

INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA APLICADA

Datos para la acción

DISTRACCIONES EN LA VÍA PÚBLICA: EL USO DE DISPOSITIVOS MÓVILES

Análisis y recomendaciones para la prevención de la
siniestralidad vial



Dirección de Investigación Accidentológica
Dirección Nacional de Observatorio Vial

Febrero 2022

AUTORIDADES

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Dr. Alberto Fernández

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Alexis Guerrero

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Dr. Pablo Martínez Carignano

DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Pablo Rojas

JEFATURA GABINETE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Myriam Serulnicoff

DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA

Lic. Jérica Azar

EQUIPO TÉCNICO

Sonia Balza

Federico González

Fernando Picco

Matías Kogoi

Eliana Rieg

Introducción

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que 1,35 millones de personas mueren en el mundo cada año como consecuencia de siniestros viales, afectando más de la mitad de las defunciones a usuarios/os vulnerables de la vía pública, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. A esto se le suma que entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, provocando muchos de ellos una discapacidad. Las lesiones causadas por el tránsito generan secuelas económicas, sociales y psicológicas considerables para las víctimas, sus familias y los países en su conjunto¹.

En Argentina, si se considera el año 2019 por ser el último año normal en términos de movilidad pre-pandemia por COVID-19, se registraron 99.221 siniestros viales con víctimas, los cuales dejaron como consecuencia 4.911 personas fallecidas², según datos de la Dirección Nacional de Observatorio Vial (DNOV) de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Si se considera el año 2021 por ser el período de retome a una circulación "normal", se destaca que, según la misma fuente, la mayoría de los siniestros viales fatales (54%) corresponden a las colisiones entre vehículos como el tipo de evento más recurrente, seguido por el atropellamiento de peatón (12%), y en tercer lugar el vuelco (10%). Cabe mencionar que, en Argentina, los/as motociclistas son el tipo de usuario/a de la vía más afectado por la inseguridad vial ya que, de las 3.866 víctimas fatales registradas en 2021, el 46% pertenece a estos/as usuarios/as vulnerables de la vía³.

La literatura especializada en seguridad vial atribuye como factores determinantes de los siniestros viales a aquellos vinculados con el factor humano, la infraestructura vial, los vehículos y los institucionales asociados con

¹ OMS (2018), "Global Status Report on Road Safety". Disponible en: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

² ANSV (2021), "Anuario Estadístico de Seguridad Vial año 2019". Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_ov_anuario_estadistico_2019_final.pdf

³ ANSV (2022) "Informe de Siniestralidad Vial Fatal 2021 Datos parciales y preliminares" Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad_vial_fatal_2021.pdf

la gestión de la seguridad vial. Entre los vinculados al factor humano, se destacan como principales el exceso de velocidad, la ingesta de alcohol/drogas, la fatiga y/o el estrés, y las distracciones, los cuales tienen en común el estar directamente relacionados con una decisión de los/as propios conductores/as. Las distracciones al conducir, entre las que predomina el uso de dispositivos móviles, se han convertido en una creciente preocupación para la seguridad vial, ya que afectan las capacidades de reacción de los/as conductores/as, provocando por ello recurrentemente las colisiones - por lo general por alcance - entre los vehículos circulantes tanto en ámbitos urbanos como rurales.

Pese a que el 82% de conductores/as de vehículos en Argentina manifiesta conocimiento sobre la peligrosidad de usar el teléfono celular mientras se conduce⁴, se observa que, dicho factor de riesgo, se ha incrementado en los últimos años. En tal sentido, este informe elaborado por la Dirección de Investigación Accidentalógica de la DNOV de la ANSV pretende problematizar sobre las distracciones en la vía pública, específicamente respecto al uso de dispositivos móviles en los distintos tipos de usuarios/as de la vía (automovilistas, motociclistas, ciclistas, y peatones/as), con el objetivo de generar recomendaciones efectivas para gestionar preventivamente este factor de riesgo de la seguridad vial en el país.

⁴ ANSV (2017) "Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la Seguridad Vial" Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_sociocultural_sobre_seguridad_vial.pdf

El Problema

I. CRECIMIENTO DEL USO DE DISPOSITIVOS MÓVILES EN LA VÍA PÚBLICA

Según estudios realizados en distintos países miembros de la Organización Panamericana de la Salud⁵ (OPS), el porcentaje de conductores/as que utiliza el teléfono celular mientras conduce ha aumentado a lo largo de los últimos 5-10 años y oscila entre el 1% y el 11%. En España, por mencionar un caso europeo, desde 2016 las distracciones al volante son la primera causa de los siniestros viales mortales (31%); para el año 2020 este valor se incrementó 3 puntos por encima de lo registrado en el año anterior⁶.

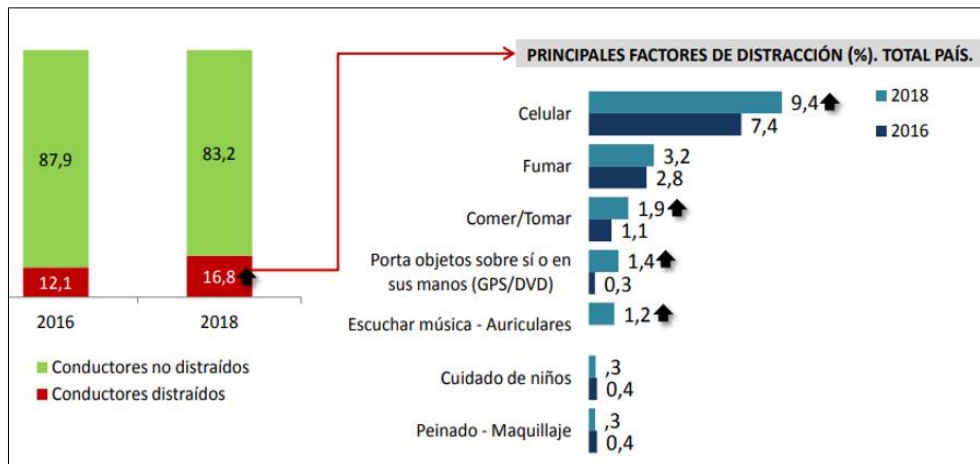
En Argentina, de acuerdo a estudios observacionales del comportamiento de las personas usuarias de la vía que lleva a cabo la ANSV a nivel nacional ⁷, se observó un crecimiento de 2016 a 2018 de conductores/as de vehículos de 4 o más ruedas que presentaron un factor de distracción durante la circulación (12,1% a 16,8%), siendo el uso del celular el principal factor distractivo, el cual también se incrementó durante el período de análisis (7,4% a 9,4%) (gráfico 1).

⁵ OMS (2011) "Uso del celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor" Disponible en: http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/85873/9789243500898_spa.pdf;jsessionid=C30D655F6E8D8404DE1347067A738C47?sequence=1

⁶ DGT (2021): "El Congreso de los Diputados aprueba la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial" Disponible en: <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/el-congreso-de-los-diputados-aprueba-la-ley-de-traffic-circulacion-de-vehiculos-a-motor-y-seguridad-vial/>

⁷ ANSV (2019): "Estudio Observacional del comportamiento de conductores y ocupantes de vehículos motorizados de 4 (o más) y 2 ruedas". Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estudio_observacional_2018.pdf

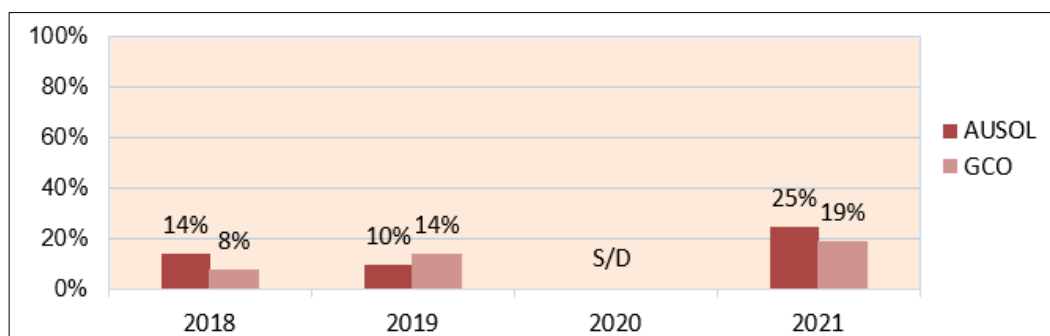
Gráfico 1. Total de conductores/as de vehículos de 4 o más ruedas que presentan un factor de distracción y factores de distracción. Argentina.



Fuente: Estudio Observacional del comportamiento de conductores y ocupantes de vehículos motorizados de 4 (o más) y 2 ruedas (ANSV – 2019)

Más alarmante aún, son los datos observacionales relevados por las autopistas AUSOL S.A y GCO S.A de la provincia de Buenos aires que indican una considerable progresión en el uso de dispositivos móviles durante la conducción de vehículos en ambos ramales desde el año 2018 (gráfico 2). En el 2021, según esta fuente, el 25% de conductores/as que circuló en el Acceso Norte usaba el dispositivo, mientras que, en el Acceso Oeste, lo hizo el 19%.

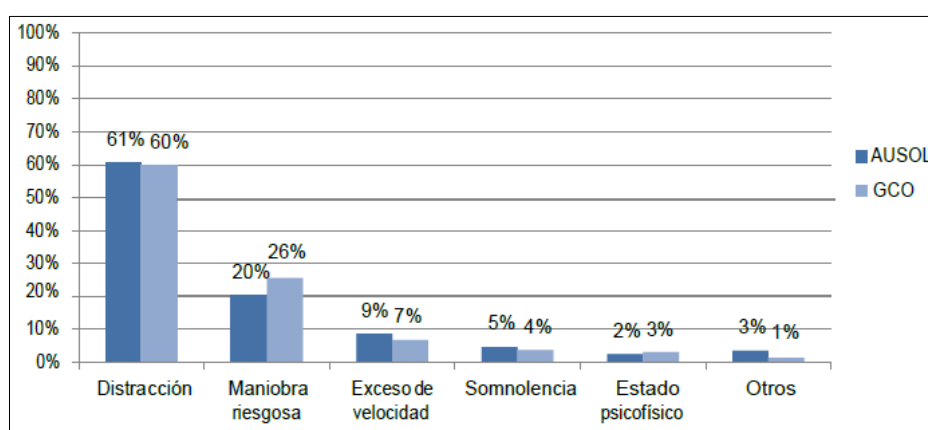
Gráfico 2. Evolución del uso del teléfono celular al conducir sobre las autopistas AUSOL y GCO de PBA. 2018-2021.



Fuente: Autopistas del Sol S.A y Grupo Concesionario del Oeste S.A

En este sentido, no son casuales los datos de estudios realizados por la ANSV sobre la siniestralidad vial ocurrida en este tipo de vías que muestran a las distracciones como la principal causa probable, seguido por las maniobras de riesgo y el exceso de velocidad (gráfico 3)⁸.

Gráfico 3. Probables causas de siniestros en autopistas de PBA 2018-2019.



Fuente: Estudio de siniestralidad vial en autopistas de Provincia de Buenos Aires y recomendaciones para su prevención (ANSV - 2020)

Tal como puede observarse, el uso del teléfono celular durante la conducción de vehículos, sobre todo en vías donde se circula a elevada velocidad, es un determinante crucial de la siniestralidad vial que puede generar daños irreparables.

Los “moto-delivery” y el uso del teléfono durante la conducción

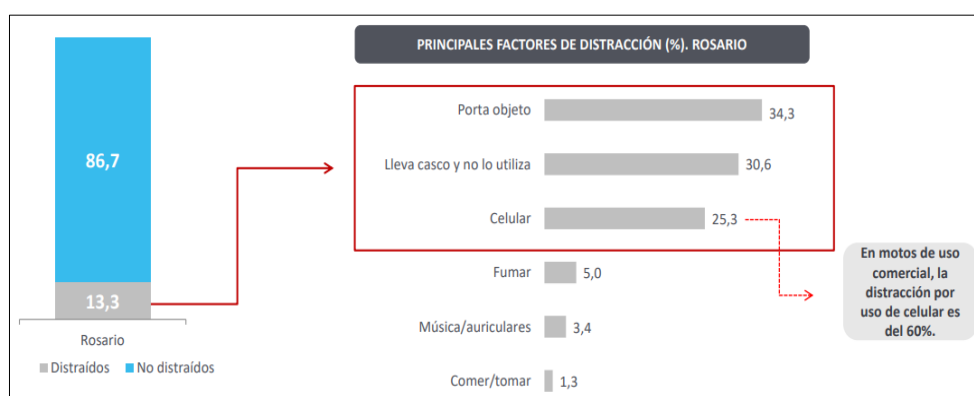
Uno de los fenómenos crecientes en el mundo y en Argentina refiere al uso de aplicaciones móviles para el consumo de bienes y servicios. Dicho fenómeno, que está cambiando los patrones de consumo también afecta la movilidad, debido al mayor uso de “*deliverys*” o la entrega de bienes en domicilio. Respecto a esto, cabe mencionar el crecimiento del uso de celulares en motociclistas (y también ciclistas) durante la conducción de vehículos

⁸ANSV (2020): “Estudio de siniestralidad vial en autopistas de la Provincia de Buenos Aires y recomendaciones para su prevención”. Disponible en: www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_estudio_siniestralidad_vial_en_autopistas_pba_2020.pdf

comerciales conforme aumentan las aplicaciones móviles (*App*), las cuales se vieron fuertemente potenciadas durante la pandemia del COVID-19. Las/os motociclistas tienen en la actualidad como aliado fundamental para esa labor al teléfono celular, debido a que éste les es útil como guía de calles, herramienta de cobro, y entrega de productos. Desde ya que todo esto promueve hábitos no saludables en torno a la seguridad vial, los cuales ponen en riesgo la vida de dichas personas usuarias de la vía.

Un estudio observacional de la ANSV sobre el comportamiento de motociclistas en la Ciudad de Rosario⁹ reflejó que los principales factores de distracción detectados entre los/as conductores de motocicletas refieren a la portación de objetos (34,3%), la carga del casco sin ser utilizado (30,6%), y el uso del celular (25,3%). Es interesante remarcar que el uso del celular llega al 60% entre aquellos motociclistas que usan la motocicleta con fines comerciales (gráfico 4), evidenciando la problemática de las distracciones durante la conducción de vehículos en tanto factor de riesgo de la siniestralidad vial.

Gráfico 4. Total de conductores/as de motocicletas que presentan un factor de distracción y factores de distracción. Rosario. 2021.



Fuente: Estudio observacional del comportamiento de motociclistas en el municipio de Rosario (ANSV - 2021)

Cabe mencionar que estos resultados son coincidentes con una realidad en donde la tecnología ocupa un lugar cada vez más relevante en la vida de las

⁹ ANSV (2021): “Estudio Observacional del comportamiento de motociclistas en el municipio de Rosario”. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/estudio_observacional_del_comportamiento_en_conductores_y_acompanantes_de_motos_rosario.pdf

personas. Tal como se comentó anteriormente, la pandemia por COVID-19 profundizó los cambios en los patrones de consumo y movilidad que ya se venían registrando, otorgando una mayor relevancia al uso de aplicaciones móviles.

Uso de dispositivos móviles en peatones

Caminar y cruzar la calle distraídamente también es un factor de riesgo vial. La distracción cognitiva de peatones derivada del uso del teléfono celular, por ejemplo, reduce su percepción de la situación y aumenta el comportamiento peligroso, haciendo que éstos corran un mayor riesgo de sufrir traumatismos a causa de un siniestro de tránsito. El hábito de caminar mirando el teléfono celular reduce la concentración en el camino y se vuelve aún más riesgoso en cercanías a los cruces de calles.

Uso de celulares en ciclistas

En 2017, en los Países Bajos (país que cuenta con más de 35.000 carriles y sendas para uso ciclista), el teléfono móvil estuvo presente en uno de cada cinco siniestros en bicicleta con usuarios/as entre 12 y 25 años. Aunque estos hechos con móviles involucrados no fueron graves, se han vuelto cada vez más comunes en aquel país, particularmente entre los/as jóvenes.¹⁰

En el ámbito local, un estudio de la ANSV¹¹ muestra que el 18,7% de las/os ciclistas observada/os presentaban al menos un factor de distracción al momento de circular. Las/os jóvenes representan el segmento etario donde mayor cantidad de conductoras/es distraídos se observan, especialmente entre los 18 y 35 años. Los principales factores de distracción registrados en ciclistas

¹⁰ Revista DGT (2018) "En bici, prohibido usar el móvil" Disponible en: <https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2018/1001-Moviles-Holanda.shtml>

¹¹ ANSV (2021): "¿Hacia una movilidad sustentable y segura? Una mirada global y local sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte". Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_estudio_movilidad_sustentable_y_segura_2021.pdf

son la portación de objetos sobre sí o en las manos (8,3%), el uso de auriculares al pedalear (7,7%), y el uso del teléfono celular (2,1%).

II. EFECTOS DE USAR UN DISPOSITIVO MÓVIL DURANTE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS

La distracción refiere al desvío de la atención, tanto en actividades de poca importancia como entre aquellas que revisten un alto nivel de compromiso. Dicho de otro modo, la atención es esencial para llevar a cabo una conducción de forma segura. Estas distracciones pueden afectar la actuación del conductor/a de distintas maneras, por ejemplo, aumentando el tiempo de reacción ante un frenado y ante las señales de tránsito. Específicamente, las distracciones en la conducción pueden ser de cuatro tipos:

- **Las visuales:** Apartar la vista del camino por alguna situación circunstancial; por ejemplo, leer un mensaje recién llegado al teléfono móvil.
- **Las auditivas:** Responder a un teléfono celular que suena o tener la radio con el volumen tan alto que dificulte oír otros sonidos como la sirena de un vehículo en emergencia.
- **Las físicas:** Cuando se envía un mensaje escrito o se intenta manipular la pantalla táctil del celular.
- **Las cognitivas:** En lugar de observar detenidamente las situaciones presentes en el camino, la persona que conduce presta mayor atención al tema de conversación del que se esté hablando por teléfono.

La particularidad del teléfono celular radica en que su uso durante la conducción intercede en esos 4 tipos de distracciones más que cualquier otro factor, tales como fumar, comer o buscar una calle mientras se conduce. En este sentido, el uso del celular incrementa el tiempo de reacción para detectar y responder a acontecimientos inesperados o ante la presencia de señales de tránsito; reduce la capacidad para mantener la posición correcta en el carril de marcha; genera reacciones lentas y con frenadas más intensas y repentinas; y

produce distancias de detención cortas que podrían ocasionar que los vehículos precedentes colisionen por alcance con el/la distraído/a. A su vez, conducir y usar un celular reducen la capacidad para mantener la velocidad adecuada. Si bien normalmente se circula más despacio al hablar por teléfono, esto puede ocasionar molestia en vías donde la velocidad mínima transgredida dificulta la circulación. Asimismo, esta acción reduce el campo de visión del conductor/a, es decir, éste suele mirar más hacia su frente y perder la vista periférica o los espejos retrovisores. Por su parte, escribir un mensaje de texto o marcar un número mientras se conduce produce una distracción visual que representa un riesgo aún más alto y que puede resultar en un siniestro vial o provocar una situación de peligro. Finalmente, cabe aclarar que actualmente existe una sólida evidencia científica que señala que la distracción cognitiva provocada por la conversación mediante el uso de un dispositivo móvil (incluso utilizando dispositivos manos libres) es la principal causa del deterioro del comportamiento de el/la conductor/a al volante¹².

Conclusión

Tal como se evidenció en este informe, las distracciones durante la conducción de vehículos, fundamentalmente el uso del celular, se han incrementado en los últimos años con proyección de continuar creciendo conforme avanzan los cambios en los patrones de consumo y movilidad de la población. En tal sentido, es difícil pensar la vida cotidiana sin el uso de la tecnología y todos los beneficios que esta trae en la vida socio-económica de una comunidad. El uso de dispositivos móviles crece a nivel general e indefectiblemente se introduce en la ya compleja tarea de conducir un vehículo o como peatón. Conducir ya requiere de altos niveles de concentración por parte de el/la conductor/a, los cuales se ven afectados si se le suma prestar atención física y cognitiva al

¹² Dragutinovic N., Twisk D. (2005): "Uso de teléfonos móviles mientras se conduce: efectos sobre seguridad vial". Leidschendam, Países Bajos, SWOV Institute for Road. Disponible en: <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2005-12.pdf>

responder un mensaje de texto, mirar el celular, o escuchar detenidamente una conversación telefónica.

Cabe destacar que, todo este escenario, se ve potenciado por la aparición de la pandemia por COVID-19, la cual trajo aparejada una proliferación de los servicios de mensajería puerta a puerta (la mayoría realizados mediante el uso de motocicletas y bicicletas) dirigidos por las aplicaciones móviles instaladas en los teléfonos celulares de las/os trabajadoras/as; situación que promovió aún más la vulnerabilidad en estos usuarios/as de la vía. Por su parte, las/os peatones también corren riesgos viales derivados de la distracción cognitiva que provoca el uso del teléfono celular mientras se camina o cruza la calle, los cuales deben procurar no incurrir en esta práctica vial de riesgo.

Todos los datos expuestos en el informe muestran una problemática vial creciente que debe abordarse desde la gestión de la seguridad vial; es decir, a partir de la implementación de políticas públicas orientadas a modificar aquellos comportamientos de riesgo por parte de la población (conductores/as y peatones/as) que inciden sobre la seguridad vial. A continuación, se exponen un conjunto de recomendaciones, basadas en evidencia, orientadas a prevenir la siniestralidad vial vinculada a las distracciones, específicamente respecto al uso de dispositivos móviles durante la conducción de vehículos y en peatones/as.

Recomendaciones para prevenir la siniestralidad vial vinculada a las distracciones

Se detallan a continuación algunas propuestas y recomendaciones para reducir el uso de los dispositivos móviles en la vía pública de forma general y, específicamente, en conductores/as de automóviles, motociclistas, transporte de pasajeros, y en peatones/as. Las mismas deben ser implementadas de forma integral y abarcan cuestiones de legislación, control y sanción, y educación vial. También de infraestructura en el caso de peatones/as.

I. RECOMENDACIONES GENERALES

- ⇒ Legislar explícitamente en la conducta antirreglamentaria de conducir un vehículo mientras se usa el teléfono celular. Si bien la ley nacional de tránsito 24.449 describe la prohibición en su artículo 48, inc. x): *"Está prohibido en la vía pública: (...) conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua"*¹³; la acción queda expuesta a interpretaciones abiertas y poco claras para la actualidad tan cambiante en materia de nuevas tecnologías.
- ⇒ Aplicar la normativa vial con firmeza y sostenidamente en el tiempo puede redundar en que la población se vuelva más consciente de la existencia de un riesgo real. Al mismo tiempo, las multas por las infracciones deberían estar estipuladas con claridad y hacerse públicas para que actúen como elemento disuasorio. La legislación podrá convertirse en un importante instrumento para modelar el comportamiento y promover una cultura de seguridad vial, cuyo resultado sea la continua reducción de los traumatismos por siniestros viales.
- ⇒ Un obstáculo clave para el éxito de la legislación sigue siendo la necesidad de adaptar las leyes a los rápidos avances tecnológicos en el diseño y la funcionalidad de los dispositivos telefónicos y, en particular, de las plataformas multimedia que permiten distintos niveles de interacción constante.
- ⇒ Realizar campañas de prevención que refuercen la idea de que conducir un vehículo y usar el teléfono al mismo tiempo es socialmente inaceptable -además de estar legislado y ser una actividad de riesgo-. Esto puede resultar un modo eficaz de modelar un comportamiento y modificar la opinión de la sociedad acerca de los riesgos aceptables (Imagen 1).

¹³ INFOLEG. Ley de Tránsito 24.449. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

Imagen 1. Campaña de vigilancia y concientización de los peligros al volante en Sevilla, España.



Fuente: DGT. Dirección General de Tráfico

- ⇒ El empleo de medidas legislativas y campañas creativas que refuercen el cumplimiento de las normas viales en este tema deberían ser metas a conseguir, al igual que la colaboración o regulación de la industria automotriz y cambios en la percepción de la población con respecto a las conductas tras el volante o en la vía pública.

II. RECOMENDACIONES PARA LA DISMINUCIÓN DEL USO DE DISPOSITIVOS MÓVILES EN CONDUCTORES/AS DE AUTOMÓVILES

- ⇒ Los centros de expendio de licencias de conducir y las academias de conducción deben proporcionar a los/as aspirantes información sobre el modo de controlar los factores de distracción en la vía pública. Además, deben informar los riesgos, efectos, factores y usos de las nuevas tecnologías incorporadas a los nuevos automóviles del mercado.
- ⇒ Quien conduce un vehículo deberá en todo momento reducir al mínimo cualquier actividad que no sea la conducción. En la legislación nacional debería constar expresamente la imposibilidad que las/os conductores de todo tipo de vehículo utilicen, mientras se encuentre en movimiento, un teléfono que tengan que sujetar con la mano¹⁴.

¹⁴ Basado en el artículo 8.6 de la Convención de Viena sobre la Circulación Vial (1968). Disponible en: www.international-driving-permit.com/

- ⇒ Es aconsejable la presencia de lugares de detención segura en vías rápidas o transitadas para los casos en que las/os usuarios deban estacionar o detenerse para atender una situación impostergable vía aparato celular.
- ⇒ Incorporar a la red de control de radares y cámaras de foto-multa el uso del teléfono celular al conducir (Imagen 2).

Imagen 2. Imagen captada de video-multa realizada en España por la Dirección General de Tráfico (DGT).



Fuente: DGT. Dirección General de Tráfico de España¹⁵

- ⇒ Es importante la concientización vial desde temprana edad de forma obligatoria, fundada e incorporándola transversalmente en asignaturas escolares del ámbito de las ciencias exactas y sociales.
- ⇒ En la instrucción a agentes de tránsito debe reforzarse e incorporarse el control eficiente del uso de dispositivos móviles a conductores/as. De igual forma que se controla el uso de elementos de seguridad (casco, cinturón, etc.) o la ingesta de alcohol/drogas, el uso de dispositivos es un factor de riesgo muy presente en la vía pública y su requerimiento aún no es del todo esperable por parte de las/o usuarios.

¹⁵ DGT (2021): "Usar el teléfono móvil mientras se conduce continúa siendo la distracción más frecuente entre los conductores". Disponible en: <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/usar-el-telefono-movil-mientras-se-conduce-continua-siendo-la-distraccion-mas-frecuente-entre-los-conductores/>

III. RECOMENDACIONES PARA LA DISMINUCIÓN DEL USO DE DISPOSITIVOS MÓVILES EN MOTOCICLISTAS Y EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

Como se comentó en el informe, la nueva modalidad de entrega de mercadería puerta a puerta en motocicleta es indispensablemente dirigida por una aplicación móvil instalada en un teléfono celular (la mensajería en bicicleta también avanza velozmente). Dicha combinación es riesgosa si se usa en el trayecto incluso por medio de auriculares sueltos, soportes vinculados o incorporados al casco del conductor/a (Imagen 3).

- ⇒ Se deberá trabajar en controles preventivos que impidan el uso de estas App durante la conducción y concientizar en la detención y ubicación en lugares seguros para su eventual uso.

Imagen 3. Soporte para teléfono celular que permite seguir el camino que indica el destino del pedido solicitado a través de una App.



Fuente: www.google.com/imghp?hl=es

- ⇒ El área de Seguridad de Motociclistas de la ANSV¹⁶ brinda capacitaciones a trabajadores del rubro comercial dentro del denominado "Programa Federal de Entrega de Cascos y Equipamiento Reflectivo". La réplica de estos cursos y su organización local es un

¹⁶ANSV: <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/seguridadmotociclistas>

paso importante para que cada jurisdicción comience atendiendo en prevención vial al principal usuario/a vulnerable de la vía pública.

- ⇒ Debe trabajarse en conjunto con las empresas proveedoras de mensajería para que los/as trabajadores/as conozcan los peligros que remite el uso del teléfono celular mientras se conduce.
- ⇒ Dentro de un automóvil destinado al traslado de pasajeros puede persuadirse a sus ocupantes, mediante cartelería informativa, a que estos eviten que el conductor/a utilice un dispositivo móvil mientras conduce o, en el caso de ser necesario, que se detenga en un lugar seguro para hacerlo.

IV. RECOMENDACIONES PARA PEATONES/AS

- ⇒ El hábito de caminar mirando el teléfono celular reduce la concentración en el camino y se vuelve aún más riesgoso en cercanías a los cruces de calles. En busca de una solución a este problema, en las Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en Rosario se encuentra a prueba un experimento utilizado en varias ciudades europeas: un semáforo en el piso que indica, previo a la senda peatonal, las luces de colores según corresponda (Imagen 4). La luminaria colocada no suplanta al semáforo peatonal tradicional y se conecta al semáforo que observan normalmente los/as automovilistas¹⁷. En diferentes ciudades del mundo ya se utilizan estos dispositivos de tiras de luces LED incrustadas en el pavimento antes de la senda peatonal. Son visibles a la luz del día, pasarán de un verde fijo a un verde intermitente a un rojo fijo, imitando la secuencia de las señales tradicionales de Hombre Caminante y Hombre de Pie de los semáforos para peatones.

¹⁷ Seguro Web (2017): "Semáforos en el piso, una tendencia que ya llegó a Argentina". Disponible en: www.seguroweb.com.ar/semaforos-en-el-piso-una-tendencia-que-ya-llego-a-argentina-4/

Imagen 4. Dispositivo en el suelo conectado a las luces del semáforo en el cruce de las avenidas Córdoba y Corrientes, CABA.



Fuente: www.seguroweb.com.ar/

⇒ En países como España, se han desarrollado sucesivas campañas de publicidad -intensificadas desde comienzos de los años '80- empleándose diferentes técnicas de marketing que se han ido adaptando progresivamente a la propia evolución experimentada por la siniestralidad vial (Imagen 5). Lo destacable es la crudeza de éstas y la repercusión que han tenido¹⁸. Es necesario replicar estos modelos internacionales incluso separado por estrategias temáticas que dan prioridad a los problemas más urgentes. El éxito o no de los efectos en la disminución de las tasas de siniestralidad parece depender de la temática que se recrea en el anuncio publicitado, también del contexto que rodea el mensaje y, sobre todo, del tipo de vía escogida para escenificarlo (siniestros en autopistas, atropellos peatonales urbanos y colisiones en intersecciones, entre otros).

¹⁸ Manzano, J.; Castro Nuño, M.; Pedregal Tercero, D.: "Efectividad de las campañas de publicidad para reducir la siniestralidad vial en España: Un análisis Econométrico". Disponible en: https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/61109/Efectividad_de_las_campanas_publicidad.pdf;jsessionid=AA645DF2CA846E01253A5CBD9A823DCC?sequence=4&isAllowed=y

"LAS MALVINAS SON ARGENTINAS"

Imagen 5. Video: "El truco de magia". La Policía suiza lanzó en 2015 una campaña impactante para concientizar sobre peatones distraídos por el teléfono móvil.



Fuente: revista.dgt.es¹⁹

¹⁹ Video disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=k8c2hjiTDPo&t=27s>