CECAITRA

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

6TO INFORME -2018

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	5
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	34
LEGISLACIÓN	64

CECAITRA

El presente informe mensual del Observatorio de Seguridad Vial tiene como eje dos dimensiones centrales: una ligada a las creencias en torno a las normas de tránsito y la seguridad vial y otra respecto de las prácticas de los conductores.

En este sentido, la distancia entre creencias o percepciones y las prácticas de los automovilistas resulta el objeto de análisis y que pretende poner el foco en algunas conductas viales ligadas directamente con los accidentes de tránsito a partir de estadísticas para la región AMBA[1] y Mar del Plata, según datos de una encuesta realizada durante el mes de junio de 2018[2].

1) La región AMBA está conformada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 24 municipios de la Provincia de Buenos Aires.
2) Hilario Moreno del Campo, Encuesta telefónica "Monitor de Seguridad Vial AMBA y Mar del Plata", febrero de 2018.

Percepciones, conductas y opiniones respecto de la ingesta de alcohol y la seguridad vial

En esta ocasión, se indagó particularmente respecto del consumo de alcohol en directa relación con los accidentes viales y la percepción y conducta de los entrevistados sobre los argentinos y la ingesta de bebidas alcohólicas previamente a conducir, en mayor medida de lo permitido legalmente. En esa dirección y congruentemente con otros datos de la encuesta que permiten observar una fuerte conciencia respecto de la falta de respeto a la legislación existente, **una abrumadora mayoría (67% en AMBA y 61% en MDP) consideró que habitualmente los argentinos beben en exceso previamente a conducir**, es decir más allá de lo permitido, mientras que un 23% en AMBA y 29% en MDP opinan que ello ocurre pocas veces o nunca.

El dato permite confirmar nuevamente que la autopercepción de los entrevistados es clara respecto de la habitualidad y normalidad con que en nuestro país se omite la responsabilidad de cumplir con la legislación vigente, pero también sobre la falta de responsabilidad individual; **consultados los conductores respecto de si beben más allá de lo permitido, sólo un 15% en AMBA y un 13% en MDP dicen haberlo hecho, mientras un 77% en AMBA y un 81% en MDP expresan no haberlo realizado nunca.**

En directa relación con ello, se preguntó a los entrevistados sobre su nivel de acuerdo **respecto de la posibilidad de establecer una legislación de alcohol cero** para quienes conduzcan, tal cual existe en diversos países del mundo.

En ese sentido, nuevamente una abrumadora mayoría respondió estar de acuerdo con la posibilidad, un 68% en AMBA y un 62% en MDP, a lo que de sumarse los que están de acuerdo (19% y 20% respectivamente), **permite afirmar que es rotundo el apoyo a la existencia de una legislación que impida el consumo de alcohol en cualquier dosis previamente a conducir.**

Los datos recabados pueden ser pensados, por un lado y nuevamente como parte de la capacidad de los argentinos para distinguir sus problemas a resolver, aunque los mismos parecieran siempre estar situados en las conductas de los demás y nunca en las propias, lo que se observa claramente en las respuestas de los conductores respecto de la ingesta propia de alcohol. **Sin embargo, es importante resaltar con respecto a la ingesta de alcohol, la posible presencia de una fuerte conciencia respecto de su peligrosidad, la que se observa en el abrumador apoyo a un régimen de tolerancia cero al alcohol para conducir.**

CECAITRA

6TO INFORME - 2018

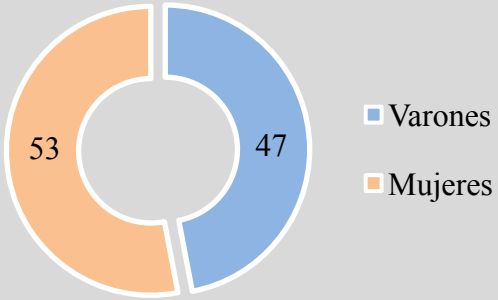
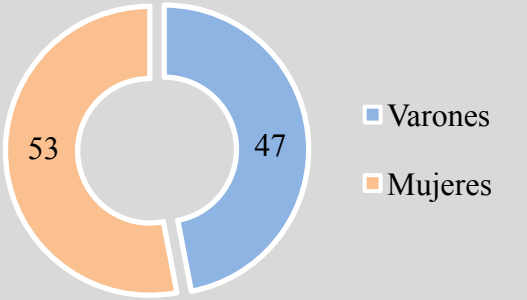
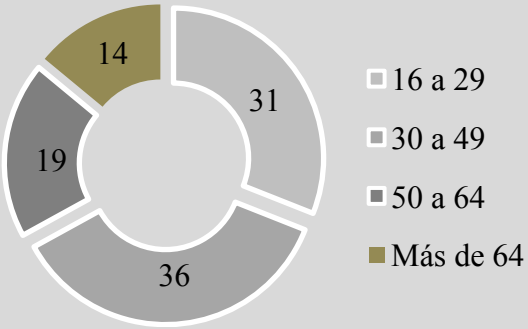
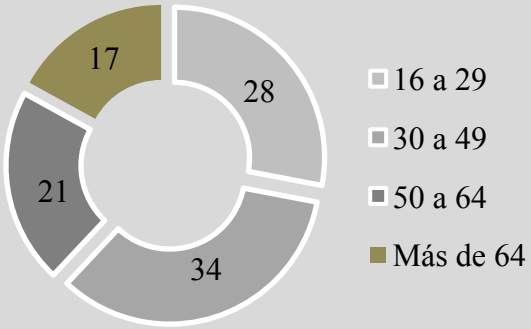
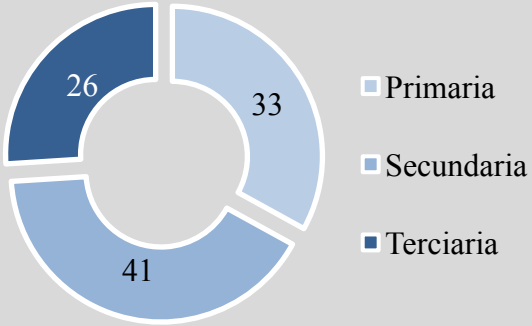
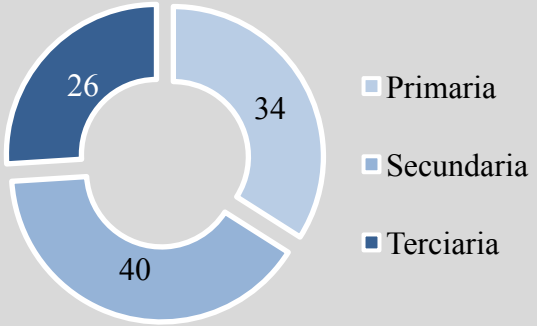
OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

MONITOR DE SEGURIDAD VIAL
MAR DEL PLATA Y 24 DISTRITOS DE AMBA

dicen

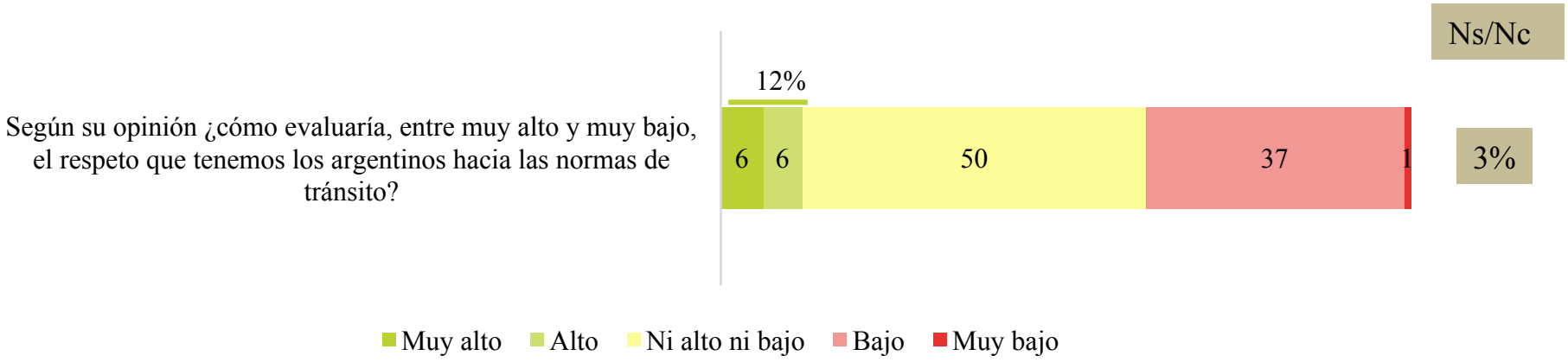
DATOS DE LA MUESTRA

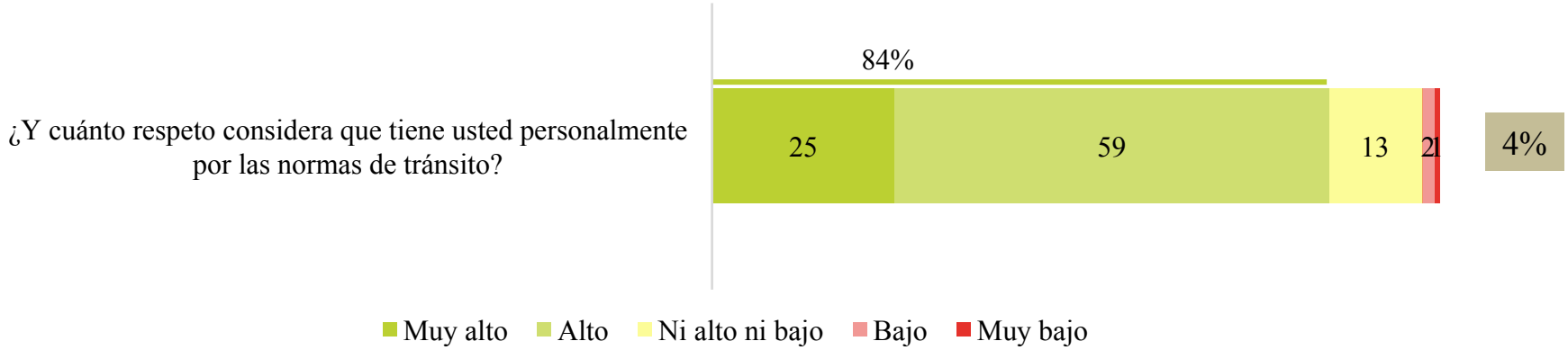
Perfil de los entrevistados

	AMBA	MAR DEL PLATA
Sexo		
Edad		
Nivel educativo		

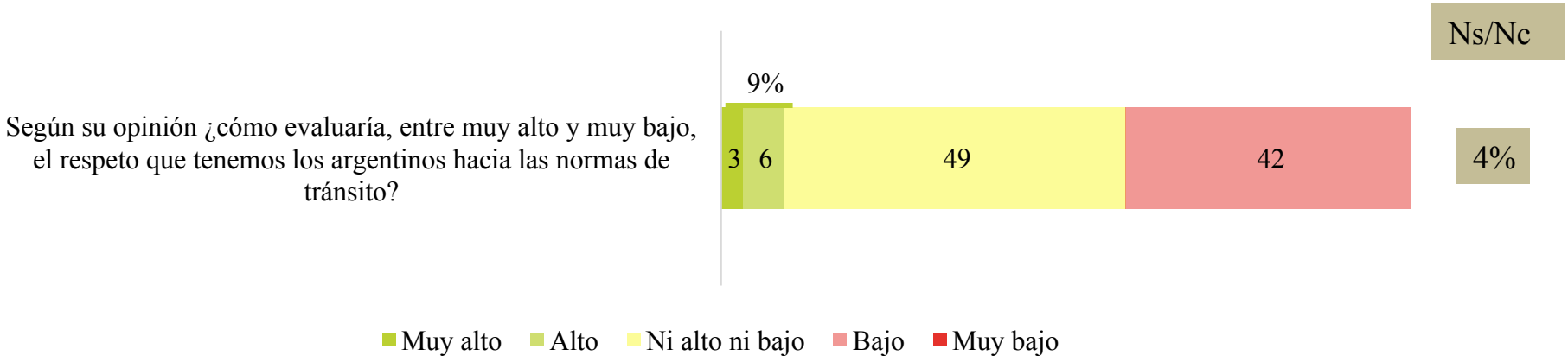
CREENCIAS Y OPINIONES

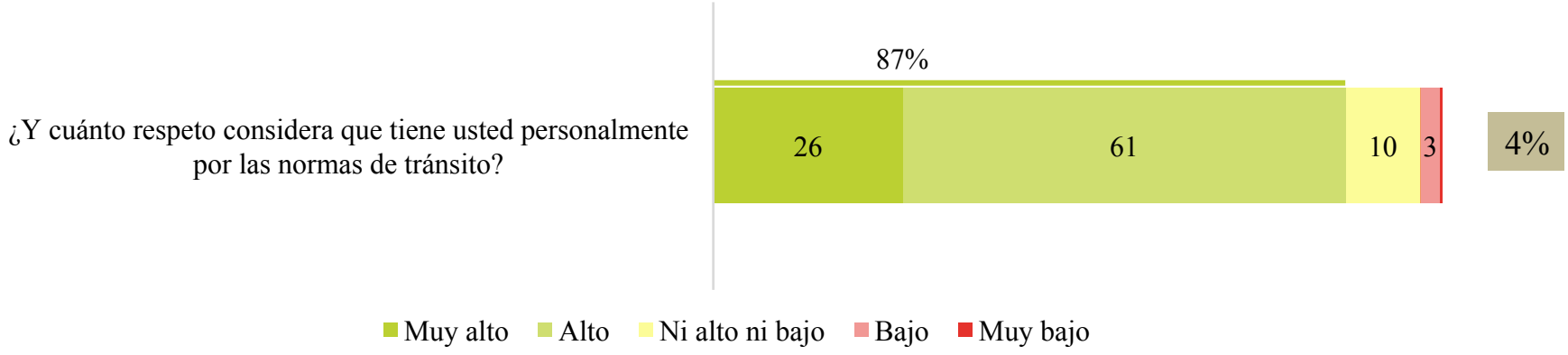
Respeto hacia las normas de tránsito - AMBA





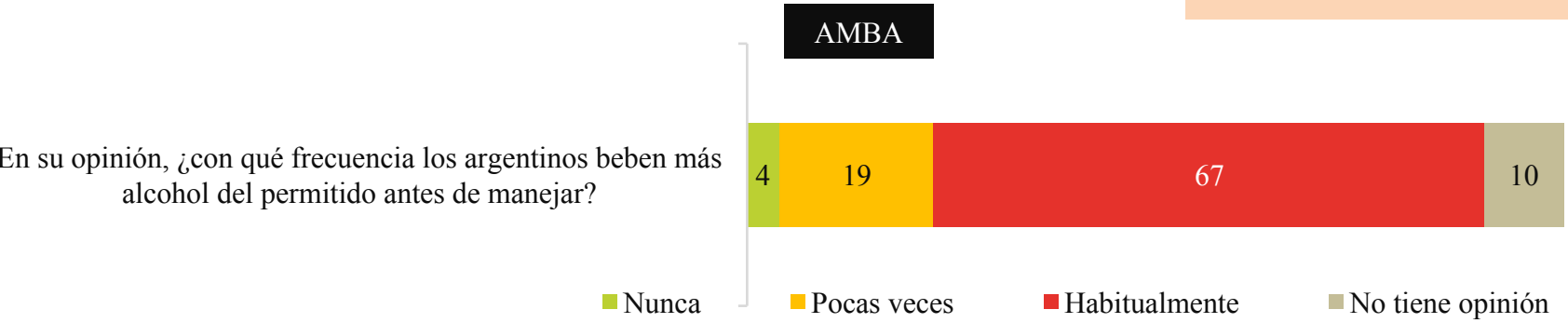
Respeto hacia las normas de tránsito - MDP

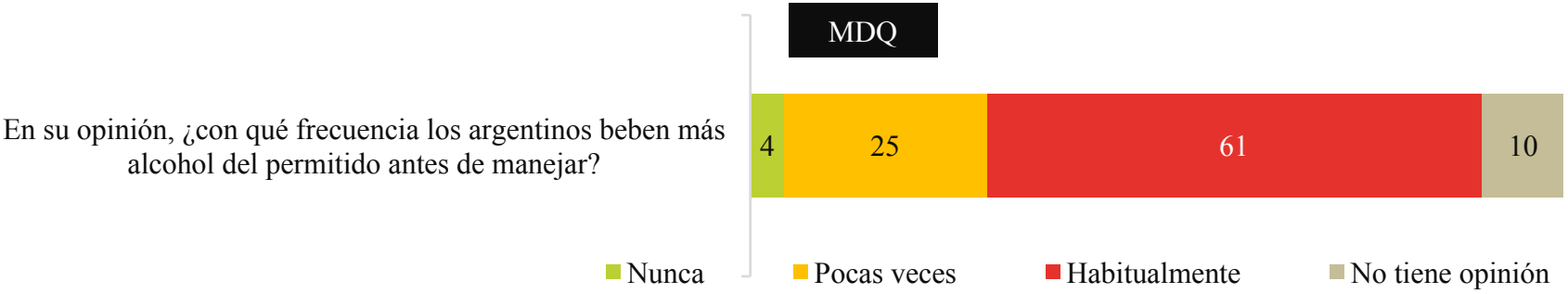




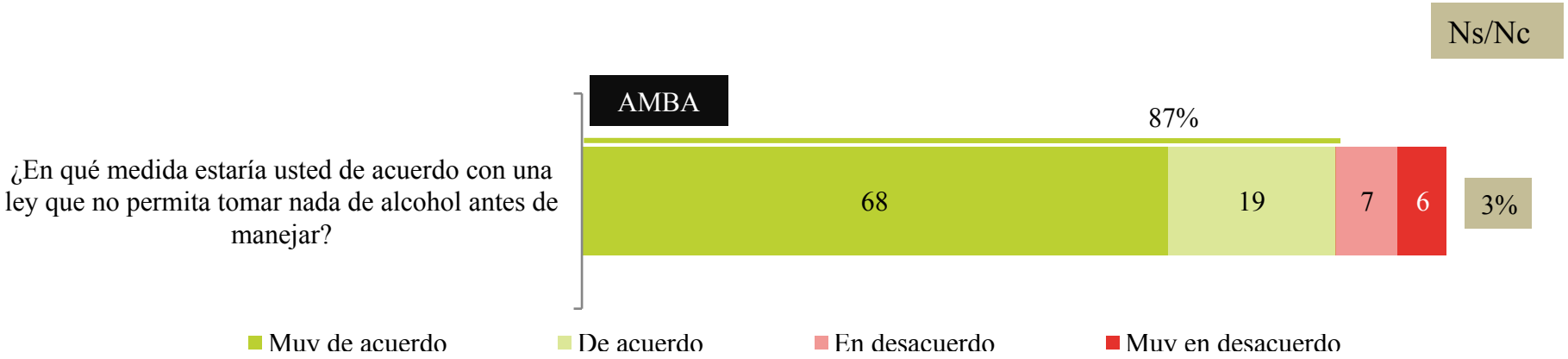
Consumo de alcohol antes de conducir

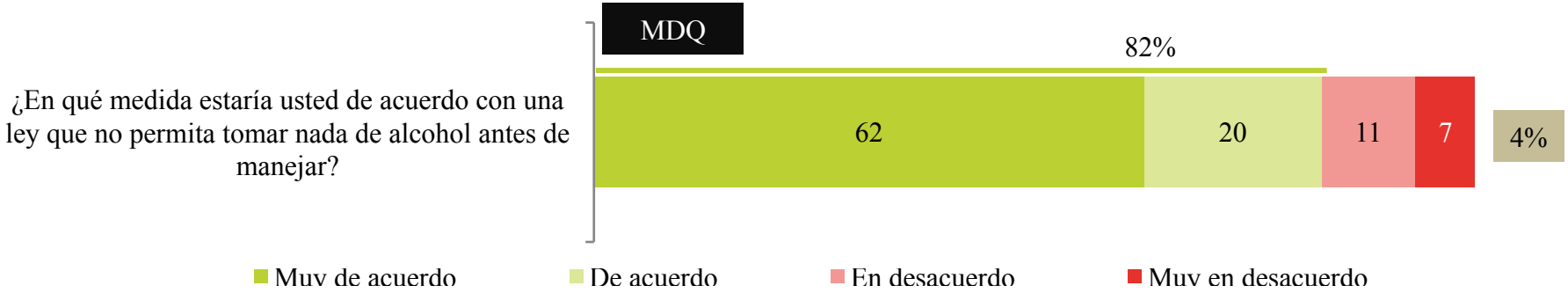
No se observan diferencias significativas entre conductores y no conductores





Ley de alcoholemia cero



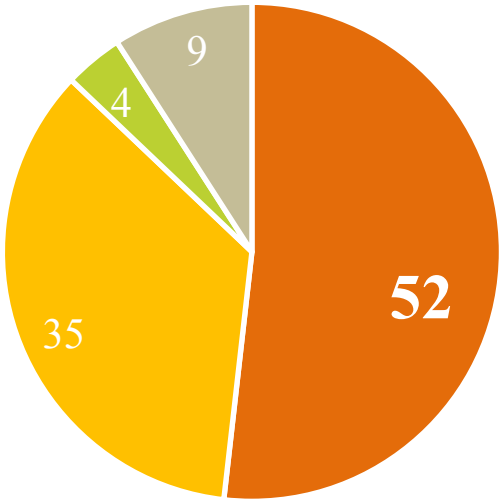


No se observan diferencias significativas entre conductores y no conductores

Accidentes de tránsito

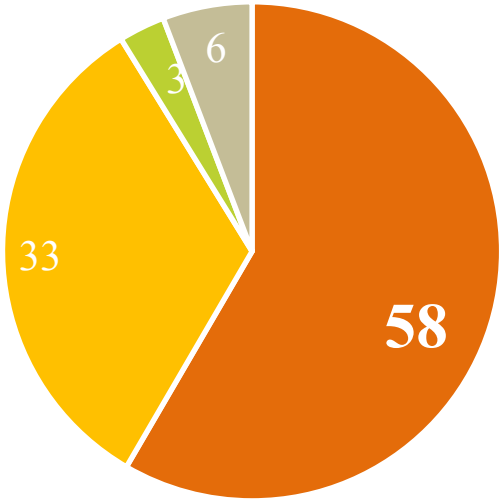
Según su opinión personal y la información con la que cuenta. ¿Considera que Argentina se ubica entre los países con mayor cantidad de accidentes de tránsito, se ubica por el medio o se ubica entre los países con menos accidentes?

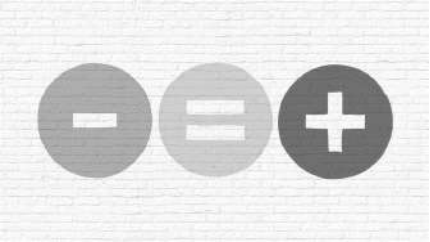
AMBA



- En Argentina ocurren más accidentes de tránsito que en otros países
- Ocurren aproximadamente la misma cantidad
- Se producen menos accidentes
- Ns/Nc

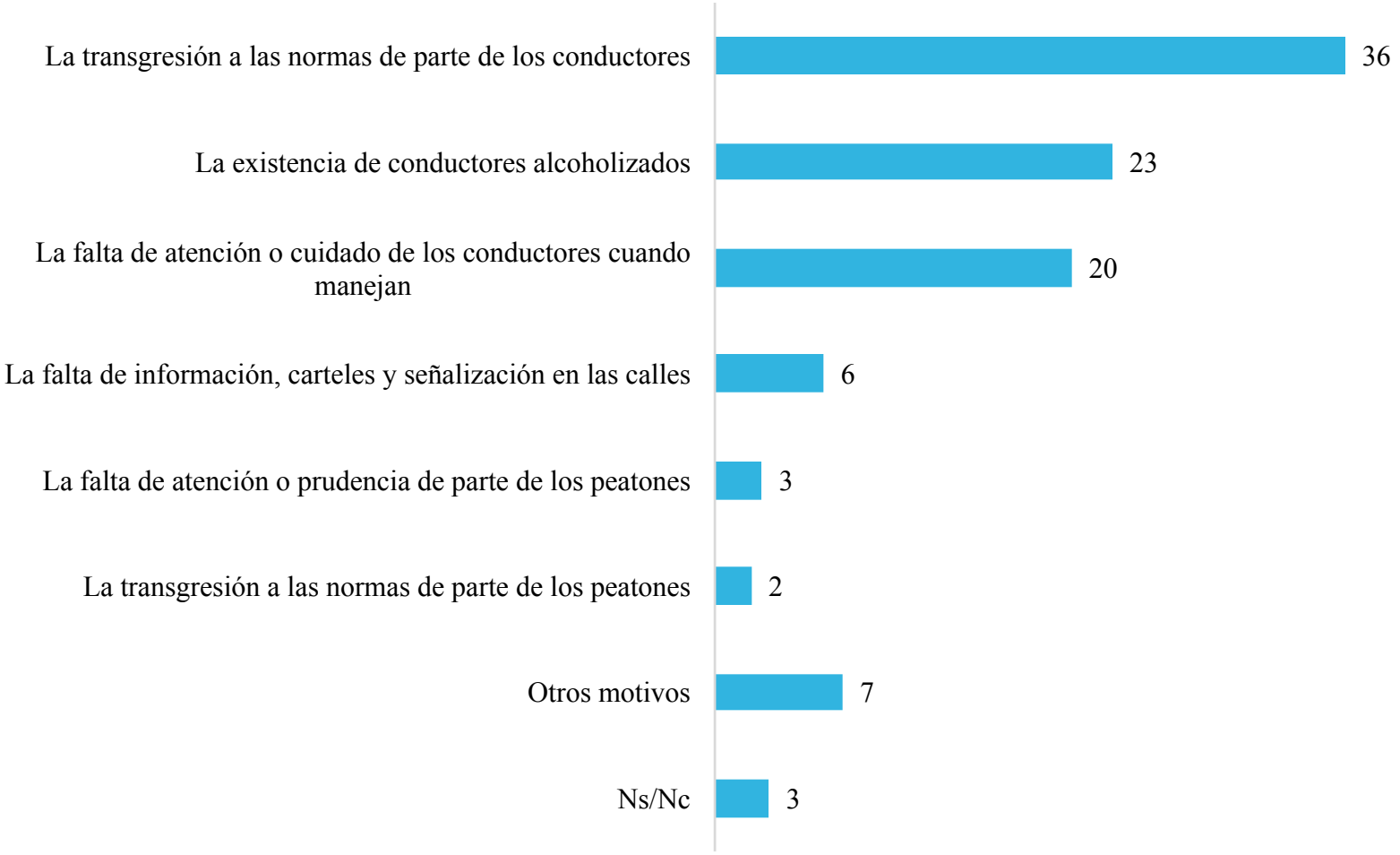
MDP





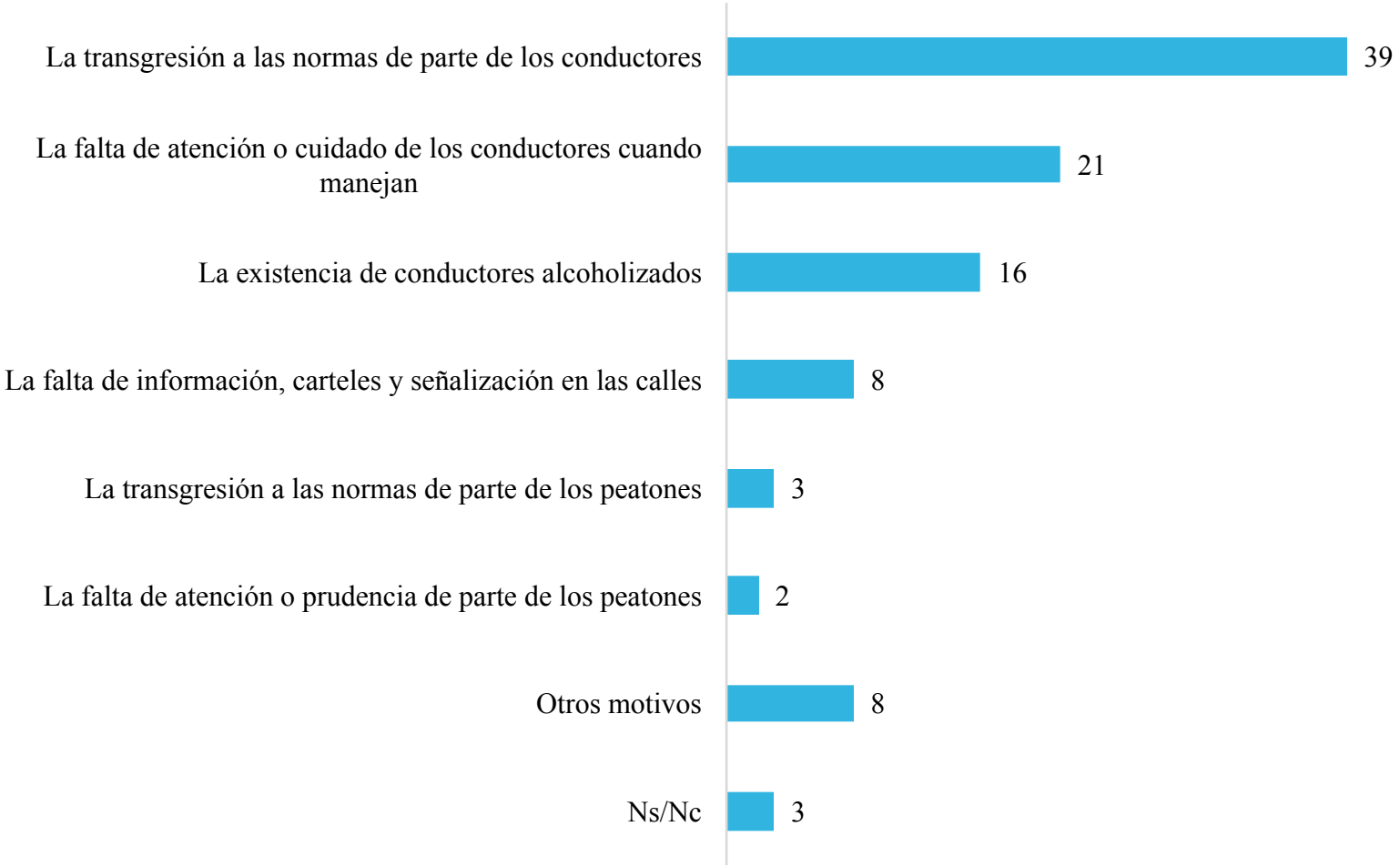
Principal motivo de accidentes viales - AMBA

¿Y cuál cree que es el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país?

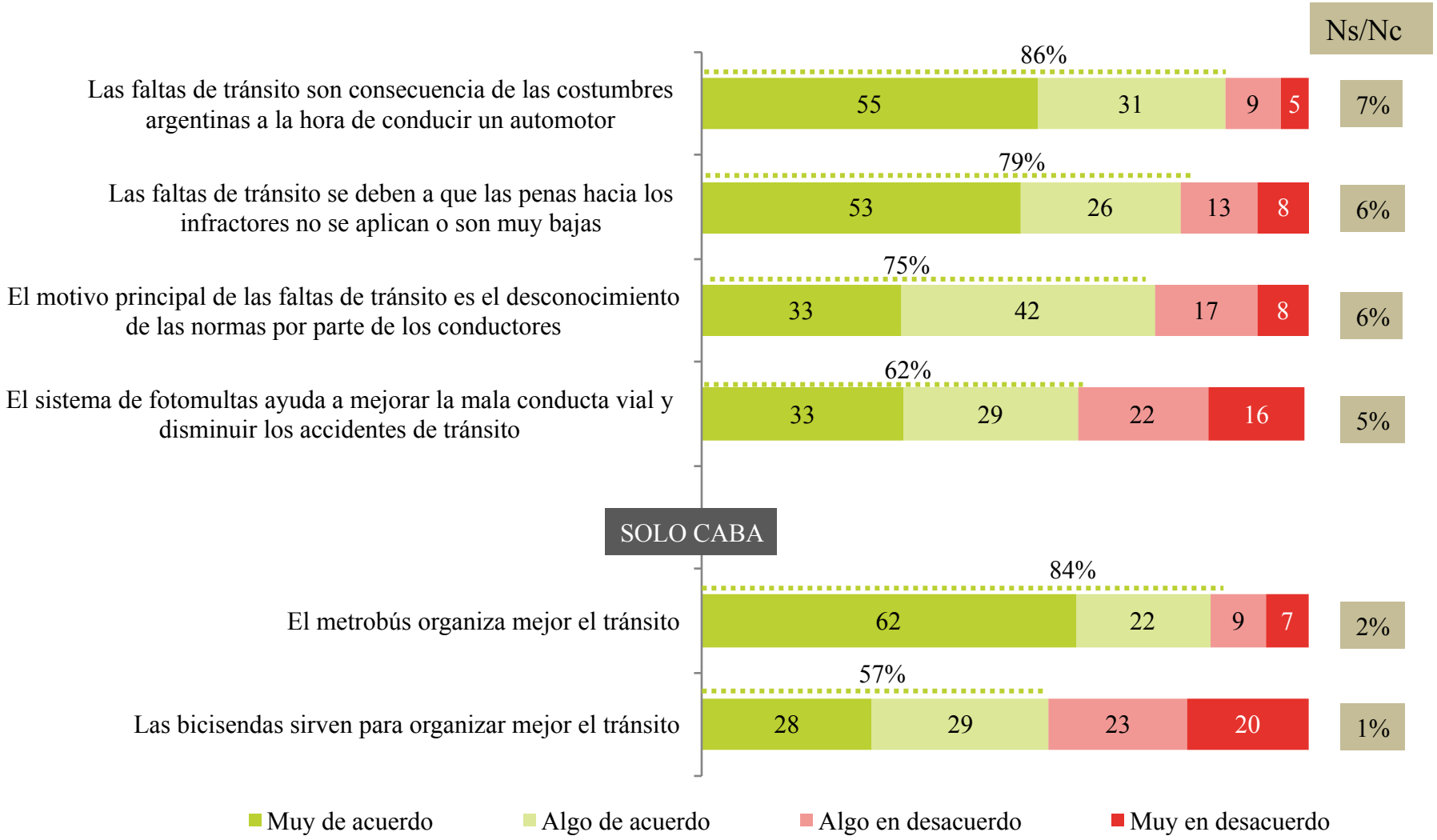


Principal motivo de accidentes viales - MDP

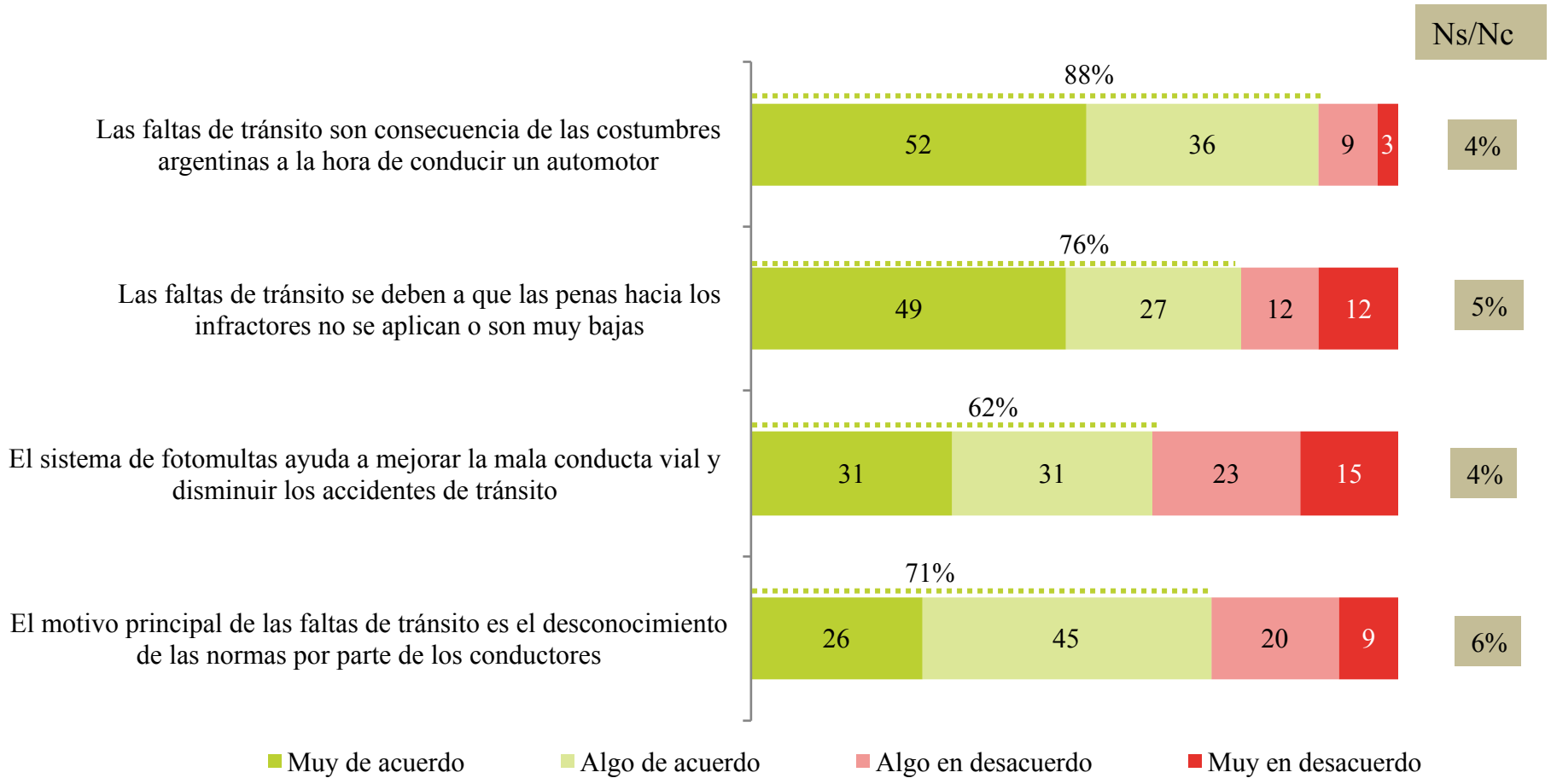
¿Y cuál cree que es el principal motivo de los accidentes viales en nuestro país?



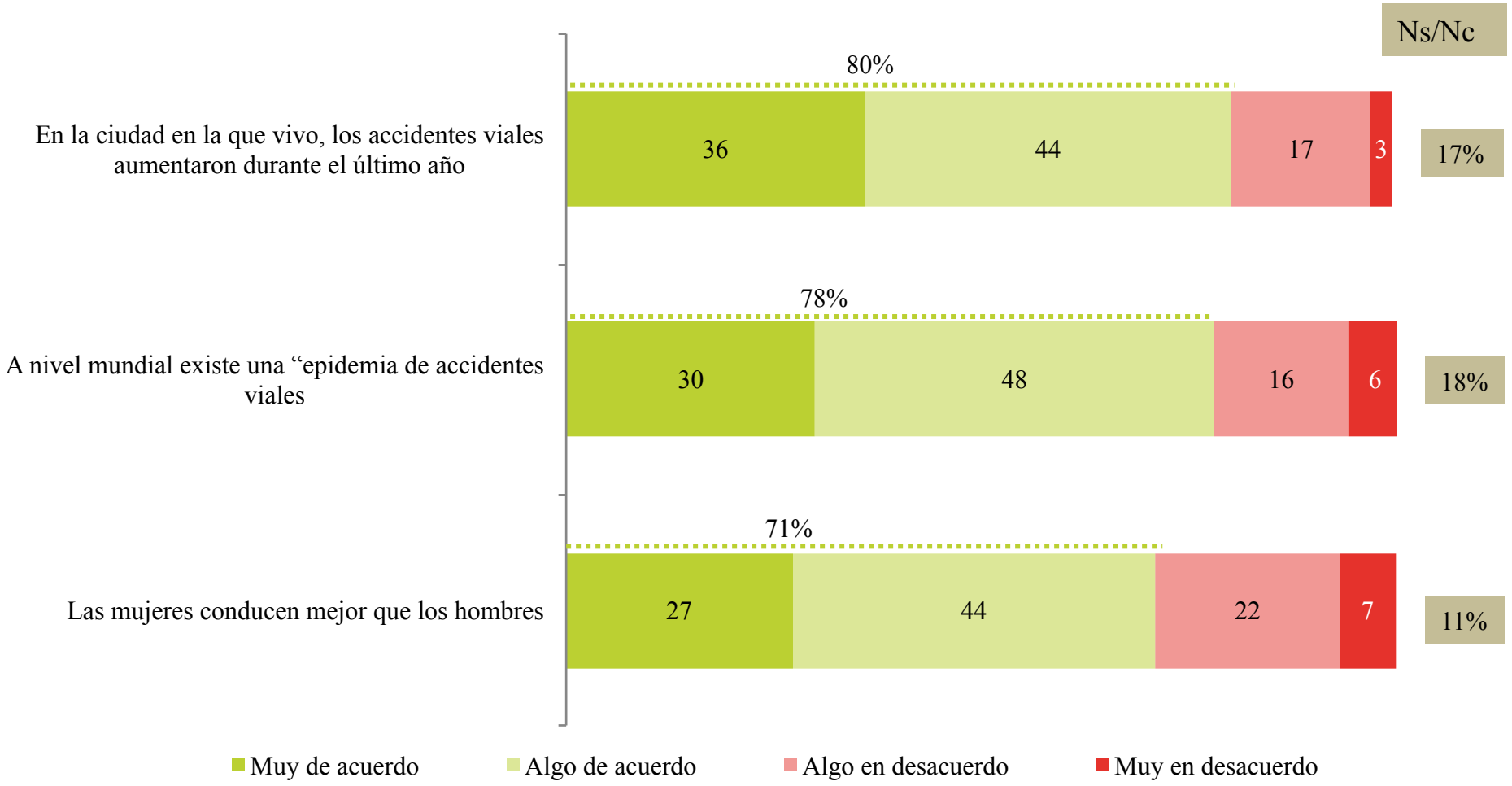
Acuerdo con frases - AMBA



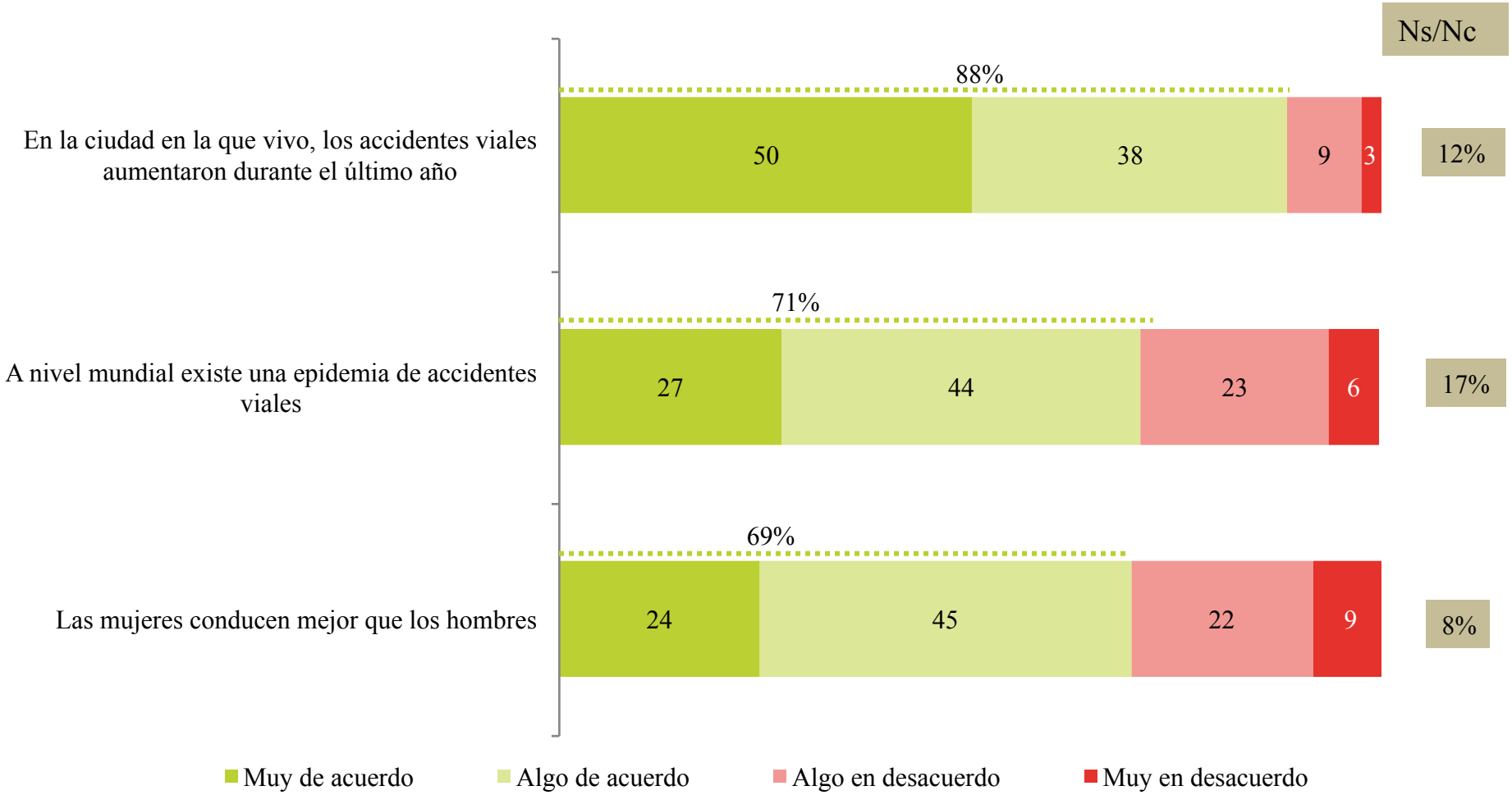
Acuerdo con frases - MDP



Acuerdo con frases - AMBA

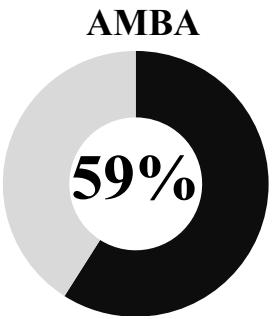


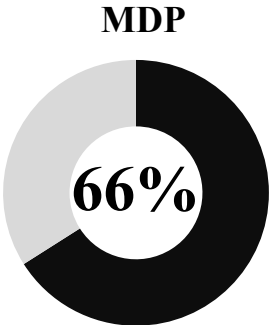
Acuerdo con frases - MDP



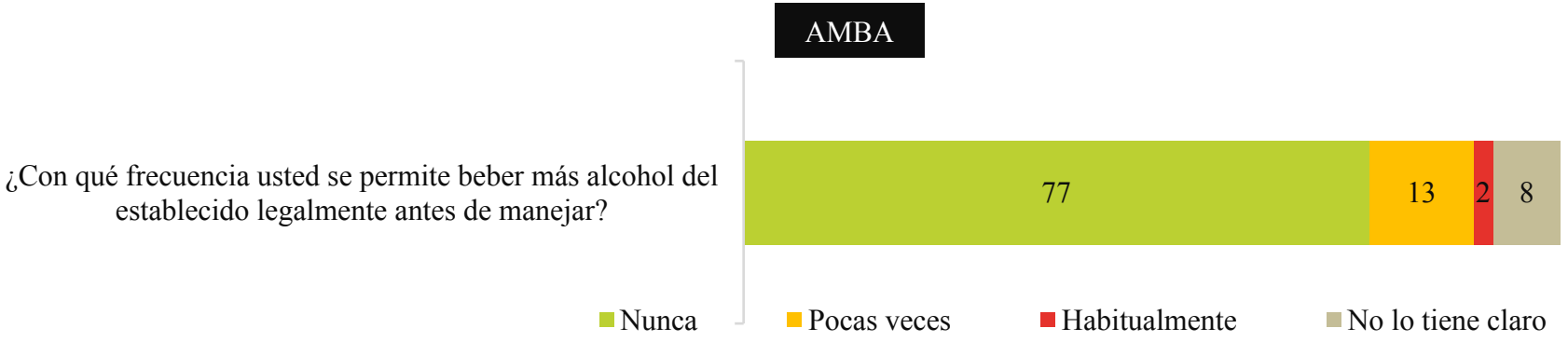
PRÁCTICAS DE LOS AUTOMOVILISTAS

-Sólo conductores-





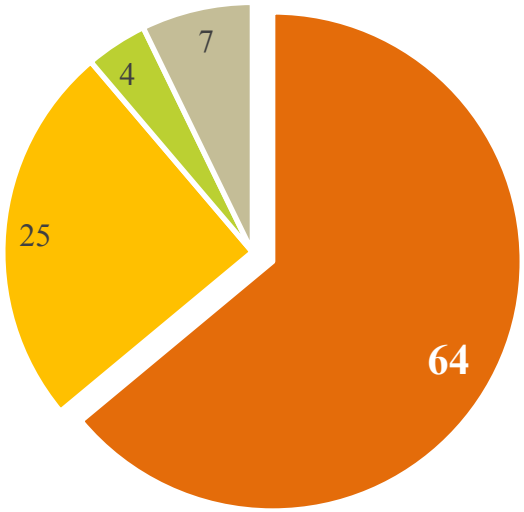
Alcohol antes de conducir



Velocidad máxima en rutas

Según su conocimiento, ¿cuál es la velocidad máxima en una ruta convencional de un carril por mano?

AMBA



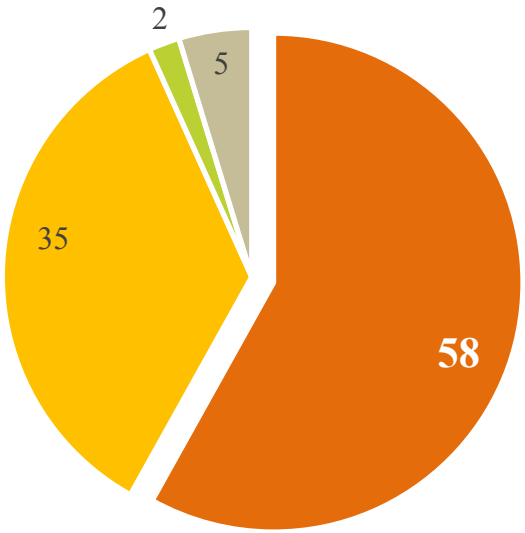
100 km

110 km

130 km

Ns/Nc

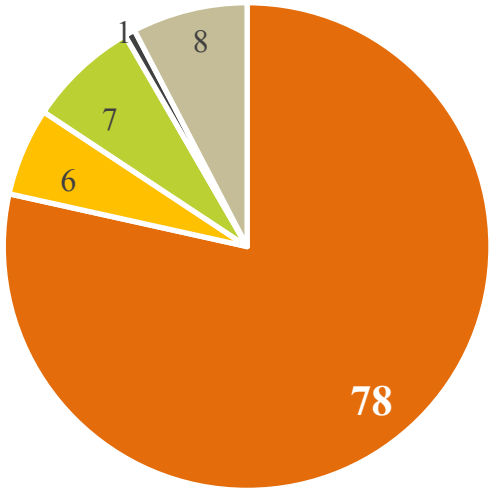
MDP



Prioridad en el paso EN UNA ESQUINA

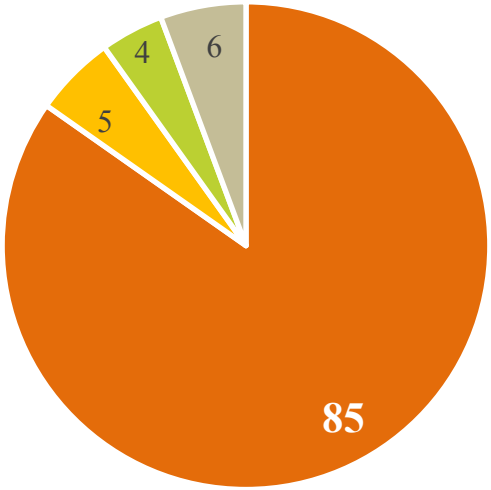
Según su conocimiento, ¿quién tiene prioridad de paso en una esquina de dos calles de igual jerarquía sin semáforos?

AMBA



- El conductor que viene por la derecha
- El conductor que viene por la izquierda
- El vehículo que llega primero
- El vehículo de mayor tamaño
- Ns/Nc

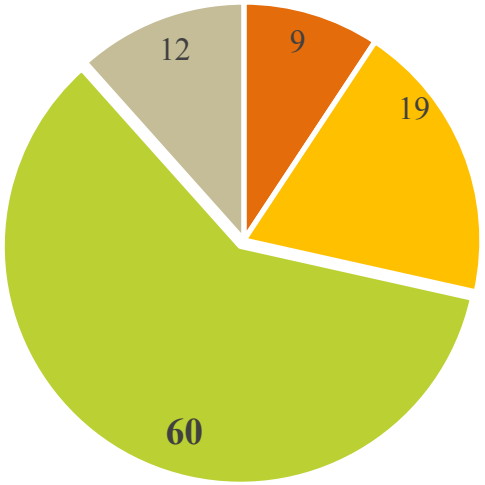
MDP



Prioridad en el paso EN UNA ROTONDA

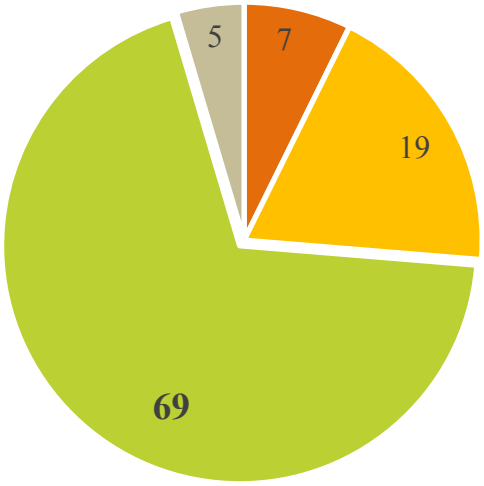
Y ante una rotonda sin semáforos, ¿quién tiene prioridad de paso?

AMBA

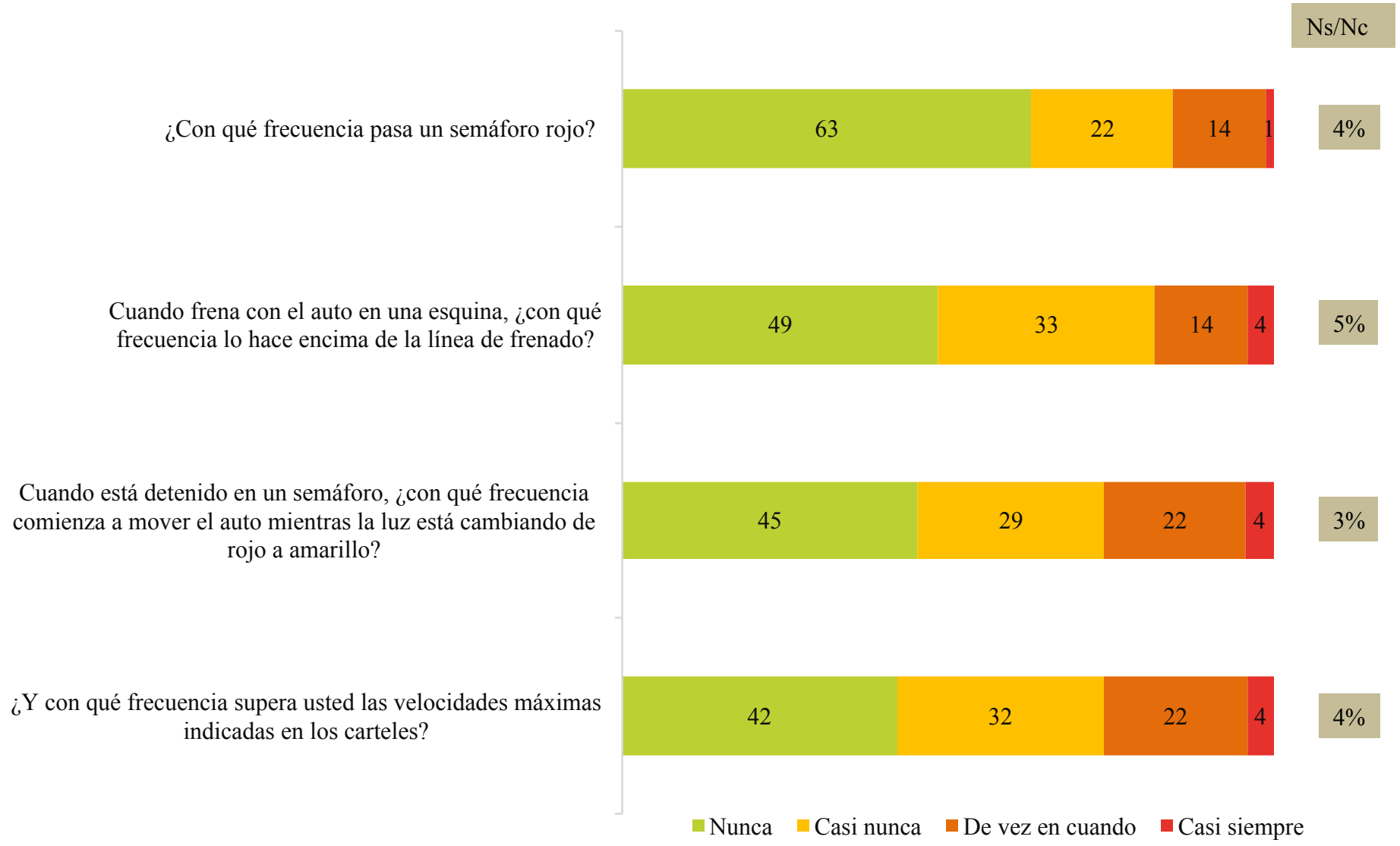


- El vehículo que llega primero
- El vehículo que está ingresando a la rotonda
- El vehículo que está dentro de la rotonda
- Ns/Nc

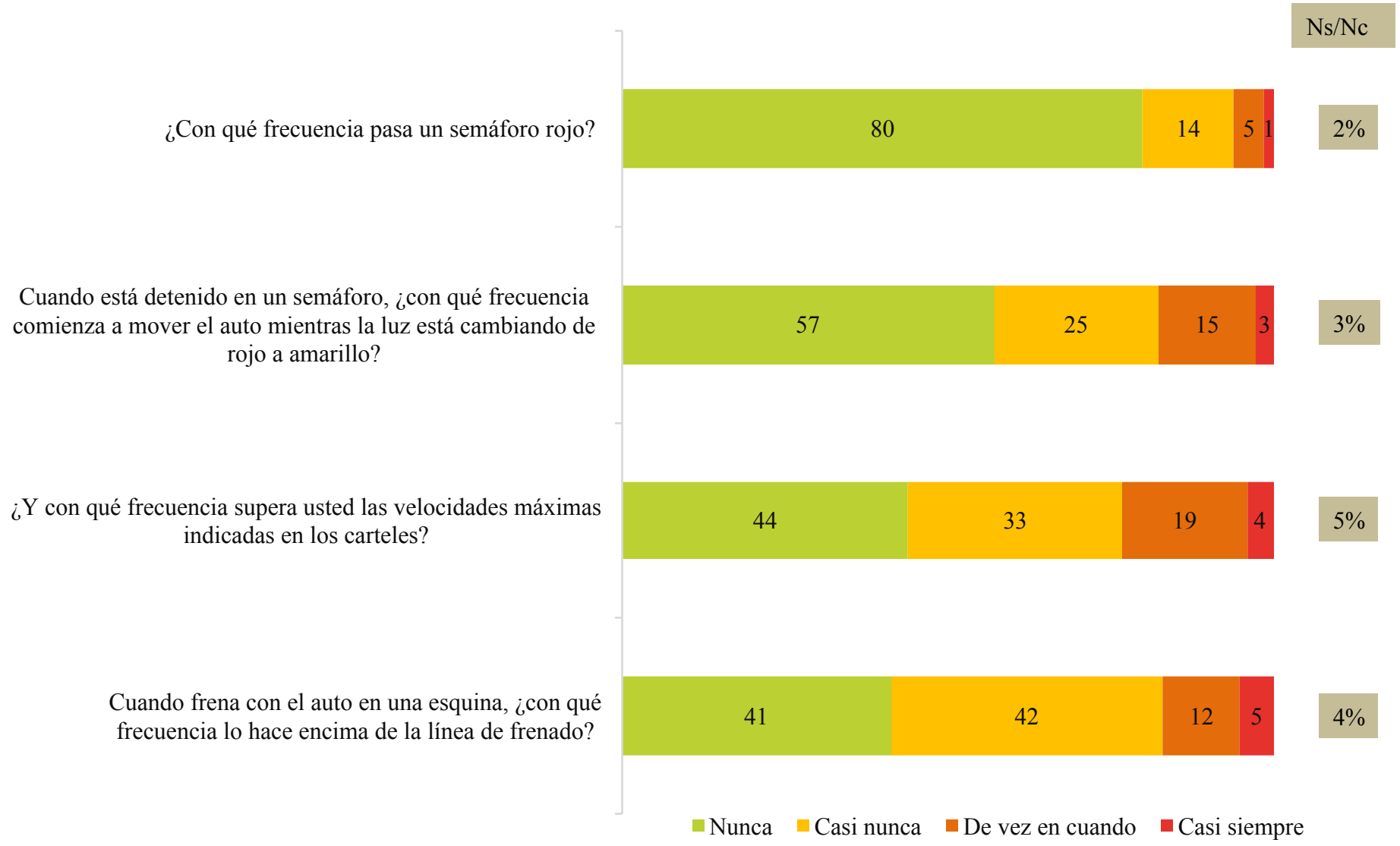
MDP



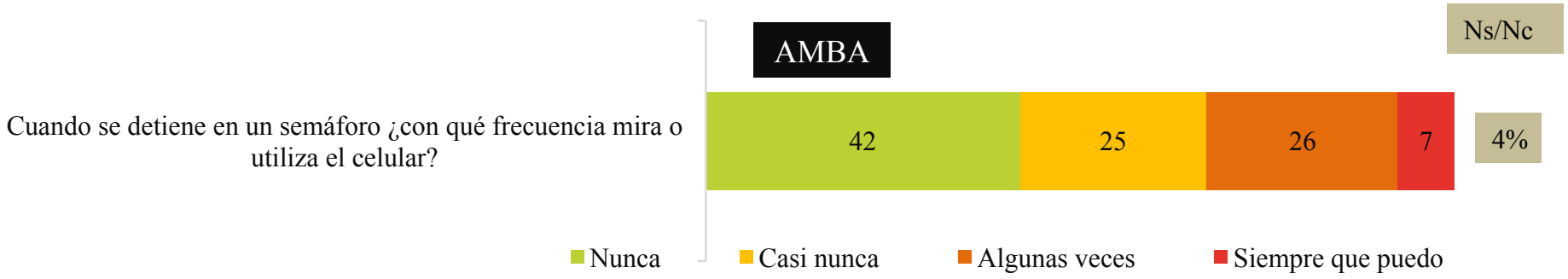
Imprudencias - AMBA

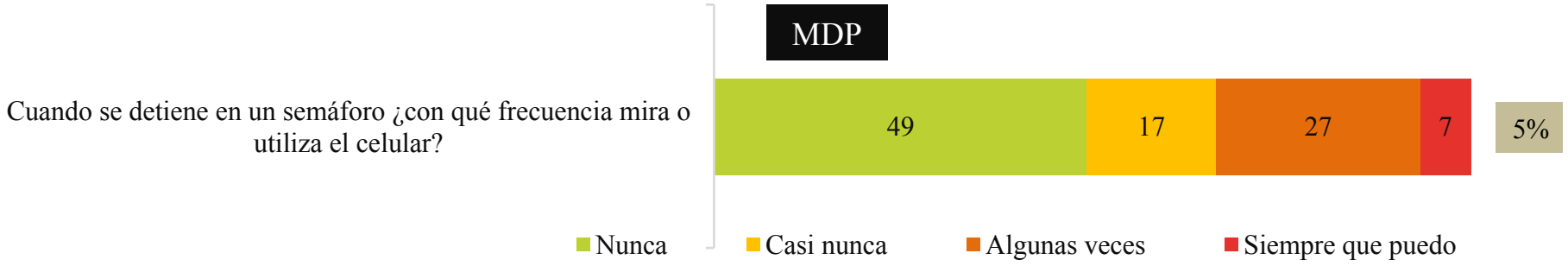


Imprudencias - MDP



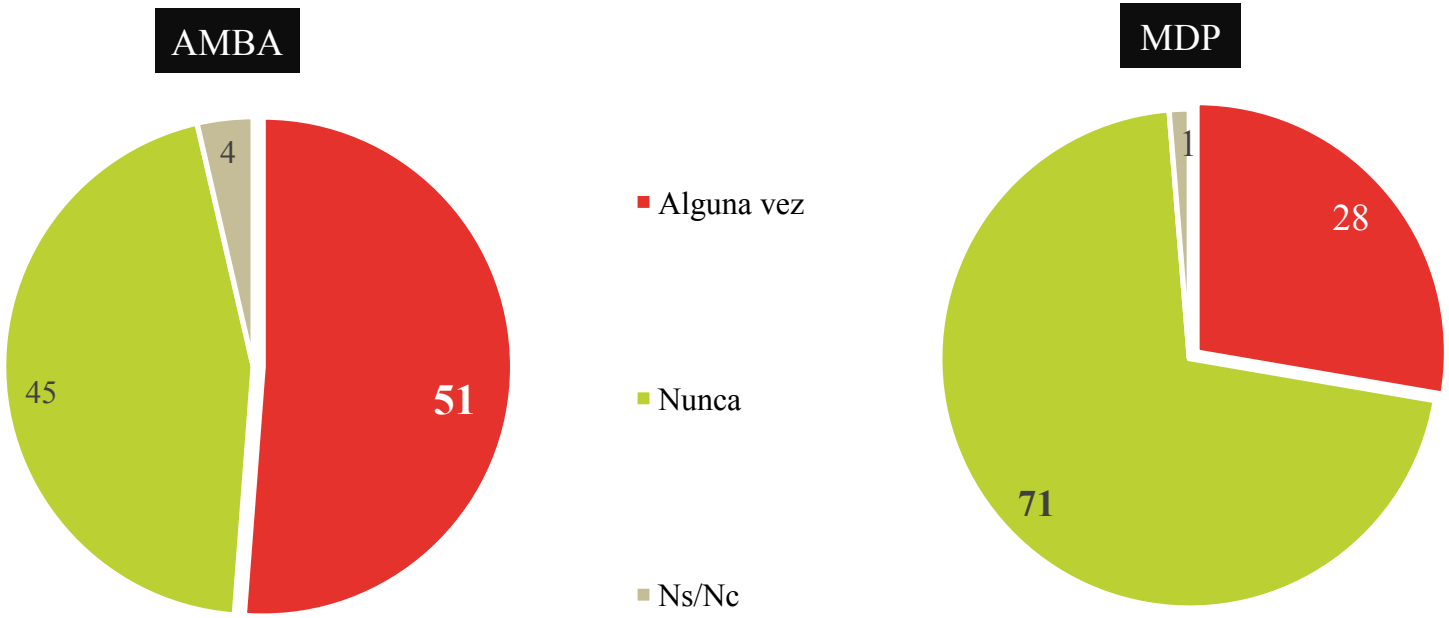
Imprudencias: USO DEL CELULAR



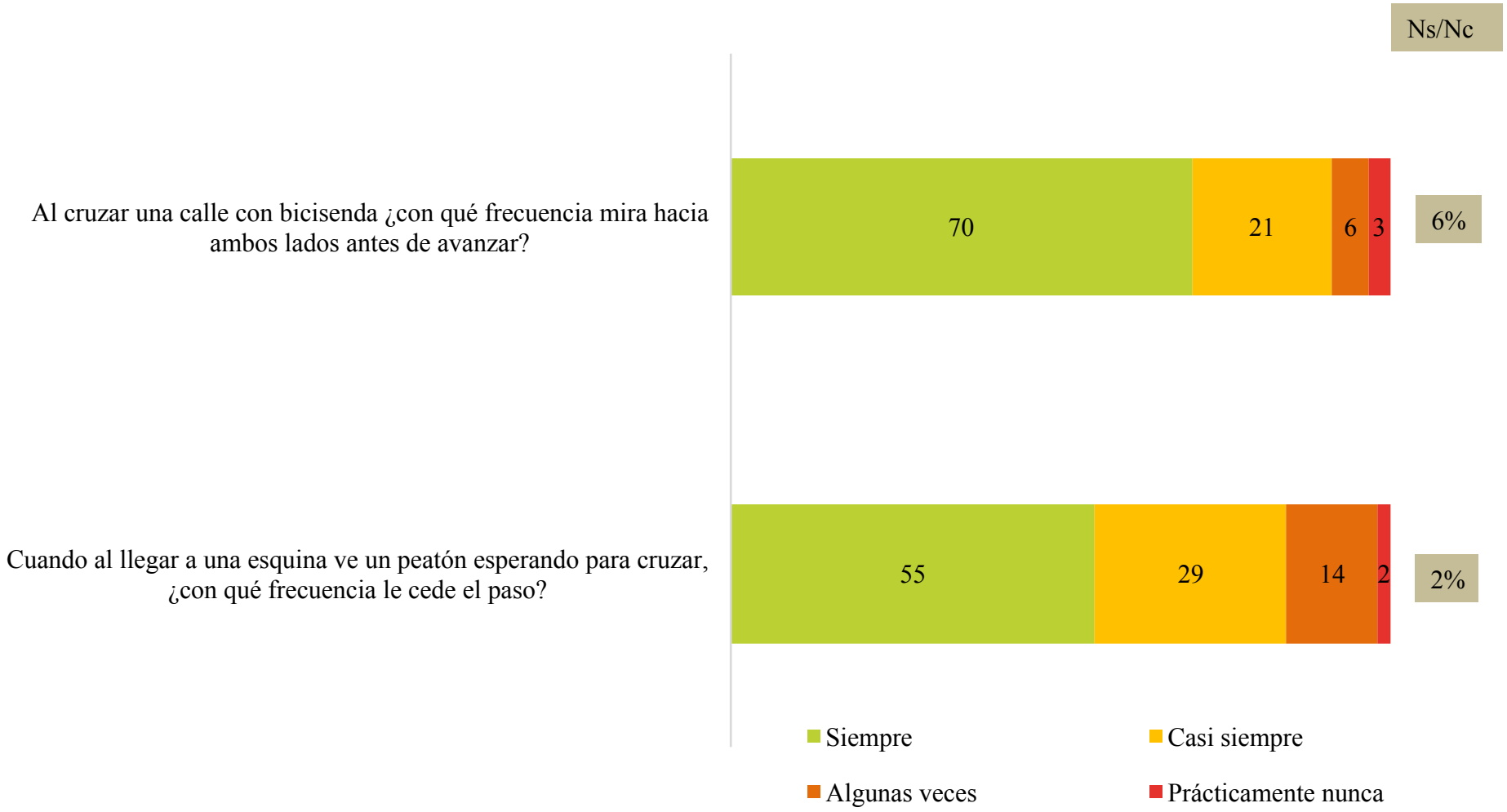


Fotomultas

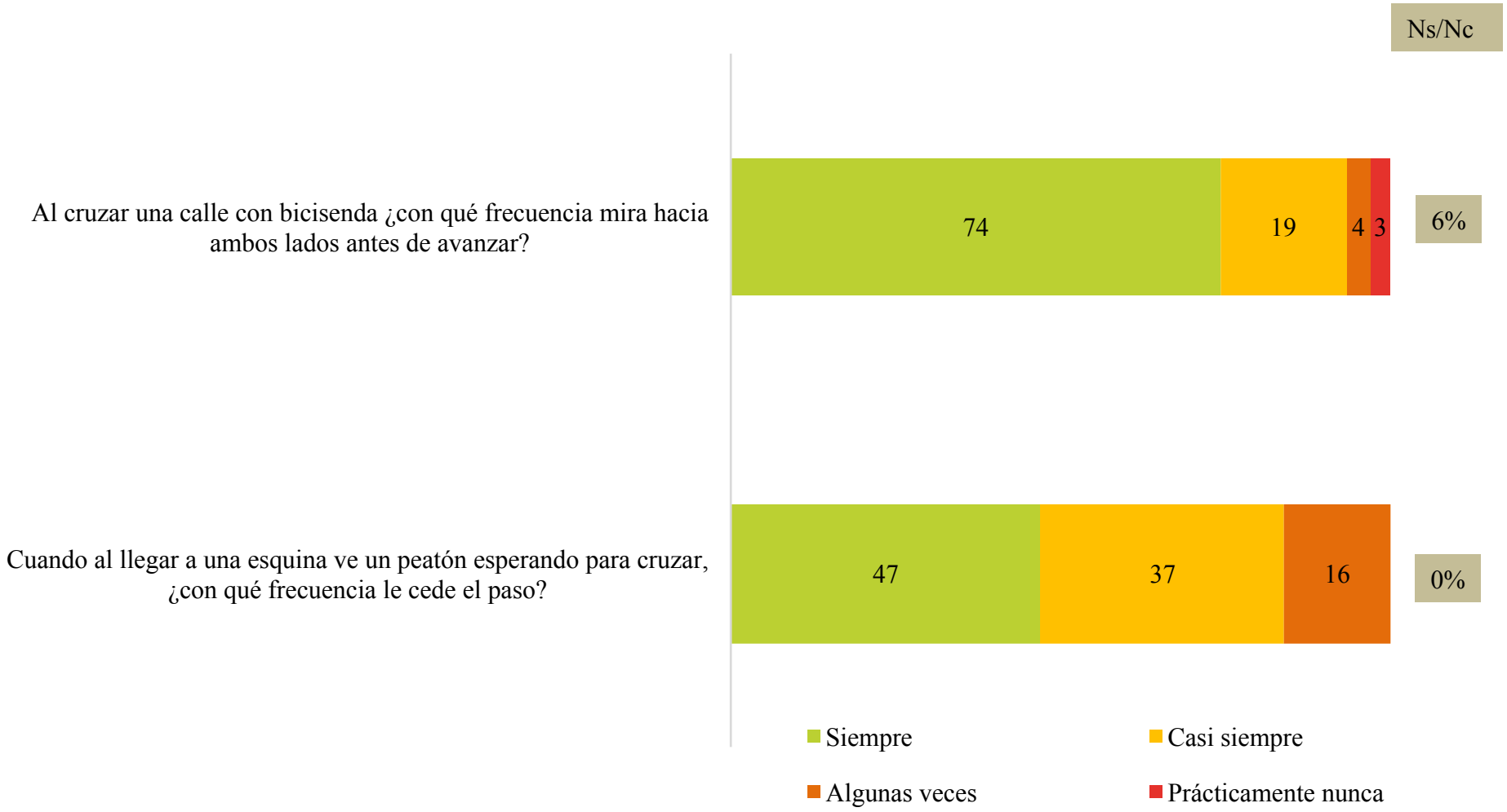
¿Fue multado usted alguna vez con el sistema de fotomultas?



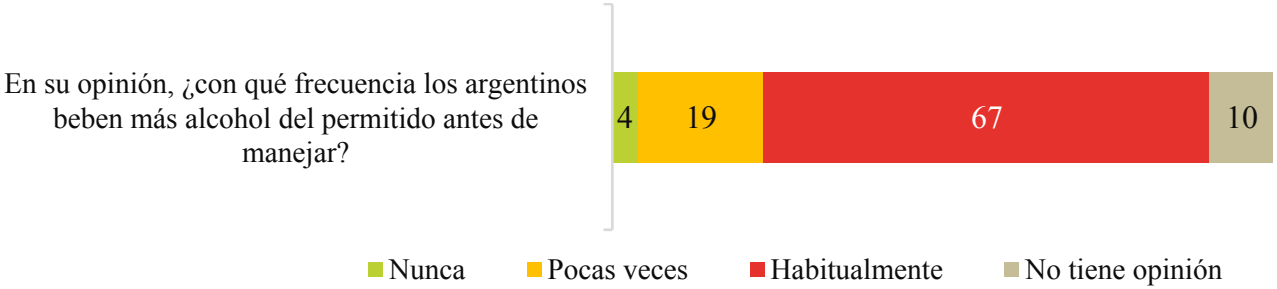
Hábitos: peatones y bicisenda - AMBA



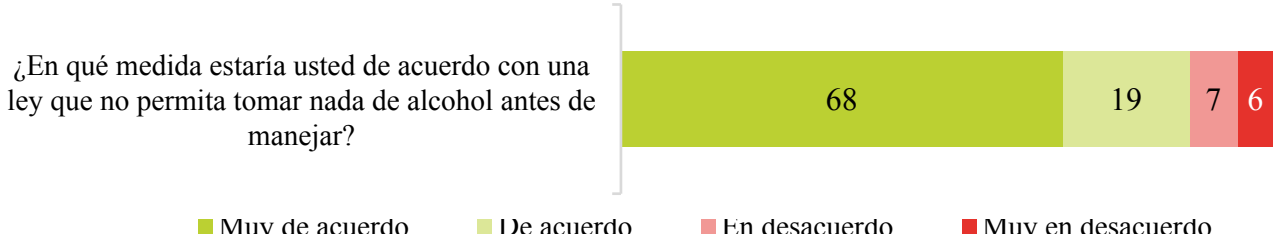
Hábitos: peatones y bicisenda - MDP



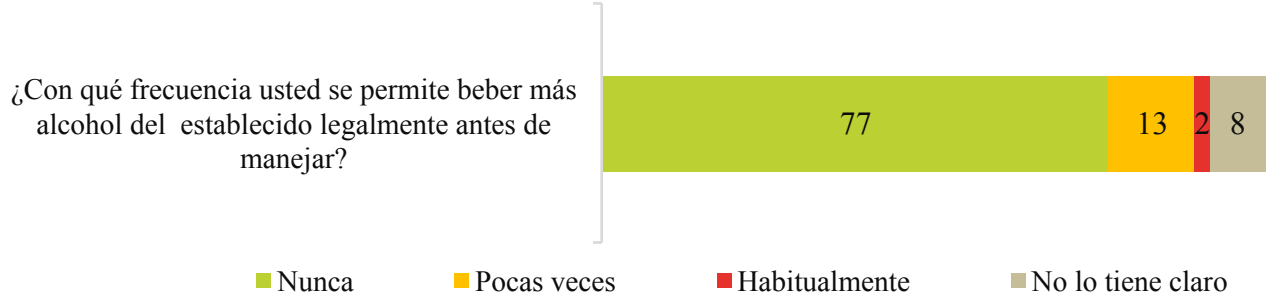
RESUMEN CONSUMO DE ALCOHOL - AMBA



86% de los entrevistados cree que los argentinos, en alguna ocasión, beben más alcohol del permitido antes de conducir.

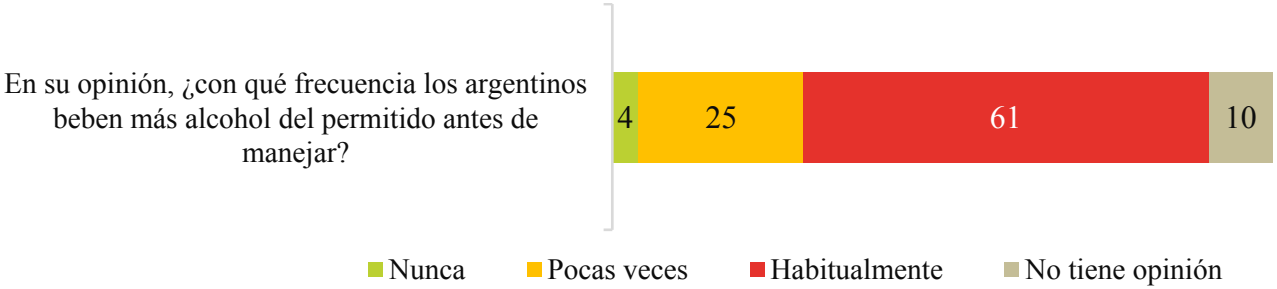


Y se muestran mayoritariamente de acuerdo con una ley de alcoholemia cero.

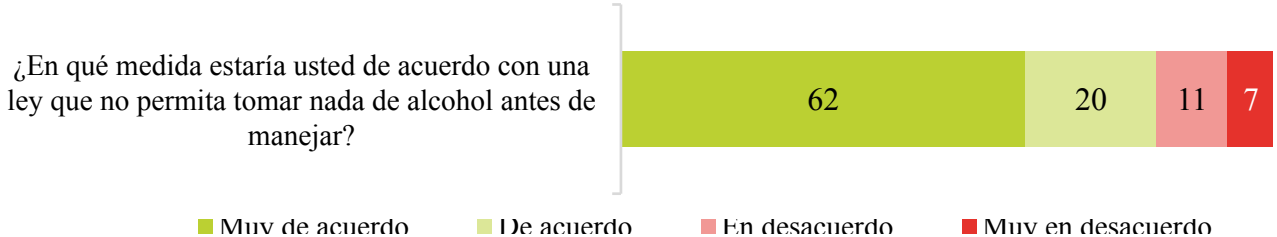


Aunque sólo un 15% (entre conductores) reconoce que supera el límite de alcohol permitido antes de manejar.

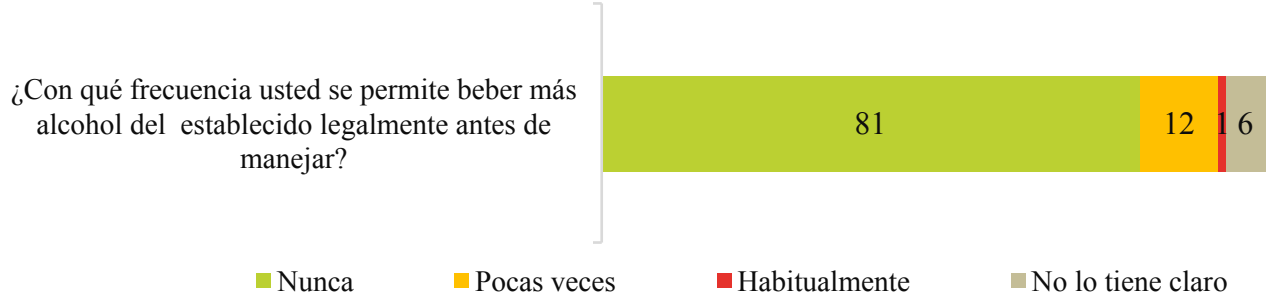
RESUMEN CONSUMO DE ALCOHOL – MAR DEL PLATA



86% de los entrevistados cree que los argentinos, en alguna ocasión, beben más alcohol del permitido antes de conducir.



Y se muestran mayoritariamente de acuerdo con una ley de alcoholemia cero.



Aunque sólo un 13% (entre conductores) reconoce que supera el límite de alcohol permitido antes de manejar.

Ficha Técnica

> Este informe surge de una encuesta realizada en Junio de 2018 en El Área Metropolitana de Buenos Aires (*) y Mar del Plata

> 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 1714 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 +/- 2,3 % en ningún caso.

> La cantidad de casos fue de 853 en Mar del Plata; con un margen de error estimado (para P=0,50 y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 3,3 % 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.

CECAITRA

6TO INFORME - 2018

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ MAYO 2018

Los Andes de Mendoza, 27/6/18

El manejo de vehículos y las adicciones

Los resultados de una encuesta realizada por un instituto especializado en el tránsito revelan datos dignos de análisis sobre las adicciones Por Editorial Es preocupante la escasa sensibilidad evidenciada por algunos sectores de la sociedad -en los niveles oficiales y privados- frente a los recurrentes incidentes de tránsito y sus trágicas consecuencias. Lo peor, por supuesto, es la pérdida de vidas, pero también estos siniestros en calles y rutas dejan muchas discapacidades invalidantes permanentes. Este flagelo de los accidentes con automotores y motocicletas se ha convertido en la primera causa de muerte no natural de los argentinos y a la altura de los tiempos que vivimos no debería ser así. Un especialista como el abogado Eduardo Bertotti, director del Instituto de Seguridad y Educación Vial (Isev), sostiene que "es una verdadera paradoja que la sociedad en su mayoría naturalice la siniestralidad vial" que padecemos. Un valioso aporte que debería conducir hacia una existencia con menos sobresaltos y en armonía, puede ser considerada la encuesta que ha realizado el ya citado instituto Isev. Esta organización que lucha para disminuir la incidencia mortal de los incidentes viales, ha realizado una encuesta que, aunque no pretenda asustarnos, debería preocuparnos y movilizarnos. El trabajo -denominado "Consumo de sustancias psicoactivas y su impacto en la seguridad vial"- fue el resultado de diez cursos de formación en conductas de tránsito, con la participación de un elevado universo de cursantes. La indagación efectuada por esta entidad del ámbito civil tiene muchos flancos y por razones de espacio tomaremos algunos parámetros que nos interesan en el marco de la accidentología vial. Así, una pregunta indagaba si el consultado estaba de acuerdo con que los jóvenes de 18 años o más fumen muy de vez en cuando marihuana. En comparación con 2014 (que fue la otra encuesta realizada), aumentó casi el doble el número de jóvenes que opinó "estar de acuerdo" con el consumo de cannabis. Del 4% que lo aceptaba hace cuatro años se pasó a 10% en la actualidad. La consulta de si consentía que jóvenes de 18 años o más condujeran vehículos después de consumir drogas (más que nada marihuana) ensombrece más el panorama: en 2014, 2% "estaba de acuerdo"; luego de cuatro años ese porcentaje aumentó al 10%. Pero, lo más alarmante son las revelaciones en relación al consumo de sustancias psicoactivas y la conducción de vehículos.

Mientras que 50% consideró que "no es peligroso", la otra mitad se dividió entre que "es muy riesgoso" y es "algo peligroso" el otro 25%. Y con respecto a manejar bajo los efectos del alcohol, las respuestas erizan la piel. La opción "muy peligroso" aumentó el doble, de 4% en 2014 a 8% en 2018; sin embargo ocurrió lo mismo (se incrementó el doble) pero en sentido inverso con la contestación "no es peligroso" que pasó de 16% en 2014 a 40% en este año en curso. Reflexionamos finalmente que este instrumento de indagación no intenta constituirse en una herramienta con la rigurosidad científica necesaria para sentar un diagnóstico certero, sino que su moderado propósito debe ser entendido como un aporte más a la comprensión del entrecruzamiento de temáticas tan complejas como lo son "el consumo de sustancias" y la "seguridad vial". Además debería ser motivo de estudio o análisis entre los sistemas de prevención vial oficiales; en las compañías de seguro, en las escuelas -con la adecuación necesaria a las mentes juveniles- y, fundamentalmente, en los hogares, donde debe salir la corrección y advertencia sobre las peligrosas adicciones en el contexto social.

2°
Min. -1° | Max. 4°
EDITORIAL
LOS ANDES
uestra Tapa Secciones Servicios Todas las Noticias Más
Buscar
EDITORIAL | Miércoles, 27 de junio de 2018 | Edición impresa
El manejo de vehículos y las adicciones
Los resultados de una encuesta realizada por un instituto especializado en el tránsito revelan datos dignos de análisis sobre las adicciones
Por Editorial
COMPARTIR
Es preocupante la escasa sensibilidad evidenciada por algunos sectores de la sociedad -en los niveles oficiales y privados- frente a los recurrentes incidentes de tránsito y sus trágicas consecuencias.
Lo peor, por supuesto, es la pérdida de vidas, pero también estos siniestros en calles y rutas dejan muchas discapacidades invalidantes permanentes.
Este flagelo de los accidentes con automotores y motocicletas se ha convertido en la primera causa de muerte no natural de los argentinos y a la altura de los tiempos que vivimos no debería ser así.
Un especialista como el abogado Eduardo Bertotti, director del Instituto de Seguridad y Educación Vial (Isev), sostiene que "es una verdadera paradoja que la sociedad en su mayoría naturalice la siniestralidad vial" que padecemos.

EL LIBERAL Santiago

INGRESAR | CREAR CUENTA

SANTIAGO . La Banda . Las Termas . Interior . POLÍTICA . POLICIALES . ECONOMÍA . OPINIÓN . PAÍS . MUNDO . PURA VIDA . DEP

NDO WEB . AVISOS FÚNEBRES . EL EVANGELIO . SOCIALES . EDICIONES ANTERIORES

SANTIAGO

Frenar esto es responsabilidad de todos

FOTOS

Frenar esto es responsabilidad de todos

25/06/2018 -

Lamentablemente, los recientes porcentajes dados a conocer desde los observatorios nacionales de seguridad vial no son alentadores para nuestra provincia. "La Asociación Luchemos por la Vida difundió los últimos datos sobre la mortalidad en accidentes de tránsito en el país, y reveló que se había experimentado una leve disminución, aunque lejos de las cifras que se desean. En esta línea, hay provincias que han logrado reducir entre un 10 y un 12 por ciento ese índice, pero en Santiago del Estero seguimos en un 35,6%, que nos coloca por encima de la media nacional", reveló el doctor Scaglione. El profesional lamentó estos índices, y que siga faltando conciencia social sobre el respeto a las leyes y las reglamentaciones de tránsito, "pese a los esfuerzos que se hacen desde el Gobierno de la provincia y de instituciones intermedias, con legislaciones y la creación de cuerpos especiales para el control y la concientización entre la gente". "Nosotros recibimos la primera información de parte de la persona accidentada, y no hay uno que no culpe a la fatalidad por lo que sufrió, aunque haya cruzado un semáforo en rojo, haya conducido a más de la velocidad permitida o en estado de ebriedad. Lo consideran algo inevitable, lo cual es erróneo y algo que es muy difícil de erradicar. Está comprobado que la mayoría de los siniestros pudieron haberse evitado", cuestionó. Scaglione puso como ejemplo a países donde se ha podido disminuir ese porcentaje, e invitó a emularlos, porque "los buenos ejemplos deben cundir". "Si otros países pudieron bajar los índices de mortalidad en accidentes

despegar.com
EXCLUSIVO APP
HASTA
20% OFF
ADICIONAL
EN ALOJAMIENTOS
DE ARGENTINA

El Liberal de Santiago de Estero, 25/6/18

Frenar esto es responsabilidad de todos

Lamentablemente, los recientes porcentajes dados a conocer desde los observatorios nacionales de seguridad vial no son alentadores para nuestra provincia. "La Asociación Luchemos por la Vida difundió los últimos datos sobre la mortalidad en accidentes de tránsito en el país, y reveló que se había experimentado una leve disminución, aunque lejos de las cifras que se desean. En esta línea, hay provincias que han logrado reducir entre un 10 y un 12 por ciento ese índice, pero en Santiago del Estero seguimos en un 35,6%, que nos coloca por encima de la media nacional", reveló el doctor Scaglione. El profesional lamentó estos índices, y que siga faltando conciencia social sobre el respeto a las leyes y las reglamentaciones de tránsito, "pese a los esfuerzos que se hacen desde el Gobierno de la provincia y de instituciones intermedias, con legislaciones y la creación de cuerpos especiales para el control y la concientización entre la gente". "Nosotros recibimos la primera información de parte de la persona accidentada, y no hay uno que no culpe a la fatalidad por lo que sufrió, aunque haya cruzado un semáforo en rojo, haya conducido a más de la velocidad permitida o en estado de ebriedad. Lo consideran algo inevitable, lo cual es erróneo y algo que es muy difícil de erradicar. Está comprobado que la mayoría de los siniestros pudieron haberse evitado", cuestionó. Scaglione puso como ejemplo a países donde se ha podido disminuir ese porcentaje, e invitó a emularlos, porque "los buenos ejemplos deben cundir". "Si otros países pudieron bajar los índices de mortalidad en accidentes de tránsito, ¿cómo no podemos hacerlo nosotros? Se trata de tomar conciencia y de educar. Porque la educación vial va desde la escuela, y los padres deben escuchar a los chicos, que son los que llevan el mensaje. Pero si el padre cruza un semáforo en rojo y su hijo se lo advierte, no debe hacer pesar su autoridad y hacer caso omiso, porque el chico luego terminará haciendo lo mismo que el padre. Es cuestión de educación y de respeto, no sólo desde la escuela, sino también en el hogar", amplió. Finalmente enfatizó: "Esto es responsabilidad de todos; debemos involucrarnos porque se hace imprescindible disminuir estos índices, para que dejemos de lamentar todos los días la muerte de una persona".

El Tribuno JUJUY SALTA RADIO SALTA SECCIONES DEPORTES EDIC

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El tránsito se cobró 100 vidas en las rutas y calles salteñas

24 DE JUNIO 2018 - 00:00 El viernes en la noche otro peatón perdió la vida por el accionar de un conductor alcoholizado.Las motos se convirtieron por primera vez en las estadística en el rodado más mortal.

El último 20 de junio se vio enlutado por la tragedia ocurrida en la autopista de ingreso a la ciudad, donde murieron tres personas. Jan Touzeau

Un sexagenario perdió la vida la noche del viernes al ser embestido por un vehículo utilitario, conducido por un hombre en total estado de ebriedad.

La víctima de 63 años murió horas después en el hospital San Bernardo.

Apenas sucedido el incidente mortal personal policial realizó peritajes en la escena del siniestro y entre ellos la alcoholemia de rigor que, según efectivos de Seguridad Vial informaron que el test marcó 3,36 gramos de alcohol por litro de sangre. Es decir estado de ebriedad.

Ayer, a horas 11, profesionales médicos del hospital San Bernardo informaron el deceso de Reynaldo Godoy de 63 años, la última víctima de un conductor irresponsable. Godoy resultó lesionado en un siniestro vial registrado en intersección de calle San Felipe y Santiago y José Martínez de Lezama de villa María Ester. La víctima fue atropellada por un Renault Trafic en circunstancias en que intentaba cruzar la calzada.

Por el hecho, el conductor del rodado quedó a disposición de la Fiscalía de Graves Atentados Contra las Personas 3.

Estadística

La noticia volvió a enrostrar una deuda pendiente en materia vial: la protección de la vida, declamada por todos, tantas veces ya, pero sin solución de continuidad hasta el día de hoy.

Los números dicen que hasta ayer las víctimas fatales en accidentes de tránsito o viales suman ya 100 en la provincia, aunque este es un número irreal, según fuentes del hospital San Bernardo, consultadas en su momento sobre la calamidad de este fenómeno.

Para los profesionales médicos las complicaciones que sufren los distintos cuadros de heridos por accidentes viales son motivos de defunciones posteriores al accidente y que finalmente no se toman como productos de los mismos sino como consecuencias médicas o de tratamiento.

Eso dijeron algunos profesionales sin contar la cantidad de personas que quedan con distintos grados de discapacidad producto de estos siniestros y los más graves -reflexionaron- provienen a veces de los vehículos más pequeños, como son las motocicletas.

En ese orden de cosas y aunque no hay una estadística puntual y oficial sobre el tema, las motocicletas hasta el día de la fecha se cobraron el 60% de las víctimas fatales y un poco más entre los lesionados de gravedad, es decir tomaron en Salta la delantera del gasto público en atenciones de emergencias por accidentes viales.

El Tribuno de Salta, 24/6/18

El tránsito se cobró 100 vidas en las rutas y calles salteñas

Un sexagenario perdió la vida la noche del viernes al ser embestido por un vehículo utilitario, conducido por un hombre en total estado de ebriedad. La víctima de 63 años murió horas después en el hospital San Bernardo. Apenas sucedido el incidente mortal personal policial realizó peritajes en la escena del siniestro y entre ellos la alcoholemia de rigor que, según efectivos de Seguridad Vial informaron que el test marcó 3,36 gramos de alcohol por litro de sangre. Es decir estado de ebriedad. Ayer, a horas 11, profesionales médicos del hospital San Bernardo informaron el deceso de Reynaldo Godoy de 63 años, la última víctima de un conductor irresponsable. Godoy resultó lesionado en un siniestro vial registrado en intersección de calle San Felipe y Santiago y José Martínez de Lezama de villa María Ester. La víctima fue atropellada por un Renault Trafic en circunstancias en que intentaba cruzar la calzada. Por el hecho, el conductor del rodado quedó a disposición de la Fiscalía de Graves Atentados Contra las Personas 3. Estadística La noticia volvió a enrostrar una deuda pendiente en materia vial: la protección de la vida, declamada por todos, tantas veces ya, pero sin solución de continuidad hasta el día de hoy. Los números dicen que hasta ayer las víctimas fatales en accidentes de tránsito o viales suman ya 100 en la provincia, aunque este es un número irreal, según fuentes del hospital San Bernardo, consultadas en su momento sobre la calamidad de este fenómeno. Para los profesionales médicos las complicaciones que sufren los distintos cuadros de heridos por accidentes viales son motivos de defunciones posteriores al accidente y que finalmente no se toman como productos de los mismos sino como consecuencias médicas o de tratamiento. Eso dijeron algunos profesionales sin contar la cantidad de personas que quedan con distintos grados de discapacidad producto de estos siniestros y los más graves -reflexionaron- provienen a veces de los vehículos más pequeños, como son las motocicletas. En ese orden de cosas y aunque no hay una estadística puntual y oficial sobre el tema, las motocicletas hasta el día de la fecha se cobraron el 60% de las víctimas fatales y un poco más entre los lesionados de gravedad, es decir tomaron en Salta la delantera del gasto público en atenciones de emergencias por accidentes viales. Una fuente hospitalaria dijo ayer que son decenas los heridos y lesionados que ingresan por la guardia día tras día, siendo los fines de semana cuando más accidentes de motos se producen, algunos de estos mortales.

A poco menos de una semana para que finalice el primer semestre del año los resultados en los intentos por bajar los índices de siniestralidad y de mortalidad en los siniestros viales fracasaron casi por completo, ya que los números muestran justamente lo contrario. Solo basta ver que en los últimos fines de semana hubo tres muertes de promedio. Un día negro Los salteños se despertaron el 20 de junio con otra tragedia vial que segó la vida de tres personas. Ocurrió a las 6 en la autopista de acceso a la ciudad, a la altura de localidad de Cobos, donde se produjo un impresionante choque entre un automóvil y un camión. Allí un Citroën conducido por Joel Dan, de 27 años, que se dirigía a la capital salteña, se salió de su carril y luego de atravesar la platabanda ascendió al carril contrario e impactó de frente con un camión de la empresa de lácteos Cosalta. En este vehículo viajaban el conductor Edgardo Colina, de 35 años y su acompañante Martín Pacheco, de 27. El dinero es público No hay específicamente un instrumento confiable que muestre cuánto les cuesta a los contribuyentes los accidentes viales. Cuánto es lo que el Estado termina cediendo del presupuesto público a las responsabilidades civiles privadas, ya que los accidentados reciben de inmediato costosos operativos de rescate y emergencia médicas, traslados, derivaciones y códigos rojos casi a diario, sin contar con algunos vuelos sanitarios. Luego, en la emergencia y en la guardia las cirugías son comunes. Este desfase se puede medir en las otras prestaciones, donde el paciente no tiene urgencia y, al parecer, menos derecho.

Clarín, 24/6/18

Consejos para viajar seguros en el auto

Cristian Sirouyan

A tres semanas del inicio de las vacaciones de invierno y pocos días después de conmemorarse el Día Mundial de la Seguridad Vial -el 10 de junio-, aquí van algunos consejos para viajar en auto reduciendo los riesgos.

Cinturón de seguridad. El uso del cinturón de seguridad ajustado al cuerpo es clave tanto para el conductor como para el acompañante y los pasajeros que viajan en el asiento trasero del vehículo.

Con chicos. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero, protegidos con el cinturón abrochado y una butaca de seguridad, denominada Sistema de Retención Infantil – acorde a su peso y altura- por la Ley de Tránsito 24.449. En ningún caso pueden los bebés y los niños ser llevados en brazos de un adulto. Cantidad de pasajeros. No exceder la cantidad permitida según el tipo de vehículo. El pasajero adicional carece de la protección de un cinturón de seguridad y todos corren riesgo, por el eventual impacto entre los cuerpos en caso de accidente.

Parabrisas. Arreglar el parabrisas en caso de estar agrietado, en especial si uno está por circular poruña autopista o ruta, ya que a mayor velocidad aumenta la presión y el vidrio podría llegar a estallar. No llevar objetos sueltos en el habitáculo. Guardar el equipaje en el baúl, guanteras y espacios portaobjetos. Ante una frenada fuerte, las piezas sueltas pueden adquirir una fuerza que es 17 veces mayor a su peso.

Mascotas. No llevarlas sueltas en el vehículo ni asomando la cabeza por las ventanillas. El peligro aumenta cuando detectan la presencia cercana de otro animal y se alteran.

Celular. El uso del celular mientras uno maneja -en especial, el chateo- cuadriplica los riesgos. Lo mejor es apagar el aparato antes de encender el motor, ya que tampoco está permitido el sistema "manos libres". También se recomienda no fumar cuando se conduce, tanto por el peligro de dispersión de cenizas ante un viento fuerte como por la distracción que provoca en el automovilista.

Bebidas alcohólicas. Aunque en la Argentina rige para los conductores la tolerancia de alcohol en sangre de 0,5 gramos, conviene manejar sólo en caso de no haber bebido nada de alcohol.

Los reflejos disminuyen incluso bajo el efecto mínimo del alcohol. También es importante tomar precauciones y evitar el consumo de determinados medicamentos que provocan somnolencia. Respetar las velocidades máximas y mínimas permitidas. En las autopistas de Argentina, la velocidad máxima es de 130 kilómetros por hora; en semiautopistas, 120 km/h; en avenidas, 60 km/h por hora; en calles, 40 km/h. Hay que estar muy atentos porque la marca más alta permitida en zonas rurales puede disminuir en zonas urbanas o cruces peligrosos.

Precaución. La velocidad máxima permitida en autopistas y rutas se reduce considerablemente en algunos tramos donde el camino atraviesa pueblos y ciudades.

Consejos para viajar seguros en el auto

Cristian Sirouyan
csirouyan@clarin.com

A tres semanas del inicio de las vacaciones de invierno y pocos días después de conmemorarse el Día Mundial de la Seguridad Vial -el 10 de junio-, aquí van algunos consejos para viajar en auto reduciendo los riesgos.

Cinturón de seguridad. El uso del cinturón de seguridad ajustado al cuerpo es clave tanto para el conductor como para el acompañante y los pasajeros que viajan en el asiento trasero del vehículo.

Con chicos. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero, protegidos con el cinturón abrochado y una butaca de seguridad, denominada Sistema de Retención Infantil - acorde a su peso y altura- por la Ley de Tránsito 24.449. En ningún caso pueden los bebés y los niños ser llevados en brazos de un adulto.

Cantidad de pasajeros. No exceder la cantidad permitida según el tipo de vehículo. El pasajero adicional carece de la protección de un cinturón de seguridad y todos corren riesgo, por el eventual impacto entre los cuerpos en caso de accidente.

Parabrisas. Arreglar el parabrisas en caso de estar agrietado, en especial si uno está por circular poruna autopista o ruta, ya que a mayor velocidad aumenta la presión y el vidrio podría llegar a estallar.

No llevar objetos sueltos en el habitáculo. Guardar el equipaje en el baúl, guanteras y espacios portaobjetos. Ante una frenada fuerte, las piezas sueltas pueden adquirir una fuerza que es 17 veces mayor a su peso.

Mascotas. No llevarlas sueltas en el vehículo ni asomando la cabeza por las ventanillas. El peligro aumenta cuando detectan la presencia cercana de otro animal y se alteran.

Celular. El uso del celular mientras uno maneja -en especial, el chateo- cuadriplica los riesgos. Lo mejor es apagar el aparato antes de encender el motor, ya que tampoco está permitido el sistema "manos libres". También se recomienda no fumar cuando se conduce, tanto por el peligro de dispersión de cenizas ante un viento fuerte como por la distracción que provoca en el automovilista.

Bebidas alcohólicas. Aunque en la Argentina rige para los conductores la tolerancia de alcohol en sangre de 0,5 gramos, conviene manejar sólo en caso de no haber bebido nada de alcohol. Los reflejos disminuyen incluso bajo el efecto mínimo del alcohol. También es importante tomar precauciones y evitar el consumo de determinados medicamentos que provocan somnolencia.

Precaución. La velocidad máxima permitida en autopistas y rutas se reduce considerablemente en algunos tramos donde el camino atraviesa pueblos y ciudades.

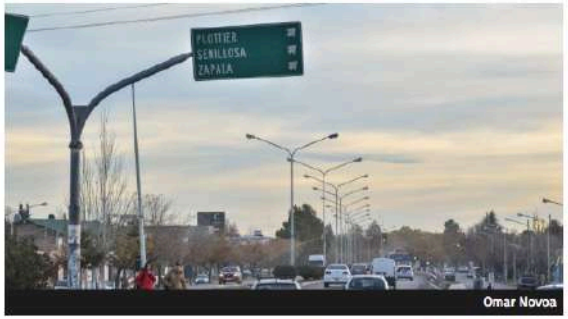
Respetar las velocidades máximas y mínimas permitidas. En las autopistas de Argentina, la velocidad máxima es de 130 kilómetros por hora; en semiautopistas, 120 km/h; en avenidas, 60 km/h por hora; en calles, 40 km/h. Hay que estar muy atentos porque la marca más alta permitida en zonas rurales puede disminuir en zonas urbanas o cruces peligrosos.

MIÉRCOLES 04-07-2018
lmneuquen.com
EL CLIMA EN NEUQUÉN 4° TEMP 84% HUM

LMNeuquen | Neuquén | Tránsito - 21 junio 2018

Plottier también usará radares para multar a los pisteros en la 22

Es por la reconversión de la ruta en avenida.



Omar Novoa

Esta ciudad también pondrá radares en la ruta 22 para multar a los automovilistas que circulen a más de 60 kilómetros por hora por la arteria que será avenida municipal. El intendente Andrés Peressini explicó que "como la Ruta 22 será de propiedad nuestra podremos retomar la instalación de radares sin problemas".

El jefe comunal recibió el llamado de Nelson Damiani, director de Vialidad Nacional, quien le confirmó los inicios de los trabajos de repavimentación de la Ruta 22.

Vialidad Provincial anunció que entre noviembre y diciembre convertirán la Ruta 22 en avenida y el tramo que va desde calle Río Colorado será responsabilidad de la Municipalidad de Plottier.

Peressini comentó que se reformularán los tiempos de los semáforos, se dará menos tiempo a los que están sobre la Ruta 22 para facilitar el cruce de vecinos de norte a sur.

La Municipalidad de Neuquén pondrá antes sus radares: desde el 15 de julio se colocarán para identificar a los conductores que circulen desde calle Saavedra hasta Plottier por la Ruta 22 a más de 60 kilómetros por hora.

Cambio: El intendente adelantó que se reformularán los tiempos de los semáforos.

La Mañana de Neuquén, 21/6/18

Tránsito

Plottier también usará radares para multar a los pisteros en la 22

Plottier .- Esta ciudad también pondrá radares en la ruta 22 para multar a los automovilistas que circurlen a más de 60 kilómetros por hora por la arteria que será avenida municipal. El intendente Andrés Peressini explicó que "como la Ruta 22 será de propiedad nuestra podremos retomar la instalación de radares sin problemas". El jefe comunal recibió el llamado de Nelson Damiani, director de Vialidad Nacional, quien le confirmó los inicios de los trabajos de repavimentación de la Ruta 22. Vialidad Provincial anunció que entre noviembre y diciembre convertirán la Ruta 22 en avenida y el tramo que va desde calle Río Colorado será responsabilidad de la Municipalidad de Plottier. Plottier repavimentacion ruta22 asfalto (13).jpg Peressini comentó que se reformularán los tiempos de los semáforos, se dará menos tiempo a los que están sobre la Ruta 22 para facilitar el cruce de vecinos de norte a sur. La Municipalidad de Neuquén pondrá antes sus radares: desde el 15 de julio se colocarán para identificar a los conductores que circulen desde calle Saavedra hasta Plottier por la Ruta 22 a más de 60 kilómetros por hora. Cambio : El intendente adelantó que se reformularán los tiempos de los semáforos.

La Nueva Provincia, 18/6/18

Alcohol y tránsito: la prioridad es más control

"A toda hora y en diferentes sitios"Alcohol y tránsito: la prioridad es más control. Alberto Silveira, presidente de Luchemos por la Vida, sostuvo que es la única manera de lograr reducir la cantidad de accidentes a lo largo del país. En lo que va del año al menos una decena de conductores que se encontraban en estado de ebriedad provocaron accidentes en nuestra ciudad, dos de los cuales se cobraron la vida de adolescentes. El tema preocupa y genera el pedido de mayor control y sanciones ejemplificadoras para los responsables. Al respecto, el presidente de la ONG Luchemos por la Vida, Alberto Silveira, sostuvo que el problema es grave y ocurre en todo el país. Se pone mucho el acento en los jóvenes alcoholizados y es verdad, pero también es verdad que muchos adultos salen a comer, toman abundante alcohol y después conducen. Por eso es que los controles tienen que ser a toda hora y en diferentes sitios. A veces uno piensa que solo se toma los sábados y domingo a la noche y solamente los chicos, pero también existen otras causalidades. Esto último tiene correlato con los casos en los que fallecieron Matías Streitenberger y Facundo Saccoccia, ya que ambos imputados tienen 41 años y registraron elevados porcentajes de alcohol en sangre. Aunque el tema del alcohol y las drogas en un problema que ocurre en todo el país. Lo peor es cuando vienen juntos. Fundamentalmente el tema del alcohol, que tiene un único camino: el control y la sanción, agregó. Exigencias Del mismo modo, consideró que deben ser mayores las exigencias y requisitos al momento de otorgar una licencia de conducir. "El registro no solamente se tiene que otorgar formalmente bien, porque se han hecho muchos progresos en cuanto a evitar falsificaciones y ese tipo de cosas, sino que solo puede darse después de una buena preparación teórica y un examen práctico exhaustivo, que ponga su acento en la conducción segura y no como se hace en todo el país, que a alguien se lo aprueba si sabe estacionar entre tres caballetes sin tocarlo. No se mata intentando estacionar y no es un punto esencial de seguridad vial". También afirmó que "se tienen que acabar las licencias otorgadas por favor político, acomodo, venta o corrupción". Respecto del trabajo de la Agencia de Seguridad Vial, Silveira manifestó que "se están haciendo esfuerzos, pero que los resultados son pocos". "Falta mucho. La Agencia tiene que cumplir y tener un rol preponderante en la expansión de la seguridad vial en el país. Particularmente, apoyando todo lo que sea control, sanción, superación de inconvenientes y que lleve una política de seguridad vial que todos sigan y se logren resultados. Argentina no tiene un problema sobre las leyes viales, sino que el inconveniente radica en que no se las hace cumplir". El especialista en tránsito repitió que el único camino posible es el control. "En Buenos Aires se sumaron controles, aunque una cantidad menor a la necesaria, pero sirvieron para prevenir accidentes. Si se hace seriamente, el problema se puede controlar". Estadísticas Un informe realizado por Luchemos por la Vida, sostiene que en los primeros siete años del Decenio de Acción para la Seguridad Vial fijado por la ONU, no se ha logrado disminuir la cantidad de víctimas fatales. Según las últimas cifras oficiales disponibles, el número de fallecidos aumentó. No se aprecian avances sustentables en una Política de Estado que traigan una disminución significativa del número de muertos y heridos, dijo Silveira. El plan Mundial propuesto por las Naciones Unidas promueve actividades claves a realizar en lo que denomina cinco pilares de acción para la Seguridad Vial. Esto no se está logrando en Argentina ya que significaría, especialmente, que se dieran estas condiciones: el uso permanente de cascos en ciclomotores, motocicletas y bicicletas; la utilización de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil en los demás vehículos automotores; cumplimiento de los límites de velocidad; evitar la utilización del teléfono celular y el consumo de alcohol y/o drogas; y el otorgamiento de la prioridad a los peatones, detalló. Sanciones y educación Silveira opinó que existe una serie de medidas que resultan necesarias para lograr reducir el números de fallecidos por siniestros viales. Una de ellas es la implementación de sanciones efectivas a los infractores. También se deben incorporar a nuestro Código Penal los delitos contra la seguridad vial, para imponer penas de prisión a los responsables de transgresiones muy graves. El responsable de la ONG agregó también que es indispensable educar a los futuros conductores. "Es absolutamente necesario implementar la educación vial sistemática y continua en escuelas primarias y secundarias, capacitando a los docentes. Finalmente, refirió también la necesidad de mejorar la infraestructura vial.

Bahía Blanca | Miércoles 4 de Julio | 21:40

La Nueva.

Espectáculos | Economía y com

La ciudad.

"A TODA HORA Y EN DIFERENTES SITIOS"

Alcohol y tránsito: la prioridad es más control

18/6/2018 | 07:00 | Alberto Silveira, presidente de Luchemos por la Vida, sostuvo que es la única manera de lograr reducir la cantidad de accidentes a lo largo del país.

Fotos: Archivo L.N.

Por Claudio Rodríguez Kiser/crodriguez@lanueva.com

En lo que va del año al menos una decena de conductores que se encontraban en estado de ebriedad provocaron accidentes en nuestra ciudad, dos de los cuales se cobraron la vida de adolescentes.

El tema preocupa y genera el pedido de mayor control y sanciones ejemplificadoras para los responsables.

Al respecto, el presidente de la ONG Luchemos por la Vida, Alberto Silveira, sostuvo que el problema es grave y "ocurre en todo el país".

"Se pone mucho el acento en los jóvenes alcoholizados y es verdad, pero también es verdad que muchos adultos salen a comer, toman abundante alcohol y después conducen. Por eso es que los controles tienen que ser a toda hora y en diferentes sitios. A veces uno piensa que solo se toma los sábados y domingo a la noche y solamente los chicos, pero también existen otras causalidades".

Esto último tiene correlato con los casos en los que fallecieron Matías Streitenberger y Facundo Saccoccia, ya que ambos imputados tienen 41 años y registraron elevados porcentajes de alcohol en sangre.

Ámbito Financiero, 18/6/18
FUERON CONSULTADAS 10.000 PERSONAS. EN 2017, HUB0 5.420 MUERTES

Inseguridad vial cobra más vidas que delitos, según una encuesta

Para los participantes son muertes completamente evitables. El año pasado la mayoría de las víctimas fatales fueron motociclistas.

Muertes evitables. Así identificó un 54% de encuestados a los accidentes viales. Sobre una base de 10.000consultas, sólo un 21% señaló a los homicidios como la principales causa de muerte evitable. Los datos se desprenden de una encuesta realizada por CECAITRA (Cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en Argentina).
El disparador de la encuesta se baso en una frase: "En la ciudad en la que vivo los accidentes aumentaron durante el último año". A partir de allí comenzaron las opiniones. Con respecto al perfil de los entrevistados, los que dijeron contar con un nivel de estudio primario opinaron en un 86% que en sus ciudades habían aumentado los accidentes viales. El porcentaje disminuyó al 74% cuando los entrevistados tenían estudios terciarios.
En cuanto a la edad, también hubo disparidad. Para los adultos de entre 50 a 64 años, el 63% de las causas evitables son los siniestros viales, mientras que para los mayores de 65 años, representan el 55%. En 2017 hubo 5.420 muertes por accidentes de tránsito en la Argentina. Según datos del Ministerio de Transporte de la Nación, "la muerte por hechos de tránsito es la primera causa de mortalidad en jóvenes de entre 15 y 24 años". La mayor parte de las víctimas fatales en el país, durante 2017, fueron motociclistas (38%), seguido por conductores de autos (32%, peatones (11%) y ciclistas (3%).

El disparador de la encuesta se basó en una frase: "En la ciudad en la que vivo los accidentes aumentaron durante el último año".

FUERON CONSULTADAS 10.000 PERSONAS. EN 2017, HUBO 5.420 MUERTES

Inseguridad vial cobra más vidas que delitos, según una encuesta

Para los participantes son muertes completamente evitables. El año pasado la mayoría de las víctimas fatales fueron motociclistas.

Muertes evitables. Así identificó un 54% de encuestados a los accidentes viales. Sobre una base de 10.000 consultas, sólo un 21% señaló a los homicidios como la principales causa de muerte evitable.

Los datos se desprenden de una encuesta realizada por CECAITRA (Cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en Argentina).

El disparador de la encuesta se baso en una frase: "En la ciudad en la que vivo los accidentes aumentaron durante el último año". A partir de allí comenzaron las opiniones.

Con respecto al perfil de los entrevistados, los que dijeron contar con un nivel de estudio primario opinaron en un 86% que en sus ciudades habían aumentado los accidentes viales. El porcentaje disminuyó al 74% cuando los entrevistados tenían estudios terciarios.

El disparador de la encuesta se basó en una frase: "En la ciudad en la que vivo los accidentes aumentaron durante el último año".

En cuanto a la edad, también hubo disparidad. Para los adultos de entre 50 a 64 años, el 63% de las causas evitables son los siniestros viales, mientras que para los mayores de 65 años, representan el 55%.

En 2017 hubo 5.420 muertes por accidentes de tránsito en la Argentina. Según datos del Ministerio de Transporte de la Nación, "la muerte por hechos de tránsito es la primera causa de mortalidad en jóvenes de entre 15 y 24 años".

La mayor parte de las víctimas fatales en el país, durante 2017, fueron motociclistas (38%), seguido por conductores de autos (32%, peatones (11%) y ciclistas (3%)

≡ SECCIONES | Clarín SOCIEDAD

Relevamiento entre 10 mil personas

Para la gente, la inseguridad vial se lleva más vidas que el delito

La mitad de los encuestados acierta en indicar que se trata de la principal causa de muertes evitables en nuestro país. Y el 80% considera que aumentaron los siniestros en el último año en su ciudad.

Violento choque en la Autopista 25 de Mayo cuando un auto entre por ua contramano. Foto: Alfredo Martínez

Comentarios

Inseguridad Vial

El miércoles pasado se celebró en Buenos Aires un Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil, organizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En el cierre de la conferencia, Carlos Pérez, el director del organismo dependiente del Ministerio de Transporte, manifestó que "la Argentina no está pasando por un buen momento en seguridad vial. **En el país mueren 15 personas a diario por siniestros de tránsito, de forma innecesaria**". La percepción del funcionario parece coincidir con lo que los usuarios del tránsito perciben en la calle:el 54% de los consultados, reconoció que la principal causa de muertes evitables en la Argentina se da por esta causa.

Accidentes viales en Argentina

Victimas en siniestros viales

Por tipo de usuario

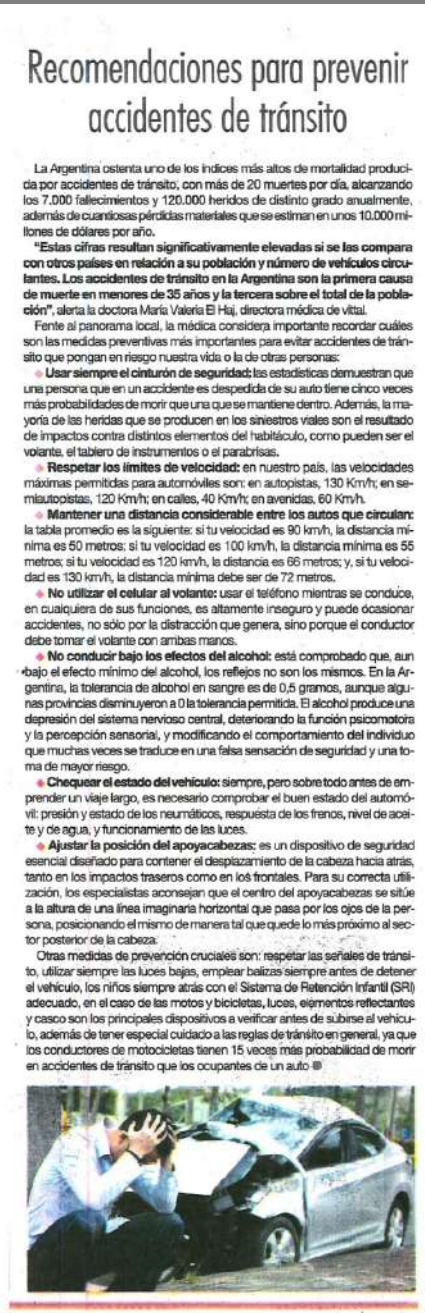
Clarín, 17/6/18

Para la gente, la inseguridad vial se lleva más vidas que el delito

Relevamiento entre 10 mil personas

La mitad de los encuestados acierta en indicar que se trata de la principal causa de muertes evitables en nuestro país. Y el 80% considera que aumentaron los siniestros en el último año en su ciudad. Violento choque en la Autopista 25 de Mayo cuando un auto entre por ua bajada a contramano. Foto: Alfredo Martinez El miércoles pasado se celebró en Buenos Aires un Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil, organizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En el cierre de la conferencia, Carlos Pérez, el director del organismo dependiente del Ministerio de Transporte, manifestó que la Argentina no está pasando por un buen momento en seguridad vial. En el país mueren 15 personas a diario por siniestros de tránsito, de forma innecesaria. La percepción del funcionario parece coincidir con lo que los usuarios del tránsito perciben en la calle: el 54% de los consultados, reconoció que la principal causa de muertes evitables en la Argentina se da por esta causa. El número se desprende una de una encuesta realizada en mayo por CECAITRA (Cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en nuestro país). Los consultados acertaron en determinar que la pérdida de vidas en las calles por motivos viales es mayor en cantidad a la que se lamenta por homicidios: sólo un 21% señaló esta razón como la principal causa de muertes evitables. Los problemas en la conducción forman parte de nuestro día a día. Aquellos que viven en grandes ciudades ven frecuente, y hasta diariamente, siniestros viales en las calles por donde circulan. Pero esos siniestros también se ven en pequeñas ciudades y pueblos. Pareciera ser que la ciudadanía tiene conciencia de la epidemia de inseguridad vial que se está viviendo. Que es un problema que nos afecta a todos, seamos conductores o peatones.

Para conocer la opinión acerca de lo que observan en su entorno, se consultó si estaban de acuerdo con la afirmación en la ciudad en la que vivo, los accidentes aumentaron durante el último año. Ocho de cada 10 (81%) consultados en la encuesta del Observatorio Vial de la CECAITRA estuvieron de acuerdo con la frase: el 43% muy de acuerdo y el 38% algo de acuerdo. Al tener en cuenta el sexo de los entrevistados no hubo una diferencia considerativa, ya que el 78% de los hombres y el 82% de las mujeres estuvieron de acuerdo con la idea. Sí hubo diferencia si se tiene en cuenta el nivel de estudio de los encuestados. Los que dijeron contar con un nivel de estudio primario opinaron en un 86% que en sus ciudades habían aumentado los accidentes viales. El porcentaje disminuyó a 74% cuando los entrevistados tenían estudios terciarios. En cuanto a la edad, también hubo disparidad. Para los adultos de entre 50 a 64 años, el 59% de las causas evitables son los siniestros viales, mientras que para los mayores de 65 años, representan el 49%. Teniendo en cuenta el sexo, no hay una diferencia marcada, ya que los hombres se volcaron en un 55% y las mujeres en un 53% por los siniestros. Desde CECAITRA remarcaron que estos resultados dan a entender que los argentinos convivimos a diario con la problemática. Es importante que entendamos que cada vez que hablamos de accidente estamos usando un término equivocado. La palabra accidente se usa para un acontecimiento por una cuestión de suerte o producto del azar. Por eso, ante un choque, que se produjo por la desatención del conductor o del peatón, por exceso de velocidad o por no respetar una señal de tránsito, entre otras causas evitables, debemos hablar de un siniestro. Al tener una o más personas como responsables de lo sucedido, se transforma en un hecho evitable. Violento choque en la Autopista 25 de Mayo cuando un auto entre por una bajada a contramano.



Recomendaciones para prevenir accidentes de tránsito

La Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito, con más de 20 muertes por día, alcanzando los 7.000 fallecimientos y 120.000 heridos de distinto grado anualmente, además de cuantiosas pérdidas materiales que se estiman en unos 10.000 millones de dólares por año.

"Estas cifras resultan significativamente elevadas si se las compara con otros países en relación a su población y número de vehículos circulantes. Los accidentes de tránsito en la Argentina son la primera causa de muerte en menores de 35 años y la tercera sobre el total de la población", alerta la doctora María Valeria El Haj, directora médica de vittal.

Fente al panorama local, la médica considera importante recordar cuáles son las medidas preventivas más importantes para evitar accidentes de tránsito que pongan en riesgo nuestra vida o la de otras personas:

- **Usar siempre el cinturón de seguridad:** las estadísticas demuestran que una persona que en un accidente es despedida de su auto tiene cinco veces más probabilidades de morir que una que se mantiene dentro. Además, la mayoría de las heridas que se producen en los siniestros viales son el resultado de impactos contra distintos elementos del habitáculo, como pueden ser el volante, el tablero de instrumentos o el parabrisas.
- **Respetar los límites de velocidad:** en nuestro país, las velocidades máximas permitidas para automóviles son: en autopistas, 130 Km/h; en semiautopistas, 120 Km/h; en calles, 40 Km/h; en avenidas, 60 Km/h.
- **Mantener una distancia considerable entre los autos que circulan:** la tabla promedio es la siguiente: si tu velocidad es 90 km/h, la distancia mínima es 50 metros; si tu velocidad es 100 km/h, la distancia mínima es 55 metros; si tu velocidad es 120 km/h, la distancia es 66 metros; y, si tu velocidad es 130 km/h, la distancia mínima debe ser de 72 metros.
- **No utilizar el celular al volante:** usar el teléfono mientras se conduce, en cualquiera de sus funciones, es altamente inseguro y puede ocasionar accidentes, no sólo por la distracción que genera, sino porque el conductor debe tomar el volante con ambas manos.
- **No conducir bajo los efectos del alcohol:** está comprobado que, aun •bajo el efecto mínimo del alcohol, los reflejos no son los mismos. En la Argentina, la tolerancia de alcohol en sangre es de 0,5 gramos, aunque algunas provincias disminuyeron a 0 la tolerancia permitida. El alcohol produce una depresión del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora y la percepción sensorial, y modificando el comportamiento del individuo que muchas veces se traduce en una falsa sensación de seguridad y una toma de mayor riesgo.
- **Chequear el estado del vehículo:** siempre, pero sobre todo antes de emprender un viaje largo, es necesario comprobar el buen estado del automóvil: presión y estado de los neumáticos, respuesta de los frenos, nivel de aceite y de agua, y funcionamiento de las luces.
- **Ajustar la posición del apoyacabezas:** es un dispositivo de seguridad esencial diseñado para contener el desplazamiento de la cabeza hacia atrás, tanto en los impactos traseros como en los frontales. Para su correcta utilización, los especialistas aconsejan que el centro del apoyacabezas se sitúe a la altura de una línea imaginaria horizontal que pasa por los ojos de la persona, posicionando el mismo de manera tal que quede lo más próximo al sector posterior de la cabeza.

Otras medidas de prevención cruciales son: respetar las señales de tránsito, utilizar siempre las luces bajas, emplear balizas siempre antes de detener el vehículo, los niños siempre atrás con el Sistema de Retención Infantil (SRI) adecuado, en el caso de las motos y bicicletas, luces, elementos reflectantes y casco son los principales dispositivos a verificar antes de subirse al vehículo, además de tener especial cuidado a las reglas de tránsito en general, ya que los conductores de motocicletas tienen 15 veces más probabilidad de morir en accidentes de tránsito que los ocupantes de un auto ®

La Prensa, 17/6/18

Recomendaciones para prevenir accidentes de tránsito

La Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito, con más de 20 muertes por día, alcanzando los 7.000 fallecimientos y 120.000 heridos de distinto grado anualmente, además de cuantiosas pérdidas materiales que se estiman en unos 10.000 millones de dólares por año.

"Estas cifras resultan significativamente elevadas si se las compara con otaos países en relación a su población y número de vehículos circulantes. Los accidentes de tránsito en la Argentina son la primera causa de muerte en menores de 35 años y la tercera sobre el total de la población", alerta la doctora María Valeria El Haj, directora médica de vittal. Fente al panorama local, la médica considera importante recordar cuáles son las medidas preventivas más importantes para evitar accidentes de tránsito que pongan en riesgo nuestra vida o la de otras personas: Usarsiempieel cinturón de seguridad; las estadísticas demuestran que una persona que en un accidente es despedida de su auto tiene cinco veces más probabilidades de morir que una que se mantiene dentro. Además, la mayoría de las heridas que se producen en los siniestros viales son el resultado de impactos contra distintos elementos del habitáculo, como pueden ser el volante, el tablero de instrumentos o el parabrisas.

Respetar los límites de velocidad: en nuestro país, las velocidades máximas permitidas para automóviles son: en autopistas, 130 Km/h; en semiautopistas, 120 Km/h; en calles, 40 Km/h; en avenidas, 60 Km/h.

Mantener una distancia considerable entre los autos que circulan: la tabla promedio es la siguiente: si tu velocidad es 90 km/h, la distancia mínima es 50 metros; si tu velocidad es 100 km/h, la distancia mínima es 55 metros; si tu velocidad es 120 km/h, la distancia es 66 metros; y, si tu velocidad es 130 km/h, la distancia mínima debe ser de 72 metros.

No utilizar el celular al volante: usar el teléfono mientras se conduce, en cualquiera de sus funciones, es altamente inseguro y puede ocasionar accidentes, no sólo por la distracción que genera, sino porque el conductor debe tomar el volante con ambas manos. No conducir bajo los efectos del alcohol: está comprobado que, aun •bajo el efecto mínimo del alcohol, los reflejos no son los mismos. En la Argentina, la tolerancia de alcohol en sangre es de 0,5 gramos, aunque algunas provincias disminuyeron a 0 la tolerancia permitida. El alcohol produce una depresión del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora y la percepción sensorial, y modificando el comportamiento del individuo que muchas veces se traduce en una falsa sensación de seguridad y una toma de mayor riesgo. Chequear el estado del vehículo: siempre, pero sobretodo antes de emprender un viaje largo, es necesario comprobar el buen estado del automóvil: presión y estado de los neumáticos, respuesta de los frenos, nivel de aceite y de agua, y funcionamiento de las luces.

Ajustar la posición del apoyacabezas: es un dispositivo de seguridad esencial diseñado para contener el desplazamiento de la cabeza hacia atrás, tanto en los impactos traseros como en loé frontales. Para su correcta utilización, los especialistas aconsejan que el centro del apoyacabezas se sitúe a la altura de una línea imaginaria horizontal que pasa por los ojos de la persona, posicionando el mismo de manera tal que quede lo más próximo al sector posterior de la cabeza. Otras medidas de prevención cruciales son: respetar las señales de tránsito. utilizar siempre las luces bajas, emplear balizas siempre antes de detener el vehículo, los niños siempre atrás con el Sistema de Retención Infantil (SRI) adecuado, en el caso dé las motos y bicicletas, luces, elementos reflectantes y casco son los principales dispositivos a verificar antes de subirse al vehículo, además de tener especial cuidado a las reglas de tránsitoen general, ya que los conductores de motocicletas tienen 15 veces más probabilidad de morir en accidentes de tránsito que los ocupantes de un auto.

La Nación, 17/6/18
Tránsito. Habrá un período de prueba de al menos un mes sin sanciones económicas

Instalarán en La Plata cámaras de fotomultas y radares de velocidad

Jesús Cornejo

LA PLATA.- El intendente de esta ciudad, Julio Garro, avanza en una medida que ya empezó a generar cierta resistencia entre los vecinos: la instalación de radares de velocidad y cámaras de fotomultas en los principales accesos, avenidas y diagonales. Es la primera vez que los vecinos platenses tendrán que convivir con este sistema de control y la noticia tomó por sorpresa a la mayoría. Para llevar adelante la iniciativa, el municipio mantendrá un período de prueba con multas que no serán cobradas, pero sí giradas a los infractores para que tomen conciencia sobre las infracciones cometidas. La instalación de los equipos ya empezó y la Municipalidad tiene pensado tener todo listo para finales de agosto. Para eso la comuna planificó tener por lo menos 64 equipos licitados entre los que se incluye cinemómetros (instrumentos capaces de medir la velocidad) fijos y móviles, dispositivos de control de cruces de semáforos y equipos destinados al estacionamiento medido. Las cámaras y radares serán financiados con el 40% de las multas que se cobren.

"La idea es incorporar estos sistemas no como una sanción económica para quienes violen las normas viales sino como una forma de concientizar a los vecinos de respetar ciertas normas de tránsito. Por eso las primeras multas que se labren serán enviadas a los infractores como una advertencia y no se les cobrará. Por lo menos durante un mes. Obviamente con el correr de los meses y la puesta en funcionamiento de todos los equipos ya comenzarán a cobrarse las multas", dijo Garro. Si bien los lugares donde serán instalados los radares y cámaras no fueron revelados, el jefe comunal anticipó que serán colocados en las principales avenidas como la 1,7, 13, 19, 60, 44 y 32.

También en la bajada de la autopista Buenos Aires-La Plata y en las diagonales más transitadas como la 74, 80 y 79. "La ubicación de los dispositivos fijos está directamente relacionada con las zonas donde suceden la mayoría de los siniestros viales, como los accesos a la ciudad y las avenidas más transitadas. Llevamos a cabo un relevamiento minucioso para determinar los puntos específicos en los que se colocará cada uno", contó el secretario de Convivencia y Control Ciudadano, Roberto Di Grazia. Según el municipio, los equipos tendrán la capacidad no solo de detectar la velocidad de los automóviles, sino también del flujo vehicular que ingresa o sale de la ciudad. Las cámaras podrán operar tanto de día como de noche y en cualquier condición meteorológica, generando un registro y un almacenamiento automático de imágenes y datos. "Entendemos que el parque automotor ha crecido mucho en nuestra ciudad y decidimos instalar las fotomultas, no para recaudar sino para cuidar al vecino y ordenar el tránsito. Estamos trabajando muy fuerte en la instalación de bicisendas. De hecho, en estos días comenzamos la construcción con la Nación de 21 kilómetros de bicisenda para desalentar el uso del auto", dijo Garro. Los equipos podrán producir en forma automática una estadística diaria y por rango horario especificando, por ejemplo, la cantidad de infractores y la velocidad promedio en la que circulaban los mismos. "Se podrá utilizar también para reforzar la seguridad pues las cámaras podrán obtener la patente de los vehículos que ingresan o abandonan la ciudad", dijo Di Grazia. La municipalidad, además, incorporará equipamiento para el control de cruce de semáforos en rojo e invasión de senda peatonal capaz de capturar dos imágenes en simultáneo: una panorámica que registre al vehículo cruzando en rojo o violando la senda y otra en primer plano que permita identificar su patente.

Instalarán en La Plata cámaras de fotomultas y radares de velocidad

TRÁNSITO. Habrá un período de prueba de al menos un mes sin sanciones económicas

Jesús Cornejo
CORRESPONSALÍA LA PLATA

LA PLATA.– El intendente de esta ciudad, Julio Garro, avanza en una medida que ya empezó a generar cierta resistencia entre los vecinos: la instalación de radares de velocidad y cámaras de fotomultas en los principales accesos, avenidas y diagonales. Es la primera vez que los vecinos platenses tendrán que convivir con este sistema de control y la noticia tomó por sorpresa a la mayoría.

Para llevar adelante la iniciativa, el municipio mantendrá un período de prueba con multas que no serán cobradas, pero sí giradas a los infractores para que tomen conciencia sobre las infracciones cometidas. La instalación de los equipos ya empezó y la Municipalidad tiene pensado tener todo listo para finales de agosto.

Para eso la comuna planificó tener por lo menos 64 equipos licitados entre los que se incluye cinemómetros (instrumentos capaces de medir la velocidad) fijos y móviles, dispositivos de control de cruces de semáforos y equipos destinados al estacionamiento medido. Las cámaras y radares serán financiados con el 40% de las multas que se cobren.

"La idea es incorporar estos sistemas no como una sanción económica para quienes violen las normas viales sino como una forma de concientizar a los vecinos de respetar ciertas normas de tránsito. Por eso las primeras multas que se labren serán enviadas a los infractores como una advertencia y no se les cobrará. Por lo menos durante un mes. Obviamente con el correr de los meses y la puesta en funcionamiento de todos los equipos ya comenzarán a cobrarse las multas", dijo Garro.

Si bien los lugares donde serán instalados los radares y cámaras no fueron revelados, el jefe comunal anticipó que serán colocados en las principales avenidas como la 1,7, 13, 19, 60, 44 y 32. También en la bajada de la autopista Buenos Aires-La Plata y en las diagonales más transitadas como la 74, 80 y 79.

"La ubicación de los dispositivos fijos está directamente relacionada con las zonas donde suceden la mayoría de los siniestros viales, como los accesos a la ciudad y las avenidas más transitadas. Llevamos a cabo un relevamiento minucioso para determinar los puntos específicos en los que se colocará cada uno", contó el secretario de Convivencia y Control Ciudadano, Roberto Di Grazia.

Según el municipio, los equipos tendrán la capacidad no solo de detectar la velocidad de los automóviles, sino también del flujo vehicular que ingresa o sale de la ciudad. Las cámaras podrán operar tanto de día como de noche y en cualquier condición meteorológica, generando un registro y un almacenamiento automático de imágenes y datos.

"Entendemos que el parque automotor ha crecido mucho en nuestra ciudad y decidimos instalar las fotomultas, no para recaudar sino para cuidar al vecino y ordenar el tránsito. Estamos trabajando muy fuerte en la instalación de bicisendas. De hecho, en estos días comenzamos la construcción con la Nación de 21 kilómetros de bicisenda para desalentar el uso del auto", dijo Garro.

Los equipos podrán producir en forma automática una estadística diaria y por rango horario especificando, por ejemplo, la cantidad de infractores y la velocidad promedio en la que circulaban los mismos. "Se podrá utilizar también para reforzar la seguridad pues las cámaras podrán obtener la patente de los vehículos que ingresan o abandonan la ciudad", dijo Di Grazia.

La municipalidad, además, incorporará equipamiento para el control de cruce de semáforos en rojo e invasión de senda peatonal capaz de capturar dos imágenes en simultáneo: una panorámica que registre al vehículo cruzando en rojo o violando la senda y otra en primer plano que permita identificar su patente.●

Clarín, 16/6/18

SEGURIDAD VIAL:

La importancia de las sillas infantiles

Hay categorías según el peso y la altura del niño Cómo y hasta cuándo utilizarlas. Consejos para saber elegirlas.

Llevar al bebé en brazos mientras se viaja en auto puede parecer natural. Pero en caso de accidente o frenada brusca, incluso a velocidad moderada, el peso del pequeño adquiere una fuerza de tracción tan elevada que no bastará para retenerlo. Además, en un impacto a 60 km/h, la fuerza que produce un niño de aproximadamente 20 kilos al irse hacia delante es superior a los 300 kilos. Eso significa que la violencia con que golpeará contra los elementos que tenga en frente será 17 veces su propio peso.

Por lo tanto, la única manera de que un menor viaje seguro, incluso durante trayectos cortos, es en una butaca de seguridad. Para evitar lesiones, los niños menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero del auto y con la retención infantil correspondiente.

Consejos para elegir la butaca se seguridad adecuada. Llevar a un niño suelto o mal atado; o en una butaca adecuada para su talla y peso, puede significar la diferencia entre la vida y la muerte. Debemos tener en cuenta que un sistema de retención infantil (SRI) no es un simple accesorio para el auto, sino que es un elemento fundamental para transportar niños de forma segura en un vehículo.

¿Qué es lo primero que hay que tener en cuenta a la hora de elegir una butaca de seguridad para el auto? El peso del niño. Todas las butacas están clasificadas según este parámetro, con rangos precisos de utilización.

Una vez conocido este dato, la elección pasa por conocer el sistema de anclaje con el que cuenta nuestro vehículo.

El aspecto estético debe siempre quedar en última instancia ¿Cuántas categorías hay? El mercado de sillas de este tipo es diverso. Hay modelos diferentes para cada edad y peso. Los primeros quince meses se utiliza el "huevito", para luego pasar a la "butaca", que se usa hasta los cuatro años, siempre que el peso no supere los 18 kilos.

La siguiente categoría es la del "elevador con respaldo", para entre 4 y 6 años, y con un tope de 25 kilos. Esto ya permite al chico usar cinturón de seguridad. Y finalmente el "booster", para los más grandes.

¿Cómo estar seguros de haber elegido la butaca adecuada? Se aconseja verificar siempre la funcionalidad de la butaca con el auto, realizando una instalación de prueba antes de comprarla De esta forma, se evitarán problemas derivados de asientos que no se adaptan a nuestra butaca, o peor aún, de butacas que no se adaptan a nuestros niños.

¿Hasta cuándo se debe utilizar un sistema de retención infantil? Cada butaca está especificada según un rango de peso. Se debe ir actualizando la butaca hasta que el niño alcance una altura de 1,50 m o un peso de hasta 36 kg. ¿Cómo identificar un producto homologado? Como producto homologado, cada bu^ca debe llevar obligatoriamente una etiqueta que certifique su idoneidad para transportar al niño. Por lo general, este rótulo se encuentra en la parte trasera o en la base de la butaca, y se reconoce fácilmente gracias a su color naranja. La etiqueta de homologación es una especie de tarjeta de identidad, que indica las características fundamentales del producto.

Los primeros cuidados en el auto.

Los bebés y niños pequeños (hasta 10 kg de peso) deben viajar en el sentido contrario a la marcha; esto significa que el "huevito" debe colocarse mirando hacia atrás. La razón es muy sencilla: antes del año la musculatura del cuello se encuentra poco desarrollada y la cabeza del bebé concentra casi el 33% de la totalidad del peso.

Si ocurriera un impacto frontal y el dispositivo se encontrara en el sentido de la marcha, el niño podría sufrir importantes lesiones e incluso morir.

En cambio, si la butaca se encuentra en sentido contrario a la marcha, las tensiones que pudieran producirse en el cuello y columna vertebral son notablemente inferiores. Se estima que al año, aproximadamente, el niño ya tiene desarrollada la musculatura y puede ubicarse mirando hacia delante.

Las butacas deben acompañar el crecimiento del niño y ser reemplazadas cada vez que sea necesario. Existen algunos parámetros que podemos tener en cuenta para saber cuándo hacer el cambio: - Cuando la cabeza del niño sobresale del borde superior de la butaca.

- Cuando el niño haya superado el peso máximo estipulado para esa butaca.

Un dato que pocas personas tienen en cuenta es que si la butaca sufrió un golpe, ya sea por un choque o porque se cayó al piso, debe ser reemplazada.

Así como se recomienda que todos los elementos de seguridad del vehículo sean reemplazados entre los 8 y 10 años, desde que el auto fue fabricado, lo mismo sucede con la butaca.

Si bien el fabricante muchas veces no especifica una "fecha de vencimiento", como se trata de un elemento expuesto a excesivo calor, frío y radiación UV, entre otras condiciones climáticas, es recomendable renovar la butaca entre los 5 y 8 años de haberla comprado.

Tomar conciencia del riesgo al que se exponen los más pequeños posibilitará la incorporación de los cuidados que se deben tener en cuenta.

El uso de la butaca no es solo para evitar una infracción, sino un elemento fundamental para resguardar sus vidas. Por eso es imprescindible su utilización hasta que los chicos puedan estar correctamente sentados en el asiento y que el cinturón de seguridad cumpla su función sin generarle molestias innecesarias.

SEGURIDAD VIAL

La importancia de las sillas infantiles

Hay categorías según el peso y la altura del niño Cómo y hasta cuándo utilizarlas. Consejos para saber elegirlas.

Llevar al bebé en brazos mientras se viaja en auto puede parecer natural. Pero en caso de accidente o frenada brusca, incluso a velocidad moderada, el peso del pequeño adquiere una fuerza de tracción tan elevada que no bastará para retenerlo.

Además, en un impacto a 60 km/h, la fuerza que produce un niño de aproximadamente 20 kilos al irse hacia delante es superior a los 300 kilos. Eso significa que la violencia con que golpeará contra los elementos que tenga en frente será 17 veces su propio peso.

Por lo tanto, la única manera de que un menor viaje seguro, incluso durante trayectos cortos, es en una butaca de seguridad. Para evitar lesiones, los niños menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero del auto y con la retención infantil correspondiente. Consejos para elegir la butaca de seguridad adecuada.

Llevar a un niño suelto o mal atado, o en una butaca adecuada para su talla y peso, puede significar la diferencia entre la vida y la muerte. Debemos tener en cuenta que un sistema de retención infantil (SRI) no es un simple accesorio para el auto, sino que es un elemento fundamental para transportar niños de forma segura en un vehículo.

¿Qué es lo primero que hay que tener en cuenta a la hora de elegir una butaca de seguridad para el auto?

El peso del niño. Todas las butacas están clasificadas según este parámetro, con rangos precisos de utilización. Una vez conocido este dato, la elección pasa por conocer el sistema de anclaje con el que cuenta nuestro vehículo. El aspecto estético debe siempre quedar en última instancia.

Anclajes. Los autos nuevos tienen los ganchos ISOFIX para las sillas.

Importante. La etiqueta de homologación con sus características.

¿Cuántas categorías hay?

El mercado de sillas de este tipo es diverso. Hay modelos diferentes para cada edad y peso. Los primeros quince meses se utiliza el "huevito", para luego pasar a la "butaca", que se usa hasta los cuatro años, siempre que el peso no supere los 18 kilos.

La siguiente categoría es la del "elevador con respaldo", para entre 4 y 6 años, y con un topa de 25 kilos. Esto ya permite al chico usar cinturón de seguridad. Y finalmente el "booster", para los más grandes.

¿Cómo estar seguros de haber elegido la butaca adecuada?

Se aconseja verificar siempre la funcionalidad de la butaca con el auto, realizando una instalación de prueba antes de comprarla. De esta forma, se evitarán problemas derivados de asientos que no se adaptan a nuestra butaca, o peor aún, de butacas que no se adaptan a nuestros niños.

¿Hasta cuándo se debe utilizar un sistema de retención infantil?

Cada butaca está especificada según un rango de peso. Se debe ir actualizando la butaca hasta que el niño alcance una altura de 1,50 m o un peso de hasta 36 kg.

¿Cómo identificar un producto homologado?

Como producto homologado, cada butaca debe llevar obligatoriamente una etiqueta que certifique su idoneidad para transportar al niño. Por lo general, este rótulo se encuentra en la parte trasera o en la base de la butaca, y se reconoce fácilmente gracias a su color naranja. La etiqueta de homologación es una especie de tarjeta de identidad, que indica las características fundamentales del producto.

Los primeros cuidados en el auto.

Los bebés y niños pequeños (hasta 10 kg de peso) deben viajar en el sentido contrario a la marcha; esto significa que el "huevito" debe colocarse mirando hacia atrás. La razón es muy sencilla: antes del año la musculatura del cuello se encuentra poco desarrollada y la cabeza del bebé concentra casi el 30% de la totalidad del peso. Si ocurriera un impacto frontal y el dispositivo se encontrara en el sentido de la marcha, el niño podría sufrir importantes lesiones e incluso morir. En cambio, si la butaca se encuentra en sentido contrario a la marcha, las tensiones que pudieran producirse en el cuello y columna vertebral son notablemente inferiores. Se estima que al año, aproximadamente, el niño ya tiene desarrollada la musculatura y puede ubicarse mirando hacia delante.

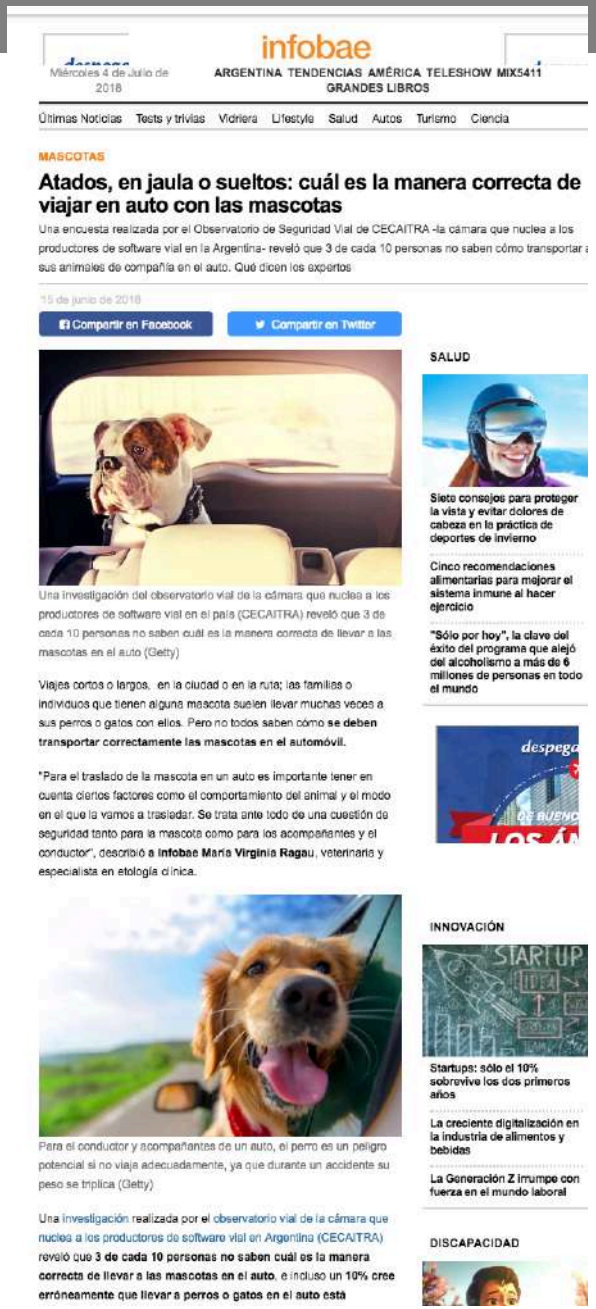
Las butacas deben acompañar el crecimiento del niño y ser reemplazadas cada vez que sea necesario. Existen algunos parámetros que podemos tener en cuenta para saber cuándo hacer el cambio:

- Cuando la cabeza del niño sobresale del borde superior de la butaca.
- Cuando el niño haya superado el peso máximo establecido para esa butaca.

Un dato que pocas personas tienen en cuenta es que si la butaca sufrió un golpe, ya sea por un choque o porque se cayó al piso, debe ser reemplazada.

Así como se recomienda que todos los elementos de seguridad del vehículo sean reemplazados entre los 8 y 10 años, desde que el auto fue fabricado, lo mismo sucede con la butaca. Si bien el fabricante muchas veces no especifica una "fecha de vencimiento", como se trata de un elemento expuesto a excesivo calor, frío y radiación UV, entre otras condiciones climáticas, es recomendable renovar la butaca entre los 5 y 8 años de haberla comprado.

Tomar conciencia del riesgo al que se exponen los más pequeños posibilitará la incorporación de los cuidados que se deben tener en cuenta. El uso de la butaca no es solo para evitar una infracción, sino un elemento fundamental para resguardar sus vidas. Por eso es imprescindible su utilización hasta que los chicos puedan estar correctamente sentados en el asiento y que el cinturón de seguridad cumpla su función sin generarle molestias innecesarias. ■



infobae

Miércoles 4 de Julio de 2018

ARGENTINA TENDENCIAS AMÉRICA TELESHOW MIX5411 GRANDES LIBROS

Últimas Noticias Tests y trivias Vidriera Lifestyle Salud Autos Turismo Ciencia

MASCOTAS

Atados, en jaula o sueltos: cuál es la manera correcta de viajar en auto con las mascotas

Una encuesta realizada por el Observatorio de Seguridad Vial de CECAITRA -la cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina- reveló que 3 de cada 10 personas no saben cómo transportar a sus animales de compañía en el auto. Qué dicen los expertos

15 de junio de 2018

Compartir en Facebook Compartir en Twitter

Una investigación del observatorio vial de la cámara que nuclea a los productores de software vial en el país (CECAITRA) reveló que 3 de cada 10 personas no saben cuál es la manera correcta de llevar a las mascotas en el auto (Getty)

Viajes cortos o largos, en la ciudad o en la ruta; las familias o individuos que tienen alguna mascota suelen llevar muchas veces a sus perros o gatos con ellos. Pero no todos saben cómo **se deben transportar correctamente las mascotas en el automóvil.**

"Para el traslado de la mascota en un auto es importante tener en cuenta ciertos factores como el comportamiento del animal y el modo en el que la vamos a trasladar. Se trata ante todo de una cuestión de seguridad tanto para la mascota como para los acompañantes y el conductor", describió a **Infobae María Virginia Ragau**, veterinaria y especialista en etología clínica.

Para el conductor y acompañantes de un auto, el perro es un peligro potencial si no viaja adecuadamente, ya que durante un accidente su peso se triplica (Getty)

Una investigación realizada por el observatorio vial de la cámara que nuclea a los productores de software vial en Argentina (CECAITRA) **reveló que 3 de cada 10 personas no saben cuál es la manera correcta de llevar a las mascotas en el auto**, e incluso un 10% cree **erróneamente que llevar a perros o gatos en el auto está**

SALUD

Siete consejos para proteger la vista y evitar dolores de cabeza en la práctica de deportes de invierno

Cinco recomendaciones alimentarias para mejorar el sistema inmune al hacer ejercicio

"Sólo por hoy", la clave del éxito del programa que alejó del alcoholismo a más de 6 millones de personas en todo el mundo

INNOVACIÓN

Startups: sólo el 10% sobrevive los dos primeros años

La creciente digitalización en la industria de alimentos y bebidas

La Generación Z irrumpe con fuerza en el mundo laboral

DISCAPACIDAD

Infobae, 15/6/18

Atados, en jaula o sueltos: cuál es la manera correcta de viajar en auto con las mascotas

Una encuesta realizada por el Observatorio de Seguridad Vial de CECAITRA -la cámara que nuclea a los productores de software vial en la Argentina- reveló que 3 de cada 10 personas no saben cómo transportar a sus animales de compañía en el auto. Qué dicen los expertos

Viajes cortos o largos, en la ciudad o en la ruta; las familias o individuos que tienen alguna mascota suelen llevar muchas veces a sus perros o gatos con ellos. Pero no todos saben cómo se deben transportar correctamente a las mascotas en el automóvil.

"Para el traslado de la mascota en un auto es importante tener en cuenta ciertos factores como el comportamiento del animal y el modo en el que la vamos a trasladar. Se trata ante todo de una cuestión de seguridad tanto para la mascota como para los acompañantes y el conductor", describió a Infobae María Virginia Ragau, veterinaria y especialista en etología clínica.

Una investigación realizada por el observatorio vial de la cámara que nuclea a los productores de software vial en Argentina (CECAITRA) reveló que 3 de cada 10 personas no saben cuál es la manera correcta de llevar a las mascotas en el auto, e incluso un 10% cree erróneamente que llevar a perros o gatos en el auto está prohibido.

En primer lugar, se consultó en qué medida estaban de acuerdo con que perros y gatos viajen sueltos en los automóviles. De esa pregunta surgió que 3 de cada 10 encuestados dijeron estar muy o algo de acuerdo con la idea. Esto demuestra el desconocimiento sobre lo peligroso que puede ser llevar sueltas a las mascotas.

El 34% de los conductores se expresó muy en desacuerdo y un 32% algo en desacuerdo con la idea. Es decir que 6 de cada 10 no aprueban la práctica de que viajen desprotegidos.

Qué sucede si una mascota va suelta en el auto

A pesar de que no existe una conciencia colectiva o información sobre esta temática, según CECAITRA el peligro radica en el potencial peso que puede tener durante un accidente, ya que en un choque a 100 kilómetros por hora, un perro de 20 kilos multiplica su peso por 30 y puede golpear a un objeto o a una persona como si pesara 600 kilos, transformándose en un proyectil.

¿Qué dice la ley?

La ley 13.637 de la Provincia de Buenos Aires establece que ningún conductor podrá llevar animales en el asiento delantero; estos deberán ser transportados en el asiento trasero y atados con correas de modo tal que no puedan saltar al asiento delantero. La ley 2.148 de tránsito de la Ciudad también se expresa sobre el tema ya que prohíbe a los conductores "transportar animales sueltos".

Si bien la legislación nacional de tránsito no reglamenta el traslado de las mascotas, prohíbe transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos. Es decir que los animales jamás deben ir en la parte trasera exterior del rodado.

En tanto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial aconseja llevar a las mascotas sujetas con arneses, en jaulas o caniles y en el asiento trasero. Esto es para que no molesten al conductor y no sean un elemento de peligro en el interior del auto.

Cuál es la manera correcta de transportar a la mascota

Además de indagar sobre la opinión de los conductores acerca del tema, el Observatorio Vial de CECAITRA consultó acerca del conocimiento de los sistemas de seguridad para transportar a las mascotas en el vehículo. Allí, 7 de cada 10 supo reconocerlos.

La Arena, 15/6/18

González, en un Foro Internacional

La Pampa Por Redaccion - 15/06/2018 1:33 am La Fundación Estrellas Amarillas participó del III Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (Fisevi), que se realizó en la ciudad de Buenos Aires el 12 y 13 de junio de 2018 y estuvo organizado por la Fundación Gonzalo Rodríguez y el Ministerio de Transporte de Argentina. Este encuentro -tras sus dos convocatorias anteriores en Montevideo, Uruguay (2014) y Santiago de Chile (2016)- se ha convertido en un espacio propicio para el diálogo entre actores con significativos roles en el área de la seguridad vial de distintas partes del mundo. Los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte entre los 5 y los 29 años de edad a nivel mundial y América Latina es uno de los continentes más afectados por esta causa. De acuerdo al último Informe sobre la situación Mundial en Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud, el 90% de las muertes y lesiones por siniestros de tránsito se dan en los países de medianos y bajos ingresos. Silvia González, presidenta de la Fundación Estrellas Amarillas afirmó que en el país, los siniestros de tránsito aumentan considerablemente y La Pampa no está exenta a esa problemática. Las lesiones causadas por el tránsito son la mayor carga sobre la salud de los niños de la región la principal causa de muerte para niños de entre 5 y 14 años, y el segundo para adolescentes mayores de 15 años. Casi 50 niños pierden la vida en las carreteras de la región todos los días. Estamos perdiendo vidas en forma innecesaria. La muerte por un incidente de tránsito se puede evitar, destacó. Disertantes. En el Foro estuvieron presentes más de 300 asistentes, 70 disertantes internacionales y la presencia del ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Dietrich y del director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina, Carlos Pérez, anfitrión del foro. Entre otros, disertaron Soames Job (Estados Unidos), Alberto Escobar (Chile) y Jessica Truong (Reino Unido). Silvia González, estuvo acompañada por los abogados de la Fundación Estrellas Amarillas. María Fernanda Rodríguez, presidenta de la Fundación Gonzalo Rodríguez, expresó su satisfacción en cuanto al cambio que se ha dado en el abordaje de la seguridad vial infantil.

LA ARENA

LA PAMPA EL PAIS EL MUNDO OPINION CULTURALES DEPORTES LA TAPA

Inicio > La Pampa > González, en un Foro Internacional

La Pampa

González, en un Foro Internacional

Por Redaccion - 15/06/2018 1:33 am

La Fundación Estrellas Amarillas participó del III Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (Fisevi), que se realizó en la ciudad de Buenos Aires el 12 y 13 de junio de 2018 y estuvo organizado por la Fundación Gonzalo Rodríguez y el Ministerio de Transporte de Argentina.
Este encuentro -tras sus dos convocatorias anteriores en Montevideo, Uruguay (2014) y Santiago de Chile (2016)- se ha convertido en un espacio propicio para el diálogo entre actores con significativos roles en el área de la seguridad vial de distintas partes del mundo.
Los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte entre los 5 y los 29 años de edad a nivel mundial y América Latina es uno de los continentes más afectados por esta causa. De acuerdo al último Informe sobre la situación Mundial en Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud, el 90% de las muertes y lesiones por siniestros de tránsito se dan en los países de medianos y bajos ingresos.
Silvia González, presidenta de la Fundación Estrellas Amarillas afirmó que "en el país, los siniestros de tránsito aumentan considerablemente y La Pampa no está exenta a esa problemática. Las lesiones causadas por el tránsito son la mayor carga sobre la salud de los niños de la región – la principal causa de muerte para niños de entre 5 y 14 años, y el segundo para adolescentes mayores de 15 años. Casi 50 niños pierden la vida en las carreteras de la región todos los días. Estamos perdiendo vidas en forma innecesaria. La muerte por un incidente de tránsito se puede evitar", destacó.

Disertantes.
En el Foro estuvieron presentes más de 300 asistentes, 70 disertantes internacionales y la presencia del ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Dietrich y del director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina, Carlos Pérez, anfitrión del foro.
Entre otros, disertaron Soames Job (Estados Unidos), Alberto Escobar (Chile) y Jessica Truong (Reino Unido).
Silvia González, estuvo acompañada por los abogados de la Fundación Estrellas Amarillas.
María Fernanda Rodríguez, presidenta de la Fundación Gonzalo Rodríguez, expresó su satisfacción en cuanto al cambio que se ha dado en el abordaje de la seguridad vial infantil.

El Día de La Plata, 15/6/18

Avanzan con las fotomultas y comprarán equipos para detectar faltas viales graves

Los nuevos dispositivos servirán para registrar infracciones severas, como el cruce de semáforos en rojo, el exceso de velocidad o la invasión de las sendas peatonales

El uso de las fotomultas en La Plata para documentar las infracciones de tránsito se extenderá en el corto plazo con la instalación de nuevos equipos en las avenidas más transitadas y en los accesos a la Ciudad. La iniciativa, que, según portavoces comunales tiene el objetivo de "optimizar el ordenamiento del tránsito y de profundizar la concientización vial" se complementará, a su vez, con la compra de dispositivos "capaces de detectar infracciones graves como cruce de semáforo rojo, exceso de velocidad e invasión de la senda peatonal". Así lo señalaron a EL DIA fuentes de la Municipalidad de La Plata, quienes confirmaron, además, que ya comenzó el proceso de licitación para la contratación de un servicio integral de herramientas tecnológicas. La instalación de esos nuevos artefactos de control contempla cinemómetros -instrumentos capaces de medir la velocidad - fijos y móviles; dispositivos de control de cruces de semáforos; y equipos destinados al estacionamiento medido, tanto de instalación en móviles como de uso manual. Sobre las nuevas adquisiciones, el secretario de Políticas Públicas en Seguridad y Justicia del Municipio, Darío Ganduglia, consideró que "con este nuevo equipamiento apuntamos a generar conciencia en quienes conducen vehículos de distinto porte e imponer los correspondientes castigos, con una herramienta clara y transparente como la fotomulta que le permite al infractor corroborar que realmente ha cometido una infracción, dónde y cuándo lo hizo". Sin brindar por ahora precisiones sobre la ubicación exacta de los equipos, el secretario de Convivencia y Control Ciudadano, Roberto Di Grazia, adelantó que "la ubicación de los dispositivos fijos está directamente relacionada con las zonas donde suceden la mayoría de los siniestros viales, como los accesos a la ciudad y las avenidas más transitadas". Al respecto, el funcionario aseguró que para establecer el lugar de colocación de los artefactos se hizo "un relevamiento minucioso para determinar los puntos específicos en los que se colocará cada uno".

Según se detalló, las futuras adquisiciones contemplan cinemómetros fijos y móviles, que son equipos capaces de detectar la velocidad y el flujo vehicular, tanto diurno como nocturno y en cualquier condición meteorológica, generando un registro y un almacenamiento automático de imágenes y datos de cualquier tipo de vehículo automotor. Además, los equipos podrán producir en forma automática una estadística diaria y por rango horario especificando, por ejemplo, la cantidad de infractores y la velocidad promedio en la que circulaban los mismos. Entre los dispositivos que la Comuna pretende incorporar se incluye equipamiento para el control de cruce de semáforos en rojo e invasión de senda peatonal. El equipo es "capaz de capturar dos imágenes en simultáneo: una panorámica que registre al vehículo cruzando en rojo o violando la senda y otra en primer plano que permita identificar la patente del mismo", explicaron desde el Municipio. A su vez, la licitación en marcha contempla adquirir equipos para control de mal estacionamiento, que brindan información como calle, altura y sentido de circulación; y tipo infracción, como doble fila, mal estacionamiento, ocupación de garaje u obstrucción de rampas, entre otros. Para operar los nuevos equipos, se indicó, se capacitará al personal comunal que participa en todo el proceso de control de las infracciones, "desde el registro hasta el procesamiento de datos, entre los que se destacan los agentes municipales y las autoridades de aplicación y control del juzgado de faltas". La medida se conjuga con la salida a las calles de inspectores con cámaras en los cascos para combatir la epidemia de la doble fila (ver aparte). La implementación de fotomultas, se sabe, siempre es un tema polémico y suele dividir opiniones entre los automovilistas y algunos especialistas en el tema. Por lo general, la medida origina desde luego expectativas, pero también reparos: mientras unos sostienen que favorecerá a ordenar el caos vehicular, otros afirman que la modalidad persigue fines recaudatorios y tiene poco impacto en el ordenamiento del enrevesado tránsito platense.

EL DIA — La Plata 6 °C — Miércoles 4 de Julio, 2018

Menú | La Región | Deportes | Policiales | Espectáculos | Política y Economía | El mundo | Sociedad | Opinión

LA CIUDAD

LOS COLOCARÁN EN LOS ACCESOS A LA CIUDAD Y EN LAS AVENIDAS MÁS TRANSITADAS

Avanzan con las fotomultas y comprarán equipos para detectar faltas viales graves

Los nuevos dispositivos servirán para registrar infracciones severas, como el cruce de semáforos en rojo, el exceso de velocidad o la invasión de las sendas peatonales

15 de Junio de 2018 | 02:33 | Publicado en Edición Impresa

El uso de las fotomultas en La Plata para documentar las infracciones de tránsito se extenderá en el corto plazo con la instalación de nuevos equipos en las avenidas más transitadas y en los accesos a la Ciudad.

La iniciativa, que, según portavoces comunales tiene el objetivo de "optimizar el ordenamiento del tránsito y de profundizar la concientización vial" se complementará, a su vez, con la compra de dispositivos "capaces de detectar infracciones graves como cruce de semáforo rojo, exceso de velocidad e invasión de la senda peatonal".

Así lo señalaron a EL DIA fuentes de la Municipalidad de La Plata, quienes confirmaron, además, que ya comenzó el proceso de licitación para la contratación de un servicio integral de herramientas tecnológicas. La instalación de esos nuevos artefactos de control contempla cinemómetros -instrumentos capaces de medir la velocidad - fijos y móviles; dispositivos de control de cruces de semáforos; y equipos destinados al estacionamiento medido, tanto de instalación en móviles como de uso manual.

Sobre las nuevas adquisiciones, el secretario de Políticas Públicas en Seguridad y Justicia del Municipio, Darío Ganduglia, consideró que "con este nuevo equipamiento apuntamos a generar conciencia en quienes conducen vehículos de distinto porte e imponer los correspondientes castigos, con una herramienta clara y transparente como la fotomulta que le permite al infractor corroborar que realmente ha cometido una infracción, dónde y cuándo lo hizo".

Sin brindar por ahora precisiones sobre la ubicación exacta de los equipos, el secretario de Convivencia y Control Ciudadano, Roberto Di Grazia, adelantó que "la ubicación de los dispositivos fijos está directamente relacionada con las zonas donde suceden la mayoría de los siniestros viales, como los accesos a la ciudad y las avenidas más transitadas".

Al respecto, el funcionario aseguró que para establecer el lugar de colocación de los artefactos se hizo "un relevamiento minucioso para determinar los puntos específicos en los que se colocará cada uno".

Según se detalló, las futuras adquisiciones contemplan cinemómetros fijos y móviles, que son equipos capaces de detectar la velocidad y el flujo vehicular, tanto diurno como nocturno y en cualquier condición meteorológica, generando un registro y un almacenamiento automático de imágenes y datos de cualquier tipo de vehículo automotor.

Además, los equipos podrán producir en forma automática una estadística diaria y por rango horario especificando, por ejemplo, la cantidad de infractores y la velocidad promedio en la que circulaban los mismos.

Entre los dispositivos que la Comuna pretende incorporar se incluye equipamiento para el control de cruce de semáforos en rojo e invasión de senda peatonal. El equipo es "capaz de capturar dos imágenes en simultáneo: una panorámica que registre al vehículo cruzando en rojo o violando la senda y otra en primer plano que permita identificar la patente del mismo", explicaron desde el Municipio.

A su vez, la licitación en marcha contempla adquirir equipos para control de mal estacionamiento, que brindan información como calle, altura y sentido de circulación; y tipo infracción, como doble fila, mal estacionamiento, ocupación de garaje u obstrucción de rampas, entre otros.

Para operar los nuevos equipos, se indicó, se capacitará al personal comunal que participa en todo el proceso de control de las infracciones, "desde el registro hasta el procesamiento de datos, entre los que se destacan los agentes municipales y las autoridades de aplicación y control del juzgado de faltas".

La medida se conjuga con la salida a las calles de inspectores con cámaras en los cascos para combatir la epidemia de la doble fila.

LA NACIÓN, 13/6/18

Advierten que en el país el 70% de los chicos viajan desprotegidos

Fabiola Czubaj

El dato surge de un informe oficial que se presenta hoy en el III Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil; el año pasado murieron 324 niños de hasta 14 años por accidentes de tránsito

Todos los días, en nuestro país, siete de cada 10 chicos que viajan en un automóvil, una moto o una bicicleta lo hacen en condiciones inseguras. Esto es por la falta de elementos de seguridad o porque su uso es incorrecto, de acuerdo con un primer informe oficial sobre las barreras para el traslado seguro de los menores en los vehículos particulares. "Solo el 46,4% de los ocupantes de entre 0 y 4 años que viajan en vehículos de cuatro ruedas se encuentran correctamente protegidos mediante el uso de la silla de retención infantil (SRI) en posición trasera; apenas el 17,6% de los ocupantes de entre 5 y 10 años usan el cinturón de seguridad en posición trasera, y solo el 31,3% de los chicos de entre 11 y 17 años usan el cinturón de seguridad", indican los resultados que se presentan hoy en el III Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (Fisevi), coorganizado por la Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).Y mientras desde la Organización Mundial de la Salud (OMS) desaconsejan que los chicos viajen en moto, el 7,6% de las motos que circulan en el país trasladan a menores de 16 años. Pero siete de cada 10 chicos y adolescentes de hasta 17 años no llevan casco cuando lo hacen, según precisan las autoras del informe, María Eugenia Keller, Jésica Azar y Carolina Naftal, del Observatorio Nacional Vial de la ANSV. La forma en que se traslada a los menores, la falta de uso de elementos de seguridad vial infantil y la ubicación incorrecta de los chicos en el automóvil, como copiloto o en los brazos del acompañante, entre otros, son las principales situaciones de peligro relevadas.De acuerdo con la OMS, las sillitas reducen hasta un 70% el riesgo de muerte o lesiones graves en los bebés y los chicos cuando están bien instaladas y tienen el tamaño adecuado para la edad, el peso y la altura.Usar casco disminuye un 72% la gravedad de los traumatismos de cráneo y casi un 40% el riesgo de morir si ocurre un incidente.

Pero ¿por qué los adultos trasladan a los chicos de manera insegura? El estudio cualitativo, que incluyó 17 grupos focales y entrevistas a profesionales de la salud, permitió conocer que las barreras son la desinformación (desconocen que existen los SRI, su forma de uso correcto, la utilidad para proteger a los chicos y que hay normas que exigen su uso); la percepción de que no se controla el uso de los elementos de seguridad, como el cinturón y la sillita; el costo de los SRI; la permisividad de los adultos, aun cuando conocen las normas de seguridad; la falta de acceso a una red de transporte público extensa y accesible, lo que obliga a muchas familias a optar por trasladar a los chicos en moto o bicicleta, y el exceso de confianza en la capacidad de reducir riesgos, y una baja percepción del riesgo. El año pasado, en la Argentina murieron 324 chicos por la combinación de todos estos factores. Los peatones y los que viajan en bicicleta y moto son los más vulnerables. "La Argentina no está pasando por un buen momento en seguridad vial", dijo Carlos Pérez, director de la ANSV. En el país mueren 15 personas a diario por siniestros viales. "Estamos perdiendo vidas en forma innecesaria. La muerte por un incidente de tránsito se puede evitar", agregó. Invisibilizados. Azar, jefa del Departamento de Investigación del Observatorio de la ANSV, afirmó que "la inseguridad de los chicos en el tránsito está invisibilizada". En los automóviles, según indicó a LA NACION, "lo más alarmante es que no se conocen los sistemas de seguridad vial infantil, como la SRI, ni su utilidad. Hay falsas creencias, como que el chico estará más seguro si va en los brazos de la madre o adelante, y permisividad".
Eugenia Rodríguez, asesora en seguridad vial del Departamento de Enfermedades No Transmisibles y Salud Mental de la OMS, sostuvo que la protección de los chicos en la vía pública comienza desde que salen de casa. "Los menores de 10 años no perciben el riesgo, son curiosos y se pueden distraer.

En la calle, la manera segura de andar es tomarlos por la muñeca, no de la mano, para que no se suelten fácilmente", agregó durante un encuentro sobre seguridad vial de la Organización Panamericana de la Salud y el Banco Interamericano de Desarrollo que coincidió ayer con el Fisevi. En el auto, el traslado de menores debe seguir las normas de uso de las sillitas, mientras que sobre la moto insistió en que "es un vehículo extremadamente inseguro". Lo ideal, según continuó, es no trasladar a los chicos en moto. "Pero para poder hacer esta recomendación hay que ofrecer transporte público adecuado -dijo-. Y siempre conducir a baja velocidad, respetar los límites de velocidad y jamás manejar bajo los efectos del alcohol. Y siempre usar cinturón de seguridad". Diez estrategias para evitar incidentes viales. La Organización Mundial de la Salud (OMS) difundió el informe "Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en carreteras". En primer lugar, el organismo sugiere establecer y respetar límites de velocidad. También pone el foco en el control del consumo de alcohol al volante. Imponer y hacer respetar el uso de cascos para todos los ciclistas y motociclistas es la tercera estrategia. Le sigue la aplicación de leyes sobre dispositivos de seguridad para chicos en los vehículos privados. El uso de elementos reflectantes en las ropas de los niños, el mejoramiento de la infraestructura vial, la obligación de los fabricantes de producir vehículos con elementos de seguridad apropiados, la reducción de riesgos para conductores novatos, la atención adecuada a los niños con traumatismos y la concientización para que los chicos usen dispositivos de seguridad completan la lista.

Advierten que en el país el 70% de los chicos viajan desprotegidos

El dato surge de un informe oficial que se presenta hoy en el III Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil; el año pasado murieron 324 niños de hasta 14 años por accidentes de tránsito

Fabiola Czubaj
LA NACION

Todos los días, en nuestro país, siete de cada 10 chicos que viajan en un automóvil, una moto o una bicicleta lo hacen en condiciones inseguras. Esto es por la falta de elementos de seguridad o porque su uso es incorrecto, de acuerdo con un primer informe oficial sobre las barreras para el traslado seguro de los menores en los vehículos particulares.

"Solo el 46,4% de los ocupantes de entre 0 y 4 años que viajan en vehículos de cuatro ruedas se encuentran correctamente protegidos mediante el uso de la silla de retención infantil (SRI) en posición trasera; apenas el 17,6% de los ocupantes de entre 5 y 10 años usan el cinturón de seguridad en posición trasera, y solo el 31,3% de los chicos de entre 11 y 17 años usan el cinturón de seguridad", indican los resultados que se presentan hoy en el III Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (Fisevi), coorganizado por la Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Y mientras desde la Organización Mundial de la Salud (OMS) desaconsejan que los chicos viajen en moto, el 7,6% de las motos que circulan en el país trasladan a menores de 16 años. Pero siete de cada 10 chicos y adolescentes de hasta 17 años no llevan casco cuando lo hacen, según precisan las autoras del informe, María Eugenia Kelly, Jésica Aran y Carolina Nahal, del Observatorio Nacional Vial de la ANSV.

La forma en que se traslada a los menores, la falta de uso de elementos de seguridad vial infantil y la ubicación incorrecta de los chicos en el automóvil, como copiloto o en los brazos del acompañante, entre otros, son las principales situaciones de peligro relevadas.

De acuerdo con la OMS, las sillitas reducen hasta un 70% el riesgo de muerte o lesiones graves en los bebés y los chicos cuando están bien instaladas y tienen el tamaño adecuado para la edad, el peso y la altura.

Usar casco disminuye un 72% la gravedad de los traumatismos de cráneo y casi un 40% el riesgo de morir si ocurre un incidente.

Pero ¿por qué los adultos trasladan a los chicos de manera insegura? El estudio cualitativo, que incluyó 17 grupos focales y entrevistas a profesionales de la salud, permitió conocer que las barreras son la desinformación (desconocen que existen las SRI, su forma de uso correcto, la utilidad para proteger a los chicos y que hay normas que exigen su uso); la percepción de que no se controla el uso de los elementos de seguridad, como el cinturón y la sillita; el costo de los SRI; la permisividad de los adultos, aun cuando conocen las normas de seguridad; la falta de acceso a una red de transporte público extensa y accesible, lo que obliga a muchas familias a optar por trasladar a los chicos en moto o bicicleta, y el exceso de confianza en la capacidad de reducir riesgos, y una baja percepción del riesgo.

El año pasado, en la Argentina murieron 324 chicos por la combinación de todos estos factores. Los peatones y los que viajan en bicicleta y moto son los más vulnerables.

"La Argentina no está pasando por un buen momento en seguridad vial", dijo Carlos Pérez, director de la ANSV. En el país mueren 15 personas a diario por siniestros viales. "Estamos perdiendo vidas en forma innecesaria. La muerte por un incidente de tránsito se puede evitar", agregó.

Invisibilizados

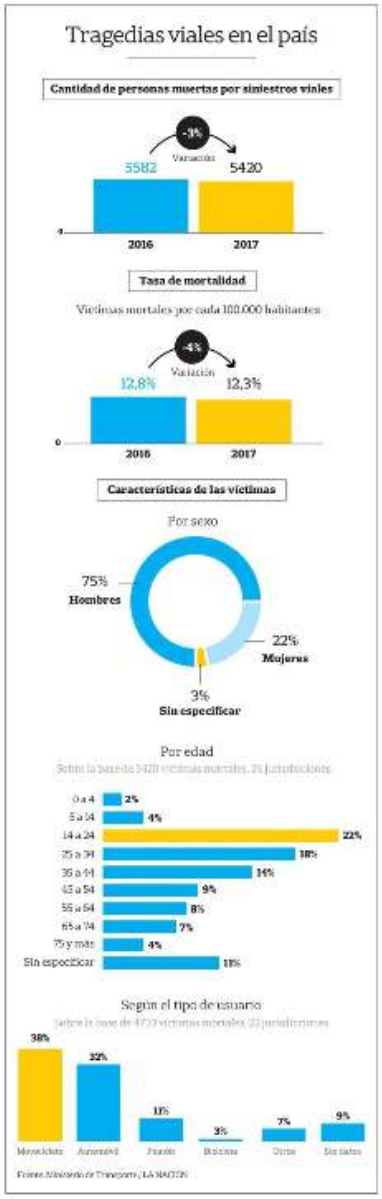
Azar, jefa del Departamento de Investigación del Observatorio de la ANSV, afirmó que "la inseguridad de los chicos en el tránsito está invisibilizada". En los automóviles, según indicó LA NACION, "lo más alarmante es que no se conocen los sistemas de seguridad vial infantil, como la SRI, ni su utilidad. Hay falsas creencias, como que el chico estará más seguro si va en los brazos de la madre o adelante, y por la permisividad".

Eugenia Rodríguez, asesora en seguridad vial del Departamento de Enfermedades No Transmisibles y Salud Mental de la OMS, sostuvo que la protección de los chicos en la vía pública comienza desde que salen de casa. "Los menores de 11 años no perciben el riesgo, son curiosos y se pueden distraer. En la calle, la manera segura de andar es tomarlos por la muñeca, no de la mano, para que no se suelten fácilmente", agregó durante un encuentro sobre seguridad vial de la Organización Panamericana de la Salud y el Banco Interamericano de Desarrollo que coincidió ayer con el Fisevi.

En el auto, el traslado de menores debe seguir las normas de uso de las sillitas, mientras que sobre la moto insistió en que "es un vehículo extremadamente inseguro". Lo ideal, según continuó, es no trasladar a los chicos en moto. "Pero para poder hacer esta recomendación hay que ofrecer transporte público adecuado –dijo–. Y siempre conducir a baja velocidad, respetar los límites de velocidad y jamás manejar bajo los efectos del alcohol. Y siempre usar cinturón de seguridad". ●

DIEZ ESTRATEGIAS PARA EVITAR INCIDENTES VIALES

La Organización Mundial de la Salud (OMS) difundió el informe "Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en carreteras". En primer lugar, el organismo sugiere establecer y respetar límites de velocidad. También pone el foco en el control del consumo de alcohol al volante. Imponer y hacer respetar el uso de cascos para todos los ciclistas y motociclistas es la tercera estrategia. Le sigue la aplicación de leyes sobre dispositivos de seguridad para chicos en los vehículos privados. El uso de elementos reflectantes en las ropas de los niños, el mejoramiento de la infraestructura vial, la obligación de los fabricantes de producir vehículos con elementos de seguridad apropiados, la reducción de riesgos para conductores novatos, la atención adecuada a los niños con traumatismos y la concientización para que los chicos usen dispositivos de seguridad completan la lista.



Durante 2017, hubo 15 muertes por día en hechos de tránsito en la Argentina

Accidentes viales, la primera causa de mortalidad en jóvenes

El número de víctimas fatales disminuyó un 3% menos respecto al 2016, según el informe publicado por Nación en el marco del Día Mundial de la Seguridad Vial. La ONG 'Luchemos por la Vida' advirtió que no hubo cambios significativos.

La mayor parte de las víctimas fatales por accidentes de tránsito en 2017 en el país fueron motociclistas.

A lo largo de 2017 hubo 5.420 muertes por accidentes de tránsito en la Argentina -casi 15 muertes por día-, un tres por ciento menos que el año anterior, cuando sumaron 5.582, señala un informe del Ministerio de Transporte de la Nación publicado ayer con ocasión del Día Mundial de la Seguridad Vial. Sin embargo, advirtió que **"la muerte por hechos de tránsito es la primera causa de mortalidad en jóvenes de entre 15 y 34 años"**.

El informe también destacó que "la tasa de fatalidad", es decir la cantidad de víctimas fatales por cada 10.000 vehículos, disminuyó un 9 por ciento el año pasado frente a 2016, mientras que la "tasa de mortalidad", el número de muertes por cada 100.000 habitantes, disminuyó un 4 por ciento.

La mayor parte de las víctimas fatales por accidentes de tránsito en 2017 en el país fueron motociclistas -un 38 por ciento del total-, seguidos por conductores de auto -32 por ciento-, peatones -11 por ciento- y ciclistas -3 por ciento-, detallaron, y precisaron que "el resto no se clasificó".

Asimismo, el 58 por ciento de las víctimas se accidentó en áreas urbanas y el 41 por ciento en zonas rurales, mientras que un 53 por ciento se accidentó de día y el 46 por ciento de noche.

En tanto, en la provincia de Buenos Aires hubo 1.302 muertes por siniestros viales en 2017, es decir el 23 por ciento del total del país, mientras que la segunda provincia con más muertes fue Córdoba, con 604, y la tercera Santa Fe, con 406.

En las rutas nacionales, el tipo de accidente con víctimas "más usual" es el vuelco, mientras que los choques frontales son los que tienen consecuencias mortales "más frecuentes".

"Los siniestros al costado del camino constituyen en conjunto aproximadamente el 30 por ciento del total de accidentes con víctimas de la Red Vial Nacional", agrega el informe.

En 2011, la Argentina asumió ante las Naciones Unidas el compromiso de disminuir en diez años el número de muertos por accidentes viales un 50 por ciento. Pero **"transcurridos ya siete años y de acuerdo a las cifras de Luchemos por la Vida, los muertos no disminuyeron significativamente"**, advirtió la organización no gubernamental.

Al comparar las estadísticas nacionales con las de otros países, la ONG señaló que entre 1990 y 2014 en Estados Unidos la cantidad de muertes por accidentes viales disminuyó un 27 por ciento; en Holanda, un 59 por ciento; en Suecia un 63 por ciento, y en España, un 81 por ciento, mientras que en Argentina la disminución fue nula en el período analizado.

"No se aprecian avances sustentables en una política de Estado que acarree una disminución significativa del número de muertos y heridos en el tránsito", enfatizó la ONG en un comunicado.

El Ministerio de Transporte de la Nación afirmó en un comunicado que la actual gestión recibió "el 40 por ciento de la red vial en mal estado" y que actualmente "se están construyendo más de 1.200 kilómetros de autopistas y se comenzó a implementar una red de rutas seguras" ◗

La Prensa, 11/6/18

Durante 2017, hubo 15 muertes por día en hechos de tránsito en la Argentina

Accidentes viales, la primera causa de mortalidad en jóvenes

El número de víctimas fatales disminuyó un 3% menos respecto al 2016; según el informe publicado por Nación en el marco del Día Mundial de la Seguridad Vial. La ONG "Luchemos por la Vida' advirtió que no hubo cambios significativos.

A lo largo de 2017 hubo 5.420 muertes por accidentes de tránsito en la Argentina -casi 15 muertes por día-, un tres por ciento menos que el año anterior, cuando sumaron 5.582, señala un informe del Ministerio de Transporte de la Nación publicado ayer con ocasión del Día Mundial de la Seguridad Vial. Sin embargo, advirtió que "la muerte por hechos de tránsito es la primera K causa de mortalidad en jóvenes de - entre 15 y 34 años".El informe también destacó que "la tasa de fatalidad", es decir la cantidad de víctimas fatales por cada 10.000 vehículos, disminuyó un 9 por ciento el año pasado frente a 2016, mientras que la "tasa de mortalidad", el número de muertes por cada 100.000 habitantes, disminuyó un 4 por ciento. La mayor parte de las víctimas fatales por accidentes de tránsito en 2017 en el país fueron motociclistas -un 38 por ciento del total-, seguidos por conductores de auto -32 por ciento-, peatones -11 por ciento- y ciclistas -3 por ciento-, detallaron, y precisaron que "el resto no se clasificó".Asimismo, el 58 por ciento de las víctimas se accidentó en áreas urbanas y el 41 por ciento en zonas rurales, mientras que un 53 por ciento se accidentó de día y el 46 por ciento de noche.En tanto, en la provincia de Bue- nos Aires hubo 1.302 muertes por siniestros viales en 2017, es decir el 23 por ciento del total del país, mientras que la segunda provincia con más muertes fue Córdoba, con 604, y la tercera Santa Fe, con 406. En las rutas nacionales, el tipo de accidente con víctimas "más usual" es el vuelco, mientras que los choques frontales son los que tienen consecuencias mortales "más frecuentes"."Los siniestros al costado del camino constituyen en conjunto aproximadamente el 30 por ciento del total de accidentes con víctimas de la Red Vial Nacional", agrega el informe.En 2011, la Argentina asumió ante las Naciones Unidas el compromiso de disminuir en diez años el número de muertos por accidentes viales un 50 por ciento. Pero "transcurridos ya siete años y de acuerdo a las cifras de Luchemos por la Vida, los a muertos no disminuyeron significativamente", advirtió la organización no gubernamental. Al comparar las estadísticas nacionales con las de otros países, la ONG señaló que entre 1990 y 2014 en Estados Unidos la cantidad de muertes por accidentes viales disminuyó un 27 por ciento; en Holanda, un 59 por ciento; en Suecia un 63 por ciento, y en España, un 81 por ciento, mientras que en Argentina la disminución fue nula en el período analizado. "No se aprecian avances sustentables en una política de Estado que acarree una disminución significativa del número de muertos y heridos en el tránsito", enfatizó la ONG en un comunicado. El Ministerio de Transporte de la Nación afirmó en un comunicado que la actual gestión recibió "el 40 por ciento de la red vial en mal estado" y que actualmente "se están construyendo más de 1.200 kilómetros de autopistas y se comenzó a implementar una red de rutas seguras"

La mayor parte de las víctimas fatales por accidentes de tránsito en 2017 en el país fueron motociclistas.

.

Crónica, 10/6/18
SEGURIDAD VIAL. Números que aterran

En Argentina, 5.400 muertos al año

En Argentina 324 niños de hasta 14 años murieron el año pasado en siniestros viales de un total de 5.420 víctimas fatales, reveló un estudio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), que registró además que 7 de cada 10 menores de edad que viajan en automóvil no utilizan elementos de seguridad vial o lo hacen de manera incorrecta, En el marco del Día Mundial de la Seguridad Vial, que se conmemora hoy, los datos expuestos son fundamentales para debatir sobre la actualidad del país en términos de seguridad vial, ya que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en el territorio argentino. "En Argentina fallecieron 5.420 personas como consecuencia de los siniestros viales en 2017, de los cuales 324 están en el rango etario de hasta los 14 años", según el informe realizado por la ANSV cuyos resultados se presentarán en el Foro Internacional de Seguridad Infantil (FISEVI) el próximo martes y miércoles en el barrio porteño de Recoleta. La ANSV identificó además que en Argentina 7 de cada 10 menores de edad que viajan en automóvil no utilizan elementos de seguridad vial o los usan de manera incorrecta, de acuerdo a datos relevados en 2016. Con respecto a los niños de hasta 4 años que viajan en vehículos de 4 ruedas, el 46,4% está correctamente protegido con el uso de la silla de retención infantil (SRI) en posición trasera. Apenas 17,6% de los ocupantes entre 5 y 10 años utiliza el cinturón de seguridad en posición trasera y sólo lo hace 31,3% del segmento entre 11 y 17, según las cifras del organismo oficial. La Organización Mundial de la Salud y UNICEF señalan que el nivel de desprotección infantil "resulta sumamente preocupante si se considera que el uso correcto de los SRI reduce las defunciones de los niños y lactantes entre 50% y 70%" y establece que el uso de cascos disminuye la gravedad de traumatismos en 72%. Fundamental El uso del cinturón de seguridad o del casco es fundamental. No bien nos subimos al auto o a la moto, es necesario que lo primero que hagamos sea colocarnos uno u otro, sin distinción de que seamos conductores o acompañantes. Con respecto al cinturón, las estadísticas demuestran que una persona que en un accidente es despedida de su auto, tiene cinco veces más probabilidades de morir que una que se mantiene dentro. En cuanto al casco, es importante que se tenga en cuenta que es necesario que esté bien colocado, ya que los golpes en la cabeza son la primera causa de muerte en los incidentes con motos.

SEGURIDAD VIAL. Números que aterran

En Argentina, 5.400 muertos al año

En Argentina 324 niños de hasta 14 años murieron el año pasado en siniestros viales de un total de 5.420 víctimas fatales, reveló un estudio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), que registró además que 7 de cada 10 menores de edad que viajan en automóvil no utilizan elementos de seguridad vial o lo hacen de manera incorrecta.
En el marco del Día Mundial de la Seguridad Vial, que se conmemora hoy, los datos expuestos son fundamentales para debatir sobre la actualidad del país en términos de seguridad vial, ya que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en el territorio argentino.
"En Argentina fallecieron 5.420 personas como consecuencia de los siniestros viales en 2017, de los cuales 324 están en el rango etario de hasta los 14 años", según el informe realizado por la ANSV cuyos resultados se presentarán en el Foro Internacional de Seguridad Infantil (FISEVI) el próximo martes y miércoles en el barrio porteño de Recoleta.
La ANSV identificó además que en Argentina 7 de cada 10 menores de edad que viajan en automóvil no utilizan elementos de seguridad vial o los usan de manera incorrecta, de acuerdo a datos relevados en 2016.
Con respecto a los niños de hasta 4 años que viajan en vehículos de 4 ruedas, el 46,4% está correctamente protegido con el uso de la silla de retención infantil (SRI) en posición trasera. Apenas 17,6% de los ocupantes entre 5 y 10 años utiliza el cinturón de seguridad en posición trasera y sólo lo hace 31,3% del segmento entre 11 y 17, según las cifras del organismo oficial. La Organización Mundial de la Salud y UNICEF señalan que el nivel de desprotección infantil "resulta sumamente preocupante si se considera que el uso correcto de los SRI reduce las defunciones de los niños y lactantes entre 50% y 70%" y establece que el uso de cascos disminuye la gravedad de traumatismos en 72%.

20

Son las personas que fallecen a diario en la Argentina a causa de accidentes de tránsito, según las estadísticas que maneja la Asociación civil Luchemos por la Vida.

Fundamental

El uso del cinturón de seguridad o del casco es fundamental. No bien nos subimos al auto o a la moto, es necesario que lo primero que hagamos sea colocarnos uno u otro, sin distinción de que seamos conductores o acompañantes. Con respecto al cinturón, las estadísticas demuestran que una persona que en un accidente es despedida de su auto, tiene cinco veces más probabilidades de morir que una que se mantiene dentro. En cuanto al casco, es importante que se tenga en cuenta que es necesario que esté bien colocado, ya que los golpes en la cabeza son la primera causa de muerte en los incidentes con motos.

COLOCARSE EL CINTURÓN ES CLAVE COMO PREVENCIÓN. SIN EMBARGO, NO TODOS LO HACEN.

Perfil, 10/6/18
HOY ES EL DIA DE LA SEGURIDAD VIAL

Siete de cada diez menores viaja sin ‘silla’ en el auto

CLAUDIO CORSALINI

La ley obliga el uso de sistemas de retención infantil hasta los diez años. A pesar de que en 2017 la cantidad total de víctimas en accidentes bajó un 3% con respecto a 2016, la cifra es elevada: hubo 104 muertos por semana.

Uno de los temas que más desvelan a los argentinos es el de la seguridad vial. Un asunto que toma mayor dimensión si se tiene en cuenta que durante 2017 en la Argentina perdieron la vida 324 niños de hasta 14 años en siniestros viales sobre un total de 5.420 víctimas fatales, según reveló un estudio presentado por el Ministerio de Transporte de la Nación a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con motivo de la celebración del Día de la Seguridad Vial. Aunque, con respecto al año pasado, la cifra disminuyó, solo un 3%, la cifra de 5.420 víctimas fatales es equivalente a que se caiga un avión Embraer con 104 por semana.De acuerdo con el informe, el 40% de los accidentes fatales se produce en rutas nacionales y provinciales, donde el choque frontal es el principal motivo de decesos. Entre las causas de que se produzcan accidentes, la infraestructura vial domina las estadísticas: falta de asfalto, mala señalización, banquinas en malas condiciones y poca iluminación.Otro dato a tener en cuenta, y a su vez, uno de los que más preocupan a los funcionarios nacionales, es que la franja etaria que concentra la mayor cantidad de víctimas es joven: tiene entre 15 y 34 años.Respecto a las características de las víctimas, en el estudio presentado se indicó que el 38% de los accidentados circulaba en motos, el 32% en automóviles, el 11% fueron peatones, mientras que el 3%, involucró a personas que circulaban en bicis. Los más chicos, en peligro. Respecto a los accidentes en el que se ven involucrados menores de edad, ANSV, sostiene que cerca del 8% de las víctimas fatales por siniestros viales en Argentina son menores de 14 años. Un dato más que revelador, si se considera que los niños de hasta 10 años –y obligatorio por ley– deben viajar sujetos en asientos homologados por el Sistema de Retención Infantil (SRI), que reduce en un 70% los riesgos de lesiones graves o fatales ante un incidente vial. En varias oportunidades y ante siniestros con desenlaces fatales, los más pequeños salvaron sus vidas por estar correctamente sujetados al SRI.De todas maneras, el mismo informe revela que menos del 50% lleva a sus hijos de hasta 4 años sujetados con la “sillita”. Y que, en general, la falta de protección total alcanza a siete de cada diez menores de edad. En este sentido, la norma es clara: los niños deben ir siempre en los asientos traseros y sujetados con el SRI correspondiente según su peso y tamaño.

HOY ES EL DIA DE LA SEGURIDAD VIAL

Siete de cada diez menores viaja sin ‘silla’ en el auto

La ley obliga el uso de sistemas de retención infantil hasta los diez años. A pesar de que en 2017 la cantidad total de víctimas en accidentes bajó un 3% con respecto a 2016, la cifra es elevada: hubo 104 muertos por semana.

CLAUDIO CORSALINI

Uno de los temas que más desvelan a los argentinos es el de la seguridad vial. Un asunto que toma mayor dimensión si se tiene en cuenta que durante 2017 en la Argentina perdieron la vida 324 niños de hasta 14 años en siniestros viales sobre un total de 5.420 víctimas fatales, según reveló un estudio presentado por el Ministerio de Transporte de la Nación a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con motivo de la celebración del Día de la Seguridad Vial. Aunque, con respecto al año pasado, la cifra disminuyó, solo un 3%, la cifra de 5.420 víctimas fatales es equivalente a

Entre las causas, sobresalen la falta de asfalto y banquinas en malas condiciones

que se caiga un avión Embraer con 104 por semana.

De acuerdo con el informe, el 40% de los accidentes fatales se produce en rutas nacionales y provinciales, donde el choque frontal es el principal motivo de decesos. Entre las causas de que se produzcan accidentes, la infraestructura vial domina las estadísticas: falta de asfalto, mala señalización, banquinas en malas condiciones y poca iluminación. Otro dato a tener en cuenta, y a su vez, uno de los que más preocupan a los funcionarios nacionales, es que la franja etaria que concentra la mayor cantidad de víctimas es joven: tiene entre 15 y 34 años.

Respecto a las características de las víctimas, en el estudio presentado se indicó que el 38% de los accidentados circulaba en motos, el 32% en automóviles, el 11% fueron peatones, mientras que el 3%, involucró a personas que circulaban en bicis.

Los más chicos, en peligro. Respecto a los accidentes en el que se ven involucrados menores de edad, ANSV, sostiene que cerca del 8% de las víctimas fatales por siniestros viales en Argentina son menores de 14 años. Un dato más que revelador, si se considera que los niños de hasta 10 años –y obligatorio por ley– deben viajar sujetos en asientos homologados por el Sistema de Retención Infantil (SRI), que reduce en un 70% los riesgos de lesiones graves o fatales ante un incidente vial. En varias oportunidades y ante siniestros con desenlaces fatales, los más pequeños salvaron sus vidas por estar correctamente sujetados al SRI.

De todas maneras, el mismo informe revela que menos del 50% lleva a sus hijos de hasta 4 años sujetados con la “sillita”. Y que, en general, la falta de protección total alcanza a siete de cada diez menores de edad. En este sentido, la norma es clara: los niños deben ir siempre en los asientos traseros y sujetados con el SRI correspondiente según su peso y tamaño. Cuando son chiquitos, se recomienda que sean colocados mirando hacia atrás (contramarcha) y en posición central del vehículo. Nunca deben ir en los brazos de los padres ni compartiendo el cinturón de seguridad.

Concietizar. “El Estado debe no solo recoger datos sino también educar y concientizar sobre el problema”, dijo el ministro Guillermo Dietrich durante la presentación. Desde la ONG Luchemos por la Vida, por su parte, señalaron que “a pesar de que el Estado argentino asumió el compromiso internacional ante la ONU, el número de muertos en los últimos siete años no disminuyó significativamente”. ■

Cuando son chiquitos, se recomienda que sean colocados mirando hacia atrás (contramarcha) y en posición central del vehículo.Nunca deben ir en los brazos de los padres ni compartiendo el cinturón de seguridad.Concietizar. “El Estado debe no solo recoger datos sino también educar y concientizar sobre el problema”, dijo el ministro Guillermo Dietrich durante la presentación. Desde la ONG Luchemos por la Vida, por su parte, señalaron que “a pesar de que el Estado argentino asumió el compromiso internacional ante la ONU, el número de muertos en los últimos siete años no disminuyó significativamente”.

Panorama mundial

CLARA F. ESCUDERO

Según el informe anual de Seguridad Vial presentado en mayo pasado en el International Transport Forum (Foro Internacional de Transporte) en Leipzig, Alemania, entre los países que integran un panel global en el que se miden los datos sobre accidentes y otras variables –y al que pertenece Argentina, aunque en algunos indicadores no hay cifras que permitan ser medidas–, "mucho del progreso que se nota en diferentes naciones desde 2010 a esta parte se debe a la implementación de campañas de educación y medidas de prevención que han hecho que, en algunas de esas naciones, las muertes hayan igualado, o incluso disminuido, en 2015 y 2016", según dijo Fred Wegman, director del Irtad, el grupo que reúne esas observaciones. Los países escandinavos lideran esos parámetros. Entre las razones, el uso del cinturón de seguridad resulta fundamental: mientras en Europa la mayoría de los países lo usa en más de un 95% de los casos, en el país solo el 50% lo hace. Y en los asientos traseros, únicamente el 23% se lo coloca. ■

Perfil, 10/6/18

Panorama mundial

CLARA ESCUDERO

Según el informe anual de Seguridad Vial presentado en mayo pasado en el International Transport Forum (Foro Internacional de Transporte) en Leipzig, Alemania, entre los países que integran un panel global en el que se miden los datos sobre accidentes y otras variables –y al que pertenece Argentina, aunque en algunos indicadores no hay cifras que permitan ser medidas–, "mucho del progreso que se nota en diferentes naciones desde 2010 a esta parte se debe a la implementación de campañas de educación y medidas de prevención que han hecho que, en algunas de esas naciones, las muertes hayan igualado, o incluso disminuido, en 2015 y 2016", según dijo Fred Wegman, director del Irtad, el grupo que reúne esas observaciones. Los países escandinavos lideran esos parámetros. Entre las razones, el uso del cinturón de seguridad resulta fundamental: mientras en Europa la mayoría de los países lo usa en más de un 95% de los casos, en el país solo el 50% lo hace. Y en los asientos traseros, únicamente el 23% se lo coloca. os traseros y sujetados con el SRI correspondiente según su peso y tamaño.

48 | SOCIEDAD

Accidentes de tránsito • Alerta por errores, negligencias y "avivadas"

Accidentes viales en Argentina

Víctimas fatales en siniestros viales

Por tipo de usuario

Características de las víctimas

ESTADÍSTICAS OFICIALES

Las motos encabezan en el país el ranking de tragedias viales

Según el último registro, el 38% de los muertes son de motociclistas. Sólo usan casco el 65% de los conductores.

Vanesa López

Clarín, 10/6/18

ESTADÍSTICAS OFICIALES

Las motos encabezan en el país el ranking de tragedias viales

Vanesa López

Según el último registro, el 38% de los muertes son de motociclistas. Sólo usan casco el 65% de los conductores.

No usar casco. Cruzar por la mitad de la calle. No ponerse el cinturón de seguridad. Los errores, negligencias, y hasta "avivadas" que cometemos muchos argentinos se traducen en muertes. Y son muchas. Incluso, los accidentes de tránsito son la primera causa de fallecimiento en jóvenes de entre 15 y 34 años. Con motivo del Día de la Seguridad Vial, y por segundo año consecutivo, se compartieron estadísticas oficiales que permiten armar un mapa de los siniestros viales de 2017. El encuentro, en el que participó Clarín, estuvo encabezado por el Ministro de Transporte, Guillermo Dietrich. Según los resultados, el año pasado hubo 5.420 víctimas fatales por accidentes de tránsito, un 3% menos que en 2016, cuando fallecieron 5.582 personas. "La evolución no es significativa en términos estadísticos", asumió Verónica Heler, Directora Nacional de Observatorio Vial. Se registra como "víctimas fatales" a quienes mueren en el lugar del hecho y hasta 30 días después, por ejemplo, en un hospital. En general, los fallecidos fueron hombres (75%) porque en las calles hay mayoría de conductores masculinos en autos, mo- tos y otros medios de transporte.

Además, gran parte de ellos eran jóvenes: el 40% de los muertos tenía de 15 a 34 años. El informe incluye un desglose por provincias. Ahí se desprende que el 24% de los accidentes sucedieron en Buenos Aires, donde el año pasado fallecieron 1.302 personas. La siguen Córdoba (504 muertes), Santa Fe (406 muertes) y Mendoza (333 muertes). Las calles de Capital Federal tampoco estuvieron libres de riesgos: fueron 151 los vecinos que perdieron la vida. La provincia de Santiago del Estero tuvo las tasas más altas de mortalidad (31,6 víctimas cada 100 mil habitantes) y de fatalidad (7,5 víctimas cada 10 mil vehículos registrados). En parte, debido a la gran cantidad de motos que circulan, al igual que en Catamarca, que ocupa el segundo lugar con 28,4 de tasa de mortalidad y 6,2 de fatalidad. "Hoy el foco está en las motos", dijeron en la presentación. Se debe a que el 38% de los fallecidos estaban arriba de esos vehículos. "En el Noroeste y el Noreste hoy se registran más motos que autos. Conforme crece el registro, crece la siniestralidad", sostuvo Carlos Pérez, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Los funcionarios buscan desalentar el uso de la moto como transporte familiar (el máximo permitido son dos personas por vehículo) y subrayan la importancia de ponerse el casco.

En Argentina, solo lo usan el 65% de los conductores, muy por debajo de otros países como Chile (99%), Perú (98%), Colombia (91%) y Uruguay (85%), según datos publicados por la OMS en el período 2009-2013. Tras las motos, los siguen en cantidad de accidentes los autos (32% de las víctimas), los peatones (11%), las bicicletas (3%) y "otros" como los camiones (7%). Las fatalidades pueden darse en cualquier lugar y a toda hora: el 53% ocurrió durante el día y el 46% por la noche. Hubo más víctimas en el ámbito urbano (58%) que en el rural (41%). Sin embargo, los accidentes en las rutas son especialmente riesgosos: "cuando chocan de frente, se mueren todos", sostuvieron. Contra eso, desde el Gobierno apuntan a tres ejes: la construcción de autopistas (hay 1.216 kilómetros en proceso), la creación de variantes (que las rutas no atraviesen ciudades) y la implementación de rutas seguras (con carriles de sobrepaso y banquinas pavimentadas). Entre las medidas, cambió el sistema de retención infantil y, desde enero, las sillitas de los autos son obligatorias para menores de 10 años. Para obtener la licencia de conducir, se incrementó en 5 horas la exigencia en el curso de educación vial, aumentó la rigurosidad de los exámenes psicofísicos y habrá charlas de 45 minutos para quienes renueven el carnet. Además, desde el verano 2019, los conductores de cuatriciclos deberán rendir un examen teórico y práctico. "Educar para prevenir", fue la moraleja del encuentro. Es un desafío para el Gobierno y los ciudadanos. Porque la calle es de todos, vayamos en bici, a pie, o detrás de un volante. Y, si de negligencias se trata, hay un dato que lo dice todo: solo el 50% de los argentinos usa el cinturón de seguridad cuando manejan.

LA NACIÓN, 9/6/18

Anomia y seguridad vial

Los accidentes de tránsito encuentran sus causas en una diversidad de variables. Los expertos afirman que cerca del 90 por ciento de estos se producen por fallas humanas del conductor, señalando la imprudencia al conducir como la principal causa de estos sucesos, seguida del exceso de velocidad, de la ingesta de alcohol y drogas, así como de las deficiencias en las calles y rutas, y de las fallas mecánicas de los vehículos. Un reciente estudio mencionó que las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir vinculando el uso del celular, comer, tomar mate o fumar como prácticas inadecuadas, pero frecuentes al volante. Otro estudio, realizado en septiembre y octubre pasados por el Observatorio de Seguridad Vial, dependiente de la Secretaría de Transporte porteña, determinó que la principal distracción de los conductores porteños es el uso del celular. Sobre un total de 5742 automóviles y camionetas observados, se registraron distracciones en un 16,2% de los vehículos. La más frecuente fue el uso del celular (12,2%). Le siguió fumar (2,4%) y beber o comer (1,6%). Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos: visuales, como apartar la vista del camino; cognitivas, como reflexionar sobre un tema de conversación del que se esté hablando por teléfono o estar absorto por una preocupación; físicas, como cuando un conductor sujeta o manipula un aparato, en lugar de tener las dos manos al volante, y auditivas, como responder un celular. En una llamada telefónica, esas cuatro distracciones ocurren en simultáneo, lo que implica un alto riesgo para la conducción. Así, por ejemplo, cuando un conductor mira el celular durante tres segundos a 40 kilómetros por hora, recorre 33 metros a ciegas. Pero la imprudencia y el riesgo de causar un accidente vial es aún mayor cuando se utiliza el celular a más alta velocidad. Un relevamiento realizado por Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste reveló que el 15 por ciento de los conductores que viajan por la Panamericana y el 12 por ciento de los que circulan por el Acceso Oeste usan el celular mientras manejan, en estos casos a velocidades mucho mayores que en las calles y avenidas. Los accidentes de tránsito representan un grave problema y por lo general no se mencionan las discapacidades que dejan los accidentes de tránsito, toda vez que lo que acapara la noticia es el número de muertos que ocasionan.

Anomia y seguridad vial

Los accidentes de tránsito encuentran sus causas en una diversidad de variables. Los expertos afirman que cerca del 90 por ciento de estos se producen por fallas humanas del conductor, señalando la imprudencia al conducir como la principal causa de estos sucesos, seguida del exceso de velocidad, de la ingesta de alcohol y drogas, así como de las deficiencias en las calles y rutas, y de las fallas mecánicas de los vehículos.

Un reciente estudio mencionó que las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir vinculando el uso del celular, comer, tomar mate o fumar como prácticas inadecuadas, pero frecuentes al volante. Otro estudio, realizado en septiembre y octubre pasados por el Observatorio de Seguridad Vial, dependiente de la Secretaría de Transporte porteña, determinó que la principal distracción de los conductores porteños es el uso del celular. Sobre un total de 5742 automóviles y camionetas observados, se registraron distracciones en un 16,2% de los vehículos. La más frecuente fue el uso del celular (12,2%). Le siguió fumar (2,4%) y beber o comer (1,6%).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos: visuales, como apartar la vista del camino; cognitivas, como reflexionar sobre un tema de conversación del que se esté hablando por teléfono o estar absorto por una preocupación; físicas, como cuando un conductor sujeta o manipula un aparato, en lugar de tener las dos manos al volante, y auditivas, como responder un celular. En una llamada telefónica, esas cuatro distracciones ocurren en simultáneo, lo que implica un alto riesgo para la conducción.

Así, por ejemplo, cuando un conductor mira el celular durante tres segundos a 40 kilómetros por hora, recorre 33 metros a ciegas. Pero la imprudencia y el riesgo de causar un accidente vial es aún mayor cuando se utiliza el celular a más alta velocidad. Un relevamiento realizado por Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste reveló que el 15 por ciento de los conductores que viajan por la Panamericana y el 12 por ciento de los que circulan por el Acceso Oeste usan el celular mientras manejan, en estos casos a velocidades mucho mayores que en las calles y avenidas.

Los accidentes de tránsito representan un grave problema y por lo general no se mencionan las discapacidades que dejan los accidentes de tránsito, toda vez que lo que acapara la noticia es el número de muertos que ocasionan.

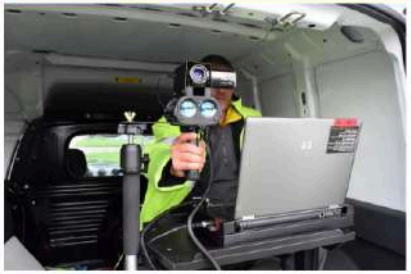
Sin embargo, quedar discapacitado es, en rigor, haber perdido una buena parte de la vida. Por consiguiente es necesario concientizar, educar y, sobre todo, controlar adecuadamente el respeto por las normas de tránsito.

Es de esperar que las autoridades y los particulares tomen clara conciencia de lo que ocurre en materia de accidentes viales cuando las normas en vigencia no son cumplidas, cuando las sanciones no se imponen y cuando los controles y las campañas de educación vial no son sostenidas en el tiempo.

io de 2018 Mar del Plata: 6.3 °C
Mín 2 / Máx 9
LA CAPITAL
DE MAR DEL PLATA
EPORTES ARTE Y ESPECTÁCULOS POLICIALES CARTELERA

Radares: cómo funciona el nuevo sistema para multar a los infractores de tránsito

La Municipalidad puso en funcionamiento hoy 3 tótem y cuatro de las seis unidades móviles que formarán parte del Programa Integral de Seguridad Vial y Movilidad Urbana Sustentable. En los próximos meses determinarán la ubicación de los 12 puntos fijos.



En el marco del inicio del **Programa Integral de Seguridad Vial y Movilidad Urbana Sustentable**, la Municipalidad puso hoy en funcionamientos los primeros 4 radares móviles que permitirán medir las velocidades en la que circulan los automóviles por la ciudad e infraccionar a aquellos conductores que excedan los máximos permitidos. En los próximos días se instalarán otras 2 unidades móviles y en agosto comenzarán a funcionar los 12 radares fijos que marcarán, además, **el paso de semáforos en rojo o la invasión de sendas peatonales.**

Además se instalaron 3 tótem que reflejarán de manera gráfica las velocidades registradas, pero no están habilitados para hacer multas a los conductores.

Los detalles del nuevo sistema fueron comunicados por el subsecretario Transporte y Tránsito de la comuna, **Claudio Cambareri**, y el secretario de Gobierno, **Alejandro Vicente**, quienes estuvieron presentes en la instalación del primer radar ubicado en la zona de la Base Naval.

Según señalaron, las unidades móviles solo identificarán los automóviles que superen las máximas permitidas, que es 60 en las avenidas, 40 para las calles internas y 20 para las zonas en las que existan establecimientos escolares.

"Se están llevando a cabo las primeras tareas de implementación del convenio con la UTN (Universidad Técnica Nacional) **a fines de empezar a medir las velocidades máximas dentro de la ciudad para impedir los hechos siniestrales que se producen a través de estos excesos**", señaló Vicente a la prensa.

Por su parte, y en línea con lo señalado la semana pasada por el intendente Carlos Arroyo, Cambareri aseguró que la medida no persigue un fin recaudatorio por lo que aseguró que, tanto los radares móviles como los fijos contarán con cartelería visible.

"**Lo que pretendemos puntualmente es que esté todo bien identificado, comunicado e informado para que todos los conductores sepan que los estamos monitoreando**", aseguró.

El titular del área también aclaró que las unidades móviles serán "itinerantes", y sus puntos de ubicación estarán determinados por la "demanda" y por lo señalado por el Observatorio Vial. "Tenemos todo diagramado para que de esta manera podamos cumplir con la mayor

La Capital de MDP, 04/6/18

Radares: cómo funciona el nuevo sistema para multar a los infractores de tránsito

En el marco del inicio del Programa Integral de Seguridad Vial y Movilidad Urbana Sustentable, la Municipalidad puso hoy en funcionamientos los primeros 4 radares móviles que permitirán medir las velocidades en la que circulan los automóviles por la ciudad e infraccionar a aquellos conductores que excedan los máximos permitidos. En los próximos días se instalarán otras 2 unidades móviles y en agosto comenzarán a funcionar los 12 radares fijos que marcarán, además, el paso de semáforos en rojo o la invasión de sendas peatonales. Además se instalaron 3 tótem que reflejarán de manera gráfica las velocidades registradas, pero no están habilitados para hacer multas a los conductores. Los detalles del nuevo sistema fueron comunicados por el subsecretario Transporte y Tránsito de la comuna, Claudio Cambareri, y el secretario de Gobierno, Alejandro Vicente, quienes estuvieron presentes en la instalación del primer radar ubicado en la zona de la Base Naval. Según señalaron, las unidades móviles solo identificarán los automóviles que superen las máximas permitidas, que es 60 en las avenidas, 40 para las calles internas y 20 para las zonas en las que existan establecimientos escolares. Se están llevando a cabo las primeras tareas de implementación del convenio con la UTN (Universidad Técnica Nacional) a fines de empezar a medir las velocidades máximas dentro de la ciudad para impedir los hechos siniestrales que se producen a través de estos excesos, señaló Vicente a la prensa. Por su parte, y en línea con lo señalado la semana pasada por el intendente Carlos Arroyo, Cambareri aseguró que la medida no persigue un fin recaudatorio por lo que aseguró que, tanto los radares móviles como los fijos contarán con cartelería visible. Lo que pretendemos puntualmente es que esté todo bien identificado, comunicado e informado para que todos los conductores sepan que los estamos monitoreando, aseguró. El titular del área también aclaró que las unidades móviles serán itinerantes, y sus puntos de ubicación estarán determinados por la demanda y por lo señalado por el Observatorio Vial. Tenemos todo diagramado para que de esta manera podamos cumplir con la mayor cantidad de puntos en la ciudad, señaló. Al igual que los radares móviles, los tótem irán cambiando de lugar, pero este lunes fueron instalados en Constitución y Ruta 2, Luro y Mariano Acosta y Patrio Peralta Ramos y Moreno. Vale destacar que estos instrumentos no están habilitados para infraccionar: solo medirán de manera gráfica la velocidad en la circulan los autos por dichos puntos. Cada uno de ellos será operado por personal de Tránsito capacitado especialmente, quien estará acompañado por trabajadores de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA). Además de las cuatro unidades móviles instaladas hoy, el proyecto incluye a otros dos radares móviles que se instalarán en los próximos días, y también contempla radares fijos que estarían funcionando dentro de dos meses. Resta definir los puntos donde se ubicarán y la señalización correspondiente, pero ya se anunció que controlarán velocidades, cruce de semáforo en rojo e invasión de senda peatonal. El nuevo sistema impulsado por el municipio cuenta con equipos especialmente homologados para detectar y sancionar otro tipo de infracciones, especialmente el exceso de velocidad, el cruce de semáforos en rojo o la invasión de sendas peatonales. El director de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito (Cecaitra), Martín Giesenow, explicó que los equipos que se utilizarán están homologados, calibrados y controlados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), lo que garantiza la fiabilidad de la información recogida en la vía pública.

Tiempo Argentino, 03/6/18

Cada vez más denuncias por multas "truchas" en rutas bonaerenses

Gustavo Sarmiento

Llegan onerosas infracciones en horas y lugares en los que los conductores nunca estuvieron. La Defensoria del Pueblo de la Provincia alerta por la proliferación de autos mellizos.

A Patricia Primo le llegó una multa de 4700 pesos por ex ceso de velocidad en la Ruta 205, antes de llegar a Lobos.

El detalle es que ocurrió un viernes a las 9 de la maña na. "Y yo e s e día estaba en mi oficina, en Norberto de la Riestra. Jamás pase por allí a ese día y a esa hora. Soy ju bilada con discapacidad motriz, de ningún modo puedo pagarla", relata a Tiempo. El de Patricia no es un caso aislado.

Si bien ocurren desde hace unos años en todo el país, en el ultimo tiempo se muí tiplicaron las denuncias de multas "truchas" en la Provincia, generando una gran caja recaudadora. Y la Defensoria del Pueblo bonaerense alertó por la proliferación de autos mellizos.

La mayoría se entera de las infracciones al momento de pedir un libre deuda porque quiere vender su vehículo, o al renovar la licencia de conducir. Es por esto que muchos, apremiados por el tiempo, resuelven pagarlas de todas formas. "Tenemos varios casos, es recurrente, por eso estamos evaluando un camino a seguir, más allá del hecho puntual de pedir la nulidad del acta de infracción El mayor problema son los autos mellizos", afirma Federico Stiz, director gene ral de la Defensoria. "En el ultimo Informe de Accidentología planteamos que el Estado debe dejar de ser un Estado sancionador y generar beneficios para el buen conductor, como exención de ta sas o extensión de la licencia Pero muchas veces los rada res tienen más fines recauda torios que precautorios", se lamenta.

El 19 de febrero, a Romi na Acevedo, de 35 años, se le cumplían los 9 0 días para poder renovar el registro, en Vicente López. Consultó en la web y le saltaron varias in fracciones en Provincia. "Me llamaron la atención las fechas, porque en esos días el auto no había salido del Área Metropolitana. Una era del 11 de diciembre en Dolores, por 3838,50 pesos. Ese fin de se mana estuve acá en el cum pleaños de mi sobrino. Tengo seis multas con fecha 8 de febrero por S 11.446 en total, casi todas en Dolores, cuando ese fin de semana no viajé a ningún lado porque internaron a mi abuela. Y otra del 5 de enero por exceso de velocidad, también por S 3838,50, también en Dolores. F.se día estuve en Bahía Blanca. Le pedí a la empresa del Telepass que me mandara un detalle de todos los peajes registrados del auto en los últimos meses, y en ningún momento figura que esos días pasamos por al - gún peaje", remarca.

Los casos también se multiplican en las redes. "Tengo un auto guardado y me saltaron cuatro multas, sin foto. Del mismo día en La Plata y otra de enero en Dolores.» Todo mentira. Lo más lindo es que el año que viene renuevo registro y todas suman como 20 lucas", reclama Hernán Krysztopa.

"A mi me llegaron de La Plata. Vivo en Necochea y lo más lejos que lo llevé fue a Mar del Plata", comenta Luis Fraga. Para Marcelo Gerez, abogado especialista en faltas de tránsito y derecho contravencional, "obviamente hay equivocaciones, pero creo en las fotomultas. Sirven para disuadir y evitar accidentes de tránsito, como en la Avenida Figueroa Alcona.

La gente siempre se siente estafada cuando paga una multa.

Te salta una de 2015 y ni te acordás lo que hiciste ese día.

Por eso creo que tendría que haber un plazo de caducidad de seis meses".

A diferencia del derecho penal, aquí se invierte la carga de la prueba: el conductor tiene que probar que no cometió la infracción.

A los cinco años prescribe.

Gerez explica lo que puede suceder al presentarse ante el magistrado: "El juez dirá: 'No me pruebes que no estuviste ahí, probame que el au to no estuvo". Es difícil, pero un ticket de estacionamiento o un pase por un peaje pueden servir de prueba". En el 95% de los casos los conductores no apelan La urgencia por " e s t a r en regla" pesa más que los cuatro meses que suele tardar el proceso.

En enero, el gobierno bonaerense aumentó los valores de las mullas un 35%: el máximo se fue a 26.780 pesos. La Unidad Fija se actualiza de acuerdo a los aumentos de los combustibles.

En los últimos cinco años, ciudadanos de todo el país recibieron multas "truchas" desde curiosos municipios, como Recreo (Catamarca), Pampa Blanca (Jujuy), y comunas en Entre RÍOS, por miles de pesos. A inicios de 2013, más de dos mil personas del Interior recibieron infracciones del gobierno de la Ciudad. Ninguno había estado en el lugar del hecho, y muchos (como la mayoria de los 2 0 0 damnificados de Villa Diamante) ni siquiera conocían la Capital Federal.*

RECAUDACIÓN

El municipio de Quilmes instauró los radares en 2017.

En un año aumentó la recaudación un 406 por ciento. En Avellaneda crearon el grupo de Facebook "Multas de tránsito", donde los vecinos exponen sus casos.

A Ivana Martínez le saltó una multa de $ 5900 por el cruce en Mitre y Suárez "sin foto ni nada". Emiliano Silva recibió una de S 7500. En la foto se observa el semáforo sin funcionar.

La zona de Pobres es donde surge la mayor cantidad de multas apócrifas. Es pecialmenteen verano. El valor promedio llega a 4500 pesos.

La zona de Dolores es donde siempre se mueve cantidad de radares quietos. Es particularmente serio. El valor promedio baja a 4500 pesos.

*

RECAUDACIÓN

El municipio de Quilmes instauró los radares en 2017. En un año aumentó la recaudación un 406 por ciento. En Avellaneda crearon el grupo de Facebook "Multas de tránsito", donde los vecinos exponen sus casos. A Ivana Martínez le salió una multa de $ 5900 por el cruce en Mitre y Suárez "sin foto ni nada". Emiliano Silva recibió una de $ 7500. En la foto se observa el semáforo sin funcionar.

Cada vez más denuncias por multas "truchas" en rutas bonaerenses

Llegan onerosas infracciones en horas y lugares en los que los conductores nunca estuvieron.

La Defensoría del Pueblo de la Provincia alerta por la proliferación de autos mellizos.

Gustavo Sarmiento

A Patricia Primo le llegó una multa de 4700 pesos por exceso de velocidad en la Ruta 205, antes de llegar a Lobos. El detalle es que ocurrió un viernes a las 9 de la mañana. "Y yo ese día estaba en mi oficina, en Norberto de la Riestra. Jamás pase por allí a ese día y a esa hora. Soy jubilada con discapacidad motriz, de ningún modo puedo pagarla", relata a Tiempo. El de Patricia no es un caso aislado. Si bien ocurren desde hace unos años en todo el país, en el último tiempo se multiplicaron las denuncias de multas "truchas" en la Provincia, generando una gran caja recaudadora. Y la Defensoría del Pueblo bonaerense alertó por la proliferación de autos mellizos.

La mayoría se entera de las infracciones al momento de pedir un libre deuda porque quiere vender su vehículo, o al renovar la licencia de conducir. Es por esto que muchos, apremiados por el tiempo, resuelven pagarlas de todas formas. "Tenemos varios casos, es recurrente, por eso estamos evaluando un camino a seguir, más allá del hecho puntual de poder la nulidad del acta de infracción. El mayor problema son los autos mellizos", afirma Federico Sitz, director general de la Defensoría. "En el último Informe de Accidentología planteamos que el Estado debe dejar de ser un Estado sancionador y generar beneficios para el buen conductor, como exención de la asso extensión de la licencia. Pero muchas veces los radares tienen más fines recaudatorios que precautorios", se lamenta.

El 19 de febrero, a Romina Acevedo, de 35 años, se le cumplían los 90 días para poder renovar el registro, en Vicente López. Consultó en la web y le saltaron varias infracciones en Provincia. "Me llamaron la atención las fechas, porque en esos días el auto no había salido del Área Metropolitana. Una era del 11 de diciembre en Dolores, por 38.18,50 pesos. Ese fin de semana estuve acá en el cumpleaños de mi sobrino. Tengo seis multas con fecha 8 de febrero por $ 11.646 en total, casi todas en Dolores, cuando ese fin de semana no viajé a ningún lado porque internaron a mi abuela. Y otra del 5 de enero por exceso de velocidad, también por $ 38.18,50, también en Dolores. Ese día estuve en Bahía Blanca. Le pedí a la empresa del Telepass que me mandara un detalle de todos los peajes registrados del auto en los últimos meses, y en ningún momento figura que esos días pasamos por algún peaje", remarca.

Los casos también se multiplican en las redes. "Tengo un auto guardado y me saltaron cuatro multas, sin foto, del mismo día en La Plata y otra de enero en Dolores. Todo mentira. Lo más lindo es que el año que viene renuevo registro y todas suman como 20 lucas", reclama Hernán Krystopa. "A mí me llegaron de La Plata. Vivo en Necochea y lo más lejos que lo llevé fue a Mar del Plata", comenta Luis Fraga.

Para Marcelo Gerez, abogado especialista en faltas de tránsito y derecho contravencional, "obviamente hay equivocaciones, pero creen las fotomultas. Sirven para disuadir y evitar accidentes de tránsito, como en la Avenida Figueroa Alcorta. La gente siempre se siente estafada cuando paga una multa. Te salta una de 2015 y ni te acordás lo que hiciste ese día. Por eso creo que tendría que haber un plazo de caducidad de seis meses".

A diferencia del derecho penal, aquí se invierte la carga de la prueba: el conductor tiene que probar que no cometió la infracción. A los cinco años prescribe. Gerez explica lo que puede suceder al presentarse ante el magistrado: "El juez dirá: 'No me pruebes que no estuviste allí, probame que el auto no estuvo'. Es difícil, pero un ticket de estacionamiento o un pase por un peaje pueden servir de prueba". En el 95% de los casos los conductores no apelan. La urgencia por "estar en regla" pesa más que los cuatro meses que suele tardar el proceso. En enero, el gobierno bonaerense aumentó los valores de las multas un 35%: el máximo se fue a 26.780 pesos. La Unidad Fija se actualiza de acuerdo a los aumentos de los combustibles.

En los últimos cinco años, ciudadanos de todo el país recibieron multas "truchas" desde curiosos municipios, como Recreo (Catamarca), Pampa Blanca (Jujuy), y comunas en Entre Ríos, por miles de pesos. A inicios de 2013, más de dos mil personas del Interior recibieron infracciones del gobierno de la Ciudad. Ninguno había estado en el lugar del hecho, y muchos (como la mayoría de los 200 damnificados de Villa Diamante) ni siquiera conocían la Capital Federal.

SEGUN UN INFORME MUNDIAL DE SEGURIDAD VIAL

El país, entre los peor calificados

GEDOC PERFIL

CONDUCTA. Los argentinos son reacios a usar cinturón.

LOS DATOS

- El Reporte Anual de Seguridad Vial, del que participaron 41 países, se presentó la semana pasada en Leipzig, Alemania.
- El objetivo del informe es dar una voz de alerta sobre la inseguridad y la cantidad de muertes por accidentes y mala conducta de peatones.
- La Argentina tiene 12 víctimas fatales cada 100 mil habitantes según los datos proporcionados.

CLARA FERNANDEZ ESCUDERO

Los índices son, cuanto menos, alarmantes: la Argentina no sólo tiene altos índices de víctimas fatales por accidentes de tránsito sino que también, está entre las naciones que menos utilizan el cinturón de seguridad tanto en los asientos delanteros como en los traseros, a pesar de las leyes y multas que, según los responsables de las carteras de Tránsito nacional y porteña, "aún están vigentes" y se aplican.

Si se tiene en cuenta que en países como Francia, Noruega o Alemania -pero también Lituania e Indonesia, entre otros- el uso del cinturón sube al 99% en los casos de asientos delanteros, en el país sólo el 50% de los automovilistas lo usan con regularidad. Y entre los que los utilizan en los asientos traseros, el número es aún más alarmante: sólo el 23% de los pasajeros argentinos dicen ocuparlos.

Los datos se desprenden de un estudio que el Grupo Internacional de Datos en Seguridad de Tráfico (Irtad) presentó la semana pasada en el Foro Internacional de Transporte en Leipzig, Alemania, del que participó PERFIL.

Indicadores. El objetivo del estudio es presentar comparativas entre 41 países, varios de ellos de América latina, para alertar sobre las medidas de seguridad vial necesarias para reducir las muertes por accidentes, entre otros.

Así, y aunque según el informe de la Irtad, todos los países calificados bajaron las tasas, se puede evaluar que mientras Noruega, Suecia y Suiza tienen menos de tres víctimas fatales cada 100 mil habitantes por accidentes en rutas, la Argentina está entre los países que peor califican, con 12 víctimas cada cien mil personas. El peor calificado es Sudáfrica, con 25.

En 2016, en el país se registraron 2,6 víctimas fatales por cada diez mil vehículos, y en más de veinte de los 41 países participantes, esa cifra fue de menos de 0,5. ■

Perfil, 02/6/18

SEGUN UN INFORME MUNDIAL DE SEGURIDAD VIAL

El país, entre los peor calificados

CLARA FERNANDEZ ESCUDERO

Los índices son, cuanto menos, alarmantes: la Argentina no sólo tiene altos índices de víctimas fatales por accidentes de tránsito sino que también, está entre las naciones que menos utilizan el cinturón de seguridad tanto en los asientos delanteros como en los traseros, a pesar de las leyes y multas que, según los responsables de las carteras de Tránsito nacional y porteña, "aún están vigentes" y se aplican.

Si se tiene en cuenta que en países como Francia, Noruega o Alemania -pero también Lituania e Indonesia, entre otros- el uso del cinturón sube al 99% en los casos de asientos delanteros, en el país sólo el 50% de los automovilistas lo usan con regularidad. Y entre los que los utilizan en los asientos traseros, el número es aún más alarmante: sólo el 23% de los pasajeros argentinos dicen ocuparlos. Los datos se desprenden de un estudio que el Grupo Internacional de Datos en Seguridad de Tráfico (Irtad) presentó la semana pasada en el Foro Internacional de Transporte en Leipzig, Alemania, del que participó PERFIL.

Indicadores. El objetivo del estudio es presentar comparativas entre 41 países, varios de ellos de América latina, para alertar sobre las medidas de seguridad vial necesarias para reducir las muertes por accidentes, entre otros.Así, y aunque según el informe de la Irtad, todos los países calificados bajaron las tasas, se puede evaluar que mientras Noruega, Suecia y Suiza tienen menos de tres víctimas fatales cada 100 mil habitantes por accidentes en rutas, la Argentina está entre los países que peor califican, con 12 víctimas cada cien mil personas. El peor calificado es Sudáfrica, con 25. En 2016, en el país se registraron 2,6 víctimas fatales por cada diez mil vehículos, y en más de veinte de los 41 países participantes, esa cifra fue de menos de 0,5.

LOS DATOS

- El Reporte Anual de Seguridad Vial, del que participaron 41 países, se presentó la semana pasada en Leipzig, Alemania.
- El objetivo del informe es dar una voz de alerta sobre la inseguridad y la cantidad de muertes por accidentes y mala conducta de peatones.
- La Argentina tiene 12 víctimas fatales cada 100 mil habitantes según los datos proporcionados.

CONDUCTA. Los argentinos son reacios a usar cinturón

Luchemos por la vida

Alberto Silveira
PARA LA NACION

La seguridad vial en las cercanías de las escuelas

Cartelería confusa y que no cumple la legislación de tránsito

En los últimos meses han aparecido nuevas señales de tránsito verticales en las cercanías de las más de 800 escuelas de la ciudad de Buenos Aires. La mayoría indican 20 km/h de velocidad máxima y otras de 30 km/h. Incluso ya se instalaron algunos foto-radares para controlar el respeto de la señal. Pero esta señalización es confusa y no acorde con el texto de la norma.

Los carteles colocados no informan el horario de vigencia de estas máximas, por lo que regirían en todo momento y todos los días de la semana y del año, incluyendo feriados y vacaciones.

La Ley de Tránsito de la ciudad de Buenos Aires establece en su artículo 6.2.3 inciso d que, en las proximidades de las escuelas, la velocidad de circulación será la mínima permitida, es decir 20 km/h en calles y 30 km/h en avenidas durante los horarios de ingreso y egreso. Esta disposición también rige para establecimientos deportivos y de gran afluencia de público.

Los horarios de entrada a las escuelas suelen ser semejantes para la mayoría, pero los de salida varían mucho de una a otra. Por eso, deberían instalarse señales de tránsito específicas, por ejemplo, con semáforo amarillo totalmente temporizado para titilar o funcionar en los horarios de entrada y salida de cada escuela, demarcando la velocidad máxima temporal.

Aumentaría la protección de los chicos un amplio vallado frente a la escuela, que asegure que ningún niño se precipite a la calzada, así como tampoco los padres, que muchas veces les dan el mal ejemplo cruzando por cualquier lado.

La vida de nuestros niños, sus docentes y familias debe cuidarse con prioridad en nuestras calles, pero las restricciones de velocidad deben estar acordes a la legislación vigente, y no constituirse en una innecesaria lentificación permanente del tránsito, que no beneficia y propicia su ignorancia e incumplimiento, y que a veces se transforman en multas *cazabobos*, que no contribuyen a la seguridad vial.

@luchemosxvida
PRESIDENTE DE LA A.C. LUCHEMOS POR LA VIDA

LA NACION 02/6/18

La seguridad vial en las cercanías de las escuelas

Alberto Silveira- Pte Luchemos por la Vida.

En los últimos meses han aparecido nuevas señales de tránsito verticales en las cercanías de las más de 800 escuelas de la ciudad de Buenos Aires. La mayoría indican 20 km/h de velocidad máxima y otras de 30 km/h. Incluso ya se instalaron algunos foto-radares para controlar el respeto de la señal. Pero esta señalización es confusa y no acorde con el texto de la norma. Los carteles colocados no informan el horario de vigencia de estas máximas, por lo que regirían en todo momento y todos los días de la semana y del año, incluyendo feriados y vacaciones. La Ley de Tránsito de la ciudad de Buenos Aires establece en su artículo 6.2.3 inciso d que, en las proximidades de las escuelas, la velocidad de circulación será la mínima permitida, es decir 20 km/h en calles y 30 km/h en avenidas durante los horarios de ingreso y egreso. Esta disposición también rige para establecimientos deportivos y de gran afluencia de público. Los horarios de entrada a las escuelas suelen ser semejantes para la mayoría, pero los de salida varían mucho de una a otra. Por eso, deberían instalarse señales de tránsito específicas, por ejemplo, con semáforo amarillo totalmente temporizado para titilar o funcionar en los horarios de entrada y salida de cada escuela, demarcando la velocidad máxima temporal. Aumentaría la protección de los chicos un amplio vallado frente a la escuela, que asegure que ningún niño se precipite a la calzada, así como tampoco los padres, que muchas veces les dan el mal ejemplo cruzando por cualquier lado. La vida de nuestros niños, sus docentes y familias debe cuidarse con prioridad en nuestras calles, pero las restricciones de velocidad deben estar acordes a la legislación vigente, y no constituirse en una innecesaria lentificación permanente del tránsito, que no beneficia y propicia su ignorancia e incumplimiento, y que a veces se transforman en multas cazabobos, que no contribuyen a la seguridad vial.

LA NACION 01/6/18

Mascotas en el auto: el 34% avala que vayan sueltas

Tres de cada diez automovilistas están de acuerdo con llevar perros o gatos sueltos dentro del habitáculo del coche en tránsito. La magnitud de ese aval es alta si se tiene en cuenta que transportar mascotas sin la debida sujeción es peligroso para la conducción. Según el reciente informe del Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra), el 12% de los conductores consultados están "muy de acuerdo" con que perros y gatos viajen sueltos en el auto, mientras que el 22% están "algo de acuerdo". El 5% de los encuestados respondieron que, de acuerdo con las normas, los animales pueden viajar sueltos, mientras que el 10% dicen que la ley lo prohíbe. El 16% no supo responder. El resto dijo que deben llevarse con arnés y correa o dentro de una jaula sujetada al asiento. El relevamiento, de marzo, fue producto de 2010 entrevistas telefónicas a residentes en el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

Compañeros:
Según una encuesta de un observatorio de seguridad vial, el 12% de los automovilistas está "muy de acuerdo" con llevar sus perros y gatos libres dentro del coche.

Mascotas en el auto: el 34% avala que vayan sueltas

Compañeros
Según una encuesta de un observatorio de seguridad vial, el 12% de los automovilistas está "muy de acuerdo" con llevar sus perros y gatos libres dentro del coche

ENCUESTA. Tres de cada diez automovilistas están de acuerdo con llevar perros o gatos sueltos dentro del habitáculo del coche en tránsito. La magnitud de ese aval es alta si se tiene en cuenta que transportar mascotas sin la debida sujeción es peligroso para la conducción. Según el reciente informe del Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (Cecaitra), el 12% de los conductores consultados están "muy de acuerdo" con que perros y gatos viajen sueltos en el auto, mientras que el 22% están "algo de acuerdo". El 5% de los encuestados respondieron que, de acuerdo con las normas, los animales pueden viajar sueltos, mientras que el 10% dicen que la ley lo prohíbe. El 16% no supo responder. El resto dijo que deben llevarse con arnés y correa o dentro de una jaula sujetada al asiento.

El relevamiento, de marzo, fue producto de 2010 entrevistas telefónicas a residentes en el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA). ●

CECAITRA

6TO INFORME - 2018
OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

LEGISLACIÓN

ÁMBITO NACIONAL

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

27/6/18 Vehículos antiguos de colección
https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/187332/20180627
https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/187333/20180627

26/6/18
https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/187287/20180626
https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/187288/20180626
https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/187289/20180626

19/6/18 Adjudicaciones por el sistema de PPP
https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/185946/20180619

11/6/18
https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/185460/20180611

05/6/18
https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/185303/20180605

01/6/18
https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/185091/20180601

LEGISLATURA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

La comisión no tuvo reuniones en el mes de junio. Algunos de los proyectos ingresados a la Comisión, son los siguientes:

LUCHA CONTRA EL ALCOHOLISMO -LEY 24788-. INCORPORACION DEL ARTICULO 5 BIS, SOBRE IMPRESION DE LA LEYENDA "SI BEBISTE, NO CONDUZCAS", EN LOS TIKETS EMITIDOS EN LOS PEAJES DE LAS AUTOPISTAS
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3830-D-2018

NACIONAL DE TRANSITO -LEY 24449-. MODIFICACION DE LOS ARTICULOS 26 Y 48, SOBRE PROHIBICIONES DE PUBLICIDAD EN LA VIA PUBLICA REFERIDAS A BEBIDAS ALCOHOLICAS, Y DE CONDUCIR BAJO EFECTOS DE LAS MISMAS, RESPECTIVAMENTE.
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3832-D-2018

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DE LOS ARTICULOS 15 Y 69, INCORPORANDO DENTRO DE LOS DATOS DE LA LICENCIA HABILITANTE EL DOMICILIO FISCAL ELECTRONICO CONSTITUIDO ANTE LA "ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS" Y NOTIFICACION DE LAS INFRACCIONES AL DOMICILIO REAL Y AL ELECTRONICO, RESPECTIVAMENTE.
https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3603-D-2018

NACIONAL DE TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 61, SOBRE HABILITACION ESPECIAL PARA VEHICULOS DE EMERGENCIAS
https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3472-D-2018

SISTEMA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS DE JURISDICCION NACIONAL DE CEREALES, OLEAGINOSAS, AFINES, PRODUCTOS, SUBPRODUCTOS Y DERIVADOS. REGIMEN.
https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3487-D-2018

IMPLEMENTACION DE LA FLOTA VEHICULAR PUBLICA SUSTENTABLE. REGIMEN
https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=3604-D-2018

CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Durante el mes de junio no hubo reunión del plenario de senadores. Con referencia a los proyectos ingresados a la comisión en el mes, se destacan los siguientes:

BASUALDO: PROYECTO DE COMUNICACIÓN QUE SOLICITA INFORMES SOBRE DIVERSAS CUESTIONES RELACIONADAS A LA APARICION DE VEHICULOS QUE REALIZAN FOTOMULTAS EN DETERMINADOS TRAYECTOS DE LA RUTA NACIONAL 9.
http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1711.18/S/PC

CATALAN MAGNI: PROYECTO DE DECLARACION QUE ADHIERE A LA CONMEMORACION DEL "DIA DE LA SEGURIDAD VIAL", A CELEBRARSE EL 10 DE JUNIO DE 2018.
http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1792.18/S/PD

DURANGO: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA SU SIMILAR 24.449 -TRANSITO - RESPECTO DE LOS PERIODOS DE VIGENCIA DE LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR DE LAS PERSONAS MAYORES Y LOS PRINCIPIOS GENERALES DE IGUALDAD Y NO DISCRIMINACIÓN POR EDAD EN LA VEJEZ.
http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1853.18/S/PL

BASUALDO: PROYECTO DE LEY QUE INCORPORA COMO INCISO P), AL ART. 30 DE LA LEY 24.449 - TRANSITO -, RESPECTO A LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS NUEVOS.
http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1910.18/S/PL

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

Durante junio de 2018 la comisión se reunió dos veces, tratando sólo un proyecto de ley del diputado Abrevaya sobre incorporación al código de tránsito y transporte - capítulo 9.10 sobre red de tránsito pesado, y también algunos proyectos de comunicación y declaración. En el mismo mes, algunos de los proyectos ingresados a la Legislatura con cabecera en la comisión, son:

MODIFÍCANSE LOS ARTS. 19, 23 Y 35 DE LA LEY Nº 2265, CONFORME TEXTO CONSOLIDADO POR LA LEY Nº 5666
https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/6/

INFORMES REFERIDOS A LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD
https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/5/

MODIFÍCANSE LOS ARTS. 9.4.2 Y 9.4.6 DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/3/

MODIFICACIÓN DEL ART. 9.4.2 DE LA LEY Nº 2148
https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/3/

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Del mes de junio, se destacan en la legislatura provincial los siguientes proyectos presentados:

Autoridades municipales con más herramientas

El diputado Santiago Nardelli pidió mediante un proyecto de ley, habilitar a las autoridades municipales para que también puedan suspender las licencias de conducir ante faltas graves, como lo hacen los Jueces Administrativos de infracciones de tránsito provinciales. Nardelli expresa que de aprobarse su proyecto, el artículo 38 Bis de la ley 13927, texto según ley 15002, quedaría redactado de la siguiente forma:

"SUSPENSIÓN PREVENTIVA DE LICENCIA. INHABILITACIÓN PREVENTIVA. Los Jueces Administrativos de Infracciones de Tránsito Provincial **y Municipales** podrán 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 **o Municipal** por la falta grave cometida.

La licencia de conducir deberá ser puesta a disposición del Juez Administrativo de Infracción de Tránsito Provincial **o Municipal** que dicte la medida preventiva, en la primera oportunidad que se requiera, bajo apercibimiento de solicitarla con el auxilio de la fuerza pública". En los fundamentos, el diputado de Cambiemos expresa que "el presente proyecto de ley tiene como finalidad dotar a los jueces administrativos de infracciones de tránsitos municipal de una herramienta que se les ha otorgado a los jueces provinciales en la ley 15002".
"La suspensión preventiva de la Licencia de Conducir tienen por finalidad la de preservar de forma inmediata de seguridad vial, impidiendo que aquel conductor que ha actuado de una manera irresponsable, cometiendo una falta grave, cuya consecuencia ha sido más grave aún, pueda seguir conduciendo. "Lo que se intenta, a partir de otorgarle este tipo de facultad al juez administrativo municipal es que, mientras se sustancia la causa que se originó a consecuencia de la falta grave cometida, la persona no conduzca un automotor, a fin de prevenir mayores daños", finaliza el diputado.

Sistema de Ignición por Alcoholimetría

El diputado provincial Pablo Garate (Frente Renovador) presentó un proyecto de ley para pedir que se incopore un sistema de ignición por alcohometría en los vehículos de aquellas personas que hayan sido penadas por conducir superando los límites de alcohol en sangre permitidos. El proyecto expresa la incorporación del inciso f) al artículo 39 bis de la ley 13.927 que quedaría redactado de la siguiente manera:

"f) En los casos dispuestos por el inc. b) I), II) Y III), luego de reestablecida la aptitud para conducir vehículos, el conductor infractor deberá contar con un sistema de Ignición por Alcoholimetría en todo vehículo que conduzca por el plazo en que lo determinen los Jueces Administrativos de Infracciones de Tránsito Provinciales. Dicho plazo no podrá ser en ningún caso, inferior al plazo de inhabilitación al que hubiere sido condenado el infractor".

Garate plantea además que "la instalación del dispositivo estará a cargo del conductor y sólo podrá utilizar aquellos vehículos que estén provistos del mismo". En el mismo, Garate además pide que ese sistema de ignición sea instalado en todos los transportes de pasajeros y de cargas en la Provincia de Buenos Aires. Entre los fundamentos, el diputado del Frente Renovador expone que el proyecto "pretende la incorporación de mecanismos que ayuden a combatir la alta tasa de siniestralidad vial que presenta la Provincia de Buenos Aires". "El consumo de alcohol constituye uno de los principales factores causantes de muertes en el tránsito, registrándose entre las tres primeras causas de mortalidad vial de los jóvenes en la mayor parte del mundo", expresa Garate, y continua argumentando que "teniendo en cuenta las circunstancias y los antecedentes referidos, consideramos que la presente iniciativa tiende a establecer un sistema de prevención de los accidentes viales, a tenor de lo que está ocurriendo en otros países y sus experiencias al respecto, resulta determinante la importancia de establecer, con carácter obligatorio, sistemas – en el vehículo – de control de alcoholemia de los conductores o dispositivos de bloqueo por alcoholemia."

"En este sentido, corresponde mencionar las experiencias tomadas en numerosos países respecto de la colocación de este tipo de sistemas también denominados sistema de Optimización en Seguridad Vial y Alcolest (Sistema Ignición por Alcoholimetría) o "Alcolock", entre los que se pueden destacar Austria, Bélgica, Francia, Finlandia, Holanda, Suecia o Polonia, donde ya es habitual su uso en el transporte público o entre los conductores reincidentes. Resulta importante mencionar también, que la Ciudad de Buenos Aires ha implementado un plan de colocación de dispositivos alcoloks para los transportes escolares que transiten por la ciudad", finaliza Garate.

6TO INFORME - J2018

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

CECAITRA

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