

# 2017 | ENCUESTO NACIONAL DEL OBSERVATORIO VIAL

*“Seguridad vial: ¿qué comunicamos cuando informamos?”*

Taller: Herramientas de investigación aplicada  
en seguridad vial

# ¿De qué manera los observatorios viales pueden contribuir a la generación de información estratégica para la gestión?

Resultados en  
seguridad vial

Preguntas de investigación y  
métodos

Construcción de acervo de  
conocimiento integral de la  
seguridad vial

Costos

Resultados  
finales

Resultados  
intermedios

Intervenciones

Preguntas

METODOLOGÍA CUANTITATIVA

Preguntas

METODOLOGÍA CUALITATIVA

Preguntas

TRIANGULACIÓN

¿Quiénes?

¿Dónde?

¿Cuántos?

¿Por qué?

Áreas problemáticas

Comprender cómo intervenir

# La agenda de estudios como herramienta para la generación de información estratégica para la toma de decisiones

## AGENDA DE ESTUDIOS DEL OBSERVATORIO VIAL - ANSV

*Ejemplos:*

ESTUDIO OBSERVACIONAL DEL COMPORTAMIENTO DE USUARIOS DE LAS VÍAS

ESTUDIO SOCIOCULTURAL

ESTUDIO DE CASO DE MENDOZA

Establecer líneas de base de uso de elementos de seguridad vial

Identificar poblaciones y zonas geográficas vulnerables

Conocer los valores, percepciones y hábitos culturales de seguridad vial

Comprender de qué manera se pueden modificar conductas de riesgo

*Insumos*

## GESTIÓN ESTRATÉGICA DE SEGURIDAD VIAL

- *Objetivos (mediano y largo plazo)*
- *Mecanismos de intervención*
- *Resultados*
- *Evaluación*

# Preguntas que guían el taller

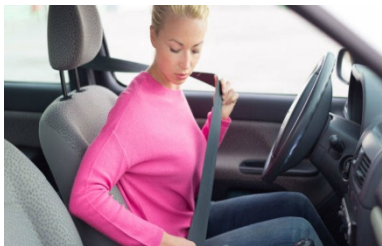
- ¿Por qué es importante investigar con diferentes metodologías?
- ¿Qué preguntas en relación a la seguridad vial se pueden contestar a partir de cada tipo de metodología de investigación aplicada?
- ¿Qué se puede hacer con la información que surge de las investigaciones para modificar una situación problemática en seguridad vial?

# Herramientas de Investigación Aplicada en Seguridad Vial : El estudio observacional del comportamiento de los usuarios de las vías

---

# Planteamiento del problema y pregunta de investigación

Dada una situación, una realidad, o un fenómeno que resulte de interés se busca investigar y obtener posibles respuestas



El uso de elementos de seguridad vial es determinante en las consecuencias de morbi-mortalidad en los siniestros viales. (OMS)

Lo que necesitamos responder

¿Cuál es la tasa de uso de elementos de seguridad vial en conductores de vehículos en Argentina?

# Objetivos: ¿Qué nos proponemos responder?

Determinar la tasa de uso de elementos de seguridad vial (cinturón de seguridad, casco de motocicleta, SRI, luces diurnas) de conductores y ocupantes de vehículos de 4 (o más) y 2 ruedas y la presencia de factores de distracción entre conductores en todo el territorio nacional.

## Objetivos específicos

1. **Observar** las tasas de uso de cinturón de seguridad y casco (motocicletas y bicicletas) según las distintas **posiciones** en el vehículo.
2. **Analizar** las tasas de uso de elementos de seguridad vial y la presencia de factores de distracción según **variables** socio demográficas, geográficas y vehiculares.
3. **Comparar** las tasas de uso de elementos de seguridad vial actuales con las obtenidas en **mediciones anteriores**.
4. **Identificar factores intervinientes** en el uso de elementos de seguridad vial por parte de conductores y acompañantes de vehículos.

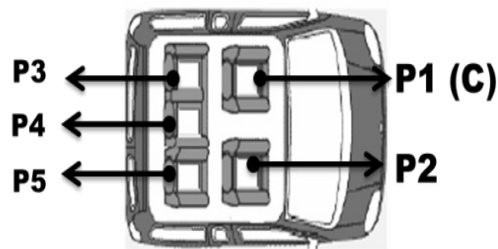
# Metodología: ¿Cómo nos proponemos cumplir los objetivos?



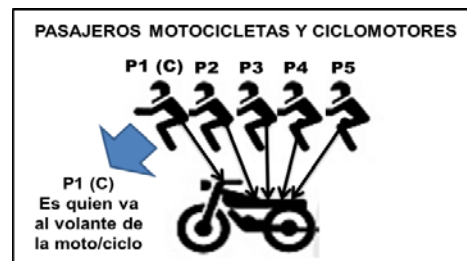


# Tipo de estudio y universos de análisis

Estudio de tipo cuantitativo, cuyo diseño es transversal y descriptivo. Observación no participante.



DOS UNIDADES DE ANÁLISIS:  
1. VEHÍCULOS  
2. OCUPANTES



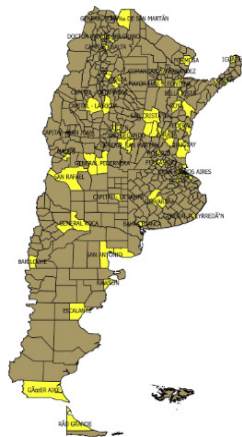
1- Universo 1: **Vehículos** de 4 (o más) ruedas y sus **ocupantes**.

2- Universo 2: **Vehículos** a motor de 2 ruedas (motocicletas y ciclomotores) y sus **ocupantes**.

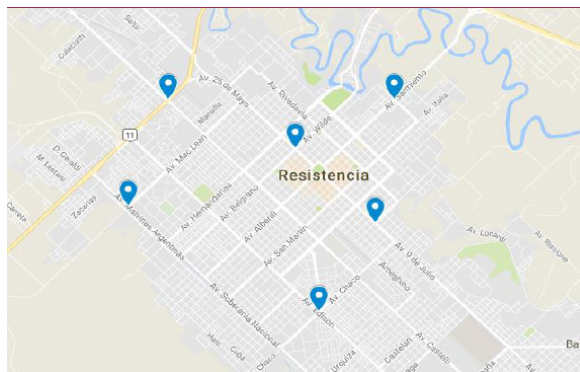
# Diseño muestral

Muestra de carácter multi-etápico con estratificación geográfica de acuerdo a criterios poblacionales, en el que según la etapa de muestreo, se utilizan técnicas probabilísticas o intencionales. Representativa a nivel provincial.

## 1. PROBABILÍSTICA: La selección de Unidades Primarias de Muestreo (Municipios)



## 2. INTENCIONAL: La selección de Unidades Secundarias de Muestreo (Puntos de observación)



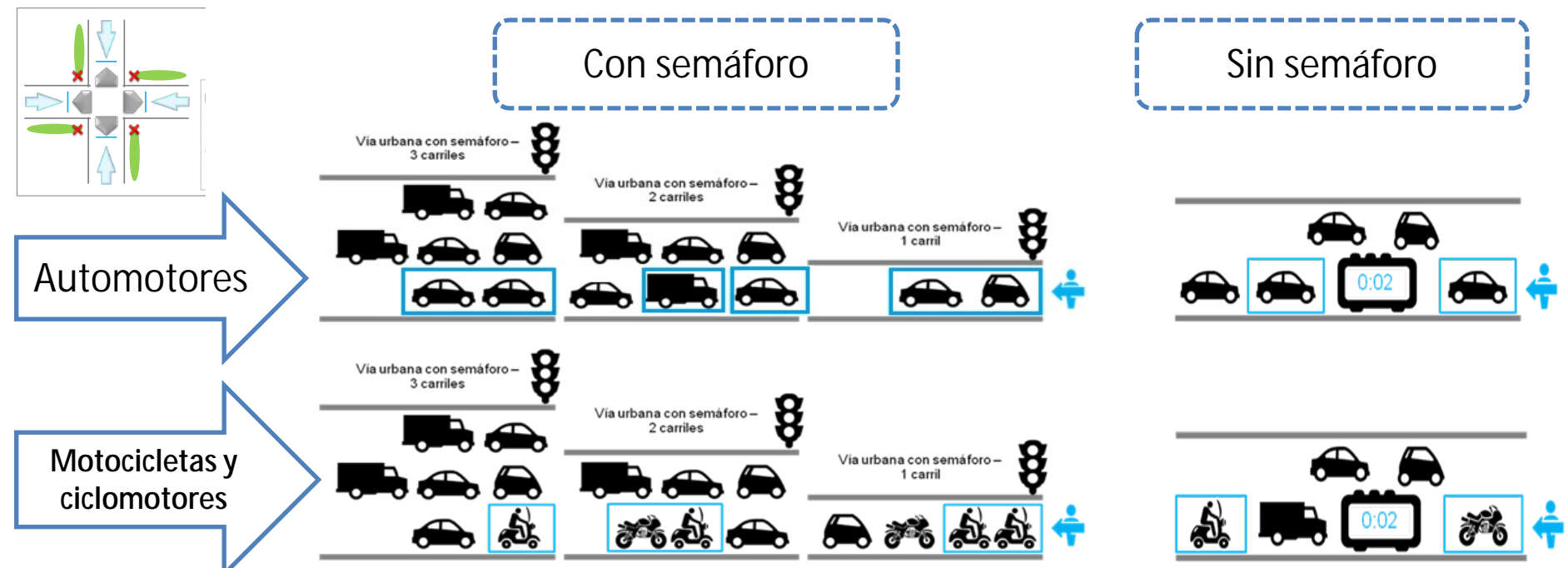
## 3. INTENCIONAL: La selección de Unidades Terciarias de Muestreo (Franja Horaria/Días/Tipo de Vehículo)

	8,00 A 9,00		9 A 10		10 A 11		11 A 12		12 A 13		13 A 14	
ROTACION 1	AUTO	AUTO	AUTO	AUTO	MOTO	MOTO	MOTO	MOTO	AUTO	AUTO	AUTO	AUTO
	50	10	50	10	60	0	30	30	50	10	50	10
ROTACION 2	MOTOS	MOTOS	MOTOS	MOTOS	AUTO	AUTO	AUTO	AUTO	MOTOS	MOTOS	MOTOS	MOTOS
	60	0	30	30	50	10	50	10	60	0	30	30

	15.00 A 16.00		16.00 A 17.00		17.00 A 18.00		18.00 A 19.00		19.00 A 20.00	
ROTACION 1	AUTO	AUTO	AUTO	AUTO	MOTO	MOTO	MOTO	MOTO	AUTO	AUTO
	50	10	50	10	60	0	30	30	50	10
ROTACION 2	MOTO	MOTO	MOTO	MOTO	AUTO	AUTO	AUTO	AUTO	MOTO	MOTO
	60	0	30	30	50	10	50	10	60	0

# Diseño muestral

4. PROBABILÍSTICA: La selección de Unidades Cuartas (finales) de Muestreo: Seleccionar los vehículos (autos y camionetas/ motos/ ciclomotores y bicicletas) y de transporte de carga y de larga distancia



# Ficha de relevamiento de información

Formulario de relevamiento de información para vehículos y ocupantes. Incluye campos para datos generales, clima, sensación térmica, visibilidad, tipo de vía, estado de salud, y una tabla detallada de observaciones por ocupante.

## Variables de relevamiento observacional en autos / transporte de carga y pasajeros:

- Uso del cinturón de todos los ocupantes
- Uso de SRI
- Uso de luces diurnas
- Sexo y edad conductor y ocupantes
- Elementos de distracción al conducir
- Antigüedad del vehículo
- Tipo de vehículo
- Uso (particular / comercial)



## Variables de relevamiento observacional en motos:

- Uso del casco de todos los ocupantes
- Sexo y edad conductor y ocupantes
- Uso de luces diurnas
- Elementos de distracción al conducir
- Uso (particular / comercial)



## VEHÍCULOS Y OCUPANTES OBSERVADOS

	4 RUEDAS O MAS	2 RUEDAS
Vehículos observados	82.545 n	37.885 n
Ocupantes observados	124.167 n	51.228 n

# Principales resultados

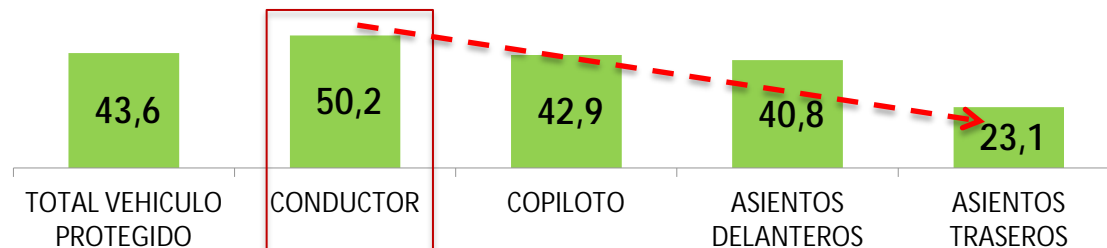
---

# El uso de cinturón en Argentina se estanca en 2014 presentando una tasa de uso muy baja respecto de otros países de la región

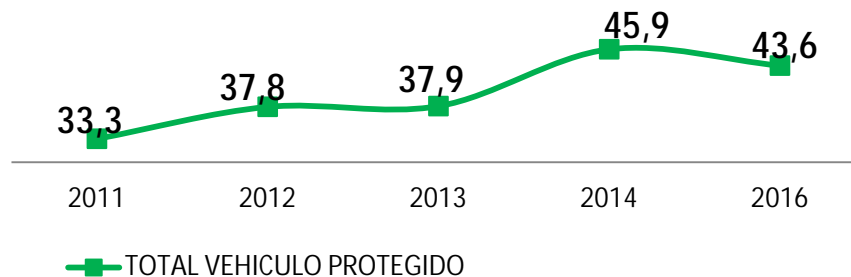
TASA DE USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD (CONDUCTOR)\*\*



USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD (%) - TOTAL VEHÍCULO PROTEGIDO Y SEGÚN POSICIÓN. TOTAL PAÍS



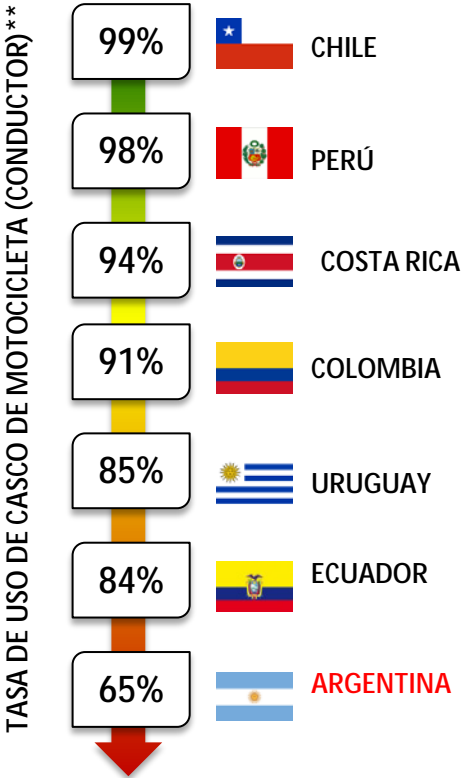
EVOLUCIÓN DEL USO DEL CINTURÓN 2011 - 2016 (%) – TOTAL VEHÍCULO PROTEGIDO



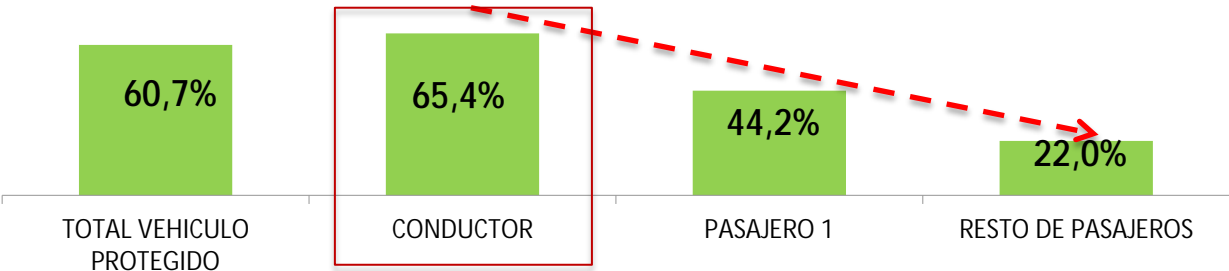
Evolución:  
(2011-2016)

+ 10.3pp

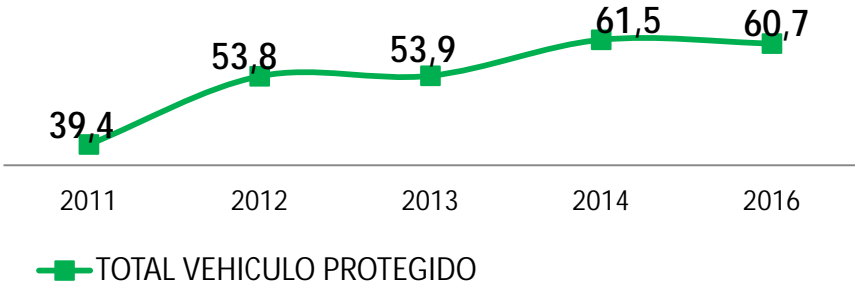
# El uso de casco también se estanca en 2014 posicionando a Argentina muy por debajo de otros países de la región



USO DE CASCO DE MOTOCICLETA (%) - TOTAL VEHÍCULO PROTEGIDO Y SEGÚN POSICIÓN. TOTAL PAÍS



EVOLUCIÓN DEL USO DEL CASCO 2011 - 2016 (%) – TOTAL VEHÍCULO PROTEGIDO

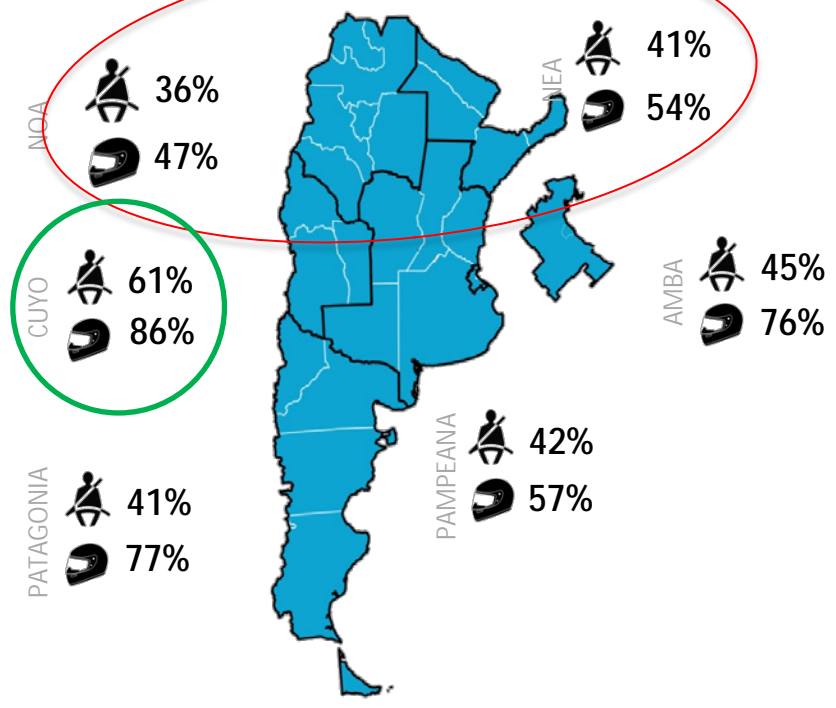
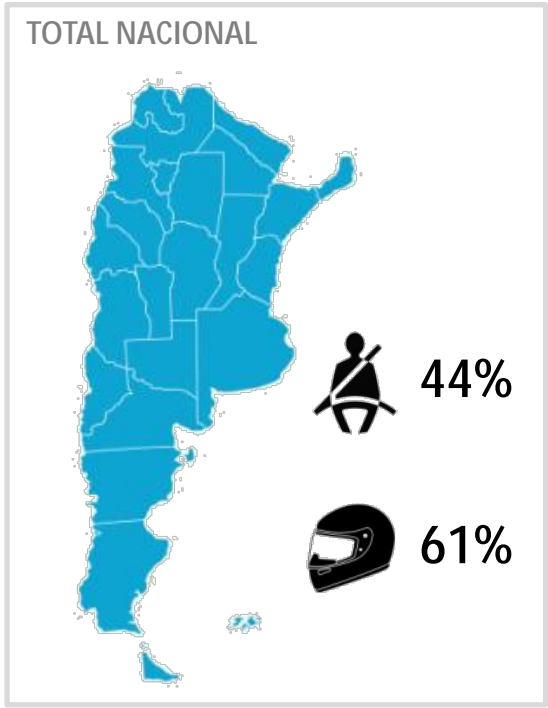


Evolución:  
(2011-2016)

+ 21.3 pp

# El uso de dispositivos de seguridad difiere según la región geográfica. El norte argentino presenta las tasas de uso más bajas

USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD/ CASCO (%) – TOTAL VEHÍCULO PROTEGIDO. TOTAL PAÍS Y SEGÚN REGIÓN.





# Conclusiones

- **Mayor internalización** del uso de elementos de seguridad vial (cinturón y casco) entre conductores: las tasas de uso son significativamente menores en el resto de las **posiciones** del vehículo. La **posición** es **determinante** en el uso de elementos de seguridad vial.
- **Estancamiento** de las tasas de uso de los principales elementos de seguridad vial (cinturón y casco) a partir de 2014.
- **Bajas tasas** de uso de cinturón y casco en Argentina en relación a los niveles de uso de otros países de la región **latinoamericana**.
- **Heterogeneidad** en los niveles de uso de elementos de seguridad vial en todo el **territorio** nacional. Mientras Cuyo registra las tasas de uso más altas del país, NEA y NOA exhiben los niveles de uso más críticos.

# ¿Qué hacemos con la información?

- 1- Proveer líneas de base a las jurisdicciones del país para que éstas puedan implementar planes estratégicos y políticas públicas focalizadas en base a la evidencia.
- 2- Generar intervenciones de manera coordinada con municipios y provincias para contribuir al cambio de comportamiento de riesgo.
- 3- Generar insumos para producir más información y nuevas líneas de investigación. (Estudio de caso de Mendoza – Estudio cualitativo de Seguridad Vial Infantil).

# Herramientas de Investigación Aplicada en Seguridad Vial: **El estudio sociocultural**

---

# Planteamiento del problema y pregunta de investigación

Ley = Deber ser racional

Sistema de Leyes y normas escritas sobre Seguridad Vial



Cultura vial = Ser

Sistema de creencias de la población sobre la Seguridad Vial

Contexto:

lo que la gente hace "realmente"

Actitudes de la población en torno a la Seguridad Vial  
(Uso de cinturón/ SRI, Uso de casco, Exceso de velocidad, Alcohol al conducir)

Lo que necesitamos responder  
¿Cuáles son las percepciones, creencias y actitudes de la población Argentina usuaria de las vías de tránsito en relación a la Seguridad Vial?

# Objetivos: ¿Qué nos proponemos responder?

## Objetivo general:

**Conocer y comprender** el conocimiento de los factores de riesgo, las percepciones, creencias y actitudes de la población Argentina mayor de 16 años usuaria de las vías de tránsito en relación a la Seguridad Vial, a fin de producir información relevante para el diseño de intervenciones orientadas a cambiar los comportamientos de riesgo.

## Objetivos específicos:

### DIMENSIONAR

el conocimiento de los factores de riesgo, las percepciones, creencias y actitudes de la población según variables socio-demográficas, socioeconómicas y por tipo de usuario

### COMPRENDER

el nivel de conocimiento de los factores de riesgo, las creencias, motivaciones y prácticas en relación a la seguridad vial según el tipo de usuario de la vía

### IDENTIFICAR

los perfiles de riesgo de la población

# Metodología: ¿Cómo nos proponemos cumplir los objetivos?



# Diseño metodológico: Abordaje cuantitativo



**DIMENSIONAR** las percepciones, creencias y actitudes de la población argentina mayor de 16 años según variables socio-demográficas, socioeconómicas y por tipo de usuario

¿A quienes quiero investigar?

## UNIVERSOS DE ANÁLISIS

- Conductores de 4 ruedas,
- Conductores de 2 ruedas
- Usuarios de otras vías (peatones, ciclistas y usuarios de transporte público).

Marco muestral desconocido de cada universo = cuotas de las características de los universos

¿Cómo diseño una muestra representativa de estos universos?

## DISEÑO DE LA MUESTRA

- Probabilística, poli-etápica, estratificada por conglomerados
- Representativa a nivel regional de la población urbana mayor de 16 años en el territorio nacional **según tipo de usuario de las vías.**

¿Cuál es la mejor técnica para recolectar los datos? ¿Cómo es el instrumento?

## TÉCNICA E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

- Encuestas declarativas (telefónicas) a través de un cuestionario semi-estructurado modular según tipo de usuario

El objeto de estudio son las percepciones subjetivas del encuestado à encuestas declarativas.

# Diseño metodológico: Abordaje cualitativo



**COMPRENDER** las creencias, motivaciones y prácticas en relación a la seguridad vial de los argentinos según el tipo de usuario de la vía

¿A quienes quiero investigar?

## UNIVERSOS DE ANÁLISIS

- Conductores de 4 ruedas,
- Conductores de 2 ruedas
- Conductores profesionales
- Peatones y Ciclistas
- Fuerzas de seguridad

¿Cómo diseño una muestra cualitativa de estos universos?

## DISEÑO DE LA MUESTRA

- **Intencional** de acuerdo a criterios pre-establecidas en un cuestionario filtro para cada uno de los universos de análisis.

¿Cuál es la mejor técnica para recolectar los datos? ¿Cómo es el instrumento?

## TÉCNICA E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

- **Grupos Focales** de discusión a partir de una guía de pautas.

- El participante puede hablar cómodo entre pares de sus prácticas.
- Cada universo tiene su propia guía de pautas.

- Se llega a conclusiones a través de la saturación de información ≠ anécdota.



# Muestra cuantitativa y cualitativa del estudio

## MUESTRA CUANTITATIVA

- Se llevó a cabo el trabajo de campo implementando el diseño muestral especificado, y se obtuvieron:

Universos de análisis	n (casos)
Conductores de 4 ruedas	1005
Conductores de 2 ruedas	801
Usuarios de otras vías	1027
<b>Total</b>	<b>2833</b>

Puede ser segmentada por variables socio-demográficas, socioeconómicas y geográficas

## MUESTRA CUALITATIVA

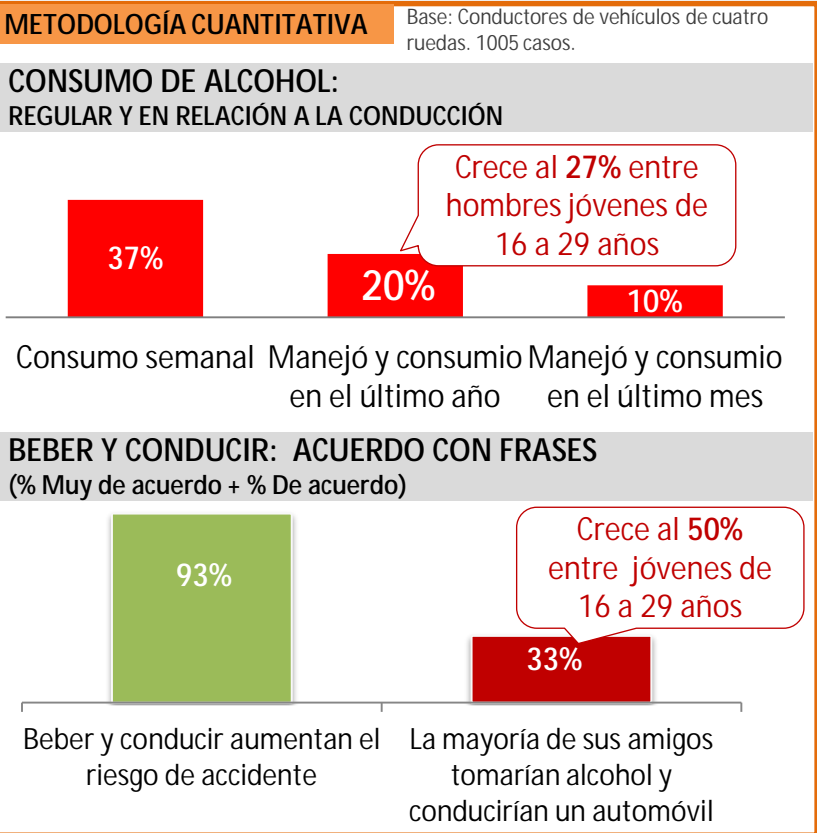
- Se diseñaron cuestionarios filtros para seleccionar a los participantes atendiendo a las características propias de cada universo de análisis, y se realizaron 37 grupos en todo el territorio nacional:
  - 12 grupos focales de conductores de 4 ruedas.
  - 12 grupos focales de conductores de 2 ruedas.
  - 6 grupos focales de conductores profesionales:
    - 3 grupos de conductores de taxis, remises, colectivos, transporte escolar.
    - 3 grupos de conductores de transporte de carga informal (cuenta propia) y formal.
  - 6 grupos focales de peatones y ciclistas.
  - 1 grupo focal con fuerzas de seguridad.

La composición de los grupos fue segmentada por sexo, edad, tamaño de la ciudad de residencia, NSE, y edad.

# Principales resultados

---

# Resultados I: Ejemplo: “Alcohol y conducción”



- ¿Qué podemos obtener con la triangulación de métodos?
- Dimensionar percepciones, actitudes y creencias en relación al alcohol como factor de riesgo.
  - Comprender por qué persiste el hábito a pesar de conocer el factor de riesgo.
  - Identificar la población de riesgo más afectada (Jóvenes).

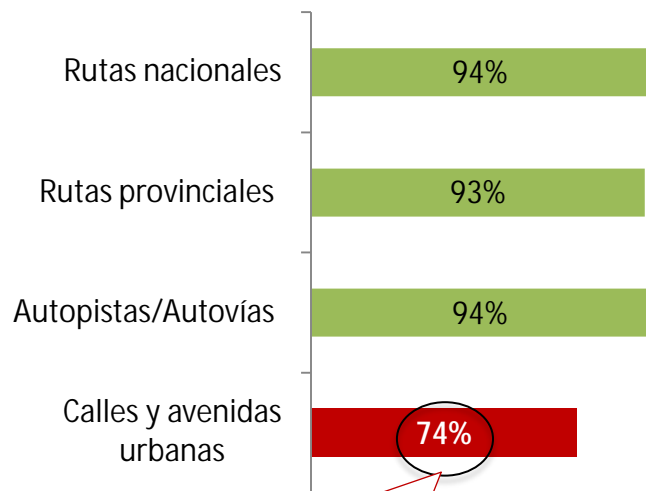
- METODOLOGÍA CUALITATIVA**
- ¿Si saben que es un riesgo, por qué persiste el hábito?
- Incertidumbre respecto al propio límite tolerado de alcohol para la conducción segura.
  - Exceso de confianza del conductor respecto a la capacidad/habilidad para manejar habiendo bebido alcohol. (+ entre JÓVENES)

# Resultados II: Ejemplo: “Uso de cinturón de seguridad”

## METODOLOGÍA CUANTITATIVA

Base: Conductores de vehículos de cuatro ruedas. 1005 casos.

### USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD POR TIPO DE VÍA



Decrece en la región Pampeana (70%), NEA (69%) y NOA (70%)

## ¿Qué podemos obtener con la triangulación de métodos?

- Dimensionar el uso declarativo del cinturón y la declaración de uso en calles y avenidas.
- Comprender lo que subyace al no uso de cinturón.
- Identificar zonas más vulnerables en relación a esta creencia.

## METODOLOGÍA CUALITATIVA

### ¿Por qué decrece el uso de cinturón de seguridad en calles y avenidas si es igualmente obligatorio?

- La conducción a **baja velocidad** no es riesgosa.
- Los **viajes cortos** no revisten riesgo y no ameritan el uso de elementos de seguridad. (+ en el INTERIOR)

# Conclusiones

- **NO ES LA INFORMACIÓN!:** los sujetos disponen información suficiente acerca de los factores de riesgo y su peligrosidad y a pesar de ello incumplen las normas fundamentalmente por cuestiones idiosincráticas y adaptativas del contexto.
- **LA FALTA DE AUTOCRÍTICA, LA CULPA SIEMPRE LA TIENE EL OTRO:** a) los sujetos conocen la norma y declaran, en su gran mayoría cumplirla (por adecuación al deber ser) . Sin embargo, también declaran que la calle es un espacio caótico y caracterizado por el incumplimiento de la ley: “los argentinos” (otros) manejan mal. b) El Estado no hace suficiente para controlar, pero en su gran mayoría declaran evadir los controles. En definitiva la culpa siempre es del “otro”.
- **EXCESO DE CONFIANZA DE LOS CONDUCTORES QUE MINIMIZA EL RIESGO:** los conductores creen que están exentos de los efectos negativos. El estudio ha evidenciado que los conductores en ocasiones transgreden las normas porque “creen” en sus habilidades o capacidades como conductores. En este sentido, la “pericia” del conductor minimiza los riesgos y compensa el no cumplimiento de las normas.
- **LA FALTA GENERALIZADA DE APEGO A LA LEY:** la cultura vial argentina se visualiza como la repetición de acciones egoístas , individualistas e imprudentes que fomentan una deslegitimización de las leyes de tránsito y la consecuente instalación de normas *ad-hoc* que se generan en la calle en el día a día. Las prácticas viales se sostienen en lo que “hace la mayoría” y no necesariamente en la legalidad y el “deber ser”.

# ¿Qué hacemos con la información?

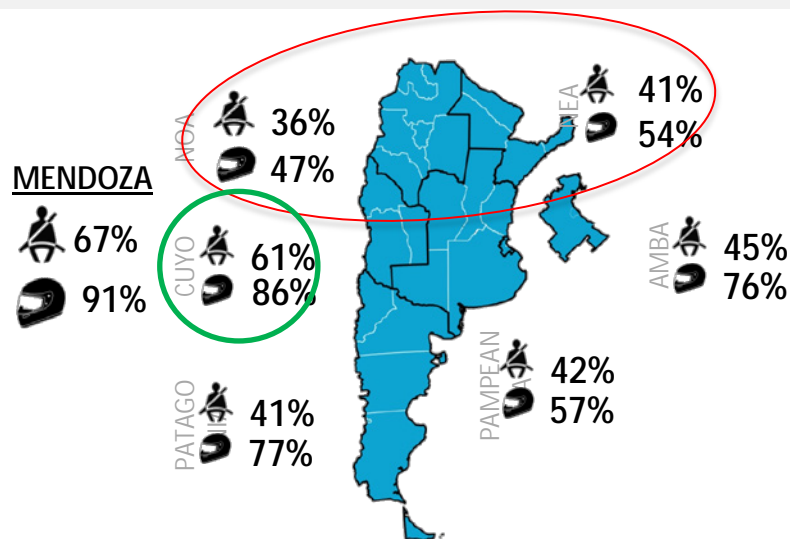
- ▶ Espacios de debate y reflexión con distintos actores internos/ externos a la ANSV (Ministerio de Transporte, Comité consultivo, Red Académica): las presentaciones se utilizan como disparadores de **reflexión sobre cómo promover la seguridad vial** à contribuir a la sensibilidad sobre la problemática.
- ▶ Talleres con el área de Campañas y el área de Formación y Capacitaciones de la ANSV: Comprender **cómo operan las creencias en las conductas** (Autodeterminación del límite de alcohol, la omnipotencia, la falta de percepción de riesgo en el ejido urbano) es un **insumo valioso para generar contenidos y mensajes** adecuados de prevención orientados a modificar conductas. à tomar decisiones específicas para el diseño de intervenciones concretas.
- ▶ Nuevas líneas de investigación: Los hallazgos del estudio sociocultural dieron origen a nuevas preguntas de investigación:
  - ¿Cuál es el sistema de creencias que motiva las conductas de riesgo entre jóvenes en relación al consumo de alcohol y la seguridad vial? à Estudio Jóvenes, alcohol y conducción.
  - Argentina tiene una cultura transgresora que ordena su conducta vial, ¿Cómo cambiar la conducta? à Estudio de caso.

# Herramientas de Investigación Aplicada en Seguridad Vial:

**Análisis de los factores que intervienen en el desempeño de los indicadores intermedios de seguridad vial de la provincia de Mendoza: estudio de un caso exitoso en materia de implementación**

---

# Planteamiento del problema y pregunta de investigación



- **Heterogeneidad en uso de elementos de seguridad vial:** Mientras que CUYO registra las tasas de uso más elevadas (donde **destaca la provincia de Mendoza**), NEA y NOA registran las más bajas.

- **País federal:** las disparidades observadas entre las provincias son absolutamente previsibles y muestran las **dificultades que supone la implementación de una política de Estado impulsada desde la Nación.**

Lo que necesitamos responder

¿ Cuáles son los factores, tanto desde ámbitos políticos como civiles, que pudieron promover el buen desempeño de los indicadores intermedios de seguridad vial en la provincia de Mendoza?



# Objetivos: ¿Qué nos proponemos responder?

Conocer y comprender los diferentes factores, tanto desde ámbitos políticos como civiles, que pudieron promover el buen desempeño de los indicadores intermedios de seguridad vial en la provincia de Mendoza, a fin de compartir las buenas prácticas con el resto de las jurisdicciones del país.

## Objetivos específicos

1. Conocer las distintas intervenciones asociadas a la gestión de la seguridad vial (controles, campañas, normativas, inversión de recursos, etc.) que se implementaron en la provincia de Mendoza en los últimos años con el objetivo de mejorar el desempeño de los indicadores de seguridad vial.
2. Analizar la existencia de intervenciones en seguridad vial desde los diferentes ámbitos, ya sean desde los políticos o desde la sociedad civil, cuyos objetivos fuesen mejorar los indicadores de seguridad vial de la provincia.
3. Comprender de qué manera la existencia de ciertas políticas e intervenciones en la Provincia de Mendoza lograron incrementar los resultados intermedios de seguridad vial.
4. Documentar la experiencia de Mendoza en relación a la gestión de la seguridad vial para elaborar un manual de buenas prácticas de gestión que pueda ser compartido con el resto de las jurisdicciones del país.

# Metodología: ¿Cómo nos proponemos cumplir los objetivos?

## CONOCER Y COMPRENDER

¿Qué tipo de intervenciones se implementaron en Mendoza?

¿Hubo un cambio de legislación asociado a la seguridad vial?

¿Hubo continuidad de las políticas de seguridad vial implementadas?

¿De qué manera la existencia de ciertas políticas en la Provincia de Mendoza lograron incrementar los resultados intermedios de seguridad vial?



## ABORDAJE: CUALITATIVO



## ESTRATEGIA: ESTUDIO DE CASO CON ÉNFASIS EN LOS PROCESOS CAUSALES (PROCESS-TRACING)

- Comprender un fenómeno social.
- Analizar en profundidad los procesos históricos desde el punto de vista de los actores.

Estudios de caso: permiten dar cuenta de los **fenómenos sociales**, considerando a los actores y sus estrategias, así como a los **procesos que los abarcan** en los contextos específicos de acontecimiento.

# Metodología: ¿Por qué un *Process tracing*?

## Sistema integral de resultados en seguridad vial (OMS)



El process tracing o (“trazado de procesos causales”) busca identificar los mecanismos que en conjunto generan ciertos resultados o efectos en un determinado aspecto social.

# Técnica de investigación: entrevistas en profundidad

- **Realización de entrevistas en profundidad con actores claves** en materia de implementación o conocimiento de intervenciones de seguridad vial llevadas a cabo

Definición de un MAPA DE ACTORES para identificar a todos los actores (individuos y organizaciones) que pueden aportar información.

- Todos los actores de alguna u otra forma deben tener competencia en la Seguridad Vial.
- Se debe tener en cuenta la coyuntura temporal de los entrevistados a fin de obtener información de gestiones anteriores.

# Mapa de actores: ¿Quiénes?

## Ámbito público

- Unidad ejecutiva de Seguridad Vial
- Dirección de Seguridad Vial
- Dirección de tránsito
- Servicio de emergencia
  - Departamento accidentología

## Ámbito privado

Periodistas  
relacionados  
con  
seguridad vial

## Sociedad civil

ONG:  
Compromiso  
Vial por  
Mendoza

## Academia

Investigadores  
en temas  
asociados a la  
Seguridad  
Vial:  
Universidad  
Nacional de  
Cuyo

# Dimensiones de análisis a ser indagadas

## Resultados en Seguridad Vial (Uso de cinturón, Casco, luces)



### FUNCIONES DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Promoción en SV  
(campanas /  
educación)

Legislación  
y control

Asignación  
de recursos  
en SV

Planes y  
programas  
en SV

Intervenciones  
en SV desde  
ámbito civil

Coordinación  
entre  
municipios

# Principales resultados

---

# Punto de inflexión en la Seguridad Vial de Mendoza: La Ley 6082

Delimitación de autoridades de aplicación de la Ley  
Creación del Comité de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial  
Capacitaciones cuerpos de control  
Implementación del sistema de licencia de conducir por puntos para el tránsito terrestre  
Disposición de condiciones y dispositivos mínimos de seguridad para los usuarios de la vía pública:

- **Uso obligatorio del cinturón y cabezales de seguridad para automotores**
- **Uso obligatorio de casco de seguridad para motociclistas.**
- **Uso obligatorio de luces**

Período de acondicionamiento de los vehículos y adquisición de los cascos de seguridad (+ información)

Fuertes operativos de control de la normativa y sanciones (+ recursos)

Asociación "padres preventores" (conductor designado)

Asociación "Compromiso Vial por Mendoza"

Ante proyecto de Nueva Ley de Tránsito

1993/1994

Sanción de la Ley de tránsito N° 6082 y sus reglamentaciones con sucesivas modificaciones

2009

Promoción de la Seguridad Vial: Campañas (difusión de folletería y cartelería) . Medios audiovisuales 2012à Campaña "Vida y Vuelta"

2011

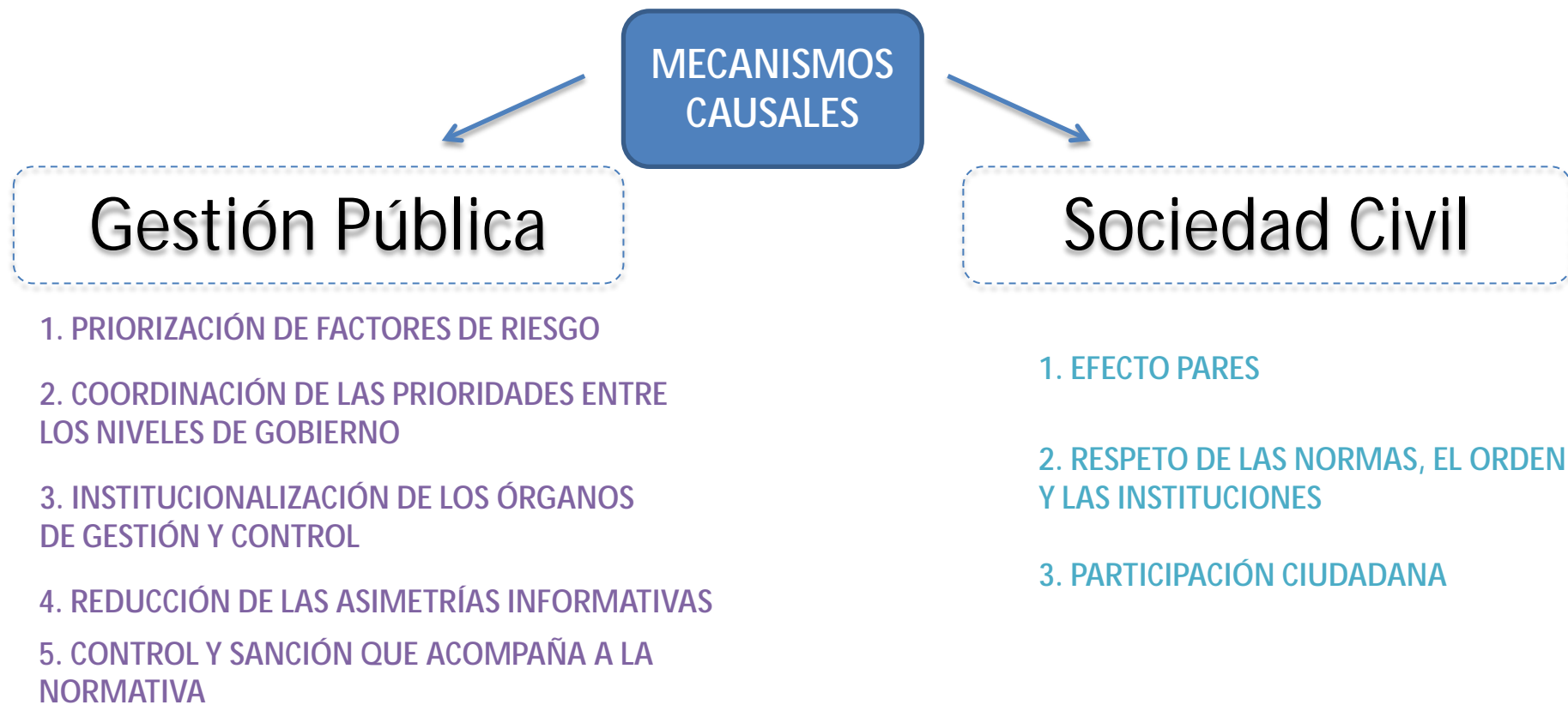
Se crea la **Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial** de la Secretaría de Servicios Públicos mediante la Ley provincial N° 8.830

2015

2017



# Factores que promueven resultados favorables en Seguridad Vial, tanto desde el Ámbito Público como desde la Sociedad Civil



# Conclusiones

1993-1994

Ley 6082: PRIORIZACIÓN  
ELEMENTOS SEGURIDAD VIAL +  
APLICACIÓN + CONTROL Y SANCIÓN  
+ DIFUSIÓN E INFORMACIÓN +  
PARTICIPACIÓN CIUDADANA

CONSTRUCCIÓN DE HÁBITOS SALUDABLES RESPECTO A USO DE  
CINTURÓN, CASCO Y LUCES REGLAMENTARIAS → MUY BUENOS  
RESULTADOS ALCANZADOS

Según la ENFR, Mendoza es la provincia de  
mayor declaración de consumo de alcohol  
previo a la conducción

ALCOHOL PREVIO A LA CONDUCCIÓN

VELOCIDAD

PEATONES Y CICLISTAS

?

# ¿Qué hacemos con la información?

- **Documentar la experiencia de Mendoza** en relación a la gestión de la seguridad vial para **elaborar un manual de buenas prácticas de gestión** que pueda ser compartido con el resto de las jurisdicciones del país.
- **Generar evidencia científica (empírica)** sobre mecanismos que resultan efectivos para **modificar conductas de riesgo en seguridad vial** y presentar los hallazgos a la comunidad científica y a otros actores de la seguridad vial.
- **Promover nuevas líneas de investigación** en Mendoza asociadas a otros factores de riesgo y usuarios de las vías como alcohol, velocidad y peatones y ciclistas.

**¡Muchas gracias!**