



5° INFORME / MAYO 2021



OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	5
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	13
LEGISLACIÓN	18



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 mayo de 2021 se realizó una encuesta, respondida por hombres y mujeres en similar proporción, en base a diversas cuestiones que inciden en la seguridad vial, con la intención de generar una secuencia estadística sobre una serie de dimensiones.

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

TRANPORTE DE NIÑOS EN UN VEHÍCULO Y DE OBJETOS SUELTOS EN EL HABITÁCULO

En primera instancia, se indagó sobre los niños y la posibilidad de que viajen en el asiento del acompañante de un vehículo, para conocer si en la opinión de los encuestados, dicha posibilidad legal depende de la edad, del peso o de ambas cosas (edad y peso). La consulta se realizó utilizando una “pregunta trampa”, en tanto lo legal corresponde a determinada edad (10 años) y altura (1.20 cm). **Una mayoría de 42.2% de las personas respondió que para poder viajar hay que tener en cuenta ambas dimensiones (edad y peso)**, el 31,1% que depende de la edad, el 12,9% no lo sabe y el 10,8% cree que depende del peso del niño.

A partir de las respuestas es posible afirmar que el concepto de la edad está afirmado correctamente en el conocimiento de una mayoría, **aunque hay un 23,7% de personas que responden incorrectamente, ya sea por desconocer la norma o afirmar que depende del peso del niño.**

A continuación, y en concordancia con ello, se consultó la edad mínima para que un niño viaje en el asiento de acompañante. Solamente el 20,8% contestó correctamente que la edad mínima es 10 años, la mayoría de las personas, el 33%, respondió que son 12 años. **Más allá de esos dos primeros datos, es posible observar una alarmante información: el 46,3% de las personas no sabe correctamente cual es la edad mínima para poder viajar en el asiento del acompañante, ya sea porque lo desconoce, o bien porque cree que no hay edad mínima, o que la misma está por debajo de los 10 años.**

Finalmente, y referido también al transporte en vehículos, se preguntó sobre el grado de peligrosidad al transportar en el habitáculo de automóvil objetos sueltos, como las compras de supermercado. **Una amplia mayoría de personas consideró ello de muy bajo peligro, el 41,8%, y el 30,5% de bajo peligro, mientras que sólo el 15,7% piensa que hay alto o muy alto peligro en transportar objetos sueltos.** A partir de los estos datos es posible inferir que existe una escasa o nula conciencia sobre la gran cantidad de accidentes “domésticos” que pueden ocurrir también en el interior de un automóvil, cuando los objetos son trasladados sin sujeción alguna.

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



MONITOR DE SEGURIDAD VIAL

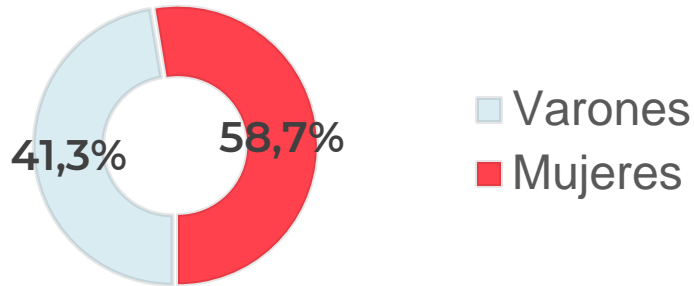


DATOS DE LA MUESTRA

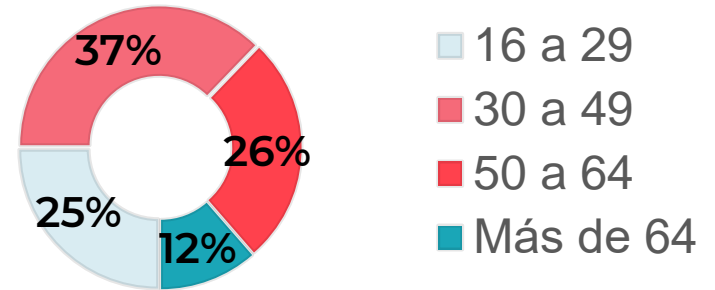


PERFIL DE LOS ENTREVISTADOS

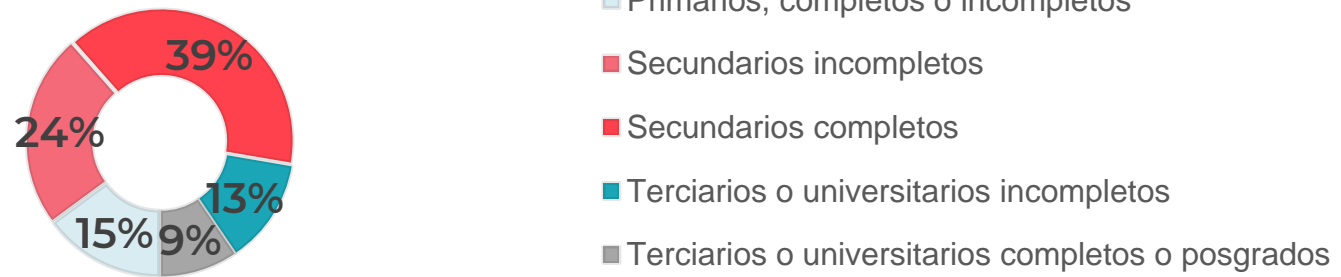
Sexo



Edad



Estudios

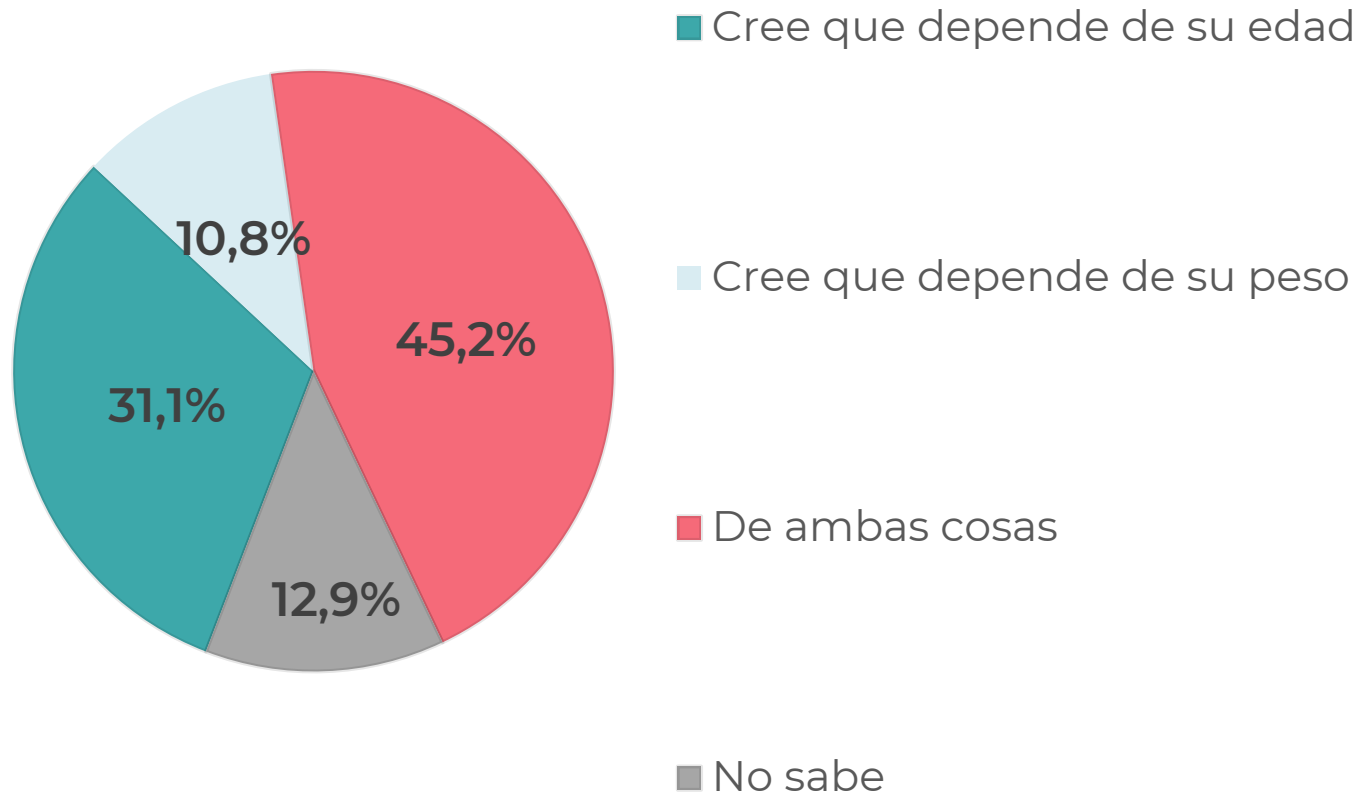




CREENCIAS Y OPINIONES

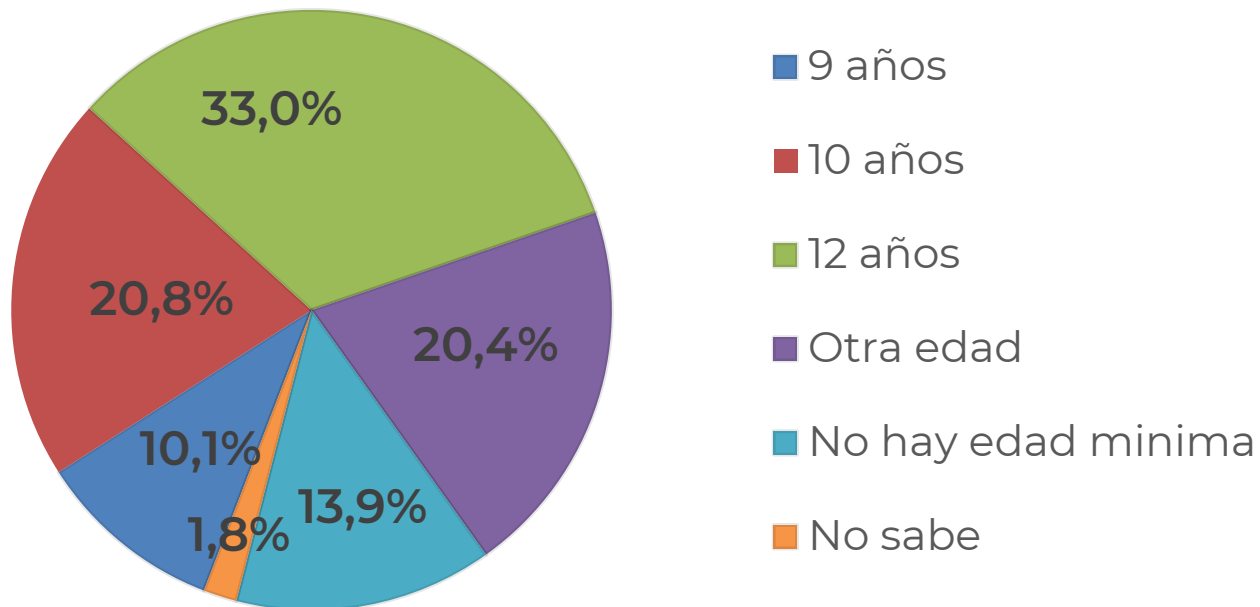
NIÑOS EN EL VEHÍCULO

Según su opinión, que los niños puedan viajar en el asiento del acompañante de un vehículo ¿depende de su edad, de su peso, o de ambas cosas (edad y peso)?



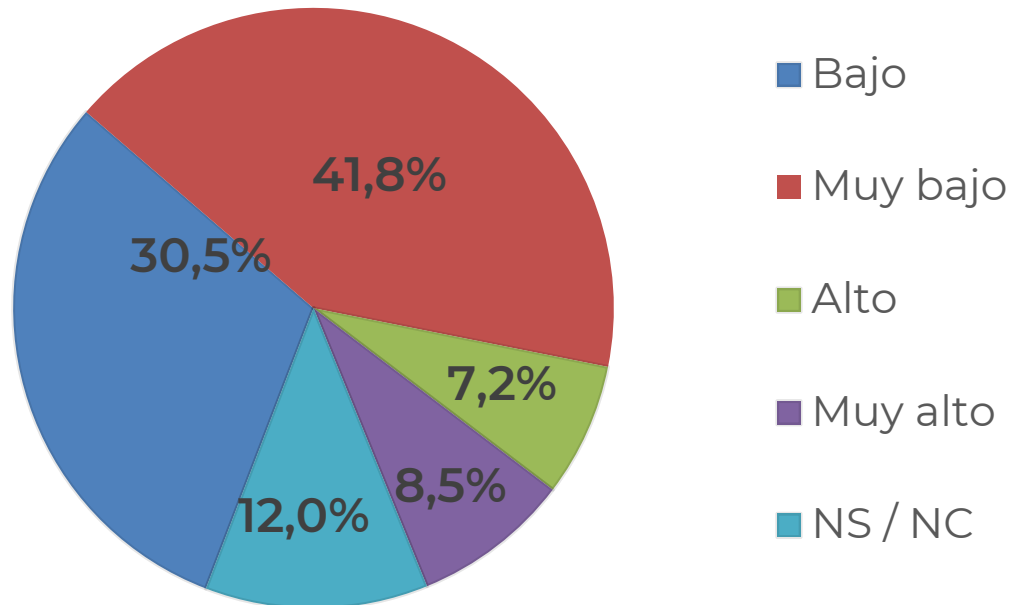
NIÑOS EN EL VEHÍCULO

¿Y cuál cree que es la edad mínima para que un niño viaje en el asiento del acompañante?



NIÑOS EN EL VEHÍCULO

¿Cómo evaluaría usted, entre muy alto y muy bajo, el nivel de peligrosidad de transportar las compras de supermercado u otro tipo de objetos sueltos en el habitáculo de un auto?



>Este informe surge de una encuesta realizada entre 21 y 24 de mayo de 2021 en el Área Metropolitana de Buenos Aires (*).

>La recolección de datos se realizó telefónicamente con tecnología IVR (respuesta de voz interactiva), que utiliza preguntas pregrabadas que los entrevistados responden por medio del teclado.

>La selección de hogares se realizó a partir de una muestra aleatoria de teléfonos fijos. Posteriormente, los resultados fueron ajustados de modo iterado por parámetros censales de radio, sexo, edad y nivel educativo.

>La cantidad de casos fue de 1055 en AMBA; con un margen de error estimado (para $P=0,50$ y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 2,9 % en ningún caso.



SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS



La Ciudad

Aumentó un 50 por ciento el uso de la bicicleta desde que arrancó la pandemia

El uso de este rodado creció exponencialmente en la Ciudad. Deportes y cuidados sanitarios entre las principales razones

Opinion

Necesidad de garantizar un uso más seguro de las bicicletas en la Ciudad

TENDENCIAS

9 de cada 10 personas están de acuerdo con una ley de alcohol cero al volante

El exceso de alcohol es causante de la mayoría de los siniestros viales, que ocurren con más frecuencia los fines de semana en horario nocturno. Una ley que prohíba la ingesta, ¿sería aceptada?

6 de Mayo de 2021



Este sábado comienza a regir la alcoholemia cero en Rosario

La Secretaría de Control y Convivencia del municipio extenderá operativos de supervisión en todo el radio urbano de la ciudad

Por **Anibal Fucaraccio**





Una ley de alcohol cero para conductores es aprobada por 9 de cada 10 hogares en una encuesta del Observatorio de Cecaitra

08 MAYO 2021

El exceso de alcohol es causante de la mayoría de los siniestros viales, que ocurren con más frecuencia los fines de semana en horario nocturno, tanto en ciudades grandes como en pequeñas localidades. Una ley que prohíba la ingesta de alcohol ¿sería



AUTOS

Seguridad vial: ¿qué es ser una ciudad 30"?

España se convirtió en el primer país en el mundo en implementar los 30 km/h como velocidad máxima en calles de un solo carril. La medida otorga mayor poder de reacción al conductor ante un imprevisto, y en caso de colisionar a motociclistas, ciclistas o peatones reduce en gran parte el riesgo de muerte del atropellado.



POR REDACCIÓN MAYO 4, 2021 5:00 PM



AUTOS

Seguridad vial: ¿qué es ser una ciudad 30"?

España se convirtió en el primer país en el mundo en implementar los 30 km/h como velocidad máxima en calles de un solo carril. La medida otorga mayor poder de reacción al conductor ante un imprevisto, y en caso de colisionar a motociclistas, ciclistas o peatones reduce en gran parte el riesgo de muerte del atropellado.

RN

Por REDACCIÓN MAYO 4, 2021 5:00 PM



AMB

Tránsito: Preocupa la mezcla de velocidad y alcohol en exceso, después del largo confinamiento

Si bien fue un tanto el disparador, la combinación de exceso de velocidad y el beber más de lo estipulado, según el CECAITRA son varios los temas que inquietan al generarse reiterados siniestros viales.



Publicado el 10 mayo, 2021
Por Grupo La Verdad



SALUD

¿Por qué en la Argentina es urgente una Ley de Alcohol Cero?

En las últimas horas, se conoció el caso de un joven de 19 años que alcoholizado al volante chocó su vehículo y, como resultado del violento impacto, dos de los jóvenes que lo acompañaban murieron en el acto. Infobae consultó a expertos que reflexionaron sobre lo sucedido y la imperiosa necesidad de que se modifiquen las legislaciones vigentes



Por **Belen Filgueira**
Francisco Reyes
11 de Mayo de 2021





LEGISLACIÓN

ÁMBITO NACIONAL**DISPOSICIONES DEL BOLETÍN OFICIAL**

03/5/21 Certifíquese el cumplimiento por parte la PROVINCIA DE MENDOZA, como así también del TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL, denominación CONTROL VEHICULAR MZA S.A.S, de los recaudos y requisitos exigidos por la Ley N° 24.449, N° 26.363, Decreto N° 779/95, Disposición ANSV N° 604/12 y normas modificatorias y complementarias, tendientes a la implementación de un Sistema de Revisión Técnica Obligatoria de Jurisdicción Local para vehículos de Uso Particular en dicha jurisdicción, en el marco del SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/243900/20210503>

06/5/21 Certifíquese el cumplimiento por parte la MUNICIPALIDAD DE SALTA, como así también del TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL, denominación TRT PLANTA REVESA S.R., de los recaudos y requisitos exigidos por la Ley N° 24.449, N° 26.363, Decreto N° 779/95, Disposición ANSV N° 604/12 y normas modificatorias y complementarias, tendientes a la implementación de un Sistema de Revisión Técnica Obligatoria de Jurisdicción Local para vehículos de Uso Particular en dicha jurisdicción, en el marco del SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/244024/20210506>

14/5/21 Regístrese el TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL, denominado MARCON GABRIEL LUIS Y MARCON RAUL OMAR S.H, sito en Hipólito Yrigoyen 1330, Municipio de Reconquista, Provincia de Santa Fe, en el REGISTRO NACIONAL DE TALLERES DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL en la órbita de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, como taller habilitado por la jurisdicción para prestar el servicio de Revisión Técnica Obligatoria a vehículos de uso particular, en el marco del SISTEMA NACIONAL DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA, regulado por las Leyes Nros 24.449 y 26.363, el Decreto N° 779/95 y normas modificatorias y complementarias

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/244412/20210514>

18/5/21 Regístrese el Taller de Revisión Técnica Obligatoria de Jurisdicción Local TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL, denominado RTO SAN JUSTO S.R.L), sito en Ruta 11 Km. 568.5, Municipio de San Justo, Provincia de Santa Fe, en el REGISTRO NACIONAL DE TALLERES DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL en la órbita de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, como taller habilitado por la jurisdicción para prestar el servicio de Revisión Técnica Obligatoria a vehículos de uso particular, en el marco del SISTEMA NACIONAL DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA, regulado por las Leyes Nros 24.449 y 26.363, el Decreto N° 779/95 y normas modificatorias y complementarias.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/244540/20210518>

22/5/21 Certifíquese y Homológuese el Centro de Emisión de Licencias de Conducir del Municipio de Posadas, segunda Sede, de la Provincia de Misiones, para emitir la Licencia Nacional de Conducir.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/244699/20210521>

22/5/21 Regístrese el Taller de Revisión Técnica Obligatoria de Jurisdicción Local TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL, denominado REVISIÓN TÉCNICA RP93 S.R.L , sito en Chacabuco 256, Municipio de Berabevú, Provincia de Santa Fe, en el REGISTRO NACIONAL DE TALLERES DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA DE JURISDICCIÓN LOCAL en la órbita de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, como taller habilitado por la jurisdicción para prestar el servicio de Revisión Técnica Obligatoria a vehículos de uso particular, en el marco del SISTEMA NACIONAL DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA, regulado por las Leyes Nros 24.449 y 26.363, el Decreto N° 779/95 y normas modificatorias y complementarias.

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/244700/20210521>

H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

Comisión de Transportes

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

TRANSITO - LEY 24449 -. MODIFICACION DEL ARTICULO 39, SOBRE REVISION TECNICA OBLIGATORIA.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1880-D-2021>

"PROGRAMA NACIONAL RED FEDERAL DE AUTOPISTAS". CREACION.

<https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=2259-D-2021>

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte

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

RODAS: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA SU SIMILAR 24.449 - TRANSITO -, RESPECTO AL LÍMITE DE ALCOHOL EN SANGRE PARA CONDUCIR

<https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1089.21/S/PL>

RODRIGUEZ SAÁ: PROYECTO DE LEY DE CICLISMO SEGURO.

<https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1080.21/S/PL>

IANNI: REPRODUCE EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA SU SIMILAR 24.449 - LEY DE TRÁNSITO-, RESPECTO DE REEMPLAZAR LA PALABRA "ACCIDENTE" POR "INCIDENTE" AL REFERIRSE A LOS HECHOS QUE PRODUCEN DAÑOS A PERSONAS O COSAS COMO CONSECUENCIA DE LA CIRCULACIÓN. (REF. S. 2554/19).

<https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/862.21/S/PL>

LOVERA: PROYECTO DE DECLARACIÓN QUE ADHIERE A LA SEMANA MUNDIAL POR LA SEGURIDAD VIAL, DEL 17 AL 23 DE MAYO DE 2021.

<https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1041.21/S/PD>

FIAD: PROYECTO DE DECLARACION QUE EXPRESA BENEPLACITO POR LA REALIZACION DE LAS ACTIVIDADES Y JORNADAS SOBRE SEGURIDAD VIAL EN EL MARCO DE LA "6ª SEMANA MUNDIAL DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA SEGURIDAD VIAL" QUE SE CELEBRA DEL 17 AL 23 DE MAYO DE 2021, BAJO MODALIDAD VIRTUAL

<https://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1007.21/S/PD>

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte

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

MODIFICACIONES AL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/0/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/0/)

DECLÁRASE DE INTERÉS SOCIAL Y CULTURAL AL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021 - 2030 PROCLAMADO POR LA ASAMBLEA GRAL. DE LAS NACIONES UNIDAS.-

[https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto\[pf\]/1/](https://parlamentaria.legislatura.gov.ar/pages/ExpedienteBusqueda.aspx#prettyPhoto[pf]/1/)

MODIFICACIÓN DE ARTÍCULO 12.3.1.6 DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE. LEY N° 2.148 (TC LEY N° 6.347) -(ANTIGÜEDAD DE TAXIS).

[https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto\[legisladorActivo2\]/1/](https://www.legislatura.gov.ar/comision/transitoytransporte#prettyPhoto[legisladorActivo2]/1/)

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Mayo de 2021

ALCOHOL CERO AL CONDUCIR

El diputado Diego Rovella realizó la reproducción de un proyecto presentado en 2019, que busca implementar en todo el territorio de la provincia de Buenos Aires el "Programa Alcohol Cero al Conducir", con el objeto de disminuir el número de siniestros viales relacionados con el consumo de alcohol. El Programa determina que: "Queda prohibido conducir cualquier tipo de vehículos con tasa de alcoholemia superior a cero (0) gramos por un mil (1.000) centímetros cúbicos de sangre" y además que "todos los conductores de vehículos se encuentran obligados a someterse a las pruebas que la reglamentación de la presente establezca para la detección de la ingesta de alcohol". El proyecto también plantea que "todos los conductores de vehículos se encuentran obligados a someterse a las pruebas que la reglamentación de la presente establezca para la detección de la ingesta de alcohol" y que "las pruebas a que hace referencia el artículo precedente y que serán reglamentadas por la autoridad de aplicación, consistirán en la verificación del aire expirado mediante alcoholímetros autorizados y serán practicadas por los agentes encargados del control de tránsito".

"A petición del interesado o por orden de autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir ellas en análisis de sangre u otros análogos", finaliza el proyecto. Entre los fundamentos, el legislador sostiene que "el proyecto que se acompaña tiene como objetivo coadyuvar a disminuir la cantidad de siniestros viales que se producen en nuestra provincia, habida cuenta de que ese nivel de siniestralidad afecta, sobre todo, a los sectores más jóvenes de nuestra sociedad –por un lado- además del aumento de casos con resultados luctuosos, lesiones permanentes, destrucción de núcleos familiares y daños materiales, aunque este no sea el renglón objetivamente más importante".

CAMPAÑA VIAL

La diputada Laura Ramírez presentó un proyecto de ley que busca crear en el ámbito de la provincia de Buenos Aires la "Campaña de visibilización, concientización y prevención de los accidentes viales". Esta campaña implica crear "el módulo de capacitación obligatoria de concientización vial para la gestión y renovación de las licencias de conducir"; y señalar "los sitios en los que ocurrieron accidentes viales con víctimas fatales" así como "los sitios en los que con frecuencia se dan accidentes viales". Además, esta campaña busca crear "un mapa virtual de accidentes viales en los que se identifiquen los accidentes ocurridos en la provincia de Buenos Aires, que será de conocimiento obligatorio para aquellos que renueven o gestionen la licencia de conducir".

El proyecto también plantea que se garantice "el sepelio gratuito a aquellas víctimas fatales de accidentes viales" y el "acompañamiento legal y psicológico gratuito a víctimas de accidentes viales y sus familiares". Entre los fundamentos la legisladora plantea que: "En materia regulatoria, es indudable que se requiere de un plexo normativo que ordene la circulación vial. Asimismo, también es sabido que no se trata solo de proponer normas que regulen acerca de la obligatoriedad en los modos de circulación, control y sanción, sino que además se requiere de acciones que tiendan a la internalización de las normas de seguridad y la importancia en el cuidado de la vida de las personas. Es en este sentido que este proyecto genera acciones concretas que tienden a la visibilización de la problemática a partir de distintas estrategias con el fin de avanzar en la internalización de las normas para el cuidado de las personas y la prevención de los accidentes".

Además expresa que: “Entre los causales de accidentes viales se destacan la imprudencia y el poco respeto a las normas: el no respeto a los semáforos, no dar prioridad a los peatones, el sobrepaso de vehículos en lugares prohibidos, el consumo de alcohol por sobre los niveles permitidos, etc. Se trata del incumplimiento a las normas viales tal vez en parte por falta de conocimientos, en casos excepcionales, pero principalmente por falta de internalización de dichas normas. En este sentido, resulta necesario que las personas dimensionen acerca de las implicancias de la seguridad vial y sumar a los procesos de aprendizajes, que se dan en las campañas y acciones de educación vial, procesos de internalización de las normas”. Ramírez expresa que: “necesitamos de sujetos que comprendan el riesgo de cada una de las acciones, implicarnos en el cuidado de la vida de las personas a partir del cumplimiento de las normas de seguridad vial. Es necesario complementar aquellas normativas que ordenan los modos de circulación, que controlan y sancionan, con acciones que propicien procesos de internalización de las normas para que los cumplimientos no dependan solo de la posibilidad de sanción, sino que sean el resultado de procesos consientes del cuidado de la vida”.

“Asimismo, y para aquellas situaciones donde el objetivo de evitar los accidentes viales no ha sido logrado y entendiendo que se trata de una problemática que afecta a un alto porcentaje de los y las bonaerenses, es que se entiende que debe garantizarse a las víctimas y sus familias el acceso a circuitos de asesoramiento, acompañamiento, contención y tratamiento específicos en materia legal y de salud mental de manera gratuita. Del mismo modo, el Estado provincial debe poder ofrecer la posibilidad de que las familias accedan a sepelios de modo gratuito”, finaliza Ramírez.



5º INFORME - 2020
**OBSERVATORIO DE
SEGURIDAD VIAL**



CECAITRA

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