9º INFORME –2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE / PÁG

PRESENTACIÓN	3
MONITOR DE SEGURIDAD VIAL	6
SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS	28
LEGISLACIÓN	53

CECAITRA

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 como 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 septiembre de 2019 se realizó una encuesta presencial en el territorio del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), República Argentina, en la que se indagó respecto de las responsabilidades de los nuevos sistemas de transporte en la calle y su relación en el engranaje vial, además se relevó qué opinión tienen sobre la cuestiones generales de seguridad vial en la Argentina.

Monopatines: reacciones y usos de este formato de transporte novedoso

En algunos barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hay un nuevo formato de transporte que llama la atención: los monopatines eléctricos. Al ser un medio muy reciente no muchos lo frecuentaron. Por eso se quiso saber qué opinión tenían en primero lugar sobre su impacto ambiental y en segundo lugar si les había resultado placentera la experiencia o si se animarían o no a llevarla a cabo. En ese sentido se preguntó: ¿los monopatines de alquiler son una opción moderna y limpia para el transporte público? Más de la mitad de los consultados se inclinaron por el sí (54%) mientras que 3 de cada 10 dijeron que no (29%). Entre los jóvenes de 16 a 29 años la opción se estira hasta el 62% por ciento mientras que en los adultos de más de 65 años desciende a 46%. A su vez se quiso saber si tuvieron la oportunidad de utilizar los mismos y cómo fue su experiencia. Lo antedicho: sólo el 13% por ciento se animó a la novedad (el 7% dijo que le gustó su uso y el 6% no se sintió cómoda con la experiencia). Entre los que no tuvieron la posibilidad de usar los monopatines la mayoría (un 63%) dijo que le gustaría incursionar en su utilización y casi tres de cada 10 dijeron que jamás se subirían a un monopatín eléctrico.

Luz de giro y balizas

Una de las infracciones más frecuentes en las ciudades es el olvido por parte de los conductores de poner la luz de giro antes de doblar o bien la confusión entre su uso y el de las balizas. Por eso se quiso saber la frecuencia en la que usan la luz de giro, esto es, en toda oportunidad o bien sólo cuando consideran que lo amerita.

4 de cada 10 (39%) dijo hacerlo siempre, como corresponde. El 32% contesto que depende: el 17 por ciento casi siempre y el 15 a veces. El 5% restante se sinceró que nunca las usa. Por su parte un 24% dijo no saber conducir. Tomando un ejemplo puntual: al ingreso a un garaje a mitad de cuadra se quiso inspeccionar si los consultados sabían que debían usar las balizas para señalizar el ingreso o si ponían la luz de giro, el guiño, que es indebido porque señala de manera confusa la acción, ya que puede suponer que doblará en la esquina siguiente. Acá obtuvimos que los conductores no tienen muy en claro la norma siendo que el 35 por ciento pone la luz de giro, una confusión muy extendida. El 36 por ciento sí pone las balizas como corresponde y el 4% restante no indica de ninguna manera su acción, tentando a la suerte.

Control y sanciones

Se quiso saber en la calle si los ciudadanos consideraban que las faltas de tránsito podrían evitarse si existiesen mayores penas o si hubiese más control: el 65% dijo que está de acuerdo respecto a una minoría (14%) que reconoció estar en desacuerdo. Por su parte un 21 por ciento dijo no tener información como para poder establecer una afirmación. Se quiso saber qué opinión tenían sobre sí en la Argentina ocurren más accidentes que en el resto del mundo: una abrumadora mayoría de los consultados (38%) dijo que sí y una minoría muy marcada que no (4%). Por otro tanto, que suceden accidentes en igual medida que en el resto del mundo apenas fue confirmado por 14%. El 44% de los entrevistados estimó no tener herramientas para contestar esta pregunta por sí o por no.

Al volante, respeto de semáforos

¿Con qué frecuencia reconoce haber cruzado un semáforo en rojo al volante?, consultamos como cada informe y obtuvimos resultados constantes. Un 34 por ciento reconoció hacerlo casi siempre o alguna vez. Sólo 2 de cada 10 dijo nunca haberlo hecho (todo ello dentro la población que sabe conducir, que es el 75 por ciento de los relevados).

9º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

MONITOR DE SEGURIDAD VIAL

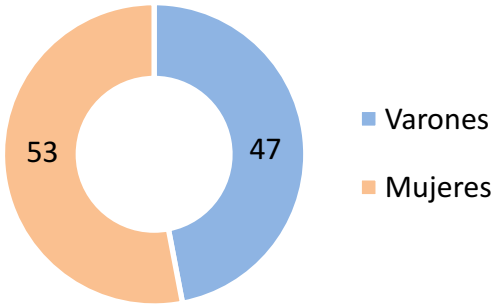
CECAITRA

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

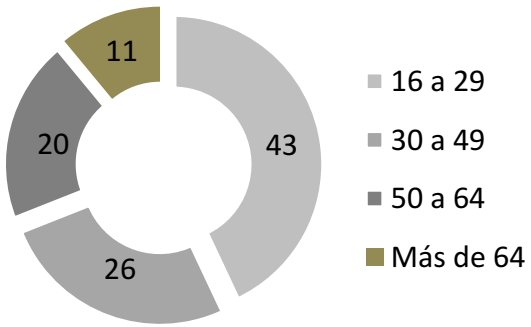
DATOS DE LA MUESTRA

Perfil de los entrevistados

SEXO

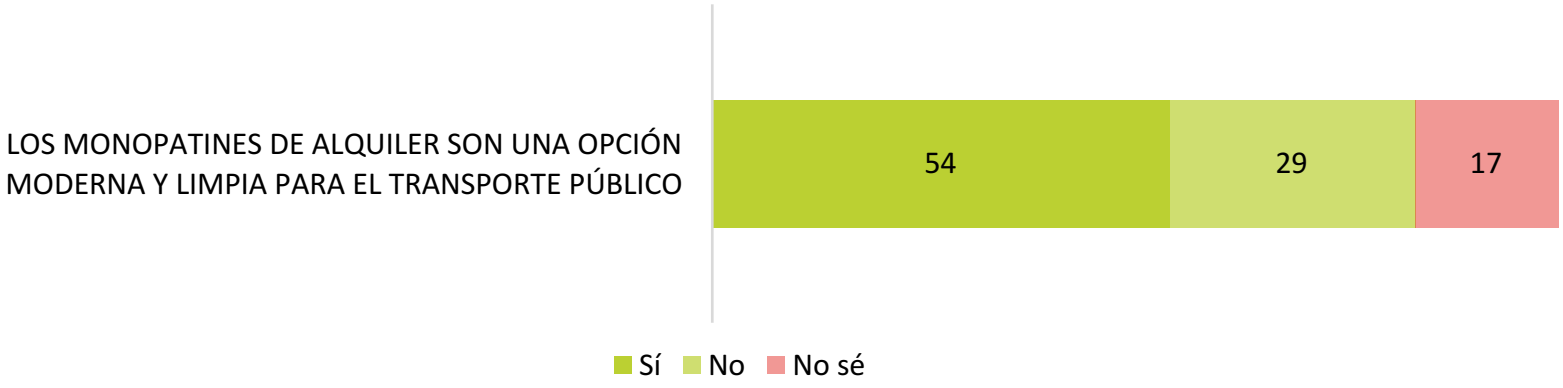


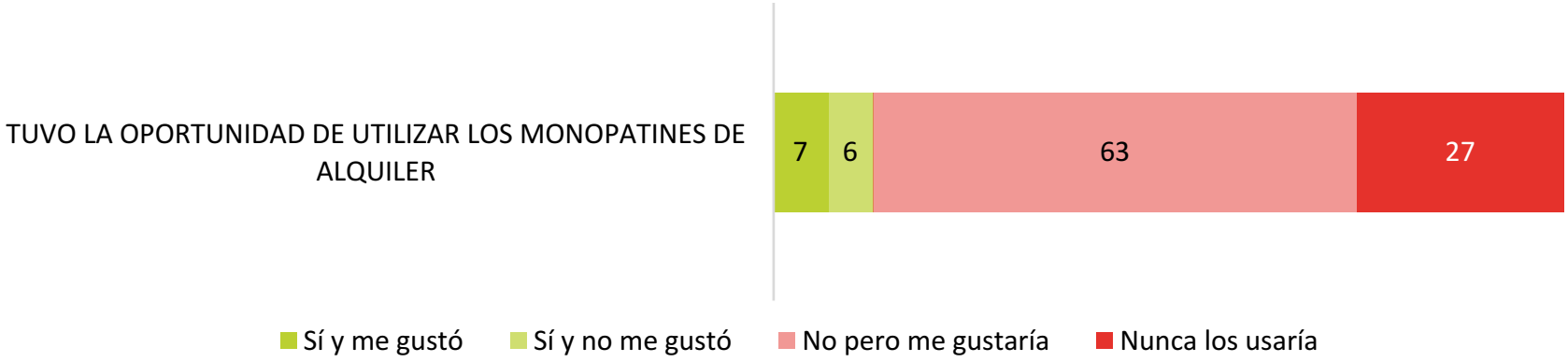
EDAD



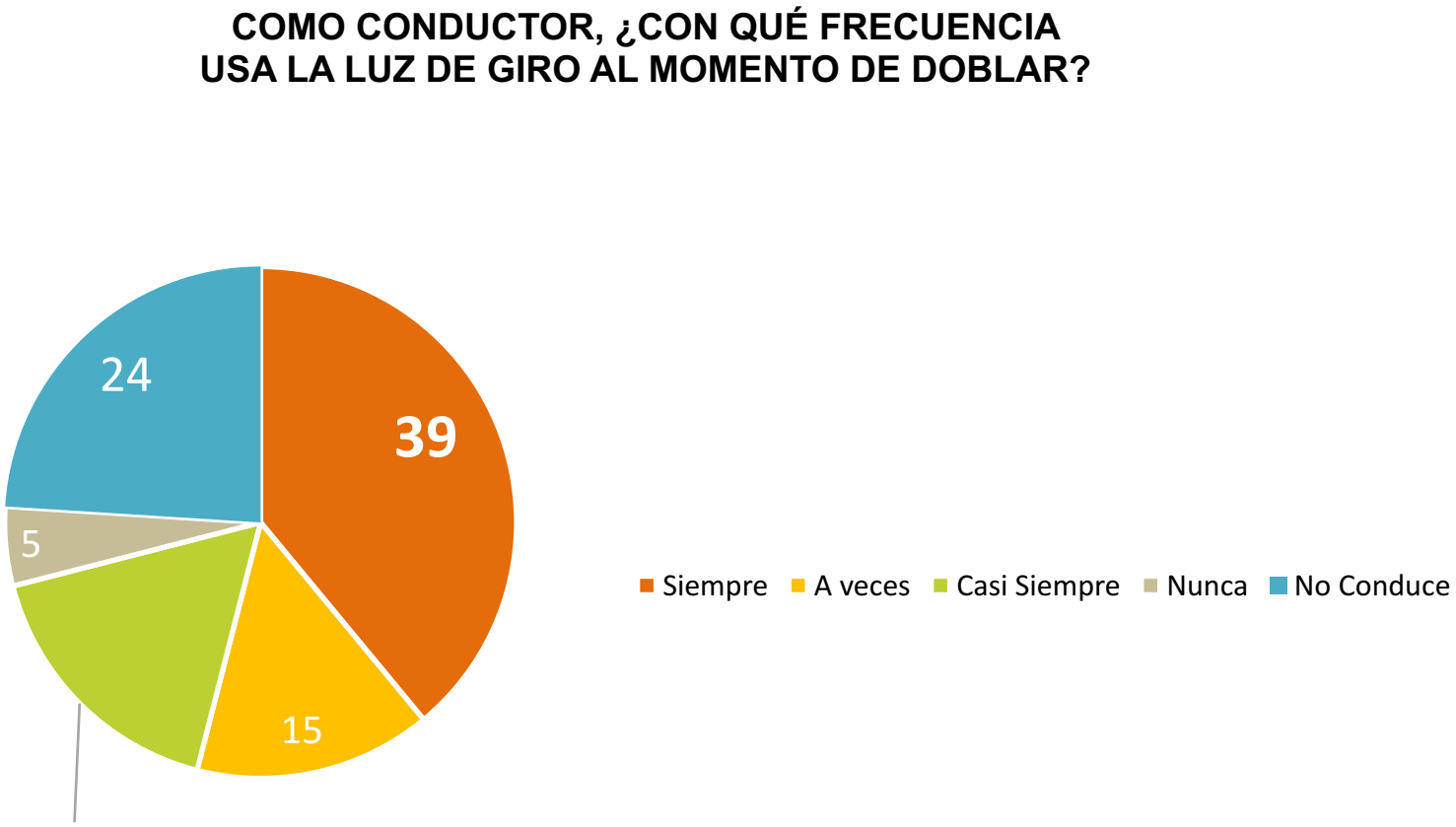
CREENCIAS Y OPINIONES

Monopatines

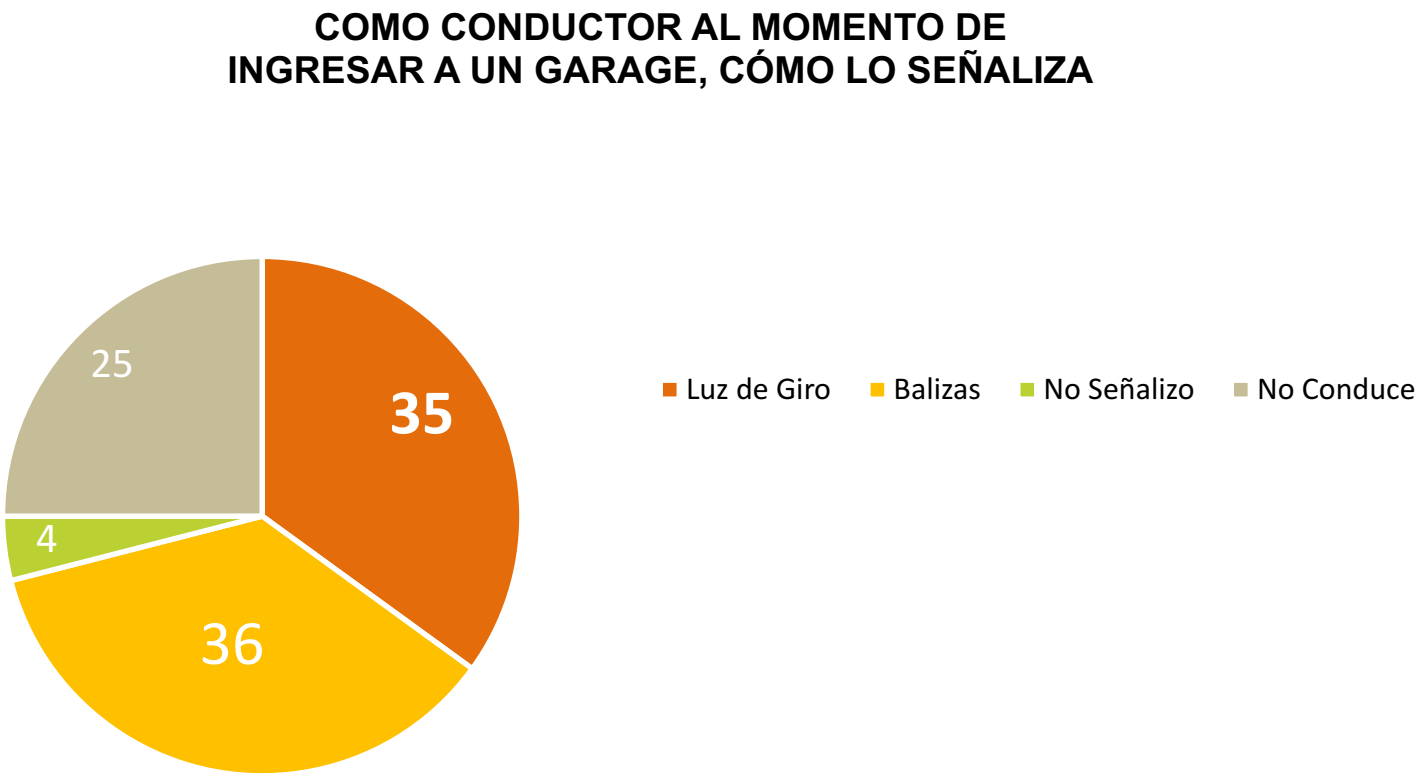




Luz de Giro

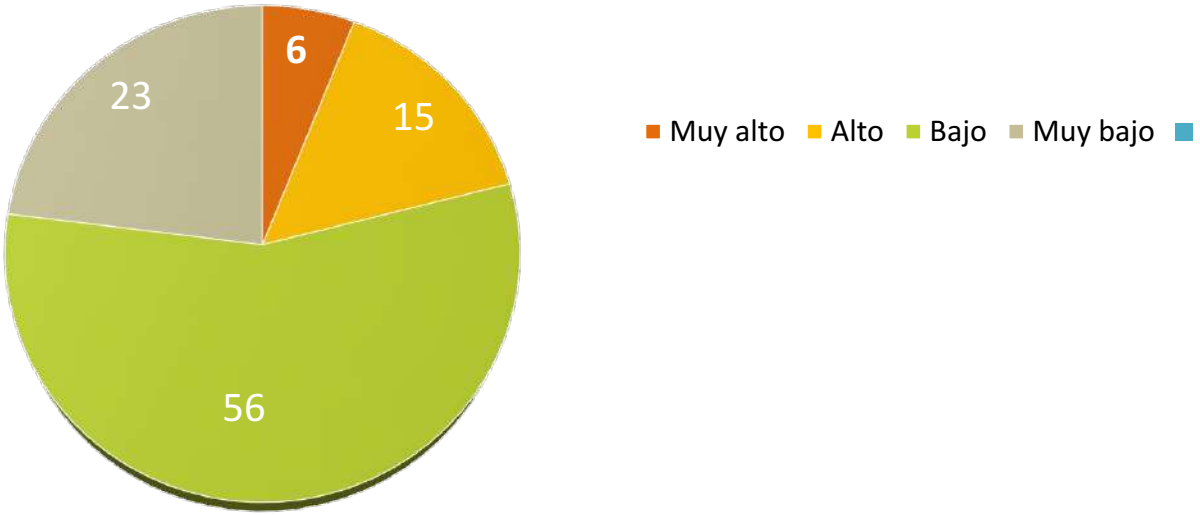

COMO CONDUCTOR, ¿CON QUÉ FRECUENCIA
USA LA LUZ DE GIRO AL MOMENTO DE DOBLAR?
39
15
5
24
Siempre
A veces
Casi Siempre
Nunca
No Conduce

Luz de giro y balizas



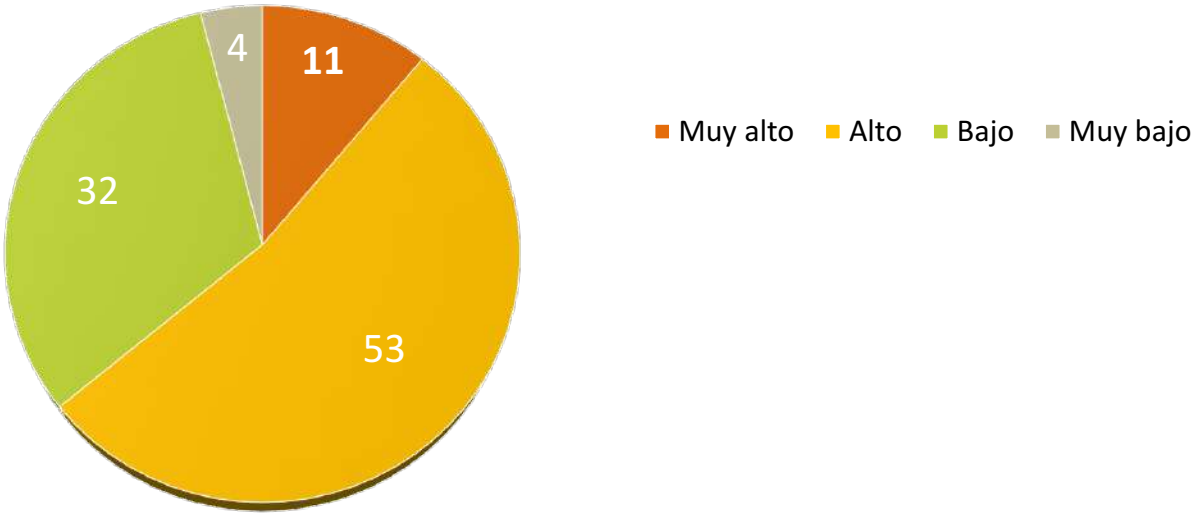
Conductas de tránsito

SEGÚN SU OPINIÓN, ¿CÓMO EVALUARÍA EL RESPETO DE LOS ARGENTINOS A LAS NORMAS DE TRÁNSITO?



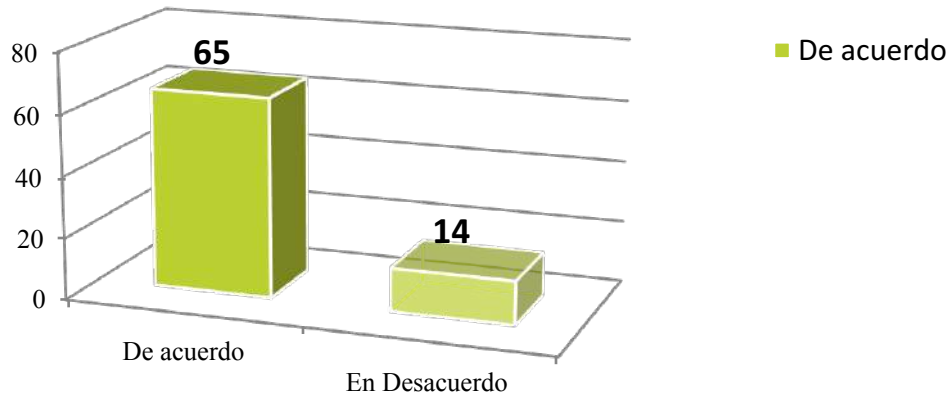
Conductas de tránsito

¿CUÁNTO RESPETO CONSIDERA QUE TIENE USTED PARA CON LAS NORMAS DE TRÁNSITO?



Control y penas

¿LAS FALTAS DE TRÁNSITO SE EVITARÍAN SI LAS PENAS FUERAN MÁS ALTAS O HUBIESE MÁS CONTROL?

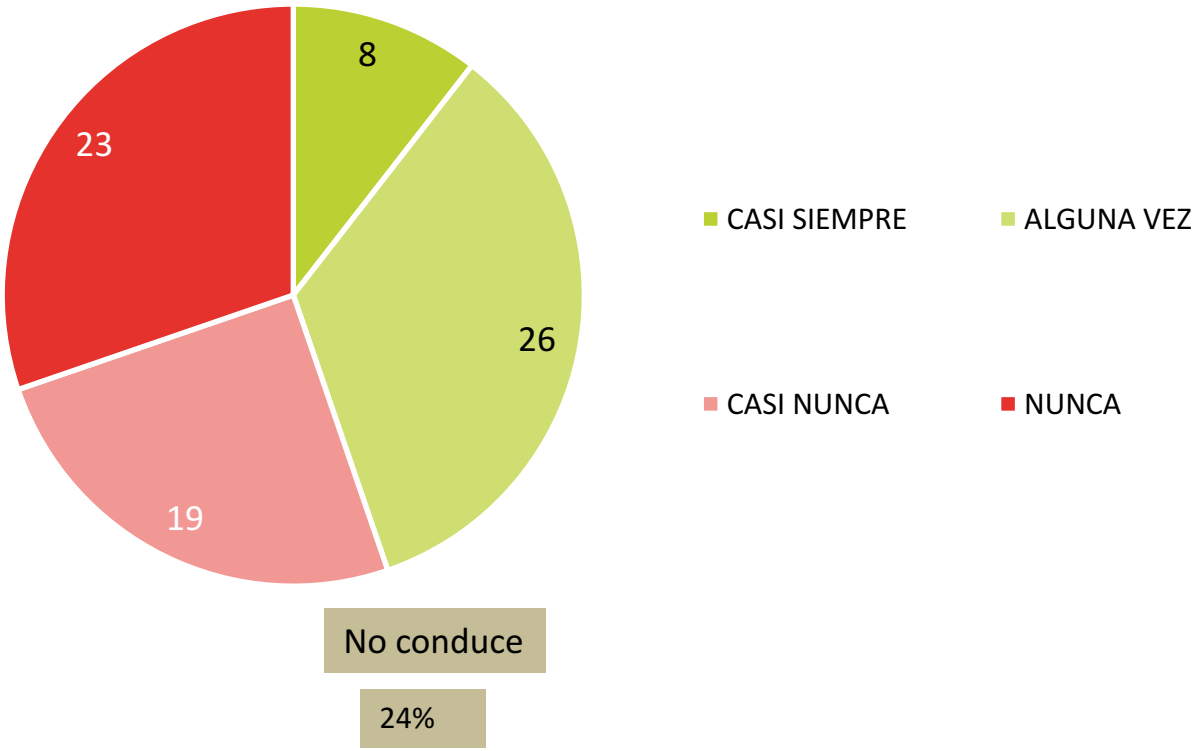


Ns/Nc

21%

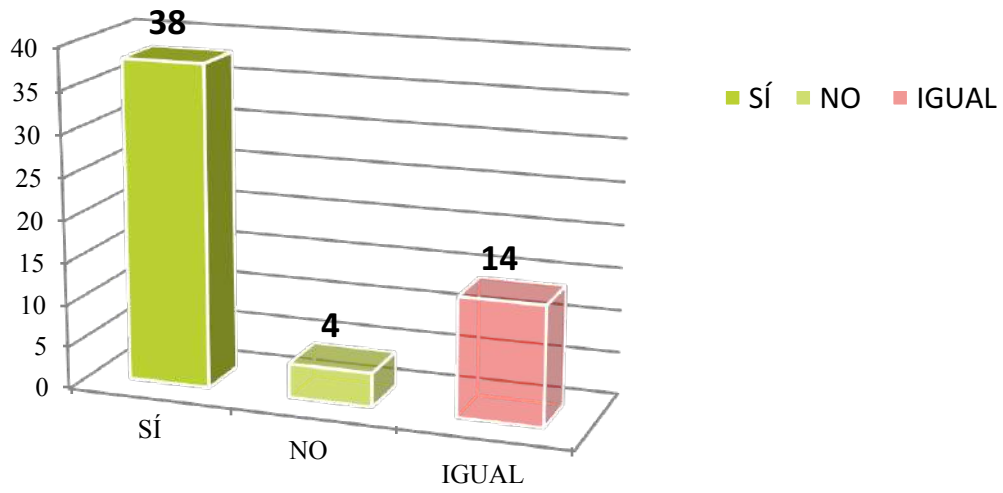
SEMÁFOROS AL VOLANTE

COMO CONDUCTOR, ¿CON QUÉ FRECUENCIA RECONOCE HABER CRUZADO UN SEMÁFORO EN ROJO?



ACCIDENTES EN EL MUNDO

¿EN LA ARGENTINA OCURREN MÁS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE EN OTRO PAÍSES?



No Sabe

44%

Ficha Técnica

> Este informe surge de una encuesta realizada en Septiembre de 2019 en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

> La recolección de datos se realizó de forma presencial ante transeúntes que colaboraron completando la encuesta en su carácter de peatones.

> La cantidad de casos fue de 600 en AMBA.

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

ANEXO ESTADÍSTICO

Monopatines

LOS MONOPATINES DE ALQUILER SON UNA OPCIÓN MODERNA Y LIMPIA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí	54	56	52	62	56	52	46
No	29	27	31	19	26	33	38
No sé	17	17	17	19	18	15	16

Monopatines

TUVO LA OPORTUNIDAD DE UTILIZAR LOS MONOPATINES DE ALQUILER	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí y me gustó	7	11	3	16	11	1	0
Sí y no me gustó	3	3	3	6	5	1	0
No pero me gustaría	63	61	65	63	79	81	29
Nunca los usaría	27	25	29	15	5	17	71

Luz de giro

COMO CONDUCTOR, ¿CON QUÉ FRECUENCIA USA LA LUZ DE GIRO AL MOMENTO DE DOBLAR?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Siempre	39	37	41	42	42	33	39
A veces	15	13	17	7	13	17	23
Casi Siempre	17	15	19	7	18	23	20
Nunca	5	7	3	2	4	8	6
No Conduce	24	28	20	42	23	19	12

Luz de giro y balizas

COMO CONDUCTOR AL MOMENTO DE INGRESAR A UN GARAGE, CÓMO LO SEÑALIZA	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Luz de giro	35	34	36	31	39	36	34
Balizas	36	37	35	27	43	39	35
No señalizo	4	6	2	0	6	2	0
No conduce	25	23	27	42	12	23	31

Conductas de tránsito

Según su opinión, ¿cómo evaluaría el respeto de los argentinos a las normas de tránsito?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto	6	3	9	3	7	9	5
Alto	15	15	15	14	15	16	15
Bajo	56	57	55	57	52	55	60
Muy bajo	23	25	21	26	26	20	20

¿Cuánto respeto considera que tiene usted por las normas de tránsito?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Muy alto	11	16	7	11	11	9	13
Alto	53	50	57	53	52	49	55
Bajo	32	30	32	31	31	33	33
Muy bajo	4	4	4	3	6	6	1

Control y penas

¿Las faltas de tránsito se evitarían si las penas fueran más altas o hubiese más control?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
De Acuerdo	65	67	63	62	68	66	64
En Desacuerdo	14	14	14	14	14	16	12
No sabe	21	19	23	24	18	18	24

Semáforos al volante

Como conductor, ¿con qué frecuencia reconoce haber cruzado un semáforo en rojo?

	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Casi Siempre	8	7	9	9	9	7	7
Alguna Vez	26	25	27	31	25	27	21
Casi Nunca	19	19	19	19	17	21	19
Nunca	23	25	21	20	26	27	19
No Conduce	24	24	24	21	23	18	34

Accidentes en el Mundo

¿En la Argentina ocurren más accidentes de tránsito que en otros países?	Total	Sexo		Edad			
		Varones	Mujeres	16-29	30-49	50-64	65 +
Sí	38	38	38	37	39	41	35
No	4	6	2	3	4	4	5
Igual	14	10	18	14	11	17	14
No sabe	44	46	42	46	46	38	46

9º INFORME - 2019
OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

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

SeguridadVial.com.ar

Datos de una pasión argentina: Mirarse en el espejo mientras nos detenemos en el semáforo

SEGURIDADVIAL.COM.AR 02 SEPTIEMBRE 2019

Siete de cada diez conductores admite que se distrae observándose en el espejo retrovisor de su vehículo o contestando mensajes de su celular mientras se detiene en un semáforo, perdiendo concentración en la conducción.

Los datos surgieron de una encuesta nacional del Observatorio Vial de Cecaitra (Cámara que nuclea a empresas productoras de software vial) que realizó una encuesta en más de 1.600 hogares sobre estas distracciones que ocurren tanto en calles como en rutas y avenidas. Incluso en cabinas de peaje.

La falta de atención al conducir está en el podio de las razones que generan siniestros viales.

Ante la pregunta "mientras espera en el semáforo ¿se mira el espejito del auto?", un 74% dijo que sí.

Las causas de la distracción fueron variadas. El ranking fue encabezado por las mujeres que admitieron aprovechar ese tiempo para retocarse el maquillaje (30%). En segundo lugar, los conductores dijeron usar el espejo para mirar cómo está peinado (26%).

Las demás causas señaladas fueron "mirar el espejo por aburrimiento" (12%) y "revisarse el cuello de la camisa o el nudo de la corbata" con un 6%. Solamente un 26% dijo no mirarse nunca el espejito, mientras espera con el vehículo detenido.

"Los espejos retrovisores cumplen una función muy importante ya que amplían el campo visual, tanto lateral como trasero del vehículo. Son indispensables a la hora de conducir ampliando nuestra visión sin necesidad de mover la cabeza. Que este elemento de seguridad se transforme en una distracción, debe llevarnos a reflexionar acerca de su mal uso", explicó Facundo Jaime, vocero de la CECAITRA.

09/09/2019
LA NACION

Eludió un control vehicular, arrolló a dos agentes, mató a uno y se entregó horas después

TRAGEDIA VIAL. Es el periodista Eugenio Veppo, que embistió a los uniformados en Figueroa Alcorta y Tagle; la inspectora Cinthia Choque falleció en el lugar y su compañero Santiago Sciciliano está internado

El VW Passat hallado a metros del Hospital Fernández TÉLAM

Eugenio Veppo, causante del siniestro mortal

Cinthia Choque

Santiago Sciciliano

Tres y media de la mañana, frente al imponente edificio de la TV Pública, y, de repente, un estruendo y los gritos son el corolario de la tragedia desatada por un auto azul oscuro cuyo conductor, a pesar del drama que acababa de provocar, no detiene su marcha. Allí, en Figueroa Alcorta y Tagle, entre conos anaranjados y carteles de letras hechas con pintura reflectante, dos uniformados yacen inermes sobre el frío asfalto.

Sus dos compañeros, que hacían con ellos, durante la madrugada, un control vehicular y de alcoholemia en esa esquina de Palermo Chico, están en shock: apenas logran asistir a Santiago Sciciliano, que tiene un gravísimo golpe en la cabeza; su amiga, la agente de tránsito Cinthia Choque, de 28, apenas respira y morirá poco después ahí mismo, sobre la calzada.

Quien los arrolló dejó el auto estacionado el Volkswagen Passat azul noche en Silvio Ruggieri y Cabello, en la esquina del hospital Fernández, adonde solo minutos después una ambulancia del SAME llevaría a Sciciliano. El parabrisas destrozado, el capot hundido en la parte derecha, destrozada la óptica delantera del mismo lado, todos estigmas de la violencia con la que embistió a los agentes porteños en el retén de la avenida.

Horas después, acompañado por un abogado, se entregaría en la Comisaría Vecina 1A. Se trata de Eugenio Veppo, de 32 años, productor periodístico de vasta trayectoria en medios televisivos y actualmente con tareas en el área de Comunicación y Prensa del Registro Nacional de Datos Genéticos Vinculados a Delitos contra la Integridad Sexual, del Ministerio de Justicia de la Nación.

El defensor de Veppo, José Luis Ferrari, dijo con posterioridad, en declaraciones a distintos medios de prensa, que el periodista "no vio" el dispositivo de control en el que estaban los agentes a los que arrolló, sin detenerse a prestarles asistencia. "No los vio; perdió el control del auto, las personas estaban sobre la calzada y él nos las vio. Lo ideal es quedarse en el lugar pero uno no siempre tiene las respuestas esperadas. Se asustó, no vio la presencia de los agentes de tránsito, no supo manejar la situación y se fue", dijo Ferrari a periodistas del canal de noticias C5N.

El abogado sostuvo que su cliente, según le informó antes de entregarse –aún en estado de shock, precisó–, le dijo que no iba a alta velocidad cuando se produjo el arrollamiento. Fuentes del gobierno porteño afirman lo contrario.

Al cierre de esta edición no se conocían los resultados de los exámenes de sangre de Veppo, tendientes a establecer si al momento de embestir a los agentes que hacían el control de alcoholemia estaba precisamente bajo los efectos de alcohol o de estupefacientes.

El abogado Ferrari sostuvo que "en principio no" había bebido más allá del límite permitido para conducir. Veppo será indagado esta mañana por el juez de instrucción porteño Luis Zelaya.

Fuentes de la investigación dijeron a LA NACION que dentro del VW Passat, modelo 2007, se encontraron un recibo de transferencia del vehículo con fecha del 6 de este mes, un certificado de transferencia F13B y el timbrado de pago, todo a nombre de Veppo.

Inicialmente se especuló con la posibilidad de que el periodista –que trabajó en importantes productoras, como Endemol, Ideas del Sur, y como cronista de C5N y en *El diario de Mariana*, el programa de Mariana Fabbiani que se emite por El Trece– hubiese vendido el auto el viernes. Pero esa duda comenzó a disiparse cuando, según explicaron las fuentes del caso, "en horas de la tarde, el imputado se hizo presente en la Comisaría Vecinal 1A con su abogado afirmando ser el causante del accidente".

Anoche, compañeros y colegas de las víctimas se concentraron en la zona del Obelisco para hacer visible su reclamo de justicia y su acompañamiento, en especial, a la familia de Sciciliano, que pelea por su vida en el hospital Fernández.

Alberto Crescenti, director del Sistema de Atención Médica de Emergencias (SAME), contó a la agencia de noticias Télam que Sciciliano hasta el Hospital Fernández con un cuadro de politraumatismos varios. Crescenti agregó que los otros dos inspectores presentes en el lugar del siniestro, ambos de 25 años, fueron derivados al Hospital Rivadavia con sendos cuadros de crisis nerviosa.

Patricia, la madre del herido, contó que su hijo fue operado del "cráneo" y que en las próximas horas iban a intervenirlo de la "cadera", por lo que continuaba internado en "grave" estado y con pronóstico "reservado". "Hay que esperar. Está muy complicado", señaló la mujer, quien recordó que su hijo es inspector de Tránsito hace tres años, está casado y tiene un hijo de 9 años.

Agustín Sciciliano, padre de la víctima, dijo: "Está muy delicado. Pobre, está irreconocible. Estaba muy hinchada la cara porque venía de una operación de cerebro muy severa". Ver a su hijo así fue "el shock más fuerte" de su vida, afirmó, antes de concluir que lo único que le importa es "la vida" de Santiago, no si el autor del hecho "va preso o no". "Este señor va a tener su merecido sí no es acá o en otro lado, si es él el responsable", afirmó.●

CONTROLES EN BARES Y BOLICHES

Ocho de cada diez conductores están "muy o bastante" de acuerdo con la instalación de alcoholímetros en bares, restaurantes y locales bailables y con la eventual realización de controles voluntarios y obligatorios de consumo de alcohol al retirarse de esos establecimientos. Así surge del último relevamiento realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de Cecaitra, la cámara que agrupa a las empresas de control de fotomultas de la Argentina.

Tristeza e indignación por lo ocurrido anoche con los agentes de tránsito de la Ciudad atropellados mientras hacían su trabajo. Rezo por Cinthia, acompaño a su familia y espero que Santiago pueda recuperarse prontamente

Horacio Rodríguez Larreta
@HORACIORLARRETA

actualidad POLÍTICA

Más atentos!.. el 74% de los automovilistas se distraen con el espejo retrovisor

Según un sondeo de CECAITRA, reconocen usarlo cuando el auto está detenido para pintarse, acomodarse la ropa o por aburrimiento. Es una distracción que produce trastornos en el tránsito

Ver que el conductor que está con el auto detenido se peina o está hablando por teléfono cuando el semáforo ya está verde, es una situación muy frecuente en las calles porteñas. La mayoría de los conductores que sufre este "bloqueo" apela al bocinazo para apurar al distraído.

El Observatorio Vial de la CECAITRA (Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina), realizó un sondeo telefónico en 1.000 hogares de la Ciudad y el Gran Buenos Aires, para consultar si los conductores admitían tener este tipo de **distracción al volante.**

Ante la pregunta "**mientras espera en el semáforo ¿se mira el espejito del auto**?", un 74% dijo que sí. Las causas de la distracción fueron variadas. El ranking fue encabezado por las mujeres que admitieron aprovechar ese tiempo para **retocarse el maquillaje** (30%). En segundo lugar, los conductores dijeron usar el espejo para **mirar cómo está peinado**(26%)..

Las demás causas señaladas fueron **"mirar el espejo por aburrimiento"** (12%) y **"revisarse el cuello de la camisa o el nudo de la corbata"** con un 6%. Solamente un 26% dijo no mirarse nunca el espejito, mientras espera con el vehículo detenido.

La ley de Tránsito nacional N° 24.449 expresa entre los requisitos para la circulación de los automotores poseer un "sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo". O sea, que aunque no lo especifique detalladamente, los espejos son condición para transitar, porque forman parte de la seguridad del vehículo.

"Los espejos retrovisores cumplen una función muy importante ya que amplían el campo visual, tanto lateral como trasero del vehículo. Son indispensables a la hora de conducir ampliando nuestra visión sin necesidad de mover la cabeza. Que este elemento de seguridad se transforme en una distracción, debe llevarnos a reflexionar acerca de su mal uso", explicó **Facundo Jaime**, vocero de la **CECAITRA.**

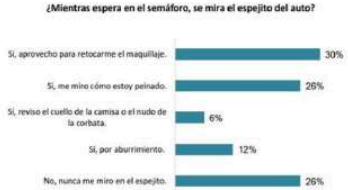
La Organización Mundial de la Salud difundió, con un fin preventivo, **las cuatro distracciones que se pueden dar mientras se conduce:** visuales, como apartar la vista de la calle; cognitivas, por ejemplo, al reflexionar sobre un tema de conversación con algún ocupante del vehículo, en lugar de estar atento al cambio del semáforo; físicas, como cuando una conductora manipula sus elementos de maquillaje o se acomoda el pelo, en lugar de conducir con ambas manos al volante y auditivas, como por ejemplo, responder a un teléfono celular o subir el volumen de la radio.

Esta distracción origina en más de una oportunidad, que se emplee los bocinazos como método para "apurar" a los conductores. Esto origina, que otro elemento de seguridad como lo es la bocina, termine siendo también mal usado.

La bocina es otro de los requisitos obligatorios para circular expresado en la normativa vial como un dispositivo mínimo de seguridad. La ley también expresa que está **prohibido "usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural"**. Sobre el uso de la bocina, además el artículo 42 enuncia que en caso de adelantamiento se "debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural".

"Se debe tener en claro que la bocina solamente debe usarse para la prevención de los siniestros viales. De ninguna manera deberá ser utilizada como medio para apresurar a los demás conductores, por más que se considere que están desatentos y alteran el buen funcionamiento del tránsito", finalizó Jaime.

Uso de espejos de habitáculo con vehículo detenido



#Evitálafatiga, una campaña de responsabilidad empresaria

SeguridadVial.com.ar

SEGURIDADVIAL.COM.AR 12 SEPTIEMBRE 2019

LAC, una organización cordobesa dedicada a la comercialización, logística y distribución de combustibles y lubricantes desarrolla una campaña que trabaja sobre sus estándares de política laboral, con el fin de prevenir lesiones y el deterioro de la salud de sus colaboradores.

En las acciones pone también de manifiesto su compromiso con la seguridad en la vía pública, que incluye, como marca la ley, la tolerancia cero para alcohol y drogas.

Durante el último mes integró a las familias de sus conductores para que puedan ayudarlos a cumplir las normas de seguridad vial, impulsando acciones de concientización y prevención en tres instancias: por redes sociales, a través de una intervención en su Centro de Servicios de Colonia Caroya y con capacitaciones para familias.

En redes, con el hashtag #Evitálafatiga, difundieron consejos a través de infografías para evitar el cansancio en el manejo.

"El 90% de los hechos de transito suceden por el factor humano, conducir cansado, fatiga extrema, conducir bajo los efectos del alcohol, no respetar las normas de tránsito, sin respetar las velocidades máximas, etc.; es la persona la que está conduciendo el vehículo y tiene la capacidad y obligación de estar prestando atención para cumplir con una normativa", señala un material educativo suministrado por la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina, CECAITRA..

La empresa LAC, con su campaña #Evitálafatiga entregó en el centro de servicios de Caroya, volantes con información para la prevención de la fatiga al conducir.

"Fue un impulso concreto para que conductores propios y clientes compartieran el material entre sus conocidos. Un modo gráfico de aprender" señaló en un comunicado la compañía.

8 de cada 10 peatones cruzan en rojo los semáforos siempre que no se acerquen autos

notitrans

Por **Redacción** - 16 septiembre, 2019

Así lo indicó un relevamiento del Observatorio Vial de Cecaitra, la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

El sondeo indicó que ocho de cada diez peatones cruza en rojo tras chequear que no viene ningún auto "siempre o a veces", el 14% dijo que cruza en rojo "alguna vez" y el 11% indicó que "nunca lo hacía".

Del mismo relevamiento surge también que **la mayoría dice cruzar por mitad de cuadra** cuando puede y que espera debajo del cordón de la vereda.

En el reporte difundido se indica que durante 2018 fallecieron más de 600 peatones en todo el país, representando el 11% de las víctimas por siniestros viales. **Sólo en CABA y provincia de Buenos Aires los peatones que perdieron la vida fueron 288.**

Teniendo en cuenta la edad de los encuestados se notaron amplias diferencias en las respuestas. Mientras el 81% de los consultados de 16 a 29 años manifestó que no respetaba el semáforo para cruzar, la cifra disminuyó al 50% en las personas de 50 a 64 años. Y también hubo notoria diferencia en los que contestaron que pocas veces o nunca cruzaban en rojo por más que no circularan autos.

Los más "respetuosos" fueron los adultos de 30 a 49 años (70%) y los más irrespetuosos los menores de 29 años (19%).

Además, se consultó a los peatones si reconocían cruzar la calle por la mitad de la cuadra: 7 de cada 10 dijeron hacerlo "a veces o siempre"; sólo 2 de cada 10 admitieron hacerlo "pocas veces" y 1 de cada 10, "nunca".

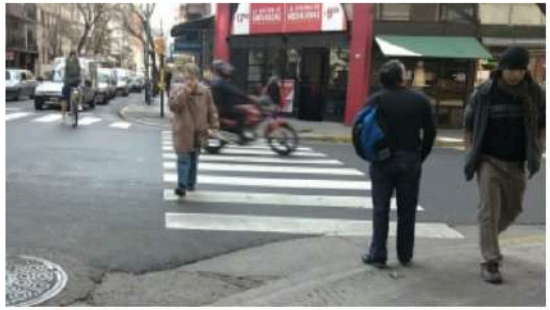
"Los peatones cumplen un papel importante en la vía pública. Su manera de comportarse es determinante para un tránsito ordenado. Que se admitan como irrespetuosos de las normas es un dato que debe alarmarnos y motivarnos para que sigamos trabajando en la concientización vial", expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de Cecaitra.

Para indagar acerca de la visión que los peatones tienen sobre los automovilistas, se les preguntó si consideraban que se respeta su prioridad de paso. Más de la mitad (53%) sostuvo que nunca o casi nunca eran respetados por los conductores. Sólo el 4% dijo que siempre se sentía respetado y el 44% casi siempre.

16/09/2019 RELEVAMIENTO

Peatones infractores: 8 de cada 10 cruza en rojo los semáforos

Así lo reveló el sondeo que realizó el Observatorio Vial de Cecaitra la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.



Ocho de cada 10 peatones aseguraron que cruza en rojo al observar que no viene ningún auto, según un relevamiento del Observatorio Vial de Cecaitra, la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

El sondeo indicó que ocho de cada diez peatones cruza en rojo tras chequear que no viene ningún auto "siempre o a veces", el 14% dijo que cruza en rojo "alguna vez" y el 11% indicó que "nunca lo hacía".

Del mismo relevamiento surge también que la mayoría dice cruzar por mitad de cuadra cuando puede y que espera debajo del cordón de la vereda.

En el reporte difundido se indica que durante 2018 fallecieron más de 600 peatones en todo el país, representando el 11% de las víctimas por siniestros viales. Sólo en CABA y provincia de Buenos Aires los peatones que perdieron la vida fueron 288.

Teniendo en cuenta la edad de los encuestados se notaron amplias diferencias en las respuestas. Mientras el 81% de los consultados de 16 a 29 años manifestó que no respetaba el semáforo para cruzar, la cifra disminuyó al 50% en las personas de 50 a 64 años. Y también hubo notoria diferencia en los que contestaron que pocas veces o nunca cruzaban en rojo por más que no circularan autos.

SOCIEDAD 17-09-2019 00:16 Hs.

BAENEGOCIOS

Ocho de cada 10 peatones cruzan en rojo los semáforos si no vienen autos

El 70% lo hace por mitad de cuadra

Ocho de cada 10 peatones aseguraron que cruza en rojo al observar que no viene ningún auto, según un relevamiento del Observatorio Vial de Cecaitra, la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

El sondeo indicó que ocho de cada diez peatones cruza en rojo tras chequear que no viene ningún auto "siempre o a veces", el 14% dijo que cruza en rojo "alguna vez" y el 11% indicó que "nunca lo hacía".

Del mismo relevamiento surge también que la mayoría dice cruzar por mitad de cuadra cuando puede y que espera debajo del cordón de la vereda.

En el reporte difundido se indica que durante 2018 fallecieron más de 600 peatones en todo el país, representando el 11% de las víctimas por siniestros viales. Sólo en CABA y provincia de Buenos Aires los peatones que perdieron la vida fueron 288.

Teniendo en cuenta la edad de los encuestados se notaron amplias diferencias en las respuestas. Mientras el 81% de los consultados de 16 a 29 años manifestó que no respetaba el semáforo para cruzar, la cifra disminuyó al 50% en las personas de 50 a 64 años. Y también hubo notoria diferencia en los que contestaron que pocas veces o nunca cruzaban en rojo por más que no circularan autos. Los más "respetuosos" fueron los adultos de 30 a 49 años (70%) y los más irrespetuosos los menores de 29 años (19%).

Además, se consultó a los peatones si reconocían cruzar la calle por la mitad de la cuadra: 7 de cada 10 dijeron hacerlo "a veces o siempre".

17/09/2019 BAE

EL 70% LO HACE POR MITAD DE CUADRA

Ocho de cada 10 peatones cruzan en rojo los semáforos si no vienen autos

Ocho de cada 10 peatones aseguraron que cruza en rojo al observar que no viene ningún auto, según un relevamiento del Observatorio Vial de Cecaitra, la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

El sondeo indicó que ocho de cada diez peatones cruza en rojo tras chequear que no viene ningún auto "siempre o a veces", el 14% dijo que cruza en rojo "alguna vez" y el 11% indicó que "nunca lo hacía".

Del mismo relevamiento surge también que la mayoría dice cruzar por mitad de cuadra cuando puede y que espera debajo del cordón de la vereda.

En el reporte difundido se indica que durante 2018 fallecieron más de 600 peatones en todo el país, representando el 11% de las víctimas por siniestros viales. Sólo en CABA y provincia de Buenos Aires los peatones que perdieron la vida fueron 288.

Teniendo en cuenta la edad de los encuestados se notaron amplias diferencias en las respuestas. Mientras el 81% de los consultados de 16 a 29 años manifestó que no respetaba el semáforo para cruzar, la cifra disminuyó al 50% en las personas de 50 a 64 años. Y también hubo notoria diferencia en los que contestaron que pocas veces o nunca cruzaban en rojo por más que no circularan autos. Los más "respetuosos" fueron los adultos de 30 a 49 años (70%) y los más irrespetuosos los menores de 29 años (19%).

Además, se consultó a los peatones si reconocían cruzar la calle por la mitad de la cuadra: 7 de cada 10 dijeron hacerlo "a veces o siempre".

17/09/2019
La Prensa

La gran mayoría lo hace por mitad de cuadra

Cruzan en rojo 8 de cada 10 peatones si no pasan autos

Ocho de cada 10 peatones aseguraron que cruzan en rojo al observar que no viene ningún auto, según un relevamiento del Observatorio Vial de Cecaitra, la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

El sondeo indicó que ocho de cada diez peatones cruza en rojo tras chequear que no viene ningún auto **"siempre o a veces"**, el 14% dijo que cruza en rojo **"alguna vez"** y el 11% indicó que **"nunca lo hacía"**.

Del mismo relevamiento surge también que la mayoría dice cruzar por mitad de cuadra cuando puede y que espera debajo del cordón de la vereda.

En el reporte se indica que durante 2018 fallecieron más de 600 peatones en todo el país, representando el 11% de las víctimas por siniestros viales. Sólo en CABA y provincia de Buenos Aires los peatones que perdieron la vida fueron 288.

Teniendo en cuenta la edad de los encuestados se notaron amplias diferencias en las respuestas. Mientras el 81% de los consultados de 16 a 29 años manifestó que no respetaba el semáforo para cruzar, la cifra disminuyó al 50% en las personas de 50 a 64 años. Y también hubo notoria diferencia en los que contestaron que pocas veces o nunca cruzaban en rojo por más que no circularan autos.

Los más "respetuosos" fueron los adultos de 30 a 49 años (70%) y los más irrespetuosos los menores de 29 años (19%).

Además, se consultó a los peatones si reconocían cruzar la calle por la mitad de la cuadra: 7 de cada 10 dijeron hacerlo "a veces o siempre"; sólo 2 de cada 10 admitieron hacerlo "pocas veces" y 1 de cada 10, "nunca" ▶

La mayoría de las personas dice cruzar por mitad de cuadra cuando puede y que espera debajo del cordón de la vereda.

SeguridadVial.com.ar

Los peatones arriesgan su vida cruzando semáforos en rojo

SEGURIDADVIAL.COM.AR 18 SEPTIEMBRE 2019

Ocho de cada 10 peatones aseguraron que cruza en rojo al observar que no viene ningún auto, según un relevamiento del Observatorio Vial de Cecaitra, la cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial.

El sondeo indicó que ocho de cada diez peatones cruza en rojo tras chequear que no viene ningún auto "siempre o a veces", el 14% dijo que cruza en rojo "alguna vez" y el 11% indicó que "nunca lo hacía".

Del mismo relevamiento surge también que la mayoría dice cruzar por mitad de cuadra cuando puede y que espera debajo del cordón de la vereda.

En el reporte difundido se indica que durante 2018 fallecieron más de 600 peatones en todo el país, representando el 11% de las víctimas por siniestros viales. Sólo en CABA y provincia de Buenos Aires los peatones que perdieron la vida fueron 288.

Teniendo en cuenta la edad de los encuestados se notaron amplias diferencias en las respuestas. Mientras el 81% de los consultados de 16 a 29 años manifestó que no respetaba el semáforo para cruzar, la cifra disminuyó al 50% en las personas de 50 a 64 años. Y también hubo notoria diferencia en los que contestaron que pocas veces o nunca cruzaban en rojo por más que no circularan autos.

Peatones infractores: 8 de cada 10 admiten cruzar con el semáforo 'en rojo'

Publicado en PERLITA

Los resultados se obtuvieron a través de un relevamiento de CECAITRA. Los especialistas advierten que no se toman en cuenta los riesgos que se provocan

En las calles de la Ciudad mucho se habla del mal comportamiento de taxistas, colectiveros y automovilistas en general. Pero, ¿y los peatones?. Los resultados de un relevamiento nacional realizado por el Observatorio Vial de la Asociación Civil **CECAITRA *(Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina)***, asombran. Porque son los propios peatones quienes reconocen que su comportamiento dista mucho del ideal.

Por ejemplo, **ocho de cada 10 peatones aseguraron que cruza en rojo al observar que no viene ningún auto "siempre o a veces"; el 14% dijo que cruza en rojo "alguna vez", y el 11% indicó que "nunca lo hacía". Del mismo relevamiento surge también que la mayoría dice cruzar por mitad de cuadra cuando puede, y que espera debajo del cordón de la vereda.**

En el reporte se indica también que durante 2018 fallecieron más de 600 peatones en todo el país, representando el 11% de las víctimas por siniestros viales, y que sólo en CABA y provincia de Buenos Aires los peatones que perdieron la vida fueron 288. Teniendo en cuenta la edad de los encuestados, se notaron amplias diferencias en las respuestas. Mientras el 81% de los consultados de 16 a 29 años manifestó que no respetaba el semáforo para cruzar, la cifra disminuyó al 50% en las personas de 50 a 64 años. Y también hubo notoria diferencia en los que contestaron que pocas veces o nunca cruzaban en rojo por más que no circularan autos.

Los más "respetuosos" fueron los adultos de 30 a 49 años (70%) y los más irrespetuosos los menores de 29 años (19%). Además, se consultó a los peatones si reconocían cruzar la calle por la mitad de la cuadra: 7 de cada 10 dijeron hacerlo "a veces o siempre"; sólo 2 de cada 10 admitieron hacerlo "pocas veces" y 1 de cada 10, "nunca".

"Los peatones cumplen un papel importante en la vía pública. Su manera de comportarse es determinante para un tránsito ordenado. Que se admitan como irrespetuosos de las normas es un dato que debe alarmarnos y motivarnos para que sigamos trabajando en la concientización vial", expresó **Facundo Jaime**, vocero del Observatorio Vial de **CECAITRA**. Para indagar acerca de la visión que los peatones tienen sobre los automovilistas, se les preguntó si consideraban que se respeta su prioridad de paso. Más de la mitad (53%) sostuvo que nunca o casi nunca eran respetados por los conductores. Sólo el 4% dijo que siempre se sentía respetado, y el 44% casi siempre.

El vocero del Observatorio Vial de **CECAITRA, Facundo Jaime**

"Las percepciones más destacadas entre los encuestados -destacó por su parte **Carlos Pérez**, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)- ***llaman mucho la atención ya que, al ser el peatón el componente más vulnerable ante un siniestro vial, no se asume como un usuario que forma parte del la red vial. Esto puede explicar, en parte, por qué se consideran exentos de cumplir las normas viales, incurriendo en prácticas inseguras que ponen en riesgo su integridad física. Los resultados dan cuenta que el peatón muchas veces genera riesgos de los que no toma dimensión". "El peatón -añadió- es el usuario más vulnerable del tránsito en términos de protección porque, al igual que el motociclista, no tiene ninguna estructura que lo cubra más que su propio cuerpo, pero no es el más vulnerable en términos de transgresión. Todos los actores del tránsito somos responsables de nuestra vida y de la de los demás. Todos los días y en todas la situaciones debemos manejarnos siempre con el ejemplo".***

CONDUCTAS PELIGROSAS

Las faltas que a diario se cometen en las calles no resultan gratuitas, ya que muchas veces culminan fatalmente, como que la muerte de peatones se ha ido incrementando en los últimos años. Otro informe, en este caso de la **Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)**, señaló que **un total de 638 peatones murieron en siniestros viales en Argentina durante 2018, lo que arrojó un aumento del 15 por ciento en la cantidad de peatones fallecidos en un siniestro de tránsito respecto al año anterior**. A su vez, los resultados demuestran que la siniestralidad vial de los peatones es un fenómeno urbano, ya que el 83,2 por ciento ocurrieron en esas zonas. De acuerdo al mismo informe, las provincias que presentaron una mayor siniestralidad fueron Buenos Aires con el 44,2%; Tierra del Fuego 25% y Chubut 20,3%. En cuanto a las edades, se destacan los menores de 14 años con el 11,6% y los mayores de 65 años con el 29,7%, lo que implica, según las autoridades de la ANSV, que la mortalidad de los peatones tiene un perfil de niños y de adultos mayores.

Clarín CIUDADES

21/09/2019 - 14:31 Clarín.com | Ciudades |

Seguridad Vial

Seguridad vial

Conductores versus peatones: quiénes respetan menos los semáforos

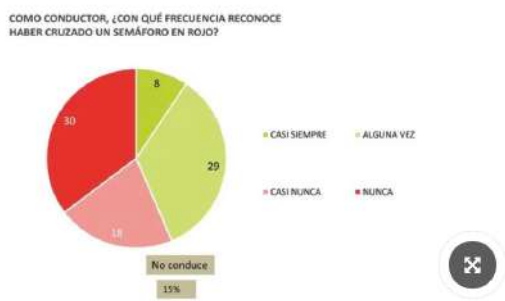
En una encuesta, cuatro de cada 10 automovilistas admiten cruzar en rojo "alguna vez" o "siempre". Con los que van a pie, el número se incrementa a ocho de cada 10.

El respeto a las normas de tránsito es fundamental para lograr un tránsito ordenado. En ese sentido, los semáforos cumplen un rol clave porque su respeto afecta tanto a conductores como a peatones.

Para conocer sus conductas en la calle, el Observatorio Vial de CECAITRA (Cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial) realizó encuestas a 600 personas en la Ciudad y el Gran Buenos Aires.

En primer lugar, se les consultó: "como conductor ¿con qué frecuencia reconoce haber cruzado un semáforo en rojo?". La mitad dijo que **nunca o casi nunca** lo hace; un 29% admitió hacerlo **alguna vez** y el 8%, **casi siempre**. De los encuestados, el 15% no era conductor.

SEMÁFOROS AL VOLANTE



El respeto de los conductores al semáforo. Fuente: Cecaitra

Luego, se quiso conocer cómo se comportaban abajo del auto, como peatones. Se les preguntó si cruzaban en rojo al observar que no venía ningún auto, y **8 de cada 10 dijeron hacerlo siempre o a veces**. Sólo un 14% sostuvo que cruza en rojo alguna vez y el 11% que nunca lo hace.

Respeto hacia las normas de tránsito en peatones

El respeto de los peatones al semáforo. Fuente: Cecaitra

Teniendo en cuanta las edades, se notaron diferencias en las respuestas. Mientras que el 11% de los jóvenes menores de 29 años sostuvo que casi siempre cruza el semáforo con la luz roja, el número disminuye a 0% en los mayores de 65 años.

Entre los **más "respetuosos" se encuentran los adultos de entre 50 a 64 años**, ya que 6 de cada 10 dijo siempre respetar la luz de alto, pero el porcentaje baja a 2 de cada 10 en los más jóvenes.

"Que 4 de cada 10 conductores admita cruzar el semáforo en rojo y que el número ascienda a 8 de cada 10 en los peatones son **cifras muy alarmantes**. Las normas de tránsito están pensadas para evitar siniestros viales. Cruzar en rojo, doblar donde no se debe, exceder las velocidades máximas permitidas o estacionar en doble fila, son faltas que ponen en peligro nuestra vida y la de los demás", expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de CECAITRA.

El Observatorio Vial de la Cámara también quiso conocer la visión de los argentinos acerca del respeto a las normas de tránsito. La mayoría (85%) opinó que el respeto es bajo o muy bajo y sólo el 15% que es alto o muy alto.

SOCIEDAD

EL DRAMA DE LA INSEGURIDAD VIAL

Alarmante: En Argentina seis de cada diez motociclistas no usan el casco y aumentan las muertes por accidente

Infocielo

22 de septiembre de 2019 · 10:30 hs.

Sólo en 2018 fallecieron 2350 personas que viajaban en moto. Los datos surgen de una encuesta realizada en CABA y el Gran Buenos Aires por el Observatorio Vial de la Cecaitra.

El flagelo de las muertes por accidentes de tránsito se incrementa en la **Argentina**. Si bien hay casos como **La Plata**, en el que es un problema que crece todos los días, en la **Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y el Gran Buenos Aires** los números son escalofriantes. Según una encuesta realizada por el **Observatorio Vial de la Cecaitra** (cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial, **sólo 4 de cada 10 entrevistados dijeron que usan siempre el casco** (42%). También 4 de cada 10, admitieron conducir "casi siempre" con el casco puesto. El resto admitió que "nunca" (10%) o "casi nunca" (4%) lo usaba.

En otro punto del sondeo, se les consultó si alguna vez habían sufrido un accidente mientras. Según los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante el 2018, **fallecieron en la Argentina 5.366 personas**, de las cuales el **43.8% viajaba en motos**; el 27,6% en automóviles; el 11,9% eran peatones y el 3.7% ciclistas.

Por otra parte, en el informe de la Agencia, se detalló que en 2018 se mantienen algunas tendencias detectadas en 2016 en lo que refiere al uso de casco entre conductores: **los hombres se protegen más que las mujeres**, el uso de casco entre menores de 18 años es significativamente inferior a la media, y la protección mediante el uso de casco es superior en vías ruteras, en motocicletas y en vehículos comerciales.

Por último, se hizo hincapié en que **se debe seguir trabajando en la concientización**, de manera tal que se incorporen conductores responsables para poder tener un tránsito más seguro y sin víctimas que lamentar.

infobae

IN HOUSE

4 de cada 10 conductores y 8 de cada 10 peatones cruzan con el semáforo en rojo

Según un relevamiento del Observatorio Vial de Cecaitra, cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial, las normas de tránsito no son lo suficientemente respetadas

22 de septiembre de 2019

El Observatorio Vial de Cecaitra realizó una encuesta a 600 personas que circulaban por la vía pública, tanto en CABA como en el GBA y resultó que 4 de cada 10 conductores y 8 de cada 10 peatones no respetan el semáforo en rojo al cruzar (Shutterstock)

Para conocer cómo se describen los conductores y peatones, **el Observatorio Vial de Cecaitra** -cámara que nuclea a las empresas productoras de software vial- realizó encuestas a 600 personas que circulaban por la vía pública en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires.

En primer lugar, se les consultó: "Como conductor, ¿con qué frecuencia reconoce haber cruzado un semáforo en rojo?". **Así, la mitad dijo nunca o casi nunca haberlo hecho**; un 29% admitió hacerlo alguna vez; y solo el 8% casi siempre. De los encuestados, el 15% no era conductor.

Teniendo en cuenta las edades, se notaron diferencias en las respuestas: **mientras que el 11% de los jóvenes menores a 29 años sostuvo que casi siempre cruza el semáforo con la luz roja, el número disminuye a 0% en los mayores a 65 años**.

> *"Entre los más "respetuosos" se encuentran los adultos de entre 50 a 64 años: 6 de cada 10 dijo siempre respetar la luz de alto. El porcentaje baja a 2 de cada 10 en los más jóvenes"*

Luego, se quiso conocer cómo se comportaban abajo del auto cuando eran peatones. Se les preguntó si cruzaban en rojo al observar que no venía ningún auto: **8 de cada 10 dijeron hacerlo siempre o a veces**. Sólo un 14% sostuvo que cruza en rojo alguna vez y el 11% que nunca lo hacía.

"Que 4 de cada 10 conductores admita cruzar el semáforo en rojo y que el número ascienda a 8 de cada 10 en los peatones, es muy alarmante. Las normas de tránsito están pensadas para evitar siniestros viales. Cruzar en rojo, doblar donde no se debe, exceder las velocidades máximas permitidas o estacionar en doble fila, son faltas que ponen en peligro nuestra vida y la de los demás", expresó Facundo Jaime, vocero del Observatorio Vial de Cecaitra.

El Observatorio Vial de la Cámara también quiso conocer la opinión acerca de una posible solución a esta problemática. Se les preguntó entonces si estaban de acuerdo con la idea de que "las faltas de tránsito se evitarían si las penas fueran más altas o hubiese más control". **6 de cada 10** (63%) estuvo de acuerdo con la premisa; el 15% en desacuerdo y 22% no sabía qué opinar.

Analizando las edades de los encuestados en la vía pública se notaron diferencias. Para **8 de cada 10** mayores de 65 años, las faltas se evitarían con más penas y más controles. Pero la cifra disminuye a **6 de cada 10** en los menores de 29 años y en los adultos de 30 a 49 años.

También se quiso conocer la visión de los argentinos acerca del respeto a las normas de tránsito. La mayoría **(85%) opinó que el respeto es bajo o muy bajo** y sólo el 15% que es alto o muy alto.

"Los argentinos admiten que el control y la sanción son elementos necesarios para un tránsito ordenado. Desde Cecaitra también consideramos que la educación y la concientización vial son factores primordiales para lograrlo", finalizó Jaime.

SINIESTROS VIALES 24-09-2019

DIARIO DE CUYO

El 43,8% de los muertos en los accidentes son motociclistas

El 43,8% de los muertos en siniestros viales son motociclistas, aunque 7 de cada 10 de esos conductores circulan protegidos por el casco, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Las principales causas de muerte en motociclistas se explican por distracciones provocadas por el uso de celular, el exceso de confianza, la transgresión a las normas de tránsito y el transporte de objetos, según un informe difundido por la ANSV.

El informe del Observatorio Vial de ese organismo oficial reflejó que el 43,8% del total de fallecidos en siniestros viales en 2018 son motociclistas, una cifra muy superior a la de los automovilistas (27,6%). Sobre el uso del casco se indicó un crecimiento respecto a mediciones anteriores, ya que actualmente el 68,7% de los conductores circulan protegidos, de acuerdo al estudio que también indicó que el 62% de los motociclistas tienen menos de 35 años.Seguridad Vial destacó que el uso del casco es fundamental porque disminuye el riesgo y la gravedad de politraumatismos en un 72% y las probabilidades de muerte en un 39% en caso de siniestros viales.

La distracción figura como una de las causas principales en los accidentes, siendo el transporte de objetos y el uso del celular los principales motivos. Sumado a las distracciones, se observó también un exceso de confianza y de transgresión a las normas de tránsito en los motociclistas.

Por otra parte, en el promedio nacional de alcoholemias positivas que es del 9,4% de los que se someten a esas pruebas, los motociclistas representan 23%. En tanto, el 21,5% de los conductores de motos no respeta los semáforos, reveló el último informe de la ANSV.

Un sondeo privado arrojó como resultado que el 82% de los encuestados está de acuerdo con la instalación de carriles exclusivos para motos en autopistas, mientras que el 67% considera que además ayudaría a reducir la siniestralidad.

La investigación, realizada por Cecaitra, cámara que agrupa a las empresas productoras de software vial en nuestro país, indicó que el 82% vería con buenos ojos la inclusión de esta vía extra como sucede en otros países del mundo, mientras que el 18% se mostró contrario a esta implementación.

SOCIEDAD

Martes, 24 de septiembre de 2019 | Edición impresa

LOS ANDES | 136 AÑOS

Por los controles, bajó 75% la cantidad de conductores alcoholizados

El fin de semana sólo 8% de los análisis dio positivo. Además se decomisó la mitad de alcohol.

El viernes entraron en vigencia las nuevas y más duras sanciones para los conductores que manejen alcoholizados en Mendoza. Esto generó este mismo fin de semana cambios de conducta en las personas lo que redundó en una importante baja de los test de alcoholemia positivos y las consecuencias habituales por este consumo.

De los test de alcoholemia realizados, dieron positivo un cuarto de los que habitualmente dan en el Gran Mendoza. **De los 721 que se hicieron entre el jueves y el domingo por la noche, 59 dieron positivo, es decir 8% o menos de 1 cada 10.**

El jefe de la Policía Vial, **Oscar Hómola celebró los resultados y advirtió que un fin de semana promedio este registro es de alrededor de 40%** (4 de cada 10), lo cual implica un drástico descenso de 75%.

En este caso contó con el condimento extra de que el sábado fue el festejo del día de la primavera y del estudiante por lo que hubo mayor circulación reuniones y fiestas en varios puntos de la provincia, los que suelen implicar mayor consumo de bebidas alcohólicas.

Hay que tener en cuenta que se considera una infracción circular con más de 0,5 gramos de alcohol/ litro de alcohol en sangre. **Entre esto y 0,99 gr/litro se considera una falta contravencional y fueron sancionados en ese marco estos últimos días 46 personas.** En tanto, conducir con más de 1 gr/litro de alcohol es considerado ahora una contravención y en este caso fueron 13 personas.

Además, fueron menos los lesionados por esta causa. En el hospital Central, a cuya guardia suelen llegar quienes tienen algún siniestro en la calle o están en estado de intoxicación alcohólica, detectaron una rotunda disminución. Su director, Ariel Herrera, dijo que llegaron muchas menos personas en situación crítica y ningún traumatizado que tuviese que quedar internado además de una disminución de quienes llegaron por siniestros viales. **"Se percibió una baja en todo lo relacionado con el alcohol, al punto que nos sorprendió gratamente", comentó el médico.** Aclaró que para la guardia es la fecha más crítica del año mientras que consideró que para sacar conclusiones hay que esperar cómo sigue el comportamiento.

Multas que asustan

El viernes entraron en vigencia sanciones más duras para quienes conduzcan alcoholizados a partir de **modificaciones a la Ley de Seguridad del Tránsito (N° 9024) y al Código Contravencional (N° 9099).**

Desde entonces a quienes sean encontrados conduciendo con más de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre se les aplicarán multas que van desde los 36 mil a los 108 mil pesos. **Además se les retendrá el vehículo y la licencia de conducir como mínimo por 30 días, según el caso, y hasta por un año en situaciones graves.**

El carnet de conducir quedará inhibido en todo el territorio nacional por lo que no podrá tramitarse en otra provincia mientras que para recuperarlo habrá que rendir un examen completo como si fuera la primera vez. Cuando se detecta más de 1 gr/litro se considera una contravención y por ello los infractores son aprehendidos. **"Aquel al que se le realiza un proceso contravencional, por ser tal tiene que ser trasladado a la comisaría a disposición del juez de Faltas y es él quien decide qué hacer, hay que tomar una serie de medidas, en principio lo tiene que ver un médico de Policía y ver si no tienen alguna medida pendiente"**, detalló. Si no se encuentran estas, serán liberados. Este fin de semana pasaron por esta situación todos los que fueron encontrados en esa condición.

Mejor no

Las nuevas condiciones en principio han llevado a muchos a modificar conductas, tal cual se apreció en los últimos días.

TAL VEZ TAMBIÉN TE INTERESE
Un robot pasa de un colegio mendocino a la brigada antiexplosivos

La figura del conductor designado ganó terreno, algunos optaron por dejar el auto y apelar a otros medios de transporte mientras que hay quienes apelaron a otras estrategias para poder beber tranquilos.

Florencia (30) y su pareja son algunos de ellos. **"Siempre hemos salido los fines de semana incluso entre semana vamos a un barcito y tomamos ambos pero hace unos días íbamos a hacerlo y decidimos quedarnos en casa"**, contó. Luego volvió a suceder: "El sábado tuvimos una fiesta y tomamos gaseosa, además tratamos de evitar los controles pese a no haber tomado, amigos que siempre toman tampoco lo hicieron", agregó la joven. Dijo además que tuvieron otra juntada y decidieron hacerlo en una casa, eligiendo la de quienes más beben para que sea menos problemático y a partir de una determinada hora empezaron a tomar gaseosas.

SeguridadVial.com.ar

"Los siniestros de viales deben ser tipificados como delitos penales"

SEGURIDADVIAL.COM.AR 23 SEPTIEMBRE 2019

Co organizado por la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial - FICVI, Compromiso Vial y Conduciendo a Conciencia, se celebró el Segundo Foro Iberoamericano de Justicia Vial en la ciudad de Rosario.

Los foros a instancias de la Federación se enfocan en la urgencia de intervenir desde el sistema judicial para prevenir y abordar los delitos viales, estableciendo no solo nuevas normas y pautas sino también acordando criterios, adecuación de procedimientos y objetivos, al tiempo que se promueve la creación de Fiscalías Especializadas en Seguridad Vial y la creación de Unidades de Atención a Víctimas Viales.

En Rosario se abordaron tres ejes fundamentales que permiten analizar la capacidad de respuesta del Sistema Judicial en Iberoamérica y en particular en Argentina, ante la pandemia de la violencia vial.

1. Penalización de factores de riesgo, ¿Delitos o faltas?;
2. Experiencias de funcionamiento de las Fiscalías Especializadas en Tránsito, (locales, nacional, y de Iberoamérica);
3. Avances en la Reforma del Código Penal.

En el documento final de Foro se considera a la seguridad vial como un bien jurídico que debe ser objeto de protección penal y un medio para tutelar la vida e integridad de todos los usuarios de las vías públicas, articulando medidas y reformas adecuadas para la consecución de este objetivo en las siguientes claves:

a) Promover la creación a nivel federal y provincial en Argentina de la Fiscalía especializada de Seguridad Vial.

b) Promover la necesaria reforma del Código Penal introduciendo en el mismo, artículos específicos sobre delitos de tránsito contra la seguridad vial, tipificados como delito, la conducción con alcoholemia y/o droga positiva, excesos de velocidad temerarios y conducir sin permiso.

c) Promover el compromiso de perseguir y sancionar en el ámbito administrativo y/o penal también la conducción con el uso del celular, el no uso de sistema de retención infantil, el no uso de cinturón de seguridad, el no uso del casco para motociclistas, negarse al control, etc., en cuanto todas estas conductas suponen un riesgo para la seguridad vial.

d) Promover la reeducación y la reinserción como parte integral de las penas asociadas a los delitos contra la seguridad vial, destacando que las mismas no sean sustitutivas de la pena principal.

En el encuentro se analizaron avances y obstáculos en cada región, intercambio de experiencias y enriquecer acciones para instalar una nueva cultura vial.

La Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial – organización que reúne a 20 asociaciones de la sociedad civil de 14 países de Iberoamérica – genera diversas acciones con el propósito de incluir en las agendas de gobierno la responsabilidad política, institucional y ciudadana en desarrollar políticas integrales en Seguridad vial ante la violencia vial.

MOTOS

El 43,8% de los muertos en siniestros viales son motociclistas, aunque siete de cada 10 de esos conductores circulan protegidos por el casco, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Las principales causas de muerte en motociclistas se explican por distracciones provocadas por el uso de celular, el exceso de confianza, la transgresión a las normas de tránsito y el transporte de objetos, según un informe difundido hoy por la ANSV.

El informe del Observatorio Vial de ese organismo oficial reflejó que el 43,8% del total de fallecidos en siniestros viales en 2018 son motociclistas, una cifra muy superior a la de los automovilistas (27,6%).

Sobre el uso del casco se indicó un crecimiento respecto a mediciones anteriores, ya que actualmente el 68,7% de los conductores circulan protegidos, de acuerdo al estudio que también indicó que el 62% de los motociclistas tienen menos de 35 años.

22/09/2019
La Prensa

15/09/2019
Clarín

"La danza que más me gusta es la contemporánea, pero ya no puedo enseñarla por los clavos en mi cadera. Igual me enfoco en lo que sí puedo".

Victoria Condolucci

"Hasta que te pasa un choque así, pensás que vas a hacer lo que quieras siempre".

Gustavo Cabral

Sobrevivientes de la inseguridad vial: tras el dolor, hallaron la fuerza para seguir

Lara Crespo, Gustavo Cabral y Victoria Condolucci fueron víctimas de choques que marcaron sus cuerpos y cambiaron sus vidas. Se sobrepusieron y enfrentaron desafíos nuevos.

Karina Niebla
kniebla@clarin.com

"Ponés en WhatsApp: 'En cinco minutos llego', y das por hecho que va a ser así, que siempre vas a poder ir donde quieras cuando quieras. Hasta que te pasa algo como esto". Esto es un choque o, más bien, sobrevivir a uno, **arrancar una vida nueva** después de haberla salvado, con los costos físicos y emocionales que trae en combo. Quien habla es **Gustavo Cabral** (45), que una madrugada de 2007 fue **atropellado** por un automovilista que venía quemando la avenida Libertador, en Vicente López, y que pasó un semáforo **en rojo**. Él iba en **bicicleta**, repartiendo diarios. Por aquel choque, perdió la **mitad de una pierna**, sustancia ósea en un brazo y la mayor parte de su **audición**.

Gustavo también perdió su rutina diaria como **canillita** y **profesor de baile**, y sus noches de sueño libres de dolor. Su **año y medio internado** no le quitó empuje: hoy da **charlas motivacionales** y hasta se dio el lujo de **subir al volcán Lanín** con una prótesis bajo la rodilla.

Victoria Condolucci (32) también sabe de pérdidas, no sólo las de su cuerpo como lo conocía hasta entonces -su **fémur izquierdo quedó pulverizado**, y tuvo **hemorragias**, un **coágulo en la cabeza** y otras **fracturas**-. También la de su **futuro marido**, Nicolás Zárate, y la de **su amigo**, Nicolás Amadini. Ocurrió también de madrugada pero en 2016: los tres volvían de un cumpleaños en una camioneta Volkswagen Saveiro por Panamericana, cuando Gustavo Cusato -hoy preso- **los chocó borracho y a contramano** a bordo de un Ford Fiesta. Los médicos le habían dicho a Vicky que **no volvería a caminar**. Hoy se sube **todos los días a su bici** para ir a dar **clases de zumba**, **urbano y danza jazz** en El Palomar, donde nació.

Lo que perdió **Lara Crespo** (24), en cambio, fue "la conciencia". Así define ella misma ese instante en blanco que arrancó en los segundos previos a que el **auto en el que iba se estrellara contra un poste**, y terminó cuando ella abrió los ojos y vio la ventanilla hecha pedazos, la gente que le hablaba desde afuera, el pie atrapado bajo el asiento de adelante. Viajaba atrás en un Peugeot 207 conducido por un conocido suyo, que estaba **borracho**. Iban ella, sus dos mejores amigas y dos varones por la avenida San Martín, a la altura de Agronomía, una madrugada de marzo de 2017. Lo poco que recuerda es su urgencia por salir del auto y las manos manchadas tras agarrarse la cabeza herida, en un gesto de desesperación.

La inseguridad vial tiene un costo, medible en números: **175 mil millones de pesos**, según un informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Es de 2017 pero la cifra basta para ilustrar un fenómeno: los siniestros viales son la **principal causa de muerte no natural** en la Ciudad de Buenos Aires y en el país. Y el **exceso de velocidad** y el consumo de **alcohol** son dos de los principales motivos. Eso quedó en evidencia el domingo pasado, cuando el periodista **Eugenio Veppo** (32) atropelló a dos agentes de tránsito en Figueroa Alcorta y Tagle, Palermo. Iba a más de 130 km/h y había tomado vino. Por el impacto murió la agente Cinthia Choque (27). Y ahora su compañero Santiago Siciliano (30) lucha por sobrevivir (ver "**Está...**").

También están los costos que no se traducen en cómputos. Vidas y proyectos truncados, caminos con giros violentos, cuerpos que apilan cicatrices, cirugías, dolores. Y la marca psicológica por una **pérdida elemental: la de quien era uno hasta ese momento**.

Ser Gustavo Cabral antes del choque era arrancar a las cuatro de la mañana a repartir diarios, hacer bailar a sus alumnos, salir con amigos. El nuevo Gustavo usa una prótesis debajo del fémur derecho y audífonos, y a veces toma analgésicos porque **el dolor no lo deja dormir**. Pero su espíritu sigue intacto. El mismo que, de adolescente, lo hizo viajar desde su Córdoba natal para estudiar en el Colegio Militar de Campo de Mayo. Ese que hoy lo lleva a dar charlas motivacionales con la **Fundación Iniciativas de Desarrollo Sostenible**

10/09/2019
Clarín

El costo de la inseguridad vial: atender a los heridos sale $ 4,5 millones por día

Fue el monto promedio en la Ciudad el año pasado, sumando el traslado en ambulancia y los estudios y tratamientos médicos.

Pablo Martínez Carignano
Especial para Clarín

De acuerdo con la **Organización Mundial de la Salud (OMS)**, las muertes y lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas que pueden representar **hasta el 3% del PBI en países de ingresos bajos** y medios, como **Argentina**.

Los costos derivados del tratamiento de los heridos, de la pérdida de productividad de las víctimas que quedan discapacitadas en forma temporal o de por vida, del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben utilizar para atenderlos, así como los daños materiales, los costos administrativos y del sistema judicial, por sólo citar algunos ítems, suman **cifras millonarias**.

Esto coincide con un reciente informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que estimó que el costo total de la inseguridad vial en la Argentina ascendió a los 175.655 millones de pesos: una carga económica **cercana al 1,7% del PBI**. El informe es de 2017, pero sirve para ver un fenómeno que, en un contexto inflacionario, incrementó sus costos.

En un relevamiento efectuado por el Observatorio de Seguridad Vial del Gobierno porteño en los 13 hospitales de agudos de la Ciudad, durante 2018 se contabilizaron **11.440 registros de ingreso hospitalario** a causa de siniestros viales. Se prevé que el número se mantenga este año, por lo que se calcula que **la inseguridad vial cuesta $ 1.700 millones en un año, alrededor de $ 4,5 millones por día sólo en la atención de víctimas que ingresan a los hospitales de la Ciudad**.

Los centros de salud recibieron, en promedio, 953 lesionados al mes y aproximadamente 31 por día. El 80% fueron heridos leves y el 20% graves: alrededor de 9.100 y 2.300, respectivamente. La permanencia en internación para los heridos graves fue de **6 días en promedio**.

La incidencia de lo que se gastó durante 2018 sólo en la atención prehospitalaria, hospitalaria y de rehabilitación de los heridos, comparada con otras partidas del **Presupuesto anual del GCBA**, es alarmante. Y no hay que olvidar, por otro lado, que la ocupación de camas por parte de los heridos viales, que podrían ser evitados, va en desmedro de pacientes que presentan otras patologías. Como dato, el Hospital Fernández, uno de los que más siniestrados recibe, dispone de 9 camas de terapia intensiva, y el Tornú tiene 8.

Los costos médicos utilizados para elaborar este informe fueron **suministrados por un hospital privado y confirmados por una empresa de medicina prepaga**: son los valores corrientes de mercado actualizados, los mismos que debe afrontar el Gobierno porteño cada vez que una de sus ambulancias concurre a un auxilio, que uno de sus traumatólogos enyesa la pierna de un peatón atropellado o que un neurocirujano opera a un motociclista que cayó sobre el asfalto. Es indudable que puede haber diferencias en el cálculo, pero no sustanciales según lo expresado por las fuentes, con experiencia en ambos lados del mostrador.

El primer costo es la ambulancia. Cuando se produce un incidente vial con heridos se requiere asistencia médica inmediata en el lugar, la que en general es provista por el SAME. La ambulancia atiende al herido, revisa sus traumatismos, le controla los parámetros vitales, puede aplicarle alguna medicación y lo inmoviliza, entre otros auxilios. Luego, el traslado a un hospital público tiene un costo de **$ 5.000 por evento**. Multiplicado el valor unitario por la cantidad de heridos asistidos, el monto ascendió a 57 millones de pesos.

Ya en el hospital, para todos los heridos, leves y graves, suele pedirse una rutina de laboratorio. Su valor es de aproximadamente $ 615, por lo que los 11.440 heridos costaron más de **$ 7,5 millones** en pruebas de laboratorio. Asimismo, para los dos tipos de heridos se solicita un examen radiológico de rutina para todos los pacientes politraumatizados, con RX de diversas partes del cuerpo. El costo de las placas es de $ 1.092, por lo que el total fue $ 12,5 millones.

El año pasado, 9.100 heridos leves pudieron retirarse a su domicilio tras recibir curaciones, vendajes o yeso. El promedio de estos insumos es de $ 4.000 (se obtuvo combinando los más caros como el corset de Risser, que cuesta $ 10.455 y se usa para inmovilizar todo el tronco, y el más barato, que es el yeso para nariz, de $ 738). El costo, más de **$ 44 millones**.

Este grupo de pacientes (**politraumatizados severos**) requiere habitualmente varias tomografías y ecografías. El valor promedio de una práctica típica de imágenes fue de $ 26.590. Respecto de las cirugías, según la afección, la más simple, cuesta $ 12.300, y en el otro extremo una neurocirugía, $ 131.610, por lo que se tomará como promedio $ 61.500.

El costo de internación en **Terapia Intensiva**, en tanto, es de $ 34.800 por día. Trasladando estos costos unitarios a los **2.300 heridos graves** se obtienen los siguientes gastos: $ 61,5 millones en imágenes, $ 141,45 millones en cirugías y $ 480 millones en internación, que tuvo una media de 6 días de duración.

Por el lado de la rehabilitación, para los heridos leves se calcula un mínimo servicio de kinesiología, que vale $ 246 por sesión y $ 2.460 por módulo. Esto implica que los 9.100 heridos leves insumieron por este ítem un costo de $ 22.140.000.

La rehabilitación de los heridos graves (secuelas motrices, daño neurológico, etc) cuesta aproximadamente $ 12.300 por día y tiene como mínimo una duración de 1 mes.

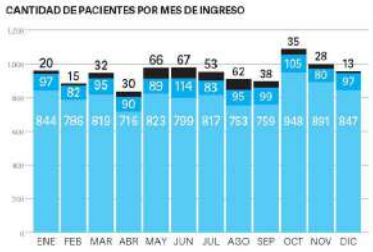
Si bien hay un hospital de rehabilitación en la Ciudad (el Rocca), muchos pacientes con daños severos no pueden ser derivados y permanecen en el hospital de agudos, ocupando camas por largo tiempo. El costo por este rubro es de **$ 861 millones**.

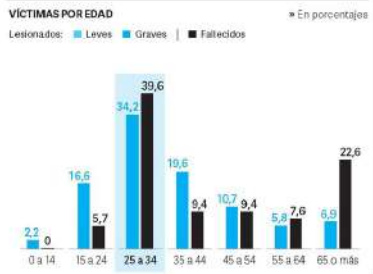
De acuerdo con lo expuesto, la suma de todos los costos determina que la atención sanitaria del trauma vial en 2018 implicó para los porteños **la suma de $ 1.700 millones**. Para saber si este número, que de por sí suena exorbitante, es significativo en términos del presupuesto aprobado por la Legislatura, algunas comparaciones resultan útiles. La atención de los heridos por el tránsito insumió más dinero que todo el presupuesto de 2018 del Hospital Pirovano, que fue de **$ 1.347 millones**. Costó casi 6 veces más que los salarios de todos los agentes de tránsito juntos, que demandaron **$ 280 millones**. A construir Metrobuses se destinaron **$ 136 millones, 12 veces menos**. El presupuesto para Infraestructura Escolar (construcción y mantenimiento de escuelas) fue de **$ 917 millones**: un poco más de la mitad que lo gastado en los heridos.

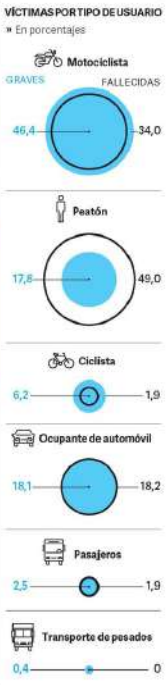
El presupuesto de COPIDIS para la inclusión de personas con discapacidad (en muchos casos derivada de siniestros viales) fue de $ 27 millones: los heridos por el tránsito **costaron 50 veces más**. Para la asistencia a mujeres víctimas de la violencia doméstica se destinaron $ 143 millones. Al programa de becas estudiantiles se destinaron $ 818 millones, menos de la mitad del gasto en atención de la inseguridad vial. ■

En cifras

» En 2018







Fuente SECRETARÍA DE TRANSPORTE | OBSERVATORIO VIAL DE LA CIUDAD

CLARÍN

10/09/2019
Clarín

El caso Nahuel Zárate. Así quedó el auto del futbolista, que chocó y mató a dos personas. ARCHIVO

REPRESENTAN UN 25% DE LAS URGENCIAS QUE ATIENDE EL SAME

Siniestros en el tránsito, una "epidemia" que afecta a los más jóvenes

Un 40% de las víctimas tiene entre 15 y 34 años. El exceso de velocidad y el consumo de alcohol, las principales causas.

Los especialistas del área de salud coinciden en definir a la inseguridad vial como una de las principales preocupaciones. "Los incidentes de tránsito son una epidemia. Uno de cada cuatro llamados al SAME es por un siniestro vial", dijo Alberto Crescenti, al frente del SAME, y agregó: "Los hospitales destinan un 25% de camas para la atención de los heridos por el tránsito".

"El **hospital Fernández** está especializado en trauma y tiene la mayor complejidad que se puede encontrar en el país. Por eso, el número de camas ocupadas a diario para traumas es muy alta, y en ocasiones pasa que tenemos camas de alta y media complejidad destinadas a estos casos", afirma Carlos Damin, presidente de Pundartox y jefe de Toxicología del hospital Fernández. Y suma: "Podemos decir que el hospital entero termina estando abocado a patologías causadas por siniestros viales".

Otra dimensión del drama es que la inseguridad vial **golpea principalmente a los más jóvenes**. Por un lado, un informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial explicó que, de las 5.420 víctimas fatales por accidentes de tránsito que hubo en 2017 en todo el país, el 40% fueron jóvenes de entre 15 y 34 años. A su vez, de acuerdo a un trabajo del Observatorio Vial de la Ciudad, el porcentaje de muertos entre 15 y 35 años es de alrededor del 40%.

Este relación de juventud y muertes en el tránsito está directamente vinculada a dos cuestiones: el **consumo de alcohol y drogas**, por un lado; y el **exceso de velocidad**, por el otro. No en vano la mayor cantidad de accidentes se da en las primeras horas de los sábados y domingos, cuando los chicos vuelven de bailar.

Otro informe del Observatorio había indicado que 4 de cada 10 jóvenes creen que aún si tomaron "un poco" de alcohol están en condiciones de manejar. Acaso por esto, los jóvenes de menos de 35 años suelen ser los que **más habitualmente dan positivo en los controles de alcoholemia.** ■

LA NACION | SEGURIDAD | INSEGURIDAD VIAL

Radiografía: cuántos son y cómo trabajan los agentes de tránsito de la Ciudad

LA NACION

Son 2750 agentes y tienen un sueldo promedio de $25.000 Fuente: LA NACION - Crédito: Silvana Colombo

9 de septiembre de 2019 • 11:42

Comentar (0) Me gusta Compartir

Tras el incidente del domingo por la madrugada en el que dos agentes de tránsito fueron atropellados por un automovilista, los trabajadores reclaman las condiciones laborales en las que trabajan y aseguran que la mayoría de los trabajadores son monotributistas y no tiene cobertura social.

Además, tras lo ocurrido, piden seguridad y protección para los empleadores en la calle con presencia de agentes policiales para evitar incidentes. Según aseguran dentro de la secretaría, poseen una cobertura que alcanza contingencias, accidentes personales e incapacidad durante la jornada laboral y en el trayecto hacia y desde el trabajo.

Actividades que realizan

Dentro de su trabajo, los agentes se encargan de realizar controles integrales de documentación -licencia vigente, cédula verde y seguro al día-, el cumplimiento de las normas correspondientes -no uso del celular, menores sentados en los asientos traseros, cantidad de pasajeros acorde con número de cinturones de seguridad, etc- y las condiciones generales del vehículo.

Por otro lado, controlan el consumo de alcoholemia y estupefacientes, la vigencia de la VTV, la velocidad con dispositivos electrónicos y controlan el uso de cascos, chaleco y documentación de los motociclistas.

El incidente

En un video de las cámaras de seguridad se puede ver cómo Eugenio Veppo, el periodista y conductor imputado, avanza sobre el control del alcoholemia, atropella a los agentes y sigue de largo, sin frenar. Tras el impacto, los dos compañeros que se encontraban dentro de la camioneta de control se bajan del auto sorprendidos para asistir a sus compañeros.

Cinthia Choque tenía 28 años y hace seis que trabajaba como agente de tránsito. El domingo por la madrugada, mientras realizaba un control de alcoholemia junto a su compañero Santiago Siciliani, fue atropellada por un Volswagen Passat que conducía Eugenio Veppo. Falleció en el acto y Siciliani se encuentra en grave estado: fue operado del cráneo y la pelvis y lucha por su vida en el hospital Fernández.

25/09/19

Facundo Jaime* - "Cosas que pasan" -Radio Ciudad con Silvana Amato y Damián Glanz.

Lo que hay que sacar en claro, es que mucha gente tanto al volante como de peatón es irrespetuosa de las normas. Hay mucha diferencia entre peatones y conductores.
Los peatones no se sienten parte del tránsito. Son no punibles pero son parte tanto peatones como ciclistas.
En todos los sondeos notamos que los jóvenes menores de 29 tienen una tendencia al mayor incumplimiento de las normas, y al mismo tiempo los mayores de 65 tienen un apego a la norma mucho mayor. Hay que entender que hay una norma que debe ser respetada y esto debe hacerse con educación, con campañas de concientización, con hacer sentirse parte a la ciudadanía desde las edades más tempranas.

Silvana Amato: ¿Qué pasa si les empezamos a poner multas a los peatones?
Es una buena propuesta como para tratar, en principio, generar un cambio en la conducta. Si bien, consideramos que la sanción no es la pata principal para generar un cambio en la conducta, cuando hay una conducta tan repetida en el tiempo y tan arraigada, la multa puede ser una buena puerta de entrada para empezar a generar cambios de a poco. Entre un 10 y un 12% de las víctimas viales son peatones.

** Vocero del Observatorio Vial de **CECAITRA***

25/09/19

Facundo Jaime* - “Rayos x” por Radio 10 con Raúl “Tuny” Kollmann

Kollmann: 4 de cada 10 conductores y 8 de cada 10 peatones cruzan con semáforo en rojo.

Jaime: *“Este estudio se hizo en 600 hogares de CABA y Gran Bueno Aires. Es lo que admite la gente. Suele haber diferencias cuando se consulta sobre la conducta de uno y la conducta de terceros. Cuando uno es conductor actúa de una manera, y cuando es peatón de otra, porque no hay una integración en la idiosincrasia. Cuando uno es peatón no siente bajo la órbita de la ley de tránsito, en la medida suficiente. Esto se da muchas veces porque cuando el peatón transgrede una conducta no tiene sanción. La ley de transito en su faz sancionatoria no contempla al peatón”.*
“Es alarmante que 4 de cada 10 conductores admitan que cruzan en rojo. Es una problemática que tiene mucho de la conducta de uno y de tratar de mejorarlo poniendo su granito de arena. No se puede dejar de mencionar que tanto siendo conductor como peatón, la transgresión a la norma pone en riesgo la seguridad de uno, la de los acompañantes y la de terceros en caso de peatones. Hay que estar bien atentos siempre. La transgresión a la norma expone y potencia el riesgo de generar un incidente vial, por más mínima o inocente que parezca, hay que evitarla”.

** Vocero del Observatorio Vial de **CECAITRA***

9º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

LEGISLACIÓN

CECAITRA

LEGISLACIÓN PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Profesionales y auxiliares de enfermería con transporte gratis

El diputado provincial, Guillermo Bardón presentó un proyecto de ley que busca la gratuitad en el transporte para los enfermeros. La normativa expresa que "las empresas de transporte colectivo de pasajeros urbano e interubano público, que operen regularmente en territorio provincial, deberán facilitar el traslado de profesionales y auxiliares de la enfermería, en forma gratuita en el trayecto que medie entre el domicilio de los mismos y su lugar de trabajo".

Para acceder a los beneficios deberán reunir tres requisitos: acreditar el carácter de profesionales y/o auxiliares de la enfermería, mediante título habilitante o certificado, otorgado por Universidades, centros de formación y/o instituciones públicas o privadas reconocidas por autoridad competente; encontrarse domiciliados en el territorio de la provincia de Buenos Aires; y prestar servicios en hospitales públicos, unidades de pronta atención y/o centros de atención primaria para la salud, pertenecientes a la provincia de Buenos Aires o municipales.

En la fundamentación el legislador de Cambiemos explica que "la iniciativa tiene como objetivo co ayudar en el acceso al trabajo y asimismo a la salud, ambos derechos reconocidos en nuestra Constitución Provincial (art 39 y 36 apartado 8), viendo a estos desde su integralidad, como herramientas esenciales para el desarrollo de nuestra sociedad" y agregó que "consideramos necesario seguir avanzando en la implementación de políticas que profundicen la inclusión social y garanticen el acceso de los bonaerenses de los derechos sociales fundamentales".

9º INFORME - 2019

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

CECAITRA

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