CECAITRA

10º INFORME / INFORME 2022

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN 3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL 5
ANEXO ESTADÍSTICO 25
LEGISLACIÓN 36

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 agosto de 2022 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.

INGESTA DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

Se consultó sobre nivel de conocimiento sobre el límite de ingesta de alcohol permitido para poder conducir un automóvil en la ley nacional de tránsito.

El 40,5% respondió correctamente (0,5 gramos de alcohol en sangre) pero una mayoría de 51,3% dijo que el límite es 0, es decir que no se puede beber antes de conducir, mientras que el 8,1% dijo no saber o que es de 1,0 gramos de alcohol en sangre. Es posible inferir que la amplia respuesta suponiendo que la ley nacional dispone "alcohol cero" antes de conducir, puede deberse

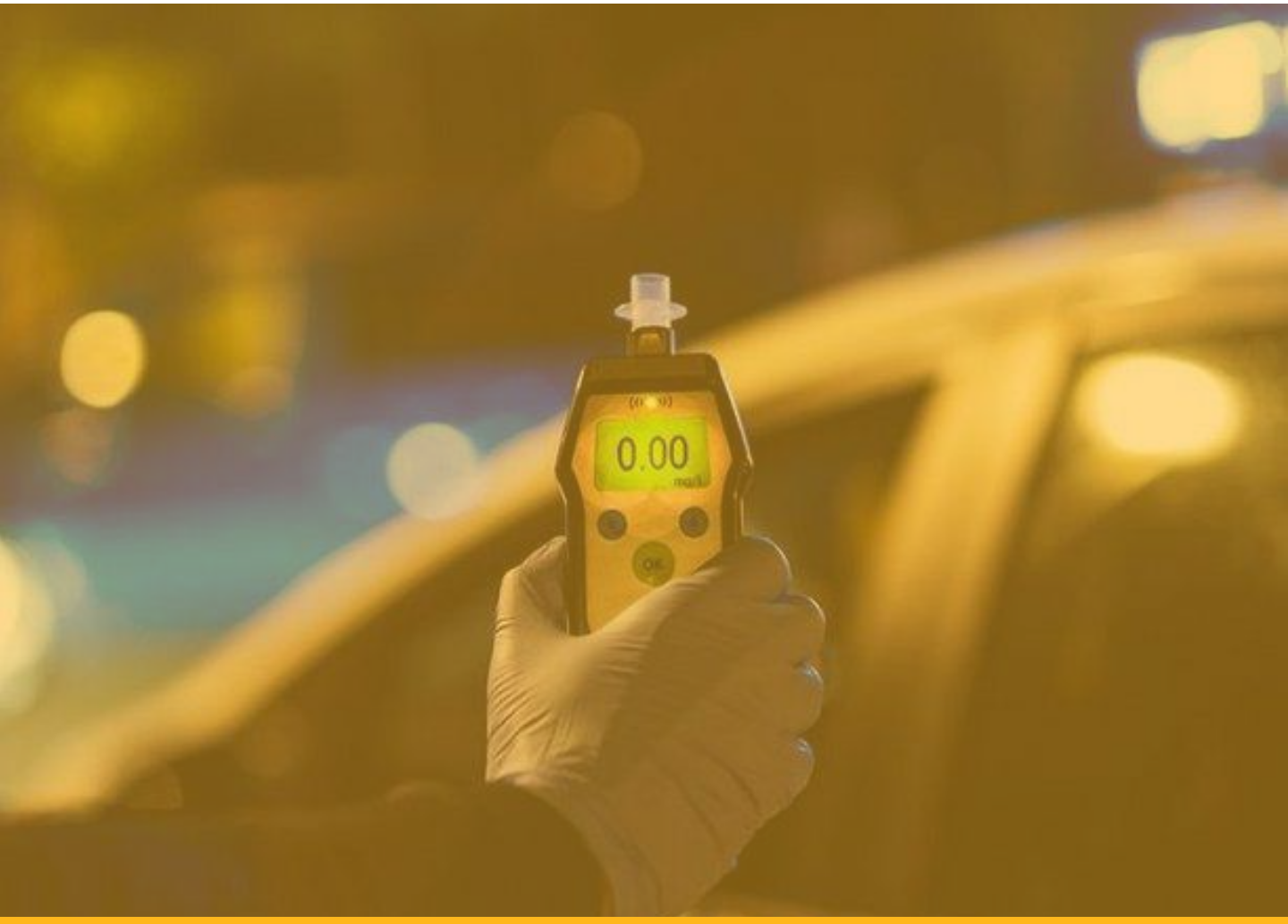
Encuesta telefónica "Monitor de Seguridad Vial AMBA", octubre de 2022.

precisamente al inicio del debate sobre la modificación posible de la ley en esa dirección. A continuación, se preguntó directamente sobre nivel de acuerdo con la posible sanción de una Ley nacional de Alcohol Cero para conducir: el **79,1% dijo estar muy de acuerdo**, el 12,9% algo de acuerdo y el 5,1% en desacuerdo, lo que muestra un amplio, aunque no hegemónico, nivel de aceptación de una posible ley de alcohol cero a nivel nacional.

Finalmente, se consultó sobre nivel de acuerdo con la medida de que a quienes conduciendo habiendo ingerido bebidas alcohólicas se les retenga el registro -aunque no haya ocurrido accidente alguno-. El 77% dijo estar de acuerdo, mientras que el 21,5% afirmó que no.

Encuesta telefónica "Monitor de Seguridad Vial AMBA", septiembre de 2022.

CECAITRA



10º INFORME / JUNIO 2022

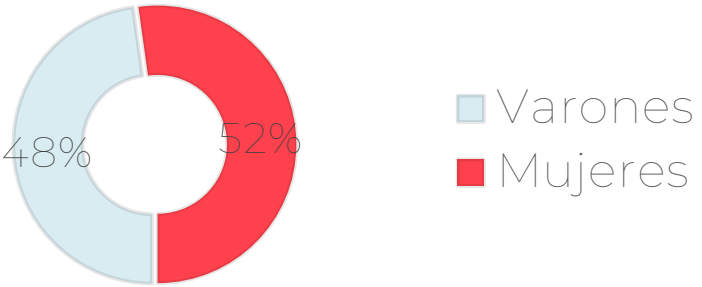
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL

DATOS DE LA MUESTRA

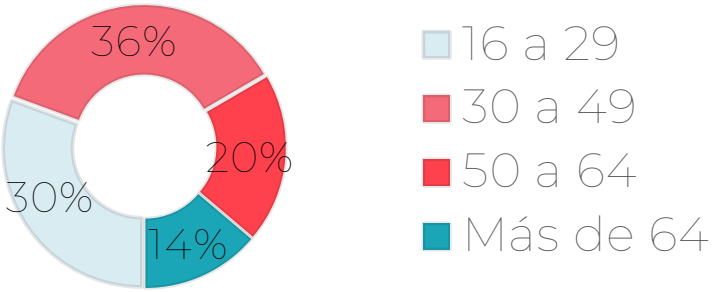
CECAITRA

Perfil de los entrevistados

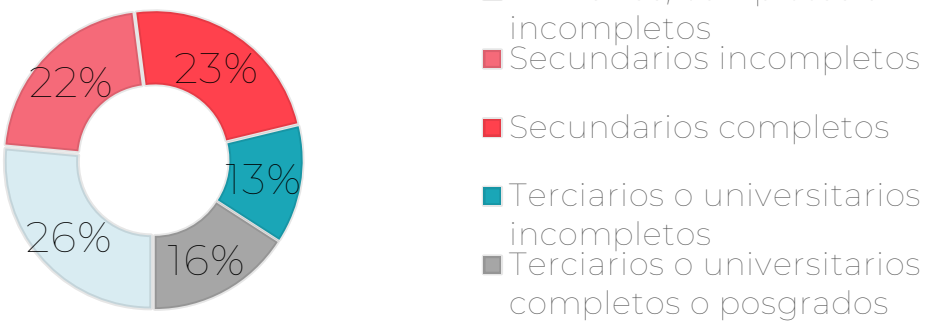
Sexo



Edad



Estudios

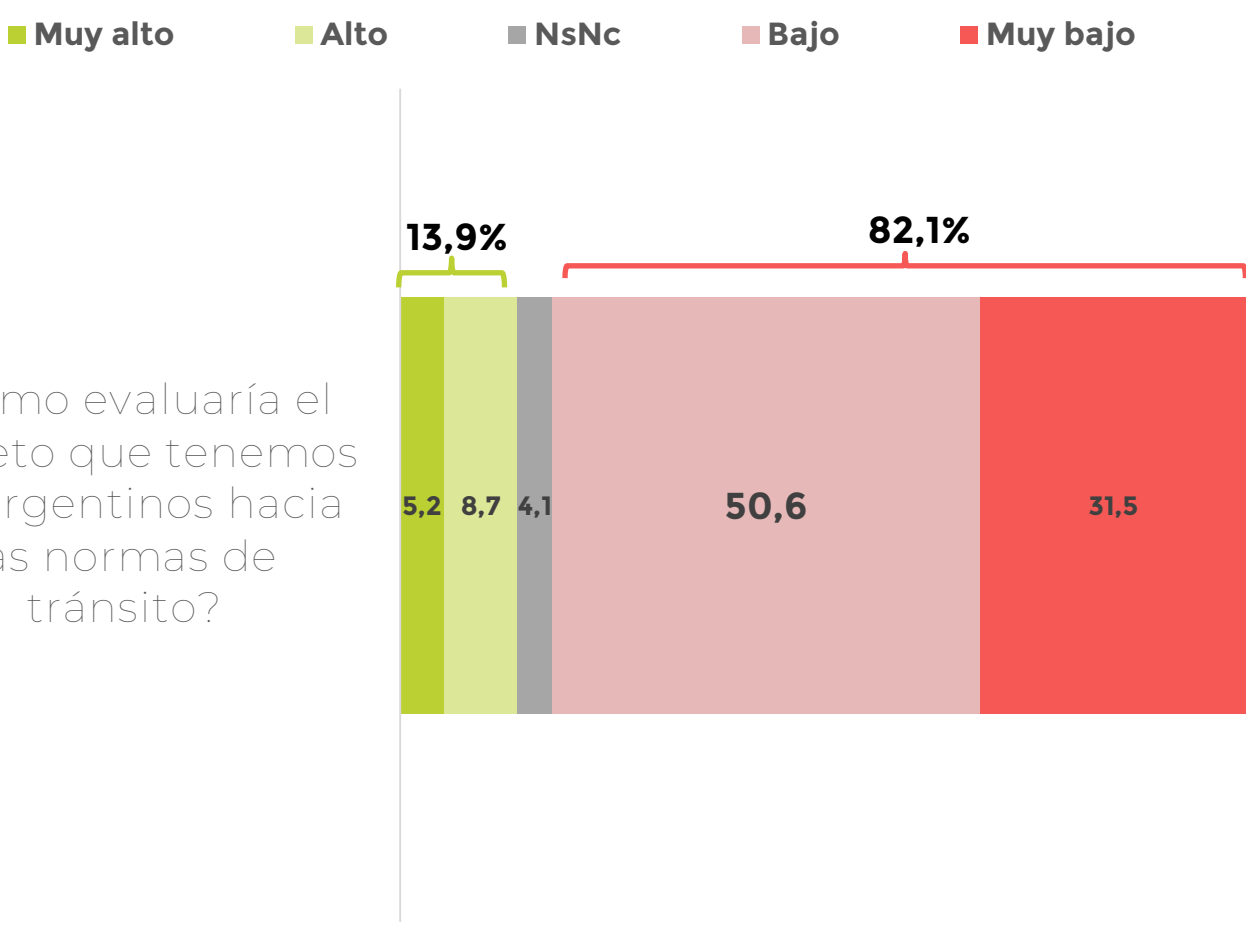


CREENCIAS Y OPINIONES

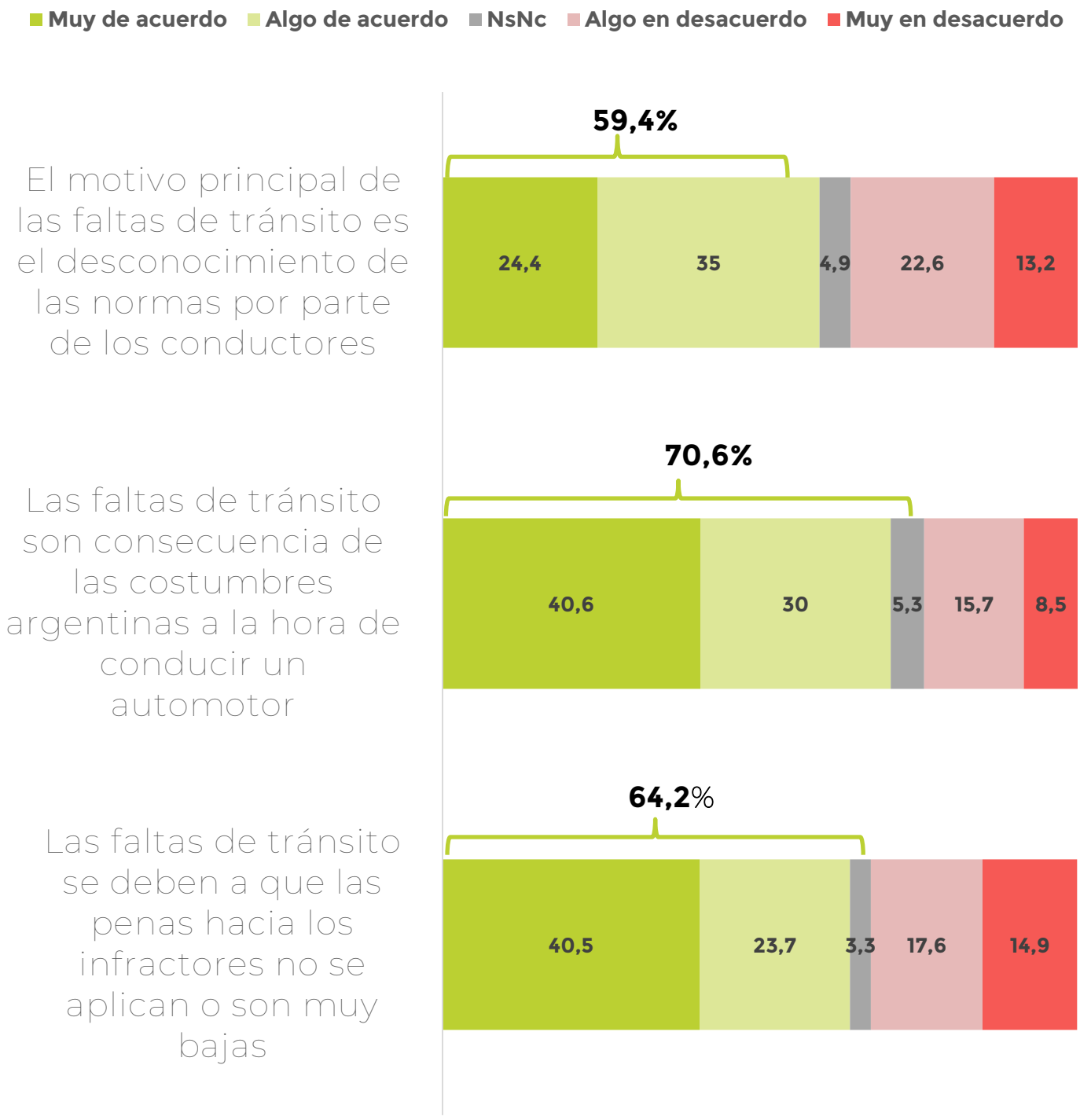
CECAITRA

Respeto hacia las normas de tránsito

¿Cómo evaluaría el respeto que tenemos los argentinos hacia las normas de tránsito?



Acuerdo con frases

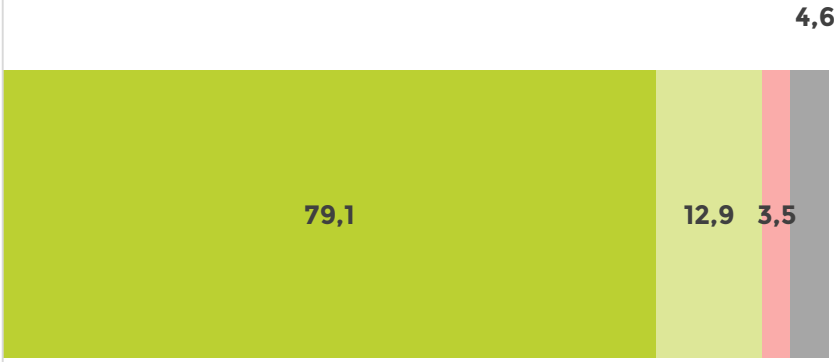


Alcohol

El límite para conducir es 0 alcohol en sangre
Es 0,50 gramos de alcohol en sangre
Es 1 gramo de alcohol en sangre
No lo sabe

Según su conocimiento actual, ¿cuál es el límite de ingesta de alcohol permitido para poder conducir un automóvil en la ley nacional?

¿En qué medida está de acuerdo con la posible sanción de una Ley nacional de Alcohol Cero para conducir?

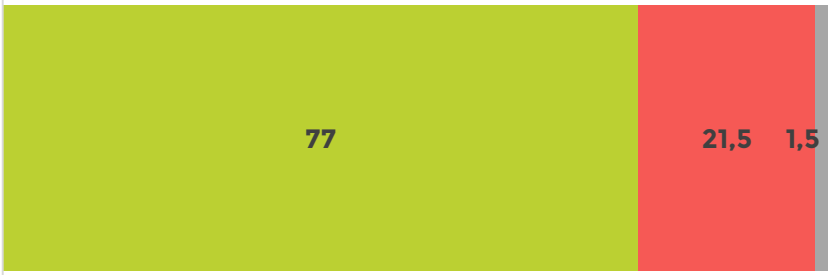


Está muy de acuerdo
Está algo de acuerdo
Esta algo en desacuerdo
Está muy en desacuerdo

Alcohol

- Está de acuerdo
- No está de acuerdo
- No tiene opinión al respecto

En relación a quienes conducen habiendo ingerido bebidas alcohólicas, ¿está de acuerdo con que se les retenga el registro aunque no haya accidente alguno?



Ficha Técnica

> Este informe surge de una encuesta realizada del 22 al 29 de septiembre de 2022 en el Área Metropolitana de Buenos Aires [(*)].

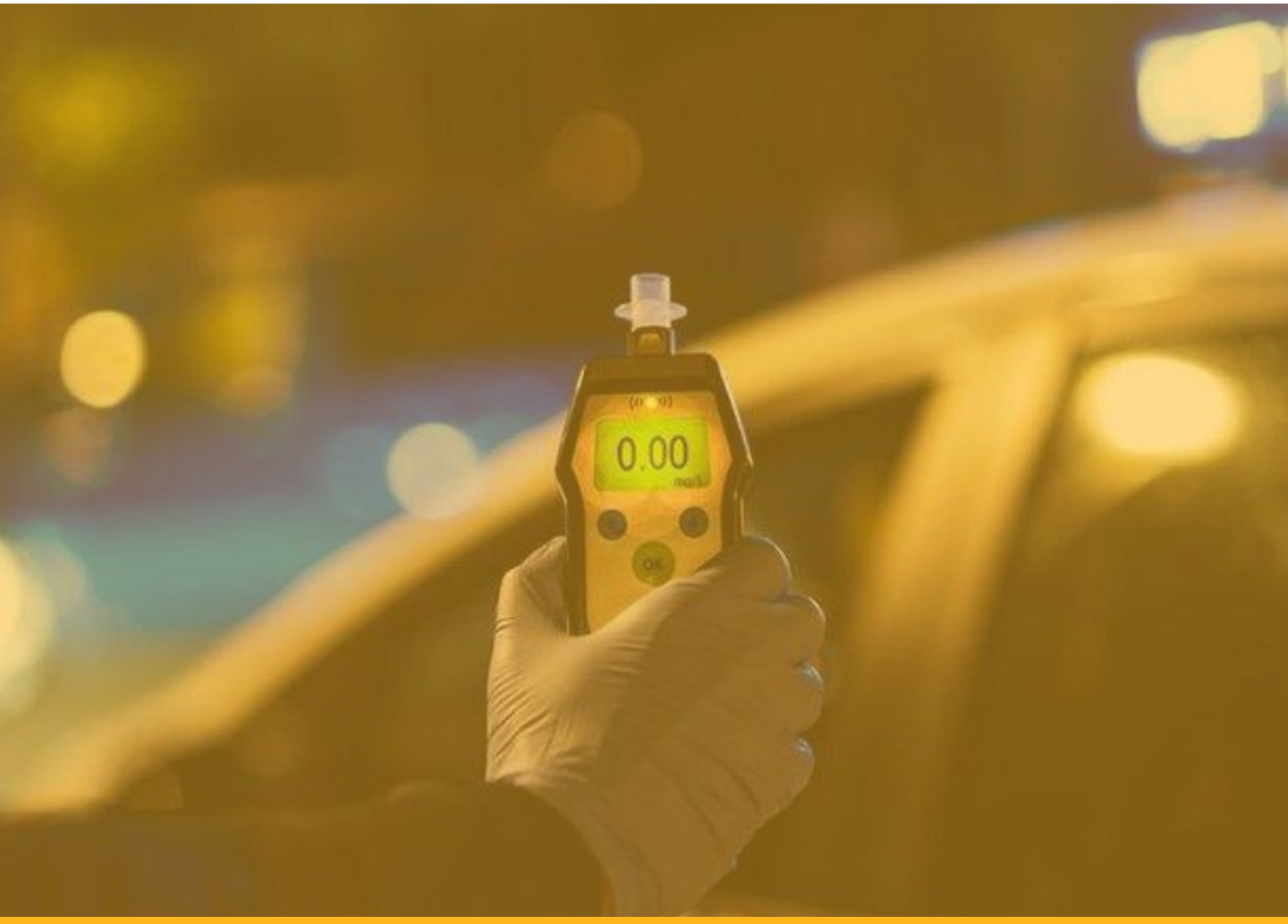
> La recolección de datos se realizó telefónicamente con tecnología IVR (respuesta de voz interactiva), que utiliza preguntas pregrabadas que los entrevistados responden por medio del teclado.

> 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 1093 en AMBA; con un margen de error estimado (para P=3,10 y bajo un nivel de confianza del 95,5 %) que no supera el +/- 2,96 % en ningún caso.

[(*)] El área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se encuentra formada por la Ciudad de Buenos Aires y los 24 partidos del Gran Buenos Aires, a saber: Avellaneda, Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Gral. San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López.

CECAITRA



10º INFORME / AGOSTO 2022

SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

EL DIA

INFORMACIÓN GENERAL | DATOS SOBRE CÓMO CONDUCIMOS

Las mujeres, más prudentes a la hora de apretar el acelerador

Un informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial establece que ellas demuestran mayor conciencia sobre la velocidad. Pero también, que respetan más las normas sobre el consumo de alcohol y el uso del cinturones de seguridad

¿Las mujeres manejan mejor que los hombres? Es una inclinarse hacia un lado o al otro según quien inten fundamentar con argumentos sólidos. Sin embargo respecto a los límites de velocidad, parecieran estable conductoras mujeres de Argentina "demuestran una conducir no respetando los límites de velocidad, y distribución de los tipos de infracción ocurridos según género, ya qu el 28,5% del total de las registradas en varones, contra el 23,7% para

Estos datos derivan de los informes elaborados por la Agencia Naci del Ministerio de Transporte, y están citados en un reciente trabajo r bajo el título "La velocidad como factor de riesgo de la seguridad vial

El trabajo hace además referencia a estimaciones realizadas por la O indican que anualmente 1,35 millones de personas en el mundo tránsito, y entre 20 y 50 millones padecen secuelas físicas y psicológi

En Argentina, los datos oficiales de 2021, indican que ese año se n siniestros viales, muchas de ellas como consecuencia de los excesos d

"La velocidad en los traslados y el acortamiento del tiempo de los vi dice el trabajo, no obstante lo cual advierte que "no debe ser acep probabilidad de ocurrencia de una mayor cantidad de siniestros viale

"La conducción de vehículos a velocidades excesivas – señala en t técnicos de la Dirección Nacional del Observatorio Vial - constituye un factor de riesgo clave en los distintos tipos de siniestros, en tanto que tiene una influencia directa en la gravedad de las lesiones y probabilidad de muerte de las personas involucradas en ellos".

"El aumento de la velocidad promedio en un 5% - remarcan los especialistas de la ANSV - lleva a un aumento aproximado del 10% en las colisiones de vehículos con lesionados, y a un 20% de incremento en las colisiones fatales, en tanto que una reducción de la velocidad promedio del 5% llevaría a una reducción del 10% de los siniestros con lesionados y del 20% en siniestros fatales".

LOS NÚMEROS, A FAVOR DE LA PRUDENCIA FEMENINA

El respeto a los límites de velocidad no es, sin embargo, el único dato que habla a favor de las mujeres. Las mismas estadísticas de la ANSV indican que ellas utilizan más el cinturón de seguridad (62,5%) que los varones (53,4%) al conducir, y también como acompañantes (44,5% mujeres vs. 39,1% varones). Además, cuando la conductora de autos es mujer, las y los niños menores de 10 años viajan más protegidos al usar el sistema de retención infantil (31,2%) que cuando conduce un varón (24,6%).

Los números reflejan también que las mujeres utilizan más el cinturón de seguridad, tienen mayor percepción del riesgo respecto a la velocidad, respetan más el semáforo y registran menos casos de alcohol al volante. En este último punto, inclusive, se destaca que el consumo de alcohol previo a conducir un vehículo, por ejemplo en automóviles, el porcentaje de positivos registrados es casi la mitad que el de los varones (5% vs. 9,5% respectivamente), mientras que en motos llega a ser casi tres veces menor (8,5% vs. 21,8% respectivamente).

Como salvedad, si bien se trata de porcentajes, los informes indican que el tránsito vehicular en general es principalmente masculino, ya que 8 de cada 10 conductores que se observan en la vía pública son hombres, que a su vez son quienes acceden en mayor medida a la Licencia Nacional de Conducir (72%) y representan el 99,7% de la conducción de transporte de carga y de pasajeros.

LOS RIESGOS DE LA VELOCIDAD

Se estima que la velocidad está presente en cerca de un tercio de los fallecimientos por siniestros viales en países de ingresos altos y en casi la mitad para países de ingresos bajos y medianos.

"Si se observa el contexto urbano (y no rural) de Argentina, se visualiza al exceso de velocidad como una de las principales conductas transgresoras", indica el informe de la ANSV.

En relación a esta problemática, una reciente encuesta privada realizada en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), evidenció que el 70 por ciento de los conductores está a favor de aumentar las penas para aquellas personas que incurren en exceso de velocidad en calles, rutas y autopistas de la Argentina.

El trabajo, que incluyó un total de mil consultas entre conductores de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y el Gran Buenos Aires, arrojó que el 49,3% dijo estar "muy de acuerdo" con un aumento en las multas por exceso de velocidad y el 17,3% se mostró "algo de acuerdo".

Luego, 3 de cada 10, dijeron estar algo en desacuerdo (16,4%) o muy en desacuerdo (12,1%), en tanto que el resto no eligió ninguna opción, según la encuesta realizada por especialistas del Observatorio de Cecaitra, la Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

"Sobrepasar la velocidad máxima permitida es la falta que se comete con mayor frecuencia en las rutas, semiautopistas y autopistas de la Argentina, y si bien el sistema de radarización ha logrado que los índices de siniestralidad disminuyan, la velocidad sigue siendo la primera causa de muerte en jóvenes menores de 35 años", advirtió el Observatorio.

> *8 de cada 10 conductores que se observan en la vía pública son hombres*

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud (OMS) aconseja reducir la velocidad máxima en las zonas urbanas "a nuevos valores menores a los históricos, por razones de estricta seguridad de los peatones y ciclistas".

Esta medida ya entró en vigor en varios países de Europa y las nuevas velocidades son ahora de 20 km/h en calles de un solo sentido sin veredas, de 30 km/h en calles de un solo carril con veredas, y de 50 km/h en calles con más de un carril por cada sentido de circulación.

UN RECLAMO DE LOS FAMILIARES DE VÍCTIMAS DEL TRÁNSITO

Alcoholemia cero: insisten con que se apruebe la ley, que sigue trabada en Diputados

El proyecto se presentó hace más de un año y no avanzó. La falta de actividad del Congreso, uno de los problemas.

Control. La alcoholemia cero ya rige en varias ciudades. L. THIEBERGER

Organizaciones y familiares **de víctimas de siniestros viales** volvieron a pedir públicamente que la Cámara de Diputados trate el proyecto de ley de **Alcohol cero al volante.** Lo hicieron a través de un comunicado encabezado por la **Asociación Madres del Dolor,** en el que les reclaman a los diputados que **dejen de lado "sus intereses personales"** y que avancen con la sanción del proyecto.

"Seguramente anteponen **intereses personales** y su egoísmo por sobre salvar vidas a los argentinos", expresa el comunicado difundido a los medios, y agrega "Señores diputados, hoy tienen la oportunidad de aprobar una ley que no hace diferencia entre edades y se antecede ante las muchas tragedias totalmente evitables. **Hoy se decide entre la vida o los intereses económicos de pocos**".

Consultada por **Clarín,** Viviam Perrone, referente de Madres del dolor, que perdió a su hijo Kevin atropellado por un conductor que corría una picada, afirmó: "Estamos llegando a fin de año y **sabemos cómo son las cosas en Argentina.** Si no se trata en estos meses, va a ser difícil que la ley se apruebe este año. Además, **el 2023 va a ser año electoral,** con lo cual va a ser más complicado".

El texto está firmado por **137 agrupaciones y familiares de víctimas** que piden que se avance con el tratamiento del proyecto, una iniciativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el Ministerio de Salud de la Nación y la Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación Argentina (Sedronar). Fue presentado en 2021 por el diputado Ramiro Gutiérrez (FdT) y María Luján Rey (JxC).

"También considero que en noviembre empieza el Mundial y si ahora nos dicen que no vienen los diputados porque **es una semana corta,** no queremos imaginarnos lo que va a pasar cuando se juegue el Mundial. Lo que yo siento es que **todo está por encima de la vida.** Esperamos que la semana que viene, que también va a ser corta, los diputados **se dignen a venir a trabajar**", agregó Perrone.

Aunque el proyecto no perderá estado parlamentario antes de fin de año, entre las ONGs de familiares de víctimas insisten en que **la ley "se necesita para ayer".**

Además, añaden que "es increíble que se siga dilatando un proyecto que salva vidas", y advierten que por el alcohol al volante mueren **entre 14 y 20 personas por día en el país**".

Al mismo tiempo, a través de una campaña de recolección de firmas (www.change.org/AlcoholCero), Perrone logró reunir hasta el momento más de **70.000 adhesiones** en reclamo de la sanción de esta norma.

La Ley de Tránsito establece una **tolerancia de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre** para conductores particulares. Además, para motocicletas o ciclomotores, hasta 0,2; mientras que para conductores profesionales la tolerancia **ya es cero.**

La medida rige en las provincias de Córdoba, Entre Ríos, Jujuy, La Pampa, Río Negro, Salta, Santa Cruz, Tierra del Fuego y Tucumán. Y también en ciudades como Mar del Plata, Neuquén, Ushuaia, Río Grande, Posadas, Rosario, Moreno y otros municipios.

En el Senado de la Provincia de Buenos Aires, en tanto, se debaten 3 proyectos **que podrían ser unificados** para implementar la tolerancia cero en todo el territorio bonaerense.

En la Ciudad, por su parte, no está contemplado, por parte del oficialismo, tratar un **proyecto de tolerancia cero.** En cambio, a fines del año pasado se **endurecieron las penas** y por eso, quienes dan positivo en los controles, pierden la licencia **desde dos meses y hasta dos años.** ■

Presentan un simulador para concientizar sobre el manejo bajo efectos del alcohol

Se trata de un videojuego multi-jugador que emula un entorno de manejo bajo la influencia del alcohol. Este proyecto tecnológico fue desarrollado en forma colaborativa entre la Agencia Provincial de Seguridad Vial y la UNRaf.

SIMULADOR EN MARCHA. *Nicolás González, Antonella Cerutti, Osvaldo Aguas, Andrés Rossi y Jorge Muriel durante la presentación en la Plaza 25 de Mayo.*

CONDUCTOR. *El secretario de Gobierno municipal, Jorge Muriel, prueba el desarrollo de UNRaf y de la APSV.*

APORTE DE LA UNIVERSIDAD

TRABAJO CONJUNTO

(Continúa en pág. 12)

infobae

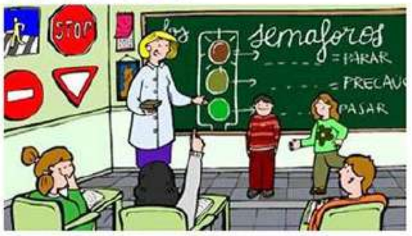
AMERICA MEXICO TELESHOW ECONOMICO DEPORTES TENDENCIAS CULTURA MIX5411

AUTOS

¿En qué estado se encuentra la Educación Vial en Argentina?

El 5 de octubre es la fecha elegida para evaluar el compromiso y comportamiento de peatones, ciclistas y conductores que interactúan en la vía pública. Cuál es el rol de la escuela en crear conciencia

Por **Diego Zorrero**
5 de Octubre de 2022



La Educación Vial comienza en las escuelas pero debe continuar después al momento de sacar o renovar la licencia de conducir

En **Argentina**, la cantidad de **siniestros viales** aún es una de las principales **causas de muerte**, especialmente en los jóvenes menores de 35 años de edad. Por eso, el **Día Internacional de la Educación Vial** es el indicado para hacer un análisis de una situación que necesita acciones para revertir su realidad. El camino es largo, porque apostar a la **educación** es como sembrar una semilla para que germine y termine formando años después, a un **ciudadano** más respetuoso de su entorno y los demás.

Hay dos formas de atacar esta problemática: la **educación** y las **sanciones**, y ambas deben ir en **paralelo**, al menos mientras los niveles de desconocimiento de las normas y la falta de compromiso influyan en una realidad tan compleja. Cuando la educación haya alcanzado los objetivos de una **mejor convivencia en la vía pública**, el escenario será distinto y quizás las **sanciones no** sean tan **necesarias** como parecen serlo en la actualidad.

En cualquier caso, la **Agencia Nacional de Seguridad Vial** es el organismo que debe actuar. **Pablo Martínez Carignano**, Director ejecutivo de la ANSV, habló con **Infobae** para analizar los temas referidos a la educación vial, es decir, al trabajo de formación para mejores ciudadanos en el futuro.

Pablo Martínez Carignano, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

- La **principal causa de muerte** de los jóvenes aún son los **accidente viales**. Ése es el **gran desafío** para quienes tienen responsabilidad en un organismo como la ANSV. ¿En qué punto estamos hoy en Argentina en cuanto a educación vial real, efectiva, que se pueda apreciar?

PMC: "Usted acaba de decir **'accidentes'** y, sin proponérselo, al usar esa palabra **sintetizó el problema** que tenemos en términos de **educación vial** en la **Argentina.** Un accidente es por definición un hecho fortuito, azaroso y por lo tanto inevitable. Lo que lastima a miles de argentinos al año **no son accidentes sino decisiones** voluntarias, **contrarias a las normas** y totalmente prevenibles. Conducir después de beber alcohol, exceder la velocidad máxima, no usar el casco en la moto o chatear al conducir son algunos ejemplos de las conductas que matan y nos matan y que en todos los casos obedecen a que alguien quiso hacerlo pese al riesgo que iba a generarse. Dicho esto, vayamos a la respuesta. **Desde hace décadas escuchamos que lo que hace falta en nuestro país es educación vial**, y también desde hace mucho tiempo existen normas que la exigen. Entonces, ¿por qué nunca se aplicó efectivamente? Porque para hacerlo bien y seriamente **hace falta mucho compromiso y aún más trabajo diario**, y esto no es habitual en lo que respecta a seguridad vial, pese a que se afirme lo contrario."

- ¿Y cuál es el camino que hay que recorrer entonces?

PMC: "Como **la educación en Argentina es provincial**, si desde el ámbito nacional queremos que en las escuelas de **Chaco** o de **Tierra del Fuego** se enseñe educación vial en las aulas, tenemos que elaborar un **convenio con los ministros** de esas provincias. Luego, hay que capacitar a supervisores y directores y obviamente hay que **formar a los docentes**, que son quienes deben trabajar los conceptos con los alumnos. Por otro lado, el **Consejo Federal de Educación** debe declarar el tema como prioritario y apalancar el compromiso local. Y simultáneamente hay que generar los materiales para trabajar en todas las escuelas del país, tanto **digital como físico.** Todo esto lo venimos haciendo desde 2020 y por eso hoy se está impartiendo **educación vial en en 20 de los 23 distritos escolares,** tanto en **jardines**, **escuelas** y **colegios** de la manera en que entendemos que sirve, que es formando chicos y jóvenes en ciudadanía, en convivencia vial, y no en repetidores de que esa señal quiere decir bifurcación".

La capacitación de los docentes es una pieza fundamental para que los chicos tomen conciencia de la importancia de respetar las normas de tránsito

SEGURIDAD VIAL

Por Matías González
Abogado diplomado en Seguridad Vial

En los últimos tiempos hemos notado cómo la violencia y las discusiones al momento de interactuar en la vía pública han crecido de manera exponencial. ¿A qué se debe?

La gula, la avaricia y ... ¡la furia vial!

Hasta donde sabemos, los pecados capitales son siete. O eso creemos. Yo agregaría otro: la furia vial o "road rage" (rabia de carretera).

Los distintos observatorios del mundo sostienen que entre el 85 y el 90 por ciento de los accidentes viales son causados por fallas humanas. Es decir, que la mecánica automotriz falla menos que el humano, a diferencia de lo que se piensa habitualmente, cuando se le echan las culpas a los vehículos, que son seres inanimados.

Analizando esa estadística, vemos que gran parte de los accidentes se deben a imprudencias, al consumo de alcohol, a malas maniobras, al uso del celular y a la falta de sueño, entre otros motivos. A raíz de esto se producen choques, rayones, toques, malas maniobras, siniestros varios a partir de los cuales nacen las discusiones entre los actores viales.

Esas discusiones viales aumentan cada vez más su nivel de violencia. ¿Acaso un insulto soluciona algo? Tomarse a golpes de puño, ¿arregla un vehículo roto? Veamos un ejemplo.

Hace unos meses, en la zona norte de la provincia de Buenos Aires, en el municipio de Vicente López, una discusión vial terminó con el asesinato de un motociclista. Una mala maniobra del conductor de una camioneta hizo que el motociclista le rompiera un espejo. Este intentó huir, pero el conductor del vehículo de mayor porte lo persiguió y terminó asesinando al motociclista, utilizando su vehículo como arma.

¿Un encierro justifica acciones como esta? Obviamente, no. Nada puede justificar la violencia. Entonces, ¿qué nos pasa a los conductores cuando tomamos la posta de un vehículo? ¿Qué nos transforma en seres "casi incivilizados"? Creo que son varios los factores, y los detallaré.

En primer lugar, la sociedad se encuentra en un momento de debate constante, y cualquier tema es motivo de discusión. A eso hay que agregar el avance tecnológico, que nos hace vivir a un ritmo de aceleración constante, ya sea arriba o abajo de un vehículo.

En segundo lugar aparece la falta de educación vial. Como ya hemos dicho en otras ocasiones, los más chicos deben tener un acceso obligatorio a la educación vial, y el Estado debería dejar de mirar para otro lado con respecto a este tema y tomar cartas en el asunto.

En tercer lugar, la licencia de conducir no debe ser un mero trámite administrativo. La exigencia al momento de entregar un carné de conducción debe ser mejor regulada y con mucha más exigencia que la que actualmente se solicita. La aprobación de cursos teóricos y prácticos, como así también las evaluaciones médicas clínicas y psicológicas, deben tener máximos estándares, para que obtener la licencia de conducir sea una autorización formal por parte del Estado y no un mero trámite administrativo, o un regalo de cumpleaños para chicos que llegan a la mayoría de edad.

Por último, las infracciones de tránsito deben ser objeto de castigo y reeducación, y no un medio recaudatorio por parte del Estado.

Lamentablemente, nada de lo que he mencionado unas líneas más arriba sucede actualmente, pero tampoco parece que vaya a pasar nada en este sentido en un futuro cercano.

Es decir que somos nosotros, los conductores, los que formamos parte importante de la geografía vial, los que tenemos que, como en otros aspectos de la vida, suplir la ausencia del Estado y facilitar la conducción de los otros pensando que, del mismo modo que nosotros, ellos también se pueden equivocar.

Aconsejo disfrutar de la vida y el manejo como lo hacían nuestros abuelos: si encerramos a alguien o realizamos una mala maniobra, levantemos la mano y pidamos disculpas. Y si somos encerrados o somos víctimas de una mala maniobra, aceptemos esas disculpas.

Una decena de avenidas reducen sus velocidades con el sistema de fotomultas

A partir del martes regirán las multas por transgredir los topes permitidos que serán en los corredores de 50, 40 y 30 kilómetros por hora

Lucas Ameriso
lameriso@lacapital.com.ar

LA CAPITAL

Casi una decena de avenidas reducirán sus velocidades a partir del próximo 11 de este mes. Es que con el debut definitivo del sistema de fotomultas, estos corredores del macrocentro y de los barrios tendrán una señalización que advierte sobre un cambio en los esquemas de flujo de tránsito. De los 60 kilómetros por hora, algunas pasarán a 50, otras a 40 y en barrio Belgrano andar un auto será casi como circular a paso de hombre: 30 kilómetros por hora.

A partir del martes próximo, y tal como lo indicó el municipio, comenzarán a regir las multas por exceso de velocidad en las calles rosarinas. El sistema de detección electrónico de infracciones es una red de cámaras que transmiten imágenes y datos en tiempo real con 70 puntos de control, más cuatro puntos móviles.

De ellos, 35 para violación de luz roja e invasión de senda peatonal, 15 para exceso de velocidad, 10 para invasión de ciclovías, 5 para invasión de carriles del transporte y otros 5 para giros prohibidos.

En cuanto a las cámaras móviles dos serán para detectar el exceso de velocidad y dos para el estacionamiento indebido.

Culminada la fase de concientización con más de 24 mil infracciones registradas, se abre la etapa de las sanciones. Y en este contexto habrá una decena de avenidas que reducirán sus velocidades. Algunas ya venían siendo testeadas con cambios en la movilidad desde comienzos de años y otras se sumarán con esta nueva modalidad.

A tener en cuenta

Según un primer punteo, la avenida Rondeau a la altura de Nansen y de Baigorria se pasará de 70 a 60 kilómetros por hora. Avenida Eudoro Carrasco en la zona de Costa alta desde la zona del puente Rosario-Victoria hasta la bajada Escauriza (altura La Florida) se reducirá de 60 a 40 kilómetros por hora.

Avenida Colombres (de Calder a Puccio), avenida Frondizi (entre Cordiviola y Calder) y Centenario Rosario Central (de Génova a Cordiviola en Arroyito) también se bajarán las máximas de 60 a 50 kilómetros. De hecho con el nuevo trazado de bicisendas "temporarias" funciona así desde comienzos de año.

En el caso de avenida Ayacucho, desde Regimiento 11 hasta el arroyo Saladillo también se achica de 60 a 40 kilómetros por hora. El caso más resonante fue el de Mendoza entre Provincias Unidas y Teniente Agneta que baja de 60 a 30 kilómetros por hora. Casi a paso de hombre. Se aduce que como confluyen el trolebús, autos, estacionamiento, colectivos y bicicletas es necesario un tránsito lento.

En el caso de Ovidio Lagos, desde que está la bicisenda se debe circular desde avenida Rivadavia hasta 27 de Febrero de 60 a 50 kilómetros por hora.

También en Estanislao López de 60 a 50 kilómetros, también por las ciclovías.

En esta línea, se incorporan con una reducción a 40 kilómetros por hora como velocidad límite para circular por Oroño, avenida Real (en la zona de Fisherton cerca del Aeropuerto de Rosario) y avenida del Rosario (en zona sur) con una máxima de 50 kilómetros por hora.

A comienzos de 2022 se hicieron pruebas piloto que detectaron mayor presencia de ciclistas en muchas calles y en particular en avenidas. Es por ello que primó el criterio de proteger a los más débiles del tránsito con una reducción de velocidades.

A TOMAR NOTA. Los corredores y avenidas del macrocentro y los barriales reducirán las velocidades máximas.

Más reducciones

De no mediar sorpresas, también el bulevar Oroño tendrá una nueva máxima de 40 kilómetros por hora en el tramo que va de 27 de Febrero a Pellegrini, en pleno corazón del Parque Independencia, donde desde el Concejo se proyectó un puente peatonal para poder cruzar Oroño ante la velocidad de los coches.

Hacia la zona residencial en Fisherton y a metros del aeropuerto sobre avenida Real también se baja a 40 kilómetros por hora, en la zona de Newbery. En el caso de Nuestra Señora de Rosario el tope es de 50 kilómetros entre las calles San Martín y Pedernera.

Fondo específico

Como ya se informó reiteradamente, lo recaudado por las infracciones serán destinado al Fondo Compensador del Transporte y al sistema de salud municipal.

"Hay que pensar en las 1.328 atenciones en hospitales municipales. En 2021 hubo cuatro mil. En este vamos en esa tendencia. Esto es diez veces la cifra de hechos graves de inseguridad que tiene la ciudad. Es una cifra silenciosa, con otra repercusión pública, más acostumbrada a lo cotidiano, pero una cifra bien oscura de lo que sucede con la seguridad vial", había señalado el intendente Pablo Javkin al momento de su puesta en marcha en forma experimental, y en rechazo a lo recaudatorio.

Clarín Sociedad

Alcohol Cero al Volante: un encuesta revela un amplio apoyo a la ley que sigue demorada en el Congreso

Nueve de cada 10 consultados están a favor de la sanción de la norma. Tras más de un año en el Congreso, el miércoles tendrá dictamen de comisión.

Cables Fotos Videos Podcast Infografías Archivo

télam AGENCIA NACIONAL DE NOTICIAS

Cables

Acentúan los controles sobre los excesos de velocidad y los llamados "banquineros"

En el contexto del fin de semana largo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) acentuó los controles sobre los excesos de velocidad y la circulación por banquinas, una infracción esta última considerada grave y en la que incurren decenas de conductores cuando el tránsito se traba y se lentifica.

Ver más

n ley el proyecto que lleva a cero el nivel permitido de alcohol en sangre para conducir

El proyecto de ley Alcohol Cero al Volante ingresó al Congreso en abril de 2021 y recién el próximo miércoles tendrá dictamen en la Comisión de Transporte. Luego deberá esperar su turno para ser votada en el recinto.

La iniciativa elaborada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el Ministerio de Salud de la Nación y la Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación Argentina (SEDRONAR), bus
alcohol en sangre
motorizado en to

Al amplio apoyo
siniestros viales
sumó la aprobaci

De acuerdo a una
que nuclea a las
mil hogares de la
están a favor de l

Ante la pregunta
posible sanción d
conducir?". Allí,
algo de acuerdo.
desacuerdo; y el

"Conducir exced
solo pone en ries
también la de los
destacar que hay
conducir alcohol
prohíba la ingest

D'Onofrio encabezó el segundo Encuentro Integral de Seguridad Vial

El Ministerio de Transporte de la provincia de Buenos Aires, conducido por Jorge D'Onofrio, llevó a cabo el segundo Encuentro Integral de Seguridad Vial, con el objetivo de trabajar en un protocolo para combatir las carreras ilegales que afectan a decenas de jóvenes motociclistas.

Transporte busca combatir las carreras ilegales

A diez días del primer encuentro que presidió D'Onofrio en la ciudad de La Plata para abordar de forma interjurisdiccional dicha problemática, la cartera de Transporte bonaerense, a través de la Dirección de Fiscalización y Control del Tránsito y la Seguridad Vial, a cargo de Alejandro Blanco, convocó esta nueva reunión que se desarrolló en las oficinas de la Guardia Urbana de la municipalidad de Pilar.

De forma mancomunada entre ambas carteras provinciales y las comunas, se definieron acciones para realizar operativos de saturación, generando anillos de control y contención para disuadir a quienes alientan y participan de las carreras clandestinas que se desarrollan, en mayor medida, los fines de semana.

PRIMER PLANO ONLINE

Alcohol cero al volante: una encuesta revela el fuerte respaldo que tiene el proyecto en la sociedad

ANTE LA PREGUNTA "¿EN QUÉ MEDIDA ESTÁ DE ACUERDO CON LA POSIBLE SANCIÓN DE UNA LEY NACIONAL DE ALCOHOL CERO PARA CONDUCIR?", LA RESPUESTA FUE CONTUNDENTE: EL 79,1% DIJO ESTAR MUY DE ACUERDO; EL 12,9% ALGO DE ACUERDO, MIENTRAS APENAS UN 3,5% SOSTUVO ESTAR ALGO EN DESACUERDO Y EL 4,5% DIJO ESTAR MUY DESACUERDO.

8 octubre, 2022 Nacionales, Política

"Debemos ser conscientes de la necesidad de estar 100% lúcidos al volante", señaló uno de los r relevamiento

El proyecto de ley para tolerancia cero de alcohol al volante pare apoyo en la sociedad civil que en la política. Es que mientras la d en el congreso nacional por falta de consensos, una encuesta rev por ciento de las personas consultadas afirma estar "muy de acue iniciativa.

El **texto elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (AN de Salud de la Nación y la Secretaría de Políticas Integrales sobr Nación Argentina (SEDRONAR)** busca llevar a cero el límite permi sangre para conducir cualquier vehículo motorizado en todo el ter

Está en discusión parlamentaria desde abril de 2021 y recién el pr tendrá dictamen en la Comisión de Transporte. Luego deberá esp ser votada en el recinto. Frente al proyecto, que cuenta con amplio organizaciones de víctimas de siniestros viales, se posiciona **el fu industria gastronómica y de productores de bebidas alcohólicas, amenazada su posición en el mercado.**

Habrá controles desde el miércoles

Pruebas con radares

Los controles de velocidad sobre avenida Circunvalación comenzarán a partir del próximo miércoles, mediante radares móviles que funcionarán durante la primera etapa de prueba. La Policía de Seguridad Vial ya cuenta con cuatro cinemómetros para efectivizar los controles sobre los límites de velocidad. El subsecretario de la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV), Osvaldo Aymo, recordó cuáles son los límites de velocidad para cada tipo de vehículo: "La velocidad máxima permitida para autos particulares es de 100 kilómetros por hora; para camiones y transportes de carga es de 80 km/h; y para transporte de pasajeros el límite es de 90 km/h. Y la velocidad mínima es de 60 km/h para todos los casos". A su vez, "está prohibida la circulación de ciclistas y motocicletas de baja cilindrada". Si alguien excede esos límites, posteriormente será detenido y notificado.

HOLA CATAMARCA

POLÍTICA ECONOMÍA SOCIEDAD DEPORTES TECNOLOGÍA ESPECTÁCULOS

ALCOHOL CERO AL VOLANTE: UN ENCUESTA REVELA UN AMPLIO APOYO A LA LEY QUE SIGUE DEMORADA EN EL CONGRESO

7 OCTUBRE, 2022

NUEVE DE CADA 10 CONSULTADOS ESTÁN A FAVOR DE LA SANCIÓN DE LA NORMA. TRAS MÁS DE UN AÑO EN EL CONGRESO, EL MIÉRCOLES TENDRÁ DICTAMEN DE COMISIÓN.

El proyecto de ley Alcohol Cero al Volante ingresó al Congreso en abril de 2021 y recién el próximo miércoles tendrá dictamen en la Comisión de Transporte. Luego deberá esperar su turno para ser votada en el recinto.

La iniciativa elaborada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el Ministerio de Salud de la Nación y la Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación Argentina (SEDRONAR), busca **llevar a cero el límite permitido de alcohol en sangre para conducir** cualquier vehículo motorizado en todo el territorio nacional.

Al amplio apoyo de organizaciones y familares de víctimas de siniestros viales y el ámbito médico, el Alcohol Cero al Volante sumó la aprobación de los conductores.

De acuerdo a una encuesta realizada por Cecaitra (Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) en mil hogares de la Ciudad y el GBA, 9 de cada 10 consultados están a favor de la sanción de la ley.

Ante la pregunta **¿en qué medida está de acuerdo con la posible sanción de una Ley nacional de Alcohol Cero para conducir?**", Allí, el 79,1% dijo estar muy de acuerdo; el 12,9% algo de acuerdo. Además, el 3,5% sostuvo estar algo en desacuerdo; y el 4,5% dijo estar muy desacuerdo.

"Conducir excediendo los límites de alcohol permitido no solo pone en riesgo la propia vida de los conductores, sino también la de los demás conductores y peatones. Es para destacar que haya conciencia del peligro que representa conducir alcoholizado y que se acepte una medida que prohíba la ingesta de alcohol para salir a la calle manejando un vehículo", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de Cecaitra.

Luego de indagar sobre la opinión sobre la posible ley, se quiso conocer el grado de conocimiento sobre la normativa vigente. Así, se consultó: "**Según su conocimiento actual, ¿cuál es el límite de ingesta de alcohol permitido para poder conducir un automóvil en la ley nacional?**". Y más de la mitad (51,3%) dijo erróneamente que el límite es 0; mientras que el 40,5% respondió correctamente que el límite es de 0,5 gramos de alcohol en sangre. Además, el 8,2% dijo no saber la respuesta o que es de 1 gramo de alcohol en sangre, la medida aceptada.

Finalmente, se consultó sobre la opinión de una medida que también se encuentra vigente y se preguntó: "**En relación a quienes conducen habiendo ingerido bebidas alcohólicas, ¿Está de acuerdo con que se les retenga el registro aunque no haya un siniestro vial?** Allí, 8 de cada 10 (77%) dijo estar

ámbito

Finde XXL: acentúan los controles sobre los excesos de velocidad y los llamados "banquineros"

INFORMACIÓN GENERAL 08 Octubre 2022

La Agencia Nacional de Seguridad Vial además solicita la suspensión de la Licencia Nacional de Conducir a la jurisdicción local que la haya emitido, especialmente en aquellos casos de infracciones consideradas graves.

En el contexto del fin de semana largo, la **Agencia Nacional de Seguridad V** (ANSV) acentuó los controles sobre los **excesos de velocidad** y la circulaci **banquinas**, una infracción considerada **grave** y en la que incurren decenas conductores cuando el tránsito se traba y se lentifica.

La ANSV tiene además vigente un canal de **denuncias** para hechos de **"viol vial"** como, por ejemplo, conductores ebrios o circulando por las banquinas pueden realizar grabando el hecho y compartiendo el material a la línea de WhatsApp **011-6207-0590** o enviarlo a las **redes sociales** del organismo (@InfoSegVial) o por correo electrónico a **comunicacion@seguridadvial.go** según señaló un comunicado de prensa.

SeguridadVial.com.ar

Un encuesta de Cecaitra revela un amplio apoyo a la ley de alcohol cero que sigue demorada en el Congreso

NOTICIAS

Nueve de cada 10 consultados están a favor de la sanción de la norma. Tras más de un año en el Congreso, el miércoles tendrá dictamen de comisión. El proyecto de ley Alcohol Cero al Volante ingresó al Congreso en abril de 2021 y recién el próximo miércoles tendrá dictamen en la Comisión de Transporte.

Buscan convertir en ley el proyecto que lleva a cero el nivel permitido de alcohol en sangre para conducir. Luego deberá esperar su turno para ser votada en el recinto. La iniciativa elaborada por la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** (ANSV), el Ministerio de Salud de la Nación y la Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación Argentina (SEDRONAR), busca llevar a cero el límite permitido de alcohol en sangre para conducir cualquier vehículo motorizado en todo el territorio nacional.

c POR EXCESOS DE VELOCIDAD Y LOS LLAMADOS "BANQUINEROS" b

Se acentúan los controles de tránsito

En el contexto del fin de semana largo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) acentuó los controles sobre los excesos de velocidad y la circulación por banquinas, una infracción esta última considerada grave y en la que incurren decenas de conductores cuando el tránsito se traba y se lentifica.

La ANSV tiene además vigente un canal de denuncias para hechos de "violencia vial" como, por ejemplo, conductores ebrios o circulando por las banquinas.

Las denuncias se pueden realizar grabando el hecho y compartiendo el material a la línea de WhatsApp 011-6207-0590 o enviarlo a las redes sociales del organismo (@InfoSegVial) o por correo electrónico a: comunicacion@seguridadvial.gob.ar, según señaló un comunicado de prensa.

El organismo que conduce Pablo Martínez Carignano tiene la facultad de pedir la suspensión de la Licencia Nacional de Conducir a la jurisdicción local que la haya emitido, especialmente en aquellos casos de infracciones consideradas graves.

La Agencia difundió el caso de una conductora que circulaba por la banquina y usando el celular mientras manejaba, a la altura del kilómetro 18 de la autopista Panamericana.

Al detenerla, y ante la explicación del agente del organismo, la conductora puso como excusas que quería entrar en la próxima salida y que estaba usando el celular "por el GPS".

Al saber que iba a ser multada, dijo: "Dale que estoy apurada y me tengo que ir. Estoy trabajando" y retomó la marcha sin firmar la multa.

Según un estudio realizado por especialistas viales privados, la circulación por las banquinas es, sobre todo en época de vacaciones o fines de semana largos, la infracción más cometida, junto con el exceso de velocidad.

Los detalles

Según un sondeo realizado entre conductores del AMBA por el Observatorio de la Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial (Cecaitra), el 78,3% dijo no utilizar nunca las banquinas, pero un 13,1% sostuvo "casi nunca" y el 8,6% dijo utilizarlas de vez en cuando o casi siempre.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial explicó que "según la ley de Tránsito N° 24.449, la banquina es la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, definida como una zona de detención por fuerza mayor o como una vía de escape en caso de emergencia".

Según el artículo 48, está prohibido usar las banquinas como un carril más de circulación fuera de los casos de emergencia.

LA MAÑANA

EDITORIAL 10-10-2022

Siniestros viales

EDITORIAL

Sigue siendo preocupante el número de accidentes de tránsito registrados a lo largo del país. La persistencia de la imprudencia y de los fallecidos, permite a algunos analistas considerar a los siniestros viales como un problema social, que debe ser enfrentado por el Estado y por diferentes sectores de la sociedad a través de diversas medidas tendientes a crear mayor conciencia acerca de esta problemática.

Diferentes expertos en el tema vienen advirtiendo que en la Argentina, los siniestros viales aún son una de las principales causas de muerte, especialmente en los jóvenes menores de 35 años de edad.

También, se indicó que hay dos formas de atacar esta problemática: la educación y las sanciones, y que ambas deben ir en paralelo, al menos mientras los niveles de desconocimiento de las normas y la falta de compromiso influyan en una realidad tan compleja. Cuando la educación haya alcanzado los objetivos de una mejor convivencia en la vía pública, el escenario será distinto y quizás las sanciones no sean tan necesarias.

Según Pablo Martínez Carignano, director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, un "accidente" es, por definición, un hecho fortuito, azaroso y por lo tanto inevitable, y en realidad, lo que "lastima a miles de argentinos al año" no son accidentes, sino "decisiones voluntarias, contrarias a las normas y totalmente prevenibles".

En este marco, hay que recordar que conducir después de beber alcohol, exceder la velocidad máxima, no usar el casco en la moto o enviar mensajes a través del teléfono móvil mientras se maneja son algunos ejemplos de las conductas que generan siniestros viales.

A su vez, si bien se implementan de manera efectiva distintas instancias de educación vial en Formosa y en otros puntos del país, se requieren más acciones tendientes a reducir los hechos de tránsito, como la sanción de la ley de "Alcohol 0" al volante, iniciativa que debe ser tratada por el Congreso de la Nación en lo que queda del año.

Cabe destacar que el proyecto de "Alcohol 0" parece contar con más apoyo en la sociedad civil que en la política, porque mientras la discusión se demora en el Congreso por falta de consensos, una encuesta de la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA) reveló que casi el 80% de las personas consultadas afirma estar "muy de acuerdo" con la iniciativa.

En síntesis, para lograr avances que se sostengan en el tiempo, se requiere el compromiso de todos los sectores de la sociedad, para así mejorar distintos aspectos de la seguridad vial, y construir políticas de Estado serias y eficaces. A nivel provincial se logró que Formosa sea una de las provincias con mayor nivel de utilización de casco por parte de los y las motociclistas, por ejemplo, pero aún "falta mucho por hacer" para que los avances se mantengan a lo largo del tiempo, y deriven en un cambio en la forma de pensar y de actuar en muchas personas.

ámbito

DÓLAR ECONOMÍA FINANZAS POLÍTICA NEGOCIOS EDICIÓN IMPRESA

Seguridad vial: se realizaron más de 700 infracciones en el fin de semana

INFORMACIÓN GENERAL 11 Octubre 2022

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) controló más de 23.136 vehículos en toda Argentina. Las banquinas es la transgresión más cometida por los conductores en los días de turismo.

Ehowenespanol.com

Después del **fin de semana XXL**, con millones de personas circulando en todo el territorio argentino, se conocieron **los números en seguridad vial**: se registraron **700 actas de infracciones y 132 test positivos de alcoholemia** en conductores en los más de 23.000 controles preventivos, según detallaron fuentes del Ministerio de Transporte.

La **Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)** en coordinación con la **Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)** fiscalizaron 23.136 vehículos particulares y transportistas. Los factores más importantes a la hora del control fueron la verificación de la documentación requerida para circular, alcoholemia, respeto de los límites de velocidad y la circulación indebida de banquineros.

El ministro de Transporte, Alexis Guerrera, destacó el trabajo realizado en la Provincia de Buenos Aires: "Es muy importante el desarrollo de estos controles que reforzamos cada fin de semana largo y durante las temporadas turísticas, en esta oportunidad **en coordinación con el equipo de la Provincia de Buenos Aires**, para concientizar, prevenir siniestros viales y cuidar la vida y la seguridad de todos los argentinos y argentinas".

Dentro de la Provincia de Buenos Aires, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, encabezada por **Pablo Martínez Carignano**, llevó a cabo 159 operativos en las rutas bonaerenses. Además, se controlaron 18.826 vehículos y se labraron 550 actas de infracción.

Falta de documentación, mal uso del cinturón de seguridad, y fallas en la VTV o RTO fueron los principales motivos por los cuales se labraron actas.

Por su parte, la **Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)**, dirigic por José Arteaga, controló en total 4.310 vehículos -1980 de cargas y 2330 de pasajeros-, labrando 197 infracciones y con 53 vehículos retenidos.

El manejo por las banquinas: la infracción más cometida

MIENTRAS EL DEBATE SE TRASLADA TAMBIÉN AL PLANO NACIONAL

Alcohol Cero se traba en PBA y desde el Ejecutivo refuerzan: "Tenemos índices horribles"

La iniciativa fue presentada por el oficialismo hace más de cinco meses. Desde el FdT aseguran que "la oposición dilata todo". Transporte busca que pueda votarse con consenso.

Bruno Lazzaro
blazzaro@ambito.com.ar

ESCENARIO. La Provincia de Buenos Aires tiene uno de los índices de accidentes viales más altos del país, muchos producidos por los efectos del consumo del alcohol en los conductores.

El 25 de abril pasado el oficialismo bonaerense presentó en la Legislatura el proyecto de alcohol cero al volante. Se trató de una iniciativa que tomó el ministro de Transporte, Jorge D'Onofrio, a los pocos meses de asumir en el cargo y que contó con el apoyo del gobernador Axel Kicillof. Sin embargo, a más de cinco meses de ingresado, el proyecto todavía no pudo ser tratado.

Pese a que un principio comenzó a ser motivo de análisis y debate en los diferentes plenarios de las comisiones, incluso con la presencia de D'Onofrio, en la actualidad la iniciativa bajó el nivel. Pero poco tiene que ver con cuestiones técnicas. Según le dijo a Ámbito un legislador del Frente de Todos los motivos son políticos. "La oposición dilata todo con la mirada puesta en el año que viene", asegura. Claro, para los familiares de víctimas la mirada es otra. Y le apuntan al lobby de las empresas.

Lo cierto es que hoy en el Senado bonaerense, además del proyecto del ejecutivo, hay otras dos iniciativas que deberán ser unificadas en pos de conseguir la mejor ley en caso de contar con los votos para avanzar. Los puntos a discutir, según le dijo la misma fuente a este medio, "son mínimos". Y refuerza: "Por eso queda claro que no es una cuestión técnica o de buena fe. Es más algo para demorar". La referencia tiene que ver con el detalle a resolver: qué resolución tomar ante fallas en los instrumentos de medición.

Más allá del parate, desde el Ministerio de Transporte bonaerense creen que todo resolverá y que la Provincia podrá contar con su ley. En diálogo con Ámbito, D'Onofrio asegura que "es una ley muy importante para la provincia de Buenos Aires por eso priorizamos que se trabaje en todas las comisiones y escuchar a todos los actores, porque lo importante no solamente es la ley sino también transitar el debate".

Y agrega que "esta ley no se presentó a libro cerrado, sino que estuvo abierta a las propuestas que todos quieran hacer y luego de trabajarse en todas las comisiones estamos esperando que se lleve el debate al recinto. Si bien la Ley de Alcohol Cero es urgente en la provincia, priorizamos el debate y que sea votada con el consenso de toda la Legislatura".

En la última sesión se intentó tratarla sobre tablas en el Senado, pero desde Juntos no estaban de acuerdo con tratarla aún. Cabe recordar que es una ley en la que participaron diferentes actores. Desde cámaras cerveceras, representantes de la noche, comerciantes, ONG y víctimas. Desde el Frente de Todos están a la expectativa de que en la próxima sesión se pueda tratar ya que consideran que es una ley que difícilmente cuente con el rechazo de algún sector político.

Sobre esta situación, D'Onofrio retoma la palabra para dejar en claro que "hay algo que es insostenible: más del 40% de los siniestros son vinculados a alcoholismo y nuestro objetivo es poder cambiar la cultura vial, y por eso es que el Gobierno de la Provincia, a través del Ministerio de Transporte, trabaja día a día en esa dirección".

Y cierra: "Tenemos índices horribles en siniestralidad vial, con grandes cantidades de muertes que incluso son difíciles de calcular. Tenemos que modificar la Ley de Tránsito y avanzar hacia un cambio en la cultura vial de la provincia de Buenos Aires, porque la vida humana es el único bien que no es reemplazable".

Mirada nacional

La misma dilación se da en el Congreso de la Nación, donde tras varias reprogramaciones este miércoles 12 se tratará en las comisiones de Seguridad Interior y Transporte de la Cámara baja. Vale mencionar que desde el sector vitivinícola, más precisamente desde COVIAR, se manifestaron en contra de la iniciativa porque consideran que atenta contra la industria, el turismo y la gastronomía.

Mientras la ley nacional y la bonaerense siguen demoradas hay provincias como Córdoba, Entre Ríos, Jujuy, La Pampa, Río Negro, Salta, Santa Cruz, Tierra del Fuego y Tucumán donde ya se aplica. Lo mismo en distritos como Santa Rosa, Posadas, Resistencia, Rosario, Mar del Plata, Tigre y Moreno, por mencionar algunos.

delta 90.3 ELECTRONIC MUSIC STATION BUENOS AIRES LIVE

Ricardo Jaime: "En las rutas nacionales tenemos personal dedicado para la detención de esta conducta"

Martes 11 Oct 2022

Hablamos con Facundo Jaime, vocero del Observatorio de CECAITRA, sobre la circulación por la banquina en las rutas

"La Agencia de Seguridad Vial se ha dado cuenta de la situación de peligro potencial del uso de la banquina como un carril más. Cuando terminó la pandemia y se agilizó el tránsito, comenzaron campañas de control en rutas nacionales, teniendo mucho personal dedicado para la detención de esta conducta"

"En nuestro sondeo de este mes, nos arrojó que sólo un 20% práctica esta conducta de transitar por la banquina. Un 70% contestó que solo puede utilizarse para detenerse o como vía de escape para bomberos, ambulancias y fuerzas de seguridad"

"Otra conducta que vemos en las zonas más urbanas es el uso de la bocina, que suele estar mal usado. Este año en particular, vemos que la gente ha evolucionado para saber para qué se utiliza la bocina. La bocina se utiliza para alertar una situación de peligro y evitarla"

EMPRESAS Y PROTAGONISTAS | PNT

Circulación por banquinas: es una de las infracciones más frecuentes, pero los conductores no lo admiten

El Observatorio de la Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, realizó un sondeo a hogares de la CABA y el Gran Buenos Aires, consultando sobre el uso de banquinas y de la bocina.

La Agencia Nacional de Seguridad, intensificó el control y la sanción, multando a los conductores que circularon por las ban país. | CECAITRA

La circulación por las banquinas es, sobre todo en época de vacaciones, la in cometida, junto con el exceso de velocidad. **La Agencia Nacional de Seguri control y la sanción**, multando a los conductores que circularon por las banquir autopistas de todo el país.

Con la intención de conocer la opinión de los conductores, **el Observatorio de C Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, realizó un sondeo CABA y el Gran Buenos Aires, consultando sobre el uso de banquinas y de la bo**

En primer lugar, se preguntó a los conductores de vehículos: "¿Con qué frecuen banquinas cuando circula por rutas o autopistas"? Así, **el 78,3% dijo no utilizarl sostuvo "casi nunca"; y solo el 8,6% dijo utilizarlas de vez en cuando o casi sier**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial explica que **"según la ley de Tránsito N°** banquina es la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, definida con detención por fuerza mayor o como una vía de escape en caso de emergencia. S 48, está prohibido usarla como un carril más de circulación fuera de los casos d vez, el artículo 42 regula los adelantamientos y establece que sólo se puede pas izquierda".

"La ley prohíbe estacionar y detenerse en la banquina, así como su uso como zo carga o descarga de bienes o pasajeros, fuera de cualquier situación que no sea **Sólo pueden circular ambulancias, fuerzas de seguridad y bomberos, o bien ve particulares en caso de avería mecánica o de requerir asistencia inmediata**, sie señalización adecuada y por el menor tiempo posible", expresan desde el Organ

En segundo lugar, se indagó respecto de cuáles son las situaciones en las podría banquina. Así, **el 49,4% dijo hacerlo solo si el tránsito se encuentra detenido po vial; el 13,7% afirmó hacerlo siempre que puede; el 12,8% sostuvo que lo haría escape ante una congestión; y el 24,1% dijo no saber o decidió no contestar.**

"Los datos del sondeo muestran que, **si bien la mayoría de los conductores afir banquina, al indagar sobre los motivos por los que podría hacerlo se observa u desconocimiento de la norma o la decisión de no cumplirla de manera explícit Facundo Jaime, vocero del Observatorio de CECAITRA.**

Durante el sondeo, **también se preguntó acerca del uso de la bocina que, según es obligatoria y solo debe usarse en caso de peligro o en zona rural.** El observat cuál de las siguientes situaciones está permitido el uso de la bocina? Y los consu

diarios bonaerenses

Inicio › Salud › Nueve de cada diez personas, a favor de una ley nacional sobre...

Salud

Nueve de cada diez personas, a favor de una ley nacional sobre el "alcohol cero" al conducir

Según una encuesta, la mayoría también se mostró de acuerdo en quitar la licencia de conducir a quienes manejan alcoholizados.

12 octubre, 2022

Las provincias con leyes de tolerancia cero de alcohol para conducir tuvieron menos casos de alcoholemia positivo

Una encuesta realizada sobre más de 1.000 conductores arrojó que 9 de cada 10 está a favor de una ley sobre "alcohol cero" al volante, así como también de que se quite la licencia de conducir a quienes manejan alcoholizados, aunque no hayan protagonizado un siniestro vial.

Es que en pequeñas o grandes ciudades, los fines de semana, durante la noche y la madrugada, se producen la mayor cantidad de siniestros viales y el exceso de alcohol es la causa más reiterada. La ley de alcohol cero que busca revertir esta situación, que causa miles de muertes anuales en el país, está muy cerca de ser sancionada.

Para conocer la opinión de los conductores, el sondeo realizado por el Observatorio de CECAITRA, la Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial, preguntó en hogares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires: "¿En qué medida está de acuerdo con la posible sanción de una Ley nacional de Alcohol Cero para conducir?".

Allí, el 79,1% dijo estar muy de acuerdo; el 12,9% algo de acuerdo. Además, el 3,5% sostuvo estar algo en desacuerdo; y el 4,5% dijo estar muy desacuerdo.

"Conducir excediendo los límites de alcohol permitidos es una de las mayores imprudencias que se cometen, ya que no solo pone en riesgo la propia vida de los conductores, sino también la de los demás conductores y peatones. Es para destacar que haya conciencia del peligro que representa conducir alcoholizado y que se acepte una medida que prohíba la ingesta de alcohol para salir a la calle manejando un vehículo", destacó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA.

Luego de indagar la opinión sobre la posible ley, se quiso conocer el grado de conocimiento sobre la normativa vigente. Así, se consultó: "Según su conocimiento actual, ¿cuál es el límite de ingesta de alcohol permitido para poder conducir un automóvil en la ley nacional?". Y más de la mitad (51,3%) dijo erróneamente que el límite es 0; mientras que el 40,5% respondió correctamente que el límite es de 0,5 gramos de alcohol en sangre. Además, el 8,2% dijo no saber la respuesta o que es de 1 gramo de alcohol en sangre, la medida aceptada.

Finalmente, se consultó sobre la opinión de una medida que también se encuentra vigente y se preguntó: "En relación a quienes conducen habiendo ingerido bebidas alcohólicas, ¿Está de

Avanza en el Congreso el proyecto de ley de alcohol cero al volante

DEBATE. Hubo dictamen en la Comisión de Transporte; diputados de la oposición piden penas más severas para los infractores

Tras un intenso debate en la comisión de Transporte de la Cámara de Diputados, el proyecto de ley de alcohol cero al volante obtuvo ayer dictamen favorable. La iniciativa, que fue girada a la comisión de Seguridad Interior antes de ser debatida en el recinto, establece la prohibición de conducir vehículos con concentración de alcohol en sangre en las rutas nacionales.

El proyecto, avalado por legisladores de distintos bloques e impulsado por el Gobierno, propone modificar la ley de tránsito para que la cantidad permitida de alcohol por litro de sangre de los conductores, que hoy es de 500 miligramos (0,5), sea cero en todo el territorio.

El dictamen no fue unánime: los diputados de Juntos por el Cambio Jimena Latorre (Mendoza), Maximiliano Ferraro (Capital) y Germana Figueroa Casas (Santa Fe) presentaron otro en minoría que propone mantener el nivel de 0,5 g/l de alcohol en sangre, pero con un endurecimiento de las penas y sanciones.

La ley actual permite 0,5 de alcohol al conducir ARCHIVO

El ministro de Transporte, Alexis Guerrera, celebró el avance del proyecto. "El apoyo de los diputados de los distintos sectores políticos al proyecto de ley de alcohol cero al volante es una muestra más de la importancia de esta iniciativa, que pone la seguridad y el cuidado de la vida de las personas en el centro de la escena", expresó. "Debemos dar un paso más que es conseguir la aprobación en el recinto para convertirla en ley como ya se hizo en 11 provincias y más de 40 municipios de todo el país", añadió.

Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) precisaron que el alcohol está presente en al menos uno de cada cuatro incidentes viales graves que terminan con muertes y afecta sobre todo a menores de 35 años. La diputada Latorre, sin embargo, relativizó estas estadísticas y enfatizó que sin control ni eficiencia en la gestión ninguna herramienta legal será efectiva.

"Los números muestran que las provincias que tienen alcoholemia cero redujeron sus siniestros, pero esto no es así. Los siniestros bajan en las provincias que tienen sanciones fuertes. Hay que avanzar con el endurecimiento de las sanciones para tener ley que garantice el cumplimiento", enfatizó Latorre, quien insistió en que esta norma, de aprobarse, solo podrá aplicarse en las rutas nacionales. "Las jurisdicciones provinciales son las que tienen potestad sobre el tránsito en sus territorios", aclaró.

Hoy 11 provincias –Córdoba, Chaco, Entre Ríos, Jujuy, La Pampa, Río Negro, Salta, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Tucumán y Chubut– y más de 40 municipios tienen su ley de alcohol cero.

En medio de un debate en el que hay voces a favor y en contra, a comienzos de este mes los bodegueros de Mendoza, con apoyo del Ejecutivo local, rechazaron vehemente la iniciativa legislativa. "Lo que vemos es cómo se manejan muchos de los temas que en la industria consideramos de producción y empleo. Lo único que pedimos es que se nos escuche y que las alternativas tengan la posibilidad de encontrar un punto de equilibrio, consenso, posibilidad de negociar, en el buen sentido. El sector se desarrolla en 18 provincias, genera exportaciones, e impulsa el turismo y la gastronomía", expresó A LA NACIÓN Sergio Villanueva, gerente de la Unión Vitivinícola Argentina (UVA) y director del Fondo Vitivinícola. Y afirmó: "Este proyecto no va en el mismo camino que va el mundo, que tiende a 0,5 gramos de alcohol en sangre, como dice la Organización Mundial de la Salud. No se registran accidentes con esa graduación, incluso en Buenos Aires, que ha bajado. Vemos cómo las estructuras partidarias determinan las disciplinas de los bloques y se toman las decisiones, por lo que muchas veces es una puesta en escena. Tratamos de romper esa lógica".

El director ejecutivo de la ANSV, Pablo Carignano, había planteado: "Hay empresarios que se oponen [al proyecto] porque piensan que con la ley de alcohol cero al volante va a bajar el consumo, cuando en ningún lugar donde ya se aplica esto ha sucedido". Recordó ese escenario se planteó hace algunos años, cuando se prohibió fumar en bares y otros espacios cerrados. "El alcohol al volante te mata y esa es la lucha que estamos dando", dijo.

E insistió en que "en las últimas semanas el lobby empresarial fue muy fuerte", pero consideró que "los diputados comprendieron que es una ley que va a permitir salvar muchas vidas año tras año en nuestro país". ●

Infocielo DOMINGO 6 DE NOVIEMBRE DE 2022

SOCIEDAD

MIRÁ LOS RESULTADOS DEL SONDEO

Según un informe: Una de las infracciones más comunes es circular por banquinas

De acuerdo al informe de CECAITRA, realizado en CABA Y GBA, un 8,6% de los conductores consultados utiliza las banquinas "de vez en cuando o casi siempre".

El informe de septiembre del Observatorio de CECAITRA, 8,6% de los encuestados dijo que las utiliza de vez en cuando o casi siempre

13 de octubre de 2022 · 20:37 hs.

En el **informe** de septiembre del Observatorio de CECAITRA (Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina) se dio a conocer que una de las infracciones más frecuentes, tanto en CABA como en el Gran Buenos Aires, es circular por banquinas.

Junto con el exceso de velocidad, la circulación por las banquinas es la infracción más cometida, según el sondeo de CECAITRA. Y esto se da, sobre todo, "en época de vacaciones", detallaron desde el Observatorio que realizó un sondeo a hogares de CABA y el Gran Buenos Aires.

Con el uso de banquinas y de la bocina como ejes, **a los conductores de vehículos se les preguntó con qué frecuencia utilizaban las banquinas** cuando circulan por rutas o autopistas. Frente a esta consulta, **el 78,3% dijo que no las utiliza nunca. Un 13,1% señaló que "casi nunca" y un 8,6% dijo que las utiliza de vez en cuando o casi siempre**.

En este sentido, la **Agencia Nacional de Seguridad Vial** señala que "según la ley de Tránsito N° 24.449, la banquina es la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, definida como una zona de detención por fuerza mayor o como una vía de escape en caso de emergencia. Según el artículo 48, está prohibido usarla como un carril más de circulación fuera de los casos de emergencia. A su vez, el artículo 42 regula los adelantamientos y establece que sólo se puede pasar por la izquierda".

Según el organismo nacional, "la ley prohíbe estacionar y detenerse en la banquina, así como su uso como zona de descanso, carga o descarga de bienes o pasajeros, fuera de cualquier situación que no sea de emergencia". Y agrega que "sólo pueden circular ambulancias, fuerzas de seguridad y bomberos, o bien vehículos particulares en caso de avería mecánica o de requerir asistencia inmediata, siempre con la señalización adecuada y por el menor tiempo posible".

El sondeo, además, **consultó a los conductores cuáles serían las situaciones en las que se podría circular por la banquina**: un 49,4% dijo hacerlo solo si el tránsito se encuentra detenido por un siniestro vial. Un 13,7% afirmó hacerlo "siempre que puede", mientras que un 12,8% admitió que lo haría como vía de escape ante una congestión. Un 24,1% dijo no saber o prefirió no contestar.

Frente a estos resultados, el vocero del Observatorio de CECAITRA, Facundo Jaime, expresó: "Los datos del sondeo muestran que, si bien la mayoría de los conductores afirma no utilizar la banquina, al indagar sobre los motivos por los que podría hacerlo se observa un fuerte desconocimiento de la norma o la decisión de no cumplirla de manera explícita".

El uso de la bocina

En el sondeo también se consultó por el uso de la bocina, que según la ley de tránsito es obligatoria y solo debe usarse en caso de peligro o en zona rural. La consulta apuntó a responder: "¿En cuál de las siguientes situaciones está permitido el uso de la bocina?". Un 65,3% respondió que su uso correcto es para evitar una situación peligrosa o un accidente; un 5,9% señaló que está permitido en zonas rurales; un 10,8% dijo que está permitido para anticipar una maniobra; mientras que un 6,9% señaló que es para avisar al conductor de adelante el cambio del semáforo. Un 6,7% directamente no contestó y el 4,5% sostuvo que la bocina se usa "en todas las situaciones anteriores".

El vocero del Observatorio de CECAITRA señaló: "Si bien podemos ver que la mayoría de los conductores respondió correctamente, también resulta llamativo que casi el 30% de los mismos desconoce la norma o responde de manera errónea. El desconocimiento de la ley de tránsito, más allá de poder vislumbrarse en este sondeo, se ve a diario en las calles. El mal uso de la bocina, que en la mayoría de las veces, es utilizada con el propósito de apurar a los demás conductores, genera un tránsito alterado, cargado de ruidos que dificultan la conducción".

La Provincia presentó 150 vehículos y 800 cámaras para el interior provincial

SEGURIDAD. Ante unos 200 intendentes, se anunció la expansión a 129 localidades el territorio con videovigilancia.

El gobernador Juan Schiaretti, junto con el ministro de Gobierno y Seguridad, Julián López, en el marco del Plan Integral de Seguridad Ciudadana y Prevención del Delito, presentaron 800 nuevas cámaras integradas en 100 kits de videovigilancia y 150 autos de seguridad ciudadana que serán afectados al interior de la provincia.

Ante más de 200 intendentes, Schiaretti aseguró que se trata de un trabajo conjunto coordinado por la Mesa Provincia-Municipios. "Tenemos la capacidad de escucharnos, de dialogar, de saber que pensar distinto es bueno para el progreso de la provincia y, sobre todas las cosas, que Córdoba respeta la institucionalidad. Podemos pensar distinto, pero trabajamos juntos", expresó el gobernador.

"Fruto de este ida y vuelta que venimos manteniendo, hoy ponemos en marcha una etapa muy importante en el capítulo de seguridad ciudadana y vial, tan necesaria de reforzar en los tiempos que vivimos", agregó el funcionario.

En detalle, durante el acto se presentaron 150 vehículos tipo sedán para Seguridad Vial y Ciudadana. Los autos cuentan con barral lumínico ultradelgado con leds y sirena, luces led destellantes y faros buscahuellas.

En cuanto a la provisión, instalación y mantenimiento de las 800 nuevas cámaras, integradas en 100 kits, brindarán seguridad ciudadana en localidades del territorio provincial. Dichos kits están compuestos por cámaras fijas IP de alta resolución, que se instalarán en la vía pública, con sus correspondientes soportes y gabinetes, protegidas por UPS (energía de respaldo) en cada emplazamiento.

Con este anuncio se expande el alcance territorial de las cámaras de videovigilancia instaladas, pasando de 106 localidades con cobertura a 129 localidades donde vive el 81% de la población total de la provincia.

El gobernador señaló que se trata de "tecnología que es disuasoria y que permite investigar los delitos", ya que aporta elementos de prueba para la justicia. La inversión estimada para esta etapa será de más de L160 millones de pesos.

Durante el acto, los intendentes de Cosquín, Gabriel Musso, y el de Monte de los Gauchos, Ariel Grich, tomaron la palabra para compartir su experiencia.

"Luego de la reunión que tuvimos entre Provincia y municipios, nos quedamos congratulados de poder continuar trabajando en conjunto en cada uno de los temas que hacen a la seguridad", aseguró Gabriel Musso.

Ariel Grich, por su parte, reconoció el esfuerzo del Gobierno provincial, e indicó: "Hoy es un día muy valorado por el municipalismo porque las y los intendentes, jefas y jefes comunales vemos con buenos ojos estas herramientas que la Provincia pondrá en nuestras manos para hacer la seguridad entre todos".

Las acciones mencionadas se realizan en el marco del Plan Integral de Seguridad Ciudadana y Prevención del Delito, diseñado por el Gobierno de la Provincia de Córdoba y ejecutado por el Ministerio de Gobierno y Seguridad. La iniciativa incluye además la convocatoria a los consejos departamentales de prevención y convivencia, y también, la integración de los sistemas de control operativos entre los municipios y la Policía.

LA VERDAD
Martes 15 de Noviembre de 2022

TENDENCIAS

Circulación por banquinas: Es una de las infracciones más frecuentes

el Observatorio de CECAITRA, la Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, realizó un sondeo a hogares de la CABA y el Gran Buenos Aires, consultando sobre el uso de banquinas y de la bocina.

Publicado el 17 octubre, 2022
Por Grupo La Verdad

La circulación por las banquinas es, sobre todo en época de vacaciones, la infracción más cometida, junto con el exceso de velocidad. La Agencia Nacional de Seguridad, intensificó el control y la sanción, multando a los conductores que circularon por las banquinas de las autopistas de todo el país.

Con la intención de conocer la opinión de los conductores, el Observatorio de CECAITRA, la Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, realizó un sondeo a hogares de la CABA y el Gran Buenos Aires, consultando sobre el uso de banquinas y de la bocina.

En primer lugar, se preguntó a los conductores de vehículos: "¿Con qué frecuencia utiliza las banquinas cuando circula por rutas o autopistas"? Así, el 78,3% dijo no utilizarlas nunca; el 13,1% sostuvo "casi nunca"; y solo el 8,6% dijo utilizarlas de vez en cuando o casi siempre.

La banquina

La Agencia Nacional de Seguridad Vial explica que "según la ley de Tránsito N°24.449, la banquina es la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, definida como una zona de detención por fuerza mayor o como una vía de escape en caso de emergencia. Según el artículo 48, está prohibido usarla como un carril más de circulación fuera de los casos de emergencia. A su vez, el artículo 42 regula los adelantamientos y establece que sólo se puede pasar por la izquierda".

"La ley prohíbe estacionar y detenerse en la banquina, así como su uso como zona de descanso, carga o descarga de bienes o pasajeros, fuera de cualquier situación que no sea de emergencia. Sólo pueden circular ambulancias, fuerzas de seguridad y bomberos, o bien vehículos particulares en caso de avería mecánica o de requerir asistencia inmediata, siempre con la señalización adecuada y por el menor tiempo posible", expresan desde el Organismo nacional.

En segundo lugar, se indagó respecto de cuáles son las situaciones en las podría circular por la banquina. Así, el 49,4% dijo hacerlo solo si el tránsito se encuentra detenido por un siniestro vial; el 13,7% afirmó hacerlo siempre que puede; el 12,8% sostuvo que lo haría como vía de escape ante una congestión; y el 24,1% dijo no saber o decidió no contestar.

"Los datos del sondeo muestran que, si bien la mayoría de los conductores afirma no utilizar la banquina, al indagar sobre los motivos por los que podría hacerlo se observa un fuerte desconocimiento de la norma o la decisión de no cumplirla de manera explícita", indicó Facundo Jaime, vocero del Observatorio de CECAITRA.

La bocina

Durante el sondeo, también se preguntó acerca del uso de la bocina que, según la ley de tránsito es obligatoria y solo debe usarse en caso de peligro o en zona rural. El observatorio preguntó: ¿En cuál de las siguientes situaciones está permitido el uso de la bocina? Y los consultados respondieron que "su uso correcto es para evitar una situación peligrosa o un

SeguridadVial.com.ar

A pesar de que nadie lo reconoce, una de las infracciones más c circular por la banquina

NOTICIAS

De acuerdo al informe de **CECAITRA**, realizado en CABA Y GBA, un 8,6% de los conductore banquinas "de vez en cuando o casi siempre".

En el informe de septiembre del Observatorio de **CECAITRA (Cámara de Empresas de Co Infracciones de Tránsito** de la República Argentina) se dio a conocer que una de las infrac en CABA como en el Gran Buenos Aires, es circular por banquinas. Junto con el **exceso de** las banquinas es la infracción más cometida, según el sondeo de **CECAITRA**. Y esto se da, vacaciones", detallaron desde el Observatorio que realizó un sondeo a hogares Aires. Con el uso de banquinas y de la bocina como ejes, a los conductores de vehíc frecuencia utilizaban las banquinas cuando circulan por **rutas** o autopistas. Frente a esta c las utiliza nunca. Un 13,1% señaló que "casi nunca" y un 8,6% dijo que las utiliza de vez en c sentido, la Agencia Nacional de **Seguridad Vial** señala que "según la ley de **Tránsito** N° 24. la vía contigua a una calzada pavimentada, definida como una zona de detención por fuerz escape en caso de emergencia. Según el artículo 48, está prohibido usarla como un carril m casos de emergencia. A su vez, el artículo 42 regula los adelantamientos y establece que sl izquierda". Según el organismo nacional, "la ley prohíbe estacionar y detenerse en la banq zona de descanso, carga o descarga de bienes o pasajeros, fuera de cualquier situación qu agrega que "sólo pueden circular ambulancias, fuerzas de seguridad y bomberos, o bien ve avería mecánica o de requerir asistencia inmediata, siempre con la señalización adecuada y El sondeo, además, consultó a los conductores cuáles serían las situaciones en las que se p un 49,4% dijo hacerlo solo si el **tránsito** se encuentra detenido por un **siniestro vial**. Un 1 que puede", mientras que un 12,8% admitió que lo haría como vía de escape ante una cong o prefirió no contestar. Frente a estos resultados, el vocero del Observatorio de **CECAITR** "Los datos del sondeo muestran que, si bien la mayoría de los conductores afirma no utiliz los motivos por los que podría hacerlo se observa un fuerte desconocimiento de la norma de manera explícita".

EXTRA

PROVINCIALES

Circulación por banquinas: Es una de las infracciones más frecuentes

13 OCTUBRE 2022

La circulación por las banquinas es, sobre todo en época de vacaciones, la infracción más cometida, junto con el exceso de velocidad. La *Agencia Nacional de Seguridad*, intensificó el control y la sanción, multando a los conductores que circularon por las banquinas de las autopistas de todo el país.

Con la intención de conocer la opinión de los conductores, el **Observatorio de CECAITRA**, la Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, realizó un sondeo a hogares de la CABA y el Gran Buenos Aires, consultando sobre el uso de banquinas y de la bocina.

En primer lugar, se preguntó a los conductores de vehículos: "**¿Con qué frecuencia utiliza las banquinas cuando circula por rutas o autopistas?**" Así, el 78,3% dijo no utilizarlas nunca; el13,1% sostuvo "casi nunca"; y solo el 8,6% dijo utilizarlas de vez en cuando o casi siempre.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial explica que *"según la ley de Tránsito N°24.449, la banquina es la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, definida como una zona de detención por fuerza mayor o como una vía de escape en caso de emergencia. Según el artículo 48, está prohibido usarla como un carril más de circulación fuera de los casos de emergencia. A su vez, el artículo 42 regula los adelantamientos y establece que sólo se puede pasar por la izquierda".*

En segundo lugar, se indagó respecto **¿Cuáles son las situaciones en las podría circular por la banquina.**

Así, el 49,4% dijo hacerlo solo si el tránsito se encuentra detenido por un siniestro vial; el 13,7% afirmó hacerlo siempre que puede; el 12,8% sostuvo que lo haría como vía de escape ante una congestión; y el 24,1% dijo no saber o decidió no contestar.

"Los datos del sondeo muestran que, si bien la mayoría de los conductores afirma no utilizar la banquina, al indagar sobre los motivos por los que podría hacerlo se observa un fuerte desconocimiento de la norma o la decisión de no cumplirla de manera explícita", indicó Facundo Jaime, vocero del Observatorio de CECAITRA.

Durante el sondeo, también se preguntó acerca del uso de la bocina que, según la ley de tránsito es obligatoria y solo debe usarse en caso de peligro o en zona rural.

El observatorio preguntó: **¿En cuál de las siguientes situaciones está permitido el uso de la bocina?** Y los consultados respondieron que "su uso correcto es para evitar una situación peligrosa o un accidente" (65,3%); que está permitido en zonas rurales (5,9%); que está permitido para anticipar una maniobra (10,8%); para avisar al conductor de adelante el cambio del semáforo el (6,9%). Además, el 6,7% dijo no sabe/no contesta y el 4,5% sostuvo que se usa la bocina "en todas las situaciones anteriores".

SeguridadVial.com.ar

Circular por la banquina, una de las infracciones mas frecue

NOTICIAS

Una de las infracciones más frecuentes **Facundo Jaime**, Vocero de **Cecaitra**: 'La Age puso el foco con este tema'

'A veces tiene que ver con la paciencia' 'No se trata de una conducta inofensiva, sino generar' - Cuenta en qué casos un **auto** se puede detener en la banquina. 'La bocina **accidente** de **tránsito** y no para apurar a otro'

▸UN FLAGELO MORTAL EN CRECIMIENTO◂

El 14% de siniestros viales ocurre por usar los celulares

Así lo indica el informe **"Conducir y usar el teléfono"** realizado por la firma BTR Consulting de riesgo tecnológico y suman un tercio los conductores que **admiten** enviar mensajes de texto.

Se trata de un flagelo mortal en la era de la hiperconectividad, con teléfonos celulares de alcance masivo que están cada vez más presentes en los siniestros de tránsito. Así, una estadística indica que del total de hechos con choques, muertos y heridos, en el 14% existió vínculo con los equipos de telefonía. Conductores que en pleno manejo envían o reciben mensajes, realizan llamadas o miran redes sociales, situaciones que repiten peatones.

En el marco de su 10° aniversario, BTR Consulting, compañía de alcance global especializada en consultoría en ciberseguridad, administración de riesgos, negocios y auditoría

...ersonas muere y 50 millones resultan heridas por accidentes de tránsito", se señala.

...App", des... ...ario viaja a ...esplaza un ...por segun... ...eis, se han ...etros; una ...un campo ...problema ...ntáneo de ...iempo adi... ...os reorien... ...s otros au... ...on. ...nicaciones ...a nervioso ...to secuen... ..., cita el in... ...ipales dis... ...ía al volan... ...la vista del ...teflexionar ...sación del ...eléfono. 3. ...o manipu... ...puede in... ..., al mane... ...s: Respon... ...uede neu... ...e, como el ...icia. ...target eta... ...tre 20 y 29 ...os a sufrir ...el uso del ...os conduc... ...te son más ...ra y tienen ...terminar

en un accidente automovilístico debido a enviar mensajes de texto y conducir. Asimismo, el estudio abarcó el análisis del uso del teléfono celular y otros dispositivos por peatones mientras cruzan las calles en la Ciudad de Buenos Aires. Este reveló una evolución alarmante: Septiembre 2007 4,3%, Septiembre 2011 13,4%, Septiembre 2014 13,7%, Septiembre 2017 15,1%, y Septiembre 2020 18,2%. "Tras 10 años de trayectoria, desde que fundamos BTR, nuestros servicios y productos se han diversificado y aumentado por el crecimiento de amenazas y riesgo tecnológico, como consecuencia de una sociedad que vive hiperconectada", concluyó Zurdo.

"Alrededor del 36% de los conductores con un teléfono inteligente usan sus teléfonos en un semáforo en rojo o en una señal de alto", resalta el estudio.

ATENCION

Un peligro letal cuando se conduce

El informe revela las principales estadísticas y datos sobre mensajes de texto y conducción, manifestando que hay 20 veces más probabilidades de chocar mientras se envía mensajes de texto y conduce que cuando no usa un teléfono celular.

Enviar mensajes de texto conduciendo tiene el mismo efecto en su tiempo de reacción al conducir que si hubiera consumido cuatro cervezas en una hora.

Los mensajes de texto distraen lo suficiente como para recorrer la longitud de una pelota de fútbol entera sin mirar el camino, conduciendo a 55 mph.

El 35% de los jóvenes admite enviar mensajes de texto mientras conduce, aunque el 94% de ellos entiende los peligros.

1 de cada 4 jóvenes admite responder al menos un mensaje de texto cada vez que conduce.

El 10 % de los padres y el 20 % de los adolescentes admiten tener conversaciones de varios textos mientras conducen.

EL DIA

OPINIÓN | EDITORIAL

La irrupción de motos, monopatines y bicis demanda nuevas reglas para el tránsito

22 de Octubre de 2022 | 04:00
Edición impresa

Ocho víctimas fatales en lo que va de octubre causó el tránsito en La Plata. En el año son 54 las personas que perdieron la vida. El jueves se sumó una más, un ciclista de 35 años que se desplazaba por 7 y 51, para terminar embestido por un ómnibus en circunstancias que la Justicia se encargará de definir. En las últimas semanas habían fallecido en episodios similares dos jóvenes motociclistas.

Todo indica, entonces, que las autoridades debieran poner los focos sobre la anarquía imperante, acentuada por la irrupción de nuevos vehículos, ya sean los distintos tipos de motocicletas, motonetas y bicicletas, así como por la aparición de nuevos protagonistas del tránsito como son los monopatines y otros impulsados por tracción eléctrica.

Tal como lo vienen sugiriendo especialistas y urbanistas, la Ciudad necesitaría primero definir perfectamente el problema y luego tomar medidas para resolverlo.

Pareciera ser una fórmula elemental, pero ocurre que hace décadas que no se planifica en forma integral el movimiento de vehículos y de personas en La Plata.

Se suceden las administraciones y todas acuden a medidas parciales, acicateadas de tanto en tanto por algunas tragedias, hasta que éstas se olvidan y todo sigue casi igual.

El celular al volante mata

Es hora de tomar debida conciencia sobre los gravísimos efectos del desvío de atención mientras se conduce un vehículo

Hace tiempo que la Asociación Civil Luchemos por la Vida halló el mensaje exacto para la magnitud y las consecuencias del problema: "El celular al volante mata".

Las últimas estadísticas, procesadas por BRT Consulting, grupo especializado en ciberseguridad y administración de riesgos, indican que el 14 por ciento de los accidentes de tránsito con secuela de muertos y heridos está vinculado al uso del teléfono en el transporte automotor. Por si no llegase a ser cabalmente comprendido lo que tal porcentaje significa, el referido trabajo de Consulting demostró que hay 20 veces más probabilidades de sufrir un accidente en circunstancias en que simultáneamente se manipulan celulares.

SHUTTERSTOCK

Desviar la atención durante tres segundos equivale a recorrer 33 metros a ciegas, con el enorme peligro que ello implica

No se trata solo de conducir responsablemente para evitar una tragedia o daños para la propia vida y de los acompañantes, sino de evitar desgraciadas consecuencias para terceros. Complicaciones innecesarias en calles, avenidas y rutas cuando sucede un accidente, movilización de efectivos policiales y sanitarios o de bomberos, con desvío de la prestación de sus servicios en situaci... de urgencia absolutamente aje... la desidia o negligencia inexcus... de los conductores de vehículo... sultan imperdonables.

Los expertos en seguridad vi... ben bien que la tarea cerebral de ... tificar y procesar informacione... va un cierto tiempo, por mínimo... sea. Aseveran que el uso de un ce... dilata la recepción de informaci... por parte del sistema neuronal t... como si hubiéramos tomado cu... latas de cerveza en una hora.

"El celular al volante mata" c... do realizamos llamadas sin m... libres, poco recomendadas tam... por su efecto distractivo. Mata c... do intercambiamos mensajes. M... está debidamente probado, si nos distraemos procurando enterarnos de lo que circula por las redes sociales. Aunque creamos erróneamente que un semáforo nos exime de la prohibición o que un vidrio polarizado pueda reducir la posibilidad de que seamos detectados. Por eso, la ley de tránsito prohíbe el uso de celulares mientras se maneja –incluso detenidos–, pero también prohíbe conducir al mismo tiempo en que se emplean ... [illegible]

Cuando se circula a 40 kilómetros por hora, que es la velocidad máxima permitida en las calles urbanas, y se lo hace con la atención concentrada durante tres segundos en la pantalla de un celular, se habrán recorrido 33 metros a ciegas. Esa distancia representa a veces la mitad del largo de una cuadra. Sin embargo, las encuestas revelan que el 35 por ciento de los jóvenes admiten haber manejado con desconoci... [illegible]

ANDRÉS MAYER

Las fotomultas avanzan en la región: Cipolletti también las aplicará, en 40 semáforos

Es el cuarto municipio del Alto Valle que incorpora este año el sistema para registrar infracciones. Estiman que en 50 días estará vigente. Los inspectores también usarán equipos para multas digitales.

HUGO ALONSO
halonso@rionegro.com.ar

Redacción Central

El uso de tecnología para detectar y sancionar infracciones a las normas de tránsito avanza en Río Negro. El soporte con cámaras –que en Neuquén se usa desde hace siete años– tuvo este año una adhesión importante en el Alto Valle, con la decisión de los municipios de Allen, Roca y Villa Regina de incorporar dispositivos en sus semáforos. Y desde ayer se sabe que Cipolletti también aplicará multas digitales, con fotos desde puntos fijos y otras que sacarán los inspectores, con equipos que permitirán imprimir un código QR, para que el infractor resuelva el pago on line y sin demoras.

Los cambios fueron anunciados ayer por el intendente, Claudio Di Tella, destacando que el nuevo sistema forma parte de la última etapa de un plan, que se centró primero en la creación de una Agencia Municipal de Seguridad Vial.

De acuerdo con lo informado, las fotomultas estarán en vigencia dentro de unos 50 días, luego de la colocación y puesta en marcha del sistema en 40 semáforos de la ciudad.

El convenio firmado días atrás por el gobierno cipoleño tiene como co-protagonista a la empresa Speed Radar Tech, la misma proveedora que selló acuerdos con las intendentas Liliana Martín (Juntos Somos Río Negro, Allen) y María Emilia Soria (Frente de Todos, Roca) y con el jefe comunal Marcelo Orazi (JSRN, Villa Regina).

En el caso más reciente, la firma aportará al Ejecutivo de Cipolletti 50 garitas inteligentes para paradas de colectivos y dos radares móviles para operativos de tránsito. A cambio, el proveedor obtiene el 50% de la recaudación por multas.

En paralelo, dentro de 10 días en Cipolletti empezarán a aplicarse las multas digitales, a partir de la incorporación de equipos que permitirán a los encargados de recorrer las calles tomar fotografías de los vehículos en infracción, guardando también en sus dispositivos la ubicación geográfica.

Luego de eso, en una impresora portátil que también tendrán los inspectores se emitirá la multa, con todos los datos relevados, sumando allí un código QR.

De esta manera, si el infractor no recibió la multa en mano podrá cargar el ticket desde su teléfono y conocer el detalle de la acción del Estado.

Si reconoce la irregularidad, el responsable del vehículo podrá operar de inmediato para avanzar desde su teléfono con el pago de la sanción correspondiente, algo que hasta el momento no es posible, porque los infractores deben esperar un día como mínimo, hasta que las actas realizadas en la vía pública son trasladadas hasta el Juzgado Municipal de Faltas.

Para el caso de reclamos, el nuevo sistema también será más ágil, porque la información cargada en los dispositivos de los inspectores llegará de manera inmediata al Juzgado de Faltas.

En diálogo con **Río Negro**, el

¿Cuánto se paga en cada ciudad por cruzar en rojo?

Cruzar un semáforo en rojo no cuesta lo mismo en las principales ciudades de Río Negro.
En Bariloche, según la ordenanza fiscal y tarifaria vigente hasta diciembre, las faltas de tránsito muy graves, entre las que se encuentran el no respetar las indicaciones de semáforos (cruce en rojo) y circular en calles, avenidas e intersecciones con exceso de velocidad, tienen una sanción que puede ir desde los 33.400 pesos a 66.800 pesos.
El juez de Faltas II, a cargo de cuestiones de Tránsito, es el que define cada caso en particular y el monto final de la multa.
Una vez que se emite la multa y la recibe el contribuyente, se ofrece un descuento del 50% por "pago voluntario", considerado dentro de los 5 días de recibida la notificación.
Por su parte, en Viedma el mínimo de sanción por cruzar cuando el semáforo no lo permite está fijado actualmente en 98.800 pesos y el máximo en 43.200 pesos.
Son montos altos, pero no tanto como la multa por manejar alcoholizado. En la capital rionegrina esa infracción se paga entre 75.300 y 102.000 pesos, además del costo correspondiente al acarreo del vehículo hasta el depósito municipal y la guarda correspondiente.
Como en otros lugares, el pago espontáneo de la multa reduce los valores en un 50%.
Por su parte, en Roca se abonará una cifra establecida entre los 900 y los 1000 USAM tal cual lo establece la ordenanza 4845 (artículo 113).
El valor es de entre 17.000 y 85.000 pesos, teniendo en cuenta que cada USAM está fijado en 85 pesos.
"Este valor se modifica una vez año a través de la ordenanza que fija –entre otras cosas– las tasas municipales. Antes se establecía con respecto al valor del litro de nafta, pero se incrementó tanto que se decidió calcular un valor propio para que no sea tan alta la sanción económica", dijo una fuente oficial consultada por este medio.
Teniendo en cuenta estos parámetros, se calcula que estos montos tendrán un fuerte impacto a fin de año, aunque por ahora nadie se arriesga a estimar una cifra aproximada.
Finalmente, desde el municipio de Cipolletti indicaron que el valor mínimo de una multa por el cruce de un semáforo en rojo es de 16.605 pesos.

CESAR TITA

Roca prevé recaudar 90 millones por multas en el 2023.

▸FUE APROBADA POR EL SENADO Y GIRADA A DIPUTADOS◂

Avanzó la Ley de Alcohol Cero en la Provincia

Actualmente, el nivel máximo permitido para los conductores es de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre.

Establece la tolerancia cero en sangre para los conductores de vehículos. El ministro de Transporte bonaerense estimó que "antes de fin de año, para el próximo Operativo Sol, contaremos con esta legislación".

La Cámara de Senadores bonaerense aprobó ayer y giró a Diputados el proyecto que establece la tolerancia cero de alcohol en sangre para los conductores de vehículos, con penas que incluyen multas, arresto, retención de la licencia e inhabilitación.

Con la presencia del ministro de Transporte, Jorge D'Onofrio, y de familiares de víctimas de siniestros viales, el cuerpo de legisladores aprobó la iniciativa que sintetizó lineamientos de tres proyectos: uno que lleva la firma del gobernador Axel Kicillof, otro de autoría del massista José Luis Pallares (Frente de Todos) y un tercero elaborado por la senadora de Juntos, Claudia Rucci.

"En nuestros hospitales ingresan un montón de heridos producto de accidentes que se podrían evitar; uno de cada cuatro tiene presente el consumo de alcohol, y muchos son jóvenes", expresó en su exposición la vicepresidenta de la Comisión de Transporte, la senadora del Frente de Todos, Sofía Vannelli, quien sostuvo que "la seguridad vial a partir de hoy -por ayer- da un puntapié muy grande porque arranca una construcción muy fuerte, con un estado presente y con un rol fiscalizador de la mano de los municipios".

La legisladora señaló que del debate participaron intendentes, representantes del sector vitivinícola y cervecero, no así el gastronómico.

En esa línea, indicó que "la Organización Panamericana de la Salud (OPS) evidenció en un informe que no hubo cambios significativos en la venta del sector (a partir de la implementación de normativas semejantes" y destacó que la ley "plantea la prohibición del consumo de alcohol para quien maneja, no prohibimos el consumo de alcohol".

"No estamos cambiando normas de la sociedad, sino transformar nuestras conductas a la hora de conducir", indicó.

Los detalles

El senador del Frente de Todos, Walter Torchio, presidente de la Comisión de Adicciones, informó que se trabajó durante "cinco meses, de manera conjunta y con enorme amplitud".

"No me pareció que hubiese oficialismo y oposición, sentí que hubo senadores y senadoras comprometidos con un proyecto que tenían que dar respuesta a una demanda de una parte de la sociedad y fundamentalmente a los familiares de las víctimas", agregó.

El proyecto que ayer fue girado a la Cámara de Diputados prevé la incorporación y modificación de artículos de la Ley 13.927 del Código de Tránsito para establecer la prohibición de conducir a quienes hayan bebido alcohol.

Destacan que "el acompañamiento de familiares de víctimas hizo que esto tomara volumen más allá del Senado".

Actualmente, el nivel de alcohol máximo permitido para los conductores es de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre.

Luego de la aprobación, el ministro de Transporte de la provincia de Buenos Aires, Jorge D'Onofrio, celebró el avance en el Senado y destacó que "desde el primer momento se planteó que la ley estaba abierta para ser discutida y que no queríamos que el Senado fuera una escribanía, que preferíamos que se discutiera todo el tiempo que fuera necesario y así fue".

En esa línea, subrayó que "el acompañamiento de familiares de las víctimas hizo que esto tomara volumen más allá del Senado" y consideró que "una ley, una multa, no cambia de forma definitiva la situación, sino que lo que empieza a partir de hoy es el cambio cultural".

El ministro se mostró confiado sobre el trabajo que ahora comenzará en la Cámara de Diputados bonaerense y estimó que "antes de fin de año, para el próximo Operativo Sol, contaremos con esta legislación para cuidar a la gente".

Además, se refirió a la creación del Fondo para el Financiamiento de Prevención, Capacitación y Control y dijo que según el articulado "va a funcionar con aportes del Tesoro e incluso con parte del presupuesto del Ministerio", dado que tienen presupuestado "la compra de alcoholímetros y la capacitación".

---

infobae

AMÉRICA MÉXICO TELESHOW ECONÓMICO DEPORTES TENDENCIAS CULTURA MIX5411

AUTOS

El 75% de los conductores admite que en ocasiones circula por la banquina, aun cuando está prohibido

Junto con el exceso de velocidad es la infracción más cometida durante el verano. En un sondeo del Observatorio de CECAITRA la mayoría dijo no usarla, pero lo haría aún en circunstancias en que es sancionado

26 de Octubre de 2022

@agenciafederal

Popularmente se los conoce como **"banquineros"**. Son los conductores que infringen la norma de tránsito que prohíbe circular por las banquinas, salvo casos de emergencias, y cuyo número se incrementa de manera dramática en el verano, especialmente, en las rutas y autopistas que conducen a la **Costa Atlántica**, por supuesto, cuando la circulación se lentifica por la gran cantidad de vehículos.

El verano pasado la **Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)** realizó operativos en las **rutas 2, 11, 56, 63 y 74 de la provincia de Buenos Aires** que incluyeron, además de los patrullajes habituales, drones y la recepción de videos y fotos de automovilistas que grababan a los infractores.

Aunque se trata de una **conducta temeraria** que pone en **riesgo la seguridad vial,** ya que la banquina sólo se puede utilizar para la detención y circulación en situaciones de emergencia y está prohibido obstaculizarlas, **muchos conductores no la registran como una infracción, aún cuando lo es** y, además, reviste gravedad, ya que la disposición **384/2020** impulsada por la ANSV, permite la suspensión provisoria de la Licencia Nacional de Conducir de conductores que presenten algún tipo de alteración de su aptitud para conducir y que registren un grave peligro para la seguridad vial, como sería el caso de los banquineros.

La circulación por las banquinas es, sobre todo en época de vacaciones, la **infracción más cometida**, junto con el **exceso de velocidad,** motivo por el cual la ANSV intensificó el control y la sanción, multando a quienes circularon por las banquinas de las autopistas de todo el país.

Te puede interesar: Velocidad máxima: los usuarios creen que las multas deberían ser más caras para que se respete la Ley

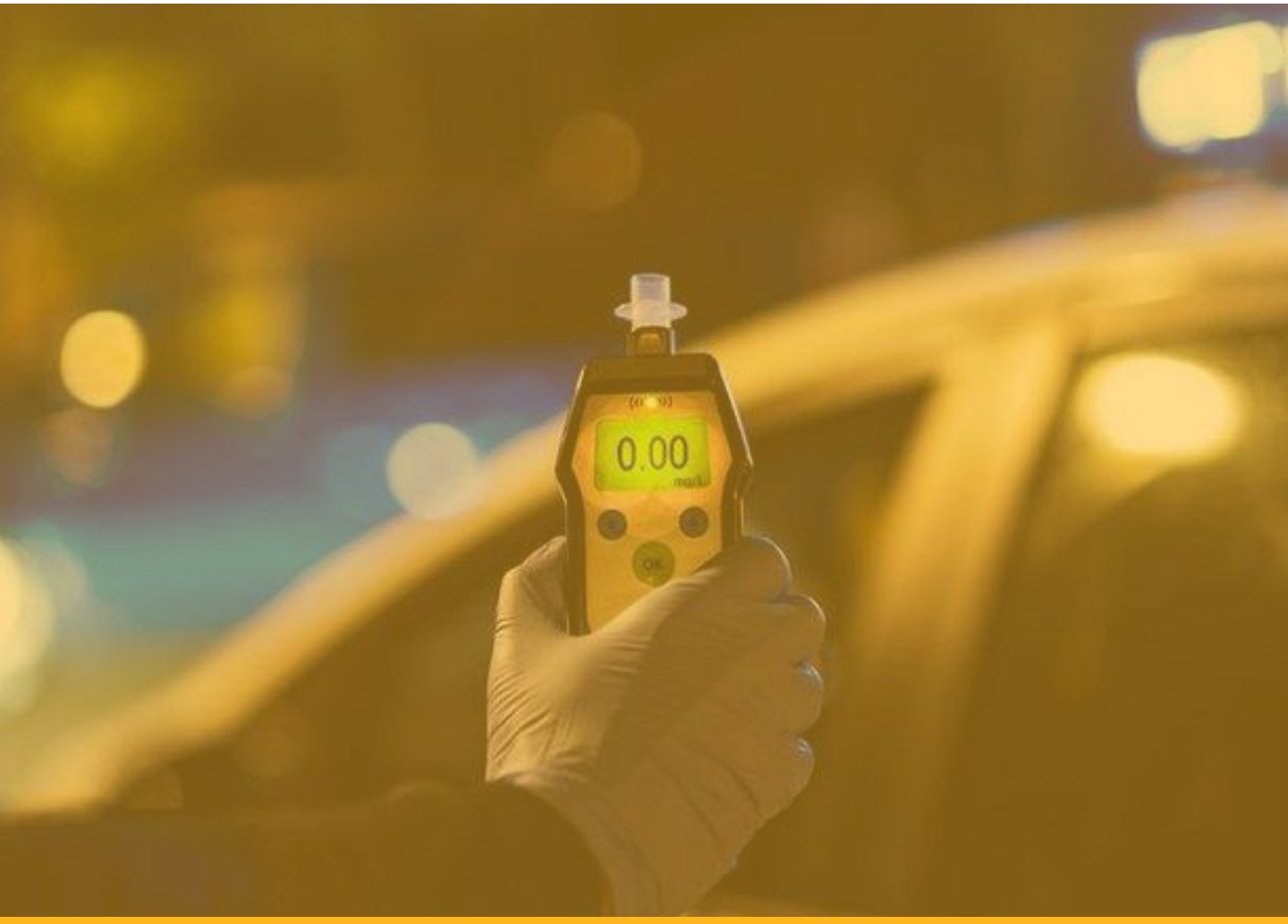
Con la intención de conocer la opinión de los conductores, el **Observatorio de CECAITRA**, la Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial, realizó un sondeo en hogares de la la Ciudad de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires, consultando sobre el uso de banquinas y de la bocina.

En primer lugar, se preguntó a los conductores de vehículos: **"¿Con qué frecuencia utiliza las banquinas cuando circula por rutas o autopistas"?** El **78,3%** dijo no utilizarlas **nunca;** el **13,1%** sostuvo **"casi nunca"**; y solo el **8,6%** dijo utilizarlas **de vez en cuando o casi siempre.**

DCIM100MEDIADJI_0769.JPG

La ANSV explica que "según la **ley de Tránsito N°24.449,** la banquina es la zona de la vía

CECAITRA



10º INFORME / AGOSTO 2022

LEGISLACIÓN

ÁMBITO NACIONAL

04/10/22 Certifíquese y Homológuese el Centro de Emisión de Licencias de Conducir del Municipio de Pampa de los Guanacos, de la Provincia de Santiago del Estero, para emitir la Licencia Nacional de Conducir.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/273144/20221004

04/10/22 Certifíquese y Homológuese el Centro de Emisión de Licencias de Conducir del Municipio de Famatina, de la Provincia de La Rioja, para emitir la Licencia Nacional de Conducir.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/273147/20221004

20/10/22 Homológase y autorízase el uso por parte del municipio de Leandro N. Alem, Provincia de Buenos Aires, de DOS (2) dispositivos cinemómetros controladores de velocidad de instalación fija marca DYGOLD, modelo ENFORCER-A, Nros. de serie 190 y 191, para ser utilizados en el Km 301,3 (sentido ascendente) y en el Km. 315,6 (sentido descendente) de la Ruta Nacional N° 7.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/274049/20221020

21/19/22 Homológase y autorízase el uso por parte del Municipio de Cañuelas, Provincia de Buenos Aires, de DOS (2) dispositivos cinemómetros controladores de velocidad de instalación fija, marca ANCA, modelo NEO REV2, Nros. de serie 405 y 406, para ser instalados en el Km 82 de la ruta nacional N° 205, en ambos sentidos de circulación, UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija, marca ANCA, modelo NEO REV2, Nro de Serie 407 para ser instalado en el Km 69,500 de la ruta nacional N° 205, en ambos sentidos de circulación, UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija marca ANCA, modelo NEO REV2, Nro de Serie 408 para ser instalado en el Km 66,500 de la ruta nacional N° 205, en ambos sentidos de circulación,, UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija marca ANCA, modelo NEO REV2, Nro de Serie 409, para ser instalado en el Km 60 de la ruta nacional N° 205, en ambos sentidos de circulación, y UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija marca ANCA, modelo NEO REV2, Nro de Serie 410 para ser instalado en el Km 57 de la ruta nacional N° 205, en ambos sentidos de circulación.

https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/274162/20221021

26/10/22 Homológase y autorízase el uso por parte del Municipio de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, de UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija, marca DYGOLD, modelo ENFORCER-A, Nro. de serie 147, para ser instalado en el Km 8,9 sentido ascendente de la ruta nacional N° 35; UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija, marca DYGOLD, modelo ENFORCER-A Nro de Serie 148, para ser instalado en el Km 8,9 sentido descendente de la ruta nacional N° 35; UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija marca DYGOLD, modelo

ENFORCER-A, Nro. de serie 149, para ser instalado en el Km 691,5 sentido ascendente de la ruta nacional N° 3; UN (1) dispositivo cinemómetro controlador de velocidad de instalación fija marca DYGOLD, modelo ENFORCER-A, Nro. de serie 150, para ser instalado en el Km 692,3 sentido descendente de la ruta nacional N° 3.
https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/274406/20221026

Comisión de Transporte
Durante el mes de octubre de 2022 la comisión se reunió en dos ocasiones, para tratar el proyecto de reforma del Código Penal de la Nación, Tránsito –Ley 24.449– y Lucha contra el Alcoholismo –Ley 24.788–, modificaciones y recibir a los miembros del Consejo Federal de Transporte (COFETRA). Algunos de los proyectos ingresados a la comisión, son:

INSTITUYASE LA SEGUNDA SEMANA DEL MES DE JUNIO DE CADA AÑO, COMO LA SEMANA DE LA CONCIENTIZACION SOBRE LOS PASOS A NIVEL FERROVIALES.
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=5535-D-2022

DECLARAR DE INTERES DE LA H. CAMARA EL "PROGRAMA CONDUCTORAS" DE LA EMPRESA SCANIA, PARA LA FORMACION PROFESIONAL EXCLUSIVA PARA MUJERES.
https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=5442-D-2022

H. CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

Comisión Unicameral de Infraestructura, Vivienda y Transporte
Durante el mes de octubre de 2022 algunos de los proyectos ingresados a la comisión, son:

LOSADA Y SCARPIN: PROYECTO DE LEY QUE DECLARA EL ESTADO DE EMERGENCIA EN INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD VIAL, EN TODAS LAS RUTAS NACIONALES QUE RECORREN LA PROV. DE SANTA FE, POR EL PLAZO DE 5 AÑOS.
https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2466.22/S/PL

KRONEBERGER: PROYECTO DE DECLARACIÓN QUE DECLARA DE INTERES EL "CONGRESO NACIONAL DE ESTRELLAS" A REALIZARSE EN LA CDAD. DE COLON, PROV. DE BS. AS., EL 10 Y 11 DE NOVIEMBRE DE 2022
https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2690.22/S/PD

BASUALDO: PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE LA INSTALACIÓN DE CÁMARAS PARA RECONOCIMIENTO DE PATENTES, EN LOS PASOS LIMÍTROFES ENTRE PROVINCIAS EN LAS RUTAS NACIONALES.
https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2642.22/S/PL

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comisión de Tránsito y Transporte
Durante el mes de octubre de 2022 algunos de los proyectos ingresados a la comisión, son:

SOBRE ESTABLECER EL 8 DE SEPTIEMBRE DE CADA AÑO COMO EL DÍA DEL AGENTE DE TRÁNSITO.
https://parlamentaria.legislatura.gob.ar/pages/expediente.aspx?id=125136

CONMEMORASE EL DÍA EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD Y EL DÍA MUNDIAL EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO, EL 20 DE NOVIEMBRE
https://parlamentaria.legislatura.gob.ar/pages/expediente.aspx?id=125228

MODIFÍCASE EL ARTICULO 1° DE LA LEY 6.353 DEL CÓDIGO DE TRANSITO Y TRANSPORTE.
https://parlamentaria.legislatura.gob.ar/pages/expediente.aspx?id=125523

MODIFICASE EL ART. 8.4.1 Y OTROS DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA CIUDAD
https://parlamentaria.legislatura.gob.ar/pages/expediente.aspx?id=124752

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Durante el mes de octubre de 2022 algunos de los proyectos ingresados a la comisión, son:

ADHESIÓN AL SCORING

La diputada Natali Lorenzo presentó un proyecto de ley mediante el cual pide “la adhesión de la provincia de Buenos Aires al Decreto 242/2022 del Poder Ejecutivo Nacional, reglamentario de las leyes 24.449, 26.353 y 26.363, mediante el cual se instrumenta el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores o Scoring a nivel nacional”. En los fundamentos, la legisladora expresa que “el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores o Scoring, consiste en la asignación de puntos a cada conductor y el descuento de los mismos en su licencia de conducir en función de las infracciones que se cometan y ha quedado unificado a nivel nacional a partir del corriente mes de julio. Se trata de una medida largamente propiciada, que acaba de ser puesta en vigencia mediante un Decreto del Poder Ejecutivo Nacional, en cumplimiento con el mandato legal impuesto a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en conjunto con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial”. Y agrega que “Estamos ante una medida no sólo ampliamente impulsada por las distintas Provincias, sino de imprescindible necesidad en cuanto significa armonizar en el conjunto de las jurisdicciones, un régimen sancionatorio coherente y equivalente en el territorio nacional que, respetando las particularidades de cada una de ellas, resulte eficaz al objetivo de reducir las altas tasas de siniestros viales que padecemos, siempre respetando nuestro Sistema Federal de gobierno y sin violentar la autonomía de cada Estado Provincial”. “La implementación de políticas de seguridad vial, constituyen una obligación primaria e ineludible del Estado Provincial al momento de proponerse una reducción de la tasa de siniestros viales, cuya ocurrencia nos impacta cotidianamente y constituye una de las principales causas de pérdidas de vida en nuestro país”, destaca. “En este sentido, compartimos que la adhesión no debe ser realizada a "ciegas" ya que se trata de una normativa que contempla presupuestos mínimos a cumplir, lo que otorga margen para evaluar y considerar problemáticas propias de nuestra realidad. No obstante, ello no impide avanzar rápidamente en la adhesión a la norma que ya entra en vigencia”, finaliza Lorenzo.

APICULTURA EN LOS "COSTADOS" DE RUTAS Y CAMINOS

El diputado Juan Martín Malpeli presentó un proyecto de ley mediante el cual busca autorizar "a los municipios de la provincia de Buenos Aires a otorgar permisos de uso, a favor de terceros, de las franjas adyacentes a las rutas y/o caminos integrantes de la red vial provincial, excluyendo la superficie reservada por las normas vigentes para las banquinas". Según el proyecto, "los permisos de uso serán con carácter precario y a título oneroso, por el término máximo de un año, renovables, y el destino de los mismos será la siembra de especies florícolas y herbáceas, entre otras: Dedalera, prímula o primavera, menta de gato, cebolleta, lavanda, girasol, milenrama, algodoncillo, equinácea púrpura, borraja, hisopo, Áster, y toda otra que integre la lista que publicará anualmente en el Boletín Oficial el Ministerio de la Producción. En el citado permiso deberá constar la obligatoriedad del control de plagas y malezas como así también que las labores culturales deberán tener un criterio conservacionista que evite la erosión del suelo". También, el proyecto aclara que: "Las sumas percibidas en virtud de las adjudicaciones realizadas, ingresarán a las Municipalidades a través de una cuenta especial a crearse, con afectación a su distribución conforme a las siguientes pautas: 1) Un sesenta (60) por ciento para el Consejo Escolar del Partido para la atención de infraestructura edilicia, material didáctico y equipamiento escolar de su jurisdicción. Del destino del fondo previsto en el presente inciso se rendirá cuenta anualmente al Municipio respectivo de conformidad con lo dispuesto por el art. 19 de la Ley N° 10.869. 2) El Cuarenta (40) por ciento para el Fondo de Incentivo para la Producción Apícola que a tal efecto se crea en el presente". Entre los fundamentos, el legislador expone que: "La actividad apícola o apicultura ha sido tradicionalmente asociada a la producción de miel o productos comerciales derivados de ella. Sin embargo, la apicultura tiene una función indispensable en el equilibro ecológico y en la producción de alimentos"..."Los cambios en los agroecosistemas del país, mayormente vinculados al avance de la frontera agrícola, generaron una significativa de reducción de las fuentes de polen y néctar, cuya consecuencia determinó estrés nutricional en las colmenas, problemas sanitarios y bajos rendimientos". Y agrega que: "Esta problemática excede el ámbito apícola, involucrando además, la polinización de especies cultivadas y espontáneas. Es justamente por ello que la apicultura cumple un rol fundamental en la seguridad alimentaria, abarcando tanto la calidad como la cantidad de alimentos". "Para evitarlo, es necesario promover la utilización de los espacios públicos adyacentes a los caminos y rutas provinciales, para el cultivo de especies herbáceas y florícolas que promuevan, favorezcan y reactiven la actividad polinizadora de las abejas melíferas", finaliza el diputado.