CECAITRA

4º INFORME / MARZO 2021

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN 3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL 5
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS 16
LEGISLACIÓN 28

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 abril de 2021 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.

Por otra parte, se consultó sobre cuestiones específicas con relación a las conductas ciudadanas.

Encuesta telefónica “Monitor de Seguridad Vial AMBA”, febrero de 2021.

INGESTA DE ALCOHOL AL CONDUCIR

En primer lugar, se preguntó respecto del nivel de conocimiento sobre los límites de ingesta de alcohol legalmente permitidos para conducir vehículos. Resulta llamativo verificar que técnicamente las respuestas se repartieron en partes iguales entre **las personas que conocen el mismo (0,5 mg de alcohol en sangre) que fueron del 46%, y aquellas que afirmaron que no está permitido beber absolutamente nada de alcohol ("alcohol cero"), que fueron el 45,3%,** mientras que el 7,4% afirmó desconocer la norma.

A continuación se consultó por el grado de acuerdo respecto de la posibilidad de que se sancione una ley de "alcohol cero": **por una abrumadora mayoría, el 80,4% afirmó estar muy de acuerdo y el 12, 7% algo de acuerdo,** en tanto solo el 6,8% dijo estar nada o poco de acuerdo.

A manera de conclusión, podemos afirmar que en buena parte de los encuestados existe una idea -incluso equivocada- respecto de la prohibición absoluta de ingerir bebidas con alcohol antes de conducir, y sobre todo que existe una amplia mayoría que llega al 93,1% entre los que están muy y algo de acuerdo en una posible ley de "alcohol cero" para conducir.

EL USO DE LAS ROTONDAS AL CONDUCIR

En última instancia, se indagó sobre el grado de conocimiento de los conductores con referencia al acceso y salida de las rotondas. Ante la pregunta de quién tiene prioridad de paso cuando un vehículo llega a una rotonda sin semáforos, el 50,9% respondió correctamente: el vehículo que se encuentra dentro de la misma. **Sin embargo, otro 49,1% de las respuestas se agrupó entre quienes no lo hicieron** (24% no lo sabe, 14,1% opina que el vehículo que llega primero y el 11% el vehículo que pretende ingresar a la rotonda). **La falta de conocimiento de la norma pude explicar la gran cantidad de incidentes viales que ocurren en las rotondas debido a su habitual incumplimiento.**

Encuesta telefónica "Monitor de Seguridad Vial AMBA", abril de 2021.

MONITOR DE SEGURIDAD VIAL

CECAITRA

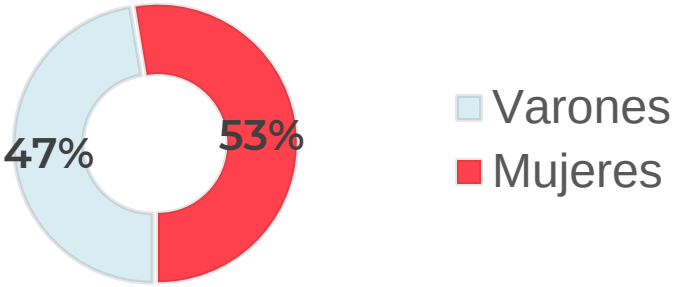
4º INFORME - 2021
OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

DATOS DE LA MUESTRA

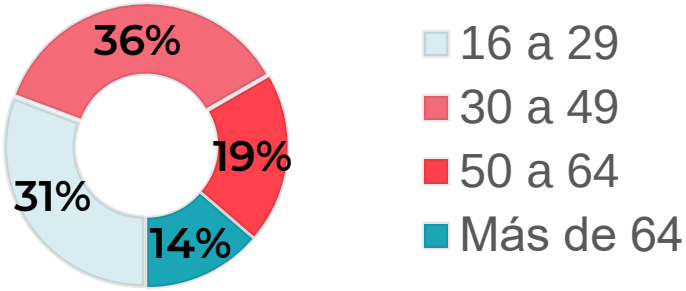
CECAITRA

PERFIL DE LOS ENTREVISTADOS

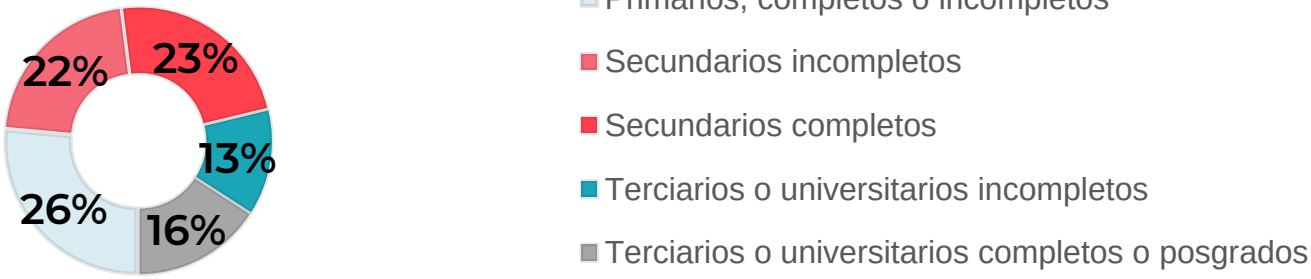
Sexo



Edad



Estudios

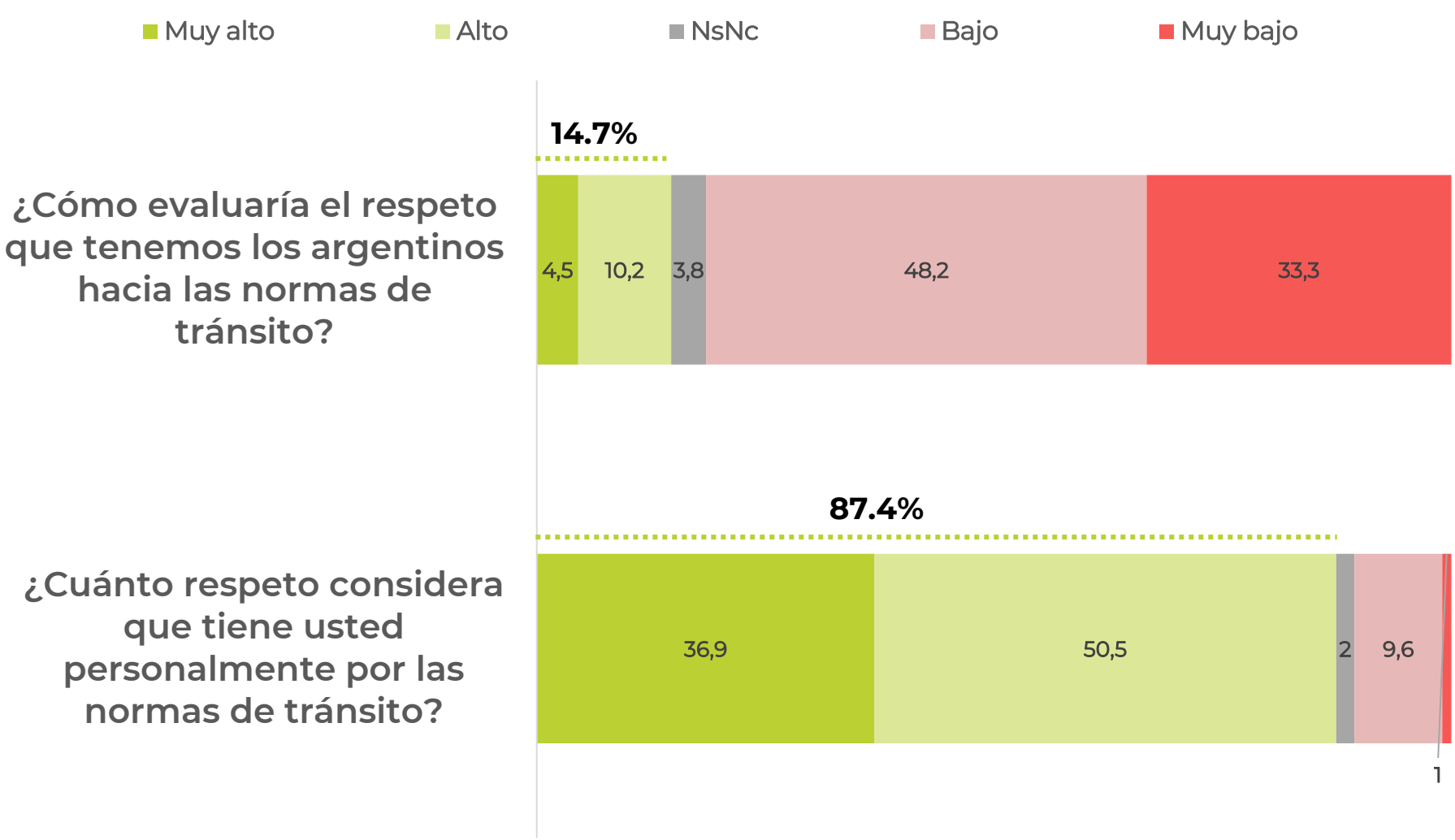


CREENCIAS Y OPINIONES

CECAITRA

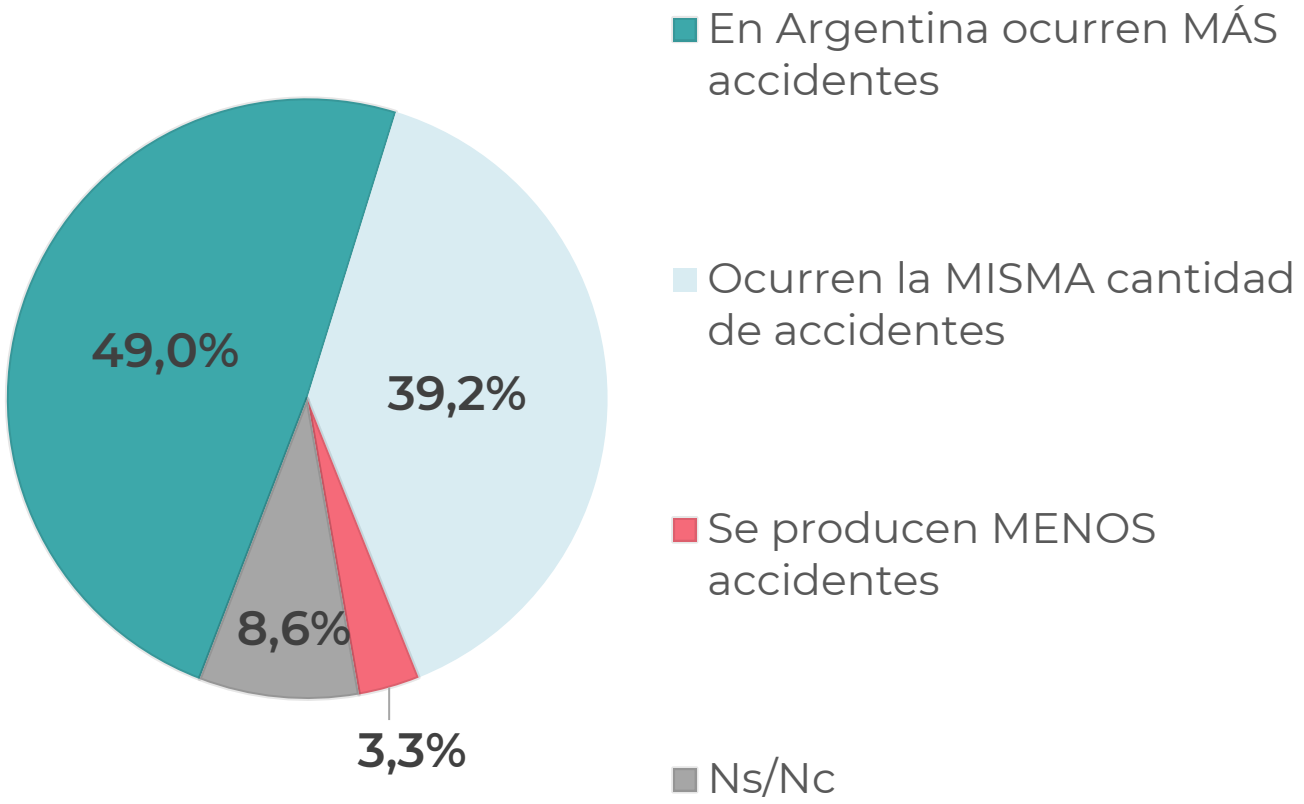
CECAITRA

RESPETO HACIA LAS NORMAS DE TRÁNSITO

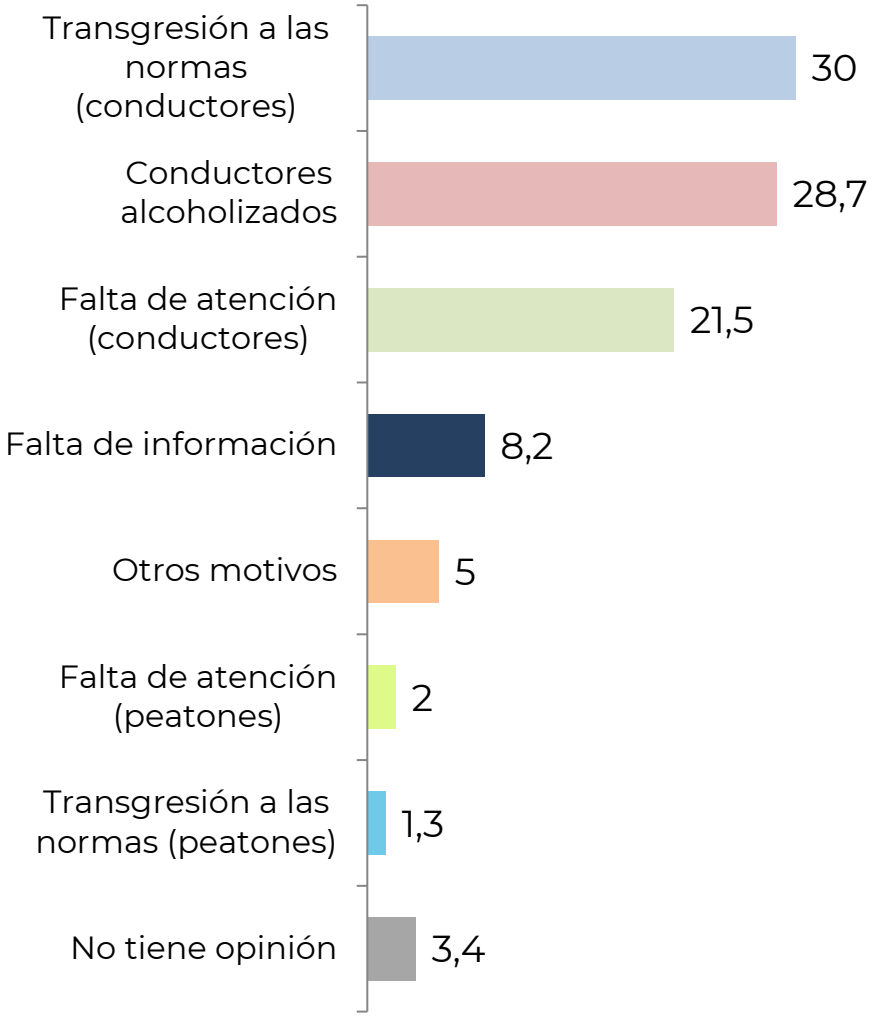


ACCIDENTES DE TRÁNSITO

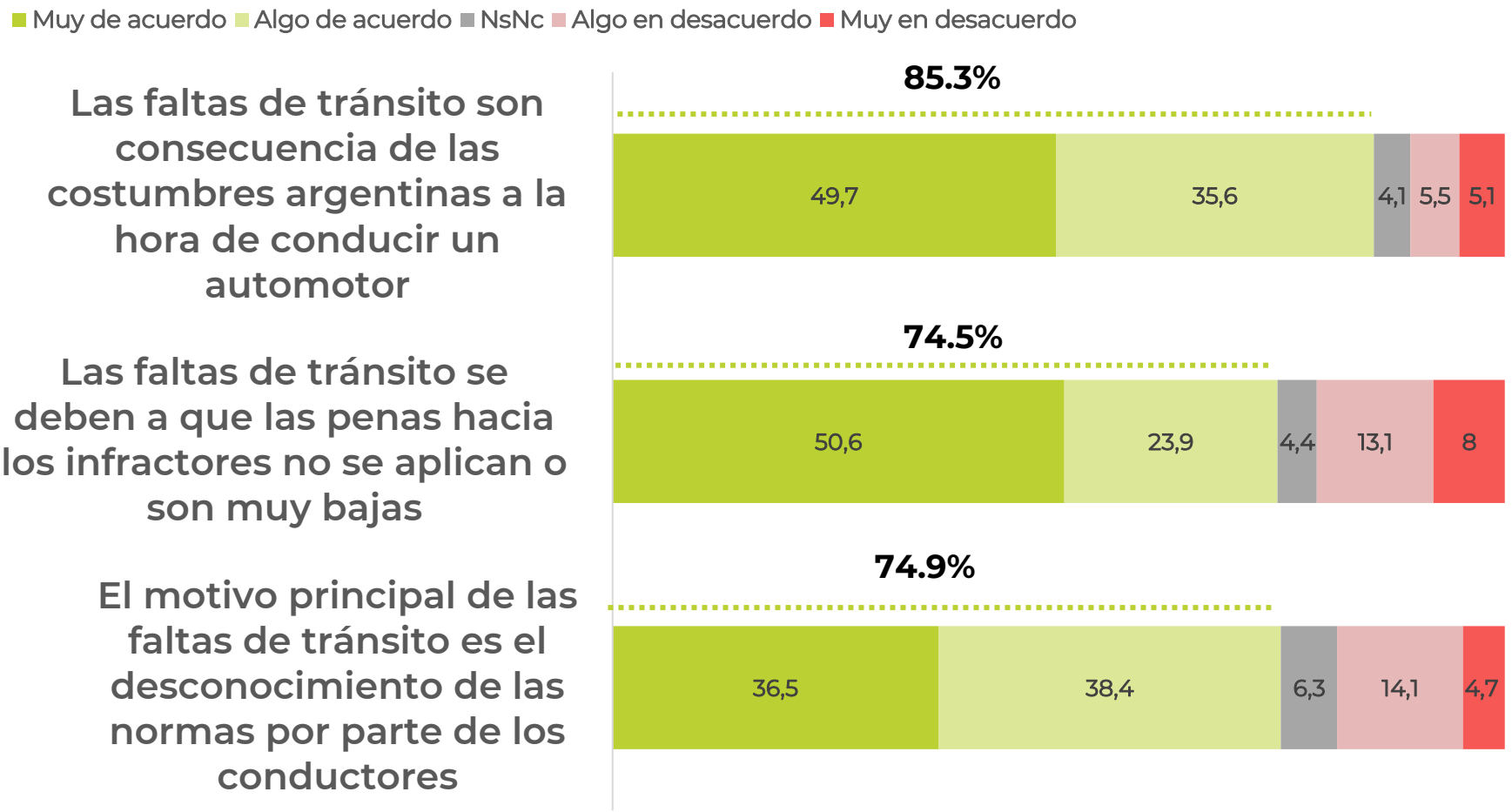
¿Considera que Argentina se ubica entre los países con mayor cantidad de accidentes de tránsito, se ubica por el medio o se ubica entre los países con menos accidentes?



PRINCIPAL MOTIVO DE ACCIDENTES VIALES

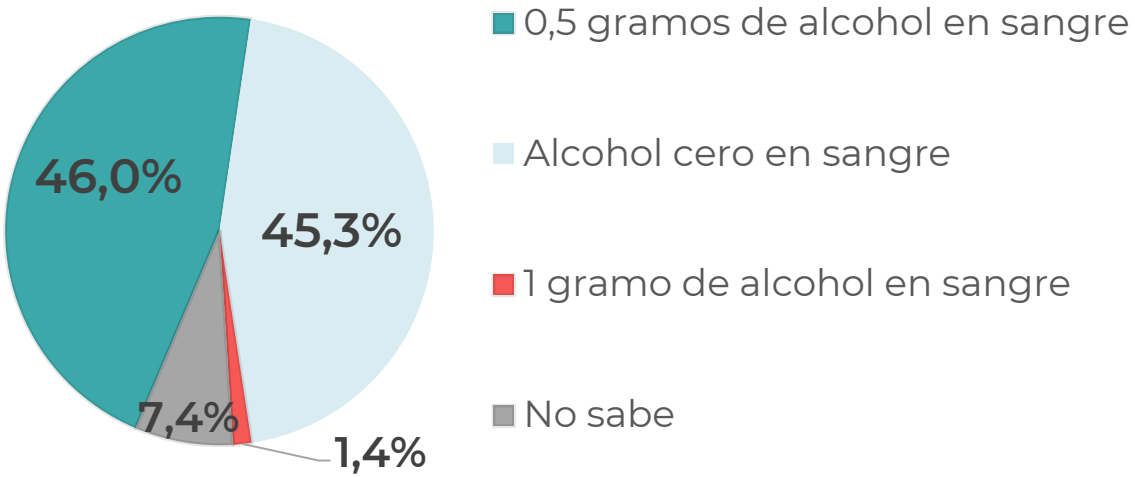


ACUERDO CON FRASES

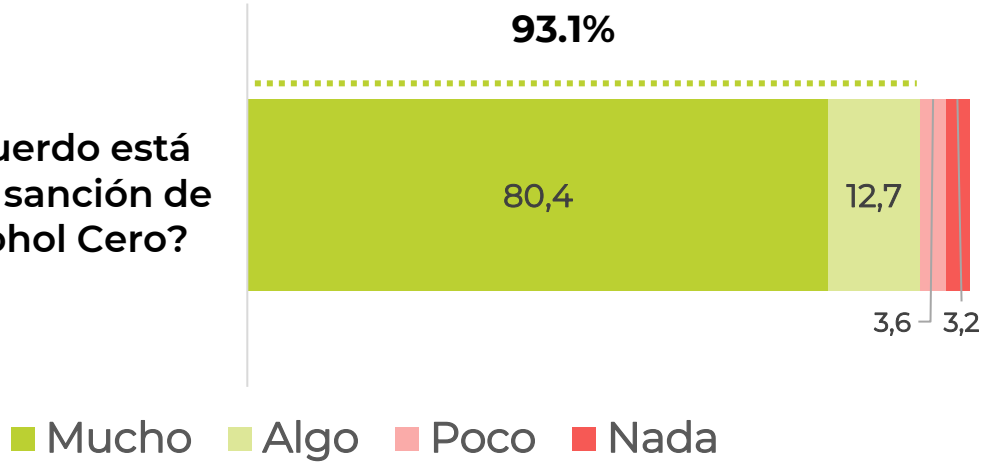


ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

¿Cuál es el límite de ingesta de alcohol permitido para poder conducir?

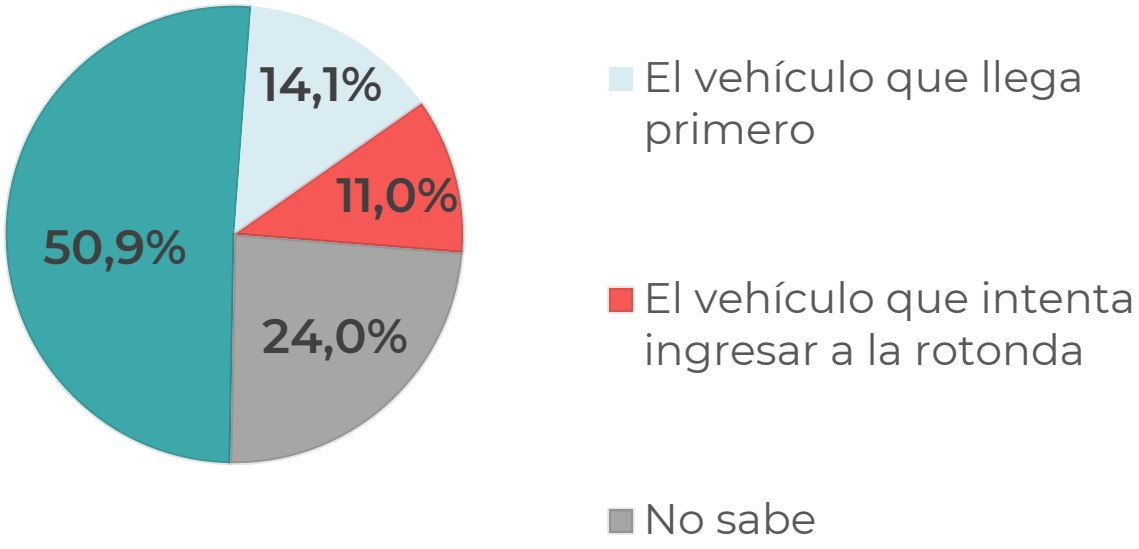


¿Cuán de acuerdo está con la posible sanción de la ley de Alcohol Cero?



CONDUCCIÓN EN ROTONDAS

¿Quién tiene prioridad de paso ante una rotonda sin semáforos?



CECAITRA

FICHA TÉCNICA

> Este informe surge de una encuesta realizada entre 21 y 24 de abril de 2021 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 1136 en AMBA; con un margen de error estimado (para P=0,50 y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 2,9 % 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.

SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

CECAITRA

4º INFORME - 2021
OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

Último Momento

LA CAPITAL

Ciudad | Región | Economía | Agroclave | Policiales | Ovación | Escenario | Inmuebles

¿Accidentes viales?

Jueves 01 de Abril de 2021

"Se define como accidente (del latin, accidens, entis), en otras palabras, un suceso no p
lesión u otra incidencia sobre un objeto o sujeto". Los numerosos accidentes viales que
obedecen a la fatalidad sino al comportamiento irresponsable de los conductores que lo
accidentes viales con el doloroso saldo de fallecidos o lesiones graves son consecuenc

SeguridadVial.com.ar

Home | Últimas noticias | Legislación | Bo

Imprudencia y total falta de respeto a las normas, una historia que se repite todos los años en las playas Argentinas

SEGURIDADVIAL.COM.AR | 03 ABRIL 2021

La necesidad de controlar el uso de cuatriciclos, buggys y otros vehículos de tipo arenero en la provincia de Buenos Aires volvió a quedar patentizada anteayer cuando circuló por las redes el video que mostró a un nene de no más de 8 años manejando un vehículo de esas características en las playas de Costa Esmeralda, en una situación que, para ese y otros casos, puso a la vista la responsabilidad de los padres o responsables, además de haber causado indignación entre los turistas que se encontraban allí.

En las imágenes se pudo ver al menor conduciendo un buggy, mientras en el mismo momento circulaban otros vehículos. Incluso por un instante el niño zigzaguea en forma peligrosa, como perdiendo el control del vehículo. Lo cierto es que el video suscitó un repudio generalizado, ya que se cuestionó que se permita manejar a un chico de tan corta edad, no sólo por las consecuencias que una maniobra podía llegar a tener para el pequeño, sino por los perjuicios o daños que podrían haber sobrevenido para terceros. Si bien, afortunadamente, no hubo consecuencias como para lamentar, el episodio no deja de ser grave ya que exhibe el descontrol existente en muchas playas atlánticas, muchas de ellas invadidas por cuatriciclos, buggys y camionetas de mediano porte que nada tendrían que hacer en esas arenas. Tal como dijeron algunos residentes del mencionado balneario, es común ver a menores de edad manejando vehículos de alta cilindrada ya no sólo en la playa sino en el casco urbano. Hasta hace diez años existía un peligroso vacío legal acerca de las características de los cuatriciclos y de

SEGURIDAD. **Ante un accidente, cualquier cosa pasa a ser un proyectil**

El riesgo de llevar objetos sueltos en un automóvil

De la redacción
saludtronico.com.ar

Al conducir o subirse a un vehículo las personas están siempre expuestas a situaciones de riesgo. Una de estas involucra a los objetos que pueden quedar sueltos dentro del habitáculo, dado que se pueden convertir en un peligro frente a frenadas bruscas o los siempre latentes accidentes de tránsito.

Aquellas personas que pasan una gran parte del día a bordo de un automóvil, utilitario, camión o autobús, tienden a tener herramientas, pero también en muchos casos ropa, calzado y elementos de uso diario sueltos en diferentes lugares del vehículo, lo cual significa un peligro permanente para todos los pasajeros.

Así, por ejemplo, un simple estuche de lentes pesa apenas 150 gramos, pero frente a una colisión a una velocidad de 50 km/h puede pesar más de 40 veces su peso, siendo un proyectil que puede chocar contra la cabeza del conductor o de cualquier otro pasajero, ocasionándole graves daños y heridas.

Una de las situaciones más comunes surge a la hora de armar el equipaje para viajar. Se suele cargar el vehículo de más y, en caso de que el espacio del baúl no alcance, se usan los asientos traseros para colocar los objetos restantes, algo muy peligroso en el caso de una fuerte frenada o colisión, debido al efecto amplificador del peso producido por la velocidad. Los expertos en seguridad vial aconsejan llevar esos objetos en el maletero ya que un elemento suelto se convierte en una fuerza capaz de provocar lesiones graves en los ocupantes. Sin embargo, son muchas las personas que ignoran estos datos.

Mejor prevenir que lamentar

Para evitar accidentes es necesario saber qué precauciones tomar y ser conscientes de la seguridad dentro y fuera del vehículo. Hay que tener en cuenta que frente a un siniestro son 4 los tipos de impactos que se pueden producir: el primero es el del vehículo contra el obstáculo, el segundo es el del cuerpo [que quiere seguir moviéndose a la velocidad a la que venía] contra el cinturón de seguridad y el airbag; el tercer impacto, el más peligroso, es el de los órganos contra el esqueleto, y el cuarto suele producirse cuando se llevan cosas sueltas en el vehículo.

"Antes de iniciar cualquier trayecto es importante revisar y asegurar la carga para evitar accidentes innecesarios. Aprovechar el espacio del baúl y los espacios porta-objetos para colocar debidamente todo el equipaje resulta indispensable para tener un viaje tranquilo y seguro" aseguró Cristian Fanciotti, CEO de Iturán. La forma más segura de transportar cualquier objeto es en el baúl, en la guantera, en bolsas ubicadas detrás de los respaldos de los asientos delanteros y en los huecos de las puertas o de los reposabrazos delantero o traseros.

Llevar los artículos más pesados en huecos que tengan tapa, como la guantera o el cofre entre los asientos. Sujetar siempre los objetos pesados que se lleven en el baúl. Esto es para evitar que en caso de accidente ingresen dentro del habitáculo. Es importante comprender que los cinturones de seguridad están pensados para sujetar el cuerpo humano, no cajas ni valijas. Se aconseja usar cuerdas o sogas para atar los objetos en la parte trasera del auto.

Asimismo, es preferible dejar cualquier ítem en el suelo que arriba de los asientos. En última instancia, pueden viajar sueltos dado que si ocurriese un imprevisto vial, el elemento se saldría pero el riesgo de que este impacte sobre una persona es reducido. Es importante no minimizar el riesgo que pueda suponer un objeto suelto dentro de un vehículo. Este tipo de accidentes son más frecuente de lo que se cree, por eso no solo se sugiere tener en consideración estas recomendaciones, sino además, contar con un seguro que lo cubra frente a eventualidades.

el dato

Fuerza de impacto

Un objeto suelto aumenta de 30 a 60 veces su propio peso a solo 50 km/h. En una frenada a 90 km/h, un bolso podría impactar con una fuerza de 500 kg.

SeguridadVial.com.ar

Home Últimas noticias Legislación Bol

Conductores y peatones se inculpan mutuamente por falta de respeto en las normas de tránsito, relevó el observatorio de Cecaitra

SEGURIDADVIAL.COM.AR 01 ABRIL 2021

La Organización Mundial de la Salud estima que cada año 270.000 peatones mueren atropellados, constituyendo la mayor proporción de lesionados o muertos en las calles. En la Argentina el 25 % de las víctimas de tránsito son peatones.

La legislación argentina establece que los vehículos deben dar prioridad a los peatones que crucen correctamente la calzada por las esquinas o sendas peatonales, y con el semáforo a su favor donde lo hay.

Pero, ¿Qué visión se tiene de los peatones? ¿Se los considera respetuosos o no en la calle?

El Observatorio Vial de CECAITRA (Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial) realizó un sondeo telefónico en hogares de CABA y el Gran Buenos Aires para conocer la opinión sobre el respeto y el comportamiento de peatones y conductores.

Así, se consultó: "¿Quién considera que respeta en mayor medida las normas de tránsito?", y casi la mitad (47%) dijo que eran los **peatones** los más respetuosos. En segundo lugar, quedó la opción "conductores y peatones en igual medida" con un

infobae

TENDENCIAS

Los peatones son los actores más vulnerables de tránsito, según una encuesta realizada en el AMB

7 de cada 10 peatones argentinos se sienten nada o poco respetados por los conductores, advierte un estudio del Observatorio Vial de la Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial

PRONTO

INICIO ACTUALIDAD MODA COCINA SALUD HORÓSCOPO TELEVISIÓN

Anuncios Google

Evitar comentarios ¿Por qué este anuncio?

SEGÚN UNA ENCUESTA DE CECAITRA

Vialidad: 7 de cada 10 peatones aseguran no sentirse respetados por los conductores

Los peatones, junto a los ciclistas, son los actores más vulnerables del tránsito y la ley nacional establece que tienen prioridad.

Contexto Tapa Facebook Twitter Contacto Whatsapp

Anuncios Google

Enviar comentarios ¿Por qué este anuncio?

Para explicar lo peligroso que es revisar mensajes de texto al volante, manejaron 4,6 segundos sin poder ver a su alrededor

Viernes, 09 de Abril de 2021 06:36

Les taparon la visión para demostrarles el peligro que significa leer o escribir mensajes de texto mientras se maneja un vehículo.

Según la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras de los Estados Unidos (ANHTS), un conductor tarda un promedio de 4,6 segundos en revisar su teléfono cuando recibe un mensaje de texto detrás del volante. Son casi cinco segundos en los que su atención no está en el camino.

Para demostrar lo peligroso que podría ser leer un mensaje durante la conducción, Lexus colocó ventanas electrocromáticas en un vehículo modelo NX y puso a personas normales al volante en un circuito cerrado para una prueba de manejo.

Esto significó que durante 4,6 segundos los conductores no pudieron ver el camino, en un intento de recrear la cantidad de tiempo que la atención del conductor está fuera del mismo cuando eligen mirar su celular.

Lexus decidió no decirles a sus participantes que los cegaría por un periodo de tiempo, por lo que el pánico de no poder ver repentinamente podría estar empañando los resultados en este experimento, pero el hecho es que a casi

Paralelo32

Conductores y peatones se inculpan mutuamente por falta de respeto en las normas

LA GACETA

Ingresar

ACTUALIDAD > SOCIEDAD

Controles de tránsito en Yerba Buena: los radares bajaron las infracciones

El 20 de febrero comenzaron los controles de velocidad con radares móviles. Buena acogida de los conductores.

12 Abr 2021

Por Julio Marengo

MÁS POPULAR POLÉMICO

1 Video: el desgarrador mensaje de Gladys La Bomb Tucumana, tras la muerte de su hermana

2 Catorce personas murieron en Tucumán por coronavirus desde ayer

3 Una ex empleada de la Legislatura denuncia que Deiana le retenía parte de su sueldo

4 Gritos y disparos: pudo registrar el momento del rob de una moto en Barrio Norte

Detectan que una mechera con tobillera electrónica viol dos veces el arresto

A casi dos meses de haber implementado los controles de velocidad con radares en Yerba Buena, el municipio ya cuenta con algunas cifras preliminares que indican el comportamiento de los conductores. La principal infracción que se busca desalentar es el exceso de velocidad.

Desde el 20 de febrero al 20 de marzo se dieron 138 casos de exceso de velocidad identificados en distintos horarios, 97 de los cuales fueron de hasta 10 km/h por encima de la velocidad permitida y 41 por encima de los 10 km/h de exceso. En total, hubo 23 retenciones de vehículos, según informó **Mauricio Argiró**, secretario de Seguridad de Yerba Buena.

"Los controles tuvieron una buena acogida por parte de la gente, lo ven como algo

SEGURIDAD VIAL

Impulsan un proyecto de ley de alcohol cero al volante para todo el país

La iniciativa fue presentada en el Congreso. Ya hay siete provincias que aplican este tipo de medidas.

Niveles de alcohol en sangre

VALORES MÁXIMOS PERMITIDOS EN ARGENTINA

Particulares	Motocicletas	Profesionales, camiones y transporte público
0,5 g/litro en sangre	0,2 g/litro en sangre	0

CÓMO AFECTA EL CONSUMO DE ALCOHOL

g/litro en sangre

ALCOHOL EN SANGRE	EFECTOS
0,1 - 0,5	Disminución de diversas funciones cerebrales controlan. Pérdida de inhibiciones
0,6 - 1,0	Disminución de atención, reflejos más lentos y deterioro de coordinación.
1,1 - 1,5	Deterioro del equilibrio y movimiento. Deterioro en funciones visuales. Vértigo.
1,6 - 2,9	Graves deterioros sensorial. Graves deterioros motor
3,0 - 3,9	Falta de respuesta. Pérdida de conciencia. Anestesia. Muerte (por insuficiencia cardíaca)
> 4,0	Inconsciencia. Coma. Alta probabilidad de muerte (insuficiencia respiratoria)

Fuente: Instituto Nacional de Alcohol y Alcoholismo (INAA)

Gráfico: Mariano Vera

▸RELEVAMIENTO DE UNA ONG EN CAPITAL FEDERAL Y EL GRAN BUENOS AIRES◂

Subieron 20% las muertes por siniestros viales

La ONG Defendamos Buenos Aires detalló que en el último semestre **hubo 3.980 víctimas fatales, un promedio de 22 fallecidos cada 24 horas**, índice mayor a períodos anteriores.

Los siniestros viales son "la primera causa de muerte entre los jóvenes".

Una ONG precisó que, en los últimos seis meses, hubo casi 4 mil víctimas fatales a raíz de siniestros viales en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en el Conurbano bonaerense, un 20 por ciento más que en períodos anteriores.

El dato fue dado a conocer gracias a una nueva Encuesta Mensual de Inseguridad Vial desarrollada por la ONG Defendamos Buenos Aires que, con la asistencia del Estudio Miglino y Abogados, detalló que en el último semestre hubo 3.980 víctimas fatales por accidentes de tránsito en la citada región, a un promedio de 22 fallecidos cada 24 horas.

"Si bien durante el 2020, debido a la pandemia de coronavirus, el denominado distrito AMBA, es decir la Ciudad de Buenos Aires más el Conurbano bonaerense que agrupa a más de la tercera parte de todos los argentinos, tuvo una muy baja circulación de vehículos automotor (autos, camionetas, colectivos, camiones, motos y otros); eso no significó que no haya habido miles de accidentes con víctimas fatales", comenzó Javier Miglino, director de Defendamos Buenos Aires.

Y continuó: "Pero la progresión de siniestros se aceleró a partir del momento en que empezaron a bajar las restricciones de tránsito allá por octubre de 2020 y desde entonces las cosas no solo empeoraron, sino que tenemos un 20 por ciento más de fallecidos por accidentes viales que en los años precedentes".

Bajo esta línea, Miglino afirmó que, "lamentablemente, los accidentes de tránsito siguen siendo la primera causa de muerte entre los jóvenes de Capital y Provincia y muchas de esas 22 muertes diarias que se han registrado en promedio durante los últimos seis meses, son justamente de chicos y chicas de entre 13 y 30 años".

Por otro lado, indicó que, con la pandemia del coronavirus, "llegó un nuevo invento para la diversión y el descontrol nocturnos: las fiestas clandestinas que proliferan en Buenos Aires y provincia de Buenos Aires pero que también afectan a Córdoba, Rosario, Neuquén, Formosa, Misiones y Corrientes, entre otros; y en ellas se bebe alcohol sin límite y sin restricciones horarias porque son justamente los organizadores los que deben imponer los términos del consumo de cerveza, vino, vodka, y demás".

"La progresión de siniestros se aceleró a partir del momento en que empezaron a bajar las restricciones de tránsito", indicaron.

"Y como su negocio es solamente vender bebidas, propugnan el mayor consumo posible. Como corolario de esa situación los chicos y chicas salen completamente intoxicados y a partir de ahí, al subirse para conducir un vehículo, empieza una carrera contra la muerte donde ocurren tragedias no exentas de inocentes que solo se cruzan delante", agregó.

Asimismo, el director de Defendamos Buenos Aires explayó que "la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Defendamos Buenos Aires, presentaron un proyecto de ley para aplicar la misma pena del homicidio simple al que mata haciendo picadas y un aumento del mínimo de la pena por homicidio culposo que al día de hoy es tres a años a cuatro años cuando hay agravantes como ingesta de alcohol, velocidad o fuga del lugar del hecho".

"De ese modo aquel que bebe sabe que, si causa una muerte accidental, de cualquier modo irá a la cárcel porque 4 años de mínima son inexcarcelables", añadió.

Finalmente, Miglino concluyó: "Cada fin de semana debemos lamentar víctimas fatales, como el último viernes por la madrugada, donde murieron dos hermanas de 22 y 26 años en Lanús Oeste al estrellarse el automóvil Audi en el que se trasladaban como acompañantes, contra una columna. Minutos antes, los dos jóvenes que alternaban al volante del vehículo se habían filmado para sus redes sociales tomando alcohol mientras conducían a alta velocidad, con total impunidad. Luego llegaría la doble tragedia"o

La Voz

INGRESAR SUSCRIBITE

CIUDADANOS / INFRACCIONES

No son "fotomultas": el Municipio usará imágenes de domos policiales para detectar infracciones de tránsito

Imagen ilustrativa. (Pixabay.com)

Cada infracción al Código de Convivencia deberá ser constatada por un funcionario.

LV Redacción LAVOZ

Diversas entidades del sector vitivinícola expresaron su descontento ante la ley que impulsa Facundo Moyano y la ANSV

Críticas vitivinícolas al proyecto de "Alcohol Cero": "No es el camino"

El proyecto de "Alcohol Cero al Volante", que impulsa el diputado Facundo Moyano y tiene el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), aún tiene un largo trecho antes de ser una realidad, pero ya empieza a generar las primeras críticas.

Ayer, diversas entidades del sector vitivinícola expresaron su descontento. "Existe las iniciativas que impulsan el tratamiento de leyes para establecer la tolerancia cero de alcohol en sangre para poder manejar en el territorio nacional, de nuestra parte queremos mostrar nuestra preocupación y pedir a nuestras autoridades nacionales que reconsideren esta postura ya que creemos que se trata de políticas erradas que no resuelven el tema de fondo: la irresponsabilidad al volante", dijeron, entre otras, la Asociación de Cooperativas Vitivinícolas, la Asociación de Viñateros de Mendoza y la Cámara Argentina de Vinos a Granel.

"Nos parece muy bueno que el Estado trabaje para reducir la cantidad de accidentes derivados, pero consideramos que la medida que se quiere aplicar no es la correcta. Estamos comprometidos para poder seguir trabajando en conjunto con pedir el consumo responsable y solicitamos reunirnos con las autoridades que impulsan este proyecto para explicar más detalladamente nuestra postura y ponernos a disposición", agregaron, además, la Cámara de Exportadores de Jugo Concentrado de Uva, la Cámara de Productores Vitícolas de San Juan, la Cámara Vitivinícola de San Juan y el Consorcio de Productores y Bodegas de Catamarca.

Se deben realizar más campañas de concientización y educación sobre consumo responsable en los niveles educativos, aumentar la cantidad de controles, endurecer las penas para aquellos que manejen superando los límites permitidos e invertir para mejorar la infraestructura vial, señalan.

"Reactivar sobre las consecuencias, pero no sobre las causas que llevan a superar los valores contraídos por la persona. Del problema no se sale con soluciones simplistas. Se requiere un gran trabajo de concientización sobre todo en los jóvenes, ya que están involucrados en el mayor porcentaje de accidentes de tránsito y no justamente por haber tomado una copa de vino en un restaurante para acompañar la comida o haber participado de una degustación en una bodega", señalaron.

El Congreso, dijo Moyano, debatirá el proyecto en 2021

Según un informe de la ANSV, el riesgo relativo de accidente aumenta de forma significativa con tasas de alcoholemia superiores a 0,5 g/l. Según el informe mencionado, "tan solo aumentar alcohol otro poco implicar una pérdida de eficiencia porque al establecer como límite en 0,5g/l se busca a todos los conductores a cualquier hora del día y en todo lugar, debido que cualquier persona puede consumir una porción mínima de alcohol que produzca una alcoholemia positiva". Distinto es controlar a partir de 0,5g/l, dijeron, "porque así solo se busca a las personas con graduaciones mayores a esta valor".

"Avanzar con una ley nacional de tolerancia cero de alcohol para conducir implicaría un impacto muy serio y dañino para la industria vitivinícola. Por ley, sancionada por unanimidad en el Congreso, el Vino Argentino es la Bebida Nacional y hoy la vitivinicultura es una actividad económica generadora de empleo de calidad que está presente en 18 provincias. Además, el Código Alimentario Nacional considera al vino como un alimento por sus propiedades", agregaron los bodegueros.

Asimismo, alertaron sobre el peligro que implica para la salud de los argentinos asociar con normas que inhabilitan la venta familiar a las bebidas amarrarlas con productos industrializados altamente dañinos como el jarabe de maíz de alta fructosa. "¿Cuánto le cuesta al Estado en términos de salud pública y cuánto sufrimiento puede traerle a las personas esto atacar a la cultura y la forma de alimentación de los argentinos?", dijeron.

"Nuestra preocupación es grande, ya que la disminución del consumo de vino implica que cientos de productores quedan en el camino. Son pueblos que quedan relegados y economías regionales postergadas. Esta industria del interior del país involucra a mucha gente de todas las provincias vitivinícolas que ponen el alma para llevar el vino a la mesa de los argentinos", detallaron. "El proyecto de ley que está en debate no es la solución ni el camino correcto", concluyeron.

Además de las ya mencionadas, firmaron el comunicado la Federación de Cámaras Vitivinícolas de la República Argentina, la Unión Vitivinícola Argentina, la Cámara Argentina de Vinos Envasados y Afines y el Centro de Bodegueros y Viñateros del Sur.

EN PROVINCIAS ESTRICTAS

Mayoría de conductores dan cero en alcoholemia

La mayoría de los automovilistas que circulan en las provincias donde rige el alcohol cero al volante dieron cero en los test de alcoholemia realizados, mientras que en las jurisdicciones donde se permite un 0,5 de alcohol, transgredieron esa norma, según un informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Estos datos surgen de un análisis realizado sobre 50 mil casos en todo el país durante las alcoholemias federales realizadas entre los meses de diciembre y marzo pasados. Del informe de la ANSV también se desprende que en las provincias con tolerancia cero, el promedio de personas testeadas con una graduación de entre 0 y 0,5, fue menor a las de las jurisdicciones sin esta normativa. La ANSV destacó además que en las cuatro ediciones de Alcoholemia Federal en las que se basó el estudio, los test positivos de los conductores nunca superaron el 7 por ciento del total. Pero estos casos positivos "indican altas graduaciones alcohólicas que representan un riesgo para todas las personas que transitan por la vía pública".

Un control de alcoholemia en la Ciudad. Foto Luciano Thieberger

EL LITORAL 16°

#Temas de HOY:

Rosario | Córdoba | Entre Ríos | Corrientes | La Educación Primero | Miguel Lifschitz | Clásico Santafesino

EL LITORAL | ÁREA METROPOLITANA

Miércoles 21.04.2021 - Última actualización - 9:03

7:36 | En Santa Fe

Cómo se calculan los años de vida perdidos tras un siniestro vial

SeguridadVial.com.ar

'La franja etaria por sobre los 50 años tiene un menor apego al cumplimiento de la norma

A 24 24 ABRIL 2021

¿Los argentinos conducimos como somos? Entrevista a Facundo Jaime, vocero de **Cecaitra** sobre la investigación del Observatorio de **Seguridad Vial**. ¿Conducimos como somos?: 7 de cada 10 creen que sí. Discusiones, insultos y hasta peleas cotidianas. 'La franja etaria por sobre los 50 años tiene un menor apego al cumplimiento de la norma.

LA CANTIDAD DE ACCIDENTES SIGUE SIENDO UNA PREOCUPACION

Aprender educación vial en las escuelas, protege

LAS ESTADISTICAS PONEN A ARGENTINA COMO UNO DE LOS PAISES CON UN ALTO INDICE DE MORTALIDAD POR ACCIDENTES VIALES. DESDE LA SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES BUSCAN CONCIENTIZAR A CHICOS DESDE MAORN DE INFANTES HASTA LA EDAD ADULTA Y REALIZAN CAMPAÑAS POR MEDIO DE AUDIOVISUALES, CON EL PERSONAJE PILOTO BA Y UN LIBRO PARA LAS ESCUELAS.

Por EL PCARRIL

Para lograr que la gente tome conciencia en la vía pública y que se respeten las normativas vigentes y así evitar accidentes, se realizan distintas campañas educativas. "Si bien estamos en una situación de crisis de salud, economía y de transportes por el contexto de la pandemia, no podemos dejar de realizar otros temas y comunicarlos. En cuanto al uso del transporte público estamos capacitados a los nuevos protocolos para cuidar a los choferes de colectivos y a los pasajeros en general", afirmó Alejo Supply, subsecretario de Transporte de la provincia de Buenos Aires en diálogo con Domingo Popular.

¿Trabajan articulados entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Transporte de provincia de Buenos Aires para evitar los accidentes ¿Cuáles son esas nuevas propuestas?

El Gobierno bonaerense articula y también con los Juzgados de Faltas provinciales y municipales, policías e inspectores de tránsitos. Porque en un accidente de tránsito el que primero llega es la policía y la ambulancia, luego intervienen varios actores para su resolución. Ya puede haber de la prioridad de Buenos Aires. Se está trabajando para mejorar y hay mucho por hacer. Desde mi experiencia las autoridades evitan los accidentes logísticos y las rutas se deben supervisar de modo permanente. También a los transportes de larga distancia les vamos a monitorear con la policía del 911, porque en general las rutas no están mejoradas y estamos fijando para mejorar y así evitar accidentes.

¿En educación vial que se está haciendo?

Nos propusimos dar un cambio con niños que van desde el jardín hasta con los adultos. Hicimos un convenio con la Fundación Juan Manuel Fangio, porque fue uno de los deportistas que habló por primera vez de la seguridad vial. Nos pareció muy bueno tomar sus consejos y también hicimos el cabagno "La carrera es en el autódromo y no en la calle". Además a los mejores conductores vamos a premiarlos con un burro de Fangio y a todas las escuelas de Buenos Aires les vamos a entregar unos libros chiquitos para chicos y a las personas adultas para mejorar la comprensión sobre la educación vial, material educativo que es ampliado por VIF y la empresa Hitch.

¿Cuándo y dónde será la entrega de esos libros?

Consideramos que para fin de este estuvimos con la primera edición y en el primer lugar que se entregará es para la escuela Juan Manuel Fangio de Balcarce. También llevaremos a nuestro Piloto BA, quién interactuará con «Ilos, ya tuvimos mucho éxito con este personaje en la temporada de verano en la costa.

Hablando de la temporada de verano ¿Cuál fue el balance y las infracciones que más cometen los conductores?

La verdad se trabajó muy bien con el Operativo Sol, también pusimos el colectivo y 45 autos equipados para una buena fiscalización en la vía pública y de este modo mejorar los controles. Las infracciones que más se detectan casi siempre son por falta de documentación.

Con Piloto BA se realizan campañas de concientización en las escuelas.

LAS LICENCIAS DE CONDUCIR, OTRO TEMA DE CONSTANTE ESTUDIO

Otro de los temas de interés que la conductores es como obtener de manera más ágil la licencia de conducir que conocemos de a poco en nacional y también de los países libres, al respecto Supply comentó "Seguirá trabajando sobre un proyecto de 'pase libre multimodal' para las personas con discapacidades diferentes que también se utilizará para viajar en trenes".

Uno de los temas que dejó en claro, con respecto a este tema en el pasado libres, es que se evite "encontrar particulares actuar" porque en ese empezar empresas en manos bajo el gobierno de "Cristi Daniel y son verte por la gestión del gobierno anterior (María Eugenia Vidal). Nosotros queremos cambiar de chip de blanco y negro".

En cuanto al tema del "Programa de licencias en el acto", ya se implementa la licencia de conducir con todos los datos del conductor, legible dentro a través de la página. "Las impresoras ya han sido entregadas a diferentes municipios, estamos para realizar dicho trámite. Hasta ahora, diez turnos a través de la aplicación web que permitirá a los agentes de la Dirección de Política y Seguridad Vial. Política Vial, dependiente del Ministerio de Infraestructura y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, controlan de manera inmediata la validez de las licencias de conducir".

Además, Supply dijo que "el objetivo es empezar con licencias de conducir "chiquitas" que hacen algunos años. Es por esto que desde la Dirección provincial se está una herramienta tecnológica y de fácil uso, que permite validar la legitimidad y autenticidad del documento en el momento en que se la solicita a los conductores".

perfil.com/noticias/empresas-y-protagonistas/mascotas-en-l...

PERFIL

INGRESAR SUSCRIBITE

EMPRESAS Y PROTAGONISTAS | SEGÚN UNA ENCUESTA

Mascotas en los vehículos ¿sueltas o atadas?: la mayoría conoce cómo transportarlas

El Observatorio Vial de CECAITRA, (Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) realizó una encuesta sobre si los argentinos conocen cómo llevar a sus perros o gatos. Conocé los resultados.

Cecaitra realizó una encuesta telefónica en hogares de Capital Federal y el Gran Buenos | SHUTTERSTOCK

PERFIL INGRESAR SUSCRIBITE

EMPRESAS Y PROTAGONISTAS | CECAITRA

Calles con ciclovías: La mayoría conoce la normativa vial

Para tener una "radiografía" de lo que piensan los argentinos, el Observatorio Vial de CECAITRA (Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) realizó un sondeo telefónico en hogares del AMBA.

Por los múltiples beneficios que tiene como medio de transporte, fue el más elegido para circular en ciudades grandes o pequeñas. | CEDOC PERFIL

PERFIL INGRESAR SUSCRIBITE

EMPRESAS Y PROTAGONISTAS | INFORME CECAITRA

Conductor designado: una opción que cada vez eligen más los jóvenes

El Observatorio Vial de CECAITRA (Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) quiso conocer si la medida es aceptada y elegida. Conocé qué dijeron los jóvenes consultados y los detalles del relevamiento.

En el sondeo de CECAITRA también se quiso saber si se conoce la normativa vial con respecto al alcohol permitido al manejar. | SHUTTERSTOCK

infobae

¿La “viveza criolla” se refleja, también, en ¿cómo manejan y estacionan los argentinos?

l Observatorio Vial de la asociación civil Cecaitra realizó un sondeo con el bjetivo de conocer qué visión se tiene acerca de los conductores locales. La nportancia de entender que cada norma vial que no se respeta puede ocasionar n siniestro

de Abril de 2021

la Ciudad de Buenos Aires es frecuente toparse con autos mal estacionados en doble fila o tapando una rampa para discapacitados

OPINIÓN

Es inaplicable llevar a cero el límite de alcohol en conductores

José Alberto Tarnowski
Cirujano

La televisación cero nos vuelve a poner frente a un falso debate. Nos lleva con la sofisticada, el simple, lo aforismo-gógico. Frente a un problema complejo, que exige grandes esfuerzos conductores para obtener resultados. Todos queremos menos accidentes de tránsito. Si un muerto más en las rutas argentinas a causa de conductores intoxicados, no solo por la ingesta desmesurada de alcohol, sino también por efecto del consumo de drogas o el abuso de psicofármacos. Pero claramente bajar de 0,5 g/l a 0 la tolerancia de alcohol en sangre para conducir no es la solución. Seguramente disminuirá el alcoholismo y los resultados que se dicen buscar, pero entonces que se generará un gran perjuicio para las personas que viven fuera de las grandes ciudades, se afectará el desarrollo del turismo y la gastronomía en todo el país y se alimentará un mal aún mayor como es la corrupción. En la Argentina la ingesta de bebidas industriales elaboradas con productos nocivos para la salud como el jarabe de maíz de alta fructosa, ¿Quién responde por los problemas de obesidad y el deterioro de la salud de las familias argentinas? ¿Los padres del Estado dimensionan el perjuicio que instituir como tolerancia cero puede traer?

El vino es cultura. El vino es salud y es un alimento. El vino argentino es la bebida nacional, consagrada por una ley que el Congreso votó por unanimidad. Y está presente en la mesa de los argentinos.

El vino es parte de nuestra tradición, vinculado con diversos sectores que generan trabajo como el enoturismo y la gastronomía. Sigue siendo una bebida con una importante penetración en la oferta y alimentación de los argentinos, que se suele practicar mucho en la familia y amigos. Hoy la vitivinicultura es una actividad económica generadora de empleo de calidad que está presente en 18 provincias.

Proponemos no debatir sobre bases y argumentos científicos con evidencias estadísticas, siguiendo el ejemplo de los países más exitosos en cuanto a reducción y prevención de accidentes de tránsito. La Organización Mundial de la Salud (OMS) sugiere que se promulguen y hagan cumplir las leyes que establecen el límite de concentración de alcohol en sangre (LAS) en 0,5 g/l como una forma de contribuir a reducir considerablemente en los siniestros viales relacionados con el consumo de alcohol. Es que efectivamente existe una relación directa entre consumo de alcohol y siniestralidad en la que “el riesgo objetivo se dispara de ese horizontal a partir de una concentración de alcohol en sangre mayor a 0,5 g/l”.

Llevar el límite a cero (0 g/l) es inaplicable ante flagrante porque es imposible de medir. El Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), como autoridad de aplicación para la homologación de los alcoholímetros, estableció vía resolución 318/2012 que el error máximo permitido en estos instrumentos es de 0,04 g/l sangre. Por lo tanto, no es recomendable establecer como límite legal el 0,00 g/l sangre.

Los costos de beber en exceso y conducir deben trasladarse a las penalidades y a la educación, especialmente en los más jóvenes. La salida no es cambiar la ley, es implementar más controles y sanciones que sean efectivos para generar legitimidad en la normativa y favorecer el cambio de conducta. Promocionar una estrategia integral y resultante de concientización sobre los efectos que provoca el alcohol en el organismo para desalentar la conducción insegura.

(*) Presidente de la Comisión Directiva de la Sociedad Argentina de Cirugía de Urgencia (SACIUR)

LEGISLACIÓN

CECAITRA

ÁMBITO NACIONAL

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

27/4/21 Certifíquese y Homológuese el Centro de Emisión de Licencias de Conducir del Municipio de Comodoro Rivadavia Segunda Sede, de la Provincia de Chubut, para emitir la Licencia Nacional de Conducir.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/243624/20210427

19/4/21 Incorpórese y regístrese a la Persona Jurídica ESCUELA DE CONDUCTORES DE LA POLICÍA DE SAN JUAN conforme lo regulado mediante Disposición ANSV Nº 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/243175/20210419

14/4/21 Dase por designado con carácter transitorio, a partir del 1° de abril de 2021 y por el término de CIENTO OCHENTA (180) días hábiles, al licenciado Pablo Eduardo ROJAS (D.N.I. N° 23.308.854) en el cargo de Director Nacional de Observatorio Vial de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/242949/20210414

07/4/21 Apruébase el CONVENIO DE COOPERACIÓN, ASISTENCIA TÉCNICA Y COORDINACIÓN ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y LA MUNICIPALIDAD DE SALTA, de la PROVINCIA DE SALTA, PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA VIGENCIA DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA EN LA MUNICIPALIDAD DE SALTA.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/242725/20210407

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

Durante abril de 2021 no se realizaron reuniones de la comisión. Se destacan a continuación algunas de las presentaciones legislativas realizadas en dicho mes:

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 48, SOBRE ALCOHOLEMIA CERO PARA CONDUCIR
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1433-D-2021

TRANSITO -LEY 24449-. MODIFICACIONES SOBRE ALCOHOLEMIA CERO PARA CONDUCIR.
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1370-D-2021

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 48, SOBRE TOLERANCIA CERO AL CONSUMO DE ALCOHOL PARA CONDUCIR CUALQUIER TIPO DE VEHICULO (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 2832-D-18).
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1428-D-2021

TRANSITO - LEY 24449 - MODIFICACIONES SOBRE PROHIBICION DE CONDUCIR CON ALCOHOL EN SANGRE.
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1489-D-2021

ALCOHOLEMIA 0 PARA LA CONDUCCION. MODIFICACION DEL CODIGO PENAL Y DE LAS LEYES 24449 Y 24788
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1604-D-2021

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 11, SOBRE EDADES MINIMAS PARA CONDUCIR.
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1694-D-2021

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 73, SOBRE CONTROL PREVENTIVO.
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1141-D-2021

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACIONES SOBRE DEFINICIONES Y PRIORIDADES. (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 1507-D-19).
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1116-D-2021

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Durante el mes de abril de 2021 no se realizaron reuniones plenarias de comisión. Se destacan a continuación algunas de las presentaciones legislativas realizadas en dicho mes:

VERASAY: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA SU SIMILAR N° 24.449 - TRANSITO-. RESPECTO DE INCORPORAR LIMITADORES DE VELOCIDAD EN VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA
https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/693.21/S/PL

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

Durante el mes de abril de 2021 no se realizaron reuniones plenarias de comisión. Se destacan a continuación algunas de las presentaciones legislativas realizadas en dicho mes:

SUSTITÚYASE EL TEXTO DEL ARTÍCULO 5.4.4 DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA CIUDAD- ALCOHOL CERO.-
https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/1/

ALCOHOLEMIA CERO
https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/2/

CONMEMÓRASE EL DÍA NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL
https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/6/

CONMEMÓRASE EL DÍA NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL
https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/7/

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Abril de 2021

LUCES BAJAS

La diputada Débora Indarte, del Frente de Todos, presentó un proyecto de ley mediante el cual propone que las luces bajas se lleven encendidas siempre. De esa manera, el artículo quedaría redactado de la siguiente manera: “a) Luces bajas o luces diurnas (sistema DRL: Day Time Running Light), las luces bajas deberán permanecer encendidas obligatoriamente, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto en los casos en que corresponda la luz alta y en cruces ferroviales. La obligatoriedad se extiende cuando se transite por rutas nacionales, por rutas provinciales, aún en sus recorridos interurbanos o se circule en la vía pública urbana dentro del territorio de la Provincia los días de lluvia". Entre los fundamentos, la legisladora expresa que: “Generalmente se tiende a pensar que el problema de la correcta visión se circunscribe al horario nocturno o al tránsito en rutas. Sin embargo, ha quedado técnicamente demostrado que mejora la visión diurna cuando los vehículos tienen sus luces bajas encendidas. En tal sentido entendemos que la visión, sobre todo en lo referido a estimación de distancias y en situaciones en las que la proporción de luz cambia rápidamente, durante los días de lluvia, empeora de manera significativa”.

PAGO DE MULTAS AL TRAMITAR LA LICENCIA

El diputado José Ignacio Rossi, del Frente de Todos propone mediante un proyecto de ley que el pago de multas no sea obligatorio al momento de tramitar las licencias de conducir. Así, la ley de tránsito, en su artículo 8 quedaría redactada de la siguiente manera: "El otorgamiento de las licencias, en forma delegada, estará a cargo de la Municipalidad que corresponda en razón del domicilio real del interesado, previo informe de antecedentes, emanados de la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Gobierno y del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que certifiquen que el interesado no se encuentra inhabilitado para conducir en el territorio nacional o provincial. En ningún caso se exigirá el pago previo de multas por infracciones de tránsito para el otorga miento o renovación de la licencia de conducir, cualquiera fuere la clase o categoría. El cobro de dichas deudas procederá por la vía judicial correspondiente". Entre los fundamentos manifiesta que "el Poder Ejecutivo mediante el decreto 532/09, reglamentario de la ley 13.927, creo una obligación en el artículo 10 inciso 3 del Anexo II, por la cual priva de la obtención o renovación de la licencia de conducir a quien tenga multas impagas por infracciones de tránsito. Esto resulta violatorio de la Constitución Nacional y Provincial, en tanto viola el principio de legalidad excediendo la potestad reglamentaria al crear una obligación no pre vista por el legislador. De esta manera se afectan los derechos constitucionales citados a

4º INFORME - 2020

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

CECAITRA

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