

# **INFORME DE PERCEPCIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL DE VEHÍCULOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS Y SU COMPORTAMIENTO FRENTE A LAS NORMATIVAS VIGENTES**



**Ciudad de Posadas - 2019**



## **GUIA DE AUTORIDADES**



**GOBERNADOR**  
Lic. HUGO M. PASSALACQUA

**VICEGOBERNADOR**  
Dr. OSCAR A. HERRERA AHUAD

**DIRECTORA EJECUTIVA**  
Cra. SILVANA DEA LABAT

## **INFORME DE LA ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS SOBRE ELEMENTOS DE SEGURIDAD VIAL Y SU COMPORTAMIENTO FRENTE A LAS NORMATIVAS VIGENTES**

El presente informe tiene como objetivo presentar los resultados derivados del procesamiento, sistematización y análisis de los datos obtenidos a partir de una encuesta realizada a conductores de vehículos de cuatro o más ruedas, respecto a la percepción que tienen sobre el uso de elementos de seguridad, factores de distracción de los conductores y apego a las normas viales vigentes en la ciudad de Posadas.

Cabe destacar que este informe se encuadra bajo el Convenio Marco de Cooperación entre la Municipalidad de la ciudad de Posadas y el Instituto Provincial de Estadística y Censos de la provincia de Misiones (IPEC), y específicamente entre este último y el Observatorio Vial dependiente de la Dirección General de Tránsito de dicha ciudad.

A partir de dicho convenio específico, el IPEC se comprometió a brindar asistencia técnica en cuanto al diseño de la muestra, diseño de los formularios a utilizar, capacitación de los recursos humanos encargados del operativo, supervisión de las actividades, elaboración del sistema de procesamiento de datos, análisis y sistematización de los resultados los cuales se compendian en cinco informes. Dos referidos al operativo observacional sobre el uso de elementos de seguridad en los ocupantes de los vehículos de dos ruedas o más, y tres sobre el operativo de encuestas acerca de la percepción sobre uso de elementos de seguridad vial y el comportamiento de conductores y peatones frente a las normativas vigentes. A su vez, se presenta, el reporte metodológico de dichos operativos, disponible en la página web oficial del IPEC.

En este informe se presentan los resultados de la observación de vehículos de cuatro ruedas o más organizados en once secciones:

1. Perfil del conductor
2. Percepción del Clima Vial
3. Uso de elementos de seguridad
4. Aspectos relacionados con la velocidad
5. Aspectos relacionados con el consumo de alcohol
6. Elementos distractivos
7. Causas de siniestros
8. Semáforos
9. Conocimiento de técnicas de conducción defensiva y normas viales
10. Control y fiscalización
11. Contexto laboral y académico

Por otra parte, se realizan algunas comparaciones con los mismos indicadores observados y presentados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en su "Estudio observacional del comportamiento de conductores y ocupantes de vehículos de 4 (o más) y 2 ruedas"<sup>1</sup>.

Por último, se agradece la colaboración del Instituto Superior de Seguridad Vial y la de los Motociclistas Misioneros Asociados.

---

<sup>1</sup> Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovial/estudioseinvestigaciones>

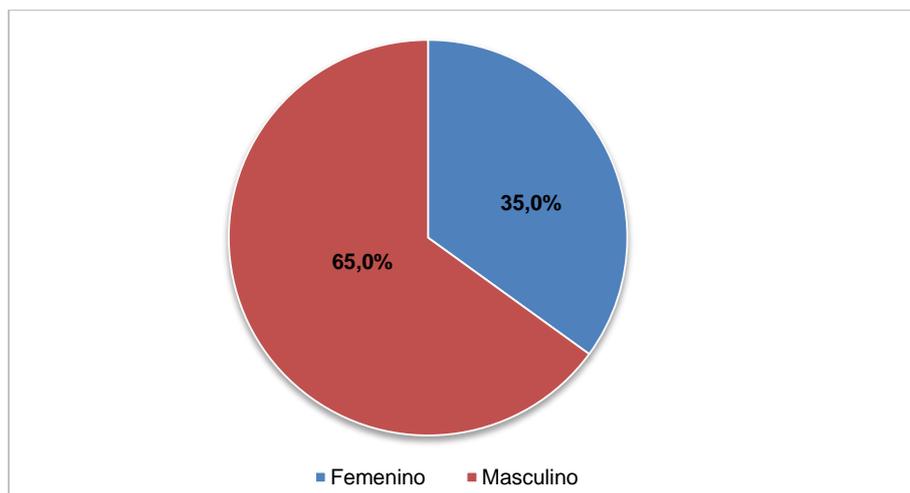
## RESULTADOS

### 1. Perfil del conductor

#### 1.1 Clasificación por sexo del conductor

Sobre el total de los encuestados, el 65,0% de los casos, se encuestó a una persona de sexo masculino y en el 35,0%, a una persona de sexo femenino.

Gráfico 1. Clasificación según el sexo del conductor.

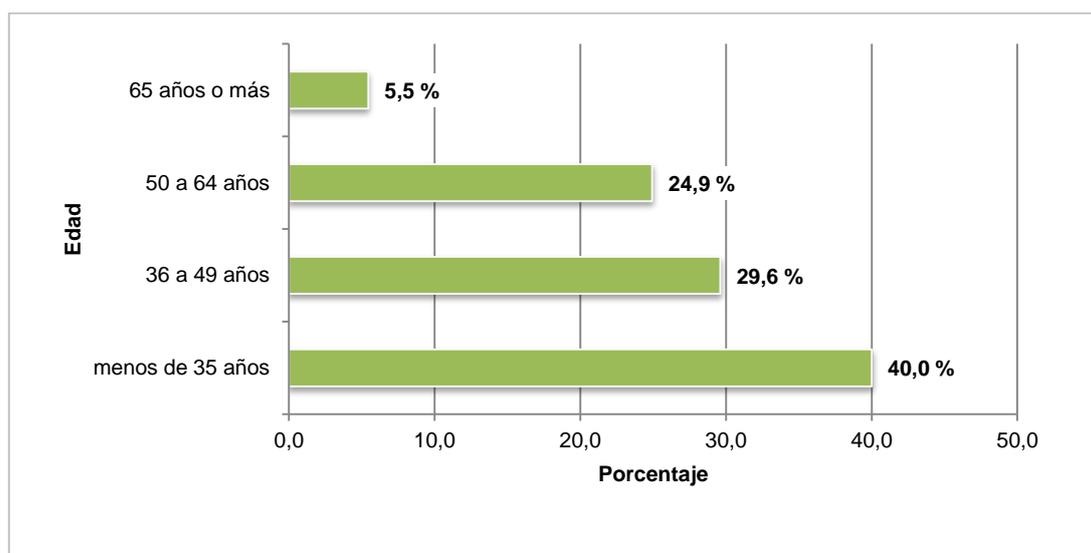


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

#### 1.2 Grupos etarios de los conductores.

En Posadas, el 40,0% de conductores observados tienen menos de 35 años; el 29,6% entre 36 a 49 años de edad; el 24,9% entre 50 y 64 años y el 5,5% más de 65 años. A nivel nacional, según datos del año 2017, el mayor porcentaje de conductores tenían menos de 35 años de edad (35,7%). Asimismo, de 36 a 49 años (34,8%); y de 50 a 64 años (26,3%).

Gráfico 2. Rango etario de los conductores.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

### 1.3 Clases de licencias de conducir

Para una mayor comprensión de las “clases” de licencias de conducir, se transcribe parte de la **Ley Nacional de tránsito N° 24.449**

**Clase A** Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años.

**Clase B** Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kg de peso o casa rodante.

**Clase C** Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B.

**Clase D** Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso.

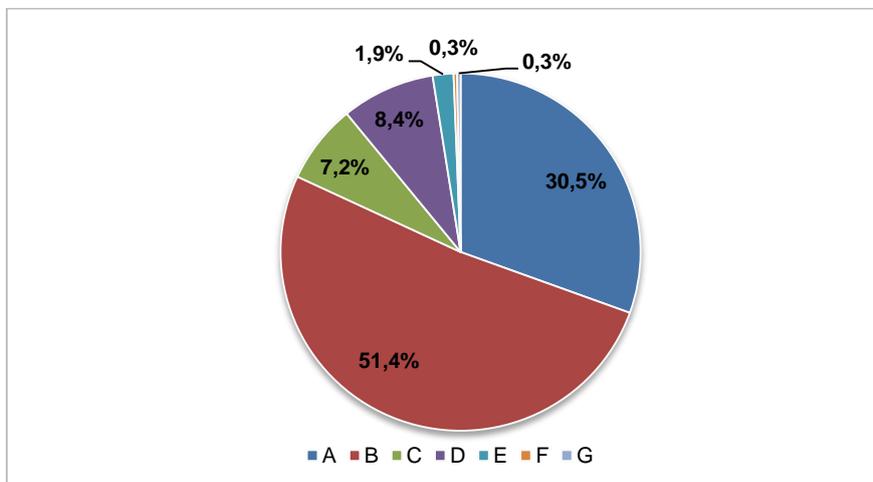
**Clase E** Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C.

**Clase F** Para automotores especialmente adaptados para discapacitados.

**Clase G** Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

Como puede observarse en el gráfico 3, el mayor porcentaje de licencias de conducir corresponde a la clase B, con un 51,4% del total; le sigue la clase A con 30,5%. En este gráfico se observan porcentajes referidos a un total que difiere de la muestra, debido a que muchos encuestados manifestaron no conocer que clase o categoría poseen. También es necesario resaltar que algunos conductores poseen más de una clase de licencia de conducir, ya que no son excluyentes. Sin embargo, en este gráfico se presenta un total de encuestados que especificaron sólo una clase de licencia de conducir.

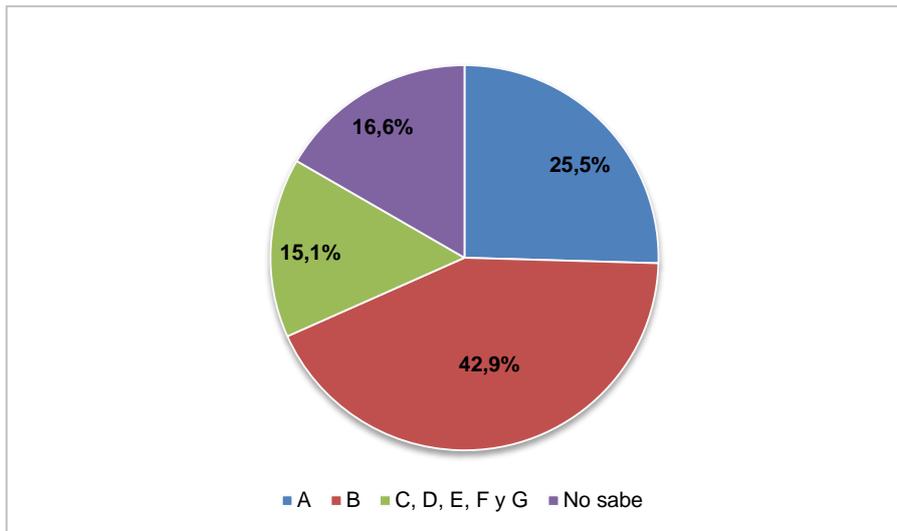
Gráfico 3. Distribución porcentual de Clases de licencias de conducir.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

En el gráfico 4, observamos las Clases A y B separadas y el agrupamiento de las clases C, D, E, F y G en un solo sector. También se observa un sector correspondiente a aquellos encuestados que no supieron contestar a que clase corresponde su licencia de conducir. El mismo presenta un porcentaje del 16,6% de los encuestados.

**Gráfico 4.** Distribución porcentual de Clases de licencias de conducir sobre el total encuestado.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Por último, cabe destacar del análisis de los datos, que el 19,2% de los encuestados manifestaron poseer licencias de conducir de las dos clases A y B (motos y autos) simultáneamente.

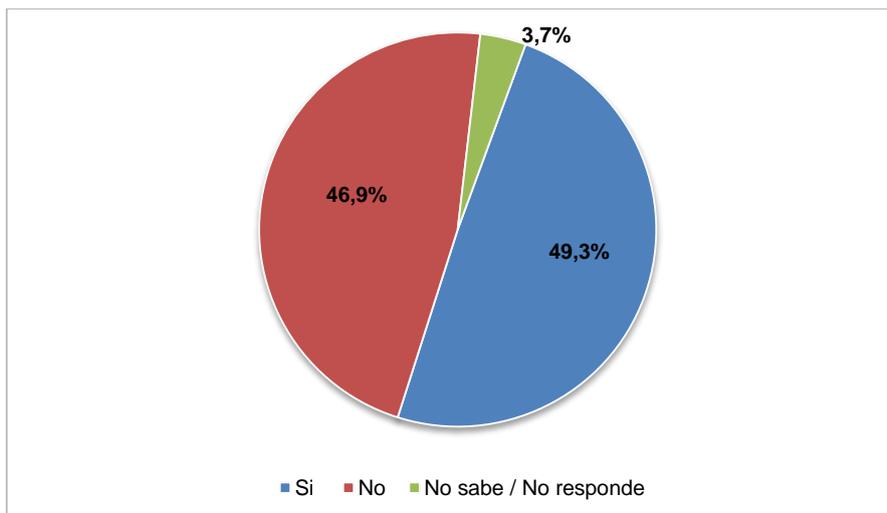
#### 1.4 Cursos de educación vial – Multas por infracciones

Es interesante analizar la formación que haya tenido el encuestado en algún curso de formación vial en los últimos cinco años.

También es relevante el hecho que haya incurrido en infracciones en el último año y que lo hayan multado por tales infracciones.

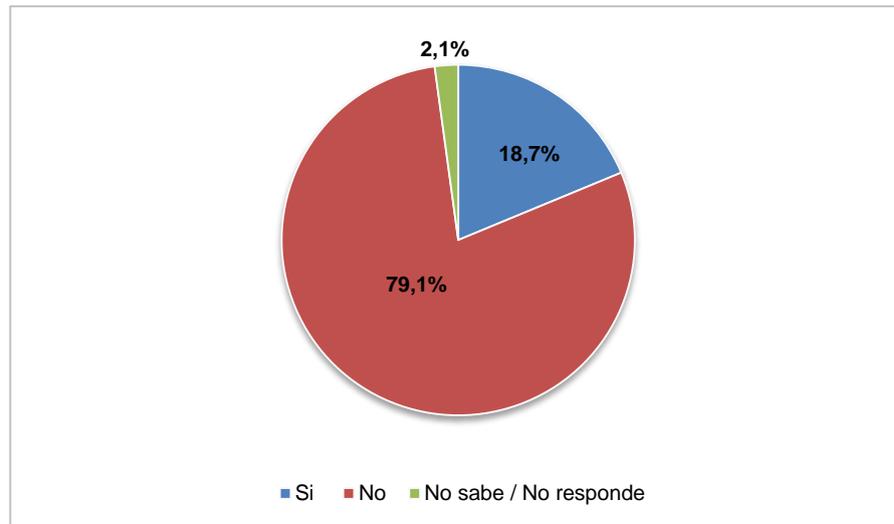
En los gráficos 5 y 6 pueden apreciarse los porcentajes de encuestados que realizaron cursos y aquellos que recibieron multas por infracciones.

**Gráfico 5.** Distribución porcentual de encuestados que realizaron cursos de educación vial en los últimos cinco años.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas

**Gráfico 6.** Distribución porcentual de encuestados que recibieron multas en el último año.



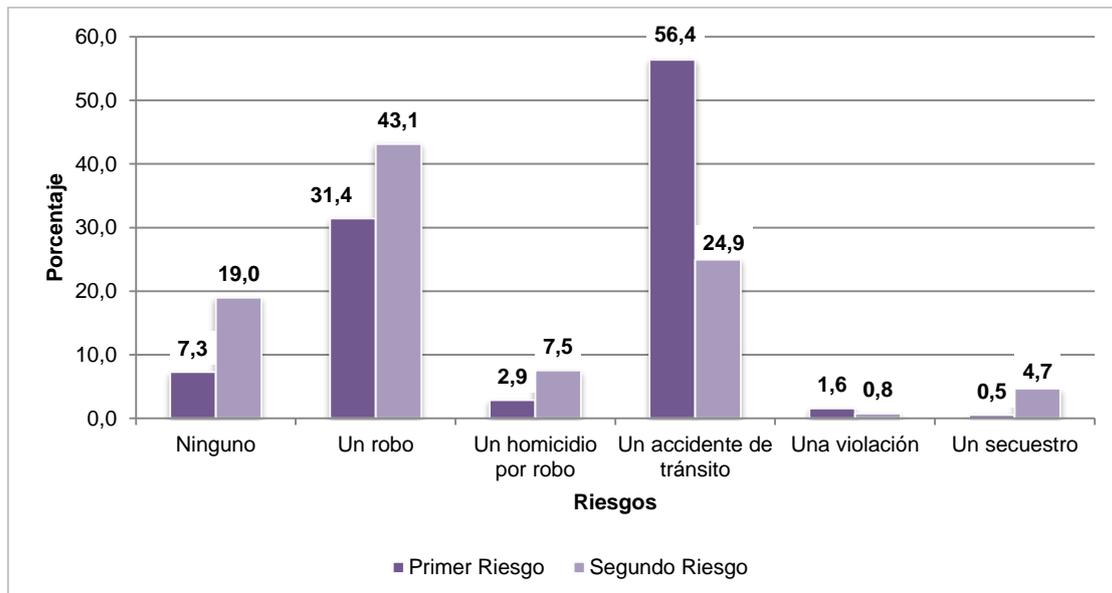
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas

## 2. Percepción del Clima Vial

### 2.1 Tipos de riesgos

Cuando un conductor sale a la calle percibe que corre determinados riesgos. El gráfico 7 grafica la percepción del encuestado respecto a sus temores sobre dichos riesgos en primer y, en segundo lugar. Puede observarse que 56,4% de los encuestados considera que corre riesgo de un accidente de tránsito en primer lugar y el 43,1% teme sufrir un robo en segundo lugar. Mientras que sólo un 7,3% de los encuestados considera que no corre riesgos al salir a la calle.

**Gráfico 7.** Percepción de tipos de riesgos al salir a la calle.



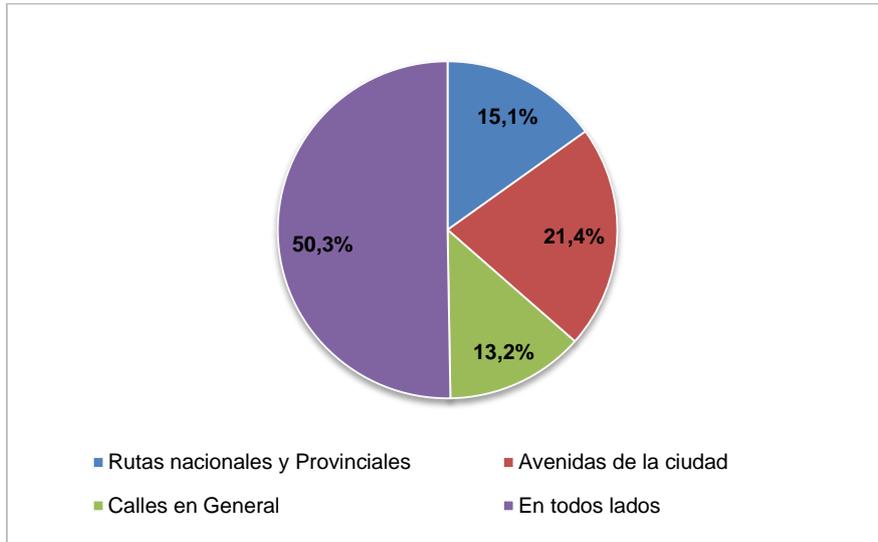
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

### 2.2 Lugares de mayor riesgo.

La mitad de los encuestados considera que el riesgo de sufrir un siniestro está en todos lados, mientras que el 21,4% percibe que las avenidas de la ciudad concentran el mayor riesgo. Luego le

siguen las rutas nacionales y provinciales con un 15,1% y por último las calles de la ciudad con un 13,2%. El gráfico 8 muestra los porcentajes mencionados, según la percepción de los encuestados.

**Gráfico 8.** Lugares de mayor riesgo de sufrir un siniestro.

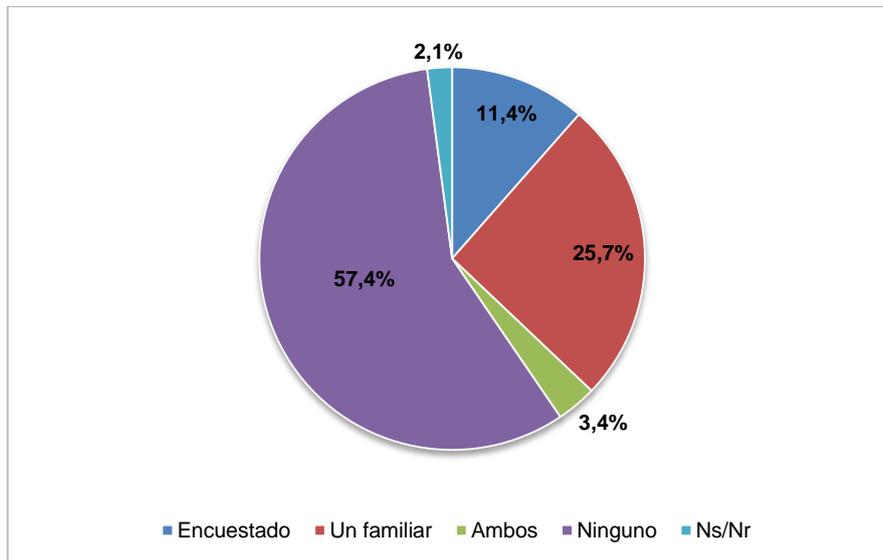


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

### 2.3 Participación de siniestros.

Respecto a la participación del encuestado en siniestros, el 57,4% de los encuestados dice no haber participado directamente en siniestros; mientras que el 14,8% de los encuestados manifiesta haber participado de un siniestro, solo o con algún familiar.

**Gráfico 9.** Participación de siniestros.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas

### 3. Uso de elementos de seguridad

#### 3.1 Uso del cinturón de seguridad

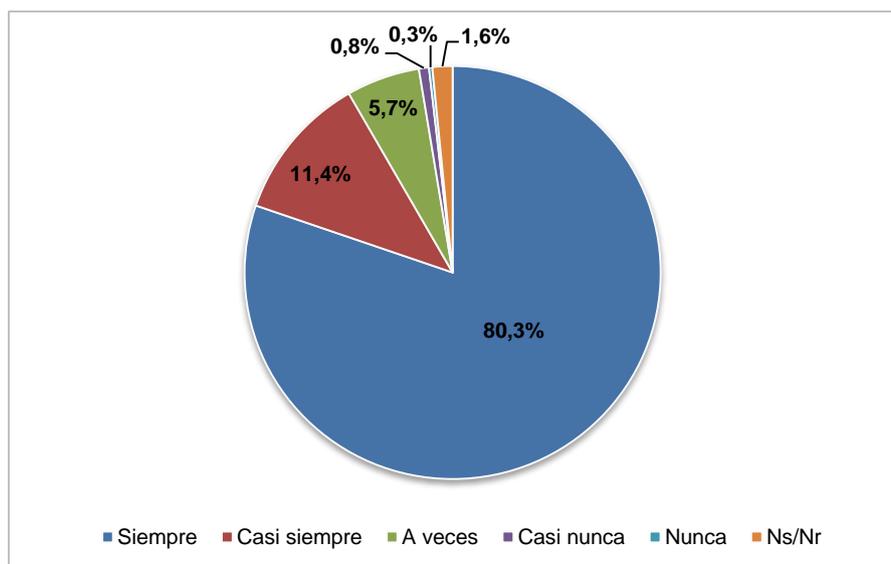
A continuación, se observa en el gráfico 10, que el 80,3% de los encuestados en Posadas, afirma que siempre utiliza el cinturón de seguridad y solo el 1,1% de los encuestados afirma que no lo utiliza nunca o casi nunca.

Si sumamos los que siempre utilizan cinturón de seguridad con los encuestados que casi siempre lo utilizan, puede observarse que el 91,7% de los encuestados manifiesta usar regularmente el cinturón de seguridad.

Cuando se les consulta a los encuestados que opinan sobre la importancia de que los acompañantes deban usar cinturón de seguridad, solo el 60,0% opina que los acompañantes deben usar siempre el cinturón de seguridad y el 7,2% opina que nunca o casi nunca es necesario que los acompañantes utilicen el cinturón de seguridad, como se observa en el gráfico 11.

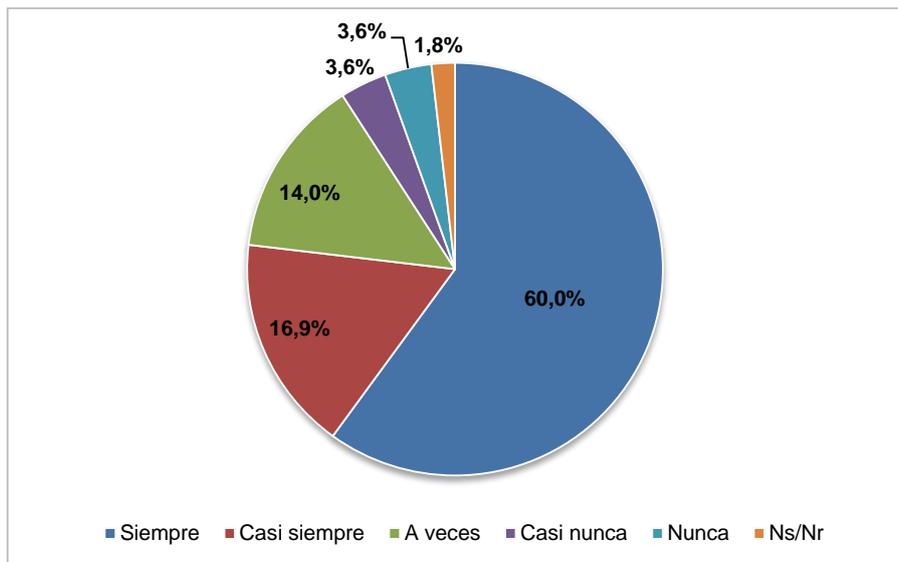
Se destaca, además, que el 97,0% de los conductores que siempre utilizan el cinturón, consideran que los pasajeros deberían utilizar siempre el cinturón. Mientras que sólo el 57,0% de los conductores que casi siempre usan cinturón, consideran que los acompañantes deben llevar siempre el cinturón.

Gráfico 10. Uso del cinturón de seguridad del conductor.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

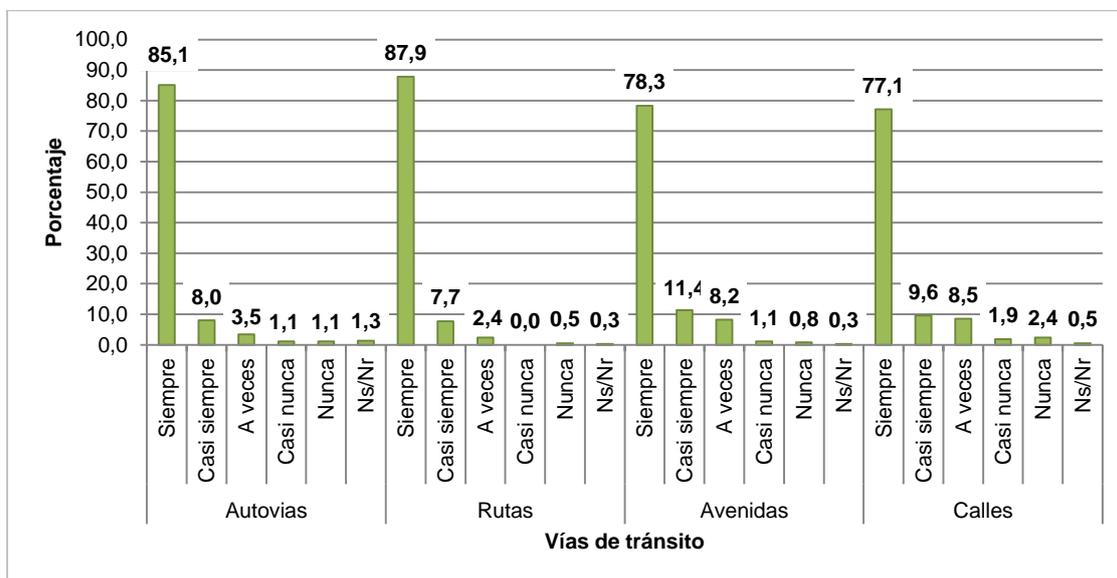
**Gráfico 11.** Uso del cinturón de seguridad de los acompañantes.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

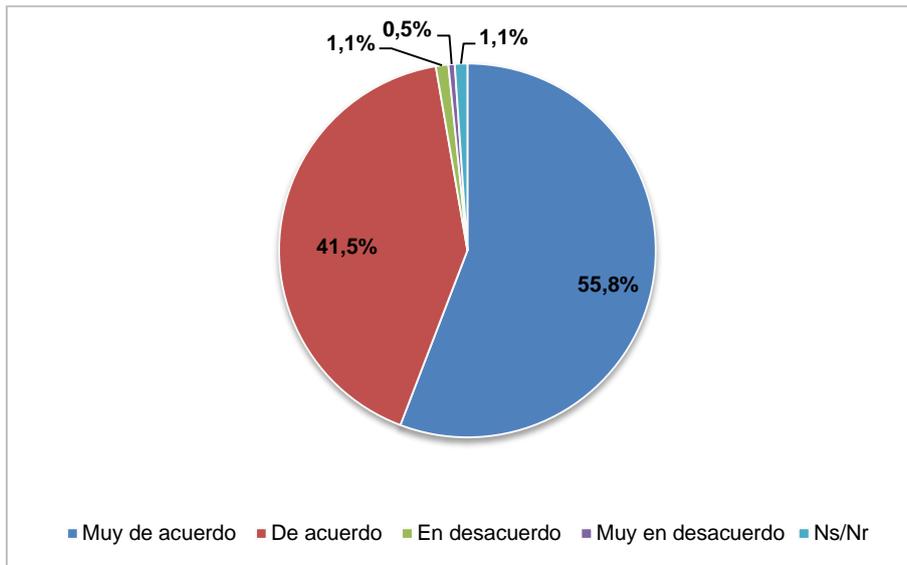
Respecto a la importancia de utilizar el cinturón de seguridad en distintas vías de tránsito; las respuestas indican un porcentaje similar para todas las vías, como se observa en el gráfico 12.

**Gráfico 12.** Importancia del uso del cinturón de seguridad en distintas vías de tránsito.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 13.** Importancia del uso del cinturón de seguridad en todas las plazas del vehículo.

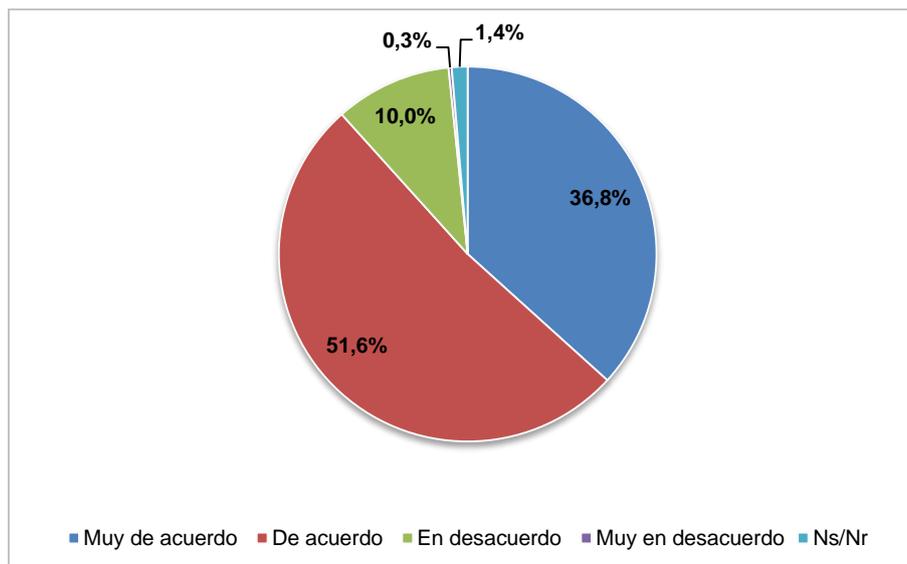


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Cuando se le pregunta al encuestado sobre la importancia de utilizar el cinturón al viajar tanto en las plazas delanteras, como en las plazas traseras, el 55,8% de los encuestados afirma estar muy de acuerdo en la importancia que todos usen cinturón y el 41,5% dice estar de acuerdo, por lo tanto, el 97,3% considera que es importante que todos los pasajeros utilicen el cinturón de seguridad (Ver gráfico 13).

Cuando se le consulta al encuestado qué opina sobre la siguiente afirmación: "Si el conductor se pone el cinturón, es más probable que los demás pasajeros también lo utilicen", un 36,8% dice estar muy de acuerdo con dicha afirmación y un 51,6% dice estar de acuerdo, por lo que un total de 88,4% consideran que los pasajeros imitan la acción del conductor y un 10,3% no coinciden con la afirmación.

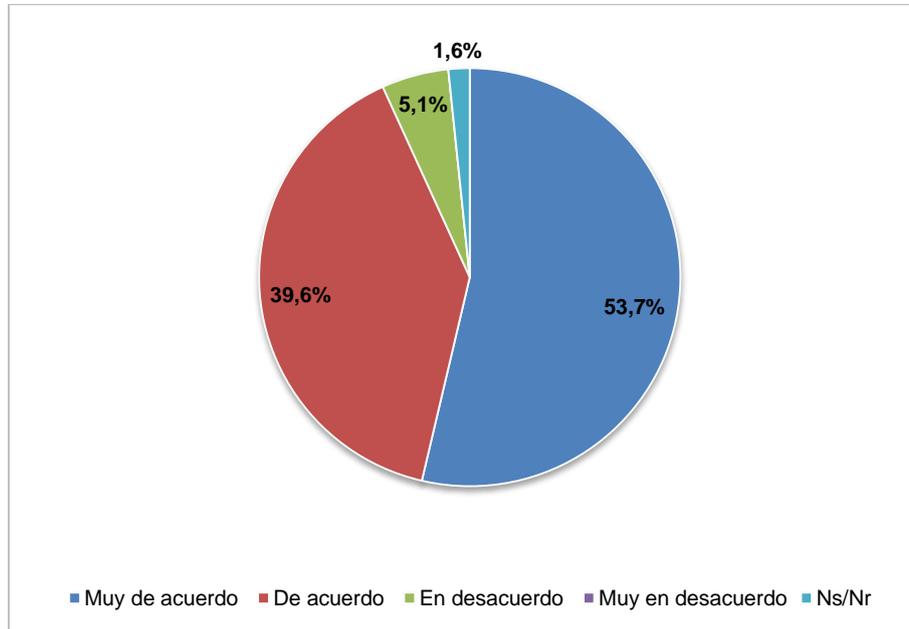
**Gráfico 14.** Actitud de los pasajeros con el uso del cinturón de seguridad.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

En el gráfico 15 se puede observar la importancia que le dan los encuestados al uso del cinturón de seguridad como una medida eficaz para reducir el número de fallecidos y lesionados por siniestros de tránsito; se observa que el 93,3% de los encuestados están de acuerdo o muy de acuerdo con el supuesto, mientras que el 5,1% no está de acuerdo con el supuesto.

**Gráfico 15.** El uso del cinturón de seguridad reduce el número de fallecidos por siniestros.



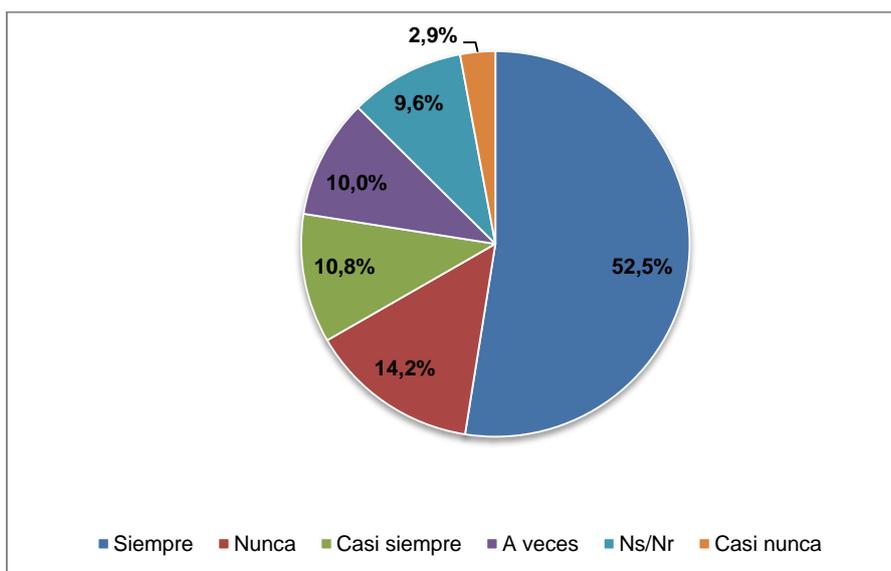
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

### 3.2 Uso del Sistema de Retención Infantil - SRI

Los sistemas de retención infantil son muy importantes en la seguridad y prevención ante siniestros. El 63,3% de los encuestados, que viajan con niños, utilizan siempre o casi siempre los SRI cuando transportan niños. Igualmente es significativo que el 17,1% de los encuestados no utilicen nunca o casi nunca los SRI (Ver gráfico 16).

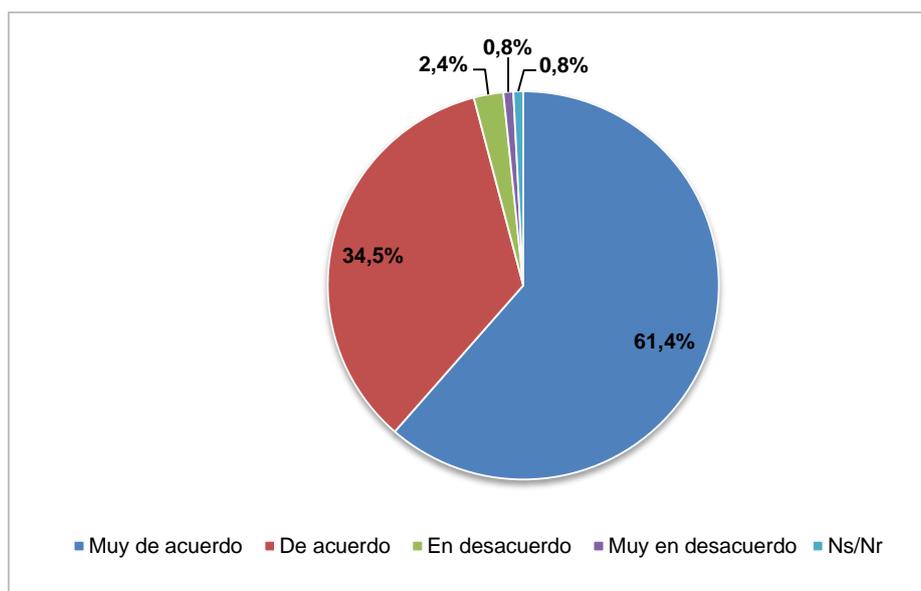
En el caso que los encuestados transporten niños, es importante saber si lo hacen en las plazas traseras del vehículo. El 95,9% de los encuestados están de acuerdo o muy de acuerdo con transportar los niños en las plazas traseras, mientras que un 3,2% está en desacuerdo o muy en desacuerdo con ese planteo. (Ver gráfico 17).

**Gráfico 16.** Uso de Sistemas de Retención Infantil – SRI.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 17.** Transporte de niños en plazas traseras del vehículo.

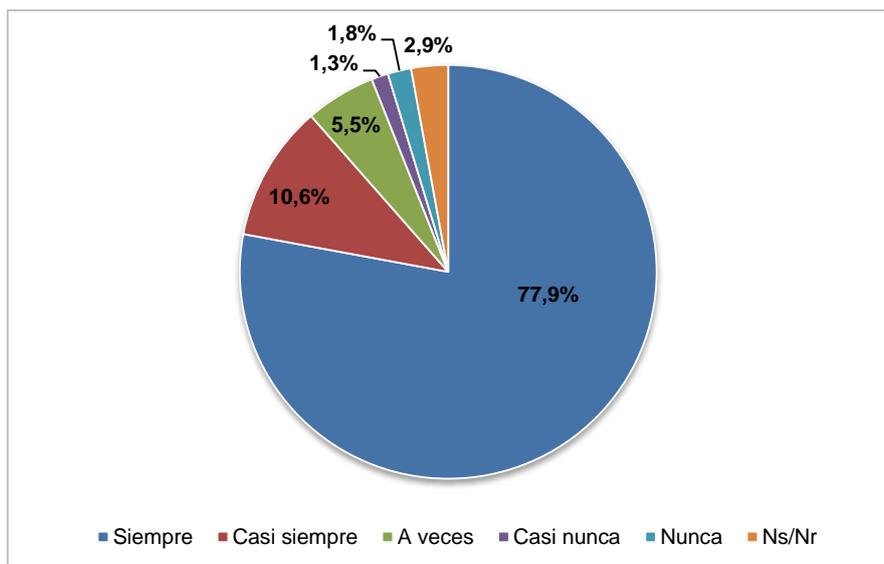


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

### 3.3 Uso luces diurnas

El uso de luces diurnas encendidas es una medida útil de prevención de siniestros. El 88,5% de los encuestados encienden las luces diurnas siempre o casi siempre y sólo el 3,1% no enciende las luces nunca o casi nunca (Ver gráfico 18).

**Gráfico 18.** Uso de luces diurnas encendidas.



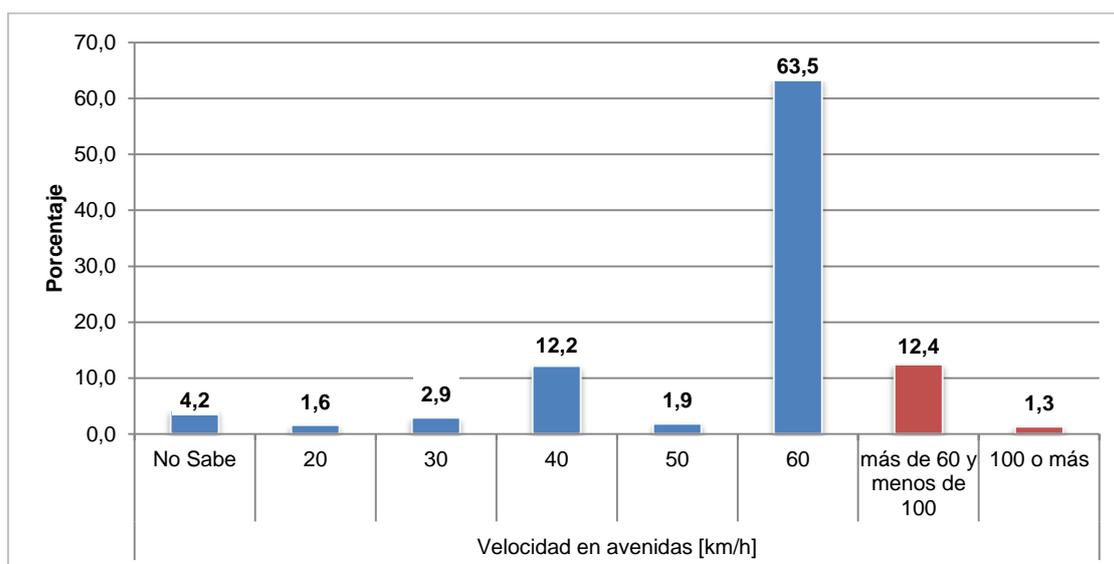
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

## 4. Aspectos relacionados con la velocidad

### 4.1 Límites de velocidad

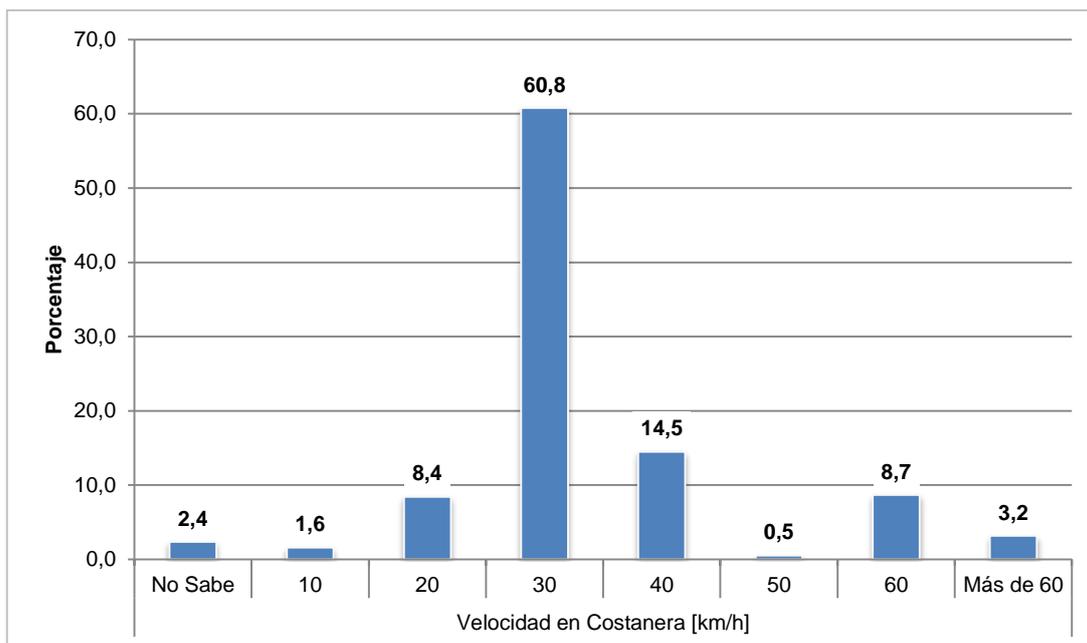
Según el conocimiento de los encuestados sobre los límites de velocidad en las distintas vías de tránsito se observa lo siguiente:

**Gráfico 19.** Límites de velocidad en avenidas.



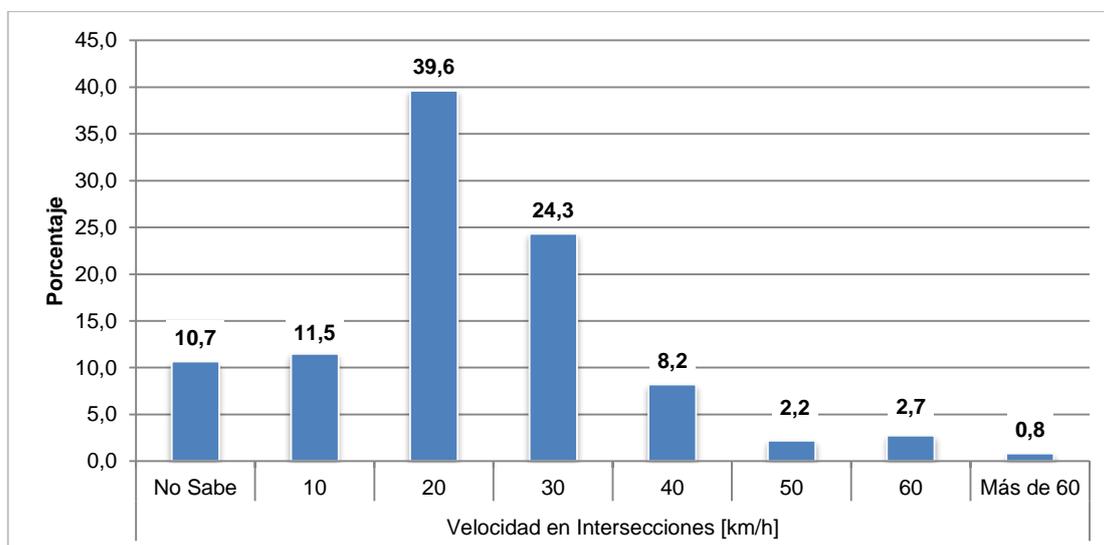
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 20.** Límites de velocidad en la Costanera.



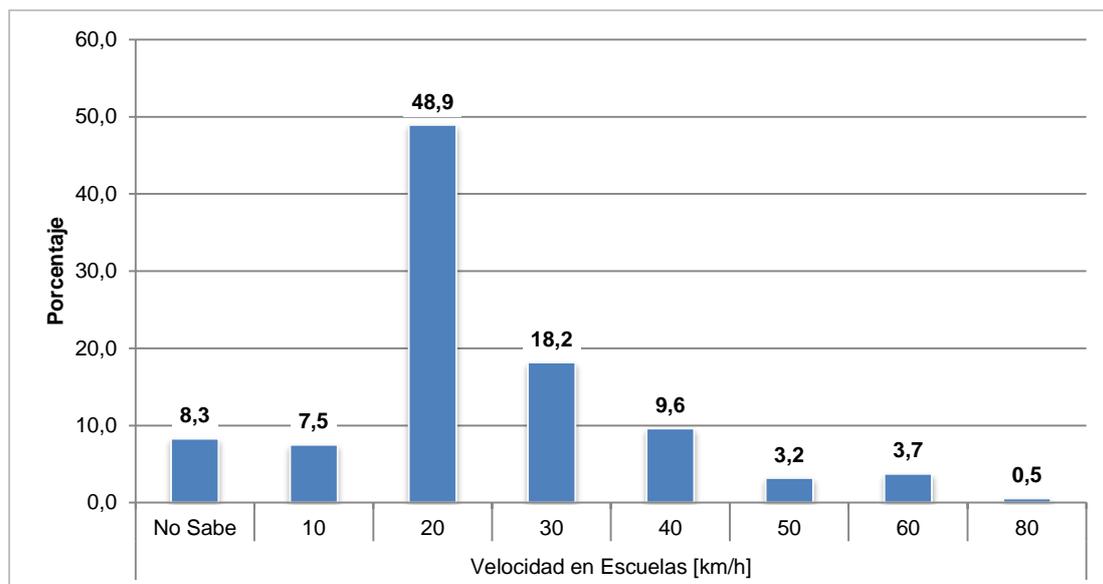
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 21.** Límites de velocidad en intersecciones de calles.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 22.** Límites de velocidad en proximidades de escuelas.



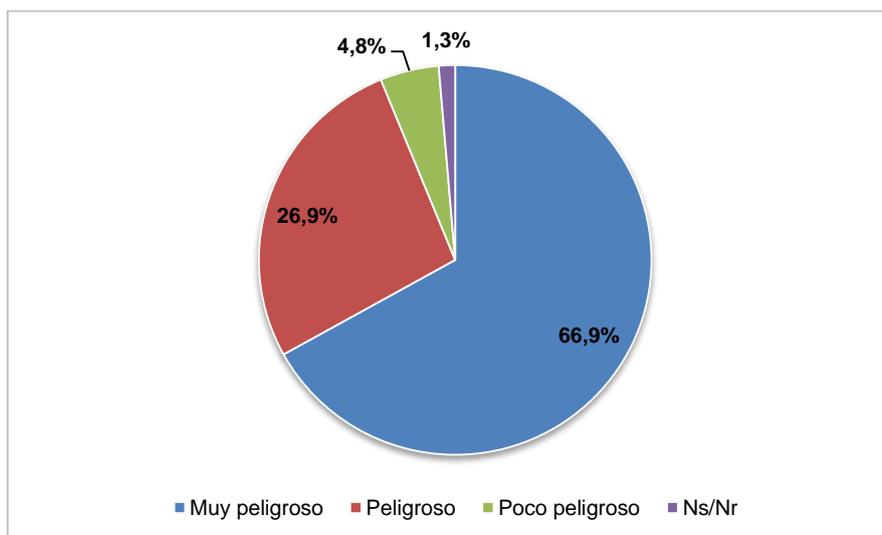
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Como se observa en los gráficos presentados, más del 60,0% de los encuestados conocen los límites de velocidad en avenidas y costaneras, pero ese porcentaje se reduce a menos del 50,0% cuando se trata de intersecciones de calles y en proximidades a escuelas.

## 4.2 Percepción del peligro de superar los límites de velocidad

Es interesante destacar que el 93,8% de los encuestados perciben peligroso o muy peligroso superar los límites de velocidad. Sin embargo, un 4,8% no percibe peligro alguno en superar dichos límites (Ver gráfico 23).

**Gráfico 23.** Percepción del peligro de superar los límites de velocidad.



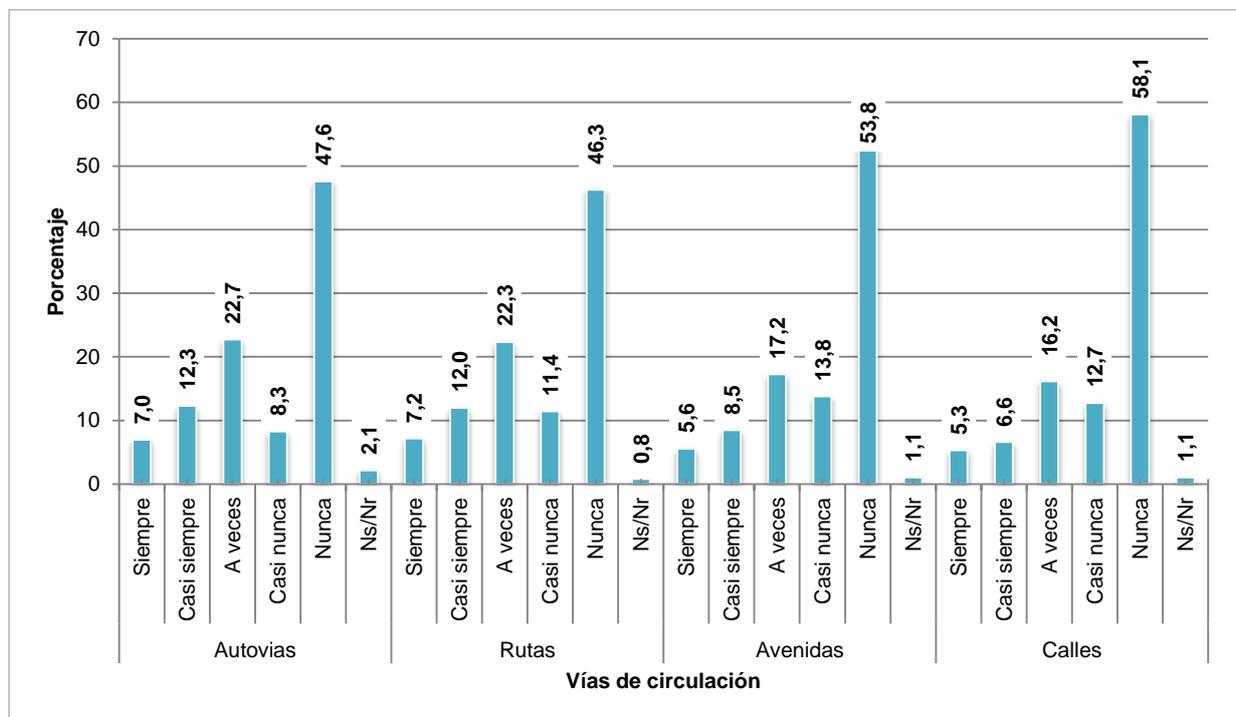
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

En el gráfico anterior se observa que los encuestados en su mayoría, perciben el peligro de superar los límites de velocidad. Sin embargo, cuando se los consulta sobre la predisposición a superar dichos límites, más del 30,0% informa que superaría los límites en autovías y rutas y más del 25,0% lo harían en avenidas y calles. Estos últimos porcentajes incluyen a los que siempre, casi siempre o a veces superarían los límites de velocidad (gráfico 24).

Cuando se los consulta por los motivos que inducen a superar los límites de velocidad, el motivo más mencionado es “porque están apurados” con el 63,7% y “otros motivos” en segundo lugar con un 36,6%. Esto puede apreciarse en el gráfico 25<sup>2</sup>.

En el gráfico 26, se desglosa la respuesta “Otros motivos” donde se destaca que la irresponsabilidad o transgresión de las normas con casi el 40% y la imprudencia o negligencia con el 30%, es la percepción que tienen los encuestados sobre qué motiva a los conductores a superar los límites de velocidad.

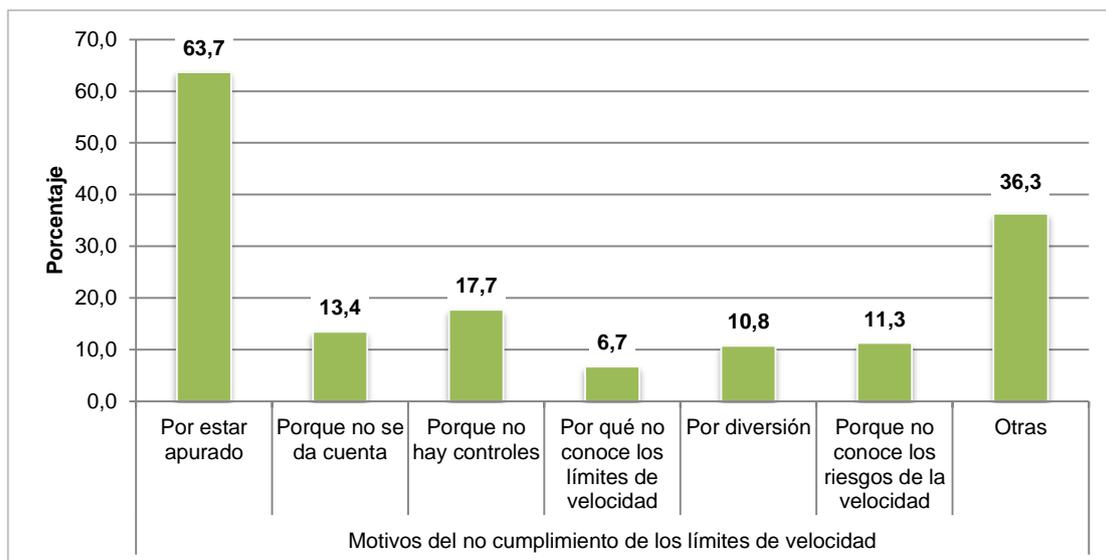
**Gráfico 24.** Predisposición de superar los límites de velocidad.



**Fuente:** IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

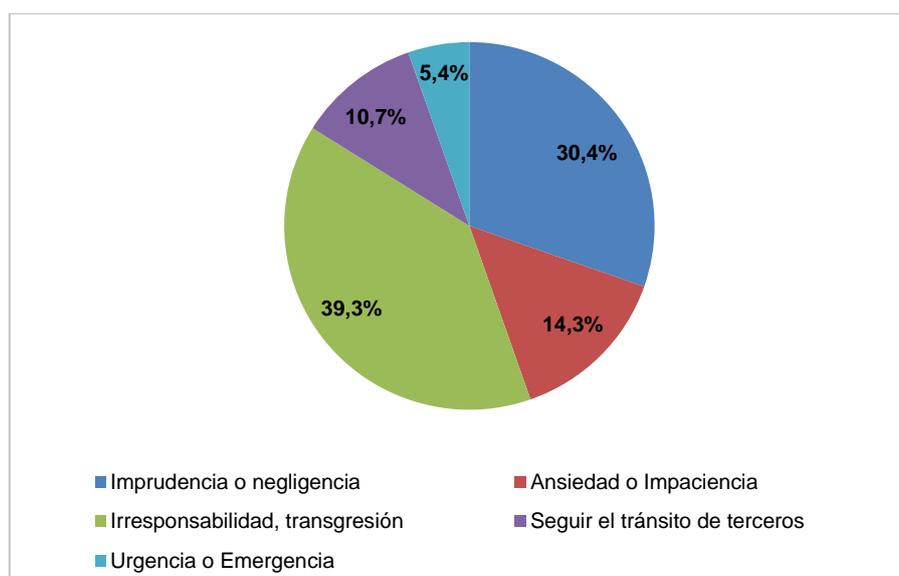
<sup>2</sup> Cabe destacar que como ésta pregunta es de selección múltiple, la suma de porcentajes no coincide con el 100%.

**Gráfico 25.** Motivos de incumplimiento de los límites de velocidad.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 26.** Otros motivos de incumplimiento de los límites de velocidad.



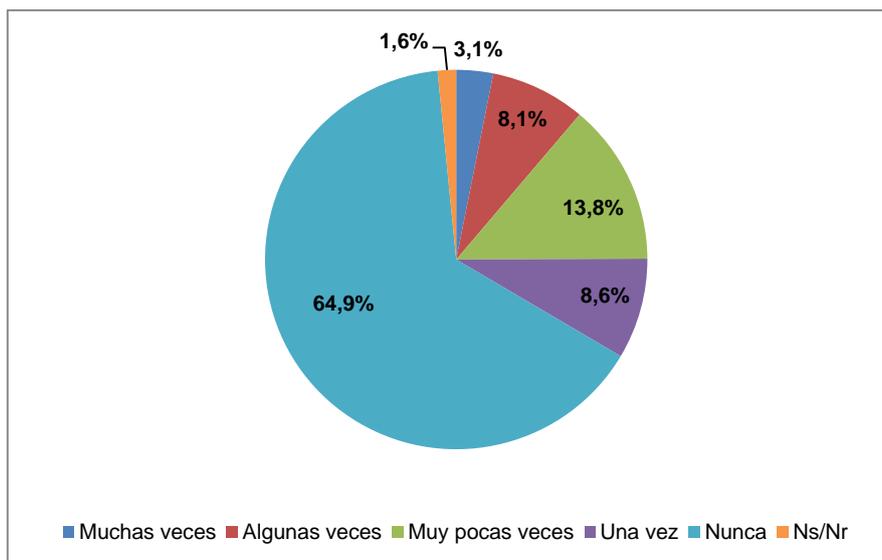
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

## 5. Aspectos relacionados con el consumo de alcohol

### 5.1 Frecuencia de manejo en el último año luego de consumir alcohol

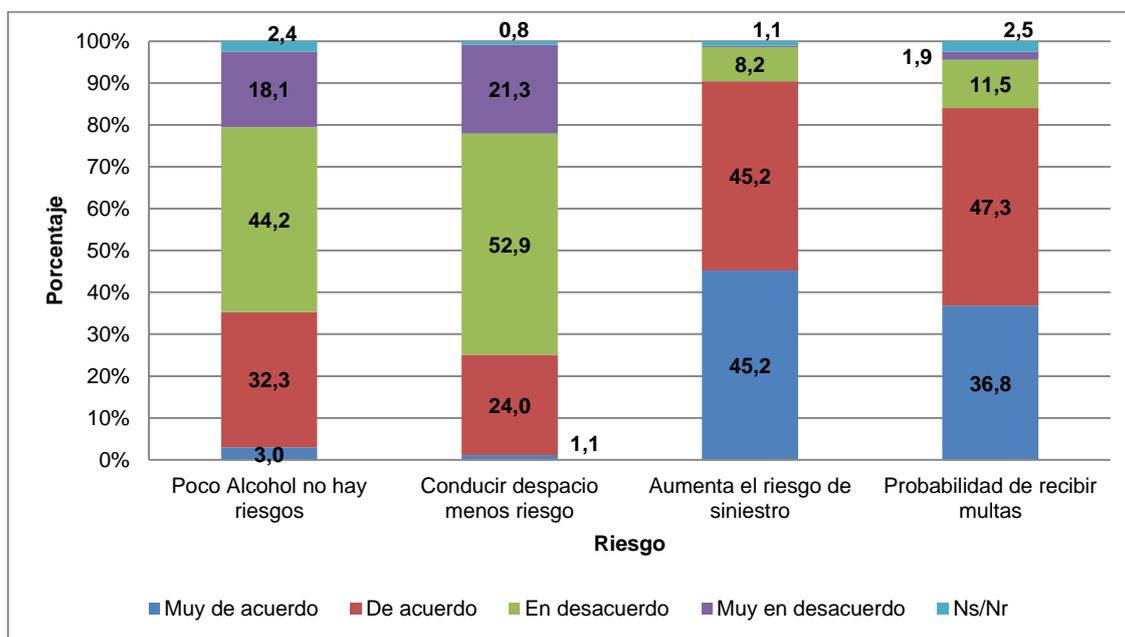
Se observa que el 64,9% de los encuestados nunca condujo si bebió alcohol; mientras que el 11,2% de las personas condujeron alguna o muchas veces, luego de la ingesta de alcohol. El 13,8% condujo muy pocas veces y el 8,6% solo condujo una vez luego de consumir alcohol.

**Gráfico 27.** Conducción luego de ingerir alcohol.



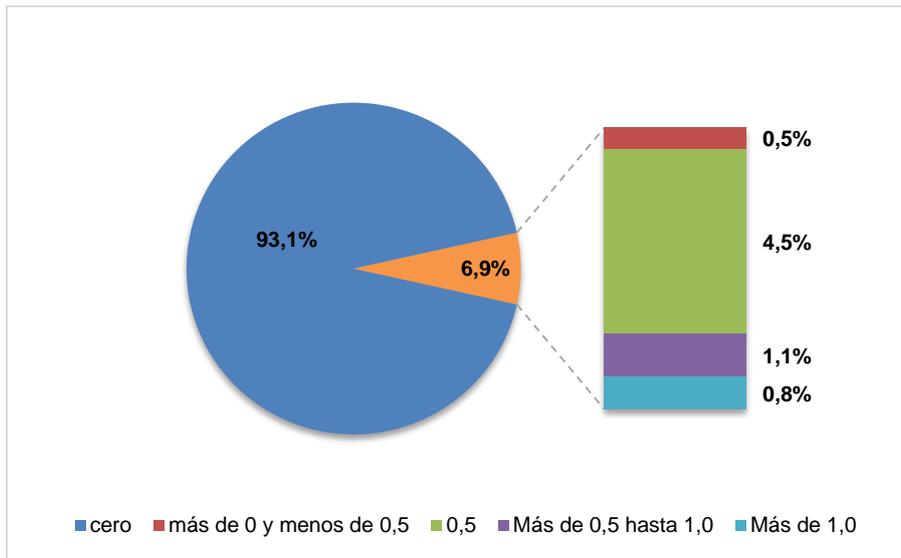
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 28.** Percepción del riesgo de siniestros luego de ingerir alcohol.



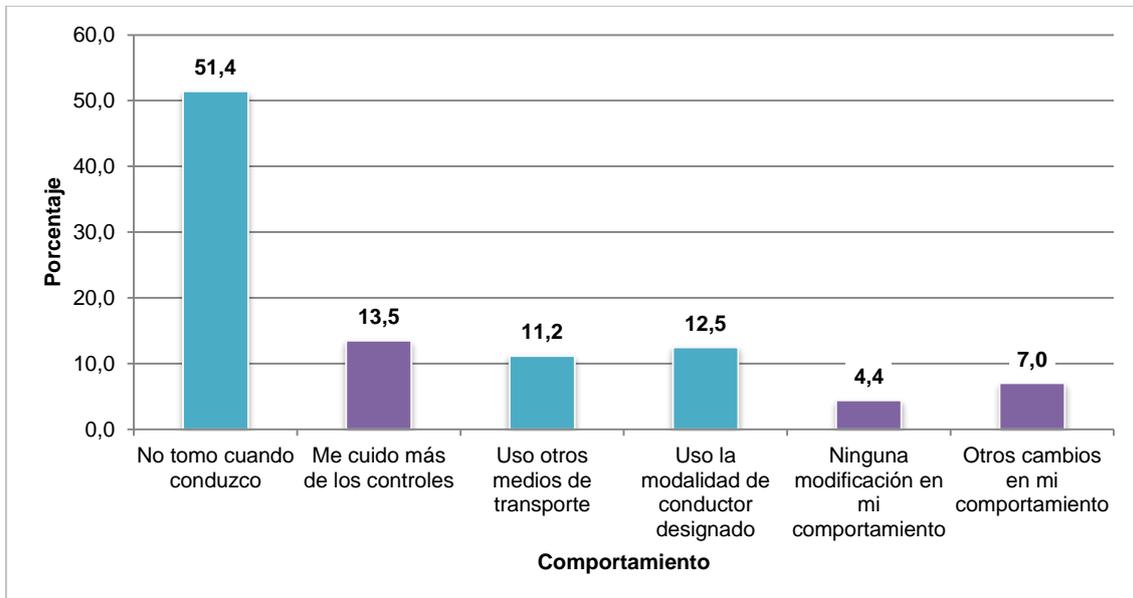
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 29.** Conocimiento del máximo permitido de alcohol en sangre para conducir.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 30.** Modificación en el comportamiento, con la ordenanza de tolerancia cero alcohol.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

## 6. Elementos distractivos

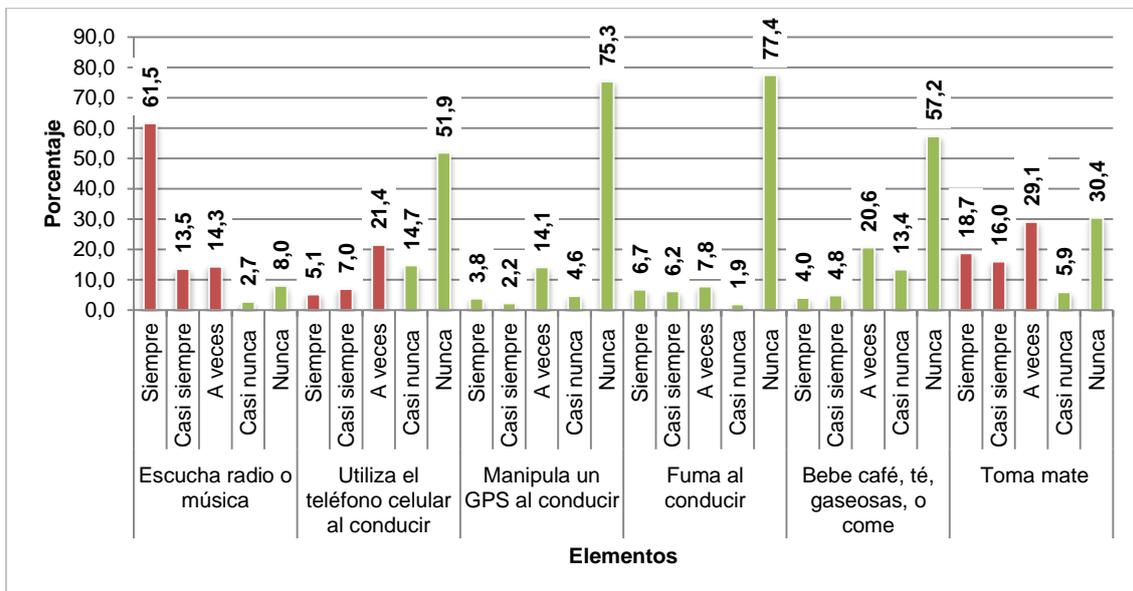
Hay ciertas conductas y costumbres de los conductores que son potenciales fuentes de distracción, entre ellas podemos mencionar el consumo infusiones o bebidas con o sin alcohol, fumar, escuchar música o radio y manipular objetos como ser el GPS o el celular.

### 6.1 Frecuencia de uso de elementos distractivos al conducir

Al relevar con qué frecuencia los encuestados utilizan elementos distractivos al conducir, se observa que existen dos elementos que son frecuentemente utilizados. Más del 60,0% de los encuestados acostumbra siempre a *escuchar música o radio* (este porcentaje se eleva a 89,3% considerando los que casi siempre o a veces lo hacen) y el 63,8% siempre o a veces *toma mate* cuando conduce.

En cuanto a otros elementos distractivos, (como tomar café, gaseosas, comer, fumar o manipular el GPS) más del 70,0% de los encuestados afirma que nunca o casi nunca lo hacen. El *uso del celular* en cambio, sólo el 66,6% no utiliza nunca o casi nunca al conducir (Ver gráfico 31).

Gráfico 31. Frecuencia de uso de elementos distractivos al conducir.

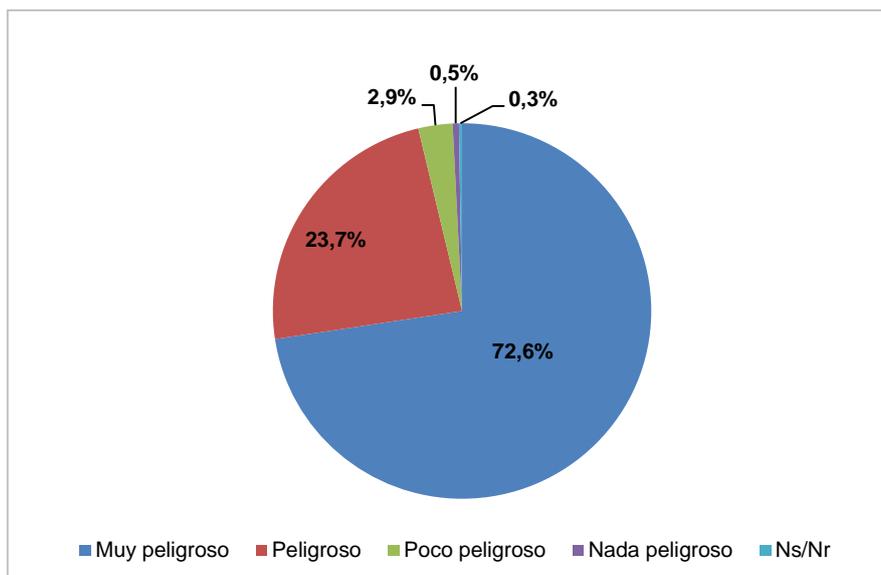


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

### 6.2 Percepción del peligro de utilizar teléfono celular al conducir

Como se observa en el gráfico 31, sólo el 51,9% de los encuestados no utiliza nunca el celular al conducir, sin embargo, como puede observarse en el gráfico 32, el 96,3% de los encuestados considera que es peligroso o muy peligroso utilizar el celular al conducir.

**Gráfico 32.** Peligro de utilizar teléfono celular al conducir.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

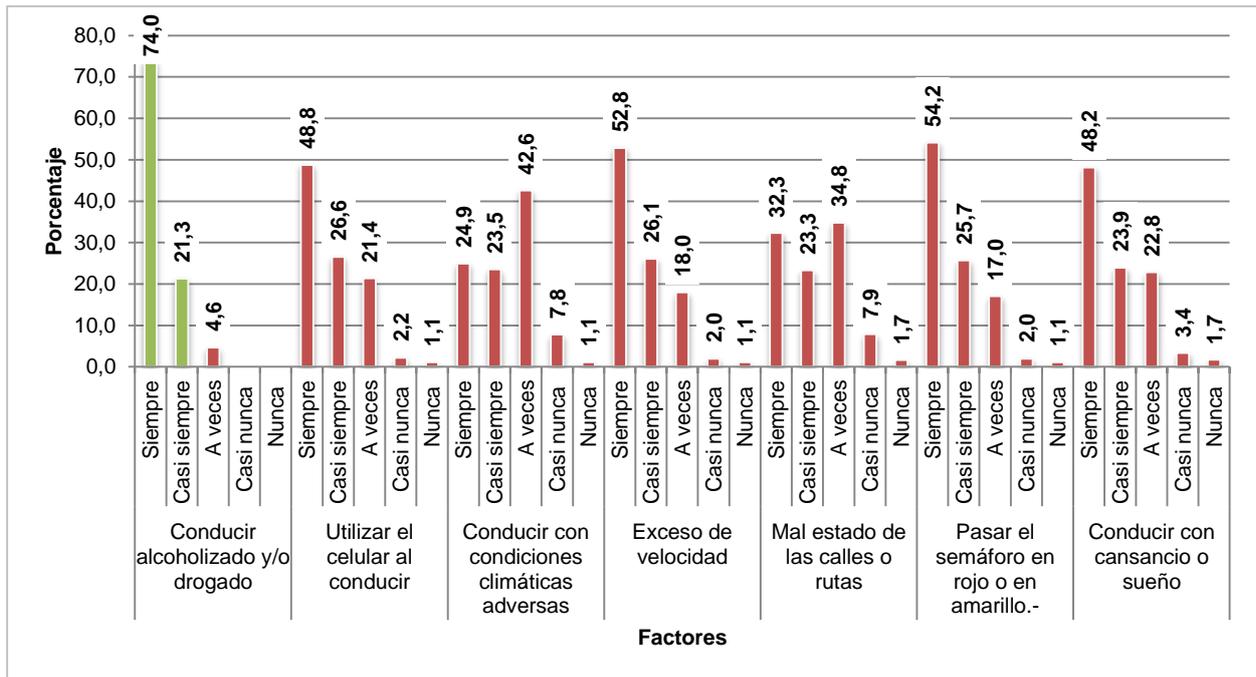
## 7. Causas de siniestros

Existen factores distractivos y conductas que al momento de conducir son causas de siniestros. En este punto se trata de recabar información sobre lo que percibe el encuestado, respecto al riesgo de sufrir siniestros cuando se conduce en presencia de dichos factores y conductas, entre los que podemos mencionar el hecho de conducir alcoholizado o drogado, condiciones climáticas adversas, exceso de velocidad, mal estado de las calles y rutas, uso del celular, no respetar el semáforo o conducir con cansancio o sueño.

Se destaca la opinión de los encuestados respecto al hecho de conducir alcoholizado o drogado, ya que el 74,0% consideran que conducir en ese estado, siempre aumenta la frecuencia de siniestros. En el otro extremo, sólo el 24,9% de los encuestados considera que las condiciones climáticas adversas, siempre incrementan la frecuencia de siniestros. Si bien el 48,4% opina que siempre o casi siempre, los factores climáticos aumentan el riesgo de siniestros, este porcentaje es relativamente bajo comparando con el 95,3% de los encuestados que consideran que siempre o casi siempre, conducir luego de la ingesta de alcohol o drogas aumenta la frecuencia de siniestros.

En el gráfico 33 se observa en detalle la percepción de los encuestados sobre las causas que incrementan la frecuencia de siniestros.

**Gráfico 33.** Factores de distracción que incrementan la frecuencia de siniestros.



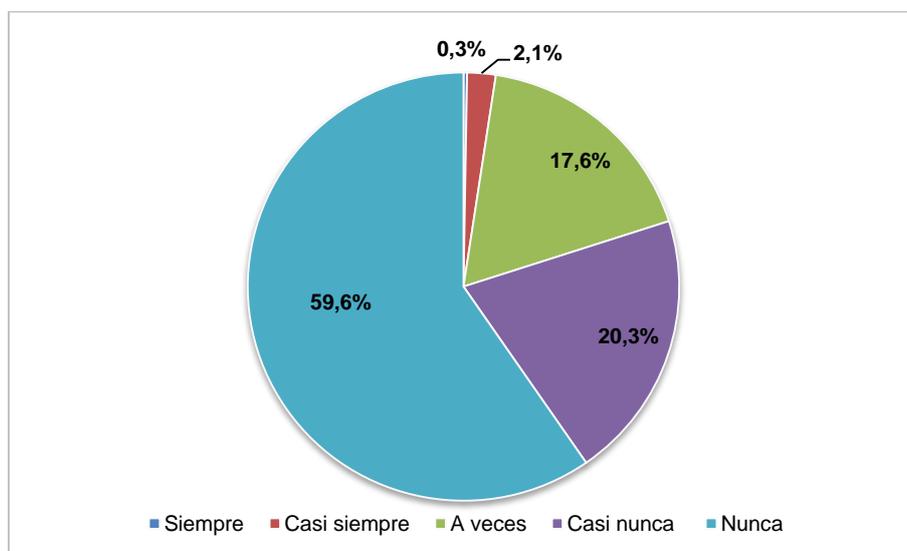
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

## 8. Semáforos

En esta sección se relevan datos sobre: la frecuencia de cruzar semáforos en rojo, la percepción de los encuestados frente al peligro de cruzar semáforos en rojo y las circunstancias que motivan a cruzar semáforos en rojo.

Una de las infracciones más comunes es el hecho de *no respetar el semáforo en rojo*. En el gráfico 34 se puede apreciar que el 79,9% nunca o casi nunca incumplen el semáforo en rojo y el 20,1% restante incumple con el semáforo en rojo siempre, a veces o casi siempre.

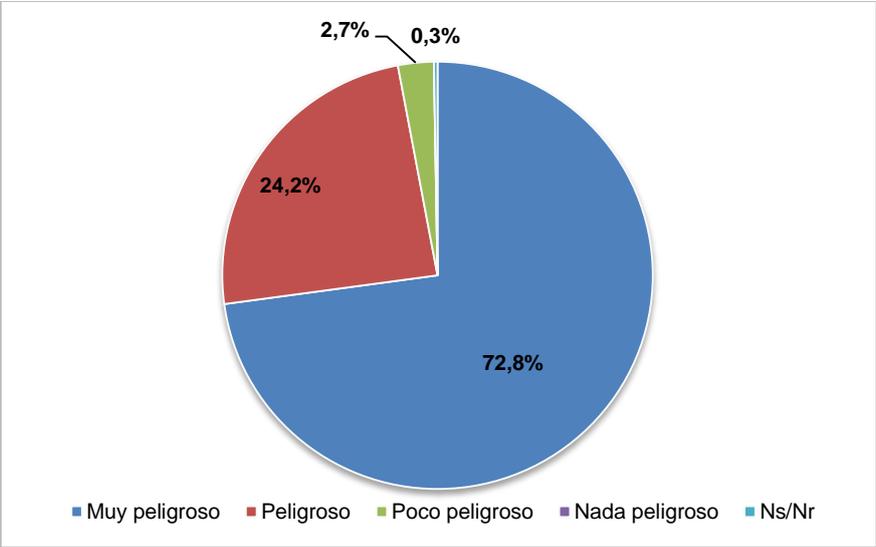
**Gráfico 34.** Frecuencia de incumplimiento de semáforos en rojo.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas

Si bien el 61,7% respeta el semáforo siempre o casi siempre, el 97% de los encuestados reconoce que es peligroso o muy peligroso cruzar un semáforo en rojo. Esto puede observarse en el gráfico siguiente.

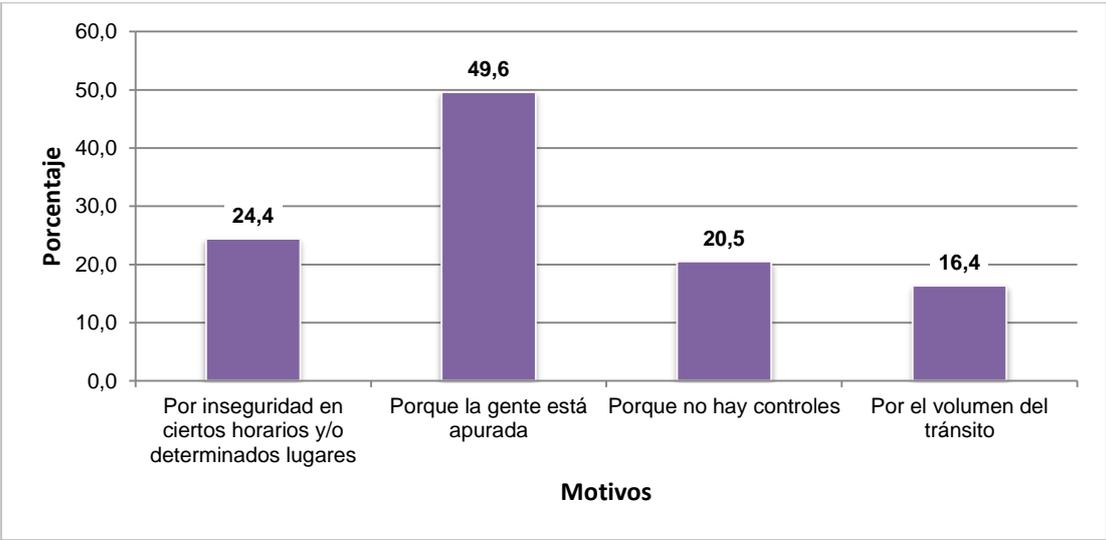
**Gráfico 35.** Riesgo de cruzar el semáforo en rojo.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Cuando se le pregunta al encuestado, *qué motiva a los conductores a no respetar los semáforos en rojo*, el 49,6% de los encuestados responden que suponen que los conductores circulan muy apurados y, en segundo lugar, con un 24,4%, relacionan con aspectos de falta de seguridad en determinados barrios y ciertos horarios. Esto puede observarse en el gráfico 36 <sup>3</sup>.

**Gráfico 36.** Circunstancias que motivan a cruzar semáforos en rojo.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

<sup>3</sup> Aquí la suma de porcentajes supera el 100% porque se trata de respuestas múltiples.

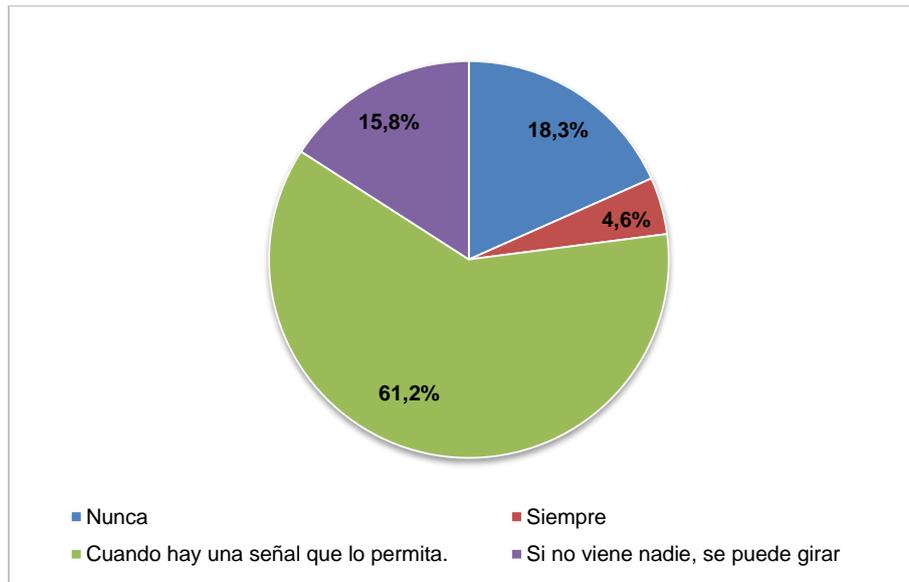
## 9. Conocimiento de técnicas de conducción defensiva y normas viales

En esta sección se relevan datos relacionados al conocimiento de las normas viales por parte de los encuestados.

### 9.1 Giro a la izquierda en las vías de doble sentido de circulación

Respecto al giro a la izquierda en las vías de doble circulación, el 61,2% de los encuestados responde correctamente, y el 15,8% de los encuestados opina que "si no viene nadie se puede girar a la izquierda..." lo cual marca una tendencia a no respetar las normas. Por otra parte, el 27,5% restante, evidencia un desconocimiento de las normas.

Gráfico 37. Giro a la izquierda en las vías de doble sentido de circulación.

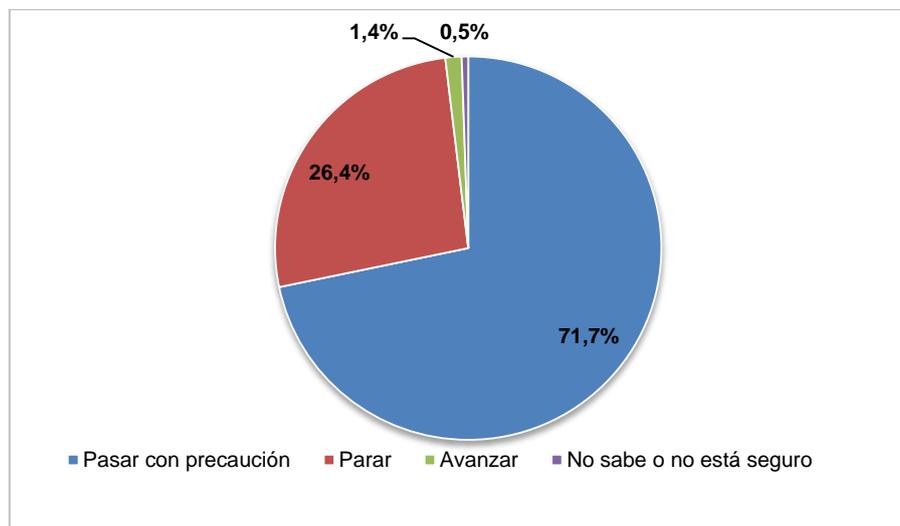


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

### 9.2 Significado del semáforo en amarillo

El 71,7% de los encuestados indica que cuando el semáforo se encuentra en amarillo se debe pasar con precaución y el 26,4% considera que debe detenerse; el 1,4% considera que hay que pasar normalmente y sólo el 0,5% de los encuestados manifiesta que no sabe qué actitud tomar.

Gráfico 38. Significado del semáforo en amarillo.

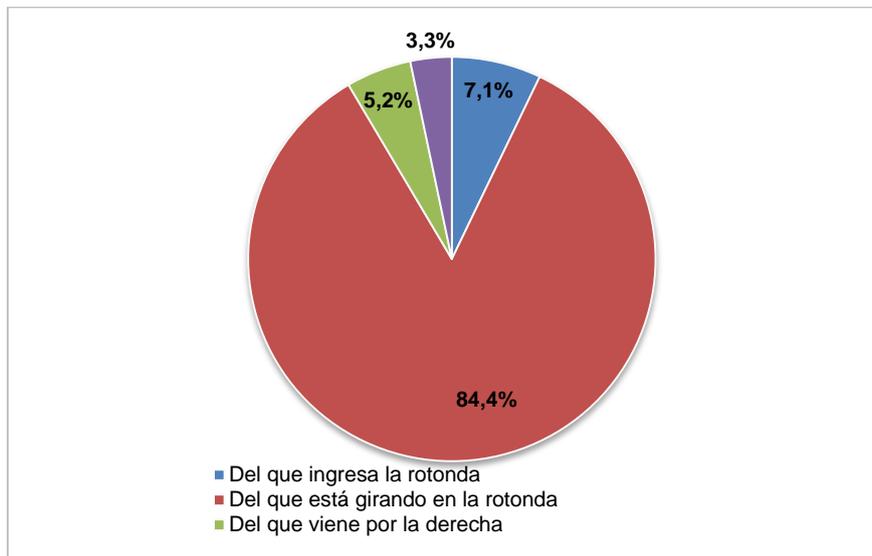


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

### 9.3 Prioridad de paso en una rotonda

Un 84,4% de los encuestados afirma que la prioridad de paso lo tiene el que viene girando en la rotonda, sin embargo, es clave visualizar que hay un 5,2% de los encuestados que indica que tiene prioridad el que viene por la derecha, esto coincidiría con el que ingresa a la rotonda, ya que siempre en ésta el giro es anti horario, por lo tanto, debería sumarse al 7,1%, arrojando un resultado del 12,3% que afirman un concepto erróneo. Sólo el 3,3% reconoce no estar seguro de quién tiene prioridad.

Gráfico 39. Prioridad de paso en una rotonda.



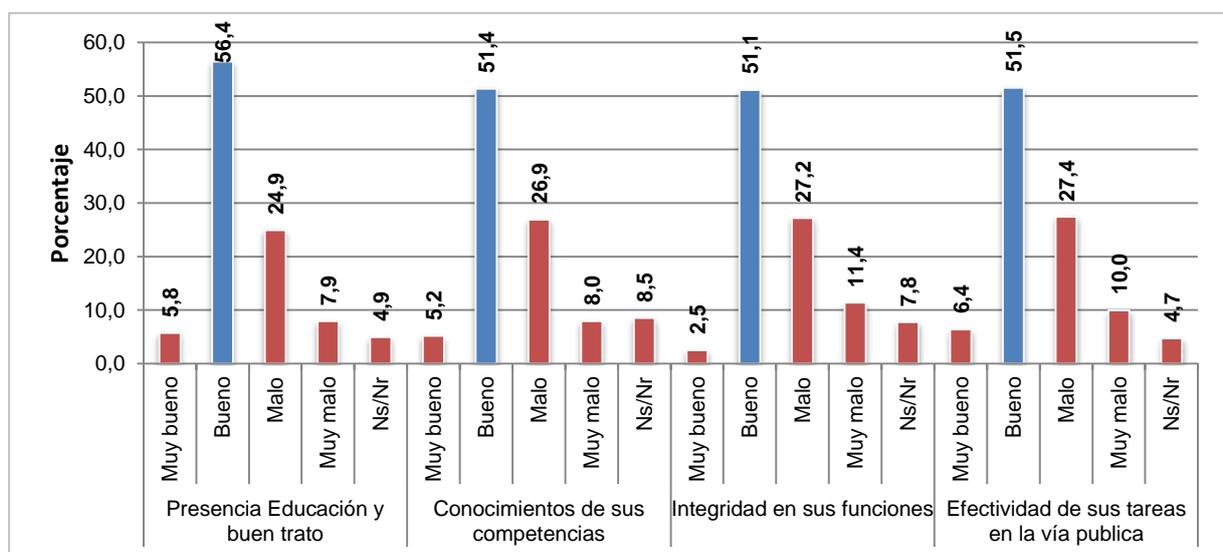
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

## 10. Control y fiscalización

### 10.1 Calificación del trabajo de los inspectores de tránsito en la ciudad de Posadas

En todas las funciones del inspector consultadas, más del 50% de los encuestados cataloga el trabajo de los inspectores de tránsito como "Bueno" y alrededor del 25%, considera que su desempeño es malo.

Gráfico 40. Percepción del desempeño de los Inspectores de tránsito.

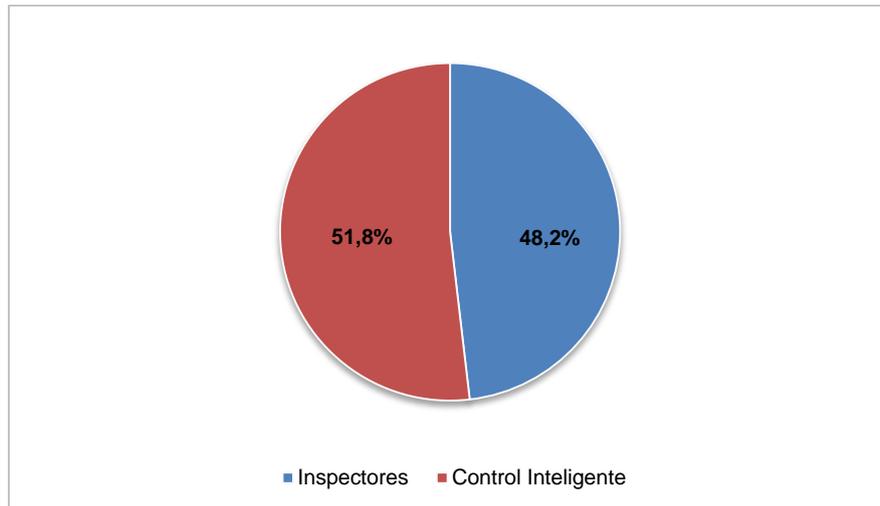


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

## 10.2 Eficacia en los controles de velocidad y semáforos

Como alternativa al control de tránsito mediante inspectores, están los sistemas de controles de tránsito inteligentes (foto multa, radares de velocidad etc.). Puede observarse que los encuestados perciben que un control inteligente es más eficiente que un control por inspectores, aunque esta diferencia es tan solo del 3,6%.

Gráfico 40. Percepción de la eficacia en los controles.

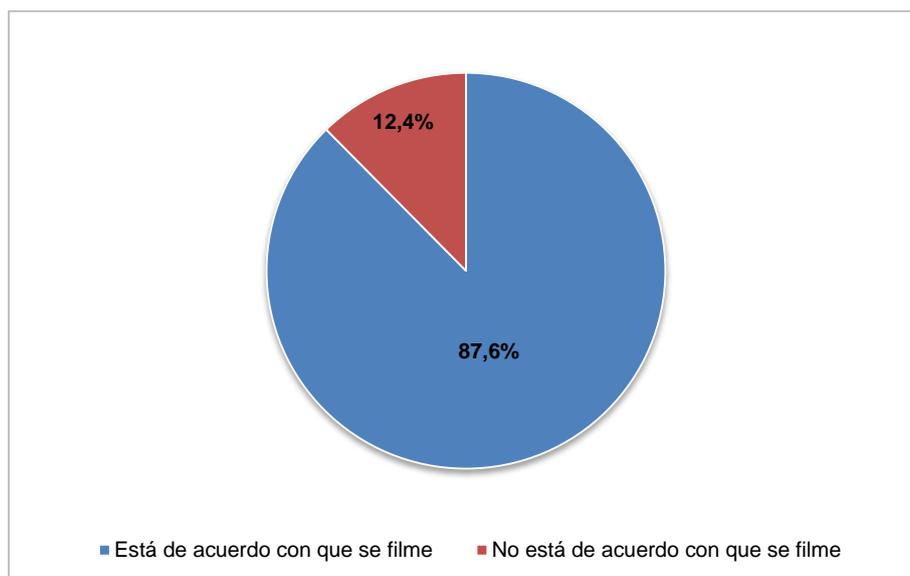


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

## 10.3 Filmación de los operativos de control de tránsito de nocturnidad

Con el objetivo de transparentar los controles de tránsito de nocturnidad, se propone filmar dichos operativos. El gráfico 41, muestra que el grado de aceptación por parte de los encuestados, de filmar los operativos, es del 87,6%. Sólo un 12,4% no está de acuerdo por diversas cuestiones que se detallan en el siguiente gráfico.

Gráfico 41. Filmación de los operativos de control de nocturnidad.



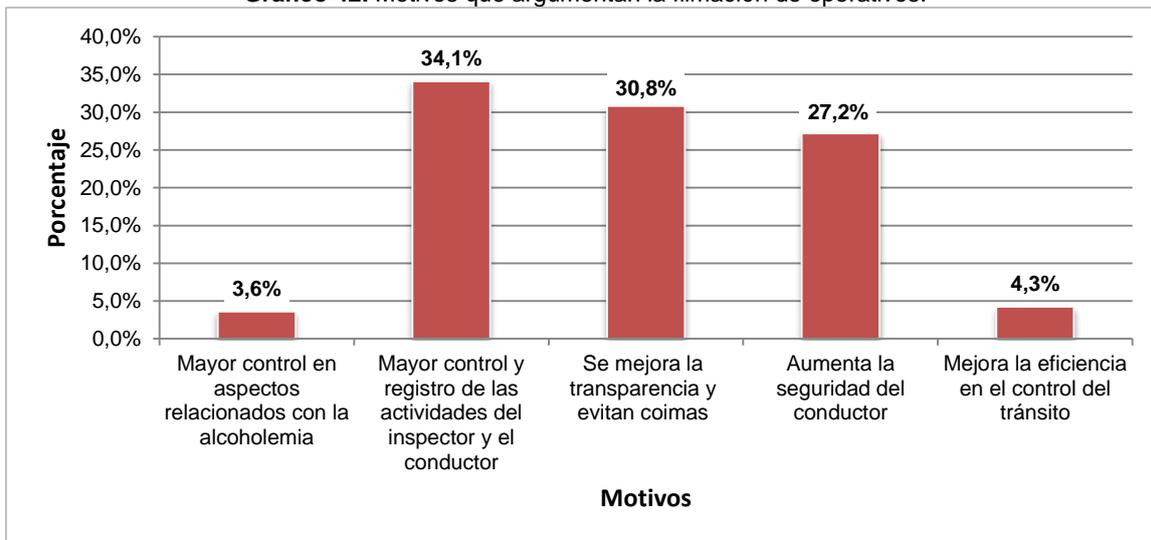
Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Los argumentos utilizados por los encuestados para justificar la filmación de los operativos, se detalla en el gráfico 42.

Allí se observa que el 34,1% de los encuestados perciben que se mejora el control y registro de las actividades del inspector y el conductor. Le siguen una mejora en la transparencia y un incremento en la seguridad del conductor con 30,8% y 27,2% respectivamente.

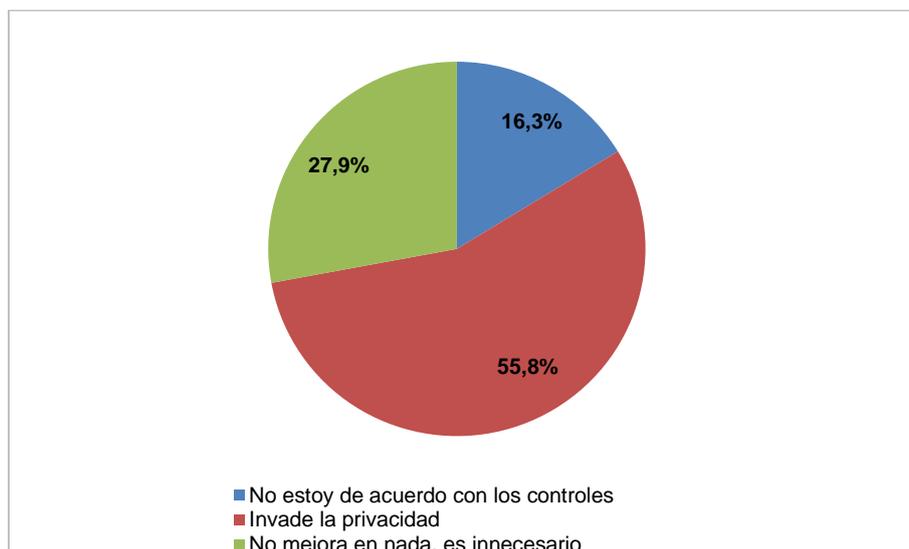
Por el lado de los que no están de acuerdo con la filmación de los operativos, argumentan que se invade la privacidad en un 55,8%, que no mejora en nada un 27,9% y el 16,3% restante directamente no está de acuerdo con los controles de nocturnidad (Ver gráfico 43 para más detalles).

**Gráfico 42.** Motivos que argumentan la filmación de operativos.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 43.** Motivos que argumentan la no filmación de operativos.

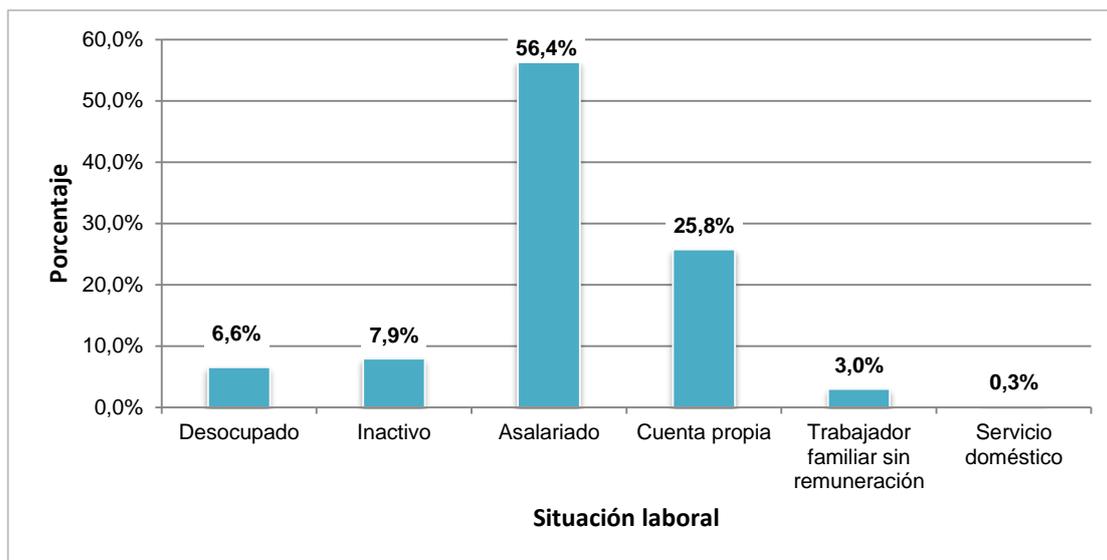


Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

## 11. Contexto laboral y académico.

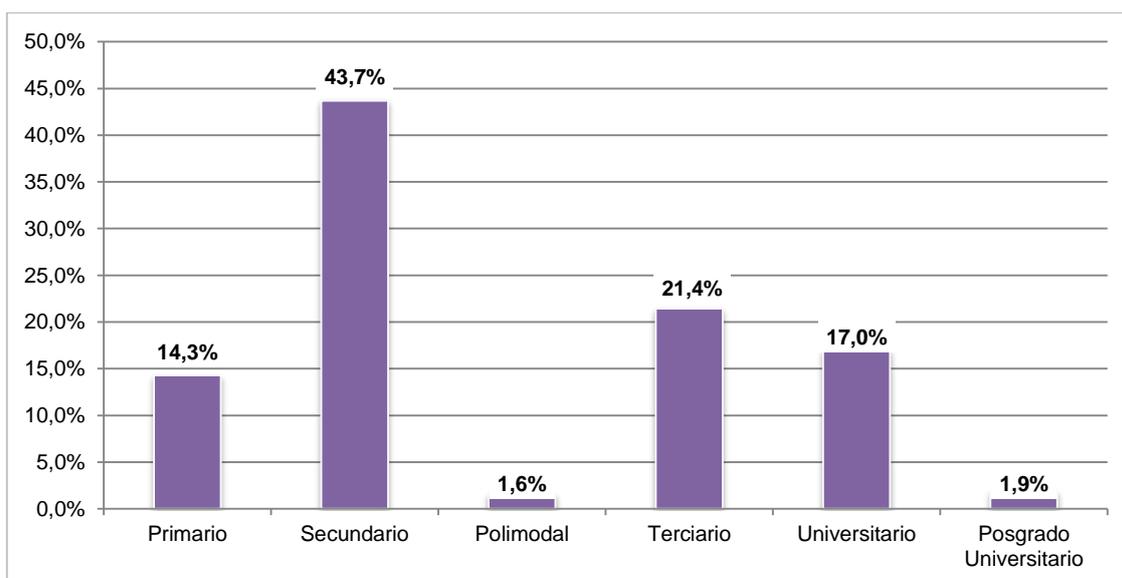
Para contextualizar social y académicamente a la muestra de encuestados, se describe a continuación la situación laboral y de formación académica de los mismos. Gráfico 44 y 45 respectivamente.

**Gráfico 44.** Situación laboral de los encuestados.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**Gráfico 45.** Formación académica de los encuestados.



Fuente: IPEC en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

**ANEXOS**

## REPORTE METODOLÓGICO

### ENCUESTA DE PERCEPCIÓN

El diseño de investigación en este trabajo es no experimental transaccional, conocido también como transversal, del tipo descriptivo.

El diseño de la muestra fue no probabilístico, por conveniencia, determinada intencionalmente a partir de una estratificación geográfica.

- **Población objetivo:** Población mayor de 14 años de la Ciudad de Posadas.
- **Marco muestral:** Población mayor de 14 años de la Ciudad de Posadas de tres sectores de la ciudad:
  - Zona oeste
  - Zona sur
  - Zona centro
- **Unidad de muestreo:** Se corresponden con elementos de tres submuestras distintas de cada una de las zonas del marco muestral:
  - Usuario de la vía pública
  - Conductores de motovehículos
  - Conductores de automóviles y vehículos de más de cuatro ruedas
- **Tamaño de las muestras:**
  - Usuarios de la vía pública: 631
  - Conductores de moto vehículos: 483
  - Conductores de automóviles y vehículos de más de cuatro ruedas: 432

El trabajo de campo se realizó entre el 10 y el 28 de septiembre de 2018.



**MISIONES**  
PROVINCIA



CIUDAD DE  
**POSADAS**

**IPEC**  
INSTITUTO PROVINCIAL  
DE ESTADÍSTICA Y CENSOS

