

2017 | ENCUESTO NACIONAL DEL OBSERVATORIO VIAL

“Seguridad vial: ¿qué comunicamos cuando informamos?”

Logros y desafíos del Observatorio Vial 2016-2018

ENOV 2017



LOGROS – Observatorios Provinciales y Mesas Multisectoriales

CREACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE OBSERVATORIOS PROVINCIALES:

➤ **16** Convenios firmados entre
provincias y el ONSV

➤ Articulamos acciones y
cooperamos técnicamente en

12 jurisdicciones

ARTICULACIÓN CON OTROS ORGANISMOS NACIONALES A TRAVÉS DE MESAS MULTISECTORIALES :

*Ministerio de Salud
Ministerio de Justicia
Ministerio de Educación
Ministerio de Seguridad
SEDRONAR
Vialidad Nacional*

LOGROS – Datos, SIGISVI y Estudios

Datos y SIGISVI:

- Las **24** jurisdicciones aportan datos agregados
- **14** de ellas envían datos desagregados
- Desarrollamos un Sistema Electrónico de Datos (SIGISVI), que ya está siendo implementado por **9** jurisdicciones (7 ya en funcionamiento, 2 en proceso)



Provincias que se encuentran implementando SIGISVI

Se realizaron **5** ESTUDIOS:

- Observacional
- Sociocultural
- Metodología de Costos
- Jóvenes, alcohol y conducción
- Estudio de caso Mendoza

Red Académica de Seguridad Vial:

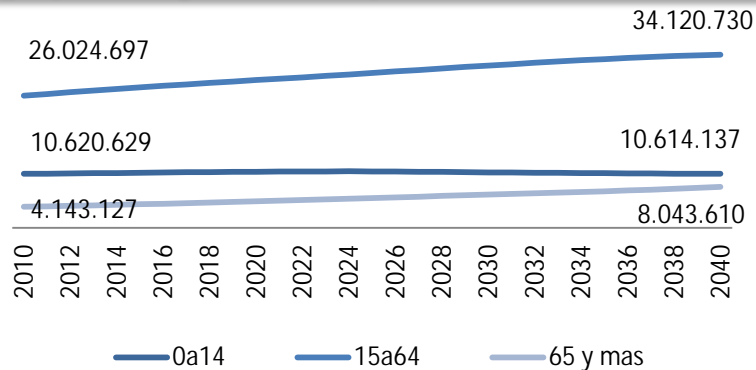
- **5** Jornadas en todo el país en conjunto con Min. Educación, Min. Justicia, UNNE, UNS, UNCUIYO, FADEACC, entre otras
- **32** líneas de investigación presentadas
- Más de **280** investigadores inscriptos en la RASV

DIAGNÓSTICO

Mapa de la Inseguridad Vial en Argentina

Crecimiento demográfico total, según tramo etario y región

Evolución de la población en grandes grupos de edad
(proyectada según Censo 2010) 2010-2040 – Total Nacional



Variación Nacional de la población 2010-2040

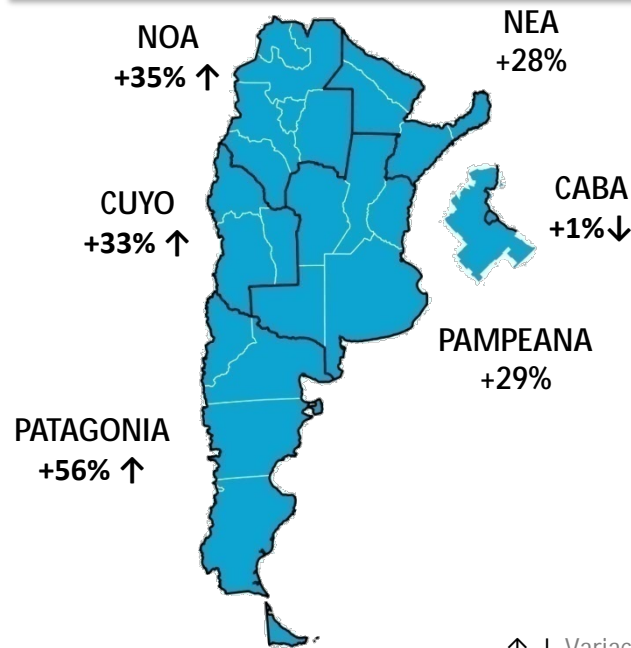


Total
29%

Variación según tramo etario:

0 a 14 años	-0.61%
14 a 64 años	+30%
65 y más años	+94%

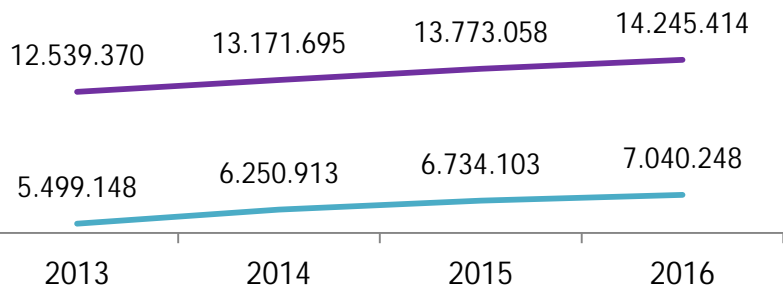
Variación de la población 2010-2040 según región



↑ ↓ Variación Región Vs Nación

Composición del parque vehicular en Argentina

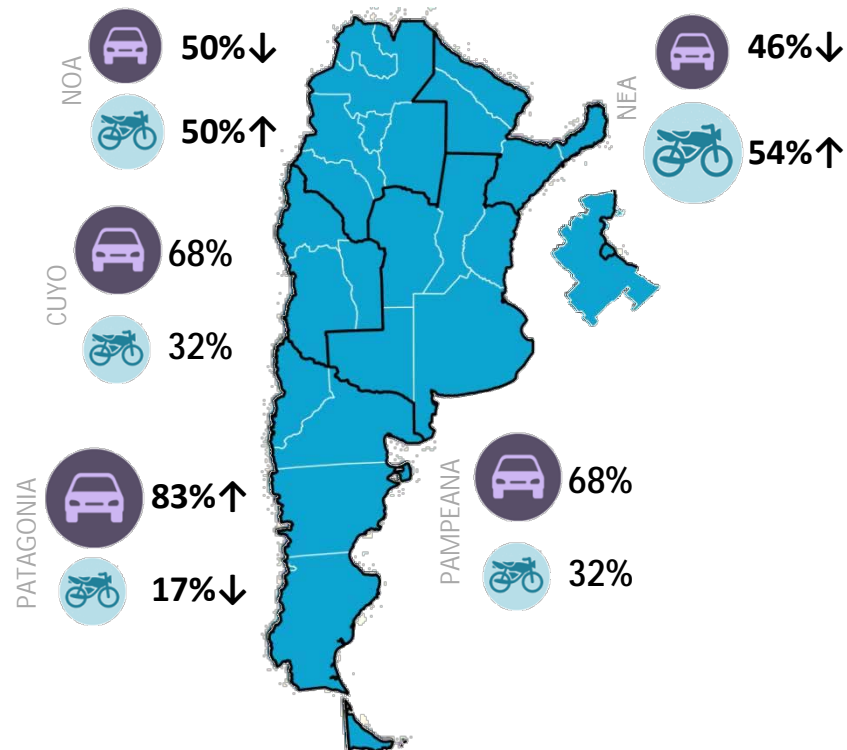
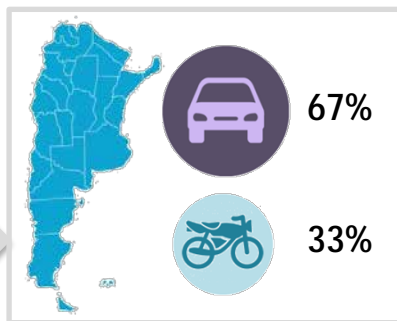
Evolución Parque Automotor y Parque Motovehicular
(2013-2016) – Total Nacional



— P. Motovehicular + 28 pts.

— P. Automotor + 13 pts.

COMPOSICIÓN DEL PARQUE ACTUAL

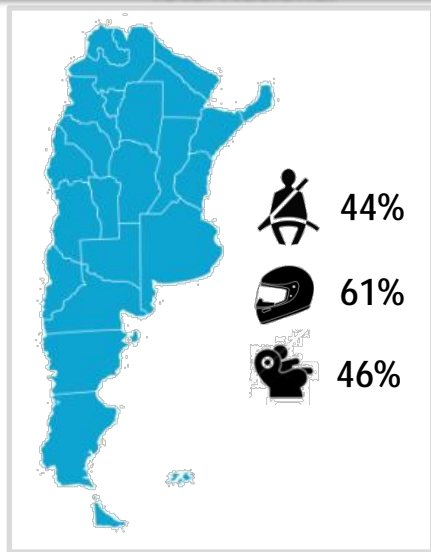





RESULTADOS INTERMEDIOS

FACTORES DE RIESGO

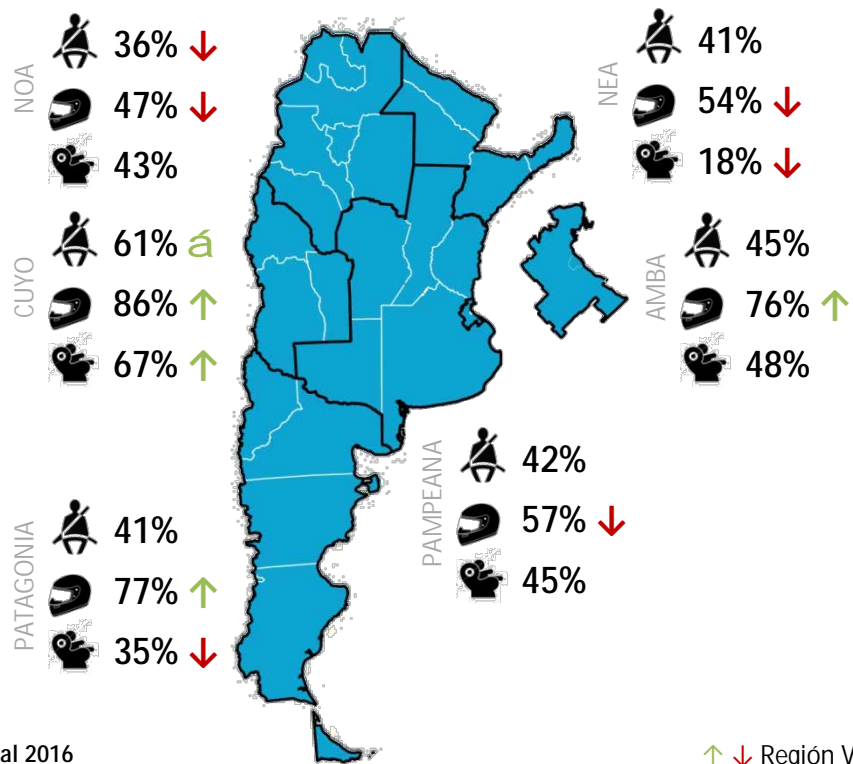
Uso de elementos de seguridad vial: cinturón, casco y SRI.

Tasa de uso de cinturón y casco TOTAL VEHÍCULO PROTEGIDO y uso de SRI entre niños de 0 a 4 años.
Total Nacional



 Uso cinturón – Total Vehículo Protegido
 Uso casco – Total Vehículo Protegido
 Uso SRI entre niños de 0 a 4 años

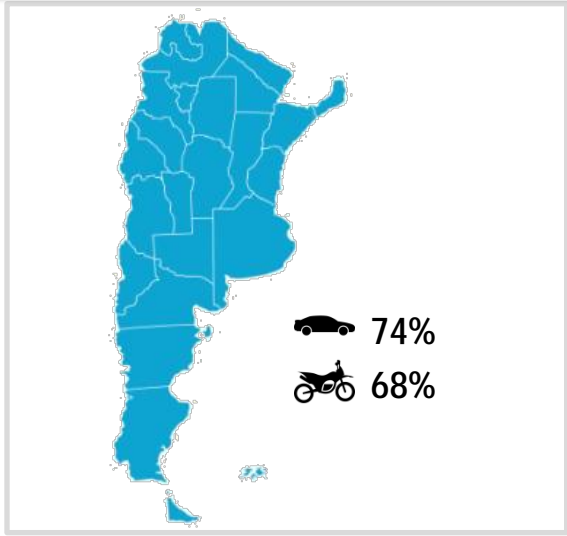
Fuente: Estudio Observacional 2016



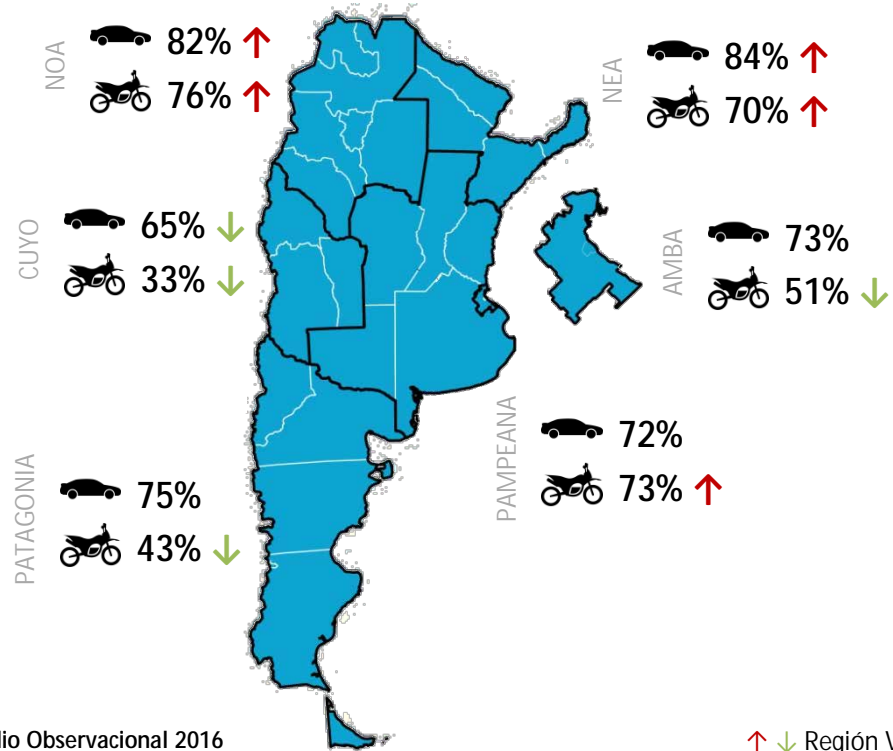
↑ ↓ Región Vs. Nación

Desprotección en menores de edad (0-17 años)

Desprotección de menores de edad (0-17 años) en vehículos de 4 ruedas o más y 2 ruedas. Total Nacional



Desprotección menores de edad (0-17) – Autos
 Desprotección menores de edad (0-17) – Motos

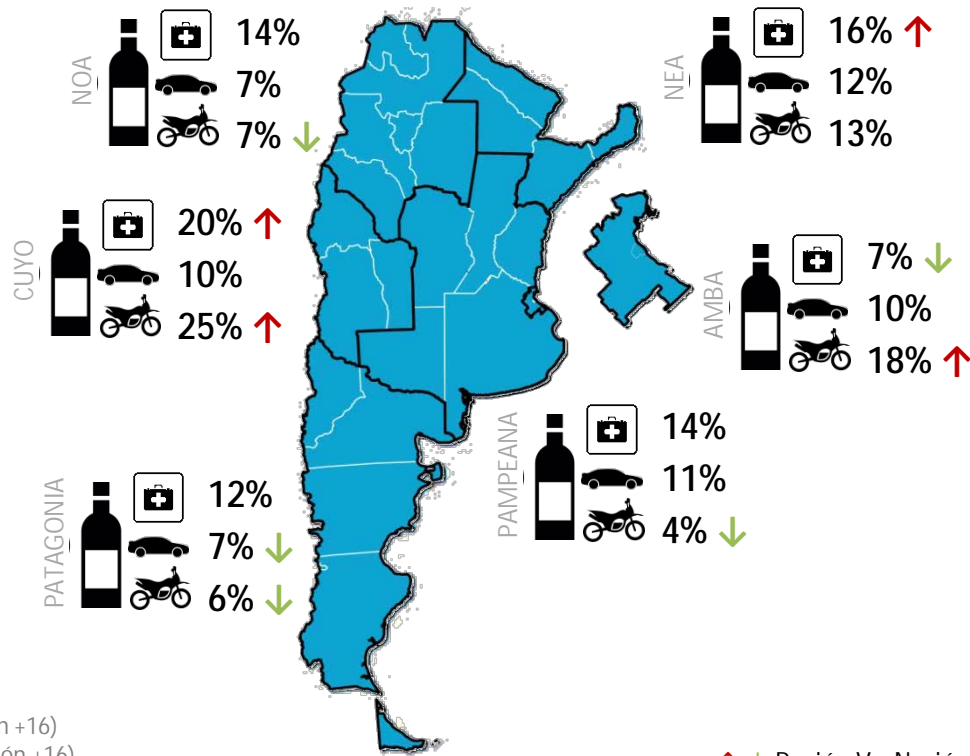
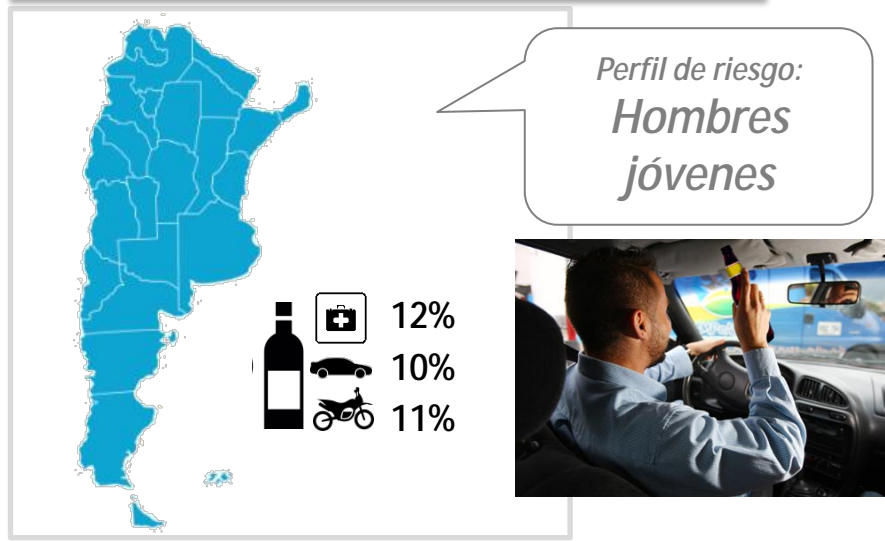


Fuente: Estudio Observacional 2016

↑ ↓ Región Vs. Nación

Alcohol y conducción (dato por declaración)

Porcentaje que declara haber conducido un vehículo en el último mes de beber alcohol. Total Nacional



ENFR 2013 – Manejó luego de beber alcohol último mes (población +18)
Sociocultural 2016 – Manejó un AUTO luego de beber alcohol último mes (población +16)
Sociocultural 2016 – Manejó una MOTO luego de beber alcohol último mes (población +16)

↑ ↓ Región Vs. Nación

Factores de distracción: la manipulación del uso del celular

Porcentaje de conductores observados distraídos (presenta al menos un factor de distracción). Total Nacional. Estudio Observacional 2016- ANSV



12% Conductores de AUTOS distraídos

Principal factor de distracción:
MANIPULACIÓN DEL CELULAR



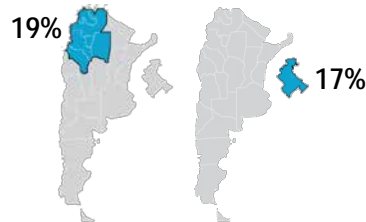
8% Conductores de MOTOS distraídos

Principal factor de distracción:
MANIPULACIÓN DEL CELULAR y TRANSPORTE DE OBJETOS

Porcentaje de conductores que declaran usar el celular mientras conducen "Siempre – A veces". Total Nacional. Estudio Sociocultural 2016 - ANSV



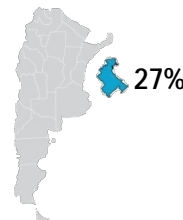
15% Conductores de AUTOS que Usan el celular Siempre/ A veces



Mayor uso declarativo de celular entre conductores de autos en NOA y AMBA



15% Conductores de MOTOS que Usan el celular Siempre/ A veces



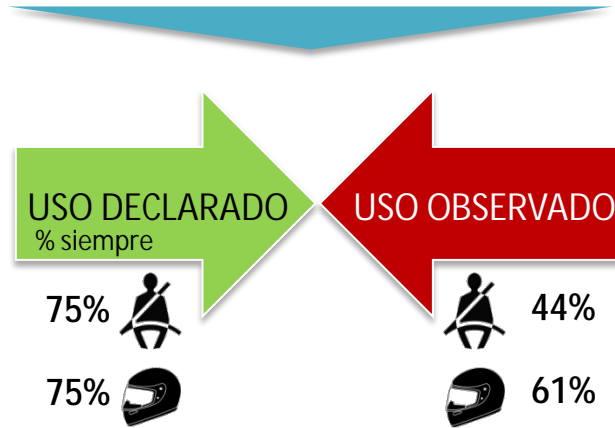
Mayor uso declarativo de celular entre conductores de motos en AMBA

La falta de uso de elementos de seguridad vial no estaría asociada a la falta de información sino a ciertos sesgos y creencias de la población

Se sobre-declara el uso de elementos de seguridad

Conocen la importancia del uso de elementos de seguridad vial

¿Cuál es el sistema de creencias que motiva las conductas inseguras?



DEBER SER ≠ HACER



CONDUCTORES AUTOS

91%

% Muy de acuerdo +
% De acuerdo

El uso de cinturón es la medida más eficaz para reducir el número de fallecidos y lesionados



CONDUCTORES MOTOS

98%

% Muy de acuerdo +
% De acuerdo

En la mayoría de los accidentes, el uso del casco reduce el riesgo de sufrir graves lesiones para los conductores y pasajeros

NO FALTA INFORMACIÓN

§ TRANSGRESIONES APOYADAS EN SEGOS Y CREENCIAS:

- La pericia del conductor compensa la transgresión.
- La conducción a baja velocidad no es riesgosa → "No uso cinturón/casco"
- El uso del cinturón/casco es incómodo.
- Los viajes cortos no revisten riesgo y no ameritan el uso de elementos de seguridad.

SE INSTALAN COMO VERDADES OBJETIVAS

Los sesgos y creencias operan en el marco de una cultura vial signada por la falta de autocrítica, la omnipotencia y la anomia

FALTA DE AUTOCRÍTICA

§ El 71% dice que los Argentinos manejan muy mal porque no respetan las normas

§ La mayoría de los Argentinos declara respetar las normas de tránsito

LA CULPA SIEMPRE ES DEL OTRO

OMNIPOTENCIA

§ Los conductores creen que están exentos de los efectos negativos ("a mí no me va a pasar")

§ La supuesta capacidad/pericia del conductor compensa el riesgo

SE RELATIVIZA Y MINIMIZA LA PERCEPCIÓN DE RIESGO

FALTA DE APEGO A LA LEY

§ Repetición de acciones egoístas, individualistas e imprudentes

§ Deslegitimación de las normas de tránsito, los controles y las autoridades de control

COMPORTAMIENTO ERRÁTICO POR FUERA DE LA LEY. EL CÓDIGO DEL HÁBITO LO ESTABLECE "LO QUE HACE LA MAYORÍA"

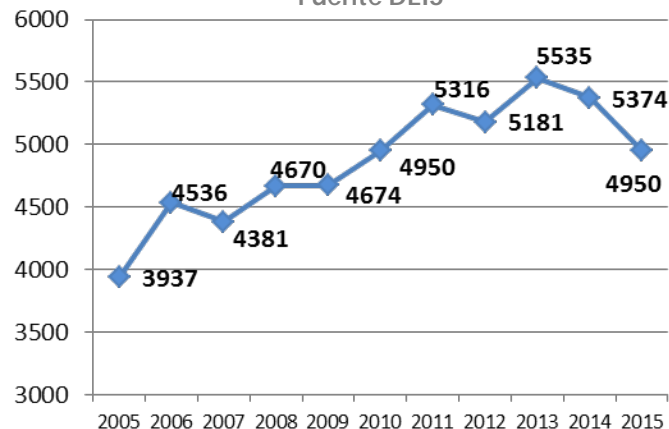
RESULTADOS FINALES

Incidentes, morbilidad y mortalidad

Tendencia creciente de la mortalidad por siniestros viales

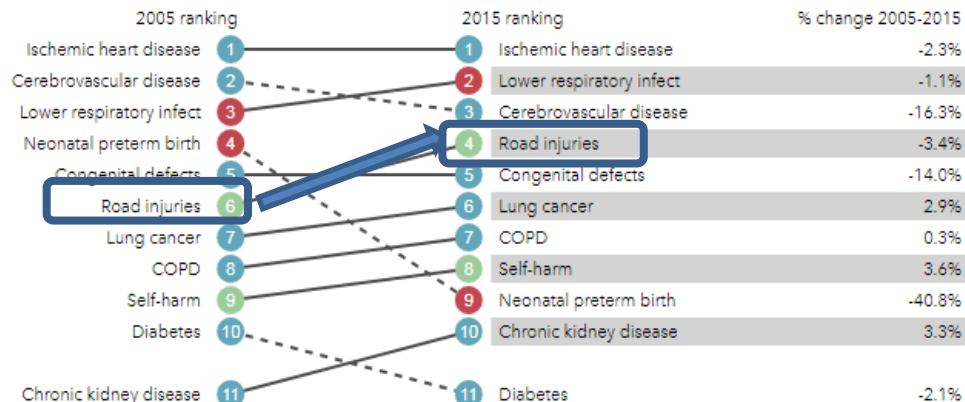
Evolución de víctimas fatales en siniestros de tránsito en Argentina.

Fuente DEIS



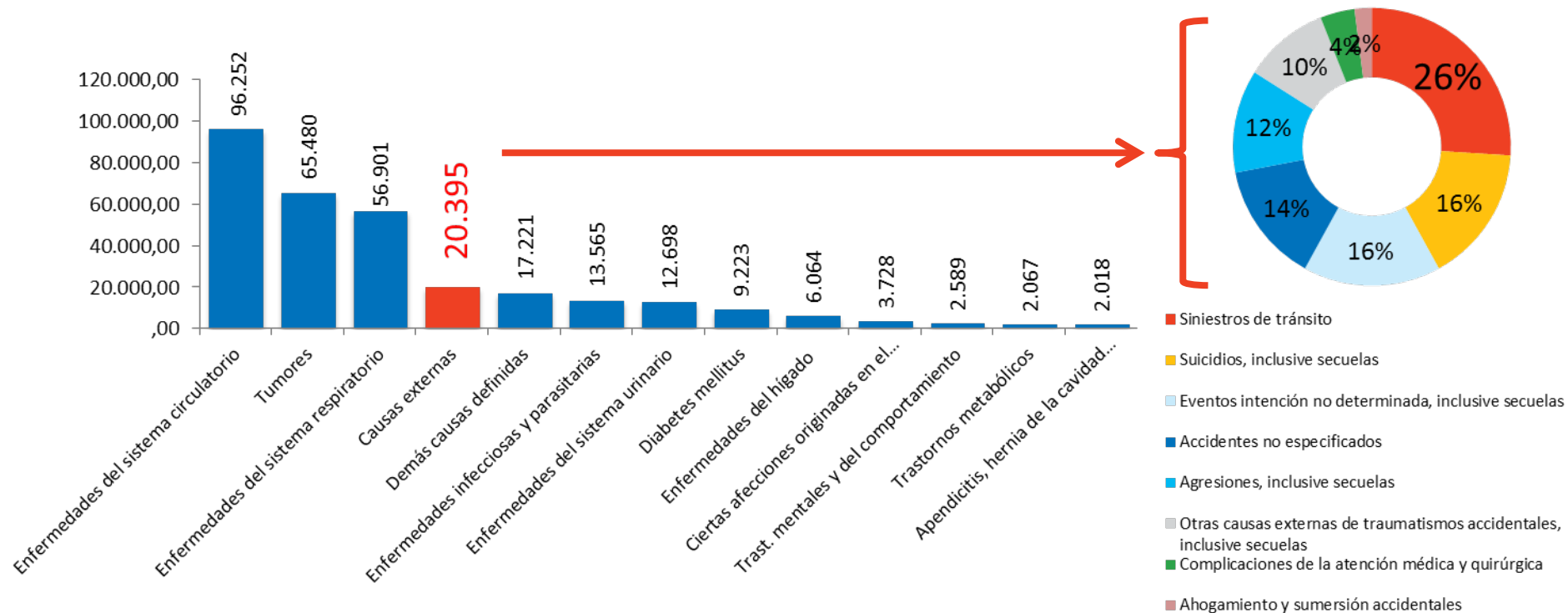
Ranking de causas de mortalidad prematura en Argentina (2005 vs. 2015).

Fuente IHME



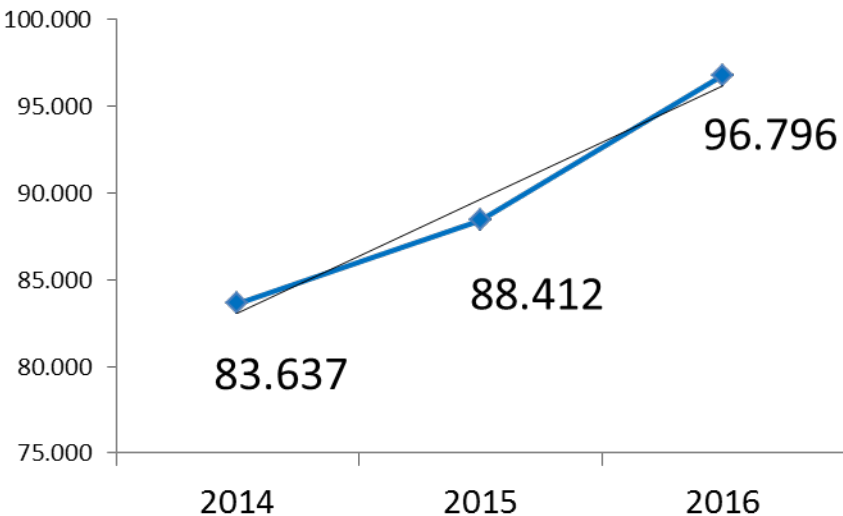
→ En línea con el avance mundial de las enfermedades no transmisibles de las cuales forma parte esta problemática

Principales causas de mortalidad en Argentina



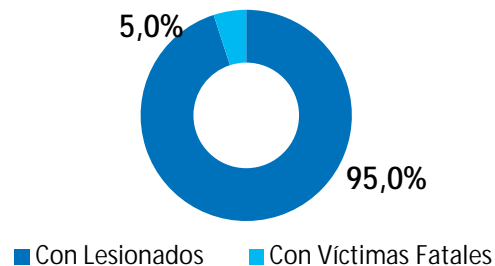
Siniestralidad

Siniestros con víctimas. Período 2014-2016.

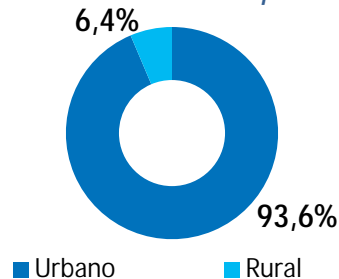


Fuente: Ministerio de Seguridad de la Nación. SEC.

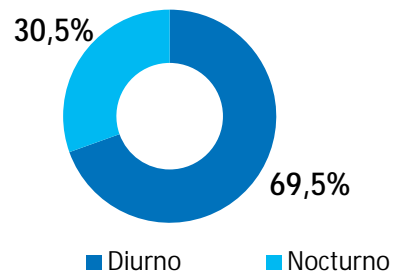
Siniestros según gravedad. *En porcentaje.*



Siniestros según zona de ocurrencia. *En porcentaje.*



Siniestros según horario de ocurrencia. *En porcentaje.*



Fuente: DNOV 2016.

Víctimas fatales: definición y factor de corrección

Definición

La persona muere de inmediato o en un plazo de 30 días debido al traumatismo causado por el incidente de tránsito.

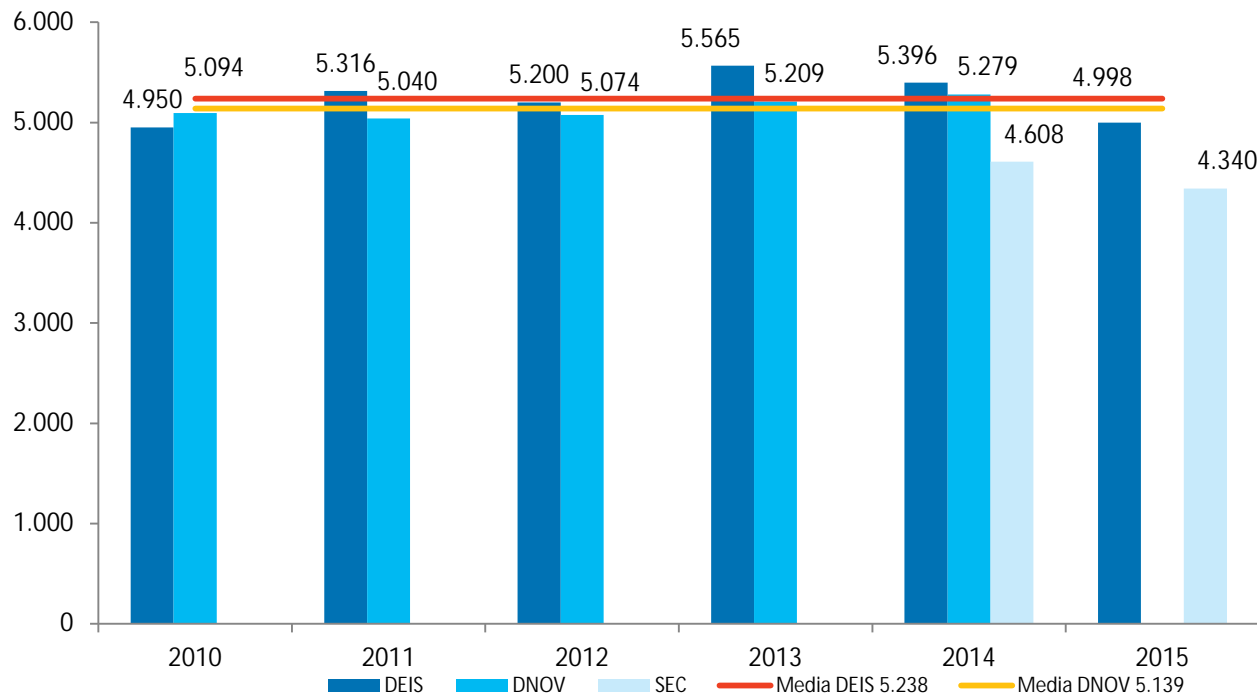
> ¿Cuándo se corrige el número de víctimas mortales?

Cuando no se realiza el seguimiento de heridos graves y se tiene la cifra de víctimas mortales en el lugar y hasta las 24hs se corrige.

> ¿Cuál es el factor de corrección aplicado?



Víctimas fatales *según fuentes oficiales*



Fuente: Elaborado en base a la información recolectada por DNOV, DEIS y SEC.

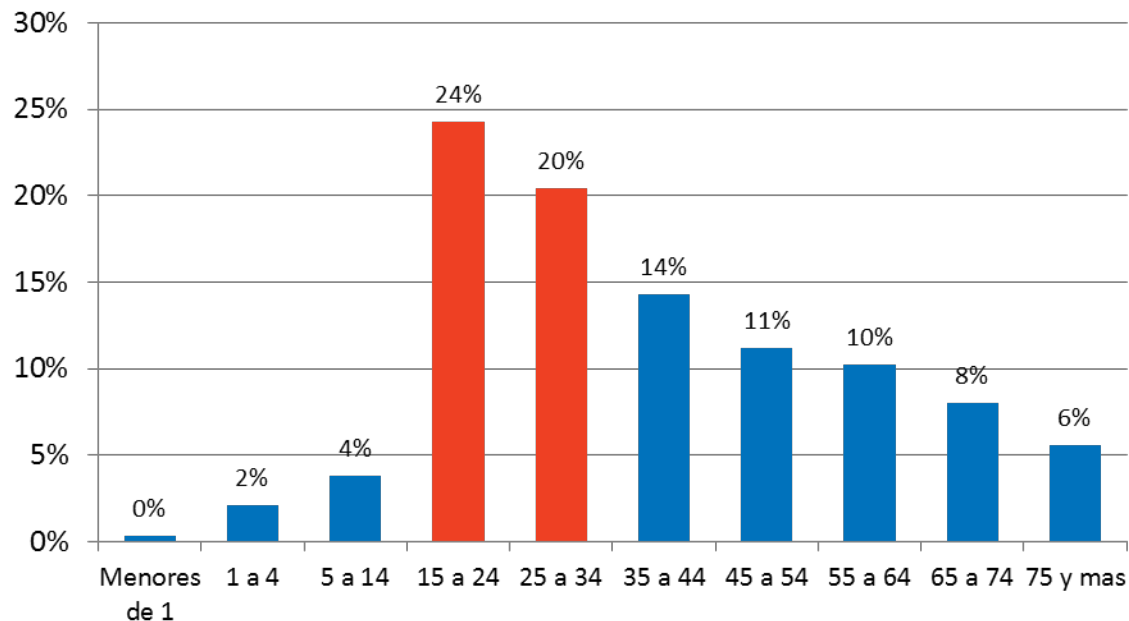
> Ministerio de Salud => DEIS

> Red de estadística => DNOV

> Ministerio de seguridad => SEC

Únicamente
DNOV con
definición a
30 días

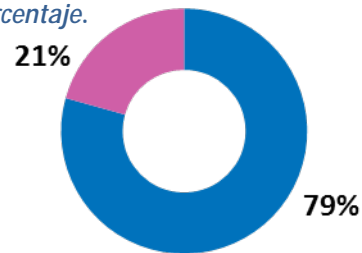
Víctimas fatales totales



Fuente: DEIS 2015.

Víctimas según sexo.

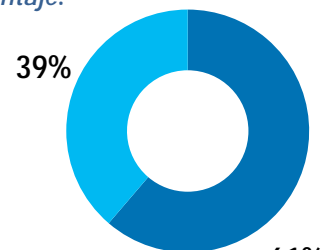
En porcentaje.



■ Varones ■ Mujeres

Víctimas según zona de ocurrencia.

En porcentaje.



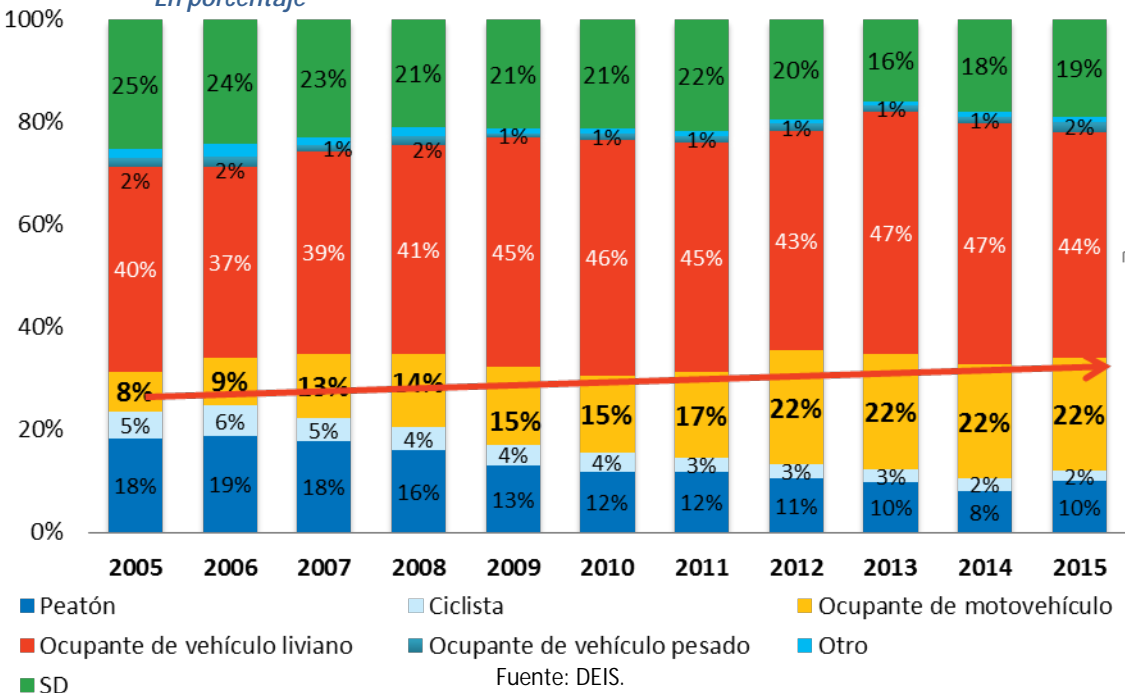
■ Urbano ■ Rural

Fuente: DNOV 2016.

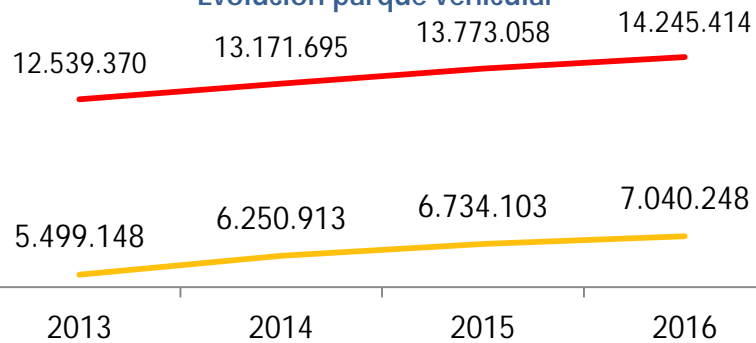
Víctimas fatales *por tipo de usuario*

Evolución participación víctimas fatales según tipo de usuario

En porcentaje

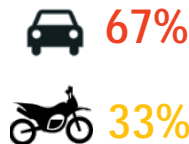


Evolución parque vehicular



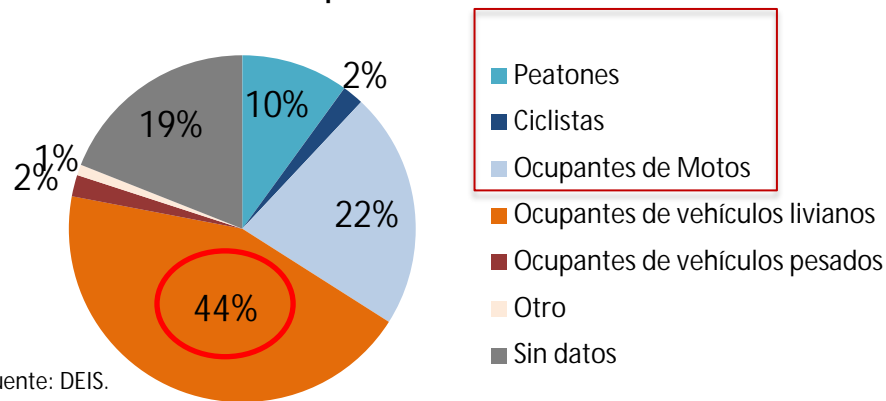
— P. Motovehicular + 28 pts.
— P. Automotor + 13 pts.

COMPOSICIÓN DEL PARQUE ACTUAL



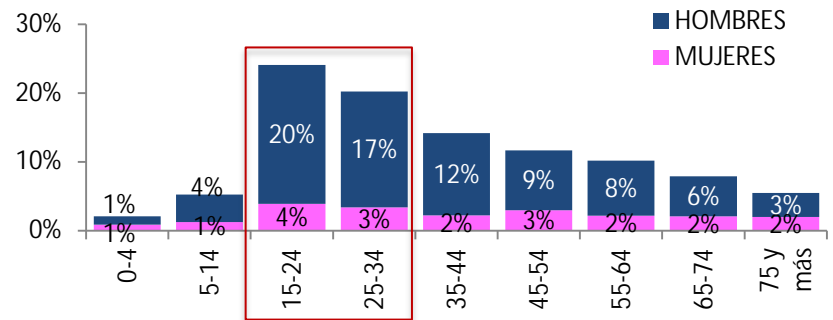
¿Quiénes están muriendo en Argentina a causa de la siniestralidad vial?

Víctimas fatales por tipo de usuario año 2015 (%).
Total país



Mortalidad de usuarios vulnerables

Sexo y edad de las víctimas fatales año 2015 (%).
Total país

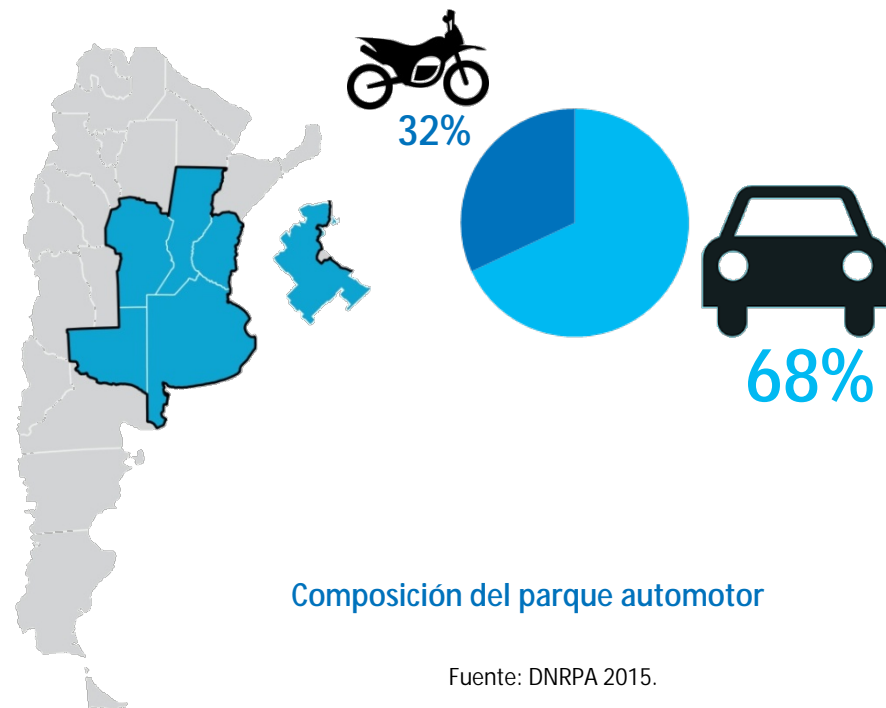
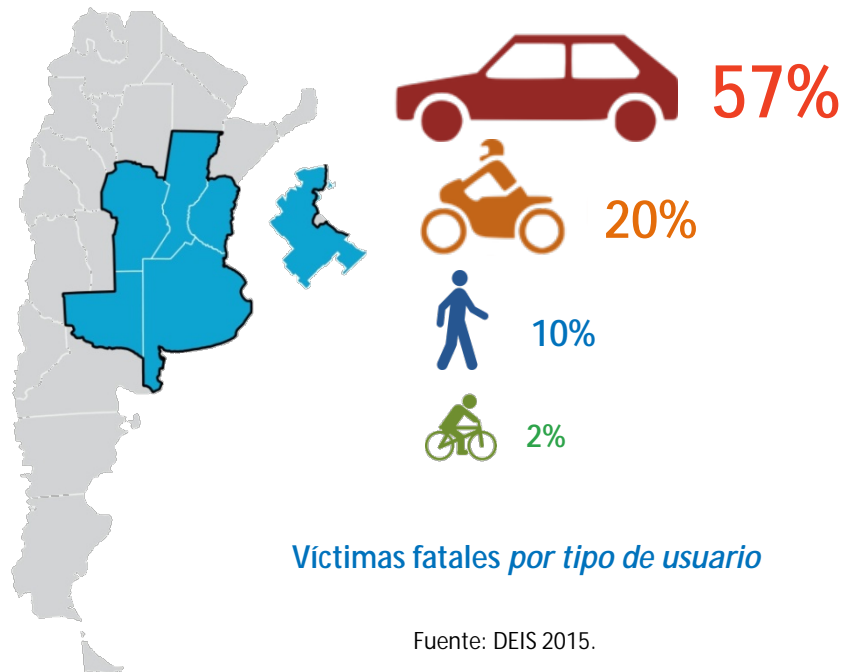


Mayor cantidad de víctimas fatales ocupantes de automóviles (44%)

Mayor cantidad de víctimas fatales hombres y jóvenes (37%)

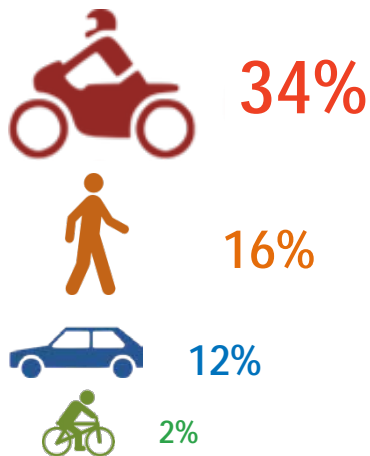
Víctimas fatales *por tipo de usuario*

➤ REGIÓN PAMPEANA



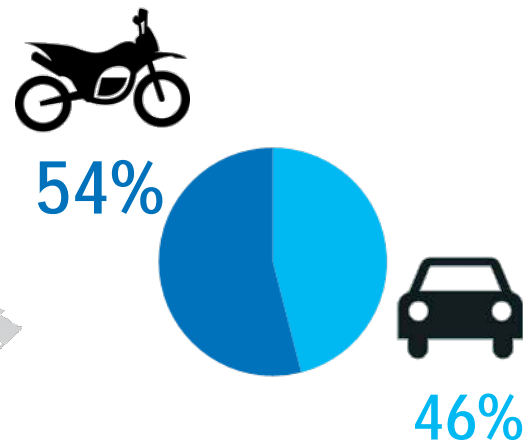
Víctimas fatales *por tipo de usuario*

➤ REGIÓN NEA



Victimas fatales por tipo de usuario

Fuente: DEIS 2015.



Composición del parque automotor

Fuente: DNRPA 2015.

Víctimas fatales *por tipo de usuario*

➤ REGIÓN NOA



25%



17%



9%



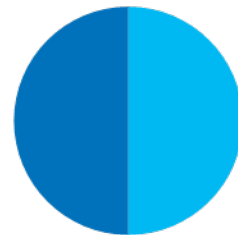
3%

Victimas fatales por tipo de usuario

Fuente: DEIS 2015.



50%



50%

Composición del parque automotor

Fuente: DNRPA 2015.

Víctimas fatales *por tipo de usuario*

➤ REGIÓN CUYO

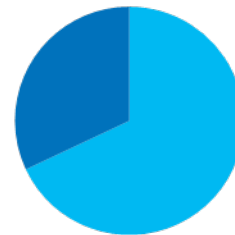


Víctimas fatales por tipo de usuario

Fuente: DEIS 2015.



32%



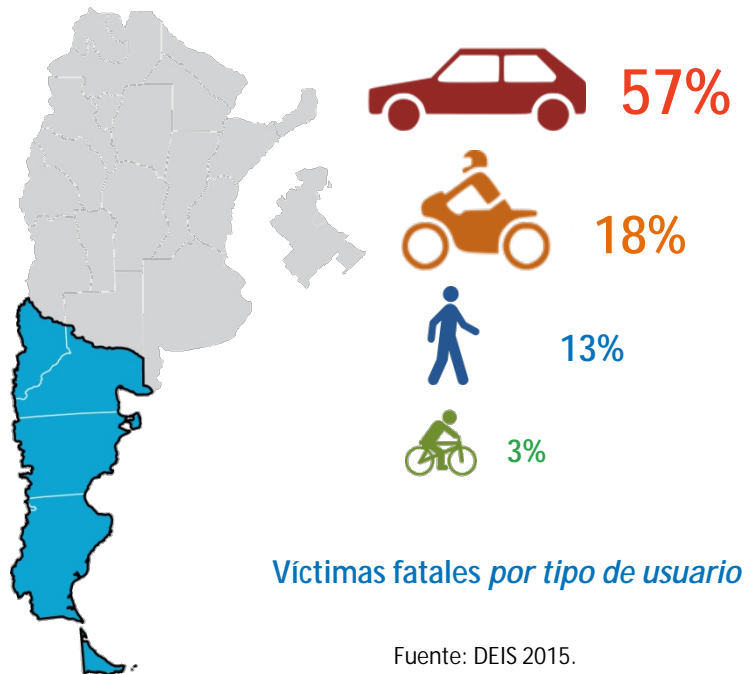
68%

Composición del parque automotor

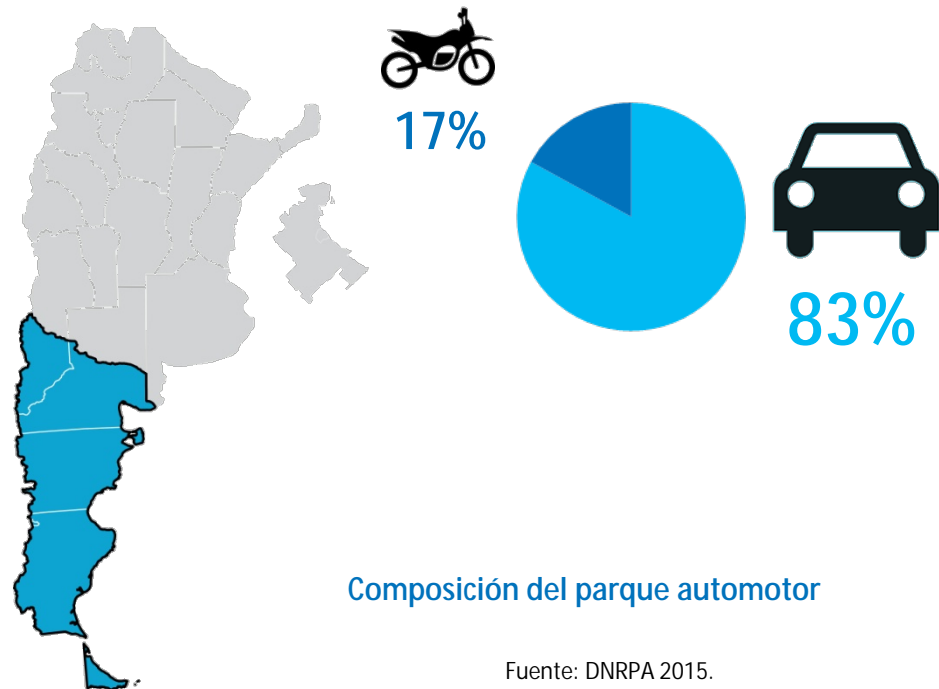
Fuente: DNRPA 2015.

Víctimas fatales *por tipo de usuario*

➤ REGIÓN PATAGONIA



Fuente: DEIS 2015.

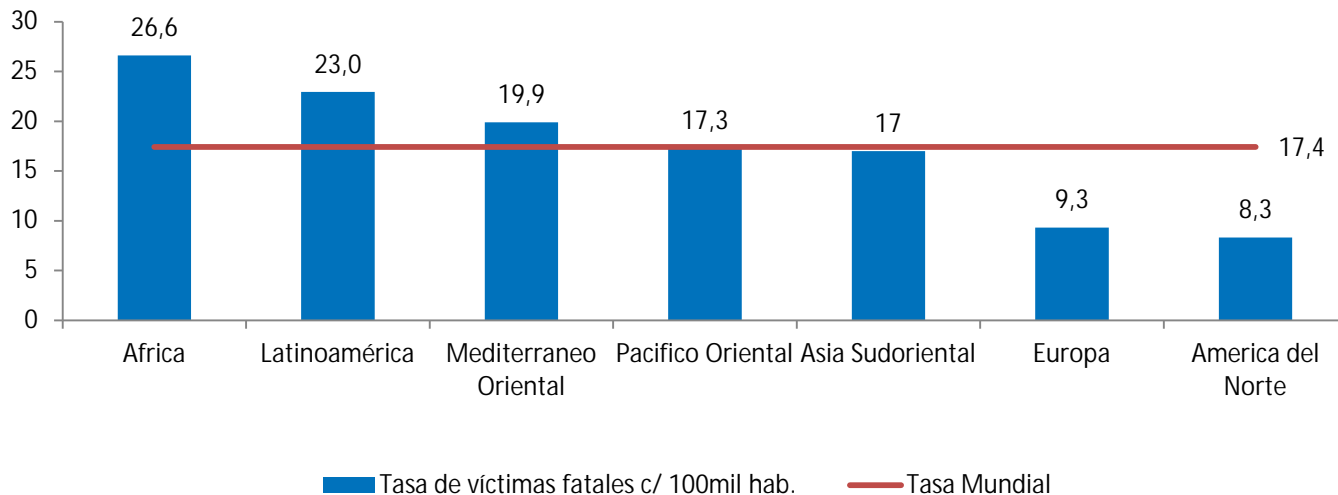


Fuente: DNRPA 2015.

ARGENTINA EN PERSPECTIVA CON EL MUNDO Y LA REGIÓN

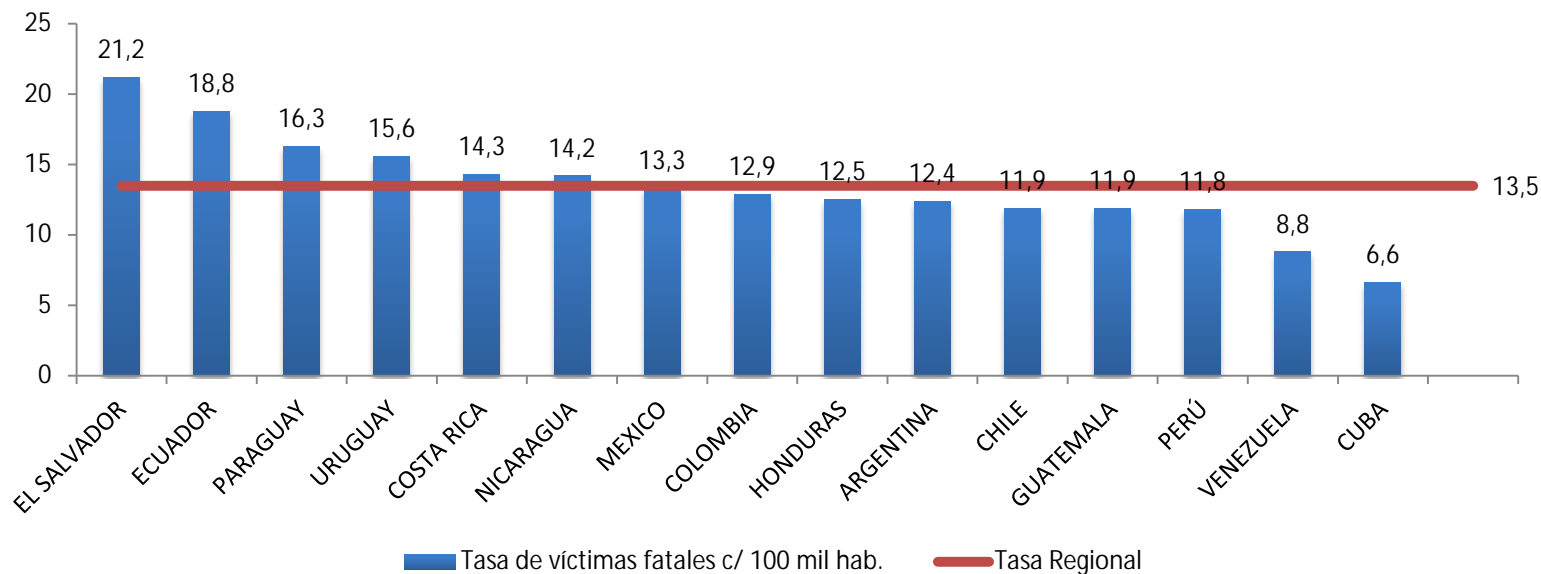
Las regiones del mundo

La tasa de mortalidad promedio para distintas regiones del globo evidencia que las regiones con **menor desarrollo humano**, son las que presentan **tasas más elevadas**. Latinoamérica es la segunda región con tasa más alta, sólo por detrás de África (los datos corresponden al año 2013).



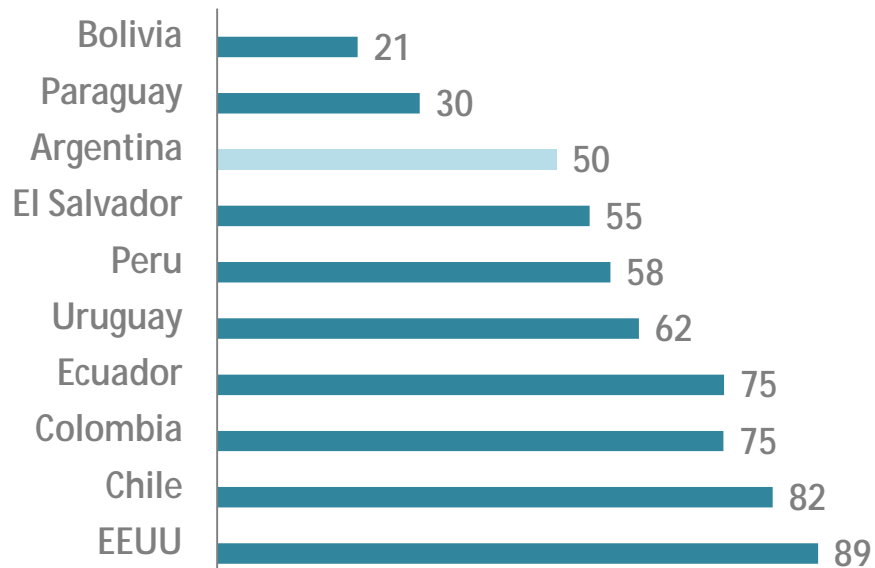
Argentina en comparación con países de la región

Tasa de mortalidad cada 100mil habitantes. Por país, región latinoamericana. Año 2014 (Fuente OISEVI)

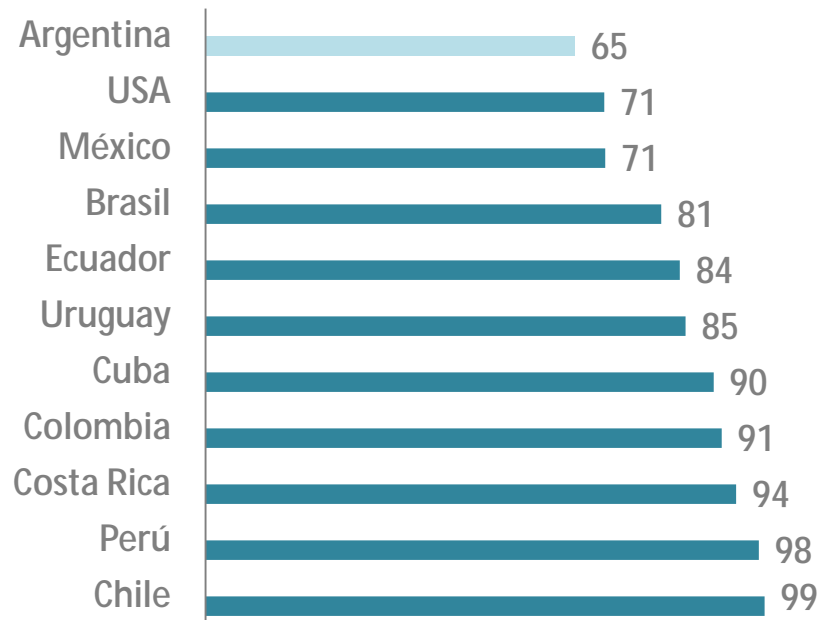


En comparación con otros países de la región, el uso de elementos de seguridad es inferior para Argentina

Uso del cinturón de seguridad (%) del conductor



Uso del casco (%) del conductor



Se presentan los últimos datos de todos los países de la región para los que se encontró información oficial disponible. Los mismos refieren a mediciones/años diferentes.

ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN RUTAS NACIONALES

Análisis de la siniestralidad en rutas nacionales

R U T A S

143	034	086
146	012	003
188	019	025
016	038	022
237	011	095
018	226	
014	250	
005	035	
	033	
	008	
	009	
	151	

Se visualizan en el mapa las 25 rutas con índices más altos.



Índice de Peligrosidad:

■ 2,5 - 8 **mayor**

■ 1 - 2,4 **medio**

■ 0 - 0,9 **menor**

Índice de Peligrosidad (IP)

$$\frac{\text{Siniestros Generales} \times 10^8}{\text{Pr. TMDA} \times \text{Long. Tramo} \times 365}$$

Fuente de datos: Dirección Nacional de Vialidad

Análisis de la siniestralidad en rutas nacionales

RUTAS

250	151	008
018	011	033
188	022	095
014	086	152
038	226	003
012	019	009
016		237
034		146
005		205
		040

Se visualizan en el mapa las 25 rutas con índices más altos.



Índice de Gravedad:

3,5 - 4 **mayor**

2 - 3,4 **medio**

0 - 1,9 **menor**

Índice de Gravedad (IG)

$$\frac{\text{Siniestros Heridos Graves} \times 10^8}{\text{Pr. TMDA} \times \text{Long. Tramo} \times 365}$$

Fuente de datos: Dirección Nacional de Vialidad

Análisis de la siniestralidad en rutas nacionales

RUTAS

018	146	008
014	188	151
034	038	009
152	019	007
012	226	035
016	095	
143	005	
250	011	
	237	
	033	
	020	
	003	

Se visualizan en el mapa las 25 rutas con índices más altos.



Índice de Mortalidad:

■ 3– 6,9 **mayor**

■ 1 – 2,9 **medio**

■ 0 – 0,9 **menor**

Índice de Mortalidad (IM)

$$\frac{\text{Cantidad Víctimas Fatales} \times 10^8}{\text{Pr. TMDA} \times \text{Long. Tramo} \times 365}$$

Fuente de datos: Dirección Nacional de Vialidad

LOS COSTOS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

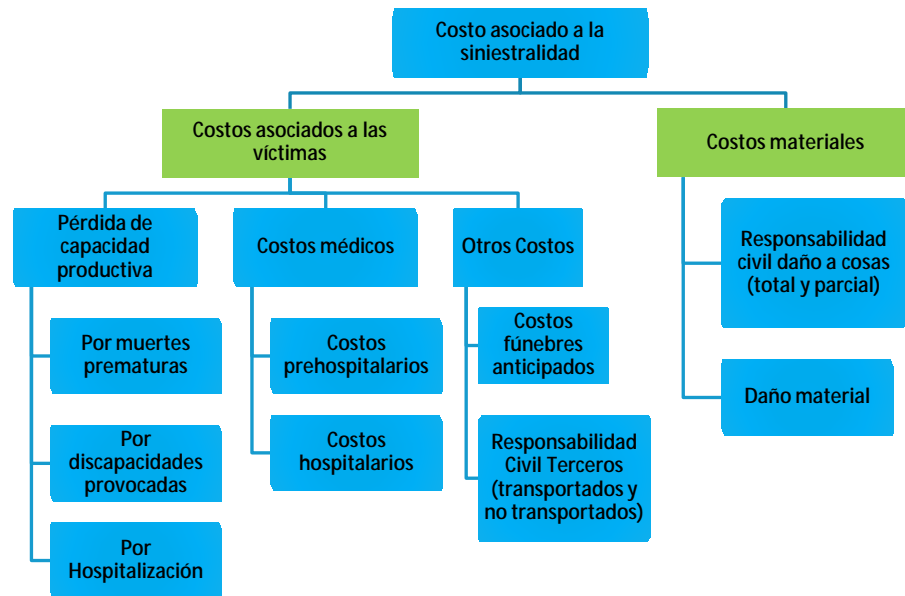
Determinación de una metodología para la estimación de los costos de la siniestralidad vial

OBJETIVO

Desarrollar una metodología que permita obtener una estimación de los costos sociales asociados a los siniestros viales en Argentina

RESULTADOS REPRESENTATIVOS A
NIVEL PROVINCIAL

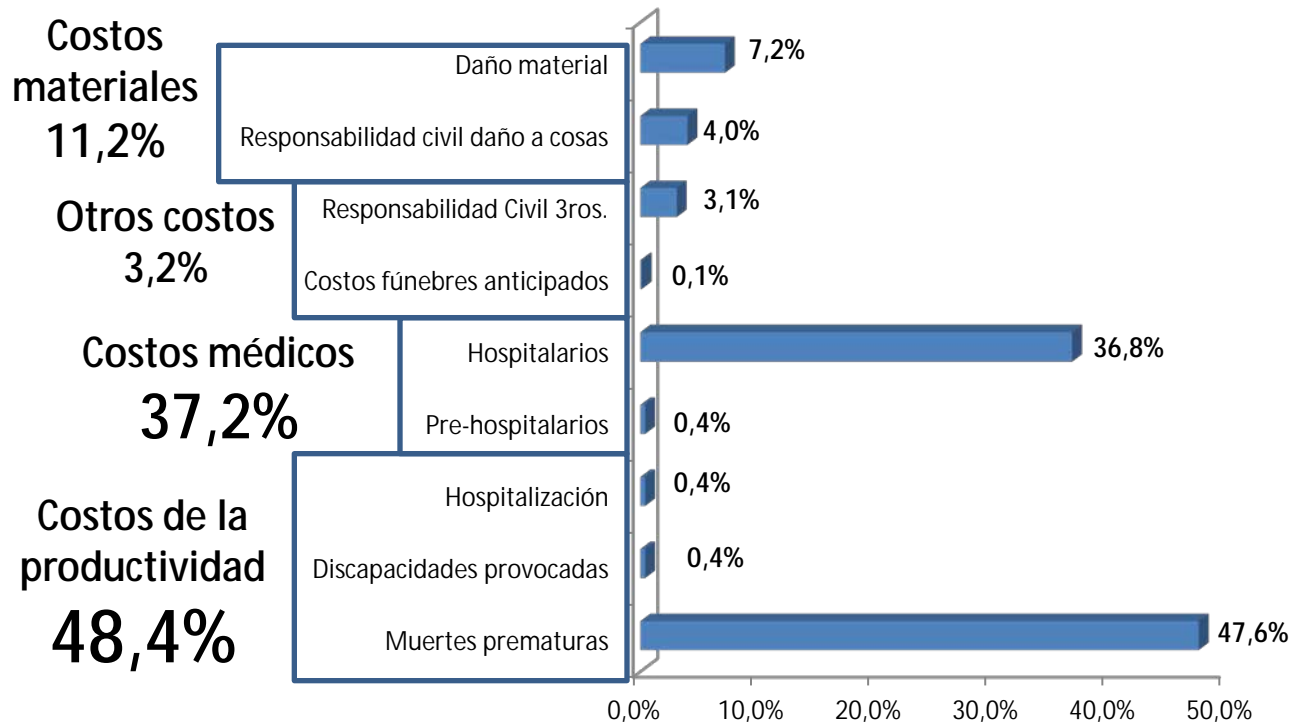
ENFOQUE DEL CAPITAL HUMANO



Estimamos contar con metodología definitiva en 2018

Prueba piloto de la aplicación de la metodología de estimación de costos en Mendoza (se presentan resultados preliminares).

Costos de la siniestralidad vial en Mendoza año 2015: **3.050 millones de pesos.**



DESAFÍOS E HITOS

2018

DESAFÍOS

- Consolidar las herramientas para asistir técnica y operativamente a todos los Observatorios provinciales y locales, así como también a los organismos que lo requieran.
- Acompañar la generación de políticas públicas que tengan continuidad en el tiempo.
- Fomentar y fortalecer los espacios de articulación interjurisdiccional e intersectorial.
- Fortalecer nuestros canales de comunicación.
- Integrar todos los sistemas de información y llevar SIGISVI a todas aquellas provincias que aún no cuenten con un sistema propio.
- Reducir el sub-registro.
- Lograr una mayor armonización y calidad del dato.



HITOS - 2018

- Realización de un concurso de subsidios de investigación en seguridad vial junto a Ciencia y Técnica de la Nación
- Realización estudios e investigaciones:
 - Estudio de prevalencia de alcohol y estupefacientes en guardias (junto a SEDRONAR)
 - Costos
 - Observacional
 - Velocidad
 - Accidentología vial s/tipo de siniestros en rutas
- Auditorías en seguridad vial en rutas nacionales
- Acuerdo con la industria en elementos de seguridad en motos

¡Muchas gracias!



www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovial



observatoriovial@seguridadvial.gov.ar