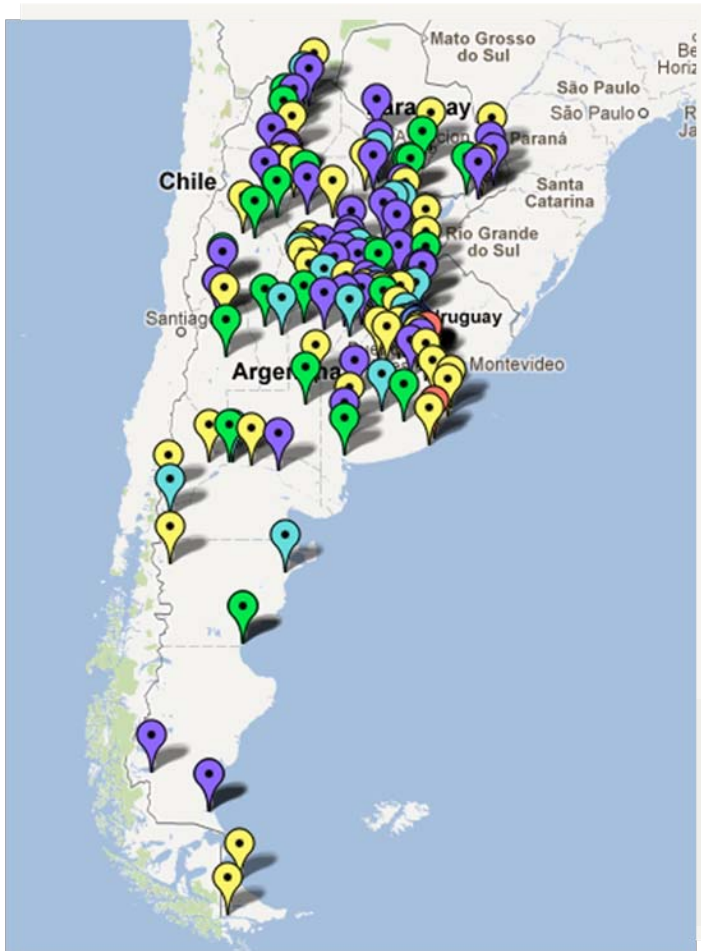


Segundo estudio observacional en Argentina

sobre hábitos y cultura vial

Argentina



Bienio 2011-2012 Argentina se posiciona a la vanguardia en materia de Estadística Vial



Único país de América del Sur con dos ediciones sobre usos de sistemas de protección y retención y una de comportamiento peatonal en intersecciones y ciclistas en circulación.

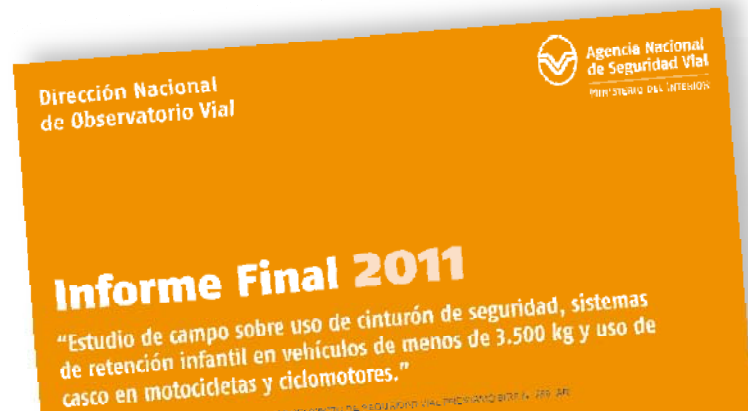
La cobertura geográfica observacional se incrementó de 239 puntos de observación en 133 localidades en 2011 a 347 puntos de observación en 143 localidades en 2012.

Desafíos 2011 – 2012

en materia de relevamientos de campo

- Fortalecimiento del sistema de estadísticas viales del Observatorio de Seguridad Vial mediante ajustes metodológicos al estudio de campo observacional sobre uso de cinturón, casco, SRI y factores distractivos en base a la experiencia exitosa del 2011.
- Incorporación de un estudio exploratorio observacional sobre el comportamiento peatonal en intersecciones y ciclistas en circulación.
- Sistematización de la segunda línea de medición de la encuesta complementaria al estudio observacional sobre percepciones y actitudes en materia de seguridad vial.

Estudios de campo 2011 – 2012



- ✓ Encuesta complementaria sobre percepciones y actitudes viales (2011 y 2012).
- ✓ Estudio de campo sobre comportamiento peatonal y ciclistas (2012).

2013

- Tercera medición observacional sobre uso de cinturón, SRI y casco.
- Segundo estudio de campo sobre peatones y ciclistas.
- Primer estudio de campo sobre velocidad.
- Batería de estudios *ah hoc* que profundicen en los hábitos y actitudes de conductores.

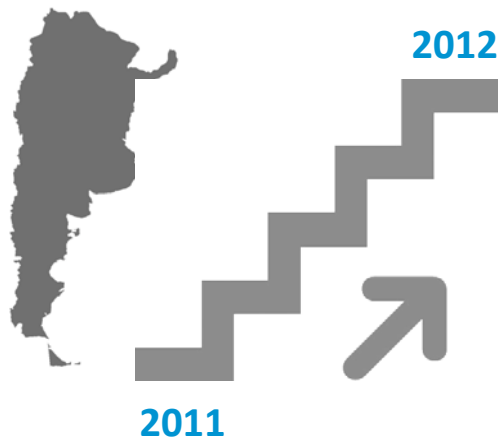


La cultura vial de los argentinos 2011 - 2012



Balance 2011 – 2012

Usos de sistemas de retención y protección a nivel nacional



Leve incremento en los usos de cinturón de seguridad y de SRI.



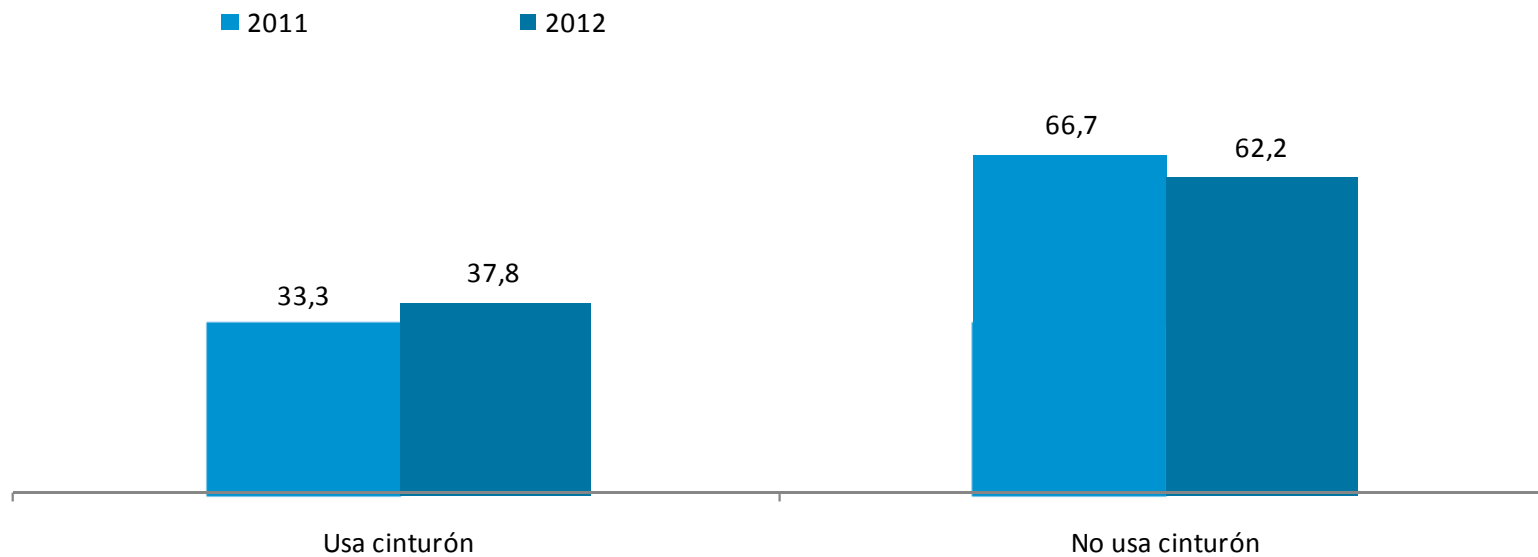
Mejora acentuada del uso de casco.

Las mejoras e incrementos son un punto de partida favorable para el cambio cultural.

Cinturón de seguridad 2011 - 2012



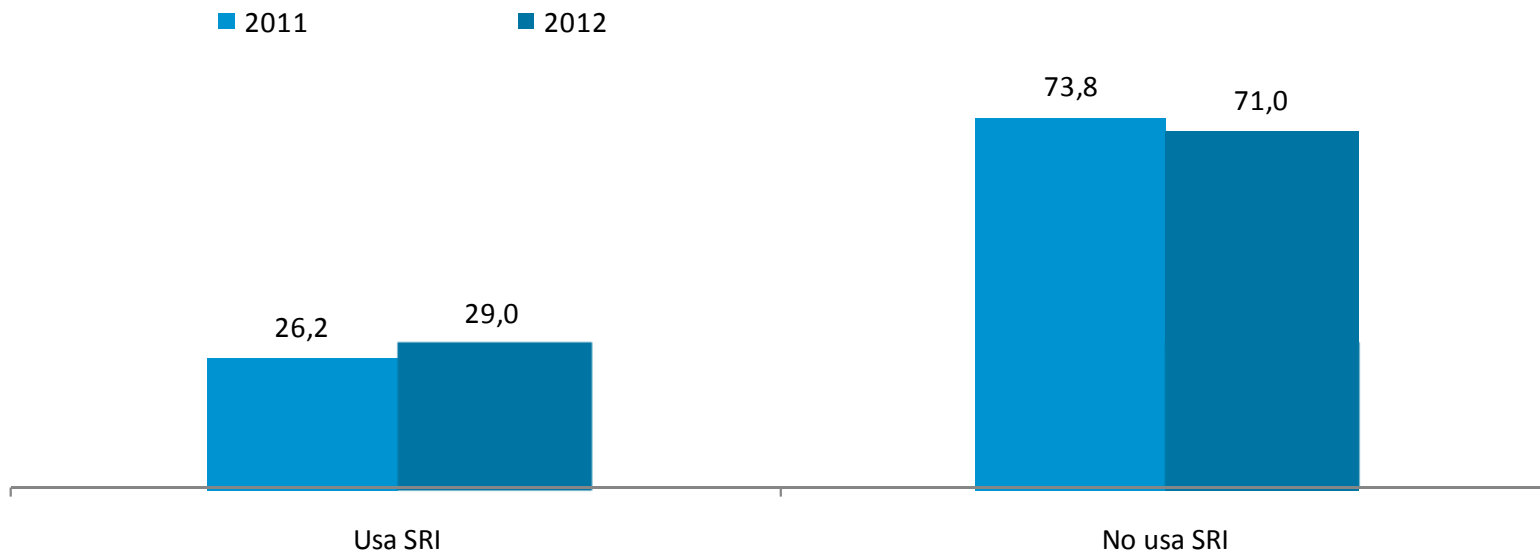
El uso de cinturón pasa de **33,3%** en 2011 a **37,8%** en 2012.



Sistema de retención infantil 2011 - 2012



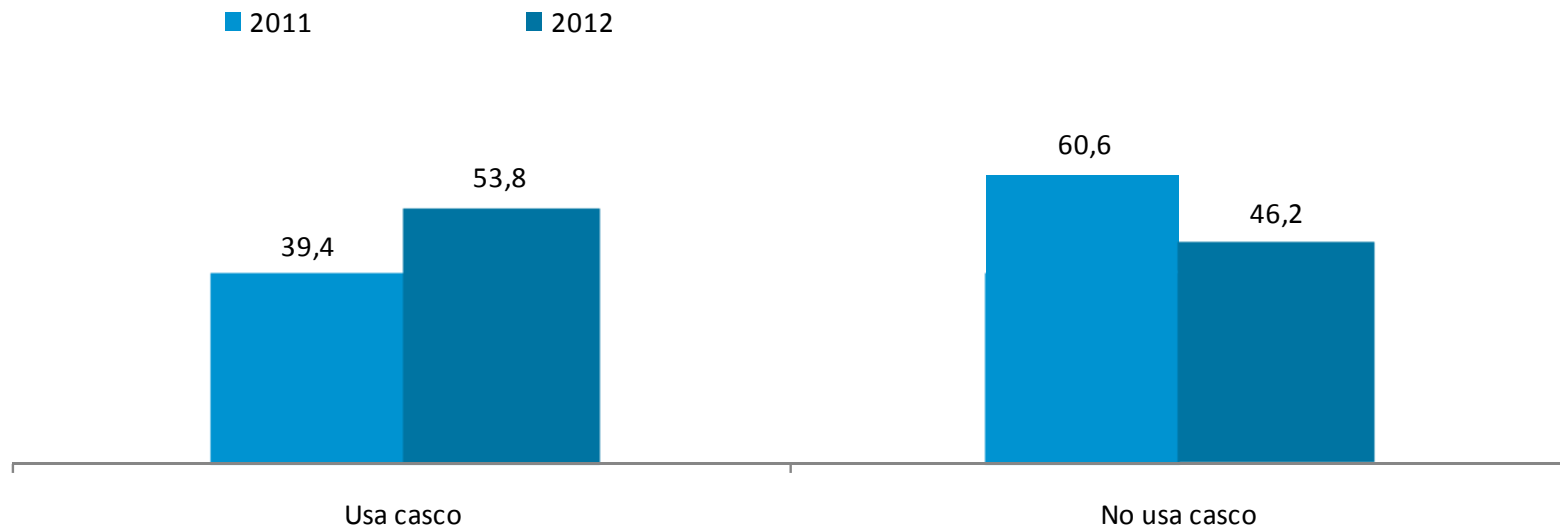
El uso de SRI pasa de **26,2%** a **29%** (mejora de 2,8%).



Casco 2011 - 2012



El uso de casco pasa de **39,4%** en 2011 a **53,8%** en 2012.



Factores que inciden y determinan el comportamiento vial de los argentinos

Con los resultados obtenidos en el estudio 2012, se afianzan hipótesis planteadas en 2011:

- 1 Posición dentro del vehículo
- 2 Género del conductor
- 3 Antigüedad del vehículo
- 4 Área geográfica
- 5 Desarrollo urbano
- 6 Entorno - escenario
- 7 Factores de distracción

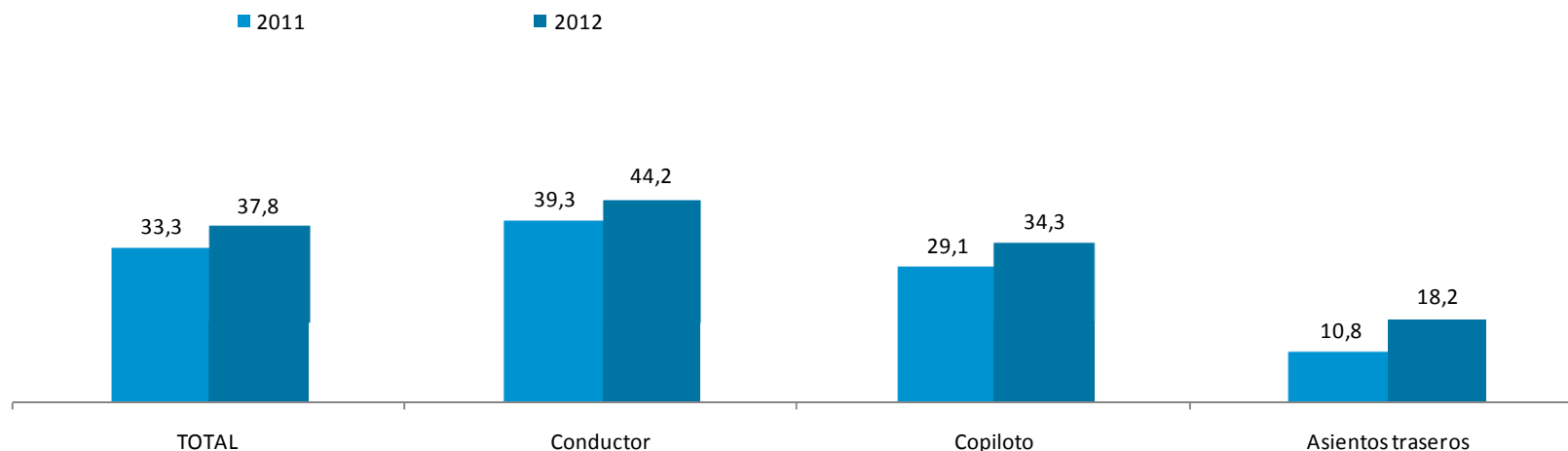
1 Posición dentro del vehículo

La figura del conductor continúa siendo relevante. Quien está al volante determina conductas seguras al interior del vehículo. Se afianza la hipótesis de que los conductores influyen en el uso de sistemas de retención de los demás ocupantes.



- Tanto en 2011 como en 2012, los conductores son los que más usan el cinturón de seguridad y el casco.
- Un hallazgo de este año: a medida que aumenta el número de pasajeros en las motos, disminuye la probabilidad de que el conductor utilice casco.

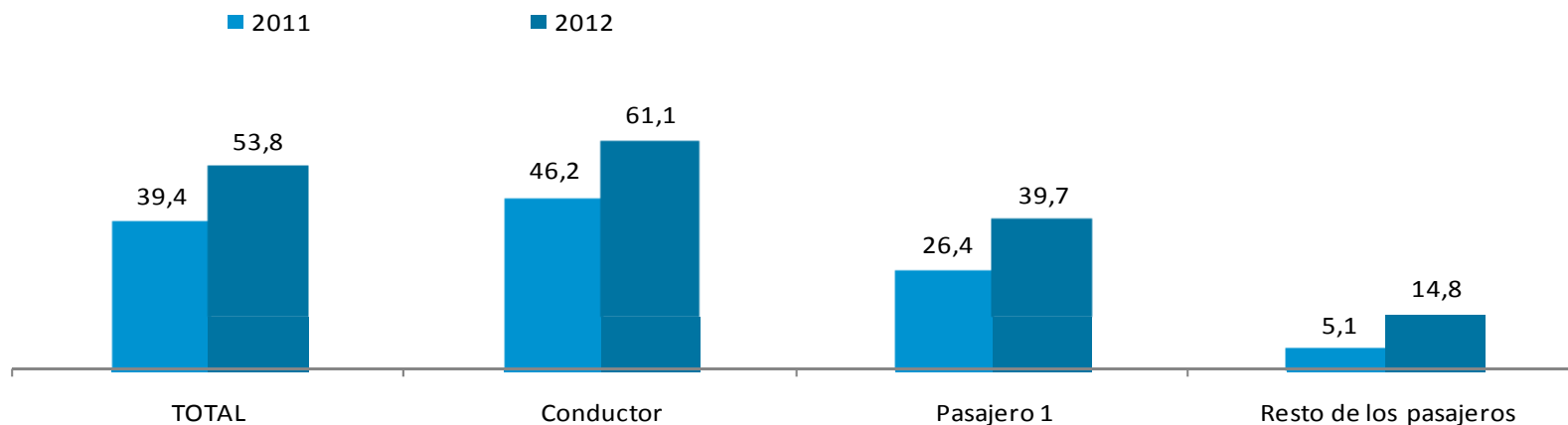
Evolución del uso de cinturón de seguridad según posición dentro del vehículo (en porcentaje)



Variación neta 2011 - 2012	2011	2012
CONDUCTOR vs TOTAL VEHÍCULO	+ 6	+ 6,4
CONDUCTOR vs COPILOTO	+ 10,2	+ 9,9
CONDUCTOR vs ASIENTOS TRASEROS	+ 28,5	+ 26



Evolución del uso de casco según posición dentro del vehículo (en porcentaje)



Variación neta 2011 - 2012

	2011	2012
CONDUCTOR vs TOTAL VEHÍCULO	+ 6,8	+ 7,3
CONDUCTOR vs PASAJERO 1	+ 19,8	+ 21,4
CONDUCTOR vs RESTO DE LOS PASAJEROS	+ 41,1	+ 46,3



Uso de cinturón de seguridad según posición dentro del vehículo (en porcentaje)

		USO DE CINTURÓN CONDUCTOR	
		Usa cinturón	No usa cinturón
USO DE CINTURÓN COPILOTO	Usa cinturón	78,2	3,6
	No usa cinturón	21,8	96,4
USO DE CINTURÓN ASIENTOS TRASEROS	Usa cinturón	38,6	3,9
	No usa cinturón	61,4	96,1



Uso de SRI según posición dentro del vehículo (en porcentaje)

		USO DE CINTURÓN CONDUCTOR	
		Usa cinturón	No usa cinturón
USO DE SRI	Usa SRI	55,7	10,1
	No usa SRI	44,3	89,9

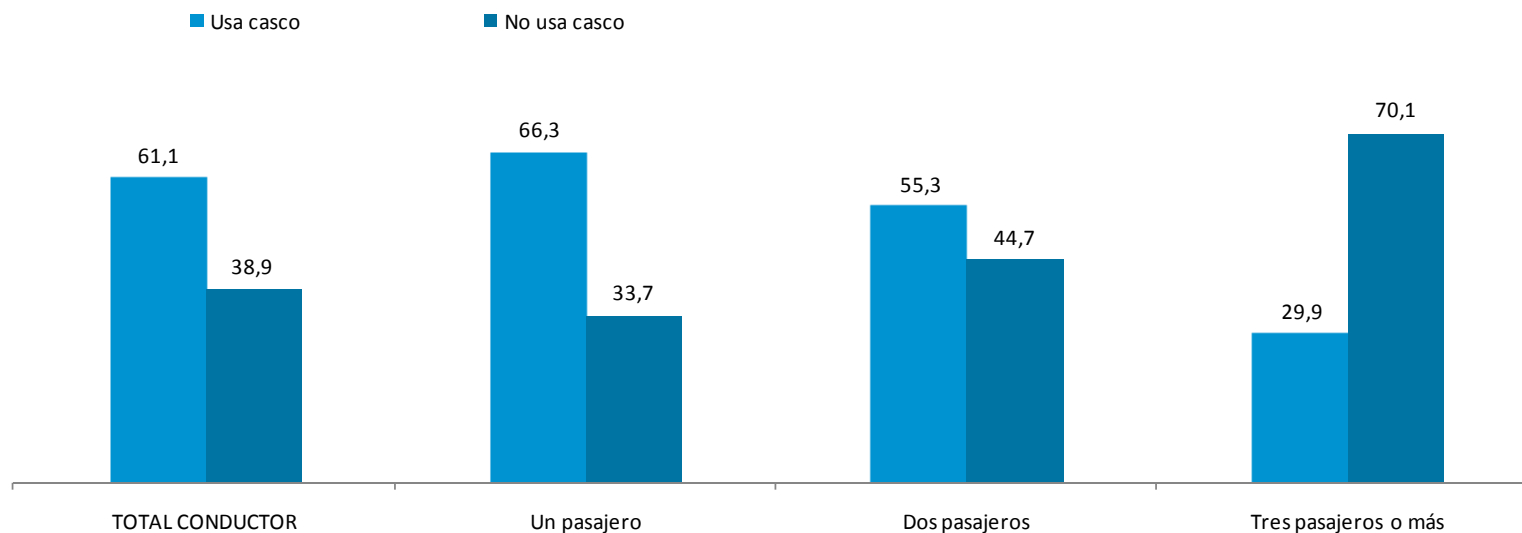


Uso de casco según posición dentro del vehículo (en porcentaje)

		USO DE CASCO CONDUCTOR	
		Usa casco	No usa casco
USO DE CASCO PASAJERO 1	Usa casco	62,8	9,1
	No usa casco	37,2	90,9
USO DE CASCO RESTO DE LOS PASAJEROS	Usa casco	42,1	5,7
	No usa casco	57,9	94,3



Uso de casco conductor según cantidad de pasajeros (en porcentaje)



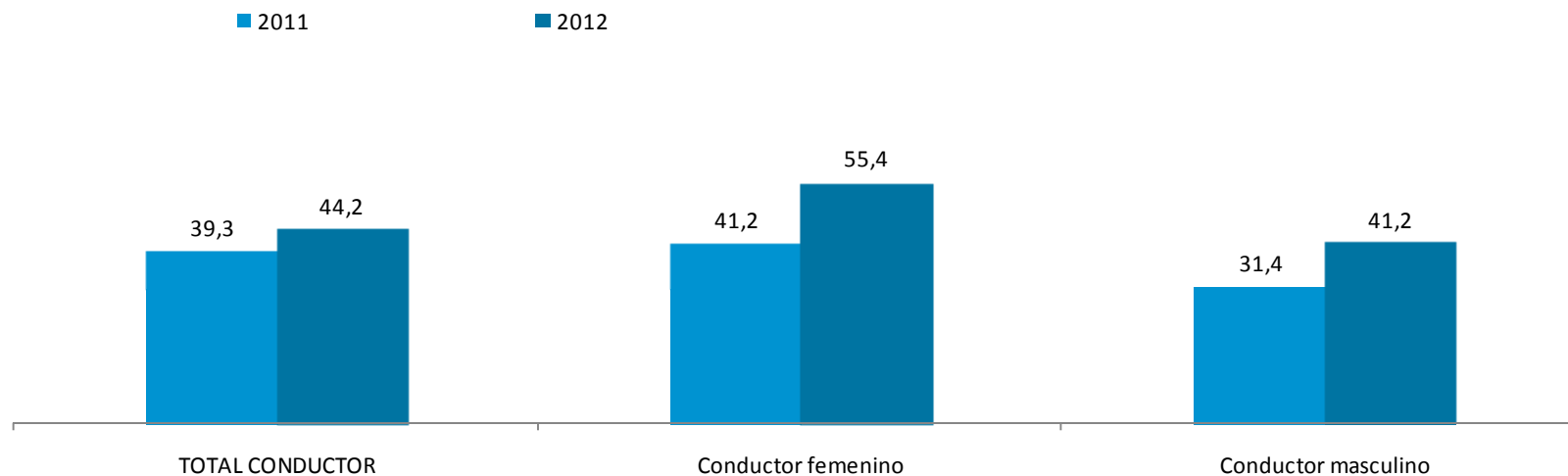
2 Género del conductor

Las mujeres continúan mostrándose más apegadas al uso de cinturón. En la evaluación interanual es el segmento donde más crece el uso de este sistema.

Los usos de cinturón en copiloto y asientos traseros se incrementan en la medida que se observa una mujer al volante. En cuanto al traslado de niños en SRI, las conductoras siguen mostrándose más responsables ya que transportan en mayor medida a los niños en SRI que los conductores masculinos.

Al igual que en 2011, los hombres utilizan en mayor medida el casco que las mujeres al circular en motocicletas.

Evolución del uso de cinturón según género del conductor (en porcentaje)



Variación neta 2011 - 2012

FEMENINO vs MASCULINO

2011

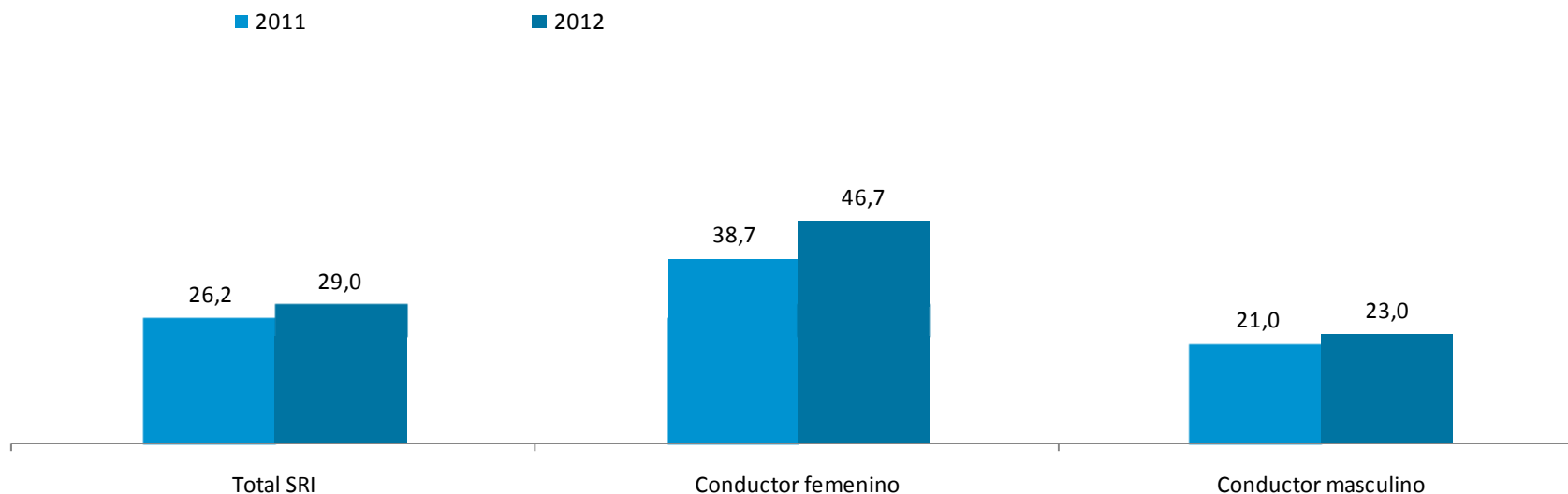
+ 9,8

2012

+ 14,2



Evolución del uso de SRI según género del conductor (en porcentaje)



Variación neta 2011 - 2012

FEMENINO vs MASCULINO

2011

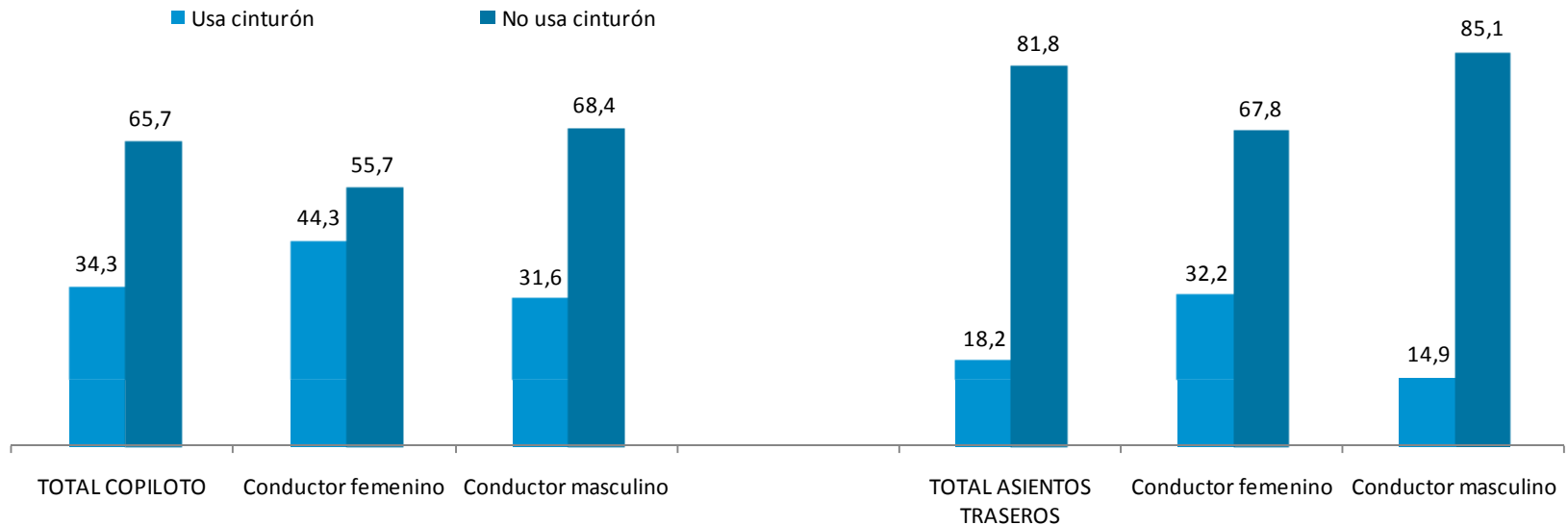
+ 17,7

2012

+ 23,7



Uso de cinturón de seguridad copiloto y asientos Traseros según sexo del conductor (en porcentaje)



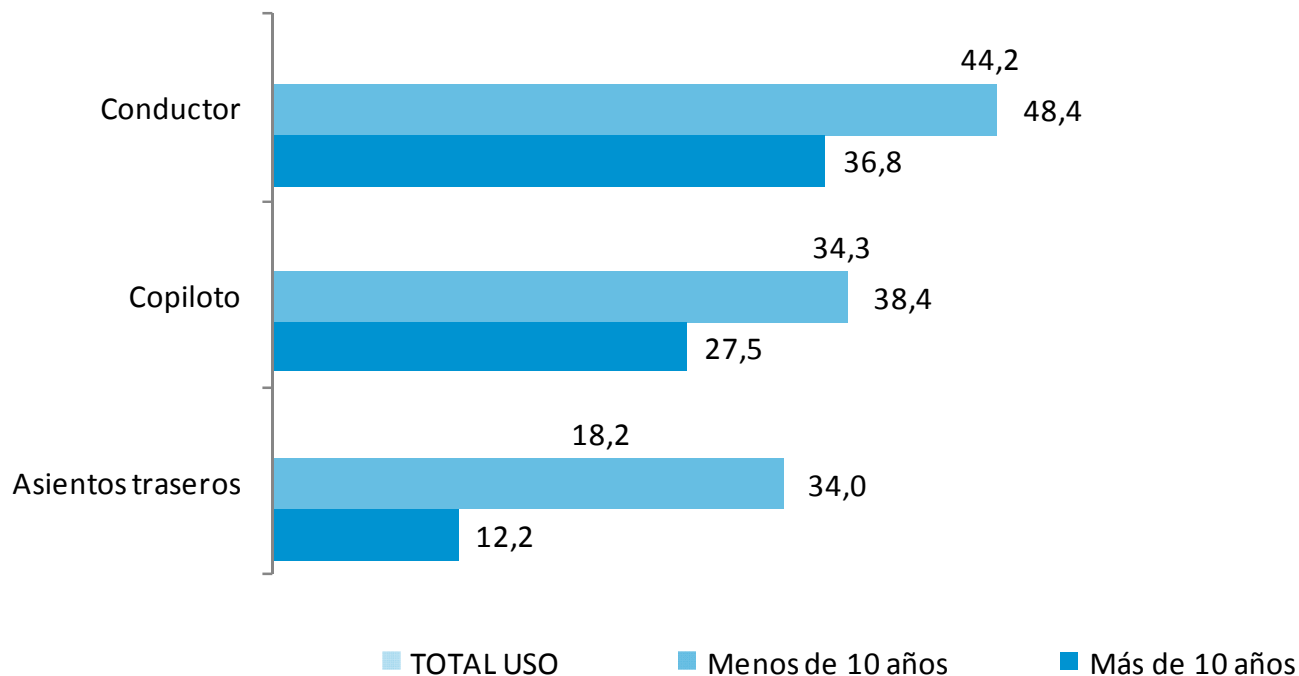
3 Antigüedad del vehículo

Una particularidad detectada en 2012 es la asociación que parecería existir entre la antigüedad del vehículo y el uso de cinturón.

Las unidades vehiculares más modernas cuentan con medidas de seguridad más modernas que predisponen y facilitan el uso del cinturón para todos los ocupantes ya que aquellos vehículos más modernos se elevan los niveles de uso en todas las plazas.

En cuanto a SRI y casco, la relación entre “modernidad” y uso no correlacionan en la misma propensión que para cinturón.

Uso de cinturón de seguridad en todas las plazas según antigüedad del vehículo (en porcentaje)

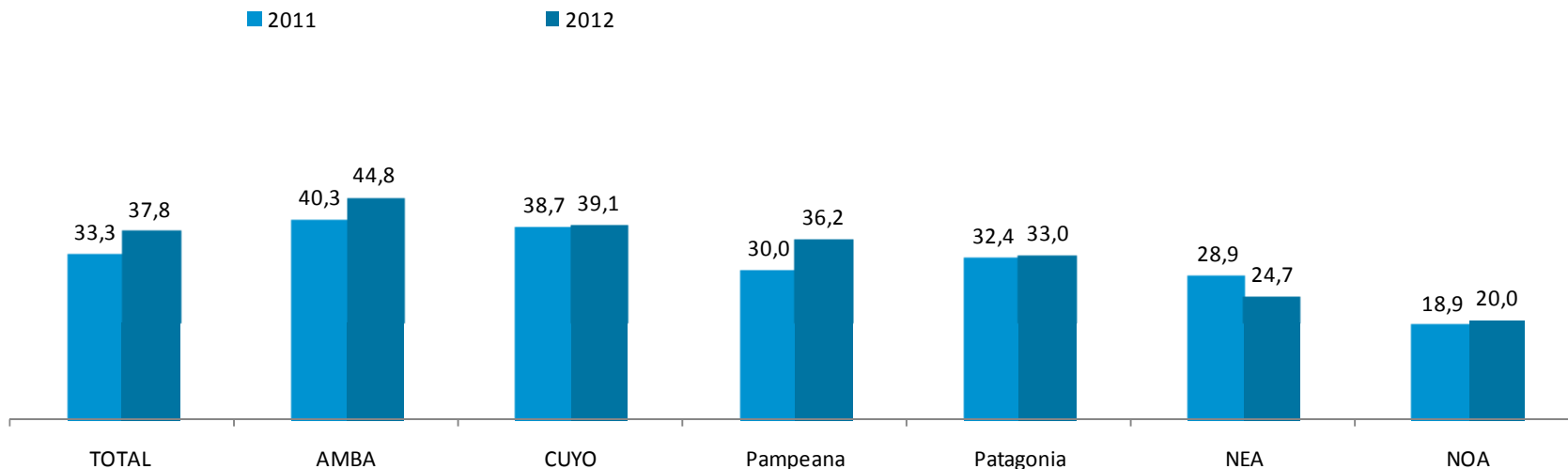


4 Área geográfica

Tal como se detectó en 2011, las particularidades regionales, ambientales y demográficas influyen en las conductas y comportamientos viales.

Las conductas responden tanto a las exigencias del ambiente como son el relieve y el clima como al nivel económico y educativo de los conductores. Se registran grandes variaciones en las provincias respecto a la tasa de promedio nacional (tanto en términos positivos como negativos) en tanto que algunas jurisdicciones exhiben niveles de uso más cercanos a otros países miembros del IRTAD.

Evolución del uso de cinturón de seguridad según región geográfica (en porcentaje)



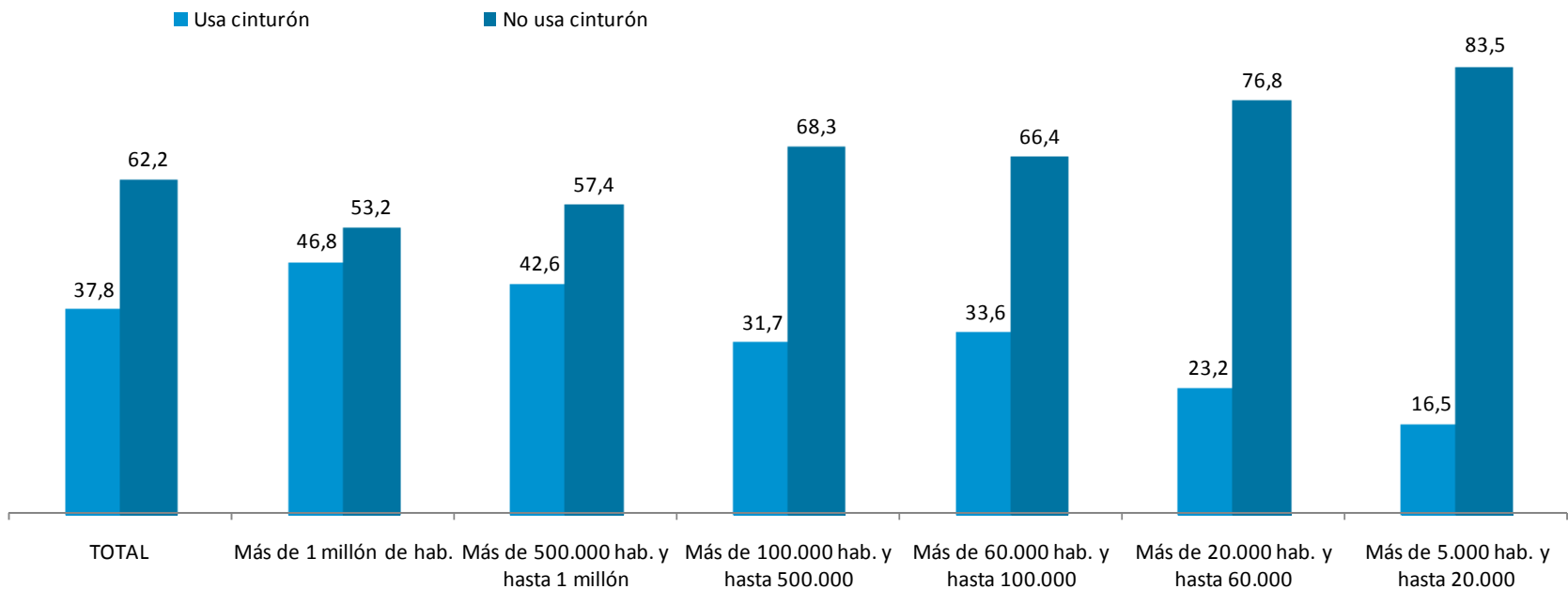
Regionalización. Amba: Ciudad de Buenos Aires y 24 Partidos del Conurbano de la Provincia de Buenos Aires. Cuyo: Mendoza, San Luis y San Juan. Pampeana: Buenos Aires (Partidos del interior de la Provincia), Córdoba y La Pampa. NEA: Formosa, Chaco, Santa Fe, Misiones, Corrientes y Entre Ríos. NOA: Salta, Jujuy, Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja y Catamarca. Patagonia: Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

5 Desarrollo urbano

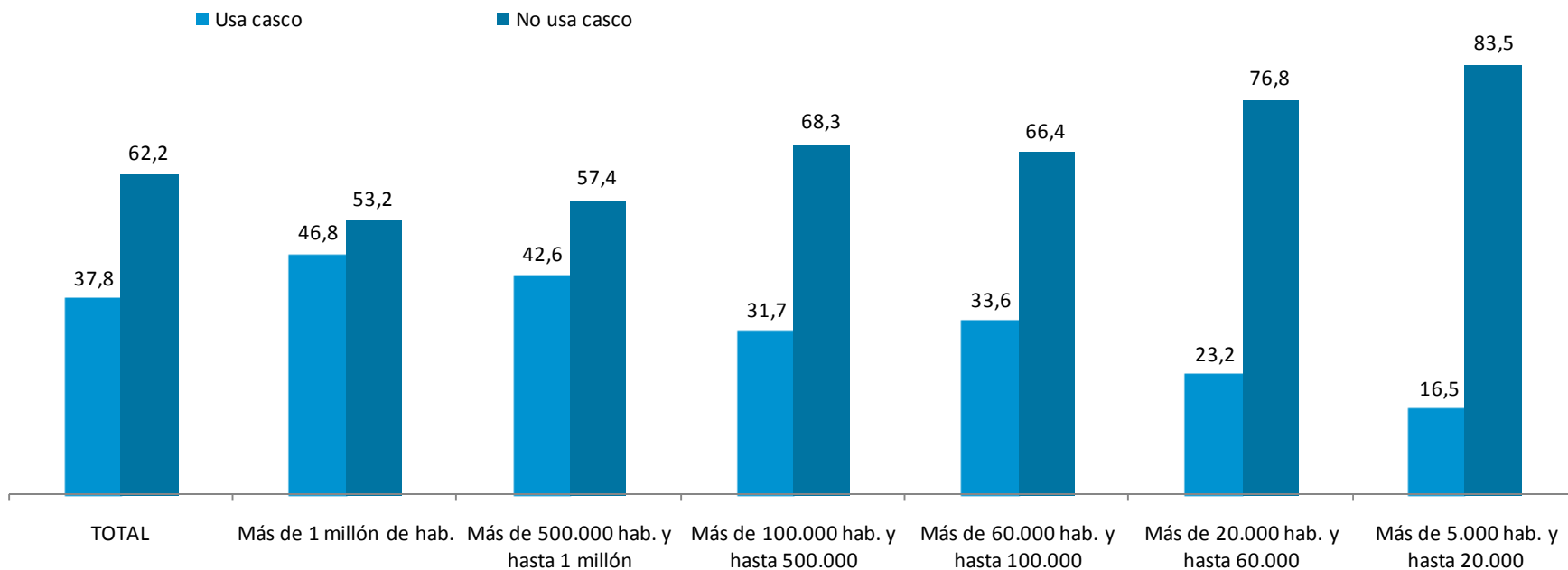
En las grandes ciudades -entre 500 mil y más de 1 millón de habitantes- el uso de sistemas de retención y protección se duplica en relación a los usos detectados en las ciudades más pequeñas.

Ligado al desarrollo urbano se encuentra el grado de desarrollo económico y consecuente trazado, cantidad de señales y controles de tránsito, claramente concentrados en las grandes urbes.

Uso de cinturón de seguridad según cantidad de habitantes (en porcentaje)



Uso de casco según cantidad de habitantes (en porcentaje)

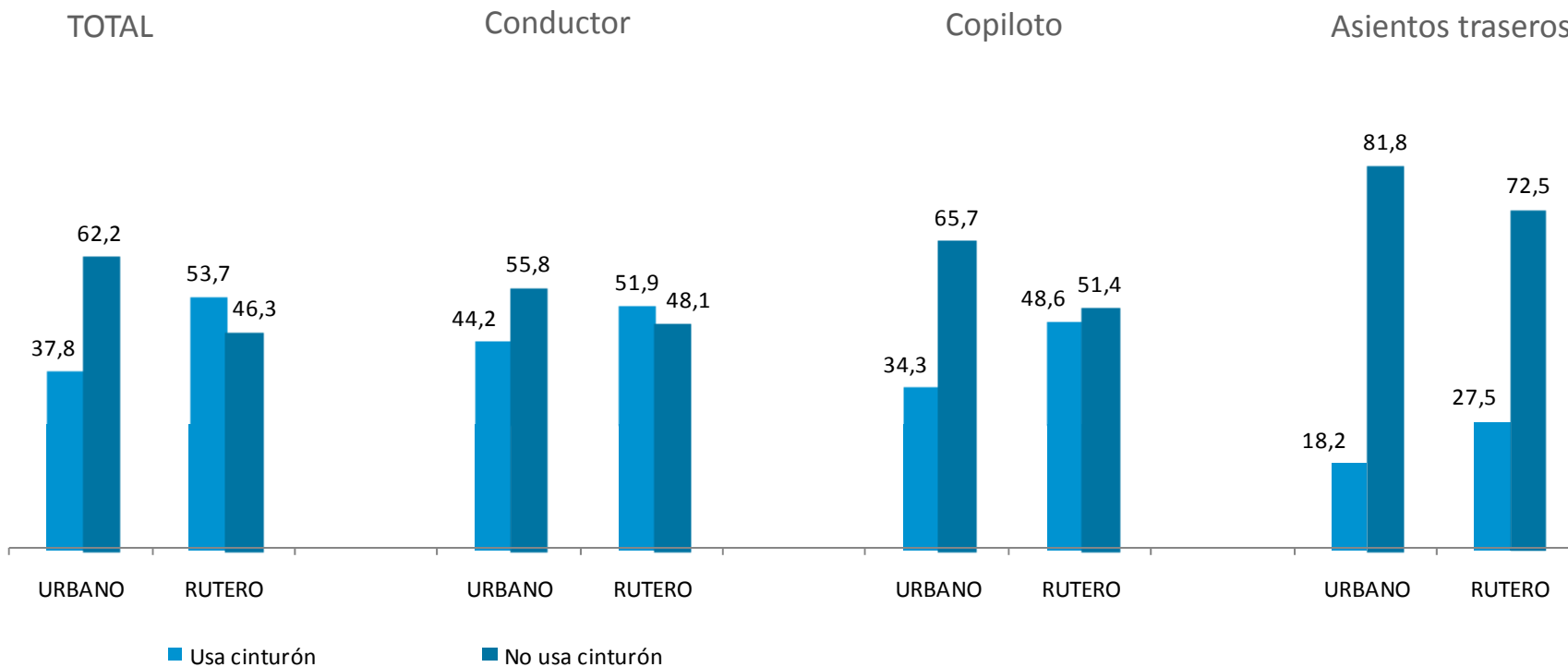


6 Entorno – tipo de vía

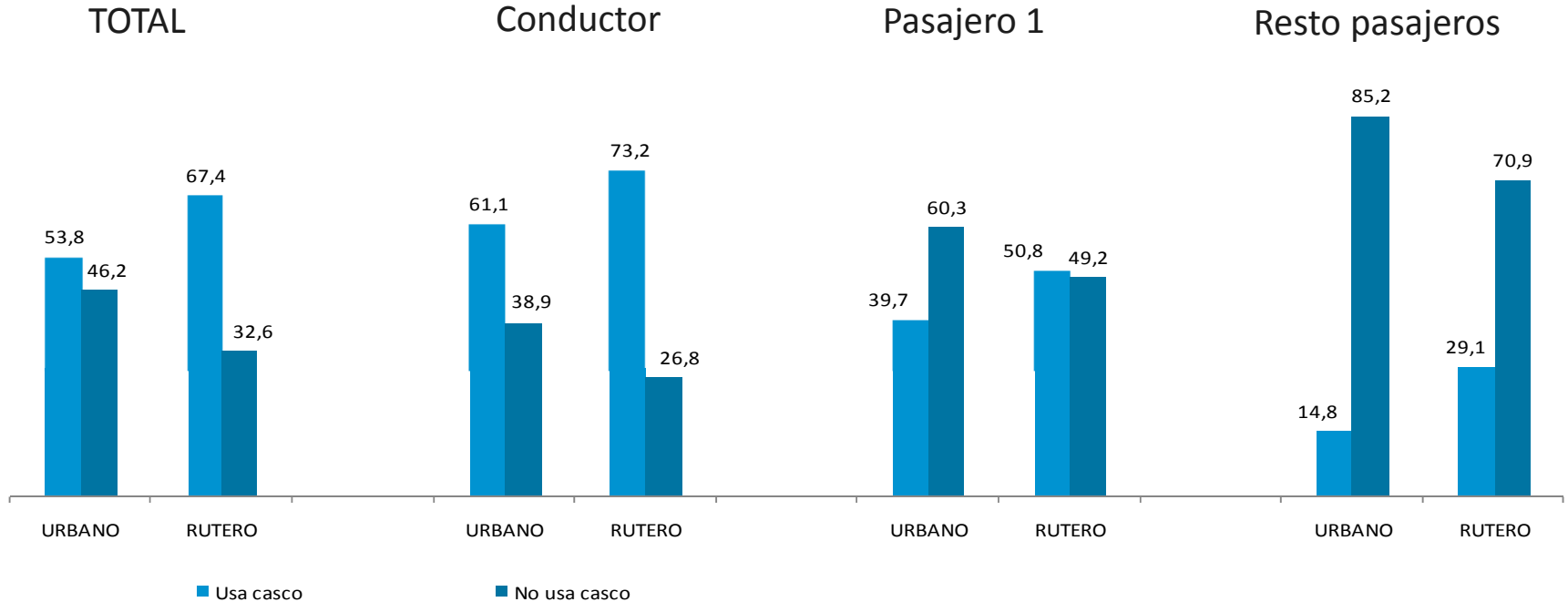
Tal como se había detectado en el primer estudio, los contextos y escenarios condicionan los hábitos de manejo, es así que se observa una mayor propensión a respetar uso de cinturón y casco en las rutas en detrimento del uso en las calles y avenidas.

Producto del incremento de puntos de observación en 2012 el ámbito rutero, se aprecia un aumento en el uso de cinturón y de casco en rutas tanto a nivel total como en todas las posiciones.

Uso de cinturón conductor según ámbito por posición dentro del vehículo (en porcentaje)



Uso de casco conductor según ámbito por posición dentro del vehículo (en porcentaje)



7 Factores de distracción al conducir

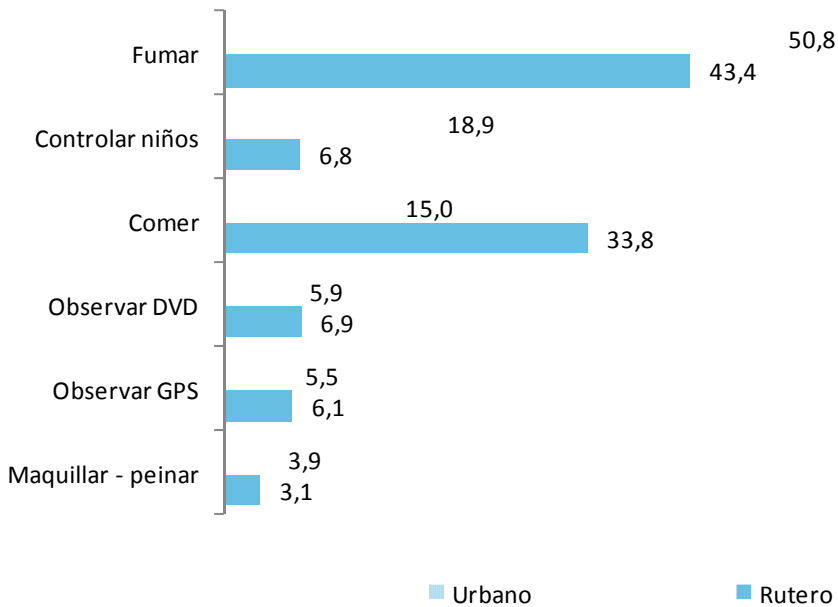
Los factores de distracción hacen que se altere la distancia entre la seguridad percibida y la efectiva, lo que hace que los conductores estén más expuestos al riesgo.

Si bien fumar es el primer factor observado, los factores subsiguientes se alternan según el ámbito sea urbano o rutero.

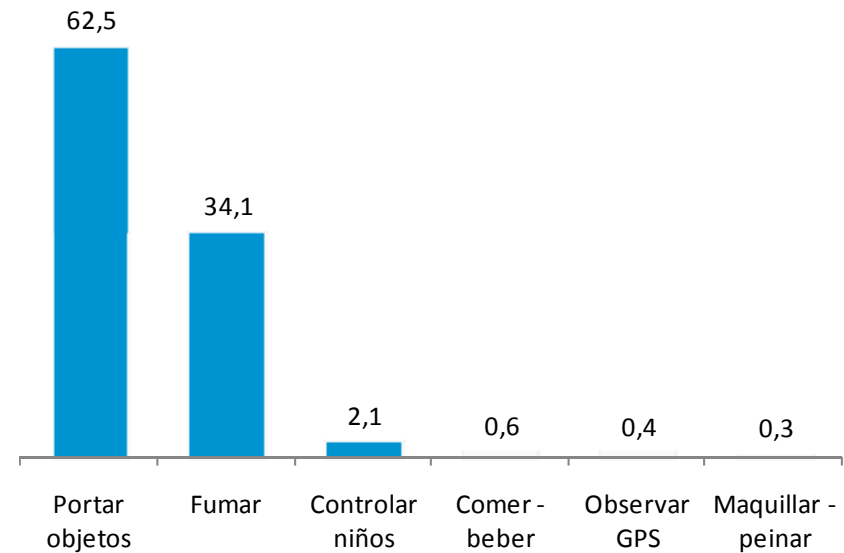
El principal factor de distracción detectado en motocicletas es el traslado de objetos.

Factores de distracción al conducir

Factores de distracción en automóviles y camionetas (en porcentaje)



Factores de distracción en motocicletas y ciclomotores (en porcentaje)



OBSERVACIÓN EXPLORATORIA EN PEATONES Y CICLISTAS

El estudio buscó relevar patrones de comportamiento en peatones y ciclistas que transitaban por el trazado urbano de las localidades seleccionadas. Se buscó detectar factores de distracción comunes a ambos tipos de transeúntes y comportamientos específicos para cada universo según las particularidades de cada uno.

Municipio seleccionado	Esquina*	Observaciones peatones	Observaciones ciclistas
CABA	<i>Las Heras y Scalabrini Ortiz</i>	167	42
La Matanza	<i>Almafuerte e Illia, San Justo</i>	168	44
Córdoba	<i>Buenos Aires y San Jerónimo</i>	177	28
Mendoza	<i>Las Heras y Patricias Mendocinas</i>	126	28
San Miguel de Tucumán	<i>Roca y Alem</i>	171	36
Salta	<i>Belgrano y Zuviría</i>	147	72
Santa Fe	<i>Güemes y Balcarce</i>	131	43
TOTAL		1087	293

*Puntos de observación representativos del tránsito urbano y de la concentración y flujo de peatones.



Factores de distracción y comportamiento peatonal y de ciclistas en circulación



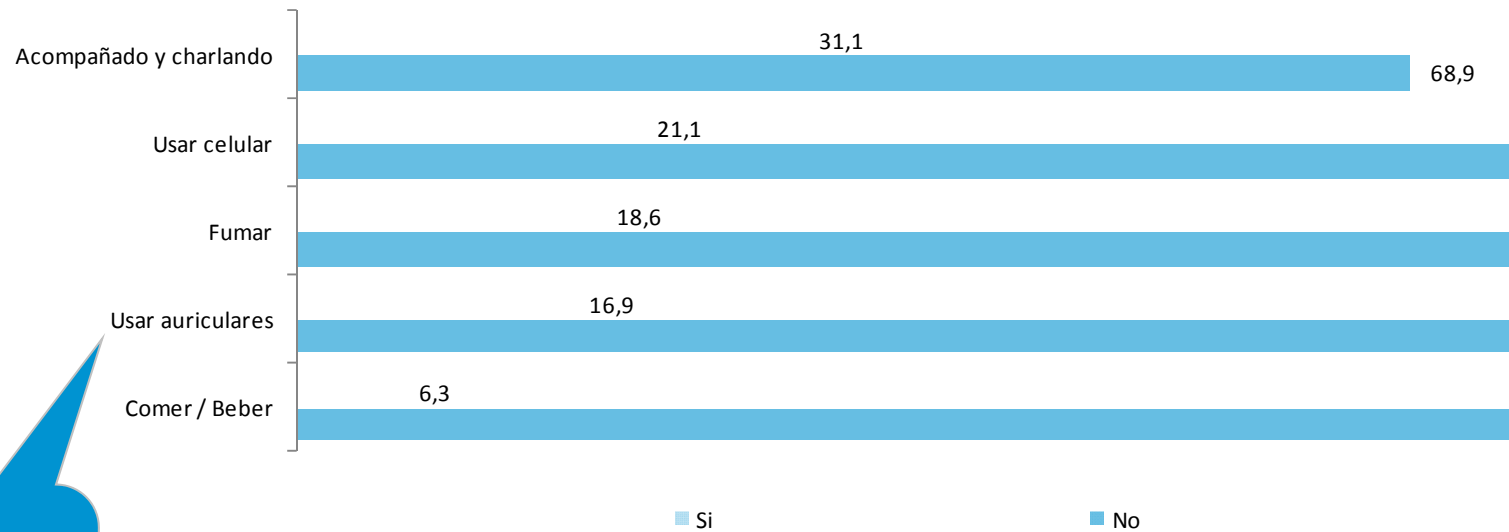
Alto grado de apego a conductas responsables al transitar por las calles.

Los indicadores distractivos de peatón y ciclista son relativamente bajos ya que oscilan entre el 30% y el 2%.

Un llamado de atención merece el segmento de los jóvenes. Las distracciones provenientes del factor tecnológico (uso de auriculares y celular) son más propensas a ser detectadas en jóvenes tanto a pie como en bicicleta.

RÁNKING PEATÓN

FACTORES DE DISTRACCIÓN (en porcentaje)

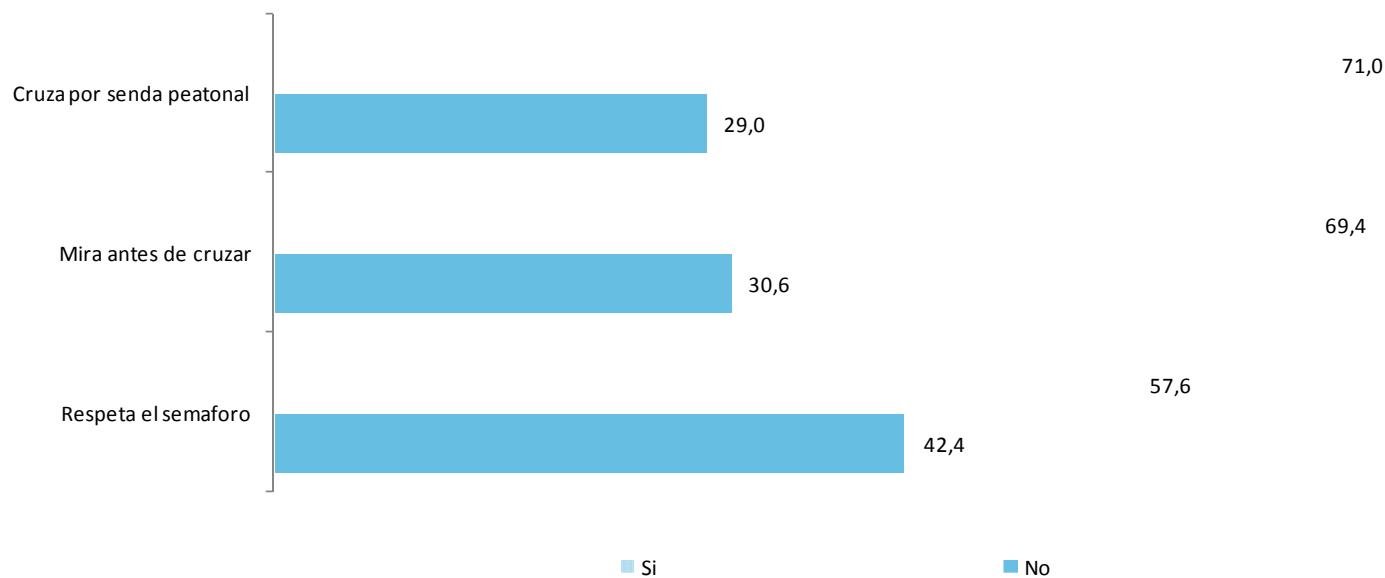


Asciende al 25,3% en los peatones de 18 a 30 años.



RÁNKING PEATÓN

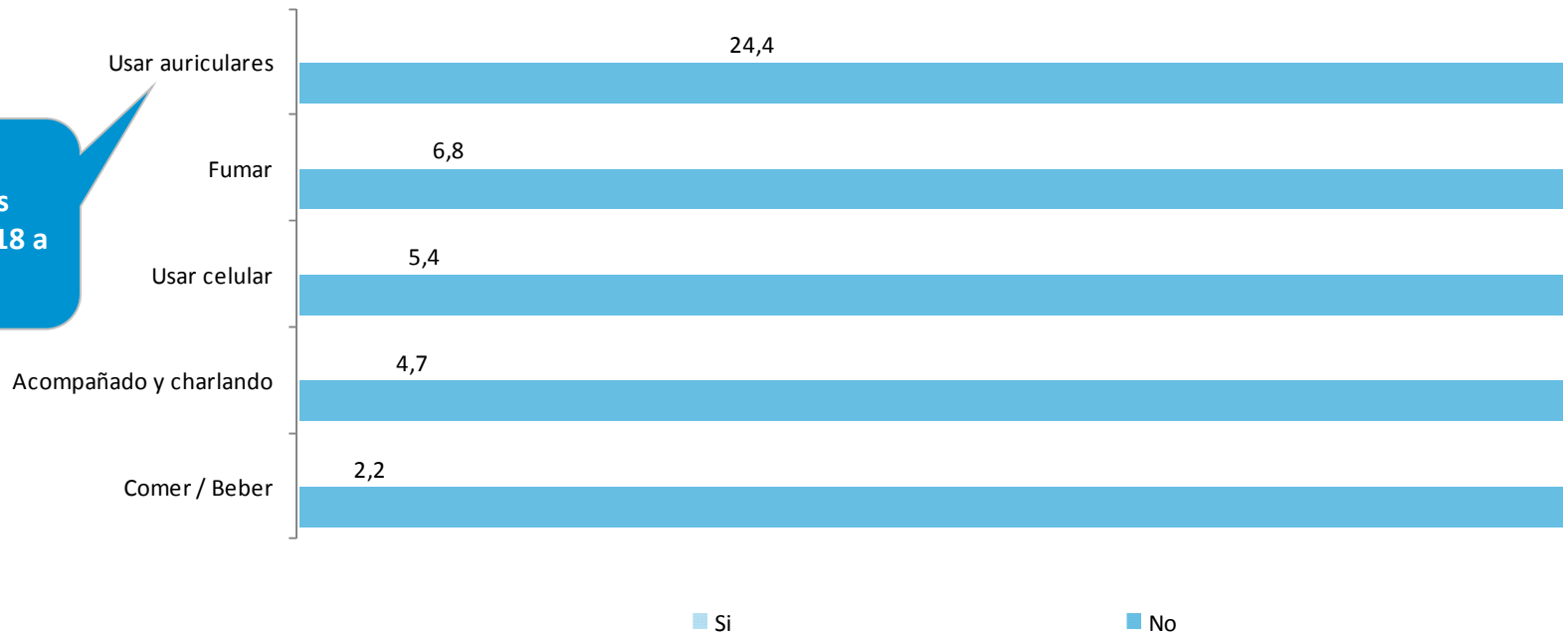
COMPORTAMIENTO (en porcentaje)



RÁNKING CICLISTA

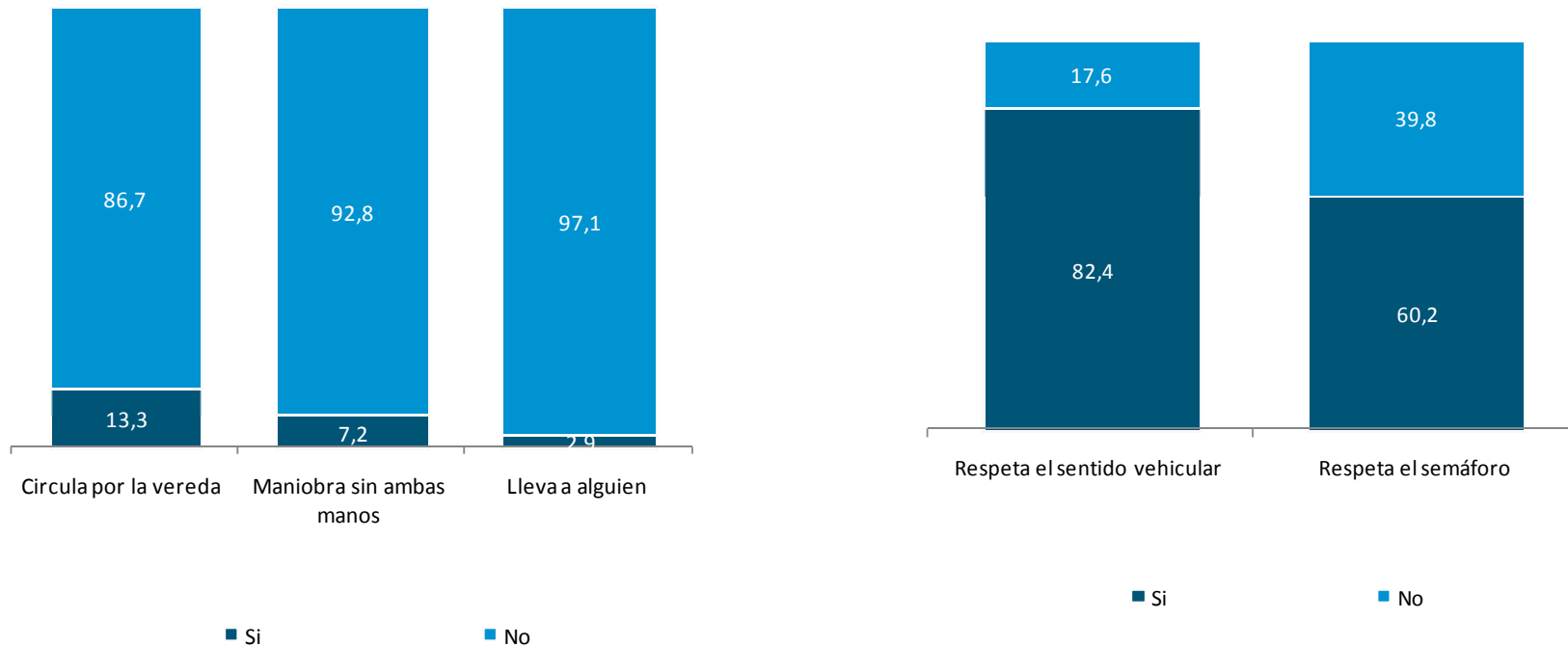
FACTORES DE DISTRACCIÓN (en porcentaje)

Asciende al
32,3% en los
ciclistas de 18 a
30 años.



RÁNKING CICLISTA

COMPORTAMIENTO (en porcentaje)



ENCUESTA vs OBSERVACIÓN

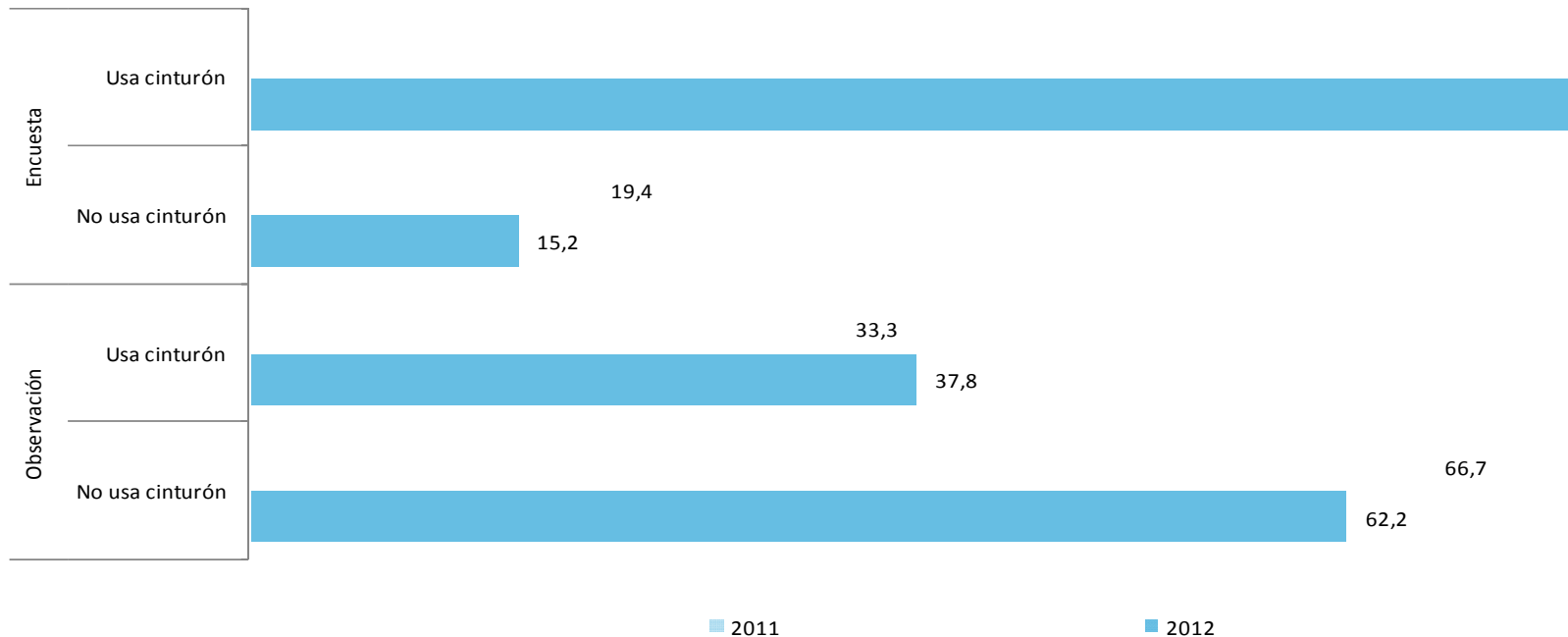
La encuesta complementaria vuelve a mostrar que individualmente los argentinos se declaran mayoritariamente responsables y apegados a las normas viales, sin embargo, colectivamente se percibe irresponsabilidad y negligencia.

La investigación de este año refuerza esta idea: hemos comprobado que en cuanto a la utilización del cinturón de seguridad un 84,8% declara utilizarlo siempre o casi siempre, mientras que en el estudio de campo arroja un 37,8% de uso efectivo del cinturón en el total de los pasajeros observados. Al ser consultados sobre las causas de no uso del cinturón en la encuesta, la principal razón señalada es la falta de concientización.

Una situación análoga ocurre al analizar el uso de SRI. Mientras existe unanimidad en relación a la importancia del uso de los sistemas de retención infantil, solo un 29% de los niños observados efectivamente viajan en los dispositivos adecuados.

Uso de cinturón de seguridad

Encuesta complementaria vs Estudio observacional

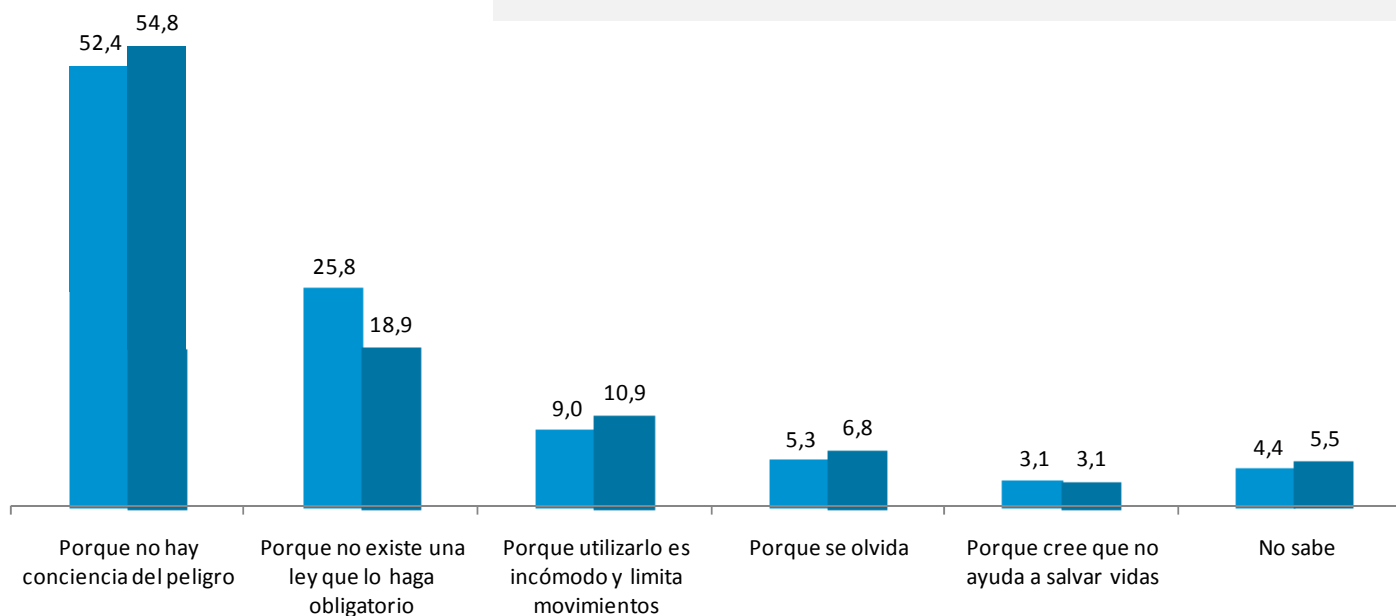


Motivos de no uso de cinturón de seguridad

Encuesta complementaria

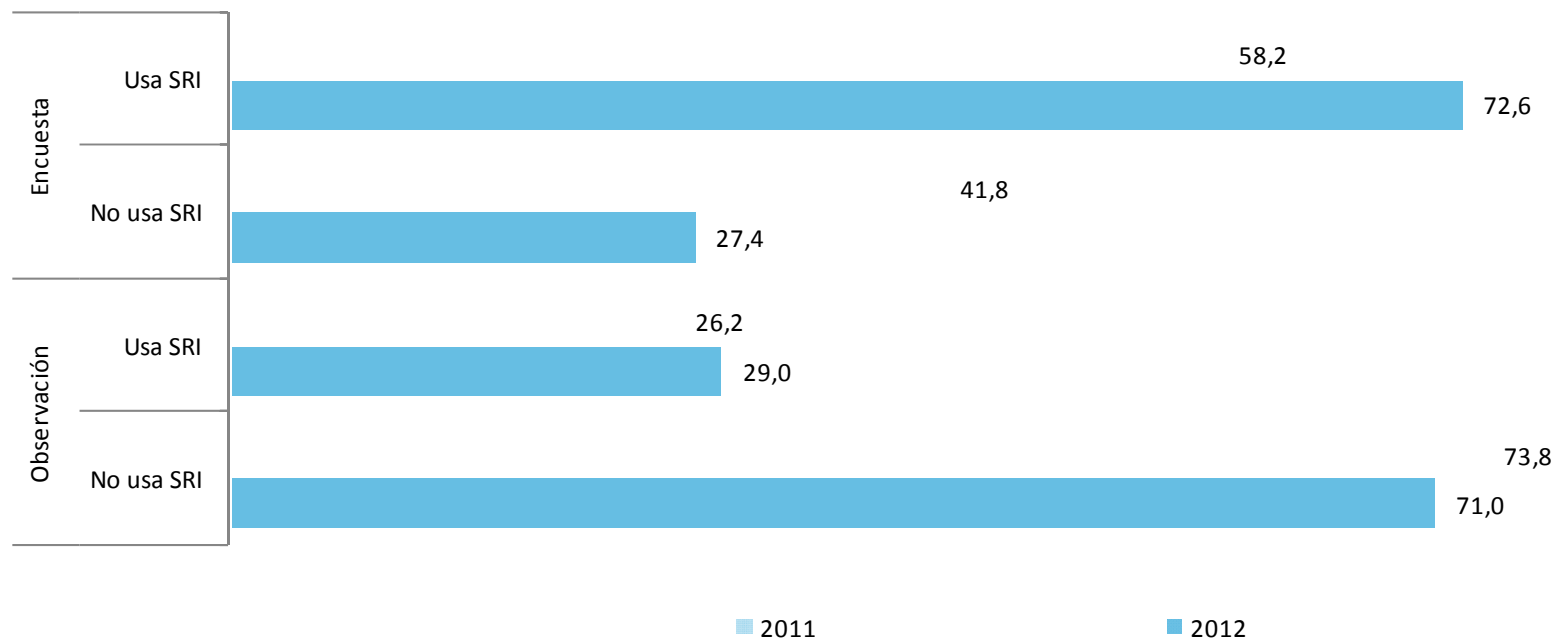
■ 2011 ■ 2012

¿Por qué cree que en Argentina el uso de cinturón de seguridad no es un hábito?



Uso de SRI

Encuesta complementaria vs Estudio observacional





Seguridad Vial

Ministerio del Interior
y Transporte