que para el 72% de los menores de 29 años las faltas de tránsito se deben a que son penadas con multas muy bajas, el porcentaje disminuyó al 61% en los adultos de 50 a 64 años.

"La mayoría de los consultados sostiene que las penas deberían ser más duras. Parece que solo con una pena de alto valor económico, los conductores saldrían a la calle con mayor responsabilidad, y ese es un dato que debe alertarnos", puntualizó Jaime.



9º INFORME / AGOSTO 2022

LEGISLACIÓN

ÁMBITO NACIONAL

07/9/22 Regístrese el TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL, denominado LA TÉCNICA S.A (sito en Ruta Nacional N° 12 Km. 1029, Municipio de Corrientes, Provincia de Corrientes, en el REGISTRO NACIONAL DE TALLERES DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL en la órbita de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/271133/20220907>

14/9/22 Apruébese y regístrese en el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES EN EDUCACION Y CAPACITACION VIAL, el curso denominado “PROFESIONAL TRANSPORTE DE PASAJEROS”, presentado por la Persona Humana ALICIA MABEL ROXANA LANA, con nombre de fantasía IMEC INSTITUTO MENDOCINO DE EDUCACIÓN PARA CONDUCTORES,

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/271561/20220914>

16/9/22 Incorpórese y regístrese a la Persona Jurídica DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES conforme lo regulado mediante Disposición ANSV N° 380/2012 y modificatorias, en el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES EN EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN VIAL, a los fines de habilitarla a presentar cursos y programas de estudio ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, para su eventual aprobación y registro.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/271891/20220916>

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transporte

Durante el mes de septiembre de 2022 algunos de los proyectos ingresados a la comisión, son:

TRANSITO - LEY 24449-. MODIFICACIONES SOBRE REDUCCION DE LA CONCENTRACION DE ALCOHOL EN SANGRE PARA CONDUCTORES MENORES DE TREINTA AÑOS. MODIFICACION DEL CODIGO PENAL DE LA NACION. EXIMESE DEL PAGO DE DERECHOS DE IMPORTACION Y DE TODO OTRO IMPUESTO A ALCOHOLIMETROS Y OTROS INSTRUMENTOS DE DETECCION DE SUSTANCIAS PROHIBIDAS.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=4539-D-2022>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACIONES, SOBRE DEFINICIONES DE AVENIDA, RUTA Y PRIORIDADES DE PASO.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=4537-D-2022>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 48, SOBRE ALCOHOLEMIA CERO PARA LA CONDUCCION DE VEHICULOS.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=4718-D-2022>

TRANSITO - LEY 24449 - MODIFICACION DEL ARTICULO 47 SOBRE USO DE LAS LUCES.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=4822-D-2022>

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Durante el mes de septiembre de 2022 algunos de los proyectos ingresados a la comisión, son:

VEGA: PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE EL PASE DE LIBRE CIRCULACION EN TODA AUTOPISTA, RUTA O AUTOVIA, SUJETA A LA JURISDICCION DEL ESTADO NACIONAL CON SISTEMA DE PAGO DE PEAJE A PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

<https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2207.22/S/PL>

BASUALDO: PROYECTO DE COMUNICACIÓN QUE SOLICITA INFORME SOBRE DIVERSOS PUNTOS RELACIONADOS A LA DISPOSICIÓN 384/20 DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, DESDE EL AÑO 2020 HASTA LA FECHA.

<https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2159.22/S/PC>

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

Durante el mes de septiembre de 2022 debido a un hackeo en la web de la Legislatura, no es imposible acceder a la información de septiembre.

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Durante el mes de septiembre de 2022 algunos de los proyectos ingresados a la comisión, son:

ESTRUCTURA VIAL PARA MOTOCICLISTAS

La senadora Sofía Vannelli, presentó un proyecto de ley mediante el cual busca generar mejores condiciones para los motociclistas cuando se realicen obras viales. La norma, que propone incorporar el artículo 48 septies a la Ley N° 13.927 quedaría redactada de la siguiente manera: “Toda planificación de obra vial o estructura vial complementaria, existente o a construirse, deberá contemplar a la motocicleta como uno de los vehículos de diseño. A tal fin se considerará la aplicación de estándares relacionados con los materiales que conforma la calzada, su trazado, la señalización vertical y horizontal, las barreras de contención y cualquier otra instalación que pudiera significar una mejora sustancial de la adecuación de las vías de circulación a los usuarios de dichos vehículos y, en particular, en la búsqueda de la disminución de la gravedad de los accidentes en que pudieren encontrarse involucrados”. Entre los fundamentos, la legisladora plantea que: “El presente proyecto de Ley tiene como objetivo propiciar la adecuación de la infraestructura vial existente y la que se vaya a construir, con referencia al tránsito de motocicletas y consecuentemente lograr la disminución de los accidentes de tránsito que padecen sus usuarios”. Vannelli además sostiene que: “El cambio

del tipo de usuario y de vehículos que circulan actualmente por nuestras ciudades y por la red de carreteras hace necesaria dicha medida: las vías de circulación argentinas han sido planificadas pensando en vehículos de cuatro o más ruedas, pero el parque automotor está cambiando aceleradamente”, y agrega que “nuestras vías de circulación suelen contemplar espacios para peatones (aceras y sendas peatonales), automóviles, transporte público, de carga y, últimamente hasta bicicletas. Se los segrega considerando su vulnerabilidad, velocidad, tamaño y peso. Las motos, sin embargo, no han sido consideradas, se las suele mezclar con los automóviles”. “El hecho de que la infraestructura vial de nuestro país no está pensada para incluir a los motociclistas constituye una falencia que provoca en numerosos casos muertes y lesiones que podrían evitarse”.

“En tal sentido y a modo de ejemplo, puede enumerarse en cuanto tales deficiencias de parámetros del trazado, la ausencia de análisis de la transición recta-curva en función del tránsito de una motocicleta, en atención a que los radios de giro e inclinación resultan ser diferentes a los de un vehículo de cuatro ruedas: no resulta extraño que el motociclista pueda confundirse al percibir inicialmente un radio de curvatura menor al que realmente tiene el tramo curvo, sin advertir su curvatura real hasta haber entrado ya plenamente en la misma, muy probablemente a una velocidad mayor, con riesgo de accidente”. “Otro punto es la desconsideración de la existencia de peraltes, generalmente dispuestos en tramos curvos para mejorar el drenaje, aunque resulta peligroso para el motociclista ante un incremento del ángulo de inclinación relativo respecto al pavimento, con el consiguiente riesgo de caída. La falta de evaluación del compuesto de la cinta asfáltica y la elección de una pintura señalizadora adecuada, en cuanto deben ofrecer una razonable resistencia al deslizamiento de la motocicleta, suficiente para que los conductores puedan realizar maniobras controladas en curvas cerradas, accesos a intersecciones donde muchos vehículos deben frenar, calzada mojada, etc.”, explican los fundamentos. “En suma, para poder modificar la tendencia actual al alza del número de muertes y lesionados graves en usuarios de motocicletas, es necesario considerar a todos los actores del sistema de tránsito al diseñar o mejorar la infraestructura vial, considerando e incluyendo las necesidades de los usuarios más vulnerables de la vía pública, entre los que se encuentran los motociclistas. Es importante además garantizar que las vías de tránsito ya existentes, y las futuras, se actualicen con nuevas normas de diseño de infraestructura vial teniendo en cuenta esta perspectiva. La sostenibilidad y el liderazgo de la propuesta son clave para potenciar estos cambios”, finaliza Vannelli.

“ESTRELLAS AMARILLAS” DECLARADO DE INTERÉS PROVINCIAL

La Cámara de Senadores aprobó el pedido del senador Walter Lanaro y otros, quienes proponían declarar de Interés Provincial la Campaña Nacional de Concientización Vial Estrellas Amarillas “Sí a la Vida”, impulsada por la Red Argentina de Familiares y Amigos de Víctimas de Accidentes de Tránsito y la Fundación Laura Cristina Ambrosio Battistel, que tiene como objetivo contribuir a dar mayor visibilidad al flagelo social que atraviesa nuestra provincia en materia de siniestralidad Vial. Entre los fundamentos, los senadores plantean que: “Estas instituciones trabajan en pos de la concientización y prevención de los accidentes de tránsito y ponen su esfuerzo y dedicación en la lucha por frenar este creciente flagelo” y agregaron que “esta campaña está conformada no sólo por los integrantes de la Fundación Laura Cristina Ambrosio Battistel, sino también, por todas aquellas personas de diferentes ciudades y provincias que se han ido sumando por diferentes razones”. “Con la acción de pintar una estrella amarilla donde sucedió un hecho trágico, se pretende despertar un fuerte valor pedagógico y aportar a la construcción de las memorias colectivas de toda la sociedad, que ve y sufre este tremendo drama social que son los accidentes de tránsito”, destacaron. “Esta campaña no se trata de una acción más o de una mera connotación simbólica o constataría, sino que existe un real convencimiento en cuanto a que esta medida original y creativa contribuirá a dar mayor visibilidad a los lugares críticos donde se da mayor índice de siniestralidad vial”. “A pesar de los esfuerzos realizados desde los distintos ámbitos gubernamentales, tanto nacional, provincial como municipal, seguimos presenciando numerosas tragedias que, seguramente en buena parte, podrían haberse evitado”, finalizaron.