CECAITRA

10° INFORME / OCTUBRE 2021

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN 3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL 4
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS 26
LEGISLACIÓN 32

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 octubre 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 una cuestión específica con relación a las conductas ciudadanas.

LA SEGURIDAD Y LOS CARTELES EN LA VÍA PÚBLICA

En primer lugar, se consultó la opinión respecto de los carteles de publicidad en la vía pública y su peligrosidad como posibles causantes de accidentes viales. Una mayoría **del 64,7% opinó que los mismos no son causantes de accidentes** y el 23,2% que son causantes de accidentes, mientras que el 12,1% no sabe o no contesta. A continuación, se preguntó sólo a conductores sobre cuan peligrosos le parecen los mismos en su propia experiencia siendo que el **42,2% afirmó que lo considera "algo peligroso", el 16,6% "muy peligrosos" y el 39,3% "nada o algo peligrosos".** En este punto, se aprecia que la cartelería publicitaria es motivo de atención y considerada como motivo de peligrosidad relativamente alta por los propios conductores, a la vez que no por ello necesariamente la misma es visualizada como causante de accidentes viales, lo que pone en consideración la responsabilidad individual en la conducción.

NORMAS VIALES, PEATONES Y CONDUCTORES

En segunda instancia, se preguntó -solo a conductores- si en su conducta individual cree respetar más las normas viales en tanto conductor o en tanto peatón. En este punto la mayor parte de los conductores dijo respetarlas de manera similares, aunque un poco más como conductores que como peatones -35,7% y 34,8%- y el 26,2%, una cantidad inferior, afirmó respetarlas de igual forma tanto en un rol como en otro.

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

CECAITRA

10º INFORME / OCTUBRE 2021

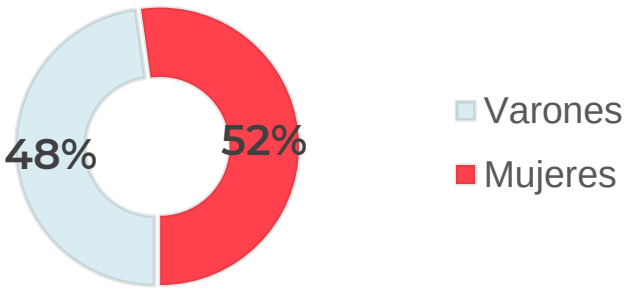
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL

DATOS DE LA MUESTRA

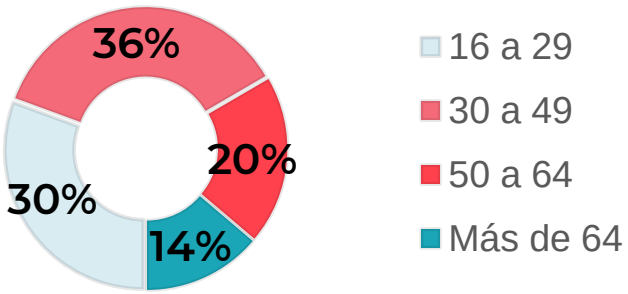
CECAITRA

PERFIL DE LOS ENTREVISTADOS

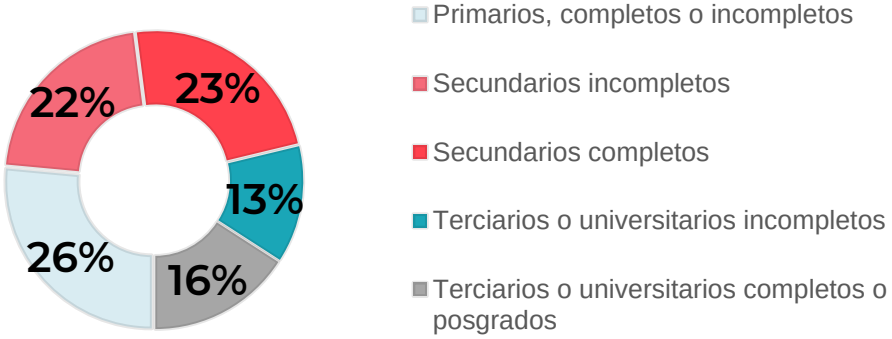
Sexo



Edad



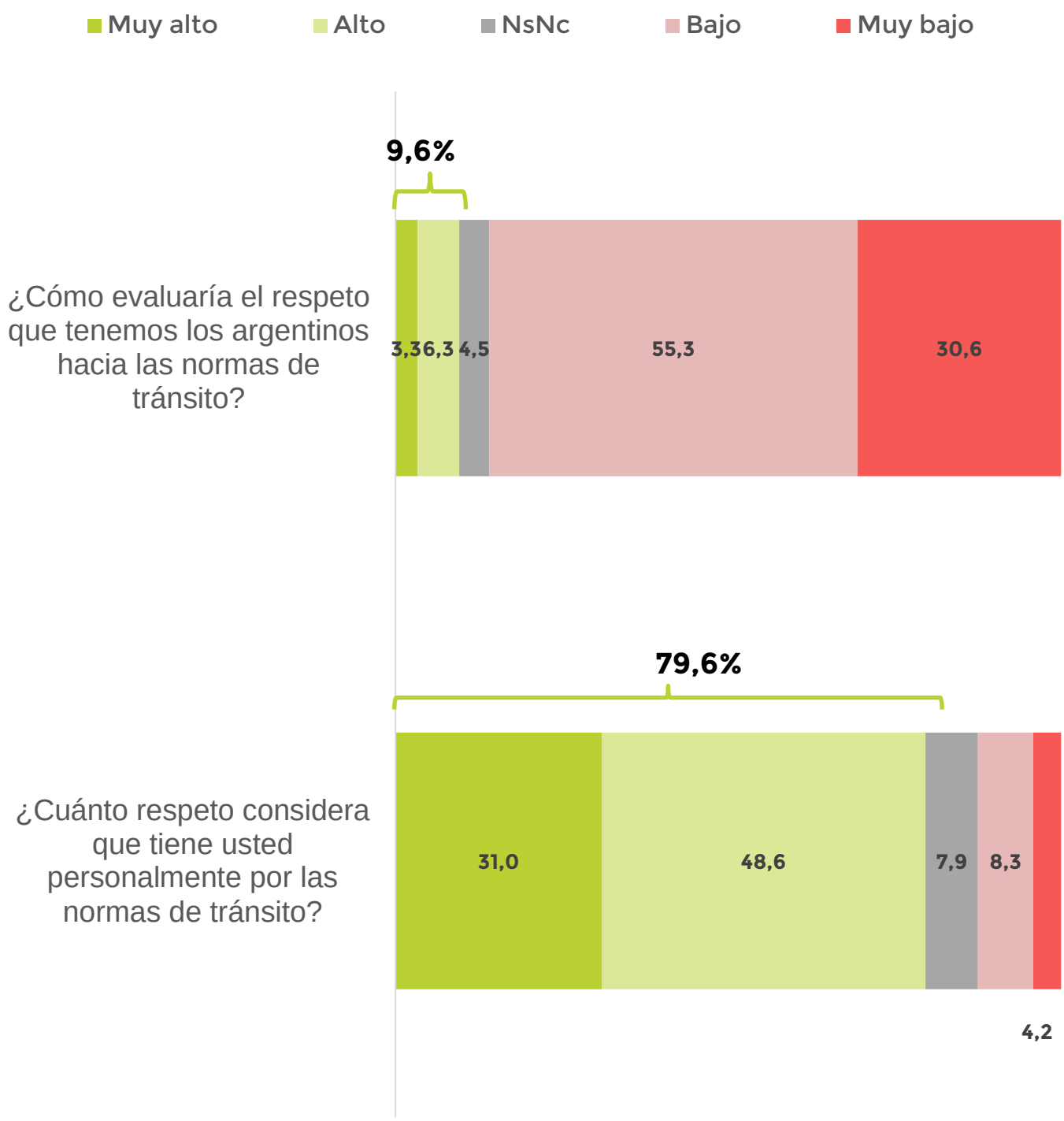
Estudios



CREENCIAS Y OPINIONES

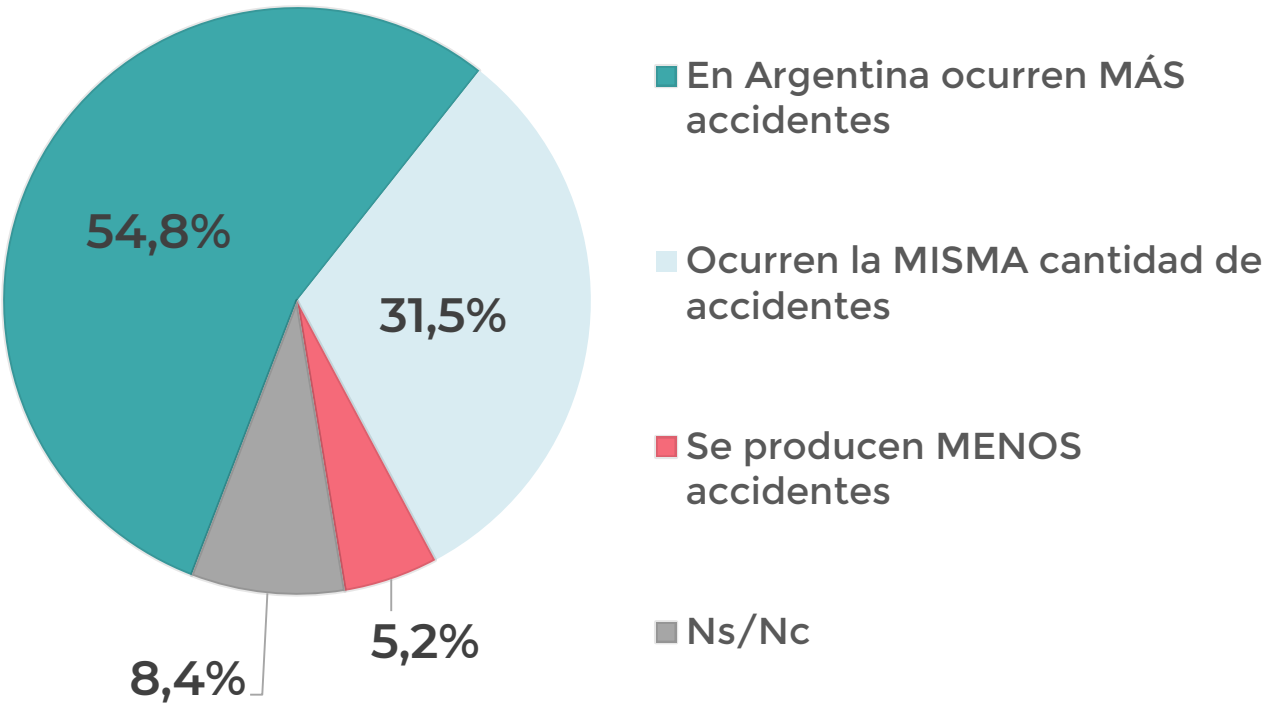
CECAITRA

Respeto hacia las normas de tránsito

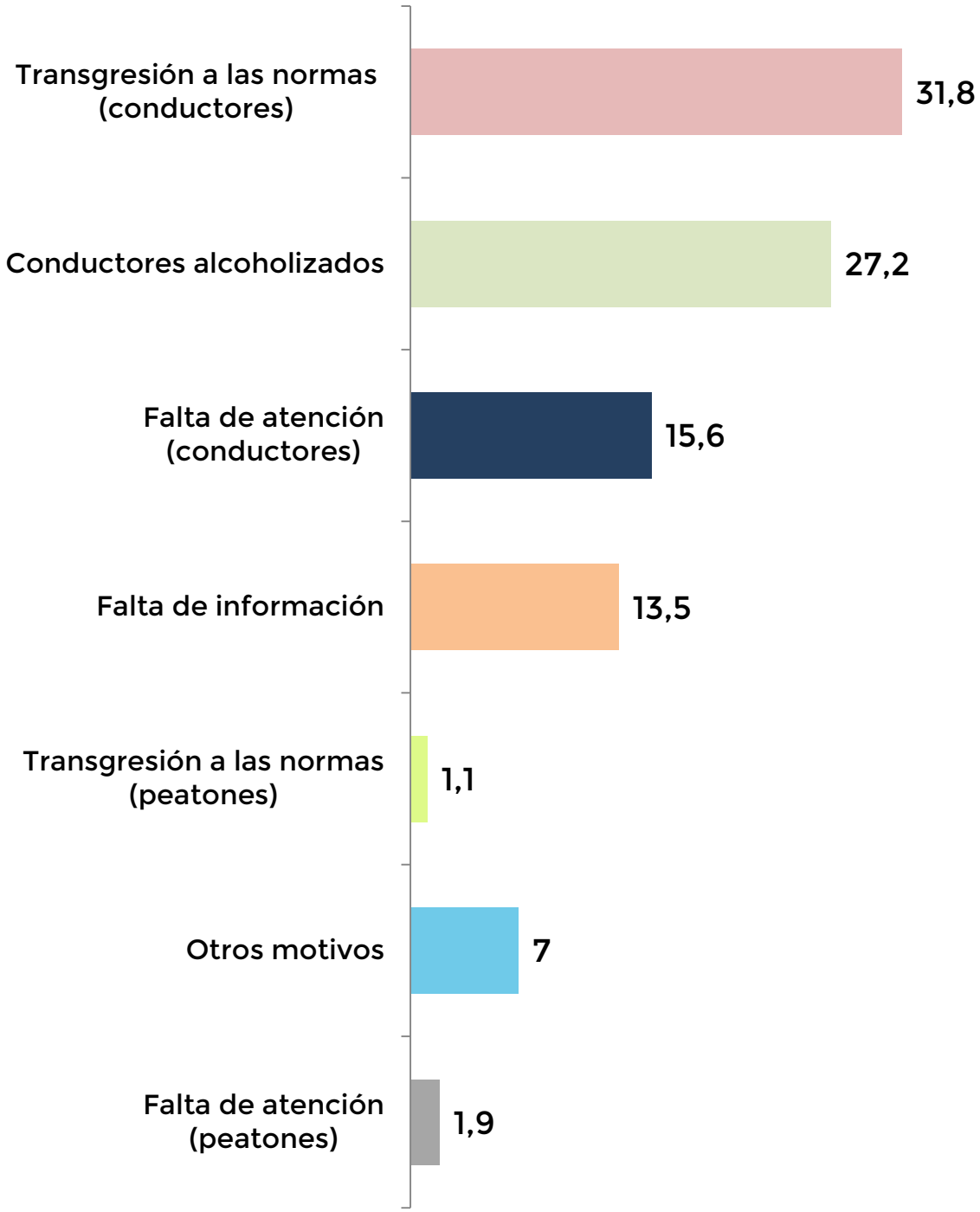


Accidentes de tránsito

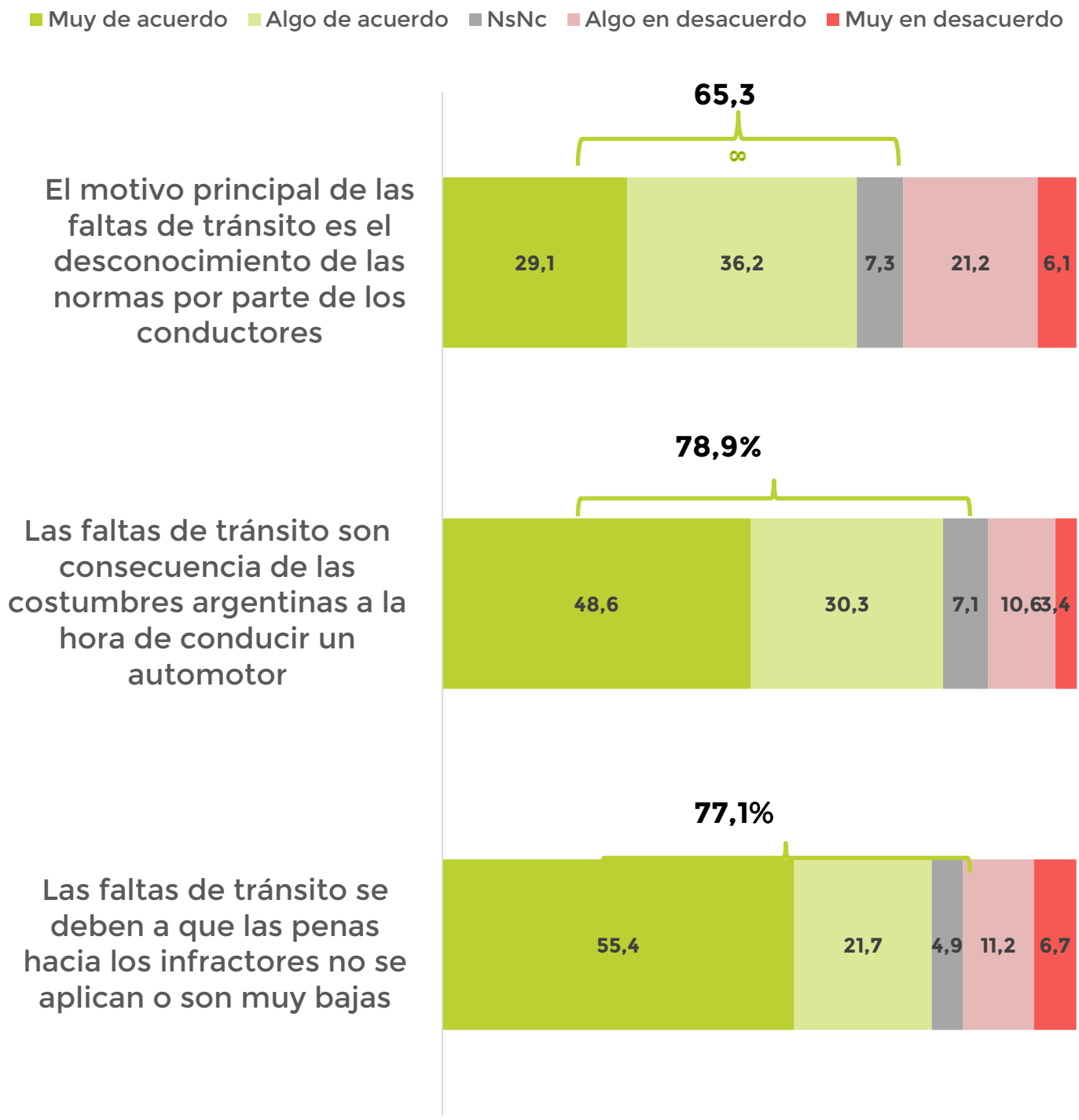
¿Considera que Argentina se ubica entre los países con mayor cantidad de accidentes de tránsito, se ubica por el medio o se ubica entre los países con menos accidentes?



Principal motivo de accidentes viales

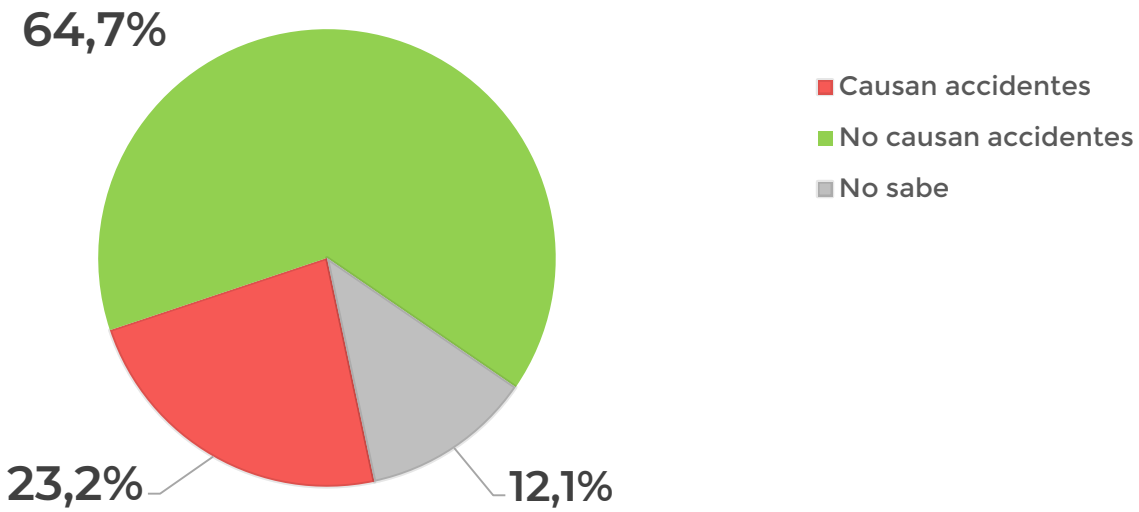


Acuerdo con frases



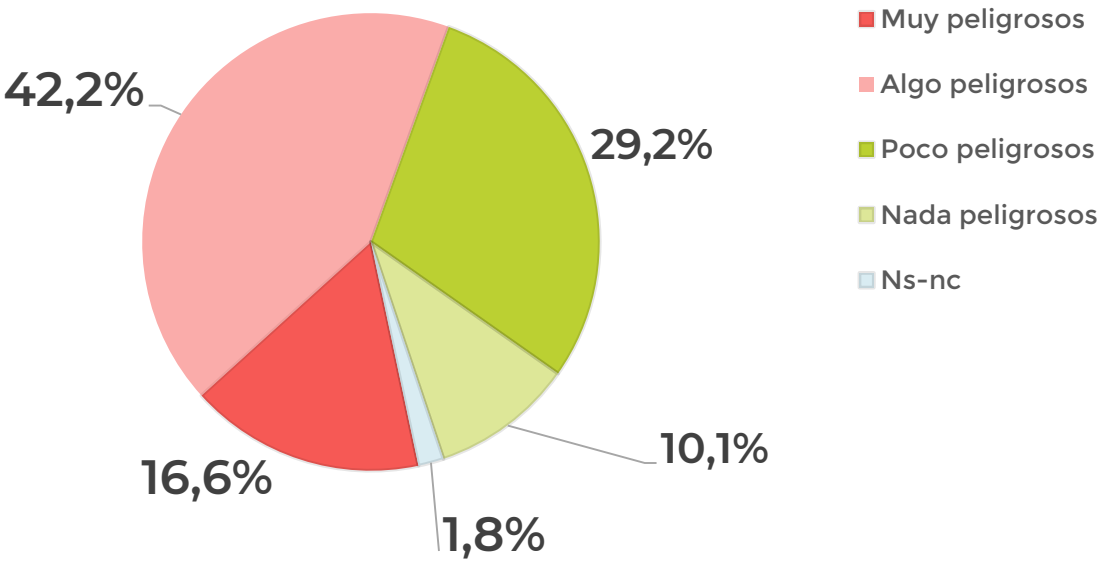
La seguridad vial y carteles en vía pública

Los carteles en la vía pública, ¿son causantes de accidentes viales?



Sólo a conductores:

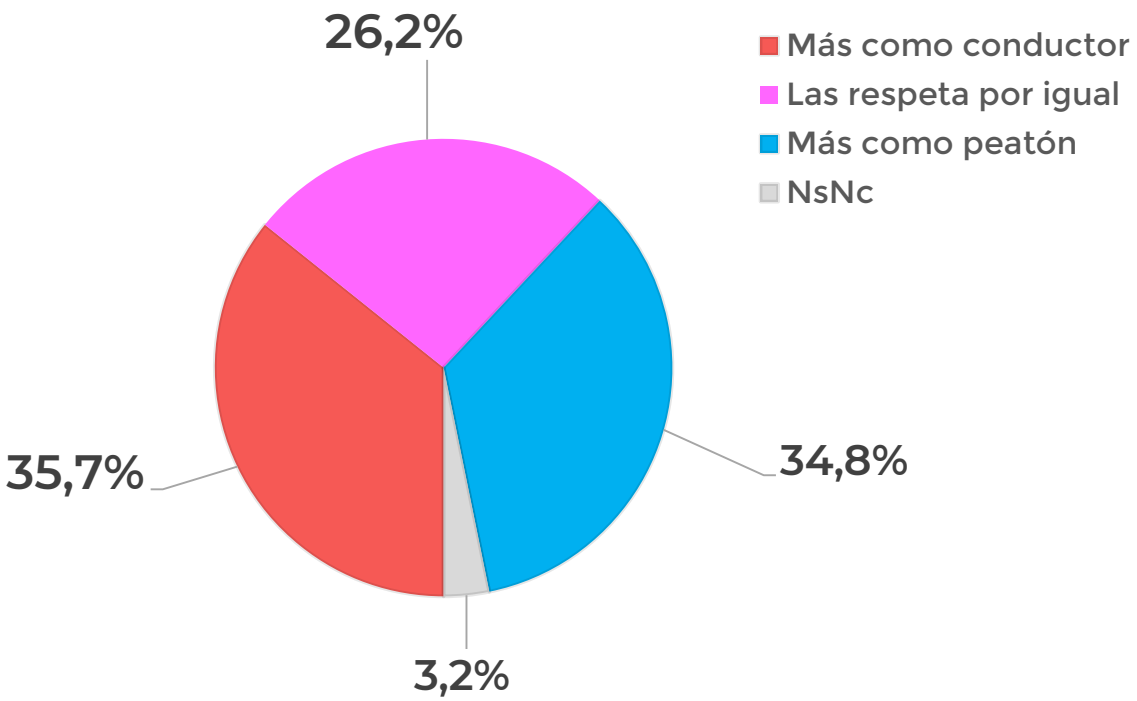
¿Cuán peligrosos le resulta la distracción de los carteles de publicidad, al momento de conducir?



Respecto de normas

Sólo a conductores:

En relación a las normas de tránsito, ¿usted considera que respeta más las normas como peatón o como conductor?



Ficha Técnica

> Este informe surge de una encuesta realizada del 26 al 31 de octubre 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 1086 en AMBA; con un margen de error estimado (para P=0,5 y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) menor o igual al +/- 2,9 %.

[(*)] 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.

CECAITRA

10º INFORME / OCTUBRE 2021

SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

▸FUE PRESENTADA EN EL MES DE ABRIL◂

Piden que se debata la ley de "alcohol cero"

El director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Pablo Martínez Carignano, consideró que es importante que desde el Estado se "baje un mensaje claro: si vas a manejar, no tomés".

FOTO TÉLAM

"Estamos atrasados, con una norma vieja", señaló.

Pablo Martínez Carignano, director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), consideró "imperioso" que el Congreso Nacional debata el proyecto de ley de "Alcohol cero", presentado en abril pasado, y aseguró que es necesario que el Estado "baje un mensaje claro (a la sociedad): si vas a manejar, no tomés".

El funcionario explicó que "desde hace muchos años, en todo el mundo y en la Argentina también, hay evidencia suficiente que marca que el alcohol es una de las principales causas de siniestros viales que terminan con muertes".

A consecuencia de ello, dijo, que varios países de la región como Brasil, Uruguay y Paraguay "han impuesto alcohol cero al conductor y Chile 0,3 (de límite)".

En ese sentido, durante una entrevista con la agencia de noticias Télam, Martínez Carignano remarcó que en la Argentina "estamos atrasados, con una norma vieja (en vigencia). El mensaje que da el Estado es que uno puede tomar un poco, que puede manejarlo, puede controlar el alcohol y esto la realidad lo desmiente".

El proyecto Alcohol cero es una iniciativa impulsada por el Ministerio de Transporte y propone que "ninguna persona pueda conducir cualquier tipo de vehículo con motor dentro del territorio nacional con una concentración de alcohol en sangre superior a cero".

Los detalles

La iniciativa fue presentada en abril por el entonces titular de la cartera de Transporte de la Nación, Mario Meoni, y el presidente de la Cámara de Diputados, Sergio Massa.

En esa oportunidad, Meoni advirtió: "El consumo de alcohol antes de conducir incrementa mucho las posibilidades de producir siniestros fatales, por eso como sociedad debemos darnos la oportunidad de debatir esta ley de alcohol cero al volante, que tiene el potencial de salvar muchas vidas, sobre todo entre los más jóvenes".

Mientras se espera el debate parlamentario, la normativa de alcohol cero al volante ya se encuentra vigente en siete provincias: Córdoba, Salta, Tucumán, Entre Ríos, Jujuy, Río Negro y Santa Cruz, y también en ciudades como Santa Fe, Rosario y Mar del Plata y en varias localidades bonaerenses como Moreno, Tigre, General Rodríguez, Ezeiza y Ramallo.

Según las estadísticas relevadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), citadas por Martínez Carignano, en los distritos donde la tolerancia de alcohol al volante es cero "en los controles los resultados son mejores".

"No estamos buscando ley seca, ni abstinencia, ni lucha contra el alcohol, ni nada por el estilo. Solo estamos buscando que el Estado baje un mensaje claro: si vas a manejar no tomes, se refiere únicamente al conductor", enfatizó el funcionario.

El proyecto de ley que presentó la ANSV fue elaborado por el propio organismo, junto con asociaciones de víctimas que integran el comité consultivo, el Ministerio de Salud y el Sedronar. "Entre todos hemos juntado evidencia, datos internacionales que hacen imperioso que esto se debata", agregó Martínez Carignano.

El funcionario hizo hincapié en la importancia de que la normativa pueda debatirse en el recinto y también en la sociedad argentina.

"Puede haber opiniones encontradas, gente que no esté de acuerdo, especialmente provincias vitivinícolas, pero algo tan central, nodal, como lo es la forma en la que nos vamos a mover los argentinos y las argentinas no puede estar en manos de un solo especialista en seguridad vial, ni de un funcionario", apuntó.

Y agregó: "Por eso tiene que tratarse en el Congreso y ser la sociedad la que debata si quiere un país en el que alcohol y conducción estén totalmente disociados o quieren seguir como hasta ahora donde con la falsa creencia que el alcohol se puede controlar estamos como estamos".

Los siniestros viales son los responsables de la principal causa de muerte en personas menores de 35 años, es por ello que el titular de la ANSV consideró fundamental "que se empiece a hablar más de la seguridad vial" y apuntó que esta situación "va a empezar a mejorar si se empieza a charlar, si se convierte en un tema cotidiano".

En ese sentido, aseguró que muchas veces los siniestros viales que causan muertes o heridas de gravedad "son naturalizados" y que muchas personas los consideran como "un accidente, cosas que pasan o mala suerte" y "no es así" y reiteró la necesidad de "instalar el tema" y que para eso "hay que trabajar en la comunicación, en la educación, en que forme parte de la agenda".

La pandemia

La pandemia por coronavirus generó, en una primera instancia, una fuerte restricción en la circulación, dado que sólo los trabajadores considerados esenciales o personas por situaciones "de fuerza mayor" podían trasladarse a más de 500 metros de sus casas, esto generó una baja histórica en los siniestros viales.

"A menor circulación, menor número de siniestros. Esto hizo que los ministerios de salud de las provincias y el de la Nación dijeran: tenemos camas de terapia vacías porque no hay gente que sufrió un accidente vial, lo que muestra que la seguridad vial es una cuestión de salud pública", agregó Martínez Carignano.

Asimismo, precisó que "este año la circulación está casi igual que en 2019, pero tenemos números mucho más bajos" y es que en los primeros seis meses de 2021 se registró el número más bajo de siniestros viales de los últimos 13 años, sin tener en cuenta el 2020 por las restricciones en la circulación.

"Por supuesto que es sólo una foto, no podemos decir que ya está resuelto, hay que seguir trabajando hasta que (este descenso) no sea algo extraordinario, sino una constante", sentenció el funcionario y detalló algunas de las acciones que se están llevando a cabo como los "controles de alcoholemia en las distintas provincias, la entrega de 15 mil cascos con información para impulsar su uso".

Principales causas de muertes en siniestros viales

El consumo de alcohol en conductores, el exceso de velocidad y la falta de utilización de cinturón de seguridad y de casco en motociclistas son las principales causas de víctimas fatales en siniestros viales, los cuales, y pese a la ausencia de cifras actualizadas sobre cada una de ellas, en el primer semestre del año se cobraron la vida de 1.675 personas.

Las restricciones a la circulación impuestas por la pandemia de coronavirus hicieron bajar de modo drástico los siniestros viales y, por ende, el de víctimas fatales como consecuencia de los mismos. Sin embargo, ya con un nivel de movilidad similar al de 2019, la cifra de muertos en este tipo de accidentes fue la más baja en los últimos trece años.

Durante el primer semestre de este año, 1.675 personas perdieron la vida en siniestros viales, un 38 por ciento menos que en 2008, año desde el cual esta cifra tuvo un incremento constante, hasta el 2020 donde la poca circulación vehicular ubicó en 1.506.

cASI LO CONSIDERA EL 65% DE LOS CONDUCTORES, TRAS LA PANDEMIAb

Se percibe un tránsito más agresivo en AMBA

El 65% de los conductores de vehículos de CABA y el Gran Buenos Aires percibe que el tránsito evidencia conductas más agresivas luego del período más duro de la pandemia de coronavirus, en el que miles de personas pasaron días, y hasta meses sin conducir, según reseñó un trabajo realizado por especialistas en seguridad vial.

Para los expertos viales, "una vez que se retornó a las rutinas previas a la pandemia, el tránsito mostró modificaciones, presentándose costumbres que no eran habituales en el pasado".

Una encuesta realizada por el Observatorio Vial de la Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial (Cecaitra), entre conductores de CABA y el conurbano arrojó una valoración negativa respecto a la conducta de los conductores en la pospandemia.

Los especialista indagaron si "con el fin de las restricciones por la pandemia, ¿cree que los conductores tienen conductas más, igual o menos agresivas que antes de la pandemia?" y, entre cerca de un millar de consultados, el 65% contestó que considera que son conductas más agresivas, en tanto que para el 23,6%, los conductores tiene las mismas conductas; el 7,9% sostuvo que son menos agresivas; y el resto dijo no saber".

Si se tienen en cuenta las edades de los encuestados, se pudo observar diferencias muy notorias en las respuestas, ya que "mientras que el 36,6% de los jóvenes menores de 29 años dijo que las conductas eran más agresivas en la pospandemia; el porcentaje aumentó al 60,2% en los adultos de 50 a 64 años".

En relación al sexo, "el 44,7% de los hombres sostuvo que hay un tránsito más agresivo, cifra que ascendió al 57% en las mujeres".

"Los datos nos revelan que se observa un tránsito con características más agresivas en la pospandemia y es un dato que debe alertarnos y darnos el impulso para continuar concientizando a la sociedad en materia vial", dijo Facundo Jaime, uno de los especialistas del Observatorio Vial en un comunicado.

"Estamos convencidos que un tránsito seguro se logra con peatones y conductores atentos, responsables y respetuosos; y apelamos a que se salga a la calle con conciencia vial", agregó.

El 65% de los conductores percibe un tránsito más agresivo en la post pandemia

Informe realizado por especialistas de seguridad vial en el AMBA

Según reseñó un trabajo realizado por especialistas en seguridad vial, el 65% de los conductores de CABA y del Gran Buenos Aires percibe que el tránsito evidencia conductas más agresivas luego del período más duro de pandemia, en el que miles de personas pasaron días, y hasta meses, sin conducir.

Para los expertos viales, "una vez que se retornó a las rutinas previas a la pandemia, el tránsito mostró modificaciones, presentándose costumbres que no eran habituales".

Una encuesta entre entre conductores de CABA y el conurbano realizada por el Observatorio Vial de la Cámara, que nuclea a las empresas productoras de software vial (Cecaitra), arrojó una valoración negativa respecto del comportamiento de los conductores en la post pandemia.

En primer lugar, los especialista indagaron si "con el fin de las restricciones dispuestas por la crisis sanitaria, ¿cree que los conductores tienen conductas más, igual o menos agresivas que antes de la pandemia?". Entre cerca de un millar de consultados, el 65% contestó que considera que son conductas más agresivas, en tanto que un 23,6% indicó que los conductores tienen el mismo comportamiento, el 7,9% sostuvo que es menos agresivo y el resto dijo no saber". Si se tienen en cuenta las edades de los encuestados, se observaron diferencias muy notorias en las respuestas, ya que "mientras que el 36,6% de los jóvenes menores de 29 años señaló que las conductas eran más agresivas en la post pandemia, la cifra aumentó al 60,2% en los adultos de entre 50 y 64 años".

Tras un período sin manejar, se registraron cambios

El segmento de la población más joven respondió con porcentajes más bajos

En relación con el sexo, el 44,7% de los hombres sostuvo que hay un tránsito más agresivo, cifra que ascendió al 57% en las mujeres.

"Los datos nos revelan que se observa un tránsito con características más agresivas en la post pandemia y es un dato que debe alertarnos y darnos el impulso para continuar concientizando a la sociedad en materia vial", sostuvo Facundo Jaime, uno de los especialistas del Observatorio Vial en un comunicado. "Estamos convencidos de que un tránsito seguro se logra con peatones y conductores atentos, responsables y respetuosos, por lo que apelamos a que se salga a la calle con conciencia vial", agregó.

El sondeo también quiso conocer la percepción de los conductores sobre su conducta vial. Allí, "el 56.,% contestó tener el mismo comportamiento, un 28,1% expresó poseer menos conductas agresivas y el 10,7% sostuvo que tenía una conducción más agresiva que antes de la pandemia. "Esta visión negativa del otro y positiva de uno mismo se repite en cada sondeo ", subrayó Jaime.

cSEGURIDAD VIALb

Vizzotti recibió a familiares de víctimas de tránsito

La ministra de Salud de la Nación, Carla Vizzotti, participó junto a representantes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y de la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) del lanzamiento a nivel mundial del Plan de Seguridad Vial para el Nuevo Decenio de Naciones Unidas, una iniciativa que tiene el objetivo es reducir en un 50% las muertes por accidentes de tránsito entre 2021 y 2030.

Vizzotti señaló que la presentación de este plan "es un disparador muy importante para poner en visibilidad este problema para la salud pública".

La ministra destacó el trabajo que realizan la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Salud y la sociedad civil "en prevención, concientización, marco legal y acciones concretas", a través del programa Municipios Saludables y el área de Enfermedades Crónicas No Transmisibles.

Durante el encuentro, la ministra recibió a familiares de víctimas de tránsito ante quienes dijo: "nos comprometemos desde el Estado nacional a profundizar en todo lo que dependa de nosotros y abogar con las jurisdicciones y con todos los sectores para el abordaje integral de la seguridad vial".

En ese sentido, Vizzotti destacó la importancia de abordar el tema junto a todos los ministros y ministras de salud del país, y adelantó que van "a trabajarlo en el Consejo Federal de Salud (Cofesa) para avanzar en un consenso federal del mismo modo en que abordamos las políticas públicas de salud en el marco de la pandemia".

El director ejecutivo de la ANSV, Pablo Martínez Carignano, aseguró que "para lograr un cambio de la cultura vial en Argentina es fundamental el trabajo articulado entre los organismos del Estado y la cercanía con las víctimas de tránsito y sus familiares".

SEGURIDAD VIAL

Ciclistas fuera de la ley: la mayoría no cumple las normas de tránsito

Sin cuidados. Un ciclista circula en contramano y sin casco por una avenida de la Capital. JUANO TESONE

Según un relevamiento en la Ciudad, el 95% no respeta la prioridad peatonal y el 84% pasa semáforos en rojo.

La pandemia aceleró la revolución de la bicicleta, que se impuso como medio de transporte y es un vehículo más en calles y avenidas. Pero, ¿los ciclistas cumplen las normas de tránsito? La respuesta es un rotundo no.

Ocurría desde antes, pero el problema se hizo más visible con la proliferación de bicicletas en la calle. La mayoría de quienes las usan no respetan los semáforos ni la prioridad peatonal y no señalizan sus maniobras.

Estos comportamientos fueron observados durante una **investigación** de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, que durante los días hábiles de septiembre, de 9 a 20, **relevó a 1.684 ciclistas en las calles porteñas.**

De acuerdo al estudio, **el 71% de los ciclistas no usa casco, el 84% no se detiene ante el semáforo en rojo, el 95% no respeta la prioridad peatonal** y el 67% no utiliza luces en horario nocturno.

Además, **el 11% circula en contramano,** el 23% pedalea mientras usa el celular o con los auriculares puestos y el 98% no señaliza sus maniobras con los brazos. Es que en la bicicleta las señas con los brazos **equivalen a las luces de guiño** de los autos. Y si los automovilistas las usan poco, los ciclistas casi nada.

En el informe se destaca que por el Covid, no solo aumentó la cantidad de personas que recurren a la bicicleta como transporte habitual y/o como recreación. También creció la cantidad de mensajeros y servicios de entrega que realizan su tarea en bicicleta en la Ciudad.

"La cantidad de ciclistas **habría aumentando en un 130%** desde la pre-pandemia y según el Gobierno porteño se hacen 400 mil viajes por día. Considerando que son ida y vuelta, son 200 mil ciclistas en la calle. Hay más cantidad, pero los resultados del nuevo estudio no difieren mucho de los de años anteriores. Las cifras de 2021 confirman que la mayoría continúa sin respetar las normas de tránsito", afirma Alberto Silveira, titular de Luchemos por la Vida.

La única diferencia, señala Silveira, es que hubo un leve incremento en el uso del casco con respecto a 2019. "Pero más allá de eso, los usuarios de las bicicletas **no se sienten conductores de un vehículo** en el tránsito, porque no cumplen con las normas básicas", sentencia.

En 2020, el año de la cuarentena estricta, la cantidad de siniestros viales en la Ciudad disminuyó significativamente. Y también la de víctimas. Hubo 82 muertos, de los que 35 fueron peatones, 29 motociclistas, 13 ocupantes de un automóvil y 5 ciclistas. Estos últimos representaron apenas el 6% de las víctimas.

Estas cifras surgen del "Informe estadístico sobre las víctimas fatales a causa de siniestros viales", elaborado por el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial porteño.

Entre 2015 y 2019, el porcentaje promedio de ciclistas muertos fue del 4%. Es que con alrededor de 138 fallecidos en cada uno de esos años, la cantidad promedio de víctimas que iban en bicicleta se mantuvo en 5.

Desde la Luchemos por la Vida afirman que para promover el uso de la bicicleta y aumentar la seguridad de los ciclistas se necesita brindar educación vial a los ciclistas. Por ejemplo, para que entiendan que **están obligados a cumplir las normas de tránsito y que son los más vulnerables después de los peatones.**

Pero no solo los ciclistas son responsables de su seguridad en las calles porteñas. "Muchos de los conductores de otros vehículos no tienen consideración por el ciclista y su fragilidad. Le tiran el auto encima y cruzan primero aunque no tengan prioridad", dice Silveira.

La red de ciclovías protegidas, próxima a alcanzar los 272 kilómetros de extensión, contribuye a que se pueda pedalear por la Ciudad con menos riesgo. Pero según la Asociación, hay que mejorar esa infraestructura.

"Las **ciclovías** ayudan, aunque algunas tienen deficiencias, sobre todo en los barrios. Tienen un descalce por la unión entre el asfalto y el cemento que llega hasta el cordón, pozos, algunas se inundan si llueve, son bloqueadas por autos estacionados o volquetes", enumera Silveira.

También señala que hacen falta controles eficaces. "Los ciclistas **no son sujetos de control para los agentes** de tránsito. Esta indiferencia refuerza la creencia de que las normas de tránsito no son para ellos. Y no los ayuda a internalizar el respeto de las reglas por su seguridad", dice.

Además cuestiona que en las estaciones de Ecobici no haya carteles sobre la obligatoriedad del uso del casco, "un elemento que puede ser la diferencia entre la vida y la muerte". ■

EN CIFRAS

71%
De los ciclistas no usa casco. Sin embargo, es el único indicador de seguridad que mejoró respecto a años anteriores.

98%
De los ciclistas que circulan por las calles porteñas no señalizan sus maniobras con los brazos.

272
Kilómetros de ciclovías hay en Capital. Explican que ayudan a la seguridad, pero que tienen deficiencias.

SOCIEDAD

El 65 % de los conductores percibe un tránsito más agresivo en la pospandemia

Informe realizado por especialistas de seguridad vial en AMBA

Por **BAE Negocios** | 15-10-2021 18:53

EL DIA

La Ciudad

Las grúas salen a la calle y le ponen fecha a las "videomultas" para frenar el caos vehicular

Según la Comuna, en las próximas horas salen a las calles las unidades de acarreo. Ayer se anunció oficialmente el control electrónico para sancionar infracciones viales

Avanza en el Congreso una Ley de Alcoholemia Cero para todo el país

NOTICIAS

La reunión no tuvo el quórum necesario previsto en el reglamento, por lo que media hora después de su horario previsto se inició en minoría, con solo una decena de participantes.

En el inició del debate el titular de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Pablo Martínez Carignano, destacó: "Que se comience a analizar la posibilidad de establecer el alcohol

Seguridad Vial

Sin barbijo, pero más agresivos

20 octubre, 2021 · Comentar · 2 minutos · por Jota Leonetti

Según el Observatorio Vial de CECAITRA con el fin de las restricciones, los conductores tienen conductas más agresivas al volante

LA GACETA

Cómo lograr mayor seguridad vial

Controles de alcoholemia, educación vial y rigurosidad en la primera licencia son esenciales en los países más avanzados. Manejar ebrio debería ser delito, no infracción.

27 Oct 2021 6

Por Lucía Lozano

NA | NOTICIAS ARGENTINAS

POLÍTICA Viernes, 22 Octubre 2021 21:47

Diputados: comenzó el debate del proyecto de "alcohol cero al volante"

El objetivo es incrementar la seguridad vial. "En Argentina, los siniestros viales son la primera causa de muerte en menores de 35", aseveró el titular de la Agencia Nacional de Seguridad Vidal, Pablo Martínez Carignano.

La conducción se volvió más agresiva en la Pandemia sugiere una encuesta del AMBA

NOTICIAS

El Observatorio Vial de CECAITRA, la Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial, quiso conocer cuál era la percepción de los conductores y realizó un sondeo telefónico en CABA y el Gran Buenos Aires para indagar sobre el tema.

En primer lugar preguntó si "con el l de las restricciones por la pandemia,

EL DIA

EN LA PLATA, EN 2021, MURIERON 48 PERSONAS EN SINIESTROS VIALES / EL DIA

Informacion General

El país se suma a una iniciativa para reducir las muertes en el tránsito

La impulsa la Organización de las Naciones Unidas y busca reducir en un 50% las muertes y lesiones en la próxima década

CECAITRA

10º INFORME / OCTUBRE 2021

LEGISLACIÓN

ÁMBITO NACIONAL

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

04/10/21 Renuévese la inscripción a la Persona Jurídica FUNDACIÓN APROCAM, CUIT Nº 30-71006018-1, desde su vencimiento 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/250455/20211004

06/10/21 Certifíquese y Homológuese el Centro de Emisión de Licencias de Conducir del Municipio de Lavalle, de la Provincia de Corrientes, para emitir la Licencia Nacional de Conducir.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/250563/20211006

13/10/21 Certifíquese y Homológuese el Centro de Emisión de Licencias de Conducir del Municipio de Guardia Mitre, de la Provincia de Río Negro, para emitir la Licencia Nacional de Conducir.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/250882/20211013

19/10/21 Homológase y autorízase el uso por parte del municipio de Baradero, provincia de Buenos Aires, de CUATRO (4) cinemómetros controladores de velocidad de instalación fija marca DYGOLD, modelo ENFORCER, Nros. de serie ENFORCER_064, ENFORCER_115, ENFORCER_125 y ENFORCER_128, para ser utilizados en el Km 127,3 de la Ruta Nacional N° 9, en ambos sentidos de circulación.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/251237/20211019

19/10/21 Homológase y autorízase el uso por parte del municipio de Villarino, provincia de Buenos Aires, de DOS (2) radares cinemómetros controladores de velocidad de instalación fija marca DYGOLD, modelo ENFORCER, Nros. de serie ENFORCER_130 y ENFORCER_131, para ser utilizados, respectivamente, en el Km 807,7 (sentido ascendente) y 808,5 (sentido descendente) de la Ruta Nacional N° 3.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/251238/20211019

20/10/21 Apruébese y regístrese en el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES EN EDUCACION Y CAPACITACION VIAL, el curso denominado “CURSO DE FORMACIÓN GENERAL DE CONDUCCIÓN EVALUANDO RIESGOS”, presentado por la Persona Jurídica CAMARA ARGENTINA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE MERCANCIAS Y RESIDUOS PELIGROSOS, conforme lo regulado mediante Disposición ANSV Nº 380/12, ANEXO I de la Disposición ANSV N° 555/13 y modificatorias.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/251444/20211020

25/10/21 Certifícase el cumplimiento por parte la PROVINCIA DE MENDOZA, como así también del TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL, denominación RTVO CENTRO EXPRESS S.A.S (CUIT 30-71654503-9), ubicado en Luis María Drago Nº 51, Municipio de Godoy Cruz, Provincia de Mendoza, de los recaudos y requisitos exigidos por la Ley N° 24.449, N° 26.363, Decreto N° 779/95, Disposición ANSV N° 604/12 y normas modificatorias y complementarias, tendientes a la implementación de un Sistema de Revisión Técnica Obligatoria de Jurisdicción Local para vehículos de Uso Particular en dicha jurisdicción, en el marco del SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/251662/20211025

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

El día 19 de octubre se realizó reunión de comisión con el fin de comenzar a analizar el proyecto de alcoholemia 0 para la conducción, modificación del Código Penal y de las Leyes 24.449 y 24.788. Se destacan a continuación algunas de las presentaciones legislativas realizadas en dicho mes:

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACIONES.

https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=4005-D-2021

SOLICITAR AL PODER EJECUTIVO DISPONGA LAS MEDIDAS TENDIENTES A PLANIFICAR Y EJECUTAR CAMPAÃ‘AS DE INTEGRACION SEGURA DE LOS CICLISTAS A LA RED VIAL, Y OTRAS CUESTIONES CONEXAS.

https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=4006-D-2021

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

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

RODAS: PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS MÍNIMOS SOBRE SEGURIDAD DE PRESAS Y EMBALSES

https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2152.21/S/PL

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

octubre de 2021

La senadora María Lorena Petrovich presentó dos proyectos de ley que, de sancionarse, implicarían modificaciones en el código de tránsito de la provincia de Buenos Aires: Uno referido a la preservación de las escenas cuando se producen los siniestros viales, y otro acerca de la inhibición de las licencias de conducir para aquellos que cometiendo una falta grave de tránsito, hayan puesto en grave riesgo la vida o la salud de las personas.

SINIESTROS VIALES

De aprobarse el proyecto de Petrovich, se incorporaría al artículo 11º del Título IV “Consejo Provincial de Seguridad Vial” de la Ley 13927, el inciso 9) que quedaría redactado en los siguientes términos: “Implementar un protocolo de actuación y coordinación interinstitucional para la preservación de la escena del siniestro vial, a fin de garantizar su integridad e intangibilidad y el resguardo de la evidencia inherente, hasta su debido registro por parte de la autoridad responsable”. Entre los fundamentos, la legisladora plantea que el proyecto busca establecer “la obligatoriedad de disponer de un protocolo de preservación de la escena de un siniestro vial, a fin de garantizar la posterior disponibilidad de elementos probatorios de las causas del hecho, la determinación fehaciente de los responsables, la provisión de justicia a las víctimas y el consecuente aprendizaje institucional que permita optimizar la prevención en esta materia”. Y agrega que “es claro para todos que ante una emergencia la prioridad indiscutida es la de la preservación de la vida y la minimización del daño de quienes protagonizan un siniestro vial. Es hacia esos eventos potencialmente trágicos hacia los que concurren presurosos policías, personal de asistencia médica, bomberos, operarios y funcionarios locales que se suman a un contexto de vecinos solidarios, embotellamientos, familiares de los afectados y transeúntes, todos ellos actuando desde su propio saber y entender, muchas veces con mesura, otras con imprudencia e incluso con violencia”.

“En nuestro actual marco normativo, es el Consejo Provincial de Seguridad Vial la autoridad que - según el artículo 11 de la ley 13.927- tiene la responsabilidad de implementar acciones referentes a seguridad, educación, control y normativa vial, propendiendo a la armonización de todas las medidas relacionadas con estos temas, tendientes a lograr una mayor seguridad del tránsito y la consecuente reducción de siniestros, víctimas y daños”, explica la Senadora provincial.

SUSPENSION PREVENTIVA DE LICENCIA

El proyecto de ley busca modificar el artículo 38º bis de la ley 13.927, (Ley de Tránsito de la provincia de Buenos Aires), el cual quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38º bis: (Artículo Incorporado por Ley 15002) SUSPENSIÓN PREVENTIVA DE LICENCIA. INHABILITACIÓN PREVENTIVA. Los Jueces Administrativos de Infracciones de Tránsito Provincial deberán suspender preventivamente la licencia de conducir a quién, como consecuencia de la comisión de una falta grave de tránsito, haya puesto en grave riesgo la vida o la salud de las personas. La medida preventiva de suspensión de licencia de conducir tendrá vigencia hasta que adquiera firmeza la sentencia que se dicte en el procedimiento administrativo iniciado oportunamente por el Juzgado Administrativo de Infracciones de Tránsito Provincial por la falta grave cometida. La licencia de conducir deberá ser puesta a disposición del Juez Administrativo de Infracción de Tránsito Provincial que dicte la medida preventiva, en la primera oportunidad que se requiera, bajo apercibimiento de solicitarla con el auxilio de la fuerza pública.

Debido al carácter preventivo de la medida, la suspensión de la licencia podrá ser ordenada de oficio y tramitará inaudita parte, debiendo ser notificada al conductor al domicilio constituido conforme las reglas establecidas en la presente Ley. La resolución que determine la suspensión preventiva podrá ser recurrida ante el Juez Correccional en turno del lugar en dónde se cometió el hecho, dentro de los tres (3) días de notificada de conformidad con lo dispuesto por el artículo 24º inciso 3 del Código Procesal Penal de la Provincia de Buenos Aires. La interposición del recurso no suspende los efectos del acto.

Si al momento de comisión de la falta grave descripta en el primer párrafo del presente, el conductor no tuviere licencia de conducir o la misma no se encontrara vigente, la autoridad de juzgamiento procederá a su inhabilitación preventiva, aplicándose a esta medida lo establecido en el presente artículo, en cuanto sea pertinente. Ante la comisión de una falta grave, cuya sentencia sancionatoria incluya la inhabilitación no definitiva de conducir, la obtención de la nueva licencia habilitante requerirá la aprobación de un exhaustivo curso específico para infractores graves, que incluya asistencia a clases brindadas por organizaciones no gubernamentales que representen a las víctimas de accidentes de tránsito. Asimismo, una vez obtenida, durante dos (2) años, deberán aprobar, cada seis (6) meses, los exámenes teórico-prácticos habituales. La inasistencia o desaprobación de los cursos aquí establecidos implicará la denegación o retención preventiva de la licencia de conducir, según corresponda.

ARTÍCULO 2º: Modifíquese el inciso d) del artículo 39º bis, que quedará redactado en los siguientes términos:

d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. Excepto ante la comisión de falta grave, esta sanción puede ser aplicada como alternativa de la multa. En tal caso la aprobación del curso redime de ella, en cambio su incumplimiento triplicará la sanción de multa".

Entre los fundamentos la legisladora plantea que "el presente proyecto tiene por finalidad elevar las sanciones aplicables a quienes pongan en riesgo la vida y la salud de todos los que se crucen en su camino, a través de un modo que, a la vez, promueva una mayor conciencia ciudadana respecto de la capacidad de daño que conlleva la conducción irresponsable de vehículos a los que una acción temeraria o una omisión indolente puede transformar en un arma".

CECAITRA