

INFORME PERCEPCIÓN DE SINIESTRALIDAD EN CÓRDOBA 2018

El Programa *“Educación para la Seguridad Vial”* del Defensor del Pueblo de la Provincia de Córdoba, surge en el año 2013 como consecuencia del dictado de la **Resolución N°9540/13**, desde entonces viene desarrollando distintas actividades tendientes a lograr su objetivo que es el de concientizar a la población en Seguridad Vial partiendo de la idea de que la educación y la prevención son factores fundamentales en la lucha contra este problema de salud pública que son los siniestros de tránsito.

En ese sentido, se desarrollan **Talleres de Educación Vial** y **Cursos “Tu Primera Licencia”** con la finalidad de reforzar los conocimientos sobre normas de tránsito en alumnos del nivel medio de educación, además, se llevan adelante las campañas del *“Conductor Designado”* y *“Bici Segura”* para complementar la capacitación y reforzar la prevención.

Estadísticamente, durante el año 2017, sólo en nuestra provincia de Córdoba, 405 personas¹ perdieron la vida como consecuencia de los siniestros de tránsito, más de un muerto por día es un número que demuestra la gravedad de la situación que estamos atravesando, y que, pese a los esfuerzos, ese número se ha convertido en un piso difícil de atravesar, esto es así puesto que, al constatar las fatalidades producidas en lo que va de este año 2018, haciendo la proyección anual, nos encontramos con un número nuevamente de alrededor de 400 personas, una cifra que duele.

Entender como nos autopercebimos los cordobeses frente al cumplimiento de las normas de tránsito, en lo personal como en el contexto social, y ante la posibilidad de sufrir un siniestro de tránsito; el cumplimiento o no del uso de los elementos de seguridad, tales como el cinturón de seguridad y el casco para el caso de las motocicletas, y el autoreconocimiento en la frecuencia en la comisión de infracciones de tránsito, son todos aspectos que nos permiten obtener datos ciertos del estado de situación. En ese marco es que se propuso realizar el presente informe.

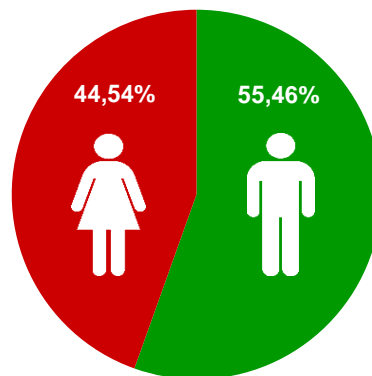
¹ Fuente: Monitor Vial – La Voz del Interior

INFORMACIÓN TÉCNICA DE LA ENCUESTA – VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS

Durante el mes de mayo de 2018 se llevó a cabo una encuesta destinada a conocer la percepción de las personas en referencia a la seguridad vial. La población objeto de estudio fueron ciudadanos cordobeses mayores de 16 años.

El muestreo fue de tipo no probabilístico, de conveniencia, con un tamaño de 450 encuestados. Se utilizó un cuestionario estructurado. Si bien se procuró mantener una cuota equilibrada de género, se priorizó que la persona que respondiera la encuesta condujera algún vehículo. Esto llevó a una distribución de 55,46% hombres y 44,54% mujeres.

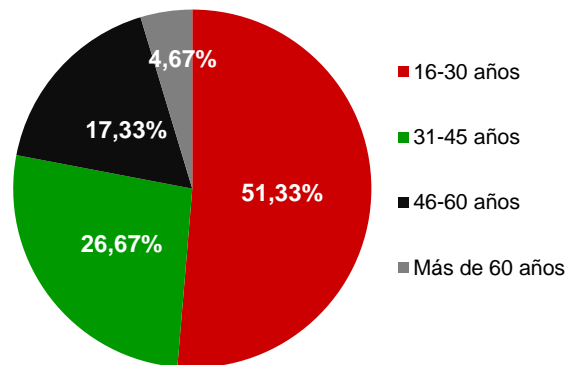
Gráfico 1. Distribución de la muestra, según género



Fuente: elaboración propia del INEDEP

Con respecto a la edad de los encuestados, la mayor proporción de ellos tenía entre 16 y 30 años (51,33%). Por su parte, los adultos de entre 31 y 45 años comprometieron casi un tercio de la muestra (26,67%). En menor proporción participaron de la encuesta personas de entre 46 y 60 años (17,33%), y solo un 4,67% tenían más de 60 años. En el Gráfico 2 se expone la distribución de la muestra según la edad de los encuestados.

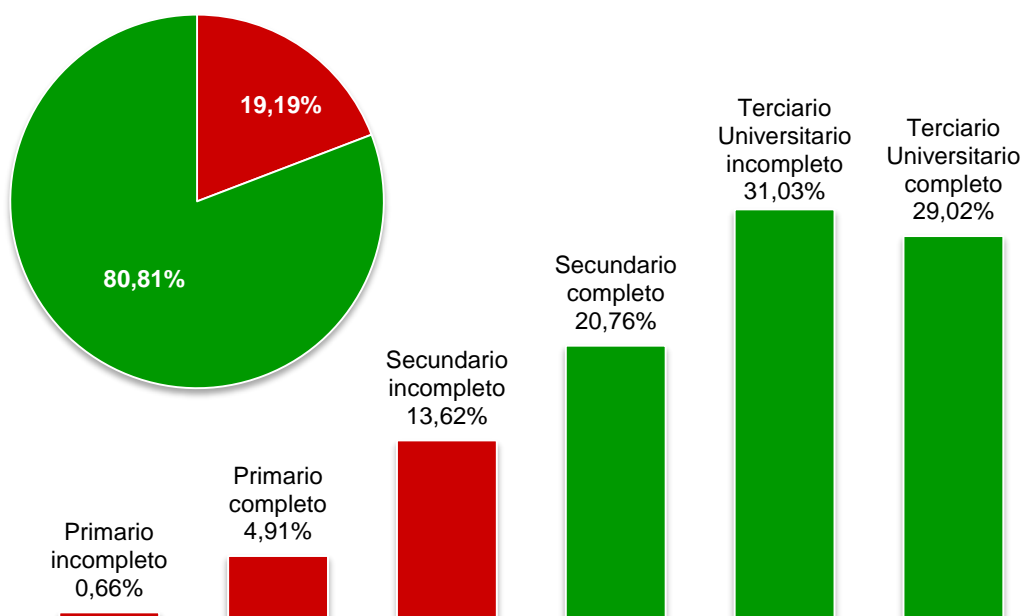
Gráfico 2. Distribución de la muestra, según rango de edad



Fuente: elaboración propia del INEDEP

El último de los datos sociodemográficos significativos relevado durante la encuesta es el máximo nivel de educación alcanzado. El 19,19% reunía a aquellos encuestados con primario incompleto (0,66%) y completo (4,91%) y secundario incompleto (13,62%). El 80,81% tenía niveles de educación mayores: se incluye a quienes poseen el secundario completo (20,76%), terciario o universitario incompleto (31,03%) y completo (29,02%). (Gráfico 3).

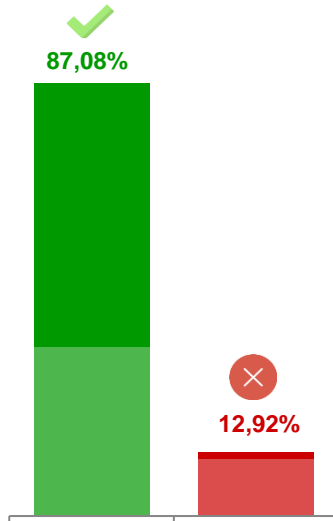
Gráfico 3. Distribución de la muestra, según máximo nivel educativo alcanzado



Fuente: elaboración propia del INEDEP

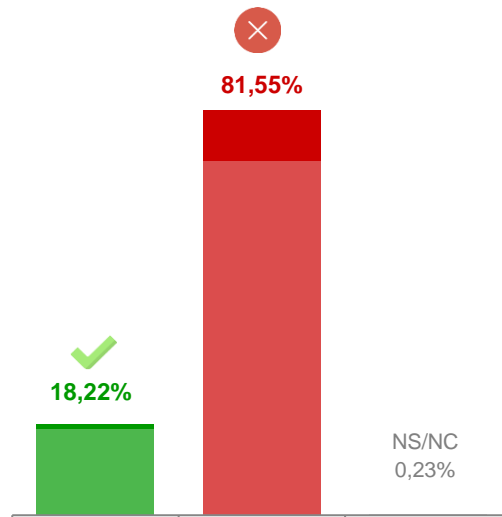
RESULTADOS OBTENIDOS PARA PERCEPCIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS VIALES

Gráfico 4. ¿Ud. considera que cumple las normas viales?



Fuente: elaboración propia del INEDEP

Gráfico 5. ¿Ud. considera que los miembros de la sociedad cordobesa cumplen las normas viales?



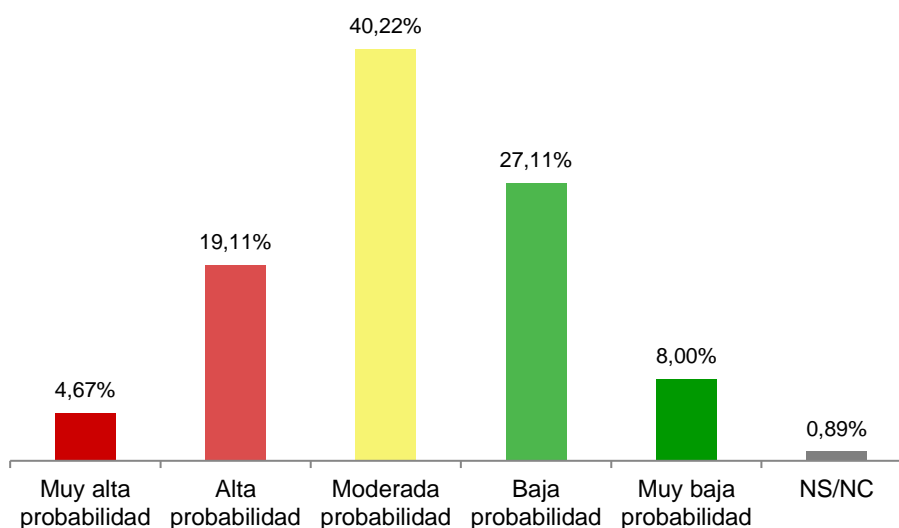
Fuente: elaboración propia del INEDEP

Del análisis correspondiente a estos dos gráficos resulta interesante destacar que cuando la consulta está dirigida a la conducta del propio individuo observamos que la mayoría (un 87,08% en el Gráfico 4) se autopercebe como respetuoso de las normas viales, pero al hacer la misma pregunta a nivel de conducta social vemos la gran contradicción que surge, ya que un 81,55%

(Gráfico 5) del total encuestado nos menciona que no cumplen la normativa de tránsito. Claramente se nos presenta una muestra de la relación “yo si cumplo pero el resto no” que surge de las encuestas realizadas y que representa uno de los aspectos negativos de la Cultura Vial cordobesa en particular y argentina en general.

Por otra parte, y relacionado con lo anteriormente expresado, se consultó sobre cuál se cree que es la probabilidad de sufrir un siniestro de tránsito, y los resultados obtenidos demuestran que en general, los individuos transitan día a día con la sensación de que, si las condiciones no se modifican, pueden ser partícipes de un siniestro vial que puede poner en riesgo su vida o su integridad física, ya que un 64% de la población consultada nos mencionó esta alternativa (porcentaje que surge de sumar 40,22% de “Moderada probabilidad”, 19,11% de “Alta probabilidad” y 4,67% de “Muy alta probabilidad” – Gráfico 6).

Gráfico 6. ¿Cuál cree que es su probabilidad de sufrir un siniestro de tránsito?



Fuente: elaboración propia del INEDEP

RESULTADOS OBTENIDOS A LA CONSULTA SOBRE UTILIZACIÓN DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD

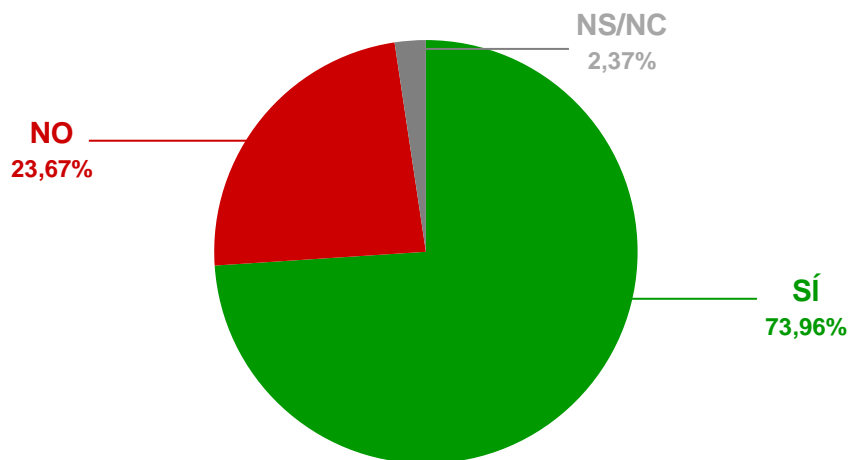
En tránsito, la utilización de los elementos de seguridad destinados a prevenir las muertes y lesiones ocasionadas por los siniestros de tránsito, resultan esenciales, en este aspecto resulta preciso realizar una distinción entre “*Seguridad Activa*” y “*Seguridad Pasiva*”.

La primera de ellas, hace referencia al conjunto de elementos que permiten evitar un probable siniestro, son aquellos que actualmente vienen, en general, incorporados en los vehículos y se accionan independientemente de la voluntad de la persona que conduce, son por ejemplo: el sistema de frenado ABS, la dirección asistida y el control de estabilidad, el sistema de suspensión y barras estabilizadoras, los neumáticos, la iluminación, entre otros.

Por otra parte, tenemos la “*Seguridad Pasiva*” que es aquella que permite disminuir los daños cuando el siniestro es inevitable, aquí encontramos principalmente al cinturón de seguridad, airbags y apoyacabezas, en los vehículos de cuatro o más ruedas, y al casco en los de dos. En lo que hace a la colocación del cinturón de seguridad como al uso del casco en el caso de motocicletas, ello depende de la voluntad del conductor, razón por la cual se exige un grado de compromiso y responsabilidad de las personas.

Este último aspecto es el que nos propusimos constatar:

Gráfico 7. ¿Ud. Lleva casco al viajar en moto?



Fuente: elaboración propia del INEDEP

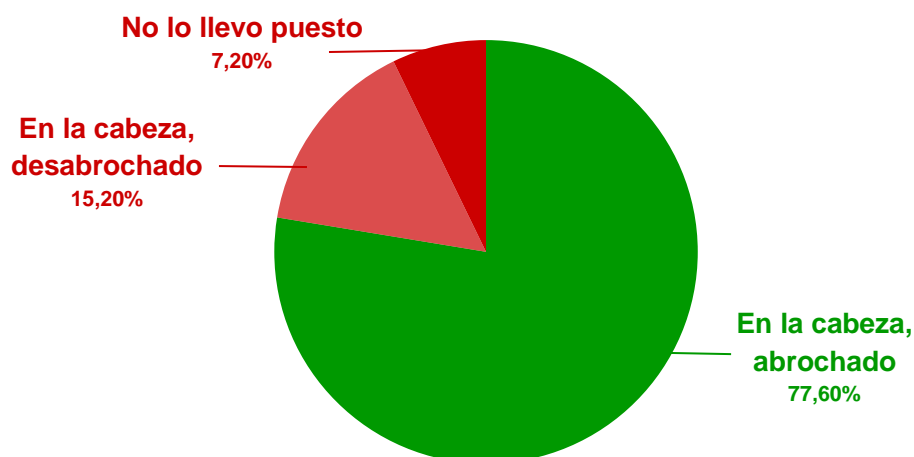
Este gráfico 7 nos muestra que pese a los esfuerzos destinados a la toma de conciencia por parte de la población en la utilización del casco para el tránsito de motocicletas principalmente, nos permite observar cómo aún existe cierto grupo de individuos que se oponen a su uso (un 23,67%), aun cuando está demostrado que el casco es el principal elemento de seguridad en motocicletas cuyo significado es que permite salvar vidas, a lo cual hay que sumar el hecho de que el casco se ha convertido en un elemento de uso esencial y objeto de control por parte de

los inspectores de tránsito que, ante su ausencia, labran las actas de infracciones correspondientes.

Por otra parte, se consultó a quienes sí llevan casco, cómo lo utilizaban (Gráfico 8), ello nos permitió conocer que un 15,20% si bien lo lleva colocado en su cabeza no lo hace de manera correcta al no abrochárselo con la tirilla correspondiente, resultando un error muy común entre los motociclistas, ya que si bien se salvarán de una posible multa de tránsito, el casco colocado de ese modo no le permite cumplir su principal objetivo que es salvar una vida, atento a que en el supuesto caso de un siniestro, al no estar abrochado, la colisión produce que el casco salga despedido de la cabeza del conductor quedando éste desprotegido.

Asimismo, y siguiendo con el análisis de este mismo gráfico 8 que sigue a continuación, constatamos un hecho aún más grave; de los individuos que mencionaron que sí usan casco un 7,20% no se lo pone en su cabeza, ya sea que lo lleve en el brazo o amarrado en la misma motocicleta.

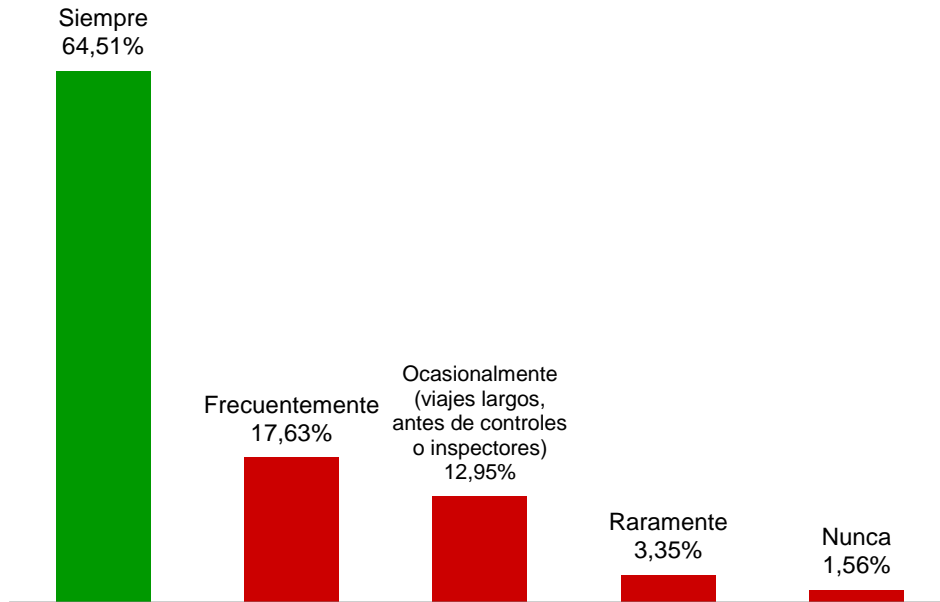
Gráfico 8. ¿Cómo suele usar el casco?



Fuente: elaboración propia del INEDEP

Por último, se consultó también a las personas en referencia a la utilización del cinturón de seguridad (Gráfico 9), y si bien el “*Siempre*” se llevó un 64,51% del total, podemos observar como aún existe cierta reticencia en su colocación y algunas personas no han podido adoptar la sana costumbre de abrocharse el cinturón, una realidad que puede observarse al constatar que un 17,63% lo utiliza “*Frecuentemente*”, un 12,95% “*Ocasionalmente*” (solo para viajes largos o ante la inminencia de un control de tránsito), un 3,35% “*Raramente*”, y un 1,56% directamente “*Nunca*” lo utiliza.

Gráfico 9. ¿Con qué frecuencia usa el cinturón de seguridad?



Fuente: elaboración propia del INEDEP

RESULTADOS OBTENIDOS EN REFERENCIA A TRANSPORTE DE NIÑOS

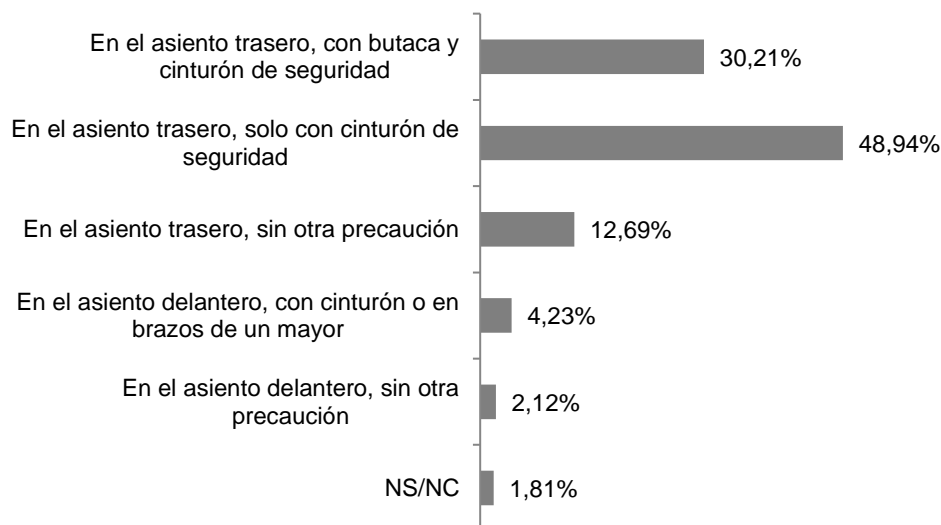
El correcto transporte y sujeción de niños en vehículos es uno de los aspectos que la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.) establece dentro de las normas básicas de la capacitación en seguridad vial.

En nuestra legislación, la Ley Provincial N°8560 en su Art. 39 *in fine* nos dice que: “*Está prohibido circular con menores de diez (10) años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos especiales homologados a tal efecto*”. Para luego concluir también que: “*Está prohibido transportar menores de diez (10) años en motocicletas y ciclomotores*”. Tal como puede observarse, resulta clara la legislación en lo que a transporte en moto se refiere, no así en otros vehículos, ya que da lugar a ciertas dudas.

Tradicionalmente la costumbre dicta que los menores deberán ser transportados en el asiento trasero, con butaca especial (huevito o booster) según la edad, altura y peso del menor, y con el cinturón de seguridad (ya sea de la propia butaca especial o del vehículo según el caso). La excepción que habilitaría a transportar los menores de diez años en el asiento delantero con dispositivo especial prácticamente no aplica ya que para ello sería necesario desactivar los “Air Bags” cada vez que el menor es transportado, y esta opción no siempre está disponible en los vehículos.

En este sentido, nos propusimos conocer cómo transportan los cordobeses a los menores de diez años en los vehículos (Gráfico 10), fue así que un 30,21% de los encuestados dio como respuesta la opción “*En el asiento trasero, con butaca y cinturón de seguridad*” que resulta ser la más segura, mientras que un 48,94% omite la utilización de butacas especiales (huevito o booster según sea el caso) y sólo se limita a llevarlos “*En el asiento trasero, solo con cinturón de seguridad*”.

Gráfico 10. ¿Cómo suelen viajar los menores de 10 años en un auto?



Fuente: elaboración propia del INEDEP

PROGRAMA EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

Tucumán 25 – 3° piso – Torre Oeste – Tel.: 434 2040 / Int.: 30 – seguridadvial.defensor@gmail.com

www.defensorcordoba.org.ar

Asimismo, y entre las opciones más inseguras seleccionadas por los cordobeses, constatamos que un 12,69% opta por llevarlos *“En el asiento trasero, sin otra precaución”*, un 4,23% *“En el asiento delantero, con cinturón o en brazos de un mayor”* y un 2,12% *“En el asiento delantero sin otra precaución”*.

RESULTADOS OBTENIDOS A INFRACCIONES FRECUENTES

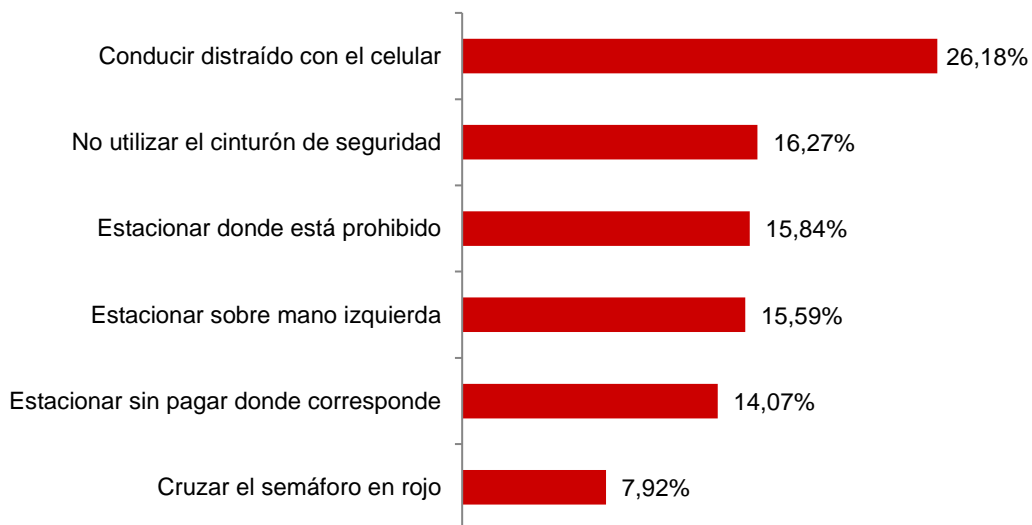
En las estadísticas que llevan los organismos competentes existe un listado de infracciones de tránsito que resultan ser las más cometidas por los cordobeses y sobre las que los inspectores labran la mayor cantidad de actas de constatación.

Con esa información, nos propusimos conocer qué nivel de autoreconocimiento existe entre la población frente a este tipo de infracciones, para ello se les consultó a los individuos la frecuencia con las que suelen cometerlas y las respuestas por las que podían optar fueron: “1. Muchas veces o siempre”, “2. Algunas veces”, “3. Pocas veces” o “4. Muy pocas veces o nunca”.

De este modo, surge el Gráfico 11 para lo cual se tuvieron en cuenta solamente las opciones “1. Muchas veces o siempre” y “2. Algunas veces”, sumando ambas variables podemos observar que del total de personas encuestadas, un 26,18% admitió que “Conducir distraído con el celular” es la infracción que con mayor frecuencia comete. Lejos queda el resto de las infracciones promediando el 15%, para culminar con un 7,92% de “Cruzar el semáforo en rojo”.

Gráfico 11. Frecuencia con la que comete infracciones

Se consideran las respuestas “algunas veces” y “muchas veces o siempre”



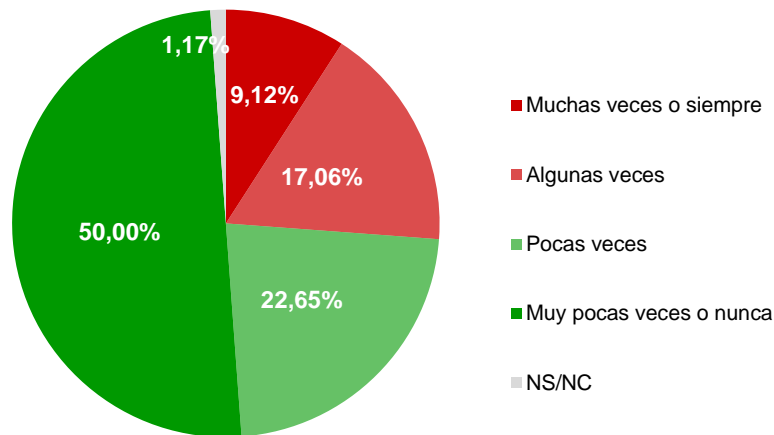
Fuente: elaboración propia del INEDEP

El análisis en particular de la infracción “Conducir distraído con el celular” que surge del Gráfico 12 a continuación, permite tomar una mejor dimensión de esta problemática, recordemos que las distracciones al momento de conducir, entre las cuales se cuenta en primer lugar, la que provoca el uso del celular, es una de las principales causas de los siniestros de tránsito de nuestros tiempos.

Tal como podrá observarse si al 26,18% que mencionamos anteriormente, que resulta de sumar las opciones “1. Muchas veces o siempre” (9,12%) y “2. Algunas veces” (17,06%), le agregamos

el 22,65% de la alternativa “3. Pocas veces”, ello nos da un número de 48,83%, lo cual permite explicar el por qué resulta tan grave la comisión de esta infracción a la hora de asociarla a las graves consecuencias que produce en el tránsito.

Gráfico 12. Distribución de la frecuencia de conducir distraído con el celular



Fuente: elaboración propia del INEDEP

Ab. Pablo Sebastián Romano
Coordinador
Programa “Educación para la Seguridad Vial”
Defensoría del Pueblo de la Provincia de Córdoba