

2^{do} INFORME -2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL



CECAITRA

Cámara de Empresarios Constructores
Administración de Infraestructura Vial de la República Argentina

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	5
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	41
LEGISLACIÓN	68



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

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

Durante el mes de enero de 2019 se realizó una encuesta, respondida por hombres y mujeres en similar proporción, tomando dos ejes que inciden en la seguridad vial. Se consultó sobre acciones ligadas a situaciones conflictivas y/o de violencia vial, y respecto de hábitos o acciones imprudentes, negligentes o peligrosas.

Uso de cuatriciclos en lugares de veraneo

Una problemática habitualmente en auge durante el periodo vacacional aunque no solamente, es el uso de los cuatriciclos. Los resultados de la encuesta mostraron en primer lugar **una gran mayoría de personas que está en desacuerdo con que personas adultas permitan el uso de cuatriciclos a menores de edad: un 87% dijo estar muy en desacuerdo o en desacuerdo** y sólo un 13% lo cree correcto.

Con referencia al uso en general de cuatriciclos en lugares de veraneo, las respuestas se dividen en partes similares: **mientras el 45% cree que deberían estar absolutamente prohibidos, el 44% opina que deben estar permitidos pero sólo para mayores de edad.** Respecto de la existencia de una normativa vigente, **el 45% de las personas dice saber que se encuentra normado pero desconoce la legislación, el 36% desconoce absolutamente su existencia** y sólo un 19% afirma saber de la misma y su contenido.

Los datos de la muestra muestran que la mayoría de los encuestados cree necesario prohibir el uso de los cuatriciclos a menores de edad, aunque se encuentran divididas las opiniones respecto a su uso por parte de adultos; por otra parte y en lo que resulta muy evidente, no hay un conocimiento claro sobre la legislación vigente con relación a su uso.

Las mascotas en vacaciones

Una segunda dimensión consultada y también particularmente visible en los periodos vacacionales, es el abandono de mascotas. Consultados respecto de los motivos por los que eso ocurre en vacaciones, **un mayoritario 38% opina que se debe a “utilizar” dicho momento para abandonar una mascota que ya no se desea tener**, mientras que el 19% cree que tiene que ver con la dificultad respecto de qué hacer con la misma al momento de partir de viaje.

Con relación a las actitudes posibles frente a la situación de encontrar una mascota abandonada al estar de vacaciones, encontramos diversificadas actitudes en los encuestados: **el 27% lo retiene e intenta buscar a los dueños, el 20% no lo retiene pero difunde la situación en redes sociales, el 19% lo retiene y lo alcanza a un refugio de animales, mientras que el 13% no realiza acto alguno.**



2º INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

MONITOR DE SEGURIDAD VIAL



CECAITRA

Cámara de Empresarios Contables
Administración de Ingresos Públicos de la
República Argentina





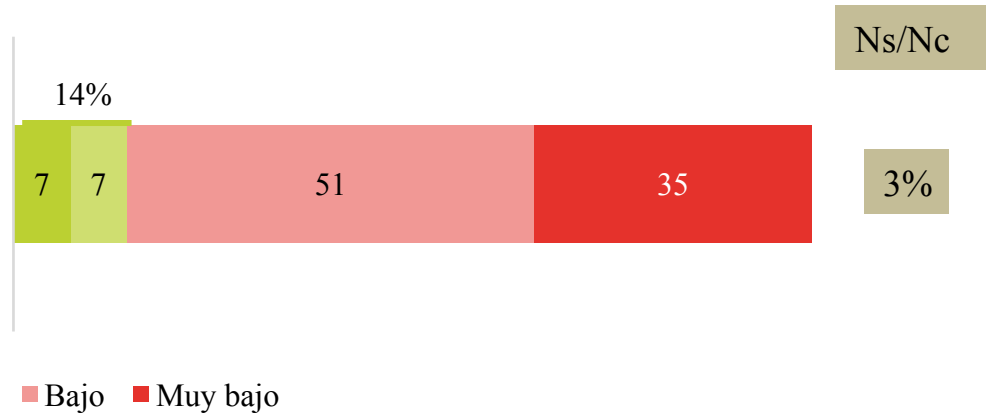
DATOS DE LA MUESTRA



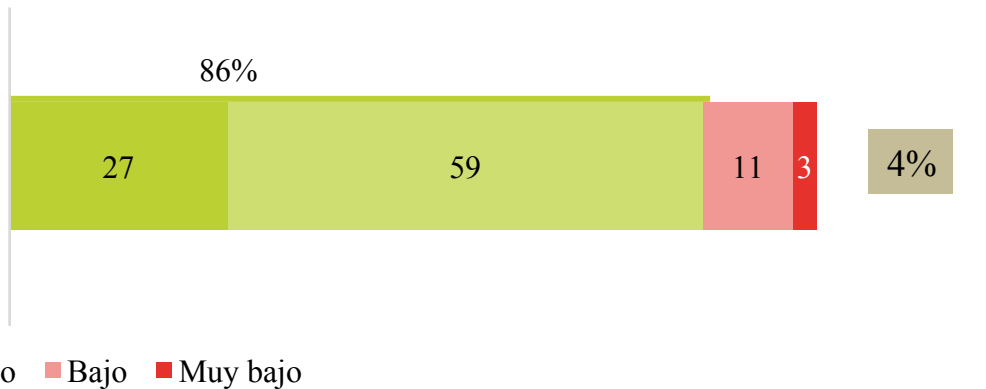
CREENCIAS Y OPINIONES

Respeto hacia las normas de tránsito

Según su opinión ¿cómo evaluaría, entre muy alto y muy bajo, el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito?

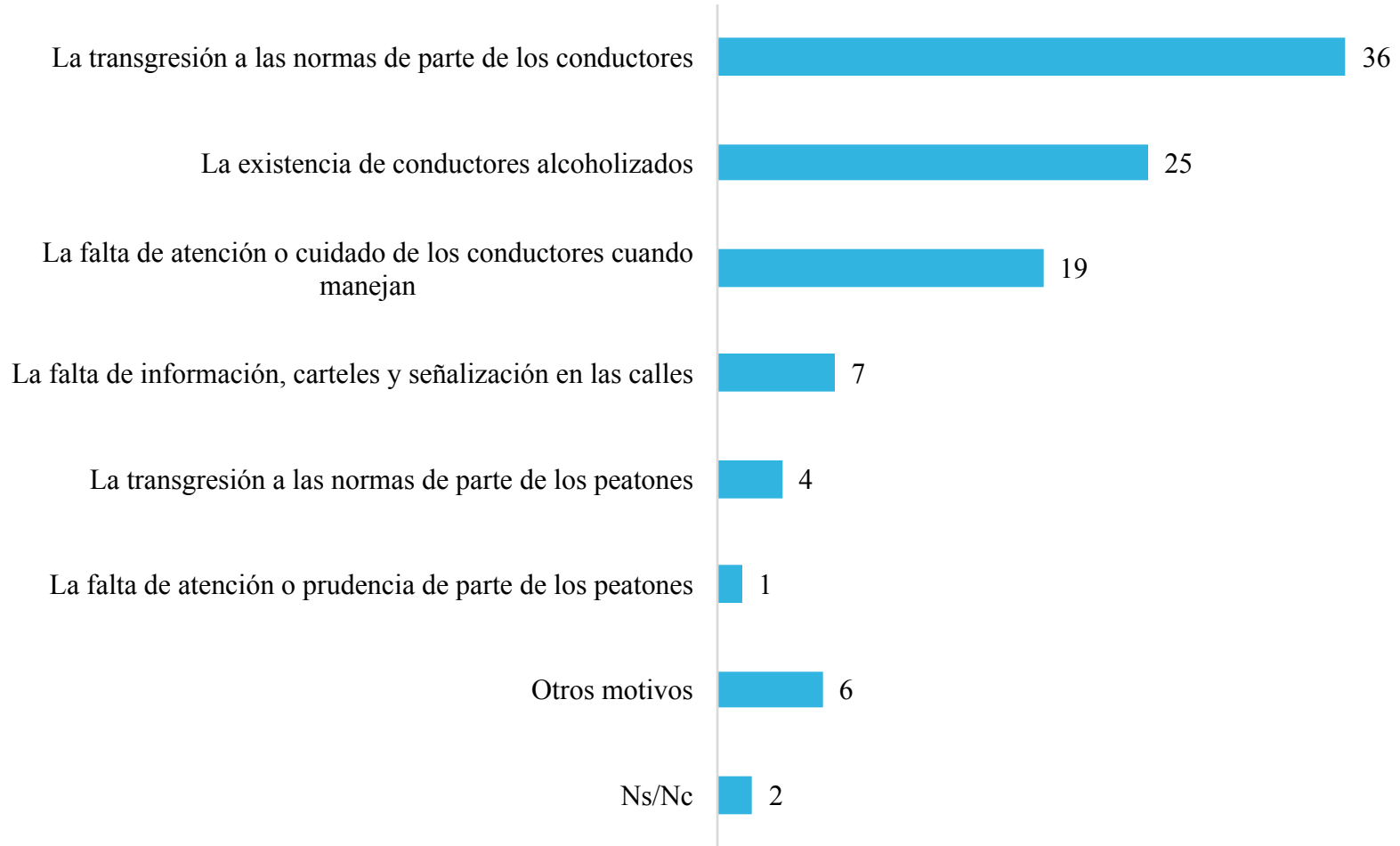


¿Y cuánto respeto considera que tiene usted personalmente por las normas de tránsito?



Principal motivo de accidentes viales

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



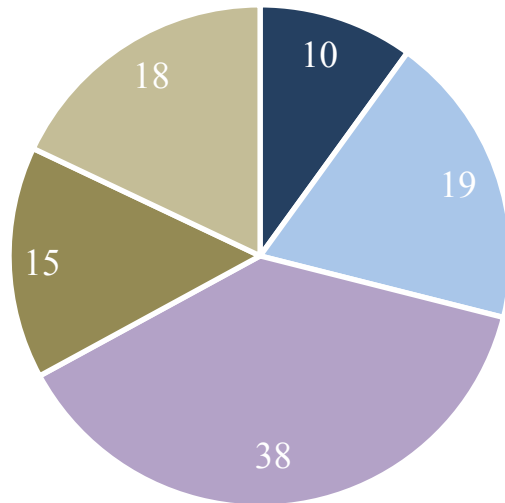
Opiniones respecto al uso de cuatriciclos según conocimiento de la normativa

Respecto al uso de cuatriciclos en la vía pública en lugares de veraneo, ¿cuál de estas frases refleja mejor su opinión?	Total	Conoce normativa en detalle	Conoce normativa pero no en detalle	No conoce normativa
Debería estar permitido incluso para menores de edad	5	7	4	2
Debería estar permitido, pero solo para mayores	44	46	50	38
Debería estar prohibido tanto para mayores como menores	45	44	43	50
No sabe	6	3	3	10



Abandono de mascotas en vacaciones

Pensando en el verano y las mascotas, ¿a cuál de los siguientes motivos cree que se debe el aumento de abandono de mascotas durante las vacaciones de verano?



- Dificultad para trasladar a la mascota al lugar de veraneo
- Dificultad de resolver dónde dejar la mascota al salir de vacaciones
- Aprovechar el momento de las vacaciones para abandonar a una mascota que ya no se deseaba tener
- Otras razones
- No sabe



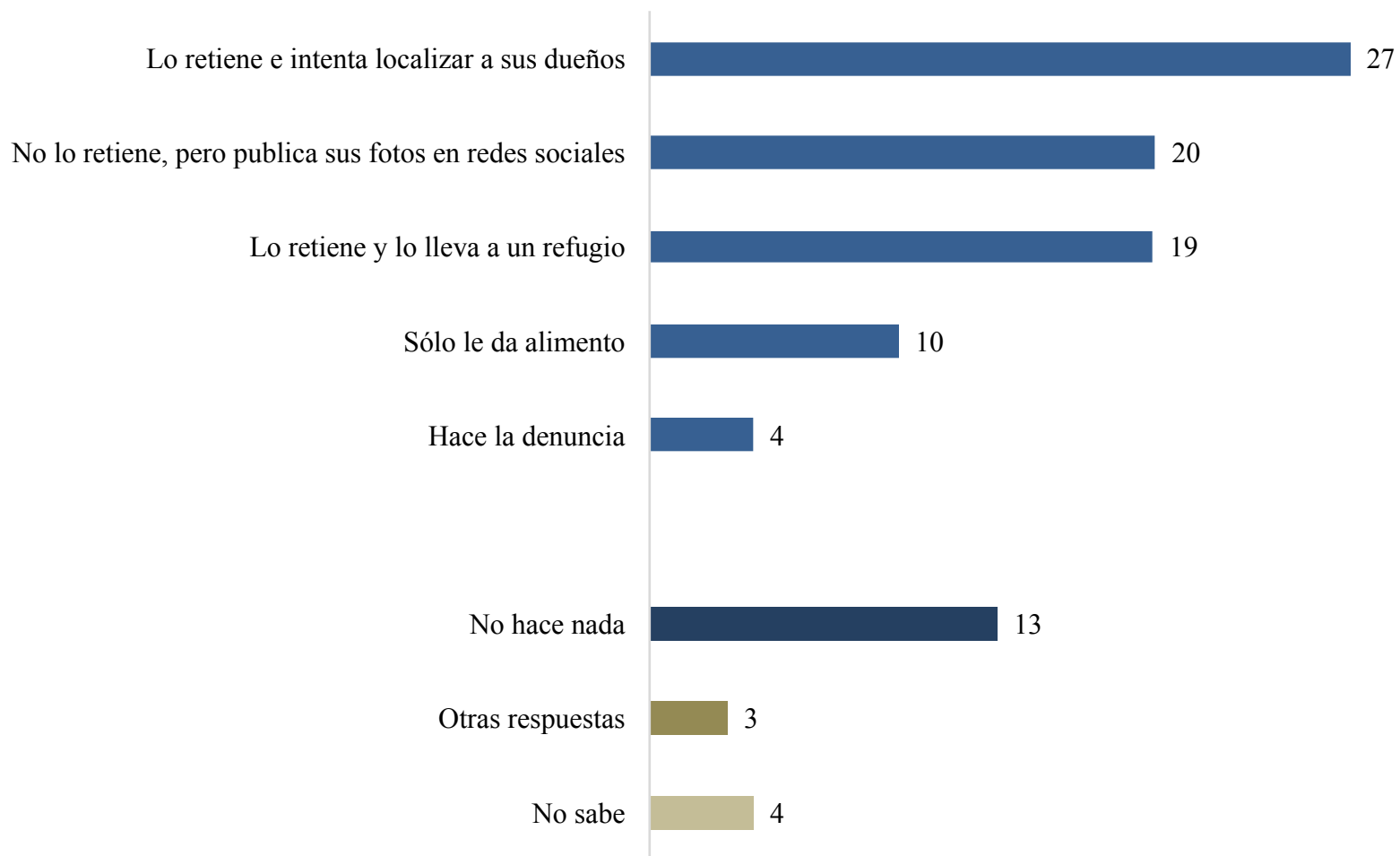
Abandono de mascotas en vacaciones

La dificultad para viajar con una mascota al salir de vacaciones aumenta el abandono de animales en el verano



Acciones frente al abandono de mascotas

Si usted encuentra un animal abandonado en la vía pública, ¿qué hace?



Ficha Técnica

- > Este informe surge de una encuesta realizada en Enero de 2019 en El Área Metropolitana de Buenos Aires (*).
- > La recolección de datos se realizó telefónicamente con tecnología IVR (respuesta de voz interactiva), que utiliza preguntas pregrabadas que los entrevistados responden por medio del teclado.
- > La selección de hogares se realizó a partir de una muestra aleatoria de teléfonos fijos. Posteriormente, los resultados fueron ajustados de modo iterado por parámetros censales de radio, sexo, edad y nivel educativo
- > La cantidad de casos fue de 1377 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 +/- 2,55 % 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.





ANEXO ESTADÍSTICO

Acuerdo con frases

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	24	27	22
Algo de acuerdo	46	46	45
Algo en desacuerdo	22	20	25
Muy en desacuerdo	8	7	8

	Edad			
	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	20	24	27	31
Algo de acuerdo	57	38	46	42
Algo en desacuerdo	17	30	17	19
Muy en desacuerdo	6	8	10	8

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	24	22	28	21
Algo de acuerdo	46	52	44	43
Algo en desacuerdo	22	17	23	27
Muy en desacuerdo	8	9	5	9

	Zona	
	CABA	GBA
Muy de acuerdo	24	24
Algo de acuerdo	38	48
Algo en desacuerdo	25	22
Muy en desacuerdo	13	6



Acuerdo con frases

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

	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
Muy de acuerdo	51	52	49
Algo de acuerdo	32	32	33
Algo en desacuerdo	13	12	14
Muy en desacuerdo	4	4	4

Edad			
16-29	30-49	50-64	65 +
53	50	53	45
28	34	33	36
16	11	13	15
3	5	1	4

	Total	Estudios		
		1ria.	2ria	3ria
Muy de acuerdo	51	50	52	49
Algo de acuerdo	32	29	33	33
Algo en desacuerdo	13	17	11	13
Muy en desacuerdo	4	4	4	5

Zona	
CABA	GBA
49	51
33	32
12	14
6	3



Abandono de macotas en vacaciones

Pensando en el verano y las mascotas, ¿a cuál de los siguientes motivos cree que se debe el aumento de abandono de mascotas durante las vacaciones de verano?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Dificultad para trasladar a la mascota al lugar de veraneo	10	12	8	14	10	8	3
Dificultad de resolver dónde dejar la mascota al salir de vacaciones	19	18	20	27	14	18	16
Aprovechar el momento de las vacaciones para abandonar a una mascota que ya no se deseaba tener	38	31	45	22	41	47	54
Otras razones	15	18	12	17	16	14	9
No sabe	18	21	15	20	19	13	18



Abandono de macotas en vacaciones

La dificultad para viajar con una mascota al salir de vacaciones aumenta el abandono de animales en el verano

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy de acuerdo	54	52	55	62	48	51	57
Algo de acuerdo	22	24	21	18	24	27	20
Algo en desacuerdo	14	14	14	12	17	14	12
Muy en desacuerdo	10	10	10	8	11	8	11

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Muy de acuerdo	54	69	55	39	51	54
Algo de acuerdo	22	13	25	26	26	21
Algo en desacuerdo	14	10	12	20	11	16
Muy en desacuerdo	10	8	8	15	12	9



Acciones frente al abandono de mascotas

Si usted encuentra un animal abandonado en la vía pública, ¿qué hace?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Lo retiene e intenta localizar a sus dueños	27	26	28	25	30	26	25
No lo retiene, pero publica sus fotos en redes sociales	20	15	23	17	24	18	16
Lo retiene y lo lleva a un refugio	19	20	19	18	19	22	19
Sólo le da alimento	10	10	9	15	8	7	8
Hace la denuncia	4	5	3	-	4	6	9
No hace nada	13	16	11	20	11	9	13
Otras respuestas	3	2	4	1	3	4	3
No sabe	4	6	3	4	1	8	7



Acciones frente al abandono de mascotas

Si usted encuentra un animal abandonado en la vía pública, ¿qué hace?

	Total	Estudios			Zona	
		1ria.	2ria	3ria	CABA	GBA
Lo retiene e intenta localizar a sus dueños	27	40	22	23	30	26
No lo retiene, pero publica sus fotos en redes sociales	20	15	22	20	15	21
Lo retiene y lo lleva a un refugio	19	22	19	18	21	19
Sólo le da alimento	10	6	12	9	6	11
Hace la denuncia	4	3	4	5	4	4
No hace nada	13	5	16	16	13	14
Otras respuestas	3	3	1	5	4	2
No sabe	4	6	4	4	7	3





2º INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS/ DICIEMBRE 2018



CECAITRA

Cámara de Empresarios Católicos
Administración de Infraestructura de Transportes de
la República Argentina

TOLERANCIA CERO | GERARDO MORALES

Baja de la siniestralidad vial a un mes de Tolerancia Cero

30 DE ENERO 2019 - 01:04 | Infractores optan por realizar curso de seguridad vial para evitar el pago de la multa por una alcoholemia positiva.



CONFERENCIA DE PRENSA / EL GOBERNADOR GERARDO MORALES Y EL MINISTRO DE SEGURIDAD EKEL MEYER.

A un mes de la aplicación de Ley de Tolerancia Cero se registró un 4% menos de alcoholemias positivas, se incrementaron los controles al 100% y 244 personas multadas eligieron realizar un curso de seguridad vial y así evitar el pago de las multas.

En conferencia de prensa, el gobernador GERARDO MORALES junto al ministro de Seguridad, Ekel Meyer, brindaron números del primer mes de la Ley N° 6.082 "Tolerancia Cero", medida que tuvo resultados significativos debido a los controles de alcoholemia en todo el territorio provincial.

En tal sentido, el primer mandatario sostuvo que con la Ley Tolerancia Cero se buscaban cambios de hábitos que sirvan para salvar vidas. A lo cual agregó que "queríamos contrastar la decisión con datos estadísticos y los datos son elocuentes", indicó.

"Esta información ya es contundente, cayó la siniestralidad y esto nos afirma que hay que seguir por este camino, todavía queda todo este año así que vamos a ajustar la política de control para que se siga cumpliendo la ley", señaló Morales.

Finalmente, el gobernador mencionó que se reforzará con más equipamiento a la policía y que en la fiesta de carnaval se realizarán campañas o decálogo para que no conduzcan alcoholizados y continúe la medida de salvar vidas.

Por su parte, el ministro Meyer afirmó que "si bien es un período corto, hubo una baja sustancial de siniestros a comparación de años anteriores.

La idea es seguir midiendo semestralmente y llegar a fin de año con un balance positivo de la implementación de la ley".

Continuando señaló que no solo los operativos de control buscan evitar la siniestralidad, sino que los conductores y acompañantes cumplan con las normas de tránsito como el uso de cinturón, casco o luces reglamentarias.

"Queremos y buscamos cambios de hábitos, esto es una decisión política de gobierno y vamos a empezar una campaña por 90 días para el uso de cinturón de seguridad tanto delantero como trasero para luego aplicar la multa", concluyó el ministro de Seguridad. También indicó que se avanza junto al Banco de Desarrollo de Jujuy en un sistema de pago de multas por posnet, ya que hasta el momento el pago solo puede hacerse en efectivo.

La presentación se realizó en el Salón Blanco de Casa de Gobierno y también estuvieron presentes el secretario de Seguridad Vial, Luis Martín; y el secretario de Seguridad Pública, comisario general Guillermo Tejerina.

Resultados de la Ley N° 6.082

Los datos a partir de la implementación de Tolerancia Cero es que se incrementaron los controles en un 100% desde el 21 de diciembre del 2018 hasta el 21 de enero del año en curso. Hubo 594 alcoholemias positivas, 4.117 vehículos controlados solo en un mes, 201 personas circulaban con una graduación alcohólica de entre 1 gramo y 3 gramos de alcohol en sangre.

Hubo 15 fugas o negativas a realizar la prueba que implican una pena máxima. Se concretan 30 controles de alcoholemia fijos y móviles por día.

Los resultados comparativos sobre los fallecidos en siniestros con alcoholizados desde el 2017 fue 14, 2018 se registró 21 y en período de un mes de la ley se registraron 5 fallecidos.

Con respecto a la capacitación sobre Seguridad Vial se informó que en el 2018 se visitaron 133 instituciones donde se formó a 13.201 adultos, adolescentes y niños.

Otro dato que se destacó es que 244 personas que fueron multadas optaron por hacer el curso y no pagar la infracción en la Escuela de Educación Vial, aseguraron que la idea es cuidar la vida de las personas y no recaudar.

Cambio de hábitos

El gobernador Gerardo Morales indicó que a un mes de la aplicación de la norma que arroja resultados positivos es importante tomar conciencia sobre la necesidad de cambiar hábitos.

"Esta norma nos impone a todos cambios de hábitos. Vale la pena un cambio de hábitos si esto sirve para salvar vida y creo que los datos nos dan una tendencia en ese sentido. Cayó la siniestralidad de forma contundente. Esto nos anima a seguir reafirmando este camino".

Morales dijo: "Reivindico la decisión que hemos tomado, los datos son muy buenos y seguirán siendo buenos si esto va acompañado de los controles necesarios. Esperamos que llegando al 2019 podamos mostrarnos como sociedad datos que serán elocuentes". Por otro lado, dijo "el objetivo primordial es cuidar la vida y en adelante evaluaremos el impacto en gastos de salud".

También indicó que se seguirá equipando a la Policía de la Provincia.



Fotomultas en puntos clave de la Feliz

February 3, 2019 | Diario Popular



A partir de hoy comenzarán a funcionar en Mar del Plata cuatro cámaras semafóricas que controlarán el cruce en luz roja y la invasión de la senda peatonal, faltas que serán multadas.

El subsecretario de Transporte y Tránsito, Claudio Cambaren, indicó que comenzarán a funcionar cuatro nuevas cámaras semafóricas que controlarán la invasión de la senda peatonal y el cruce de semáforo en rojo.

"Lo que se está buscando es reordenar el tránsito, reeducar al conductor, que muchas veces parece olvidarse de las normas de tránsito. Reitero que no se hace con fines recaudatorios, sino que el ciudadano tome conciencia del respeto hacia el prójimo y así poder disminuir las estadísticas de momento son cuatro, están ubicados en el cruce de las calles de Alió y Moreno; en la Base Naval; en Independencia y Ayacucho y en LUTO e Yrigoyen, frente al palacio comunal. A través de estas cámaras y los radares que se implementaron en los primeros días de diciembre buscamos reordenar el tránsito", expresó el funcionario.

Desde mediados de enero están en marcha dos de los seis radares fijos para sancionar a quienes superen las velocidades máximas permitidas, cruce de semáforo en rojo e invasión de senda peatonal. Los radares fijos están en Constitución y Unamuno.

La desaprensión de los conductores

30 de enero de 2019



La imprudencia, ingrediente mortal de muchos accidentes viales, especialmente asociada con la circulación a altas velocidades y el manejo por sobre los límites de alcohol permitidos o bajo los efectos de las drogas, relativiza otras faltas consideradas "menores" igualmente riesgosas, como utilizar el celular al conducir y la falta de uso del cinturón de seguridad.

Las multas por manejar activando el celular tuvieron durante 2018 un incremento del 56% respecto del año anterior y este vicio, en términos de seguridad vial, es alarmante. Por esta infracción, que es una de las más difíciles de castigar ya que exige la presencia de un agente de tránsito que la verifique, se labraron 221.807 actas en 2018, contra 142.236 de 2017. Se trata de una decisión personal de graves implicancias, pues afecta a también a otros.

La multa representa 100 unidades fijas (UF), cuyo valor individual equivale al precio de medio litro de nafta del mayor octanaje, pero se duplica si el conductor está escribiendo un mensaje y se triplica cuando esta acción la realiza un chofer de colectivos, taxis, remises, micros escolares o camiones. Cuando un conductor se distrae mirando el celular durante 3 segundos, a 40 kilómetros por hora, recorre 33 metros a ciegas o, lo que es lo mismo, casi media cuadra con una venda en los ojos.

El riesgo es aún mayor cuando se conduce por carreteras más rápidas. Un informe de Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste, concesionarias de la Panamericana y el Acceso Oeste, detectó un promedio de 13,5% de las personas que usa el celular mientras maneja. Lo grave de esta situación es que en estas vías los automóviles pueden ir a 120 kilómetros por hora, por lo que pulsar una sola tecla para escribir significa recorrer 100 metros a ciegas.

Un informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) encendió otra potente alarma. Además de señalar que en 2017 murieron 5611 personas en accidentes viales, esto es 20 personas por día sin contar los heridos y quienes quedaron con alguna discapacidad, presentó estadísticas de todas las provincias. Solo el 43,6% de los vehículos observados circula con todos sus ocupantes protegidos con cinturón de seguridad.

En otro de los datos del informe se refleja que solo el 42,9% de los copilotos utiliza los cinturones y, en ocupantes traseros, esa cifra se reduce al 23,1%. Según Luchemos por la Vida, se evitarían miles de muertes en accidentes de tránsito si esa norma se cumpliera.

Las muertes y lesiones como consecuencia de los siniestros de tránsito son absolutamente evitables. No son accidentes. Además del endurecimiento de penas, se requiere que la anomía, la imprudencia y la desidia de los conductores desaparezcan ya que se ha comprobado que son ellos los principales responsables de los incidentes.

Radars: en siete días, bajaron 70% las infracciones

La Municipalidad labró 529 actas por exceso de velocidad, el 9% de los autos controlados. Por ahora no se cobran multas, que comenzarán en marzo. Se vienen los cascos con cámara.

La Voz del Interior 23 enero 2019



Equipos. Permiten detectar vehículos en infracción y registrar las velocidades de circulación.

cipalidad de Córdoba.

Desde esa repartición señalaron que se trata de una baja sensible en el número de faltas respecto de mediciones anteriores, cuando el nuevo sistema de control todavía no era conocido por los conductores cordobeses. Consideran que fue la difusión de este tipo de vigilancia lo que permitió esa reducción del 70 por ciento (o 21 puntos porcentuales).

Por ahora las infracciones no se sancionan con multas, pero estas empezarían a aplicarse a partir de marzo de este año.

Si bien los puestos de los equipos de radares, denominados "cinemómetros", son móviles y pueden ser ubicados en cualquier zona de la ciudad, funcionarios de la Municipalidad anticiparon que se les dará prioridad a las avenidas donde se re-

gistra más del 10 por ciento de los siniestros viales: Colón, Sabattini, Juan B. Justo, Costanera, Rafael Núñez, Alem, Armada Argentina y Fuerza Aérea.

La velocidad máxima detectada durante esta primera semana de control fue 95 kilómetros por hora en la avenida Ricchieri, lo cual se considera como una "velocidad temeraria".

La primera semana de controles de velocidad por cinemómetros que realiza la Municipalidad de Córdoba arrojó un total de 529 actas labradas a vehículos que superaron el límite de velocidad permitido, de un total de 5.756 autos controlados.

Se trata del 9,1 por ciento de los conductores, y desde la Municipalidad están satisfechos con estos primeros resultados. Explicaron que, en las semanas previas al inicio del monitoreo,

Desde que empezaron los controles de velocidad con radares en la ciudad de Córdoba, hace una semana, bajó de forma drástica la cantidad de vehículos que superaron la máxima permitida.

Sobre un total de 5.756 autos controlados, sólo se labraron 529 actas, lo que representa el 9,1 por ciento de los conductores. Antes, el 30 por ciento superaba el límite. Los datos fueron difundidos por la Subsecretaría de Transporte de la

cerca del 30 por ciento de los autos circulaban a velocidades que superaban la máxima, por lo que consideran que la difusión de los controles posibilitó que se redujera la cantidad en un 70 por ciento (o 21 puntos porcentuales).

La Subsecretaría de Transporte afirmó que es una sustancial baja en comparación con las mediciones que realizaron previamente, sin visibilizar el sistema y antes de que fuera presentado en sociedad.

"De esta primera semana, podemos destacar, como aspecto positivo, que el buen camino es este: difundir y concientizar. Ya sea por la gran difusión que los radares tuvieron en los medios como por la manera en que se divulgaron en las redes sociales la gente está circulando más despacio", indicó a La Voz el subdirector del área, Adrián Ce-

na. "Por eso no se sanciona económicamente por ahora, porque estamos esperando que la gente entienda que tiene que respetar la velocidad. Luego, a quienes no lo entiendan, se los va a multar", añadió.

Si bien los puestos son móviles y pueden ser dispuestos en cualquier sector de la ciudad, fuentes de la Municipalidad de Córdoba indicaron que pondrán especial énfasis en las arterias en las que se acumulan más del 10 por ciento de los siniestros viales, de acuerdo con los datos presentados recientemente por el Observatorio Vial de la Municipalidad de Córdoba.

Estas son: Colón, Sabattini, Juan B. Justo, Vélez Sársfield, Costanera, Rafael Núñez, Alem, Armada Argentina y avenida Fuerza Aérea.

También se detectó la circula-

ción de unidades de transporte público a alta velocidad –antes de empezar los controles– en la calle San Jerónimo, por lo que se controlará también allí, aunque esto se complementó con charlas de la Municipalidad con las empresas para revertir esta situación.

Respecto de las velocidades máximas detectadas, los 91 kilómetros por hora que se habían verificado el primer día con un automóvil Volkswagen Vento, sobre la avenida Sabattini, fue superado esta última semana. En la avenida Ricchieri, se constató que un automóvil se trasladaba a 95 km/h, considerado por Cena como una "velocidad temeraria".

Se calcula que a diario circulan unos 80 mil autos a velocidades superiores a las permitidas, al tiempo que el parque automotor –según el último censo mu-

nicipal de 2017– supera los 880 mil.

Máximas especiales

Si bien la mayor velocidad permitida en calle es de 40 km/h y en avenida es de 60 km/h, existen máximas especiales, en las que el límite puede subir o bajar.

"Por ejemplo, la avenida La Voz del Interior, saliendo al tramo sin colector, tiene una velocidad máxima de 80 km/h, pero está aclarado en la cartelería. No tiene sentido restringirla a 60 km/h, con tres carriles y sin ingreso de vehículos", apuntó. "Pero también se tiene que contemplar que en calles donde la máxima es 40 km/h, en las encrucijadas, cruces, escuelas, entre otras particularidades, hay que descender a 30", añadió Cena.

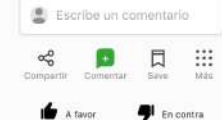
Según ilustraron desde el municipio, la máxima de 60 km/h tiene relación directa con la probabilidad de muerte en caso de un peatón sea atropellado.

Según informes de grupos de trabajo sobre accidentes, si se impacta a 30 km/h, el riesgo de morir en el evento es del cinco por ciento –y el 65 por ciento queda herido–; mientras que el número se eleva a 45 con un choque a 40 km/h (sólo el cinco por ciento no sufre heridas), y alcanza el 85 por ciento cuando se superan los 64 km/h (sin posibilidades de no tener lesiones).

Este sistema se realiza tras un acuerdo firmado en octubre entre la Municipalidad de Córdoba, la Provincia y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para potenciar operativos de control y mejorar los in-

dices de siniestralidad en la ciudad de Córdoba.

Con el convenio, se dotó al municipio con dos vehículos para control y fiscalización, seis cámaras de monitoreo, dos cinemómetros –y se incorporaría otro– y 25 dispositivos de mano (PDA), junto con impresoras para efectuar las boletas.



Con una app, los porteños denuncian 450 infracciones de tránsito por día



En total se registraron 164.171 infracciones Fuente: Archivo

El año anterior se habían realizado 199 actas diarias; se pueden registrar vehículos en doble fila o que ocupan rampas

Mauricio Giambartolomei [SEGUIR](#)

22 de enero de 2019



Equipos que registran los excesos de velocidad, las invasiones en la senda peatonal o los cruces de semáforo en rojo; cascos equipados con cámaras que permiten captar los vehículos mal estacionados en las avenidas, y [agentes de tránsito](#) que patrullan las calles de a pie detectando irregularidades. Son todas las variantes con las que se intenta controlar las infracciones en la ciudad de Buenos Aires, aunque debe sumarse otra que viene creciendo en los últimos años: la denuncia vecinal.

Lanzado en 2014, el programa Compromiso Vial Ciudadano permite denunciar las malas conductas de los automovilistas y acompañarlas con evidencia fotográfica a través de una aplicación. La denuncia luego es verificada por un agente de tránsito que certifica la infracción. El año pasado, a través de esta plataforma, se registraron 450 multas por día. En 2017 se realizaron 199 actas a diario, por lo que hubo un incremento del 226%.

BA Denuncia Vial es el nombre de la aplicación, que está disponible en las tiendas de los sistemas iOS y Android. Al ingresar a la plataforma con un usuario personal, la app ofrece la posibilidad de subir una foto del vehículo en infracción y otra de su patente; además, se debe agregar una descripción de la falta y el lugar donde ocurrió. De esta forma, durante el año pasado se registraron 164.171 infracciones, un número que superó largamente las 72.550 registradas en 2017.

Las herramientas digitales volcadas al comportamiento vehicular no solo están siendo utilizadas con mayor frecuencia por los vecinos, sino también por el cuerpo de agentes de tránsito de la Secretaría de Transporte y Tránsito de la ciudad. La cuarta parte de las infracciones totales registradas el año pasado fueron realizadas a través de la aplicación móvil que tienen a disposición en sus teléfonos celulares.

El mayor porcentaje de las multas sancionadas el año pasado fueron detectadas por las cámaras de fotomultas de velocidad, que reunieron el 74,3% del total. En segundo lugar se agruparon las hechas con las app por los agentes de tránsito, con el 24,2%, y luego aparecen las manuales, con el 1,4%.

Las denuncias que se realizaban en las redes sociales y en distintos foros donde se exponía a los infractores se perdían en debates infructuosos hasta que la Ciudad decidió lanzar BA Denuncia Vial, que llegó para reemplazar un mail dispuesto para el mismo fin que funcionaba desde 2010. Aunque la app sirvió para llenar ese vacío su aplicación generó polémica, sobre todo porque se implementó en plena discusión por la ampliación del estacionamiento medido en la mayoría de los barrios, debate que aún no concluyó.

¿Cuáles son las infracciones que pueden mostrarse a través de BA Denuncia Vial? Son varias: vehículo que obstaculiza una rampa de discapacitados o un espacio reservado para discapacitados; estacionamiento sobre la senda peatonal; automóvil en una ochava; estacionamiento en una parada de colectivos, sobre espacios verdes o en doble o triple fila; ocultamiento o adulteramiento de la chapa patente, y obstrucción de ciclovia.

Fotos subidas

Cuando las fotos están subidas a la app con la información requerida la denuncia es analizada por el Cuerpo de Agentes de Tránsito, que determina si es aplicable o no una multa. De esta forma el año pasado se labraron 164.171 actas, incluidas dentro de las 1.027.868 multas que los agentes realizan por su cuenta mediante las aplicaciones.

En 2018 se registró un aumento del 38% respecto del año anterior de las infracciones detectadas por los 2750 agentes con aplicaciones móviles. De las 790.983 infracciones labradas en 2017 se alcanzó el número mencionado en el párrafo anterior, ubicándose al tope de las multas las sanciones por estacionamiento indebido, con 471.272 actas, lo que demuestra que el ordenamiento vehicular, en una ciudad por la que transitan 1.600.000 automóviles, es aún una cuenta pendiente.

El mal estacionamiento reunió el 43% del total de las actas confeccionadas durante 2018 a través de la app. En el segundo puesto siguieron las multas por utilizar el teléfono celular al conducir, con 221.807 casos, el 29% del total. En el tercer lugar se ubicó una infracción grave: no respetar el semáforo en rojo, con 120.336 acciones indebidas. Luego le siguieron no utilizar el cinturón de seguridad, con 37.388 actas, y no respetar las indicaciones de las autoridades de tránsito, con 34.725.

Las cifras muestran el comportamiento de los conductores en toda la ciudad. En total, el año pasado se registraron 4.239.457 infracciones mediante todas las vías y el mal estacionamiento se ubicó al tope del listado, con 1.351.561 infracciones. El acumulado del año pasado demuestra que hubo un incremento en las multas de un 2,7% (en 2017 habían sido 4.131.209). Y a pesar de que las infracciones por exceso de velocidad se mantuvieron en el segundo lugar hubo un descenso del 40% respecto de 2017, cuando se establecieron 1.964.311.

Con la última actualización de las unidades fijas (UF), reguladas de acuerdo con el precio del litro de nafta de mayor octanaje, el estacionamiento indebido tiene una sanción de 100 UF, o \$1785. Pero existen otras variantes que se sancionan con más dureza: obstaculizar lugares reservados para servicios de emergencia, paradas de transporte público, entradas de vehículos, ciclovias, carriles exclusivos, corredores de metrobús y zona de macro y microcentro, \$3570 (200 UF); obstruir espacios destinados a vehículos de personas con necesidades especiales o rampas para personas con movilidad reducida, \$5355 (300 UF); estacionamiento en áreas peatonales, \$5355 (300 UF).

Cifras de infracciones

74,3%

Multas detectadas por exceso de velocidad

El mayor porcentaje de las infracciones aplicadas en 2018 fue de cámaras de fotomultas

43%

Actas por mal estacionamiento

Entre las multas detectadas por los agentes con aplicaciones móviles, las faltas de estacionamiento se llevaron el primer lugar

2,7%

Incremento en la cantidad de multas

En 2018 hubo una ligera suba en la cantidad total de actas labradas en relación con el año anterior

Por: [Mauricio Giambartolomei](#)

Un año después, siguen los cuatriciclos en el lugar donde murió Franco y falta control

Clarín volvió a la zona en la que un chico de 7 años, a bordo de un cuatri, falleció tras ser embestido por otro. Se ven chicos al volante y escasos elementos de seguridad.

Clarín 21 enero 2019 +1 más PINAMAR. ENVIADA ESPECIAL. Paula Gallinsky pgallinsky@clarin.com



Transitado. Así está ahora el sitio donde Franco se accidentó.

Entre el complejo en construcción North Beach y el barrio cerrado Villarobles, en los médanos, a unos 300 metros del mar. Hace un año exacto, en esas coordenadas había restos de

plástico blanco. Eran pedazos del cuatriciclo que manejaba Franco Catanzaro, el nene de 7 años que murió luego de cruzarse en una duna con otro

dado, de mayor porte, que cayó encima de él y lo aplastó.

Clarín volvió al lugar de la tragedia, un terreno privado en el Partido de la Costa donde los cuatriciclos están prohibidos por ordenanza municipal desde 2008. La zona de "ollas" sigue sin vallas ni carteles de advertencia y hasta el lugar continúan llegando cuatriciclos con más de un ocupante. En la mayoría de los casos, circulan sin casco. A esa misma altura pero sobre la playa este diario detectó imprudencias y faltas graves: hasta cinco personas en un cuatriciclo y nenes al volante llevando de acompañantes a otros nenes. Durante la recorrida, no se vieron controles.

Hay más vegetación que el año pasado y por todos lados se ven marcas recientes de cuatriciclos. En algunos médanos al fondo se escucha el "run, run"



Imprudencia. Pese a estar prohibido, dos chicos circulan solos por la playa con un cuatriciclo. Ni siquiera llevan casco puesto.

de los motores. Pasa un hombre en una moto, va parado. Después, otro en cuatriciclo con el casco a medio colocar, casi de adorno. Un adolescente sube y baja por una duna también en

cuatriciclo, sin elementos de seguridad. Un UTV avanza rapidísimo y zigzagueando, atrás aparecen otros dos en un cuatri. Tampoco llevan ningún tipo de protección.

En el sector de playa, por el corredor que queda entre los gazebos y los lotes privados, van y vienen cuatriciclos a la altura de Costa Esmeralda, de North Beach y también del terreno en

También hay nenes manejando solos o llevando a algún amiguito. No tienen nada para cuidarse ni la cabeza ni el cuerpo. Pasan cerca de los gazebos, esquivan turistas que caminan por la arena. Durante la recorrida, este diario no se encontró con móviles ni efectivos llamando la atención sobre estas irregularidades.

Consultados por este tema, voceros del Municipio del Partido

de la Costa dijeron que "los cuatriciclos están prohibidos en el Partido de la Costa y lo que pase en zonas privadas excede a la Comuna". Sobre la situación cerca del mar agregaron que "cuentan con seguridad en playa en forma permanente". "Si aparece un cuatriciclo se lo frena", señalaron, aunque aseguraron no tener problemas vinculados a esto. No respondieron sobre la cantidad de multas que se hicieron por circulación de

cuatriciclos en lo que va de la temporada.

Esta situación se da en la primera temporada en la que se aplica la nueva reglamentación para cuatriciclos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que, entre otras cosas, prohíbe la circulación en zonas urbanas y delimita el uso a corredores seguros y pistas señalizadas. Sin embargo, pocos municipios regularon el uso de estos vehículos y lo hicieron con normas más permisivas. ■

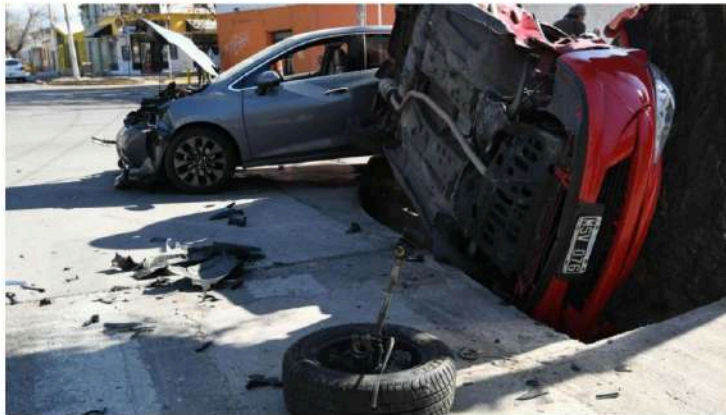
SOCIEDAD

LOS ANDES

SOCIEDAD | Sábado, 19 de enero de 2019

Un organismo nacional dijo que son falsas las estadísticas viales de Luchemos por la vida

Según esta ONG, son 327 los fallecidos por accidentes en Mendoza. En tanto, los números oficiales indican que son 161.



Par Redacción LA

COMPARTIR

El Consejo Federal de Seguridad Vial manifestó a través de un comunicado una "preocupación" ante publicaciones vertidas en diferentes medios nacionales sobre cifras de muertes por siniestros viales en el año 2018, que se desprende de la Asociación "Luchemos por la vida". "No podemos permitir que continúen vertiendo datos falsos", destacaron.

"El informe difundido -que no menciona la fuente- tiene números que no se corresponden a las estadísticas relevadas por cada una de las jurisdicciones provinciales, teniendo en cuenta además que, de acuerdo a lo establecido por la Organización Mundial de la Salud, debe hacerse un seguimiento a 30 días de las víctimas en siniestros viales", dijeron.

TAL VEZ TAMBIÉN TE INTERESE
Pereg salió de su casa, criticó a la Policía y se enfrentó a vecinos "por la inseguridad"

En el informe anual que difunde Luchemos por la vida se observa, por ejemplo, que los fallecidos en Mendoza por incidentes viales en 2018 son 327 mientras que para el gobierno provincial el número es de 161, es decir, hay una diferencia de 100% de casos. Vale decir también que a partir de relevamientos de Los Andes - que se basaron en la información periodística y del ministerio de seguridad- las personas que perdieron la vida fueron 218.

"Luchemos toma por fallecimiento en el lugar y después en hospitales. Ese dato se puede obtener después de los 90 días, se toma por las causas de las partidas de defunción. Por eso se cuestiona a luchemos, no tiene un sustento objetivo. Tanto la agencia nacional de seguridad vial y el consejo federal dónde estamos todas las provincias cuestionamos estos datos", dijo Hugo Fiorens, Director de la Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial de Mendoza.

El resto del comunicado

El resto del comunicado explica las razones de su preocupación. "Este Consejo, que está integrado por un representante de cada una de las provincias argentinas, un representante de la ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo Nacional, manifiesta la preocupación respecto del suministro de una incorrecta información a toda la sociedad, en función de que dichas cifras no son simples números fríos sino que representan vidas humanas, representan familias y a la sociedad toda", resaltaron..

TAL VEZ TAMBIÉN TE INTERESE
En Mendoza murió un peatón cada tres días en lo que va de 2019

Por otro lado remarcaron que la asociación "muestra cifras que no son reales, que no tienen sustento en ninguna documentación, en ningún método y en ningún cruzamiento efectivo de datos que permita conocer la realidad" y señalaron que no hay seriedad en la recolección de datos.

TAL VEZ TAMBIÉN TE INTERESE
La cónsul y un policía de Israel viajan a Mendoza por las hermanas desaparecidas

"Dicha Asociación deja entretener la falta de seriedad de su trabajo, y que las estadísticas son aportadas solamente con un fin sensacionalista, malinformando a la sociedad y perjudicando el serio trabajo que se viene desarrollando en cada una de las provincias que mes a mes y día a día envían permanentemente datos al Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, donde posteriormente se los procesa, analiza, y luego son utilizados en la fijación de políticas públicas", dijeron.

TAL VEZ TAMBIÉN TE INTERESE
Bajó la cantidad de heridos por pirotecnia y en siniestros viales

Para terminar desde el Consejo opinaron que la publicación irresponsable de datos alejados de la realidad solamente genera más confusión en una sociedad tan lastimada por el flagelo que representan los siniestros viales.

"En consecuencia, debemos asumir como sociedad que la inseguridad vial es un problema de todos y que nos afecta a todos y no podemos permitir que instituciones como la nombrada continúen vertiendo datos falsos y sin sustento a toda la sociedad, más aun teniendo en cuenta que estamos hablando de vidas humanas", finalizaron.



LA NACION | SOCIEDAD | LA NACION DATA

Muerte al volante: ¿cuáles son las provincias con mayor cantidad de accidentes viales?

16 de enero de 2019 • 16:44



Por segundo año consecutivo, [Santiago del Estero](#) fue la provincia con mayor cantidad de accidentes viales fatales en relación a su población. En 2018 tuvo la tasa más alta del país, al igual que en 2017. El distrito menos comprometido, el año pasado, fue la Ciudad de Buenos Aires y el más peligroso durante los últimos 10 años fue La Pampa.

Los datos surgen de un nuevo informe de la asociación civil [Luchemos por la Vida](#), que estudia el fenómeno de la inseguridad vial y promueve acciones para prevenirla. En el país, según cifras de la misma organización, en 2018 murieron 7274 personas en accidentes de tránsito en todo el país.

En 2017, en Santiago del Estero, que tiene una población de 958 mil habitantes, hubo 344 muertes en accidentes viales y quedó a la cabeza del ranking por provincias. Y aunque la cifra disminuyó en 2018 con 341 muertes, se mantiene en el podio de la lista como una de las más peligrosas para peatones como para conductores.

En el ranking de las provincias más peligrosas para transitar en 2018 siguieron Tucumán, con una tasa de fallecimientos del 32%, Catamarca, con el 29% y Jujuy, con el 28%.

LA NACION | OPINIÓN | CATALEJO

Cámaras



Ariel Torres [SEGUIR](#)
LA NACION

14 de enero de 2019



La semana pasada la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la provincia de Buenos Aires anunciaron la colocación de ocho nuevos radares de velocidad fijos en el Acceso Norte. Serán bienvenidas.

Circulo por ese corredor -nunca mejor usada la palabra- todos los días, dos veces por día, desde hace más de tres años. Cada jornada, sin falta, se producen uno o varios accidentes. En ocasiones, hay que lamentar víctimas fatales. Cosa que, en una vuelta de tuerca demencial, hemos terminado por naturalizar. Los viernes, los choques son una epidemia. Todos los viernes. Nunca falla. Parece un cuento siniestro de ciencia ficción.

Pero no. Observarnos manejar es mirar el retrato de nuestra sociedad. La inmensa mayoría respeta las normas. Algunos despistados circulan a marcha lenta por los carriles rápidos. Y luego está el puñado de pícaros de siempre. Zigzaguean con temeridad, no respetan las distancias de frenado, las normas no son para ellos. Pero tarde o temprano las leyes del movimiento de Newton, implacables, conducen a una tragedia. Imagino, como los veo hacer todo el tiempo, que frenarán ahora, cuando se aproximen a los nuevos radares, y luego seguirán su carrera mortal. Porque total no pasa nada.



el territorio

AHORA DEPORTES ESPECTÁCULOS OCIO FÚNEBRES **alata** CLUB EL TERRITORIO RADIO TTV DIARIO

El 60% de pacientes llega a traumatología por siniestros viales

Domingo 13 de enero de 2019 | 05:00hs.

Durante el 2018 el Servicio de Traumatología del Hospital Escuela atendió a 10.000 pacientes. | Foto: Marcelo Rodríguez



Por Victoria Bergunker
interior@eltterritorio.com.ar

Actualmente las lesiones por siniestros viales representan una de las principales causas de consultas traumatológicas en el Hospital Escuela de Agudos Doctor Ramón Madariaga. Un 60 por ciento de los pacientes recurre por este motivo al especialista.

En este sentido, el responsable del Servicio de Traumatología y coordinador del Banco de Prótesis, Raúl Carabajal, expuso a El Territorio: “Los accidentes de tránsito representan casi un 60 por ciento de los pacientes, que generalmente llegan con politraumatismos. Lo más común es la fractura de miembros inferiores, fémur y tibia, que son los huesos más afectados en accidentes viales”.

Banco de Prótesis

Dentro del dispositivo asistencial que brinda el equipo de médicos especialistas en cirugía ortopédica y traumatología se encuentra el Banco de Prótesis, Materiales Ortopédicos y Osteosíntesis de Misiones, a partir del cual se brinda asistencia de manera rápida a los pacientes que necesiten una intervención quirúrgica.

“En 2018 ingresaron alrededor de 800 pacientes por el Banco de Prótesis, de los cuales 700 fueron operados; casi 400 en el Hospital Escuela y el resto en los otros hospitales públicos de la provincia”, detalló Carabajal.

Además, explicó que el sistema funciona para todos los hospitales de la provincia y provee elementos de osteosíntesis al paciente que sufre una fractura y necesita un tratamiento quirúrgico, “que eso significa a veces un implante”.

Asimismo, se destaca por su rapidez, ya que la operación se concreta en un lapso de siete a diez días de haber hecho el pedido.

Finalmente, el médico precisó: “Los implantes más utilizados son los elementos de osteosíntesis, que serían los clavos de fémur, de tibia y las placas con tornillo, eso es lo que más se usa en pacientes politraumatizados. Después están las prótesis que son de rodilla y cadera que se usan más en la patología ortopédica, es decir en la artrosis”.

La creación del Banco de Prótesis se enmarca dentro de la ley XVII-Nº 92 y funciona dentro del Parque de la Salud. Cuenta con dos vehículos exclusivos para asistir otros hospitales Nivel III (Iguazú, Eldorado y Oberá), evitando tener que trasladar a los pacientes hasta Posadas.

800

Pacientes .

En el 2018 ingresaron alrededor de 800 pacientes por el Banco de Prótesis, de los cuales 700 fueron operados: casi 400 en el Hospital Escuela y el resto en los otros hospitales públicos de la provincia.

Las multas de tránsito dejan en CABA \$2600 millones anuales



El acarreo del vehículo tiene un alto costo que se surra al de la multa. Fuente: Archivo

El dinero recaudado no tiene un fin específico, sino que va a Rentas Generales; cuáles son los montos y cómo se determinan

Carlos Manzoni **SEGUIR**

13 de enero de 2019



Dejar el auto mal estacionado puede costar entre \$1785 y \$5355; incurrir en exceso de velocidad, desde \$7140 hasta \$71.400; usar el teléfono celular mientras se conduce, desde \$1785 hasta \$3570. Estos son solo algunos ejemplos de **multas de tránsito**, que muestran que cometer una infracción al volante en la ciudad de Buenos Aires puede salir muy caro, tan caro que la recaudación en este concepto es una gran fuente de recursos para el gobierno porteño (GCBA): solo en 2018, la cifra total fue de \$2600 millones (apenas por encima de los \$2120 millones de 2017).

Con esa cifra, informada por la Dirección General de Administración de Infracciones (DGAI) porteña, se podrían asfaltar unas 1210 cuadras de la ciudad, si se toma en cuenta que el costo por cuadra es de \$2.148.699,24, según el periódico especializado El Constructor. Pero la asignación de ese dinero no es tan lineal, ya que fuentes del gobierno porteño indican que todo lo que se recauda por infracciones de tránsito va a Rentas Generales y no tiene un uso específico; es decir que se asigna a distintas obras y gastos de la ciudad.

Más allá del destino de los fondos, que más de un multado querría conocer, hay un costo adicional por dejar el auto mal estacionado, que no va a parar a las áreas del estado: el del acarreo del vehículo, que hacen las conocidas grúas que lo trasladan hasta el depósito al que hay que ir a recuperarlo.

El costo de acarreo es de \$1400 (desde noviembre de 2018). Según estima la Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, se acarrean 400 vehículos por día, lo que daría una recaudación diaria de \$560.000. "Este sistema está concesionado a Dakota STO y BRD/SEC, por lo que el dinero surgido de la tasa de acarreo es percibido por estas empresas. Sus contratos están vencidos desde 2001. El sistema no se licitó desde entonces, si bien tuvo que continuar por tratarse de un servicio público. El GCBA viene avanzando en los procesos licitatorios correspondientes y este año estará en condiciones de adjudicarlo", indican desde Transporte.

Según señalan desde esa cartera, la cantidad de infracciones labradas entre enero y diciembre de 2018 fue de 4.239.457; pero eso no quiere decir que todas representaron el pago de una multa, puesto que muchas se impugnan o prescriben (otras son abonadas recién al año siguiente, por lo que no entran en la contabilidad del año en que fueron hechas).

¿Cuáles son las multas más comunes? Una estadística de la Secretaría de Transporte porteña muestra el siguiente *top ten*: 1) estacionamiento indebido, 31,9% de las infracciones totales; 2) exceso de velocidad, 27,6%; 3) ingreso indebido a centro peatonal, 12%; 4) uso del celular, 5,2%; 5) evasión de peaje, 3,5%; 6) luz roja, 2,7%; 7) invasión de carriles exclusivos, 1,9%; no usar cinturón de seguridad, 0,9%; 9) indicaciones a la autoridad, 0,8%, y 10) giro prohibido, 0,7%.

El valor de las multas está fijado en unidades fijas (UF), cada una de las cuales equivale al precio de medio litro de nafta de mayor octanaje en YPF. Actualmente una unidad fija asciende a \$17,85, importe que se actualiza cada seis meses (la última vez fue el 28 de agosto de 2018). Así, por ejemplo, la multa más baja por mal estacionamiento es de 100 UF, mientras que la más cara por exceso de velocidad llega a 4000 UF.

Algunos otros valores para tener en cuenta son los que se cobran por pasar un semáforo en rojo, cuya multa va desde \$5355 (300 UF) hasta \$26.775 (1500 UF); giro prohibido, \$1780 (150 UF); invasión de carriles exclusivos, \$ 2677,5 (150 UF).

En cuestión de reclamos por parte del multado, la multa se presume válida salvo prueba en contrario. "Es decir que se invierte la carga de la prueba, pero siempre que tenga todos los requisitos exigidos, entre los que se destacan la firma del inspector, la especificación de marca y modelo del vehículo y la indicación clara del lugar y hora de la infracción", explica Gonzalo Iezzi, abogado especializado del Estudio Jurídico Iezzi & Varone.

Una vez que la Dirección de Tránsito labra las multas, estas son resueltas por la Dirección General de Administración de Infracciones (DGAI). "Algunas se pagan en pago voluntario, cuando el infractor reconoce su falta. Pero siempre existe la instancia de ir a discutirla con un controlador, que puede desestimarla por improcedente u errónea o determinar que se abone el importe completo", detallan en la DGAI.

Asimismo, según destaca Iezzi, es muy importante saber que si el multado no está de acuerdo con lo que determina el controlador, tiene la opción de ir a la Justicia Contravencional Penal y de Faltas. "El ciudadano lo puede hacer por su propia cuenta, sin necesidad de contratar un abogado", acota el especialista.

En tanto, en julio del año pasado la Ciudad lanzó un servicio para que los ciudadanos puedan resolver sus faltas de tránsito a través de un chat desde el celular, la notebook, la PC o la tableta. Los controladores de faltas atienden de 8 a 20 y tienen las mismas atribuciones que quienes ofrecen la atención en forma personal, con excepción de los casos en que se haya retenido la licencia o el vehículo.

No son pocos los conductores que se quejan del costo de las multas (aunque hay que aclarar que en el interior del país son más onerosas), puesto que para muchos es una gran proporción de sus ingresos. Una solución a eso podría ser imitar a países como Suecia y Finlandia, que ajustan el peso de la multa de acuerdo con la declaración jurada patrimonial del ciudadano. "De esta forma -dice Iezzi- se resuelve el problema de que si es muy barata deja de ser disuasiva para el rico y si es muy cara se hace casi de pago imposible para el pobre".

Penas que pegan en el bolsillo

El valor de las multas se actualiza semestralmente

\$1785: Es el costo mínimo de una multa por mal estacionamiento (en algunos casos puede llegar a \$5355)

\$1400: Es lo que cuesta el acarreo del auto por mal estacionamiento (lo cobra la empresa concesionaria, no el estado)

\$17,85: Unidad fija, es el valor mínimo que se usa para definir el costo de las multas y que equivale a medio litro de nafta de mayor octanaje en YPF

Prioridad al peatón, una máxima olvidada



"Dale al peatón su prioridad", mucho más que un eslogan. Crédito: Luchemos por la vida

13 de enero de 2019



Un altísimo porcentaje de automovilistas no respetan la prioridad de los peatones. Las cifras son por demás elocuentes y surgen de las observaciones de la activa ONG Luchemos por la Vida que acaba de lanzar su campaña "Dale al peatón su prioridad".

Los transeúntes más jóvenes podrán acelerar el paso eventualmente para no ser arrollados, pero ¿qué ocurre con los adultos mayores, las embarazadas, madres con cochecitos o las personas con discapacidad? El desafío cotidiano está instalado y los riesgos son enormes. Confirman que la Argentina se encuentra muy lejos de ser un país seguro en términos viales. Cómo serlo con un promedio diario de 20 muertos en siniestros viales. Fue un total de 7213 familias destrozadas en 2017, que se suman a muchas otras con integrantes malheridos o con secuelas irreversibles. El último año, más de 1500 peatones perdieron la vida en calles y rutas de nuestro país: el 22% de las víctimas mortales en el tránsito. La siniestralidad vial es, además, la principal causa de muerte entre jóvenes, tanto en la Argentina como a nivel mundial.

Así como nos cuesta tanto respetar nuestras normas viales, los argentinos que tienen la posibilidad de viajar al exterior se "adaptan" rápidamente a las reglas de otros países de cultura cívica y vial más fuerte que la nuestra. Ya sea para evitar multas o para no dar la nota, increíblemente no presentamos ninguno de los peligrosos síndromes de irresponsabilidad que nos caracterizan localmente y somos capaces de cambiar y ajustar nuestros comportamientos a realidades en las que el respeto vial es la norma y no la excepción.

Esto incluye también el respeto a los límites de velocidad en zonas urbanas en los que el riesgo de que el tránsito vehicular se mezcle con peatones y ciclistas se acrecienta. Un peatón adulto corre un 10% de riesgo de morir al ser atropellado por un auto a 30km/h y tiene más de un 50% de riesgo de muerte si es atropellado a 55 km/h.

Con el considerable aumento del número de motos, son estas otro actor de peso en el escenario vial urbano. Un informe de Luchemos por la Vida consigna entre otros varios comportamientos de alto riesgo entre motociclistas que el 69% no cede el paso en las sendas peatonales y que el 51% lisa y llanamente las invade.

En tiempos del # MeToo, algunas normas de cortesía de larga vigencia entre hombres y mujeres han entrado en desuso: ceder el asiento o el paso o abrir una puerta, entre tantas otras. Habrá que ser muy claros al plantear la diferencia en estas cuestiones cuando ingresamos en el tema vial. No son comportamientos opcionales los que demandan respetar al peatón. No hablamos de amabilidad, que siempre es bienvenida. Hablamos de normas claras y expresas que regulan situaciones cotidianas que no deben quedar libradas a la buena voluntad de nadie, sino que han de ajustarse a la ley y respetarse a rajatabla cuando tantas vidas entran en juego. Como reza el eslogan de la campaña: "En la vida real, no hay marcha atrás. Dale al peatón su prioridad".

SECCIONES **Clarín VIAJES** Buenos Aires 22.8° [SUSCRIBIRSE](#) [INGRESAR](#)

CLARÍN + VIAJES | POLÍTICA | SOCIEDAD | DEPORTES | ESPECTÁCULOS | MUNDO | ECONOMÍA | OPINIÓN | FOLCLORES | CUIDAD

iúnigo Ahorrá 20% en el seguro de tu auto. [Cotizar](#)

Verano 2019

Tips para viajar con tu perro en el auto durante las vacaciones

Algunas recomendaciones para quienes quieren incluir a las mascotas en sus viajes.



El perro siempre tiene que viajar en el asiento trasero (Getty Images).

Quienes tienen un perro como mascota, saben que gran parte de la planificación de las vacaciones girará en torno a la decisión de llevarlo o no de viaje con nosotros y los cuidados que necesitará.

Si llevamos de viaje a nuestro compañero de cuatro patas la elección del destino será fundamental, ya que no todos los lugares son aptos para los perros. Hay que informarse previamente acerca de las facilidades que se encontrarán una vez que lleguemos, asegurándonos de que pueda correr libremente y luego de averiguar cómo es el clima y, obviamente, si el alojamiento es "pet friendly".

"En caso de viajar en auto entendemos que el canil no es lo más cómodo. Por eso existen otros elementos, como el arnés que puede adaptarse al cinturón de seguridad, o redes y barras que separan la zona de los pasajeros del espacio donde se encuentra la mascota", dice la especialista en Veterinaria del sitio MisPichos.com, Lourdes Sisack Novillo.

Según destaca, "es importante llevar agua y su alimento, y también remedios por si llegan a necesitarse. Lo ideal es llevar algunos juguetes y objetos del perro para que se sienta cómodo".

Durante el viaje, la recomendación principal consiste en parar y descansar cada dos horas, sobre todo viajando en verano para evitar los golpes de calor.



Es ideal llevar juguetes y objetos cotidianos del perro, según los expertos (Getty Images).

Cabe recordar que en la provincia de Buenos Aires la ley 13.637 establece: "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".

Por su parte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial aconseja llevar a las mascotas en el asiento trasero, sujetas con arneses o adentro de jaulas o caniles. Lo importante es que no molesten al conductor y no sean un elemento de peligro en el interior del auto".

Por su parte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial aconseja llevar a las mascotas en el asiento trasero, sujetas con arneses o adentro de jaulas o caniles. Lo importante es que no molesten al conductor y no sean un elemento de peligro en el interior del auto".



Sólo para la foto se suelta al perro de su arnés o del canil donde viaja (Getty Images).

Luchemos por la Vida también hace hincapié en que la mascota necesita estar protegida dentro del vehículo, y su mejor protección es viajar atada o en su canasto o jaula cerrada.

¿Por qué? "Primero -se explica-, porque los animales no entienden que no deben molestar al conductor. Se pueden venir encima de él restándole visión o movilidad y distrayéndolo".

"Aparte, porque en caso de choque o desaceleración brusca les pasará lo mismo que a las personas o cosas que viajen sueltas: continuarán moviéndose en la dirección que el auto trae y a la velocidad que éste lleva, para chocar con las personas que viajan adelante, contra partes del vehículo o salir despedidas", se señala desde esta asociación civil, antes de agregar: "puede morir el animal, pero también puede golpear mortalmente a los pasajeros".

Las soluciones para la protección del perro son: caja transportadora fijada con el cinturón o en el piso de la parte trasera del vehículo (este sistema es especialmente útil para animales pequeños); arnés de seguridad para que la mascota viaje sujeta con el cinturón de seguridad del asiento; y jaula grande o rejilla de seguridad, especialmente útil para animales grandes.



Mirá también

Las 10 mejores playas del mundo

Además, es importante que el perro lleve correa y collar con una chapita identificatoria, donde se aclaren su nombre y un teléfono para llamar al dueño si la mascota se pierde.

Controlarán la velocidad máxima dentro de la ciudad

Lo hará la Municipalidad de Córdoba, con equipos similares a los que usa la Caminera.

La Voz del Interior 12 enero 2019 Ary Garbovetzky agarbovetzky@lavozdelinterior.com.ar

Constatarán la falta con imágenes, sin detener al vehículo. La máxima es de 60 km por hora.

Hasta ahora lo hacía la Policía Caminera, en las rutas provinciales de Córdoba. Pero, desde

la semana próxima, la Municipalidad capitalina también controlará y multará el exceso de velocidad dentro del ejido urbano, en especial en los accesos a la ciudad.

Para ello utilizará radares similares a los que usa la Caminera, pero constatará la infracción con fotos y con video, sin detener al vehículo. La comunicación oficial de la falta será posterior.

La velocidad máxima permitida en la ciudad de Córdoba es de 60 kilómetros por hora, lejos de los 130 kilómetros que llegaron a constatar en algunas de las pruebas.

Los radares son dos cinemómetros homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (Inti), según el subsecretario de Tránsito



Más rigor. Ya hay cuatro grúas para el control de faltas de estacionamiento en la zona concesionada a Movypark. Se sumarán dos en los primeros días del mes próximo.

sito municipal, Adrián Cena.

Esta medida forma parte de una política de más rigor que se quiere imponer para controlar infracciones de tránsito, tanto de circulación como de estacionamiento.

Desde la semana que viene, la Municipalidad de Córdoba comenzará a controlar los excesos de velocidad con radares que emitirán constataciones con fotos y video, anticipó el subsecretario de Tránsito municipal, Adrián Cena.

“Son dos cinemómetros homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (Inti)”, precisó el funcionario a La Voz. Serán similares a los que ya utiliza la Policía Caminera hace más de un año.

La velocidad máxima de circula-

ción en la ciudad de Córdoba es de 60 kilómetros por hora y en varios accesos a la Capital se han verificado, en pruebas de los equipos, autos hasta a 130 kilómetros por hora.

“Primero vamos a hacer docencia, con puestos con carteles móviles que informarán: ‘Precaución, velocidad controlada por radares’. Se va a detener al infractor y se le mostrará la velocidad a la que circulaba. Luego, en una segunda etapa, se harán las infracciones, a las que se le anexará la evidencia con foto”, anticipó Cena.

Esto es otra novedad, porque a diferencia de la Caminera que detiene al infractor y le hace firmar una notificación de la multa, la Municipalidad sólo tomaba nota de la patente, dejando la notificación para una comunicación posterior.

Desde el 20 de diciembre la Municipalidad cuenta con cuatro grúas, provistas por la empresa Movypark. Por el momento, las grúas se encuentran estacionadas en la zona concesionada a Movypark, en las rutas provinciales de Córdoba. Pero, desde la semana que viene, la Municipalidad de Córdoba comenzará a controlar los excesos de velocidad con radares que emitirán constataciones con fotos y video, anticipó el subsecretario de Tránsito municipal, Adrián Cena.

Los radares son dos cinemómetros homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (Inti), según el subsecretario de Tránsito municipal, Adrián Cena.

Los peores lugares en la ciudad con excesos de velocidad son, según el relevamiento de Tránsito municipal, la avenida La Voz del Interior desde el peaje hasta el CPC de Monseñor Pablo Cabrera, la avenida Colón “arriba” y la 11 de Septiembre (Camino a 60 cuadras). Son menos complicados los accesos por Sabattini (Ruta 9), Juan B. Justo y Alem, porque la densidad de la trama urbana baja la velocidad de circulación en forma natural.

La puesta en marcha de los radares para controlar velocidades máximas forman parte de un mayor rigor en los controles de infracciones, tanto de circulación como de estacionamiento. “Sancionando conductas indebidas se modifican hábitos y sosteniendo buenos hábitos se crea cultura”, afirma Cena.

Grúas hiperactivas

Desde el 20 de diciembre la Municipalidad cuenta con cuatro grúas, provistas por la empresa Movypark. Por estacionamientos indebidos (en lugares prohibidos, como ochavas, frentes de garajes o paradas de colectivos) se levantaron 187 vehículos.

Dejar el auto sin pagar el estacionamiento da lugar a multas, pero no a que lo cargue la grúa. Así, con 70 casos, cobra mayor dimensión que en la última semana las grúas que controlan los autos estacionados en la zona concesionada a Movypark hayan sido las segundas más productivas, detrás de los controles rutinarios de la inspección técnica vehicular (ITV): 75 en el mismo lapso.

El año pasado las grúas provistas por Opus Inspection, concesionaria de la ITV, cargaron un promedio de 110 vehículos por

semana. Desde febrero, habrá dos grúas más provistas por Movypark y un nuevo auto equipado con el sistema Moviscann, que es el que lee 1.800 patentes por hora y envía alertas al instante sobre autos mal estacionados o que no tienen el lugar pago. “Si el usuario forma parte de los 150 mil automovilistas que bajaron la aplicación, le llega una notificación al usuario, dándole 15 minutos para pagar el estacionamiento”, precisó Cena.

Los 15 minutos rigen para todos, desde el momento en que el auto con scanner detecta un auto en falta. Los usuarios pueden pagar vía app, vía web o en un kiosco y luego mandando un SMS.

La idea de la Municipalidad es sumar un segundo móvil con esta tecnología. Para terminar

por asentar el hábito de pagar el estacionamiento en la zona concesionada, aseguró Cena.

Aclaración del funcionario: no se levanta ningún auto por no pagar el estacionamiento, aunque el contrato de concesión lo prevea después de cinco horas de infracción. Se lo llevan las grúas si se lo deja en lugares prohibidos.

“Si nadie comete infracciones, las grúas no van a levantar nada, la idea es modificar conductas”, insistió Cena.



Las cámaras que más multas hacen están en vías rápidas

Ciudad. Registran en las autopistas y dos avenidas el 10% de las infracciones

La Nación 11 enero 2019 [+1 más](#) Mauricio Giambartolomei

El exceso de velocidad figura entre las infracciones más comunes de los porteños, ubicándose en el segundo lugar de las más recurrentes. Según datos del Observatorio Vial de la Ciudad, el 60% de los accidentes con víctimas mortales fueron provocados por superar los límites permitidos. No es casual que, en este escenario, ocho de las diez cámaras de fotomultas con mayor actividad funcionen en vías rápidas de la Capital, principalmente, en las autopis-

tas.

Una de las restantes se encuentra en el barrio de Monte Castro y fue colocada en 2017 a pedido de los vecinos por la cantidad de accidentes que se registraban; en pocos meses de funcionamiento se convirtió en uno de los radares que más faltas registra. La otra está sobre la avenida Coronel Roca, en el sur.

Las diez cámaras (el 5% del total de los equipos instalados)

sumaron 439.506 multas en 2018, el 10% de las 4.239.457 registradas en toda la Capital. Las cifras muestran que se mantuvo la tendencia de los últimos dos años, ya que el mal estacionamiento lidera el ranking de las actas labradas con 1.351.561, el 32% del total. Por detrás, muy cerca, aparecen 1.170.114 multas por exceso de velocidad (el 27,6%).

En el kilómetro 7,2 de la autopista 25 de Mayo en sentido a provincia funciona el equipo con más activaciones: fueron 78.850 infracciones labradas, unas 216 por día, según información de la Secretaría de Tránsito y Transporte porteña. La segunda con mayor cantidad está en Irigoyen 1761, en Monte Castro. Se colocó en julio de 2017 y durante el año pasado registró 66.977 faltas.

Los cinco primeros lugares los

completan las cámaras instaladas en el kilómetro 4 de la autopista 25 de Mayo, hacia el centro (62.210 multas); en el ramal de transición de la 25 de Mayo y la Dellepiane (50.974), y en el kilómetro 8,4 de la 25 de Mayo (36.837). El resto de las posiciones se distribuyen en el kilómetro 7, sentido centro, de la autopista 25 de Mayo; en el kilómetro 4,9 de la autopista Perito Moreno; en el kilómetro 7,6 de la avenida Lugones; en la avenida Coronel Roca 5880, en Villa Riachuelo, y en el kilómetro 3,9 de la autopista Illia, sentido a provincia.

Por las calles porteñas transitan a diario 1.600.000 autos, 37.000 taxis y 10.000 colectivos. Para controlar el flujo vehicular hay 198 cámaras; 129 de ellas son de velocidad. A pesar de que el 74% de los equipos están instalados en calles y avenidas, y el 26% en autopistas, la ma-

yor cantidad de infracciones se registran en las vías rápidas.

En los barrios prevalece el estacionamiento indebido que, en 2018, se transformó en la infracción más sancionada. El acumulado total demuestra que hubo un incremento global en las multas de un 2,7% (en 2017 habían sido 4.131.209). Y, pese a que las infracciones por exceso de velocidad se mantuvieron en el segundo lugar, hubo un descenso del 40% (1.964.311 contra 1.170.114).

La explicación, según los expertos, reside en que entre 2016 y 2017 se sumaron más cámaras de velocidad en distintos puntos y que estas nuevas ubicaciones detectaron mayor cantidad de multas en los primeros meses de funcionamiento. Luego, los automovilistas adaptaron su conducta a la presencia del equipo y los registros des-

cendieron.

¿Cuáles fueron las otras faltas más comunes en 2018? El ingreso indebido a zonas restringidas ocupó el tercer lugar con 509.437 infracciones (aumentó 88,5% respecto de 2017); siguieron el uso del celular al conducir (221.807, un 56% más), la evasión del peaje (149.957, 24,6% de incremento), cruzar un semáforo en rojo (139.400, 30% de aumento), invasión de carriles exclusivos (79.802, un alza de 21%), no usar el cinturón de seguridad (37.388, 14,7% más), no respetar las indicaciones de la autoidad (34.725, 131% de aumento) y el giro prohibido (28.720, con un descenso del 4%).



Inseguridad vial en la Ciudad

Un riesgo en alza: crecieron 56% las multas por usar el celular al manejar

El año pasado se realizaron en la Ciudad más de 220.000 actas. Fue la cuarta infracción más repetida. Pese a las sanciones, los automovilistas se siguen distrayendo con las pantallas.



Pese a los riesgos, la gente se distrae con el celular mientras conduce. Foto: Fernando de la Cruz.

El celular funciona como una extensión de la mano, al punto que muchas veces ni siquiera se registra el momento en el que los ojos se enfocan en la pantalla y lo que está alrededor se desdibuja. Está en la mesa, en la cama, en el baño. También, detrás del volante, donde emplearlo puede provocar la muerte. Pero ni ese riesgo parece suficiente: en la Ciudad de Buenos Aires, durante 2018, **hubo un 56% más de multas por manejar usando el celular.**

El crecimiento es respecto a 2017 y muestra que cada vez son más los automovilistas que cometen la infracción. El asunto en términos de seguridad vial es preocupante. Cuando un conductor mira el celular durante 3 segundos a 40 kilómetros por hora **recorre 33 metros a ciegas.** En otras palabras, hace casi media cuadra con una venda en los ojos.

NEWSLETTERS CLARÍN



¿Qué hacemos este fin de semana? | Todas las propuestas para que organices tu finde.

¡TODOS LOS SÁBADOS POR LA MAÑANA!

Recibir newsletter

Manejar mientras se manipula un teléfono, o utilizando auriculares en los oídos o equipos de video, es sancionado por el Código de Faltas porteño. Por esta infracción, durante 2018 se registraron **221.807 actas**, contra las 142.236 del año anterior. El incremento ocurre aun cuando su detección es una de las más difíciles de penar porque **exige la presencia de agentes.** En la Ciudad, con la tecnología actual, no puede hacerse a través de fotos o cámaras.

La multa representa 100 Unidades Fijas, cuyo valor equivale al precio de medio litro de nafta del mayor octanaje que se vende en estaciones YPF del Automóvil Club Argentino. Hoy implica el desembolso de **\$ 1.785**,

pero se duplica si el conductor está escribiendo un mensaje y se triplica cuando esta acción la hace un colectivo, taxista, remisero o un conductor de micros escolares.

El endurecimiento frente al envío de mensajes se incorporó hace 11 años. Los expertos explican que bajar la cabeza para pulsar una sola tecla demanda entre dos y tres segundos, y más tiempo conlleva una distracción mayor. En tanto el uso del celular al volante se pena en Capital desde 2000.

Aunque sea obvio, mucha gente no es conciente. Esto obligó a desarrollar nuevas ideas para lograr que haya prevención. Por ejemplo, en Francia, para los millenials se pensó una campaña de educación vial con un video que dice: "Cada año cientos mueren detrás del volante por enviar mensajes de texto. La mayoría de las víctimas es menor a 25 años. ¿Cómo los convencés de que no lo hagan?". Y se auto-responde: "Obligándolos a escribir mientras manejan". A continuación, aparecen escenas en las que a adolescentes y jóvenes durante el examen de conducir les hacen creer que, además de estacionar, esquivar conitos y dar vueltas, deben manejar y escribir mensajes del tipo "llego tarde" o "regreso luego". Al hacerlo, **los jóvenes concluyeron que representaba un riesgo alto.**

"Es una muy buena campaña porque trabaja sobre la falta de conciencia del peligro", califica Paula Bisiau, subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura del Gobierno porteño. Y sigue: "Las normas son claras. Todos sabemos que al conducir hay que tener el 100% de la atención y que un teléfono la reduce. Pero pareciera que hay que exagerar para que los automovilistas entiendan que **manejar y usar el celular al mismo tiempo es una locura.**"

Pero para los que viven en el Área Metropolitana **ni siquiera las autopistas son un ámbito en el que aumentan la atención.** Un informe de Autopistas del Sol y Autopistas del Oeste, las concesionarias de la **Panamericana y el Acceso Oeste**, relevó que en promedio el 13,5% de la personas usa celular mientras maneja. A primera vista la cifra puede parecer un índice poco relevante, pero es grave al contemplar que en estas vías los autos pueden ir a 120 kilómetros por hora. En ese contexto, escribir una sola tecla en el celular significa recorrer 100 metros a ciegas.

Los riesgos son claros: el celular genera pérdida de la visión periférica, de la concentración y de los reflejos. Si bien en Capital no está prohibida la comunicación con manos libres -Bluetooth-, desde la Secretaría de Transporte la desaconsejan. "Tenés las manos, los pies y la visión disponible, pero parte de **la cabeza está en la charla**", dice Bisiau y diferencia esa modalidad de hablar con un copiloto: "Cuando el interlocutor no está presente se da un tipo de conversación y de demanda distinta. El copiloto también está en alerta y sigue las maniobras. En general, frente a un imprevisto o situación compleja el copiloto se calla".

Las distracciones también pueden producirse por el uso de aplicaciones como **Waze o Google Maps.** Al respecto, Fabián Pons, titular del Observatorio Vial Latinoamericano (OVILAM), recomienda: "Primero, siempre cargar una dirección con el vehículo detenido; y segundo, usar la guía en modo auditivo y no visual. No se puede manejar y estar mirando una pantalla al mismo tiempo"

SOCIEDAD

06 de enero de 2019

El gobierno porteño fomenta el uso de la bicicleta, pero no protege a los ciclistas

No es seguro pedalear por la ciudad

Faltan registros oficiales sobre accidentes y muertes en las ciclovías, están mal señalizadas y peor mantenidas y no se previene sobre cruces peligrosos o zonas de riesgo. Los homenajes a ciclistas muertos para exigir justicia, prevención y soluciones.

Por Gisela Marziotta



Sofía Oswald tenía 26 años cuando murió atropellada por un colectivo de la línea 126 mientras circulaba con su bicicleta por el barrio de San Telmo el 3 de enero de 2018. A un año de su muerte, su familia y amigos convocan a participar de un homenaje para reclamar justicia y visibilizar el riesgo que corren cada día quienes eligen usar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

La ausencia de políticas de seguridad vial para los ciclistas, la falta de registros oficiales con datos sobre accidentes y muertes en las ciclovías, la mala señalización, la falta de mantenimiento de las mal llamadas bicisendas (son ciclovías) y la ausencia de información sobre zonas de riesgo, intersecciones peligrosas y con mayor flujo de tránsito, entre muchas más irregularidades, ponen en evidencia la ausencia del gobierno porteño a cargo de Horacio Rodríguez Larreta que, por un lado fomenta el uso de la bicicleta pero, por otro, no concientiza sobre este medio de transporte que crece día a día en las calles y que pone en riesgo la vida de los ciclistas.

El homenaje a Sofía es organizado y convocado por Masa Crítica, un movimiento de ciclistas urbanos que reivindican el derecho a transitar en bicicleta de forma segura como una alternativa para cuidar la salud y el medio ambiente.

"Se ha incrementado notoriamente la cantidad de siniestros y accidentes viales vinculados con ciclistas en el ámbito de la Ciudad. Es realmente un caos. Cada vez son más las personas que usan este medio de transporte y eso está buenísimo, pero la realidad es que no hay una política pública más allá de las bicisendas. Falta mucho por hacer", dijo Gabriel Becker, abogado de la familia de Sofía, en diálogo con Página12.

"Ni hablar con el fenómeno nuevo de los chicos que trabajan haciendo repartos en bicicleta para empresas como Rappi o Glovo. Cada vez hay más coches, más motos y más bicicletas, pero no hay controles ni educación vial. Por un lado se fomenta el uso de la bicicleta y se construyen las bicisendas pero, por otro lado, faltan políticas públicas vinculadas a la educación vial", agregó.

La causa por la muerte de Sofía está en el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional N° 43, a cargo del juez Pablo García de La Torre, y la fiscal es Cinthia Oberlander. Eduardo Emilio Farías, chofer de la línea 126, está imputado por el delito de "homicidio culposo agravado", pero recién se le tomará declaración indagatoria el próximo 5 de febrero, trece meses después del accidente que se llevó la vida de la joven.

El abogado de la familia de Sofía explicó que Farías estaba citado a declaración indagatoria para el pasado 17 de octubre, "pero su defensa solicitó una postergación alegando que le faltaban elementos de prueba para proceder a una estrategia de defensa".

"Ahora estamos a la espera de la indagatoria y de lo que resuelva el juzgado. Existen probadas y sobradas pruebas que ameritan su procesamiento. Es una persona que obró de manera imprudente y vulnerando normas de tránsito. Lo de Sofía no fue un accidente, fue un siniestro", aseguró.

"Es evidente la responsabilidad del conductor. En ese momento, en la calle Perú al 900, donde se produjo el siniestro, había un container de la mano derecha y de la mano izquierda una obra de la empresa Aysa que reducían notablemente la calzada. Esto obligaba al conductor del colectivo a circular con extrema prudencia, a baja velocidad y a no intentar sobrepasar a la bicicleta, que estaba a su derecha. Pero él no tuvo en cuenta este deber de cuidado que debía contemplar y, al no tener lugar para pasar, en lugar de permitir que la ciclista pasara primero, le puso el freno detrás de la bicicleta para apurarla y luego la sobrepasó de forma totalmente imprudente, desestabilizando al rodado, haciendo que Sofía se cayera y su cuerpo fuera arrollado por el colectivo, lo que le causó la muerte en forma inmediata", detalló el abogado.

Becker hizo especial hincapié en la necesidad de políticas públicas de educación vial y prevención de accidentes que tengan en cuenta a los ciclistas como nuevos actores en el tránsito en la ciudad.

Marcelo Calderón es integrante de Masa Crítica hace más de ocho años y trabaja como repartidor en la empresa Rappi. Consideró que las campañas para ciclistas del Gobierno de la Ciudad son "lamentables" y coincidió con el diagnóstico de Becker.

"En la Ciudad de Buenos Aires no hay datos sobre accidentados en bicicletas, por eso no se toman muchas políticas públicas y las que se toman son muy decadentes", opinó Calderón.

En ese sentido, el activista señaló que las campañas de educación vial para quienes circulan en bicicletas "son dirigidas desde las páginas oficiales de Facebook, no hay mucha difusión y mayormente nadie las ve".

"La primera campaña consistía en que la Policía de la Ciudad nos decía cómo teníamos que andar en bicicleta. La segunda daba consejos para salir el fin de semana a andar en bicicleta. Nosotros discutimos esa idea porque no vemos solamente a la bicicleta de forma recreativa, sino que trabajamos y nos transportamos en ella", agregó.

Recientemente, la Secretaría de Transporte de la Ciudad realizó una singular campaña de concientización sobre normas de tránsito y convivencia destinada a los ciclistas. La campaña se realizó en Recoleta, Almagro y Palermo durante noviembre y diciembre y consistía en grupo de concientizadores que interpelaba a través de emojis a quienes circulaban en bicicleta mientras estaban detenidos en los semáforos. "Supuestamente era para concientizar sobre cómo andar en bicicleta. Si no tenías casco, iba una carita triste, si te detuviste bien antes de la senda peatonal, una carita feliz. Nos pareció muy ridículo. Una campaña de educación vial tiene que ser contundente y masiva", sostuvo Calderón. Además, para ejemplificar el desinterés y la falta de cuidado a los ciclistas subrayó que ni siquiera "cuando alquilas las bicicletas del Gobierno de la Ciudad te dan casco ni te exigen su uso".

Esta tarde Calderón participará junto a sus familiares y amigos del homenaje a Sofía Oswald e Isabel Vera, otra joven que falleció en un siniestro vial cuando transitaba por la ciclovía en el barrio de Caballito, sólo una semana después de la muerte de Sofía.

Bajo la consigna "Más seguridad para los ciclistas", Masa Crítica convoca a las 16 a una bicicleteada desde el Obelisco hasta las bicicletas blancas que se colocan en homenaje a las víctimas de accidentes viales. "Ellas no quisieran que estemos tristes sino alegres en la lucha. Están todos invitados a pasar un momentito por cada bici blanca que colgamos. Pedimos justicia, concientización y educación vial, memoria y alegría", sostuvo el activista.

Bajo la consigna "Más seguridad para los ciclistas", Masa Crítica convoca a las 16 a una bicicleteada desde el Obelisco hasta las bicicletas blancas que se colocan en homenaje a las víctimas de accidentes viales. "Ellas no quisieran que estemos tristes sino alegres en la lucha. Están todos invitados a pasar un momentito por cada bici blanca que colgamos. Pedimos justicia, concientización y educación vial, memoria y alegría", sostuvo el activista.

Nelvi, la mamá de Sofía, destacó este tipo de acciones y aseguró que son fundamentales para mantener el caso presente en los medios y en las redes sociales. "Tengo un desesperado pedido de justicia por Sofía. Todo lo que hago lo hago para visibilizar el caso y que no quede impune", agregó.

La mamá de Sofía remarcó que "la Justicia es muy lenta" y aseguró que nunca pensó que iba a vivir algo así. "¿Como puede ser que este chofer siga teniendo su licencia y haciendo su vida normal como si nada hubiera pasado cuando yo estoy sin mi hija?", pregunta.

Página12





Más de 1500 infracciones en los controles de verano

January 7, 2019 | La Nación

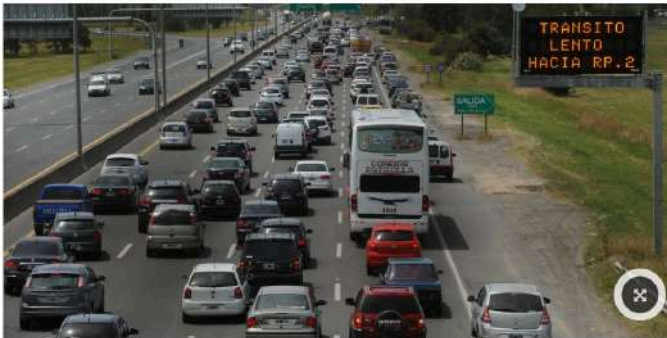


Las primeras dos semanas de controles del Operativo Verano arrojaron más de 1500 infracciones de todo tipo, entre ellas, 115 labradas por exceso de velocidad y detectadas por los radares fijos y móviles desplegados en las rutas de todo el país. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNR1) controlaron 77.915 vehículos, desde el 17 de diciembre hasta el martes pasado, en operativos que sumaron la participación de Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, las agencias de seguridad vial provinciales, las policías viales y las direcciones de tránsito locales. De las infracciones detectadas, 378 fueron por falta de documentación obligatoria, 247 por circular sin VIV, 163 por alcoholemia positiva, 154 por falta de seguro obligatorio y 153 por viajar con las luces del vehículo apagadas. Las restantes se originaron por falta de casco, cruzar semáforos en rojo o por no cumplir con la restricción de camiones que rigen los fines de semana largos. Durante los operativos se retuvieron 253 vehículos particulares y 470 licencias de conducir. 1.ª principal causa fue el consumo de alcohol, con un 28% del total de remisiones.

Seguridad vial

Peligro en las rutas: el 78% de los conductores admite que maneja por las banquetas

La mayor parte reconoce cometer esta infracción debido a los accidentes que detienen las vías a que hay mucho tránsito.

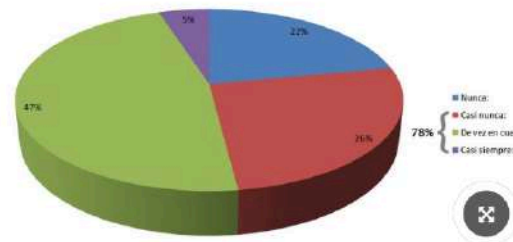


Tráfico intenso en la autopista 2 a la altura de Hudson, con la banquina llena de autos. Foto: Guillermo Rodríguez Adami

Ocho de cada 10 argentinos usan las banquetas, en mayor o menor medida, como una vía extra ante distintas congestiones de tránsito. El preocupante número surgió a partir de una encuesta del Observatorio Vial de la CECAITRA (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial en nuestro país).

El 78% de los consultados reconoció hacerlo con distintas intensidades. El 22% restante dijo no utilizarla nunca. Los que utilizan la banquina como si fuera una vía extra se dividen entre los que dijeron no usarla casi nunca (26%), de vez en cuando (47%) y casi siempre (5%).

¿Con qué frecuencia utiliza las banquetas como una vía extra? *



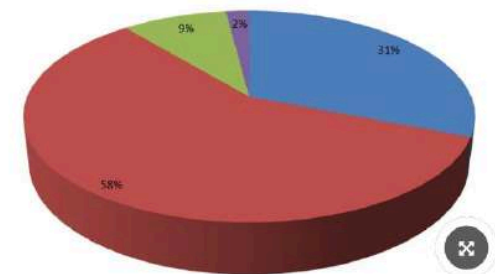
*Encuesta Telefónica "Monitor de Seguridad Vial AMBA", diciembre 2018.

En la Ley Nacional de Tránsito (24.449) se establece claramente en artículo 48 inciso c) que "está prohibido en la vía pública a los vehículos circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia". Es decir, la única salvedad para utilizar la banquina para una emergencia, obstruirla además es un escollo por si hubiera una necesidad real. En cualquier otra situación está terminantemente prohibido su uso.

De ese 78% que reconoció usar las banquetas con mayor o menor asiduidad la mayoría, un 58%, dijo hacerlo "como vía de escape, por una distancia limitada, cuando hay mucho tránsito". En menor medida, un 31%, dijo sólo escoger esta vía "cuando las demás están detenidas por un accidente" y el 9% restante consideró que es "una vía más" y que dispone de ella como tal. Un 2% de los consultados no sab o no contesta el motivo por el que usa la banquina.

¿De qué manera reconoce usar la banquina? *

- Sólo cuando las demás vías se encuentran detenidas por un accidente
- Como vía de escape por una distancia limitada porque hay mucho tránsito
- Como una vía más
- Ns/Nc



*Encuesta Telefónica "Monitor de Seguridad Vial AMBA", diciembre 2018.

También es importante destacar que en el inciso i) de la Ley Nacional de Tránsito antes mencionada se expresa que también "queda prohibida la detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia". Por lo tanto también queda especificado que la banquina **no es una zona de estacionamiento, un lugar para descansar, para la carga o descarga de objetos, para el descenso o ascenso de personas**, cualquier otra situación que no sea una emergencia.

Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA, afirmó: "Los números recabados nos devuelven una foto preocupante en donde casi 8 de cada 10 conductores admiten cometer un infracción a sólo fin de ahorrarse tiempo. Que muchos cometan una infracción no hace a la misma más legal. El cambio empieza por cada uno de nosotros. Cada pequeña acción sumada en pos de la seguridad vial es una gran cambio para hacer un tránsito más seguro y conciente".

LA GACETA

Cinco cifras sobre la Seguridad, uno de los temas que más preocupa a la Provincia

El secuestro de cocaína creció un 1.116% entre 2017 y 2018.

04 Ene 2019 30 14



1. Siniestros viales

De acuerdo con un informe elaborado por el Ministerio de Seguridad de la Provincia, los siniestros viales registrados el año pasado en Tucumán registraron una baja del 12,6% respecto de 2017. Las estadísticas oficiales muestran que se produjeron 3.330 accidentes en 2018 contra los 3.809 de 2017. Asimismo, según esos registros, bajó de 4.097 a 4.574 la cantidad de lesionados en siniestros viales (una reducción interanual del 10,4%), mientras que los fallecidos en ese tipo de accidentes fueron 277 casos entre el 1 de enero hasta el 17 de diciembre pasado contra los 326 registrados en todo 2017.

2. Armas de fuego



CAPTURADOS. La banda fue detenida con armas de fuego, dinero y celulares

El área que conduce **Claudio Maley** registró un incremento de casi un 40% en el secuestro de armas de fuego en todo el territorio provincial. Según esos datos, pasó de 408 armas en 2017 a 571 elementos durante el año pasado. Del total decomisado, casi 300 correspondieron por portación ilegal, mientras que el resto por otros delitos.

3. Tránsito

Otro dato revelado por el área de Seguridad se relaciona con la retención de vehículos por infracciones a la Ley Nacional de Tránsito. En ese sentido, el incremento interanual ha sido del 38%. Mientras en 2017 se retuvieron 10.280 unidades entre automóviles, motocicletas, tráfico, camionetas y colectivos, el año pasado subió a 14.200 rodados.

4. Motovehículos

El reporte oficial también estableció que entre el 1 de enero y el 10 de diciembre pasado, las fuerzas de seguridad han recuperado 683 motovehículos, mientras que en todo 2017 la cifra fue de 325 unidades. Asimismo, respecto de la sustracción de motovehículos, la cifra descendió de los 4.241 casos por hurtos, robos, robo

5. Secuestro de drogas

Finalmente, el Ministerio de Seguridad informó que el secuestro de cocaína ha crecido 1.116% entre 2017 y 2018, mientras que el de marihuana subió 2.004% interanual. En kilos, las fuerzas de seguridad retuvieron 319 kilos de marihuana el año pasado y 106 de cocaína.

EDITORIAL | Viernes, 4 de enero de 2019 | Edición impresa

Menos siniestros viales, un gran objetivo

El año 2018 cerró con más de 216 personas fallecidas en siniestros viales. Los mismos representan un verdadero flagelo social.



Imagen Ilustrativa - José Gutiérrez / Los Andes

Por Editorial

COMPARTIR [f](#) [t](#)

Los accidentes de tránsito en Mendoza volvieron a desnudar lo mal que se conduce en esta provincia, a juzgar por el saldo penoso de personas fallecidas y heridas en distintos percances durante el año.

Los Andes lo reveló en su edición del domingo 30 de diciembre, ya que hasta el 28 del mes pasado, y cuando faltaban tres jornadas para terminar el año, los caídos en rutas y calles de Mendoza sumaban 216. Un número alto, peligroso, y desafiante de las medidas de seguridad y los controles que la autoridad dice estar implementando.

El cierre del año tuvo el luctuoso y doloroso aporte de dos hechos que golpearon muy fuerte en los sentimientos y la conciencia colectiva de los habitantes. Nos referimos al vuelco de un transporte de pasajeros trasandino en Uspallata con el saldo de tres muertos (dos de ellos menores de edad), y al episodio que ya se denomina "la tragedia de la Costanera", donde en una secuencia, que podría haber sido evitada, se cobró la vida de Agustín (7) y Abril Kruk (3). En este suceso se

reportaron conductas inapropiadas en los conductores protagonistas, los cuales ahora están en plena investigación judicial por sus comportamientos. Este drama, que como dijimos nunca debió desencadenarse, está lleno de circunstancias preliminares que asombran: uno de los participantes y principal actor del drama -el conductor de un automóvil Volkswagen Gol- no sólo no tenía licencia de conducir ni seguro obligatorio del vehículo, sino que además ingresó en el sentido opuesto, por una de las calles (Matienzo, de Guaymallén). Y, por otra parte, guiaba bajo los efectos del alcohol, ya que el control que le efectuaron marcó que tenía 0,69 miligramos por litro de sangre.

Habrá condenas seguramente para los participantes de este accidente y la comunidad espera que sean lo suficientemente duras en atención al irreversible daño causado, aunque las vidas de Agustín y Abril se perdieron a una edad temprana. Fue para estos infantes y sus progenitores el final inimaginado de un rato de diversión y alegría en una plaza a la que habían concurrido a jugar en compañía de la mamá.

El desgarramiento sufrido por los padres no será superado jamás. Y esta es la consecuencia irreparable de que dos o tres individuos manejen imprudentemente, con el agravante de que uno de ellos lo hiciera alcoholizado, y circulara con total desprecio por el prójimo, incluso por la vida, sin registro y a contramano.

La sociedad quiere que estos casos sean evaluados y juzgados con severidad, con el convencimiento de que ya nada puede volver atrás.

Estos sucesos trágicos seguirán ocupando espacio en los medios de comunicación y golpeando a las familias si no se logra hacer cumplir las normas básicas de manejo defensivo.

Lo que se pretende es mantener la esperanza de alcanzar resultados positivos que permitan reducir o minimizar las consecuencias de esta "enfermedad social" que son los siniestros viales. Y el anhelo generalizado es que esto ocurriera en el corto y mediano plazo.

Pasadas las fiestas de fin de año, familias, grupos de amigos y compañeros de trabajo emprenden diversos desplazamientos de personas y vehículos por la vía pública, que se carga de automotores con los más diversos destinos.

A pesar de que no estamos atravesando un buen momento en materia de tránsito, no podemos dejar de ilusionarnos con el triunfo de la responsabilidad, como conductores aptos, sobre la desidia y el caos. Se debe poner especial atención a que cualquier maniobra o desplazamiento, corto o extenso, resulte sin ser una novedad para nosotros y terceros. Más allá de lo mal que nos fue en este capítulo en 2018, se puede ver el panorama comenzando por un rotundo cambio de mentalidad.

POPULAR

PROVINCIA POLÍTICA POLICIALES DEPORTES ESPECTÁCULOS



GENERAL · 02 de enero de 2019

Cuatriciclos: el 65% de las víctimas fatales son menores

COMPARTIR:



En los últimos 17 años, murieron al menos 32 personas en siniestros viales con cuatriciclos, ocurridos mayoritariamente en la costa atlántica bonaerense; Alerta del Observatorio de Derechos de Niños y Niñas

Entre el 2001 y el 2018, un total de 32 personas murió al maniobrar cuatriciclos en zonas turísticas durante vacaciones o feriados y, de los 32 muertos, 21 eran menores de edad, detalló el **Observatorio de Derechos de Niños, Niñas y Adolescentes (NNyA) de la Defensoría del Pueblo de la provincia de Buenos Aires**, a cargo del **Defensor del Pueblo Adjunto** de la provincia, **Walter Martello**.

Según el relevamiento, de esas 32 muertes, 18 se produjeron en territorio bonaerense en la zona de la **Costa Atlántica** y, de esas 18 muertes, 12 eran de menores de edad, cuyas edades comprendían entre 4 y 16 años.

En el total de siniestros a nivel país, el 65 por ciento de las víctimas fatales de accidentes en cuatriciclo registradas en ese lapso eran menores de edad y, en su mayoría, esos siniestros ocurrieron en la zona de la **Costa Atlántica**.

Martello destacó que “el comportamiento dinámico de estos vehículos, dadas sus características estructurales, resulta peligroso para quienes no están habituados a su uso; máxime si se trata de menores de edad, lo cual está legalmente prohibido, y si circulan en zonas con presencia de turistas y/o de otros vehículos”.

“El mes pasado, el **Ministerio de Transporte** lanzó una campaña para controlar, de forma coordinada con municipios y la provincia, que se cumpla con la nueva normativa de tránsito que establece que los cuatriciclos tendrán que respetar las zonas de circulación seguras, determinadas y señalizadas por cada municipio. Se trata de una acción positiva, aunque nos genera preocupación lo que está sucediendo con el presupuesto destinado a la seguridad vial”, explicó **Martello** en un comunicado.

El **Defensor del Pueblo Adjunto bonaerense** detalló que “según se desprende de los últimos datos nacionales del **Ministerio de Hacienda**, el presupuesto definitivo de la **Agencia Nacional de Seguridad Vial** del año pasado fue de \$838,21 millones, lo que significó un recorte de \$61 millones respecto a lo que se había establecido a principios de año. A su vez, teniendo en cuenta los \$838 millones que debían estar disponible, al 24 de diciembre, solo se habían devengado \$674 millones”.

Según el **Presupuesto 2019**, la **Agencia** recibirá este año apenas un 8% de aumento, muy por debajo de los índices de inflación, y puntualizó que “más allá de que las jurisdicciones locales son quienes tienen la mayor responsabilidad, al ser la autoridad de aplicación y comprobación de la **Ley de Tránsito**, resulta preocupante que la seguridad vial a nivel nacional, en un país que tiene alrededor de 7000 muertos en accidentes de tránsito por año, sea considerada una variable de ajuste”.

Martello recordó la vigencia de la **Disposición 196/2018** de la **Agencia Nacional de Seguridad Vial** que estableció una tipología de marcos de circulación de los cuatriciclos dentro de la vía pública, siempre que ésta sea dentro de los corredores de circulación seguros, persistiendo la prohibición general de circulación en la vía pública.

lmneuquen.com

LMNeuquen | Neuquén | Accidentes de tránsito - 02 enero 2019



Una tasa de accidentes mayor a la media nacional



Neuquén. Si bien en la provincia se nota mayor respeto por las normas de seguridad vial que en otras regiones del país, la tasa de accidentes neuquinos es superior a la media nacional.

Según un informe del Observatorio de Seguridad Vial de la Nación, en Neuquén se dan 418 accidentes con víctimas cada 100 mil habitantes, mientras que en el promedio del país se cuenta un total de 222 siniestros.

Así, Neuquén se posiciona en los primeros puestos de Argentina.

El estudio da cuenta de que en la provincia se producen 72 accidentes por año por cada 10 mil vehículos que conforman su parque automotor.

Por otra parte, la tasa de siniestralidad, o muertes en accidentes de tránsito, se redujo en los últimos años y pasó de 93 fallecimientos en 2016 a 85 el año pasado.

No obstante, los datos dan cuenta de que aún se mantiene por encima del promedio nacional.

A pesar de que aún es alto el número de accidentes con víctimas, los neuquinos se ubican entre los primeros puestos en el respeto por las medidas de seguridad que pueden prevenir accidentes o fatalidades tras un choque, como el uso de cinturón, casco o luces diurnas que favorecen la visibilidad.

Según el relevamiento, casi la mitad de los neuquinos utiliza el cinturón de seguridad cuando conduce, y un 88,5% de los motociclistas viajan con el casco puesto, lo que ubica a la zona como una de las más cumplidoras frente a otras provincias como Tucumán, donde sólo un 28% de los conductores de moto usa casco.

A su vez, Neuquén es la tercera provincia del país con mayor respeto por el uso de las luces diurnas, con un 71% de los vehículos que cumplen con esta medida.

Pese a este contexto, es evidente que todavía hay mucho camino por recorrer. Parte de esto pasa por la regulaciones que surgieron, sobre todo en la Confluencia, como la de la alcoholemia cero, para contrarrestar la cantidad de accidentes.

POPULAR

PROVINCIA POLÍTICA POLICIALES DEPORTES ESPECTÁCULOS TECNO

PROVINCIA · 02 de enero de 2019

El Operativo Sol arrancó con más de 1.300 multas

 COMPARTIR: [Twitter](#) [Facebook](#) [G+](#) [Guardar](#) [Email](#)


Unos 30 mil vehículos fueron supervisados por los agentes durante el fin de semana largo. Hubo varios controles de alcoholemia que dieron positivo, a la vez que se incautaron distintos tipos de droga y armas.

Más de 1.300 multas labradas, personas aprehendidas, vehículos secuestrados y la incautación de diferentes tipos de droga fue el resultado de más de 30 mil controles a vehículos, implementados durante el fin de semana largo por Año Nuevo en el marco del Operativo Sol que lleva adelante el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires.

En total, fueron interceptados 30.698 vehículos, procedimientos en los cuales se labraron 1.310 actas por infracción, se retuvieron 592 licencias de conducir y se secuestraron 74 vehículos, ya sea por delitos, contravenciones o alcoholemia.

En el último de los casos, se hicieron un total de 4.030 test de alcoholemia, de los cuales 88 resultaron positivos y 24 fueron punitivos, es decir que tenían más del 0,5 de alcohol en sangre permitido.

Por otra parte, se llevaron adelante unos 183 procedimientos antidroga, en los que efectivos policiales, con la colaboración de personal de Drogas Ilícitas, incautaron 254 pastillas de éxtasis, más de un kilo y medio de marihuana y cocaína y dos armas de fuego.

Asimismo, en el marco de este programa anual se esclarecieron 366 delitos, resultando aprehendidas 370 personas y los agentes secuestraron 21 vehículos por la comisión de los ilícitos, con otras 21 personas que fueron capturadas porque pesaba sobre ellas un pedido de captura.

ADEMÁS:

Acuerdo para proteger y conservar el Parque Pereyra Iraola

Lo más llamativo en los operativos realizados desde el 27 de diciembre por personal de la Superintendencia de Seguridad Vial en distintas rutas, en la autopista Buenos Aires – La Plata y en accesos a localidades turísticas, fue la detección de un automovilista que manejaba con casi tres veces más del alcohol en sangre que lo permitido.

El episodio ocurrió durante un control vehicular a la altura del kilómetro 55 de la ruta 2, donde personal policial del Destacamento Vial Samborombón y la División Motorizada detuvieron a un Renault Symbol, que no tenía patente delantera.

Al hacer el test de alcoholemia, al conductor domiciliado en la localidad de El Peligro (a la altura del kilómetro 47, en la ruta 2), el resultado obtenido fue de 1,41, casi tres veces más del permitido. A la vez, se constató que carecía de licencia de conducir, VTV y seguro, motivo por el que se le retuvo el auto y se dio intervención al Juzgado de Faltas 1 de La Plata.

SOCIEDAD

Cuatriciclos: Pinamar impone nuevas exigencias y circulación restringida a "corredores seguros"

Desde este verano sólo podrán moverse por determinadas calles y avenidas. Cuáles son los requisitos obligatorios para conducir



Por **Fernando Soriano** | 1 de enero de 2019
fsoriano@infobae.com

Como las dunas y los pinos y las calles de arena y los chalets camuflados en los bosques, el cuatriciclo se convirtió en las últimas décadas en parte del elenco estable del paisaje veraniego de **Pinamar** y sus comarcas. Marca de identidad para algunos, mal endémico para otros, estos híbridos nacidos como **vehículo rural** y convertidos en categoría del **rally Dakar** se usan por placer y comodidad, pero **cada verano, indefectiblemente, provocan tragedias** -con muertes incluidas- que ponen en cuestionamiento su uso y los mecanismos de control.

En la búsqueda por resolver las falencias y limitaciones del Estado para concientizar y evitar el descontrol, a partir de este enero los más de **12.000 cuatriciclos** que se estima que invaden la ciudad como enjambres, desde **Costa Esmeralda** hasta **Carió**, deberán **respetar nuevas reglas y circular por caminos determinados**, a riesgo de multa si se desvían.

Excepto por la playa, donde está prohibido el ingreso de vehículos a motor desde hace dos años, los llamados **"circuitos seguros"** no dejan zona de Pinamar sin cubrir. Fueron elegidos por el Poder Ejecutivo municipal después de una ordenanza que votó el Concejo Deliberante durante 2018.

A diferencia de su vecina Villa Gesell, donde la restricción es para las calles asfaltadas, las novedades más importantes en esta ciudad son la **prohibición para circular por Bunge**, especie de "columna vertebral" del mapa, a partir del cruce con Enrique Shaw y también para usar la **Avenida del Mar**, por la que a partir de ahora sólo tendrán el privilegio de pasar autos y camionetas (¿algún día será peatonal?).

Excepto por la playa, donde está prohibido el ingreso de vehículos a motor desde hace dos años, los llamados **"circuitos seguros"** no dejan zona de Pinamar sin cubrir. Fueron elegidos por el Poder Ejecutivo municipal después de una ordenanza que votó el Concejo Deliberante durante 2018.

A diferencia de su vecina Villa Gesell, donde la restricción es para las calles asfaltadas, las novedades más importantes en esta ciudad son la **prohibición para circular por Bunge**, especie de "columna vertebral" del mapa, a partir del cruce con Enrique Shaw y también para usar la **Avenida del Mar**, por la que a partir de ahora sólo tendrán el privilegio de pasar autos y camionetas (¿algún día será peatonal?).

En el Municipio explicaron a **Infobae** que uno de los objetivos urbanos es descomprimir el tránsito en la rotonda de Bunge y del Mar. Y que quienes los usen para ir a la zona de médanos tanto de la llamada **"Frontera"** como de Carió, usen las **calles exteriores de la ciudad y lejanas a la playa**, como la **Avenida Intermédanos**.

Los requisitos de cada conductor este verano, además del **casco**, son la **licencia de conducir** con la categoría respectiva, comprobante de titularidad de **dominio** (mediante cédula o título y/o factura de compra conjuntamente con certificado de importación en el caso de corresponder por el tipo de vehículo), comprobante de **seguro** vigente y al día.

Además, todos los cuatriciclos y UTV's alcanzados por la nueva normativa **deberán portar una antena de dos metros de largo con un banderín en la parte superior**. El objetivo es que sirva para que los conductores puedan identificarse entre las subidas y bajadas de los médanos.

A partir del 2 de enero entrará en vigencia la licencia de conducir para cuatriciclos en toda la Provincia. Los conductores deberán realizar una prueba de manejo en algunas de las pistas habilitadas. Por ahora, la más cercana a Pinamar está en Gesell. No obstante, **esto corre para quienes aún no tienen la licencia con la categoría motos**; para éstos usuarios se mantiene la vigencia hasta la fecha de vencimiento, y recién ahí deberán sacar la de cuatriciclos, si lo requieren.

La ordenanza municipal prevé también la creación de **"zonas de circulación segura"**, que son las que se formaron por uso y costumbre en las zonas de "frontera" norte y sur. El Concejo Deliberante estableció que allí deberá existir señalización de ingresos y egresos, sentidos de circulación obligatoria, delimitación de áreas perimetrales, características de la zona, extensiones y velocidades, cuya máxima está establecida por ley provincial en **30 kilómetros por hora**.

Sin embargo, **la zona de médanos continuará siendo un foco de peligro**. Los terrenos por donde suelen andar cuatriciclos son privados, por lo que el Estado no tiene poder para delimitar circuitos y usar el poder de policía.

"Como Estado no tenemos otra potestad que la concientización. Los dueños de los terrenos están al tanto, mantuvimos reuniones, coinciden en la necesidad de generar conciencia. Pero una vez que uno pasa la zona permitida no hay controles del Estado y **es factible que sucedan accidentes**", reconoció el concejal por Cambiemos **Javier Pizzolito**, piloto profesional de motos.

El Municipio de Pinamar cuenta con **35 agentes de fiscalización de tránsito**. Se espera aumentar la cantidad a partir de los que envían por el **Operativo Sol** y desde la **Agencia Nacional de Seguridad Vial**. Ya hay puestos de control fijos en las bajadas de las "zonas seguras" y otros que serán itinerantes.

Pizzolito entiende que para bajar la alta tasa de accidentes y muertes que genera el uso de cuatriciclos necesitan más tiempo. "Es una ley bastante compleja de llevar a cabo y aplicar y **llevará un tiempo de educar a los usuarios**. Seguramente desde el Concejo Deliberante la vamos a tratar nuevamente con resultados de este verano en mano", comentó el concejal/piloto.



Todo Noticias Toda Pasión La Viola Show Tecno Con Bienestar



Alarmante: ocho de cada diez conductores reconocen manejar por la banquina

Algunos recurren a esta vía cuando las otras están colapsadas. Otros la utilizan como un carril más.

Publicada: 05/01/2019, 12:46hs.



Está permitido circular por la banquina (o detenerse en ella) solo en casos de emergencia.

Lo dice la Ley Nacional de Tránsito, pero muy pocos lo respetan: ocho de cada diez conductores reconocen utilizarla en mayor o menor medida.

Este preocupante dato fue obtenido por el Observatorio Vial de la CECAITRA (es la cámara de empresas de software vial) tras una encuesta con personas que manejan en las rutas y autopistas de la Argentina cuyos resultados publicó Clarín.

Leé también

Vacaciones 2019: la documentación obligatoria para salir a la ruta en auto

Del total de los encuestados, el 22 por ciento aseguró nunca utilizar la banquina. Casi nunca, contestó un 26 por ciento; **de vez en cuando, un 47 por ciento**; y casi siempre, un 5 por ciento.

Del 78 por ciento que reconoció al menos una vez haberla utilizado, el 58 por ciento confesó hacerlo **"como vía de escape, por una distancia limitada, cuando hay mucho tránsito"**. El 31 por ciento admitió recurrir a la banquina "cuando las demás vías están detenidas por un accidente". El 9 por ciento la utiliza como "una vía más"; y el 2 por ciento no sabe o no contesta la razón por la que circula por allí.

"Los números recabados nos devuelven una foto preocupante. **Que muchos cometan una infracción no hace a la misma más legal.** El cambio empieza por cada uno de nosotros", manifestó el vocero del Observatorio Vial de CECAITRA, Facundo Jaime.



2º INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**

LEGISLACIÓN



CECAITRA

Cámara de Empresarios Controladores
Administración de Infraestructura de Transportes de
la República Argentina



ÁMBITO NACIONAL

DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL

16/1/19 Centro de Emisión de Licencias de Conducir del Municipio de Villa Domínguez, de la Provincia de Entre Ríos
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/200241/20190116>

10/1/19 Emisión de Licencias de Conducir del Municipio de Colonia Santa Rosa, de la Provincia de Salta, para emitir la Licencia Nacional de Conducir
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/199877/20190110>

08/1/19 Registro de licencias de conducir
<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/199667/20190108>

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

La diputados tuvieron reunión plenaria el día 15/11/18 emitiendo dictamen en el expediente 2933/18 sobre JUNTA DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE - JIAT -". CREACION (REPRODUCCION DEL EXPEDIENTE 2576-D-16) y en el expediente 0479/18 sobre AGENCIA DE INVESTIGACION DE SINIESTROS EN EL TRANSPORTE". CREACION
<https://www.diputados.gov.ar/comisiones/permanentes/ctransportes/proyectos/proyecto.jsp?exp=0479-D-2017>

El día 20/11/18 recibieron como invitados por la temática de movilidad sustentable a Andrés Civetta, Director Nacional de Industria, Juan José Galeano, Director Nacional de Desarrollo Sostenible de la Industria, ambos del Ministerio de Producción y Trabajo de la Nación, y a Juan Andrés Trebino, Subsecretario de Fiscalización y Recomposición, Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, Eduardo Rastrelli, Gerente de la Asociación de Fábricas de Automotores - ADEFA - y Diego López Cúneo, Gerente Comercial del Grupo CAPSA - HYCHICO S.A.

Algunos de los proyectos ingresados recientemente a la comisión, son los siguientes:

PROGRAMA NACIONAL DE TRANSPORTE PUBLICO SEGURO. CREACION
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=7507-D-2018>

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 29, INCORPORANDO AL EQUIPAMIENTO ALARMA FRONTAL Y CAMBIO DE CARRIL PARA VEHICULOS DE TRANSPORTES DE CARGAS Y PASAJEROS.
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=7417-D-2018>

REGULACION Y PROMOCION DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=7361-D-2018>

OBLIGATORIEDAD DE LA EXISTENCIA DE BANQUINAS SEGURAS EN LAS RUTAS NACIONALES
<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=7256-D-2018>

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

Durante los meses de noviembre y diciembre de 2018 los senadores no realizaron reuniones plenarias de comisión. Algunos de los proyectos ingresados recientemente a la comisión son los siguientes:

PROYECTO DE COMUNICACIÓN QUE SOLICITA EL DISEÑO DE UNA APP, PARA DENUNCIAR POSIBLES SINIESTROS, ACCIDENTES DE TRANSITO Y DISCONFORMIDADES CON EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS
<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/4141.18/S/P>
 C

PROYECTO DE DECLARACIÓN QUE EXPRESA PREOCUPACIÓN POR LA DEMORA EN LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL DE LA PROV. DE RIO NEGRO

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/4090.18/S/PD>

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ART. 22 DE SU SIMILAR 22.431 - SISTEMA DE PROTECCIÓN INTEGRAL A LOS DISCAPACITADOS -, RESPECTO DE LA ACCESIBILIDAD Y UTILIZACION DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/4288.18/S/PL>

PROYECTO DE LEY QUE INCORPORA EL ART. 82 A LA LEY 24.449 - TRANSITO -, RESPECTO DE LA INHABILITACION PARA CONDUCIR POR REINCIDENCIA EN INFRACCIONES POR INTOXICACION ALCOHOLICA O ESTUPEFACIENTES

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/4297.18/S/PL>

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ART. 30 DE SU SIMILAR 24.449 (TRANSITO) INCORPORANDO EL INCISO P) RESPECTO A LOS REQUISITOS MINIMOS DE SEGURIDAD PARA AUTOMOTORES

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/4334.18/S/PL>

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

Algunos de los proyectos ingresados a la Legislatura con cabecera en la comisión en los meses de noviembre y diciembre de 2018, son los siguientes:

APRUÉBASE EL CONVENIO ESPECÍFICO DE COOPERACIÓN SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN Y EL MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE DE LA C.A.B.A.

[https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto\[pf\]/6/](https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/6/)

AGRÉGASE AL ART. 6.1.93 DEL LIBRO II, SECCIÓN 6ª CAPÍTULO I "TRÁNSITO" DEL ANEXO I DE LA LEY N° 451

[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/3/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/3/)

INCORPÓRASE EL INCISO 2.1.5.5 AL CAPITULO 2.1 DEL TITULO 2, DEL ANEXO I DE LA LEY 2.148, CONDICIONES DE REMOCIÓN

[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/6/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/6/)

MODIFÍCASE EL CÓDIGO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE LA C.A.B.A., APROBADO POR LA LEY N° 2.148 (TEXTO CONSOLIDADO POR LA LEY N° 6.017)

[https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto\[pf\]/13/](https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/13/)

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Curso de RCP para conducir

El diputado Pablo Garate (Frente Renovador) presentó un proyecto de ley con el cual busca obligar a los nuevos conductores a que realicen un curso sobre técnicas de reanimación cardiopulmonar (RCP). De ser aprobada la ley se agregaría el artículo 8 bis a la ley n° 13.927, que quedaría redactado de la siguiente manera: "Aquellos conductores que pretendan obtener una licencia de conducir de cualquier categoría, deberán realizar en forma obligatoria un curso teórico práctico sobre técnicas de reanimación cardiopulmonar (RCP).

Los municipios que se encuentren adheridos a la presente ley deberán garantizar la realización de los cursos, cuyo contenido, dictado y duración será determinado por la autoridad de aplicación”.

En los fundamentos del proyecto se explica que el mismo “tiene la finalidad de brindar a los conductores las herramientas necesarias para hacer frente a una atención primaria ante una emergencia médica. Ya que alguien sin conocimientos médicos, con una serie de maniobras sencillas como el masaje cardíaco y usando el desfibrilador externo automático, puede estabilizar a un paciente que padece una pérdida de conciencia hasta la llegada de una ambulancia, aumentando así las chances de sobrevivida”.

“Las estadísticas muestran que ante un siniestro vial los primeros en llegar al lugar resultan ser aquellos conductores que se encontraban transitando la misma vía en ese momento, razón por la cual, resulta fundamental que cuenten con la formación necesaria de manera tal que les permitan efectuar las acciones para sostener a una persona lesionada hasta la llegada de profesionales en la materia y que puedan ser trasladadas al centro de salud más próximo”, sostiene el proyecto.

“Los accidentes de tránsito en la Argentina son la primera causa de muerte en menores de 35 años, y la tercera sobre la totalidad de los argentinos. Ante estas cifras alarmantes resulta extremadamente necesario tomar iniciativas concretas a fin de brindarle a los ciudadanos herramientas de prevención y actuación ante los accidentes viales, finaliza el proyecto del diputado oriundo de Tres Arroyos.

Venta de moto vehículos con cascos obligatorios

La diputada Gabriela Besana (CAMBIEMOS), presentó un proyecto de ley con el cual pretende obligar a los que comercialicen motovehículos a entregarlos con un casco reglamentario y, de no cumplir el requisito, puedan ser multados.

El proyecto busca agregar al artículo 48 de la ley provincial n° 13.927 que quedaría redactado así: “Toda persona física o jurídica que en forma habitual comercialice ciclomotores, motocicletas, triciclos motorizados, cuatriciclos livianos y cuatriciclos, deberá entregar juntamente con el rodado el correspondiente casco reglamentario, el que deberá reunir las condiciones mínimas de seguridad establecidas por la norma IRAM- AITA 3621”.

Además, se establece que los que comercialicen estos vehículos “serán pasibles de la sanción de multa”. Entre los fundamentos la legisladora explica que “con la finalidad de brindar mayor seguridad, modificar conductas de riesgo, e incorporar herramientas que tiendan a evitar accidentes de tránsito, es que establecemos, como requisito para el comerciante la venta conjunta del motovehículo y su correspondiente casco reglamentario – medida de seguridad obligatoria establecida en la legislación vigente”. Se explica además que, si bien existe un decreto (102/2010) que ya establece la venta conjunta del vehículo y el casco, se avanzaría en materia reglamentaria si se aprobara dicho proyecto, reforzando la seguridad vial.

NORMATIVA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CAMBIO EN LAS CATEGORÍAS DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

La Dirección de Política y Seguridad Vial, expidió en el mes de diciembre una resolución con diversos cambios en las categorías de las licencias de conducir, otorgadas en los 135 municipios de la Provincia de Buenos Aires. En la normativa expresa:

“Visto el expediente N° EX-2018-30890944-GDEBA-DTAMGGP, por el cual tramitan modificaciones a las Clases de Licencia de Conducir en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires, la Ley Provincial N° 13.927 y sus modificatorias, el Decreto Reglamentario N° 532/09 y sus modificatorias y la Ley Nacional N° 24.449 y sus modificatorias, y

Considerando:

Que en virtud de la normativa citada en el Visto, en la provincia de Buenos Aires el otorgamiento de las Licencias de Conducir se encuentra delegada en los Municipios, previo informe de antecedentes emitido por la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, siendo su emisión centralizada en el Ministerio de Gobierno;

Que el artículo 12 del Anexo II, Título I del Decreto N° 532/09 y sus modificatorios, establece las Clases de Licencias de Conducir según el tipo de vehículo;

Que el artículo 12 del Anexo II, Título I del Decreto N° 532/09, faculta a la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial para establecer nuevas clases de licencias o modificar las existentes en el marco de las que determine la normativa nacional;

Que la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, establece las clases de licencias para conducir automotores, contemplando que la edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencias;

Que el Decreto Nacional N° 32/18, modificatorio del Decreto N° 779/95 y el artículo 48bis de la Ley N° 13.927 y modificatorias, establecen nuevas definiciones en relación a los ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos;

Que en virtud de los avances tecnológicos y productivos existentes, se genera la necesidad de actualizar las clases y subclases de licencias para adaptarla a los nuevos modelos de vehículos que circulan por la vía pública y a las nuevas categorías de los mismos, establecidas por la normativa nacional en el ámbito de su competencia;

Que como consecuencia de la adaptación referida precedentemente, deben introducirse modificaciones en torno a las clases de Licencias de Conducir a ser otorgadas, a partir del 1° de enero de 2019; Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por la Ley N° 13.927 y modificatorias, el Decreto N° 532/09 y modificatorios y el decreto n° 169/18; el Director Provincial de Política y Seguridad Vial del Ministerio de Gobierno dispone aprobar” las nuevas clases de Licencias de Conducir en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires.

Así, la nueva clasificación de las licencias vigentes desde el 1° de enero es la siguiente:

Clase A 1: Ciclomotores y Motocicletas.

Clase A1.1.- Ciclomotores hasta CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (50CC) de cilindrada o CUATRO KILOWATTS (4KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica.

Clase A1.2.- Motocicletas hasta CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150CC) de cilindrada u ONCE KILOWATTS (11KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Incluye clase A 1.1.

Clase A1.3.- Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (150CC) y hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 CC) de cilindrada o de más de ONCE KILOWATTS (11KW) y hasta VEINTE KILOWATTS (20KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de dos (2) años en la clase A 1.2, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar un (1) año en motocicleta de cualquier cilindrada. Incluye clase A1.2.

Clase A1.4.- Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300CC) o de más de VEINTE KILOWATTS (20KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencias se debe acreditar una antigüedad previa de dos (2) años en la clase A 1.3, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar un (1) año en motocicletas de cualquier cilindrada. Incluye A 1.3.

Clase A 2: Triciclos y cuatriciclos sin cabina de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima

Clase A2.1.- Triciclos y Cuatriciclos sin cabina de hasta TRESCIENTOS CENTIMETROS CÚBICOS (300CC) o VEINTE KILOWATTS (20KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional.

Clase A2.2.- Triciclos y Cuatriciclos sin cabina de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300CC) o VEINTE KILOWATTS (20KW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de dos (2) años en la clase A 2.1,

excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar un (1) año en triciclos o cuatriciclos de cualquier cilindrada, según el caso. Incluye clase A 2.1. es de Licencias de Conducir en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires.

Clase A3.- Triciclos y Cuatricicloscabinados de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua con volante direccional. Clase B1.- Automóviles, utilitarios, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 Kg) de peso total. Incluye

A 3. Clase B2.- Automóviles, camionetas, vans de uso privado y casa rodantes, motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500KG) de peso con un acoplado de hasta SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 KG) o casa rodante no motorizada. Para la obtención de la misma se requerirá un (1) año de antigüedad en la clase B1. Incluye clase B1.

Clase C1.- Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500KG) de peso y hasta DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000KG) de peso. Incluye clase B1.

Clase C2.- Camiones sin acoplados, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de DOCE MILKILOGRAMOS (12.000KG) de peso y hasta VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000KG). Incluye clase C1.

Clase C3. Camiones sin acoplados, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000KG) de peso. Incluye clase C2. Clase D1.- Automotores para servicios de transporte de pasajeros hasta ocho (8) plazas, excluido el conductor. Incluye B1.

Clase D2.- Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de ocho (8) plazas y hasta veinte (20) plazas, excluido el conductor.

Clase D3.- Automotores para servicios de transporte de pasajero de más de veinte (20) plazas, excluido el conductor. Incluye clase D2.

Clase D4.- Vehículos para servicios de urgencia, emergencia y similares. Esta subclase D4 deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase A, B, C, D o E, según corresponda.

Clase E1.- Vehículos automotores de clase C y/o D según el caso, con uno o más remolques y/o articulaciones. Incluye B2.

Clase E2.- Maquinaria especial no agrícola.

Clase F.- Vehículo automotor especialmente adaptado a la condición física de su titular. La licencia deberá consignar la descripción de la adaptación que corresponda. Deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase que corresponda al vehículo que conduzca.

Clase G1.- Tractores Agrícolas.

Clase G2.- Maquinaria Especial Agrícola.

Clase G3.- Tren Agrícola, deberá encontrarse acompañada de la subclase B1 o G1 según corresponda y se debe acreditar una antigüedad previa de un (1) año en la correspondiente subclase.



2^{do} INFORME - 2019
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



CECAITRA

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