CIUDAD DE POSADAS

INSTITUTO DE EDUCACIÓN TÉCNICA SUPERIOR EN SEGURIDAD VIAL MISIONES

IPEC
INSTITUTO PROVINCIAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS

Seguridad vial en la ciudad de Posadas

Estudio observacional y encuesta de percepción

2018



Autoridades institucionales y equipos participantes

Autoridades institucionales

Municipalidad de Posadas

Joaquín Losada
Intendente

Víctor Ruchman
Secretario de Seguridad

Omar Talavera
Director General de Tránsito

Instituto Provincial de Estadística y Censos de Misiones (IPEC)

Silvana Labat
Directora Ejecutiva

Darío Díaz
Director de Metodología y Relevamiento Estadístico

Instituto Superior de Seguridad Vial

Miguel Ángel Rodríguez da Silva
Director

Equipos participantes

Municipalidad de Posadas

Observatorio Vial

Marta Sánchez

Equipo técnico

Leonela Ibarra
Mauro Benítez
Iván Martínez

Instituto Provincial de Estadística y Censos de Misiones (IPEC)

Equipo técnico

Natalia Ojeda
Enrique Silvestre

Instituto Superior de Seguridad Vial

Elías Antonio Ramos — Profesor

Nora Benítez
Ángela Sandoval
Carolina Lovera
David Zaracho
Mirna Santa Cruz
Cristian Pijak
María Ester Catillo
Camila Cubilla

Lorenza Villalba
Marlene Correa
Anahí Delgado
Mika Fujiwara
Mónica Quintana
Mariela Fernández
Brandon Puppio
Fernando Barrios

Contenido

Introducción 7
1. Comportamientos observados en la vía pública 8
1.1. Vehículos de cuatro o más ruedas 9
1.1.1. Características de los vehículos y conductores observados 9
1.1.2. Uso del cinturón de seguridad 12
1.1.3. Uso de luces diurnas 26
1.1.4. Factores de distracción 27
1.2. Motovehículos 29
1.2.1. Características de los vehículos y conductores observados 29
1.2.2. Condiciones de seguridad y comportamientos observados 32
2. Percepciones y hábitos declarados por conductores 44
2.1. Conductores de vehículos de cuatro o más ruedas 45
2.1.1. Perfil del conductor 45
2.1.2. Percepción del clima vial 49
2.1.3. Uso de elementos de seguridad 51
2.1.4. Aspectos relacionados con la velocidad 58
2.1.5. Aspectos relacionados con el consumo de alcohol 63
2.1.6. Elementos distractivos 66
2.1.7. Causas de siniestros viales 68
2.1.8. Semáforos 69
2.1.9. Conocimiento de técnicas de conducción defensiva y normas viales 71
2.1.10. Control y fiscalización 73
2.1.11. Contexto laboral y académico 77
2.2. Conductores de motovehículos 79
2.2.1. Perfil del conductor 79
2.2.2. Percepción del clima vial 83
2.2.3. Uso de elementos de seguridad 86
2.2.4. Acompañantes 90
2.2.5. Aspectos relacionados con la velocidad 92
2.2.6. Hábitos de conducción 98
2.2.7. Semáforos 99
2.2.8. Aspectos relacionados con el consumo de alcohol 102
2.2.9. Causas de siniestros viales 106
2.2.10. Conocimiento de técnicas de conducción defensiva y normas viales 107
2.2.11. Control y fiscalización 109
2.2.12. Contexto laboral y académico 113
3. Percepciones y comportamientos de los peatones 116

3.1. Perfil del peatón....117
3.2. Percepción del clima vial.... 119
3.3. Uso de elementos de seguridad....126
3.4. Aspectos relacionados con el consumo de alcohol de otros usuarios de las vías....127
3.5. Contexto laboral y académico....129
4. Reporte metodológico 131
4.1. Relevamiento observacional.... 131
4.2. Encuesta de percepción.... 131
Anexos. Instrumentos utilizados....133

Introducción

El presente informe reúne los resultados de los estudios sobre seguridad vial realizados en la ciudad de Posadas durante 2018, en el marco del convenio de cooperación entre la Municipalidad de Posadas y el Instituto Provincial de Estadística y Censos de Misiones (IPEC), con la participación del Observatorio Vial, dependiente de la Dirección General de Tránsito municipal.

El objetivo de estos estudios fue obtener información sobre el uso de elementos de seguridad vial, los comportamientos de conductores y ocupantes de vehículos, y las percepciones y prácticas declaradas por distintos usuarios de la vía pública.

Para ello, se desarrollaron dos tipos de relevamiento complementarios: un estudio observacional y una encuesta de percepción.

El estudio observacional permitió registrar comportamientos vinculados con la seguridad vial en vehículos de cuatro o más ruedas y motovehículos, mediante observaciones realizadas en tres puntos estratégicos de la ciudad. Se relevaron aspectos como el uso del cinturón de seguridad y del casco, la utilización de luces y los factores de distracción, según el tipo de vehículo.

Por su parte, la encuesta de percepción estuvo dirigida a conductores de vehículos de cuatro o más ruedas, conductores de motovehículos y peatones. Su propósito fue conocer las percepciones, los hábitos declarados y las opiniones de estos grupos en relación con la seguridad vial y las normas de tránsito.

En el marco del convenio, el IPEC brindó asistencia técnica para el diseño de las muestras y los instrumentos de relevamiento, la capacitación del personal, la supervisión de los operativos, el procesamiento de los datos y la elaboración de los resultados.

La publicación se organiza en cuatro capítulos. El primero presenta los comportamientos observados en la vía pública; el segundo y el tercero exponen los resultados de las encuestas de percepción, diferenciados según el tipo de usuario; y el cuarto describe los aspectos metodológicos de ambos relevamientos. Finalmente, se incluyen como anexos los instrumentos de registro utilizados en el estudio observacional.

Los estudios se desarrollaron mediante diseños descriptivos y muestras no probabilísticas. Por lo tanto, sus resultados permiten caracterizar los casos relevados, pero no deben interpretarse como estimaciones representativas de la totalidad de los usuarios de la vía pública de Posadas.

La información presentada constituye un aporte al conocimiento de los comportamientos y las percepciones vinculados con la seguridad vial en la ciudad durante el período estudiado.

1. Comportamientos observados en la vía pública

Este capítulo presenta los resultados del estudio observacional sobre el uso de elementos de seguridad vial y los comportamientos de conductores y ocupantes de vehículos que circulaban por la ciudad de Posadas durante 2018.

El relevamiento comprendió vehículos de cuatro o más ruedas y motovehículos. Los resultados se presentan por separado, de acuerdo con las características de cada tipo de vehículo y los aspectos registrados durante la observación.

Cuando corresponde, los resultados se comparan con los indicadores publicados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), correspondientes a 2017. Estas comparaciones se presentan identificando los respectivos períodos de referencia[1].

[1] Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovial/estudioseinvestigaciones

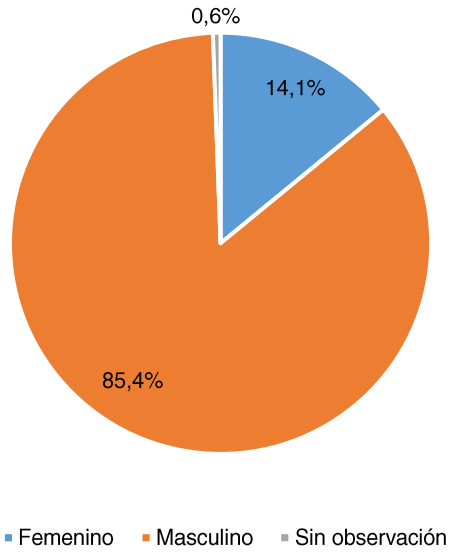
1.1. Vehículos de cuatro o más ruedas

1.1.1. Características de los vehículos y conductores observados

Sexo del conductor

Del total de vehículos observados, el 85,4% era conducido por varones y el 14,1% por mujeres. En el 0,6% de los casos no fue posible identificar el sexo del conductor[2].

Gráfico 1. Conductores de vehículos de cuatro o más ruedas según sexo. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

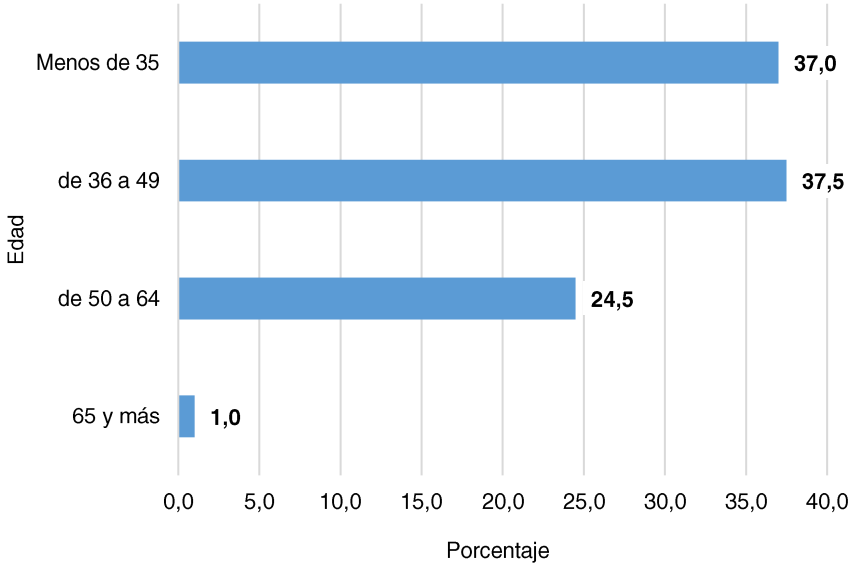
Edad del conductor

El 37,5% de los conductores observados tenía entre 36 y 49 años; el 37,0%, menos de 35 años; el 24,5%, entre 50 y 64 años; y el 1,0%, 65 años o más.

En comparación, los resultados nacionales de 2017 registraron un 35,7% de conductores menores de 35 años, un 34,8% de entre 36 y 49 años y un 26,3% de entre 50 y 64 años.

[2] En esta y en las demás variables del informe, por cuestiones de redondeo, la sumatoria puede no arrojar 100,0%.

Gráfico 2. Conductores de vehículos de cuatro o más ruedas según grupo de edad. Ciudad de Posadas. Año 2018

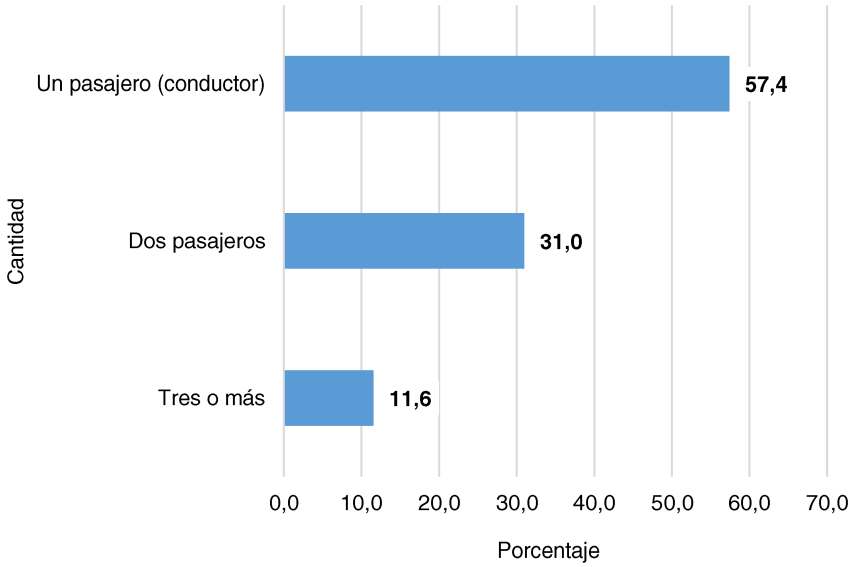


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Cantidad de ocupantes

En el 57,4% de los vehículos observados viajaba únicamente el conductor. En el 31,0% se registraron dos ocupantes y en el 11,6%, tres o más.

Gráfico 3. Vehículos de cuatro o más ruedas según cantidad de ocupantes. Ciudad de Posadas. Año 2018

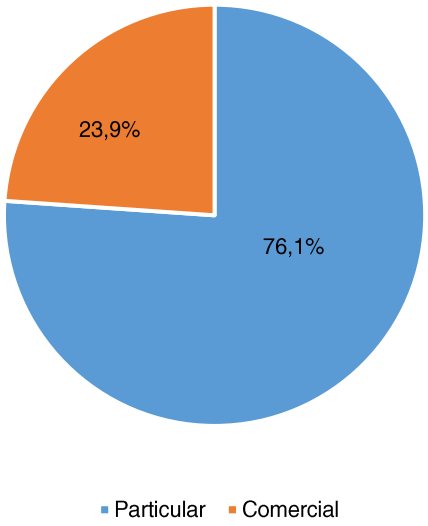


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Tipo de uso del vehículo

El 76,1% de los vehículos observados era de uso particular y el 23,9%, de uso comercial.

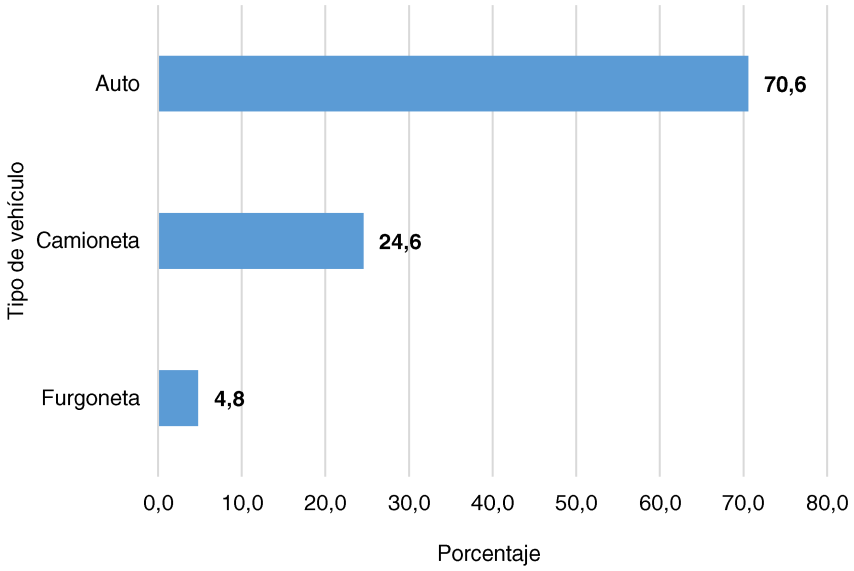
Gráfico 4. Vehículos de cuatro o más ruedas según tipo de uso. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Entre los vehículos de uso particular, el 70,6% correspondía a automóviles, el 24,6% a camionetas y el 4,8% a furgonetas.

Gráfico 5. Vehículos de uso particular según tipo. Ciudad de Posadas. Año 2018



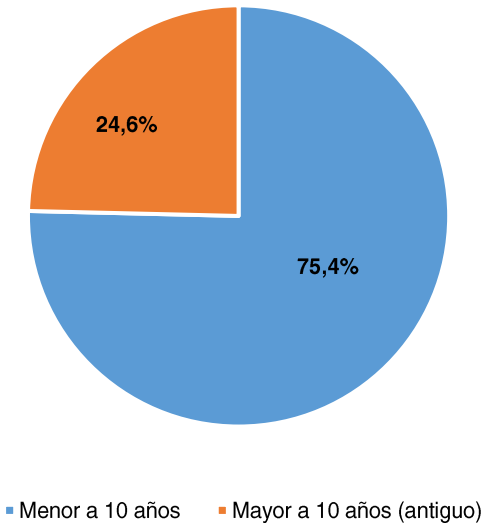
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Antigüedad del vehículo

Del total de vehículos observados, el 75,4% tenía menos de diez años de antigüedad y el 24,6% correspondía a la categoría de mayor antigüedad.

Estos resultados son similares a los registrados a nivel nacional, donde el 73,5% de los vehículos observados tenía menos de diez años.

Gráfico 6. Vehículos de cuatro o más ruedas según antigüedad. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

1.1.2. Uso del cinturón de seguridad

Uso según posición dentro del vehículo

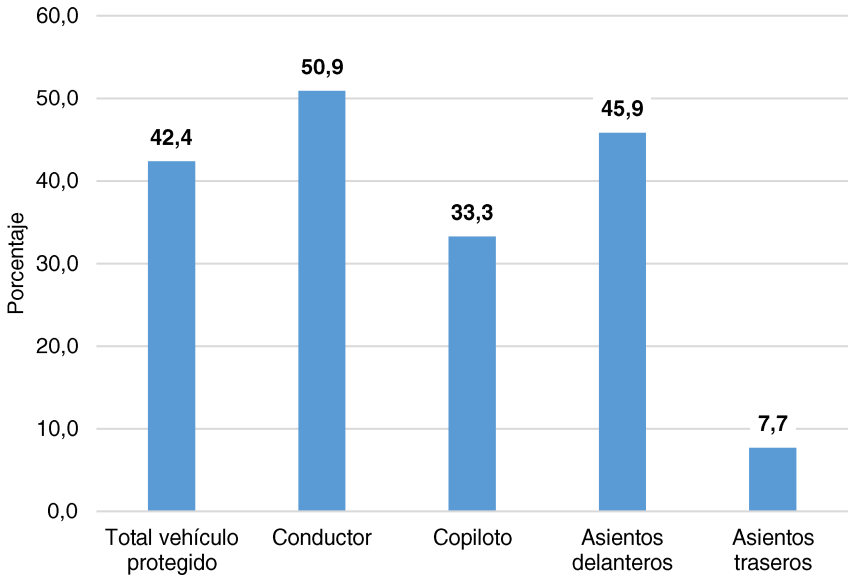
En la ciudad de Posadas, el 50,9% de los conductores de vehículos de cuatro o más ruedas observados utilizaba el cinturón de seguridad. Este porcentaje fue superior al registrado en la región NEA (47,4%) y al total nacional (50,2%).

Entre los acompañantes del asiento delantero, el uso del cinturón alcanzó el 33,3%, porcentaje inferior al observado en el NEA (39,0%) y en el total del país (42,9%). En los asientos traseros, la utilización fue del 7,7%, también por debajo de los valores regional (15,2%) y nacional (23,1%).

Al considerar conjuntamente a los ocupantes de los asientos delanteros, el uso del cinturón de seguridad fue del 45,9%, por encima de los valores registrados en el NEA (37,6%) y en el total nacional (40,8%).

Por otra parte, el 42,4% de los vehículos observados se clasificó como vehículo protegido, categoría que identifica aquellos en los que todos sus ocupantes utilizaban el cinturón de seguridad. A nivel nacional, este indicador alcanzó el 43,6%.

Gráfico 7. Uso del cinturón de seguridad según posición de los ocupantes y condición de vehículo protegido. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del cinturón de seguridad del acompañante delantero según el uso del conductor

El uso del cinturón de seguridad por parte del acompañante delantero presentó diferencias según el comportamiento observado en el conductor.

Cuando el conductor utilizaba el cinturón, el 61,1% de los acompañantes delanteros también lo hacía, mientras que el 37,5% no lo utilizaba. En el 1,4% restante no fue posible observar esta condición.

En cambio, cuando el conductor no utilizaba el cinturón, el 90,7% de los acompañantes delanteros tampoco lo hacía y solo el 8,6% lo utilizaba. En el 0,7% de los casos no fue posible determinar su uso.

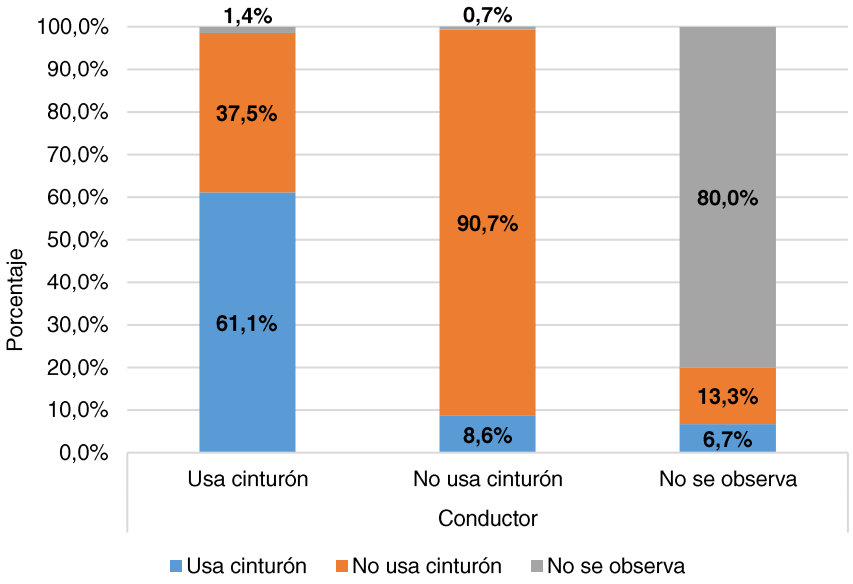
Cuadro 1. Uso del cinturón de seguridad del acompañante delantero según el uso del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018

		Conductor		
		Usa cinturón	No usa cinturón	No se observa[3]
Copiloto	Usa cinturón	61,1%	8,6%	6,7%
	No usa cinturón	37,5%	90,7%	13,3%
	No se observa	1,4%	0,7%	80,0%

Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

[3] Los datos sin observación refieren a aquellos casos donde el observador no pudo identificar dentro del vehículo el uso del cinturón por parte del conductor y/o copiloto

Gráfico 8. Uso del cinturón de seguridad del acompañante delantero según el uso del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del sistema de retención infantil (SRI)

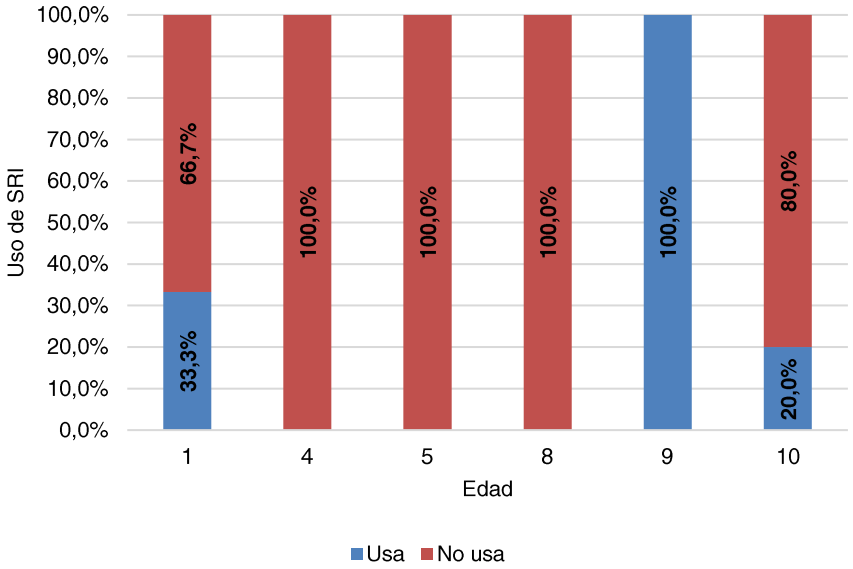
El estudio observacional también registró el uso de sistemas de retención infantil (SRI) en vehículos que transportaban niños en los asientos traseros.

Los resultados se presentan según la posición ocupada dentro del vehículo y la edad aproximada de los niños, estimada mediante observación.

Los gráficos 9, 10 y 11 muestran la distribución del uso de estos sistemas en tres posiciones del asiento trasero: detrás del conductor, en el asiento central y detrás del acompañante delantero.

En el caso de vehículos con niños ocupando el lugar de "pasajero tres" (asiento trasero detrás del conductor), solo se ha observado el uso del SRI en niños de unos cinco años (100,0% de uso) y en niños de nueve y diez años, siendo los porcentajes de uso de estas dos últimas edades, del 16,7% y del 11,8% respectivamente.

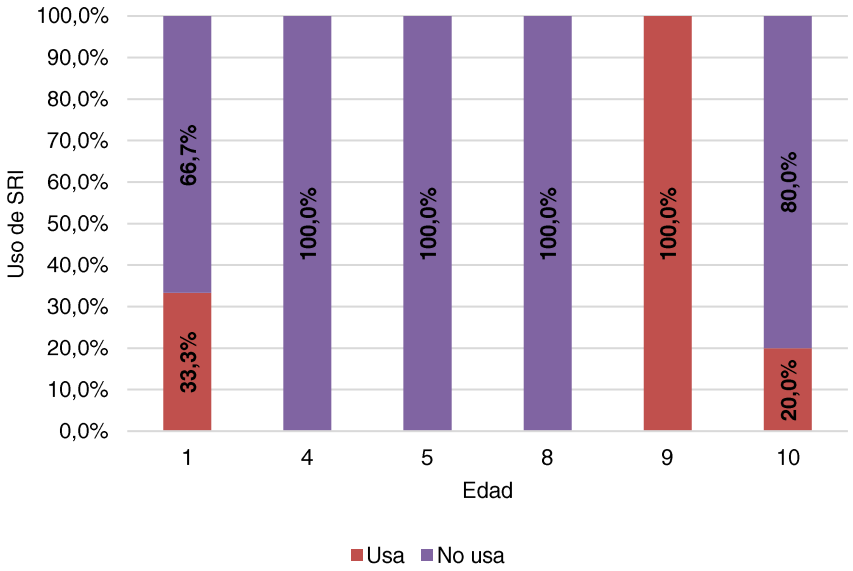
Gráfico 9. Uso del sistema de retención infantil según edad del ocupante del asiento trasero izquierdo. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Cuando los niños ocupaban la posición de pasajero cuatro (en el medio del asiento trasero, detrás del conductor y del copiloto), solo los niños de aproximadamente uno, cinco y seis años presentan el uso del SRI, siendo el porcentaje de ocupación del 33,3%, 100,0% y 20,0% respectivamente. En todos los demás casos no utilizan el SRI como se observa en el gráfico siguiente.

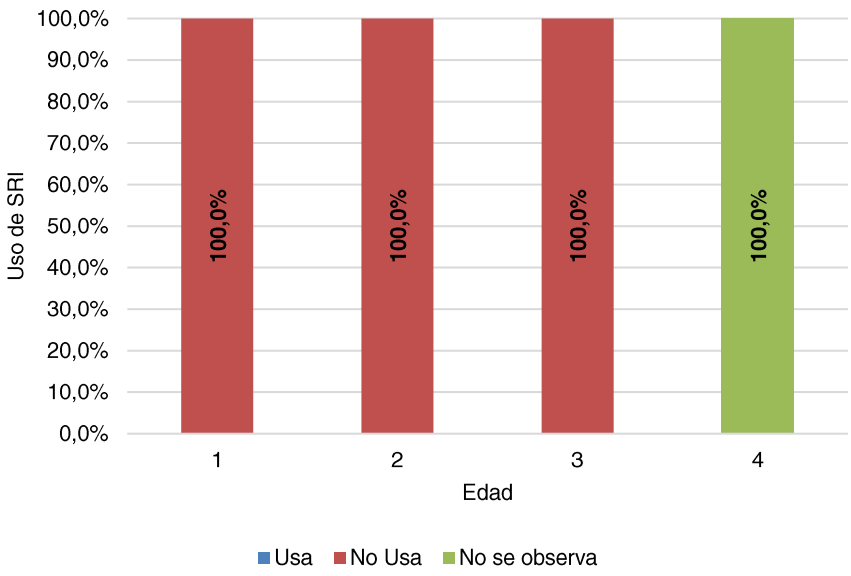
Gráfico 10. Uso del sistema de retención infantil según edad del ocupante del asiento trasero central. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Finalmente, cuando los niños ocupan la posición de pasajero cinco (detrás del copiloto), solo los niños de cinco y seis años muestran el uso del SRI con valores porcentuales del 100,0% y del 12,5% respectivamente.

Gráfico 11. Uso del sistema de retención infantil según edad del ocupante del asiento trasero derecho. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros según el uso del conductor

El cuadro 2 y el gráfico 12 presentan el uso del cinturón de seguridad por parte de los ocupantes de los asientos traseros, según el comportamiento observado en el conductor.

Cuando el conductor utilizaba el cinturón de seguridad, el 16,9% de los ocupantes de los asientos traseros también lo hacía, mientras que el 75,4% no lo utilizaba. En el 7,7% de los casos no fue posible observar esta condición.

Cuando el conductor no utilizaba el cinturón de seguridad, el 97,5% de los ocupantes de los asientos traseros tampoco lo hacía. En el 2,5% de los casos no fue posible determinar su uso.

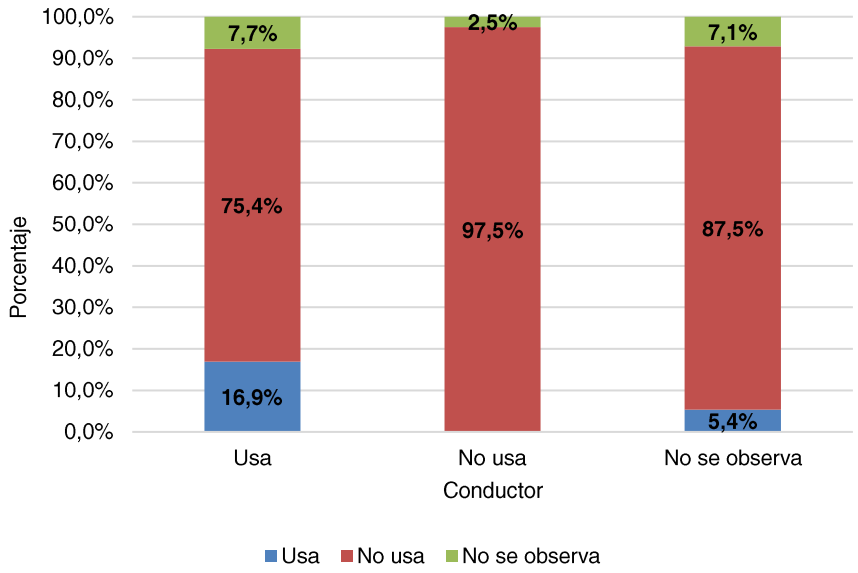
Estos resultados muestran un elevado porcentaje de no utilización del cinturón de seguridad entre los ocupantes de los asientos traseros, independientemente del comportamiento observado en el conductor.

Cuadro 2. Uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros según el uso del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018

		Conductor		
		Usa	**No usa**	**No se observa**
Pasajeros traseros	**Usa**	16,9%	0,0%	5,4%
	No usa	75,4%	97,5%	87,5%
	No se observa	7,7%	2,5%	7,1%

Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Gráfico 12. Uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros según el uso del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

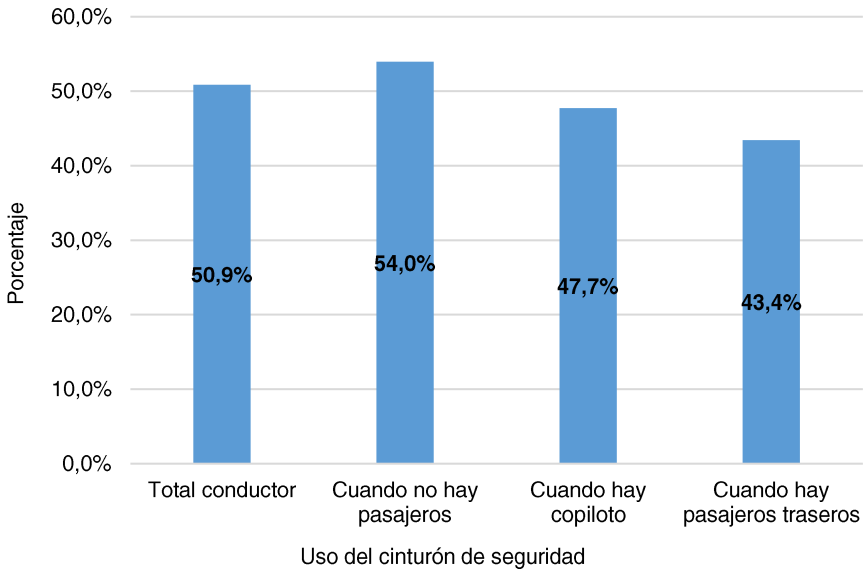
Uso del cinturón de seguridad del conductor según la cantidad de acompañantes

Del total de conductores observados, el 50,9% utilizaba el cinturón de seguridad, porcentaje superior al registrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la región NEA (47,4%).

Al considerar la cantidad de acompañantes, el uso del cinturón alcanzó el 54,0% entre los conductores que viajaban solos, el 47,7% entre quienes circulaban con un acompañante delantero y el 43,4% entre aquellos que también transportaban ocupantes en los asientos traseros.

Estos resultados muestran que el porcentaje de uso del cinturón de seguridad por parte del conductor fue menor en los vehículos con mayor cantidad de ocupantes.

Gráfico 13. Uso del cinturón de seguridad del conductor según presencia y ubicación de acompañantes. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

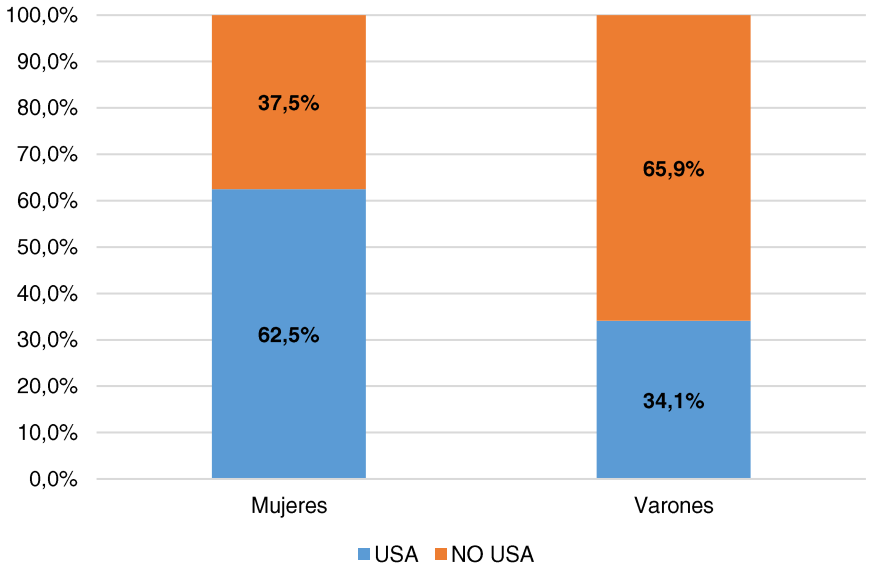
Uso del cinturón de seguridad del conductor según sexo

Del total de conductores observados, el 85,4% eran varones y el 14,1%, mujeres.

Al analizar el uso del cinturón de seguridad según sexo, se observa que el 62,5% de las conductoras utilizaba este elemento de seguridad, frente al 34,1% de los conductores varones.

Por lo tanto, el porcentaje de uso del cinturón de seguridad fue mayor entre las mujeres que entre los varones.

Gráfico 14. Uso del cinturón de seguridad del conductor según sexo. Ciudad de Posadas. Año 2018



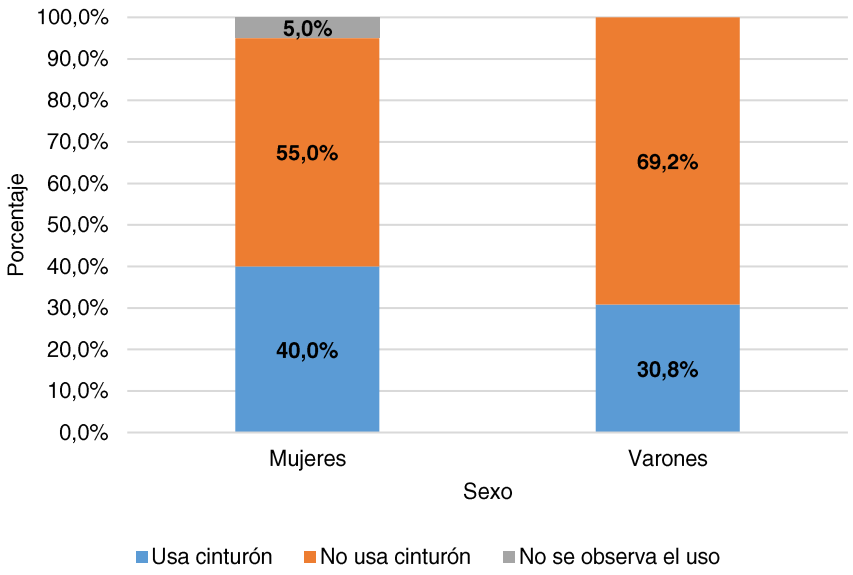
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del cinturón de seguridad del acompañante delantero según sexo

Entre los acompañantes delanteros observados, el uso del cinturón de seguridad fue mayor entre las mujeres (40,0%) que entre los varones (30,8%).

En el caso de las acompañantes mujeres, el 55,0% no utilizaba el cinturón de seguridad y en el 5,0% de los casos no fue posible determinar su uso. Entre los acompañantes varones, el 69,2% no utilizaba este elemento de seguridad.

Gráfico 15. Uso del cinturón de seguridad del acompañante delantero según sexo. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del cinturón de seguridad de los ocupantes según sexo del conductor

Al analizar el uso del cinturón de seguridad de los ocupantes según el sexo del conductor, se observa que los vehículos conducidos por mujeres presentaron mayores porcentajes de uso en todos los indicadores considerados.

Cuando la conductora era mujer, el 54,9% de los vehículos se encontraba protegido, frente al 44,5% de los vehículos conducidos por varones.

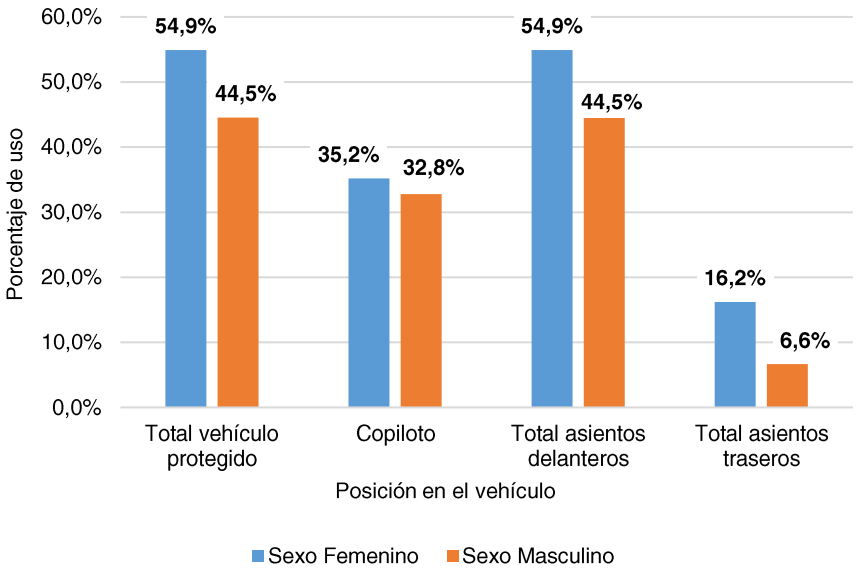
En cuanto a los acompañantes delanteros, el uso del cinturón alcanzó el 35,2% cuando conducía una mujer y el 32,8% cuando conducía un varón.

Asimismo, el porcentaje de uso del cinturón en la totalidad de los asientos delanteros fue del 54,9% cuando conducía una mujer, frente al 44,5% cuando conducía un varón.

En los asientos traseros, los porcentajes fueron del 16,2% y del 6,6%, respectivamente.

El porcentaje de uso del cinturón en los asientos traseros de vehículos conducidos por mujeres (16,2%) fue inferior al registrado a nivel nacional en 2017 (26,7%). En ese estudio nacional, el indicador correspondiente a los vehículos conducidos por varones fue del 22,3%.

Gráfico 16. Uso del cinturón de seguridad según sexo del conductor y posición de los ocupantes. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del cinturón de seguridad del conductor según grupo de edad[4]

El uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores presentó diferencias según el grupo de edad.

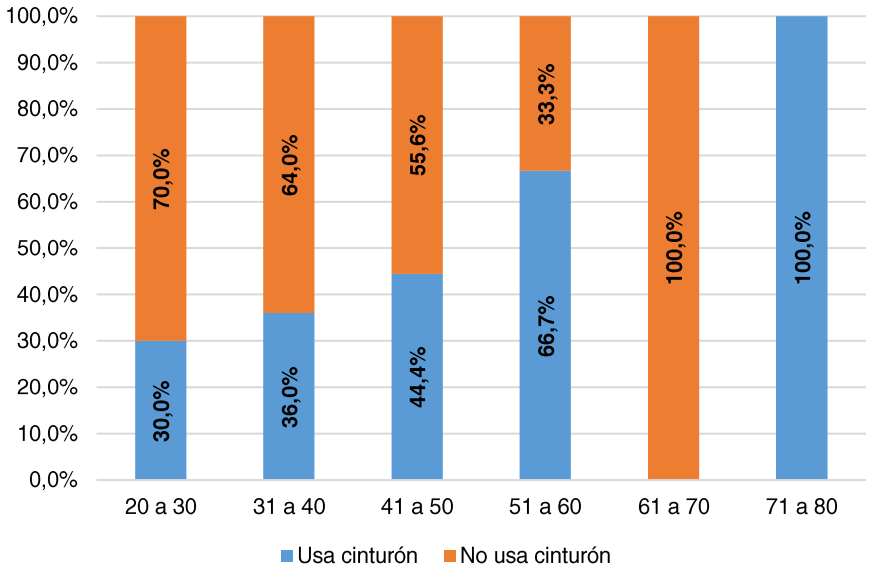
Entre los conductores de 20 a 30 años, el 30,0% utilizaba el cinturón de seguridad. Este porcentaje aumentó al 36,0% en el grupo de 31 a 40 años, al 44,4% entre los 41 y 50 años y al 66,7% entre los 51 y 60 años.

En el grupo de 61 a 70 años no se registró uso del cinturón de seguridad, mientras que entre los conductores de 71 a 80 años se observó su utilización en la totalidad de los casos relevados.

En términos generales, los porcentajes muestran un incremento del uso del cinturón de seguridad entre los 20 y los 60 años, con comportamientos diferentes en los grupos de mayor edad.

[4] La edad es aproximada ya que se deduce de la observación.

Gráfico 17. Uso del cinturón de seguridad del conductor según grupo de edad. Ciudad de Posadas. Año 2018



Nota: La edad de los conductores fue estimada mediante observación.
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del cinturón de seguridad del acompañante delantero según grupo de edad

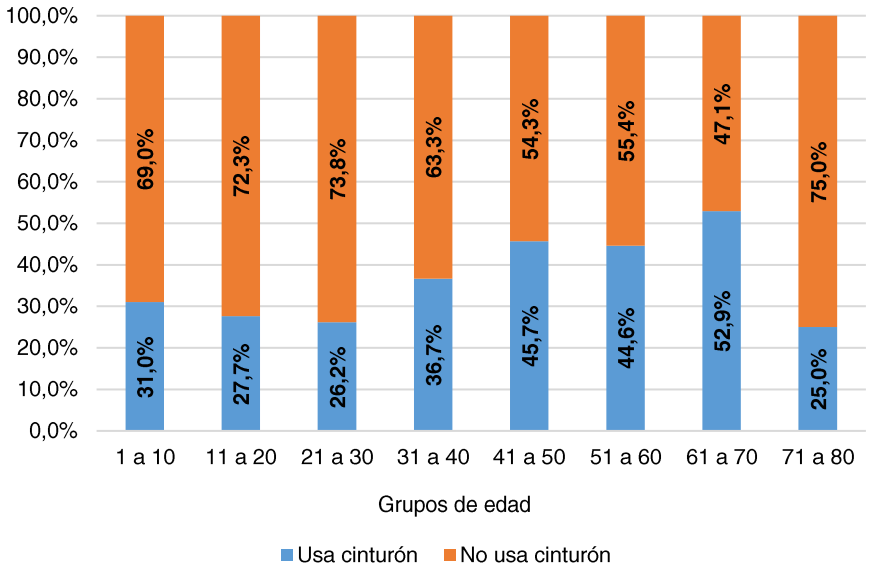
Entre los acompañantes delanteros, el uso del cinturón de seguridad también presentó diferencias según el grupo de edad.

Los porcentajes de utilización fueron del 31,0% entre los niños de 1 a 10 años, del 27,7% entre las personas de 11 a 20 años y del 26,2% entre las personas de 21 a 30 años.

A partir de ese grupo, el uso del cinturón presentó porcentajes generalmente mayores en los grupos de edad siguientes: alcanzó el 36,7% entre los 31 y 40 años, el 45,7% entre los 41 y 50 años, el 44,6% entre los 51 y 60 años y el 52,9% entre los 61 y 70 años.

El mayor porcentaje de utilización se registró entre los acompañantes de 61 a 70 años (52,9%), mientras que el menor correspondió al grupo de 71 a 80 años (25,0%).

Gráfico 18. Uso del cinturón de seguridad del acompañante delantero según grupo de edad. Ciudad de Posadas. Año 2018



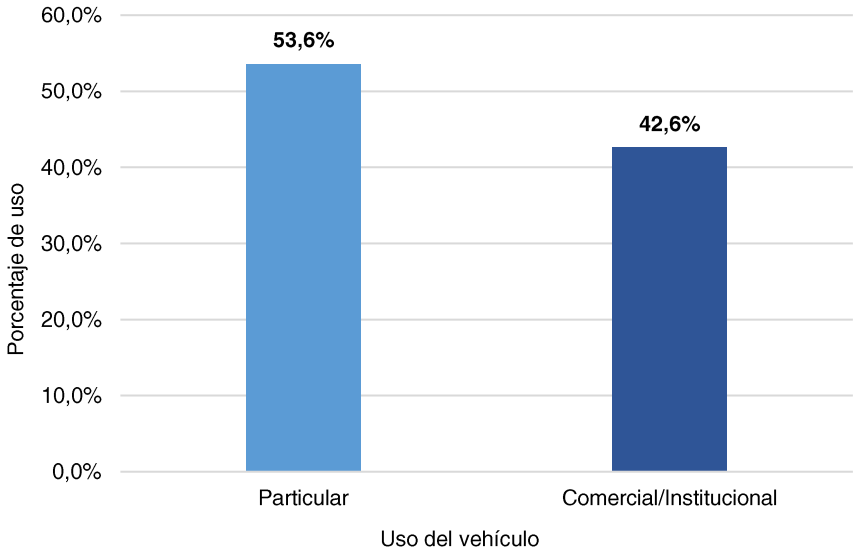
Nota: La edad de los conductores fue estimada mediante observación.
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del cinturón de seguridad según el tipo de uso del vehículo

El uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores presentó diferencias según el tipo de uso del vehículo.

Entre los conductores de vehículos particulares, el 53,6% utilizaba el cinturón de seguridad, mientras que entre los conductores de vehículos comerciales o institucionales —destinados al transporte de pasajeros, cargas o servicios— este porcentaje fue del 42,6%.

Gráfico 19. Uso del cinturón de seguridad del conductor según tipo de uso del vehículo. Ciudad de Posadas. Año 2018

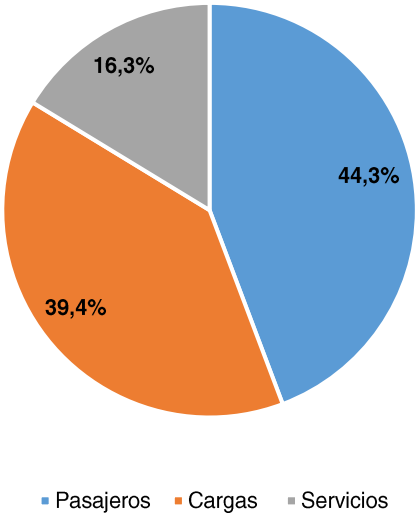


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Vehículos comerciales e institucionales

Del total de vehículos comerciales e institucionales observados, el 44,3% correspondía al transporte de pasajeros, el 39,4% al transporte de cargas y el 16,3% a vehículos de servicios.

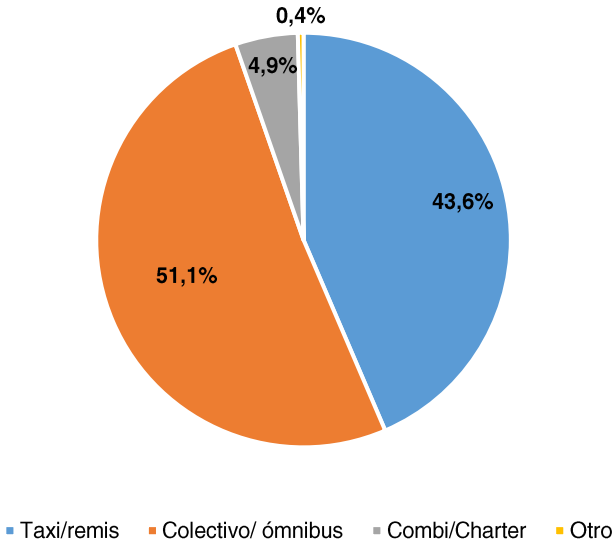
Gráfico 20. Vehículos comerciales e institucionales según tipo de servicio. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Entre los vehículos destinados al transporte de pasajeros, el 51,1% eran colectivos u ómnibus, el 43,6% taxis o remises, el 4,9% combis o chárteres y el 0,4% correspondía a otros tipos de vehículos.

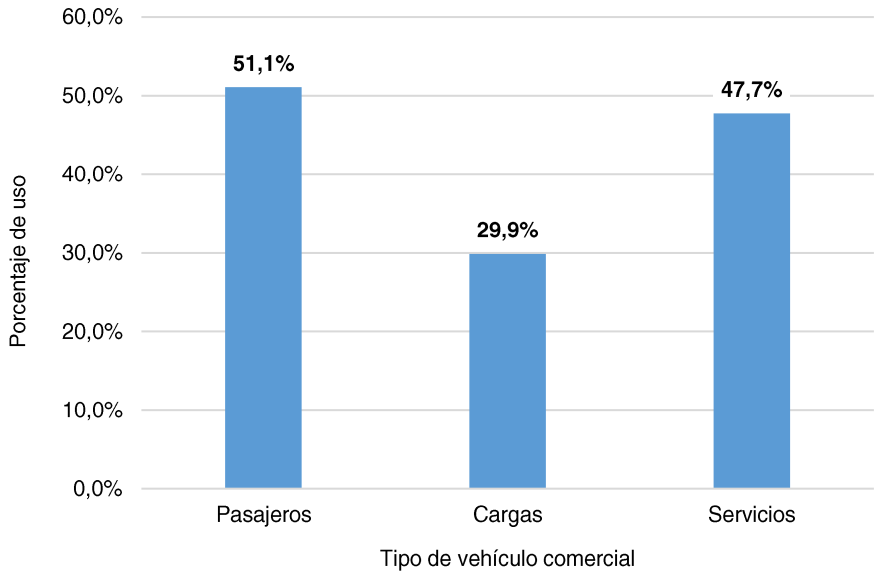
Gráfico 21. Vehículos destinados al transporte de pasajeros según tipo. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

En cuanto al uso del cinturón de seguridad, el 51,1% de los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros utilizaba este elemento. El porcentaje fue del 47,7% entre los conductores de vehículos de servicios y del 29,9% entre los conductores de vehículos de carga.

Gráfico 22. Uso del cinturón de seguridad del conductor según tipo de vehículo comercial o institucional. Ciudad de Posadas. Año 2018

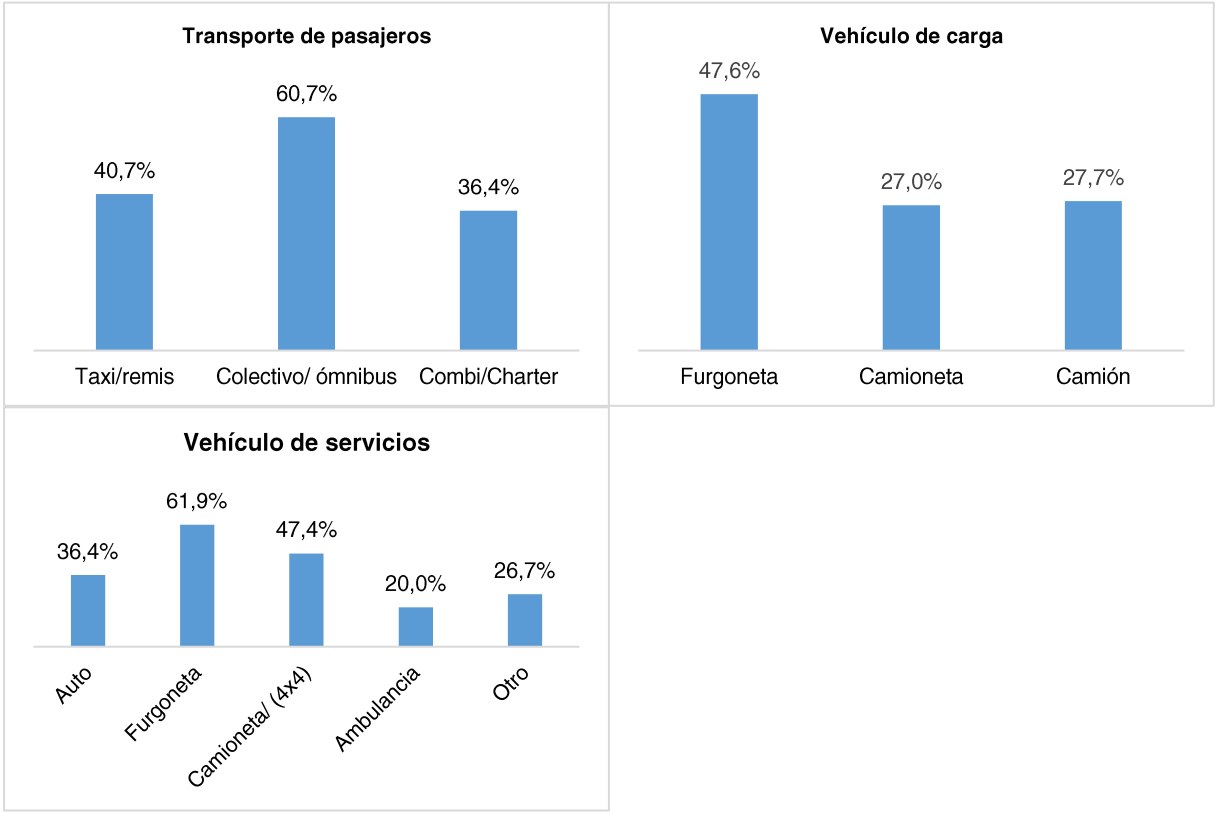


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Al desagregar los resultados por tipo de vehículo, se observa que, entre los destinados al transporte de pasajeros, los colectivos u ómnibus registraron el mayor porcentaje de uso del cinturón de seguridad por parte del conductor (60,7%).

En los vehículos de carga, el mayor porcentaje correspondió a las furgonetas (47,6%), mientras que, entre los vehículos de servicios, también se destacó el uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores de furgonetas (61,9%).

Gráfico 23. Uso del cinturón de seguridad del conductor según tipo de vehículo comercial o institucional. Ciudad de Posadas. Año 2018

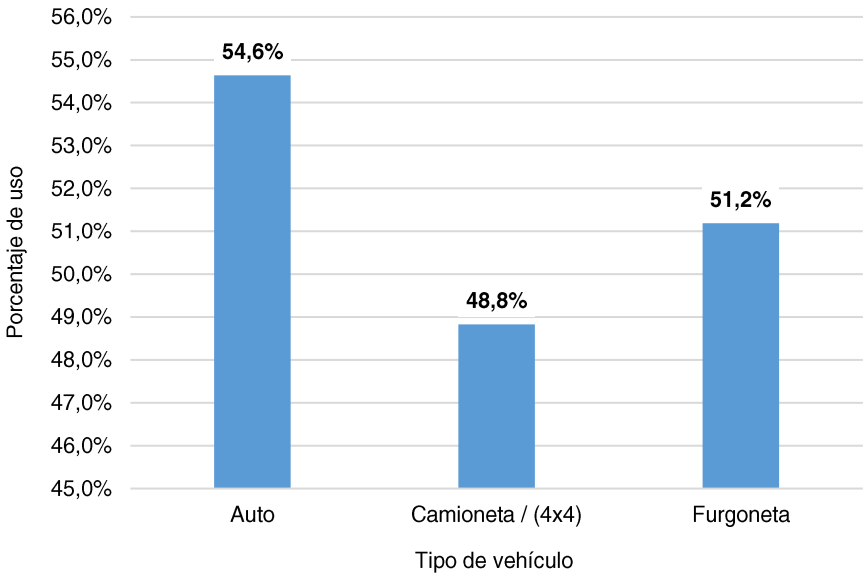


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Vehículos particulares

Entre los vehículos de uso particular, los automóviles registraron el mayor porcentaje de utilización del cinturón de seguridad por parte del conductor (54,6%), seguidos por las furgonetas (51,2%) y las camionetas o vehículos 4x4 (48,8%).

Gráfico 24. Uso del cinturón de seguridad del conductor según tipo de vehículo particular. Ciudad de Posadas. Año 2018



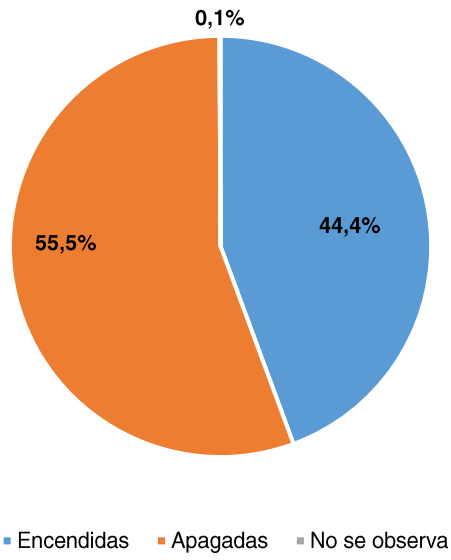
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

1.1.3. Uso de luces diurnas

Del total de vehículos de cuatro o más ruedas observados en la ciudad de Posadas, el 44,4% circulaba con las luces diurnas encendidas, mientras que el 55,5% las llevaba apagadas. En el 0,1% de los casos no fue posible determinar esta condición.

El porcentaje de vehículos con luces diurnas encendidas fue superior al registrado en la región NEA (35,1%) y ligeramente inferior al total nacional (44,5%), según los resultados publicados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial correspondientes a 2017.

Gráfico 25. Uso de luces diurnas en vehículos de cuatro o más ruedas. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso de luces diurnas según el uso del cinturón de seguridad

Entre los conductores que utilizaban el cinturón de seguridad, el 52,4% circulaba con las luces diurnas encendidas y el 47,5% con las luces apagadas.

Por su parte, entre los conductores que no utilizaban el cinturón de seguridad, el 34,6% circulaba con las luces diurnas encendidas y el 65,3% con las luces apagadas.

En ambos grupos, el 0,1% de los casos correspondió a situaciones en las que no fue posible observar el estado de las luces.

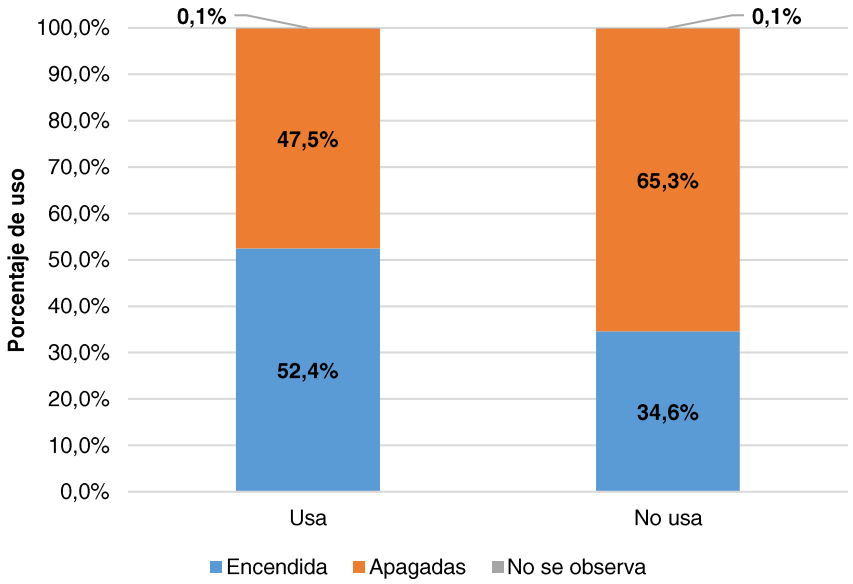
Los resultados muestran que el uso de luces diurnas fue más frecuente entre los conductores que también utilizaban el cinturón de seguridad.

Cuadro 3. Uso de luces diurnas según el uso del cinturón de seguridad del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018

		Conductor	
		Usa cinturón	No usa cinturón
Luces diurnas	Encendidas	**52,4%**	34,6%
	Apagadas	47,5%	**65,3%**

Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Gráfico 26. Uso de luces diurnas según el uso del cinturón de seguridad del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018



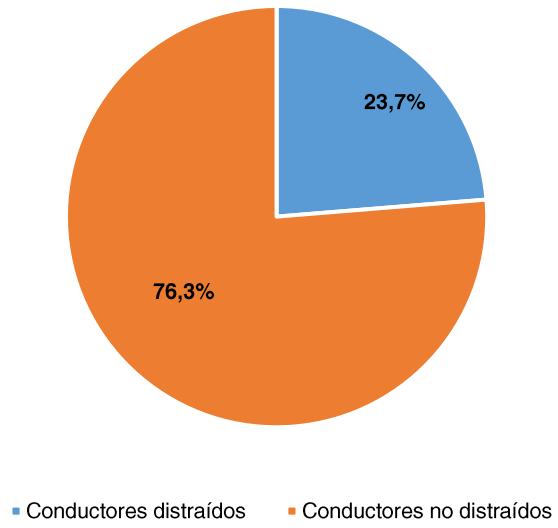
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

1.1.4. Factores de distracción

Del total de conductores de vehículos de cuatro o más ruedas observados en la ciudad de Posadas, el 23,7% presentaba al menos un factor de distracción durante la conducción, mientras que el 76,3% no presentaba ninguno.

El porcentaje de conductores con factores de distracción fue superior al registrado a nivel nacional en 2017 (12,1%).

Gráfico 27. Conductores de vehículos de cuatro o más ruedas según presencia de factores de distracción. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

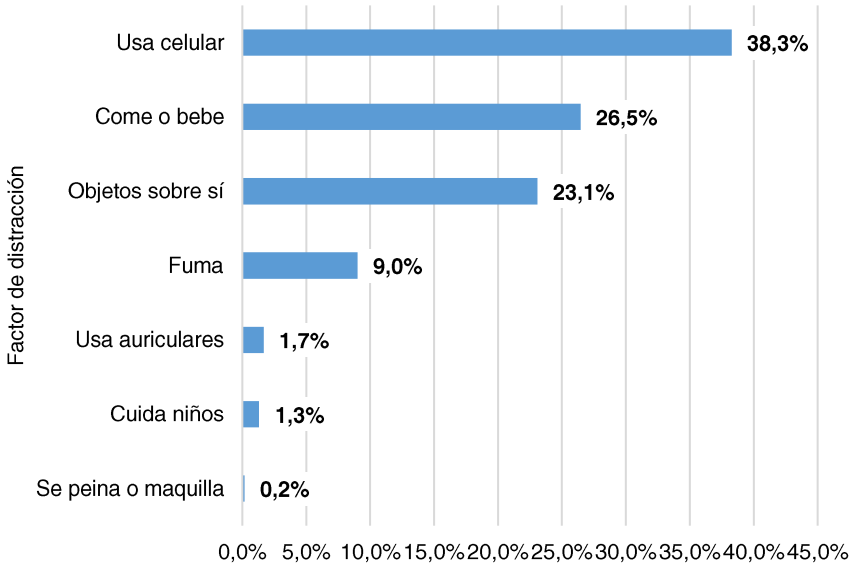
Principales factores de distracción

Entre los factores de distracción registrados, el uso del teléfono celular fue el más frecuente (38,3%), seguido por comer o beber (26,5%) y llevar objetos sobre sí (23,1%).

Otros factores observados fueron fumar (9,0%), utilizar auriculares (1,7%), cuidar niños (1,3%) y peinarse o maquillarse (0,2%).

A nivel nacional, el uso del teléfono celular también se identificó como el principal factor de distracción, con un 7,4% de los casos. Le siguieron fumar (2,8%) y comer o beber (1,1%), entre otros comportamientos.

Gráfico 28. Factores de distracción observados en conductores de vehículos de cuatro o más ruedas. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

1.2. Motovehículos

Este apartado presenta los resultados del estudio observacional de motovehículos realizado en la ciudad de Posadas durante 2018.

El análisis comprende la caracterización de los vehículos y sus conductores, así como las condiciones de seguridad y los comportamientos observados durante la circulación.

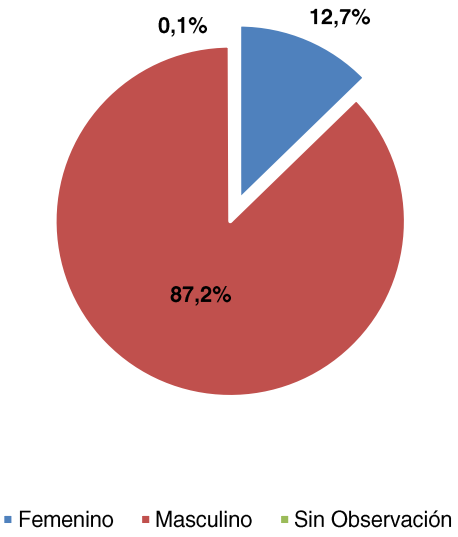
Los resultados se organizan según las características de los conductores y los vehículos relevados, el uso de elementos de seguridad vial y otros aspectos vinculados con la conducción.

1.2.1. Características de los vehículos y conductores observados

Sexo del conductor

Del total de motovehículos observados, el 87,2% era conducido por varones y el 12,7% por mujeres. En el 0,1% de los casos no fue posible identificar el sexo del conductor.

Gráfico 29. Conductores de motovehículos según sexo. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Edad del conductor[5]

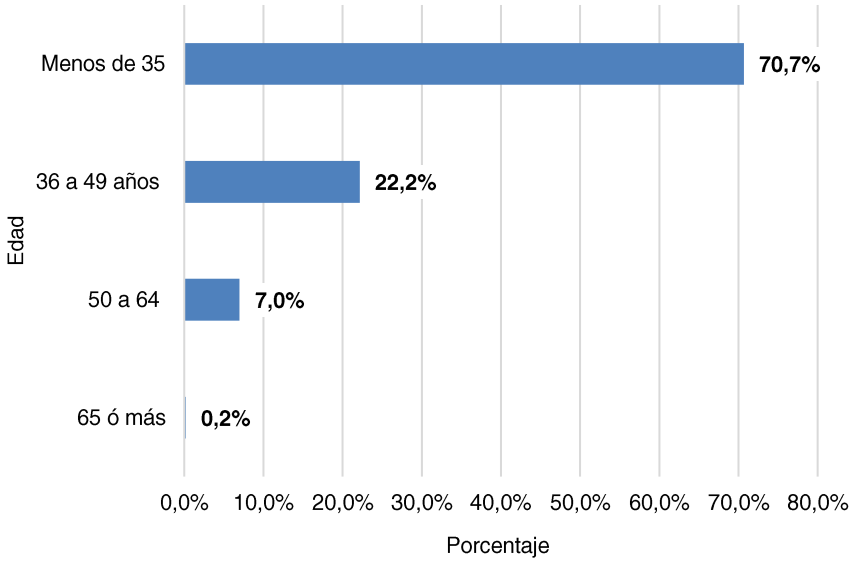
La edad promedio de los conductores observados fue de 31,6 años.

Al considerar los grupos de edad, el 70,7% de los conductores tenía menos de 35 años; el 22,2%, entre 36 y 49 años; el 7,0%, entre 50 y 64 años; y el 0,2%, 65 años o más.

Estos resultados fueron similares a los registrados a nivel nacional en 2017, cuando el 66,2% de los conductores observados tenía menos de 35 años y el 23,8%, entre 36 y 49 años.

[5] En esta y en las demás variables del informe, por cuestiones de redondeo, la sumatoria puede no arrojar 100,0%.

Gráfico 30. Conductores de motovehículos según grupo de edad. Ciudad de Posadas. Año 2018



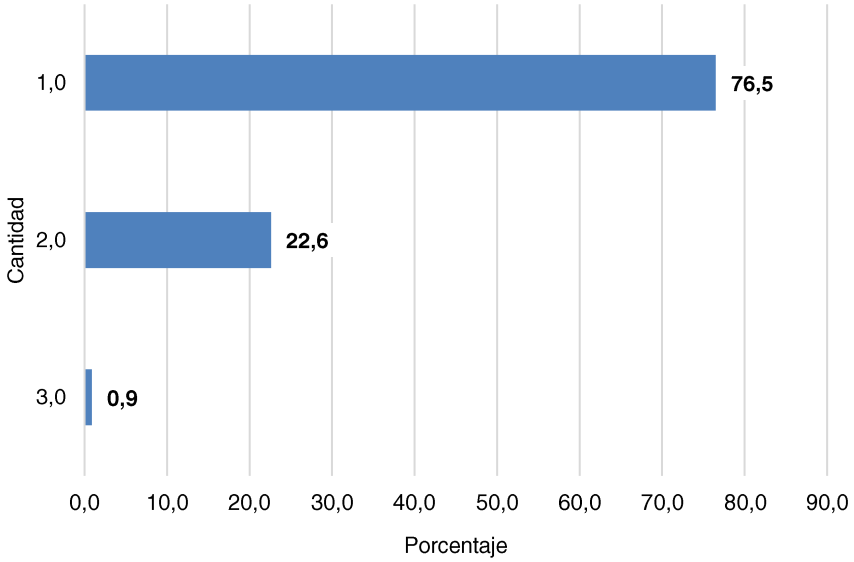
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Cantidad de ocupantes

En el 76,5% de los motovehículos observados viajaba únicamente el conductor. En el 22,6% se registraron dos ocupantes y en el 0,9%, tres ocupantes.

A nivel nacional, en 2017, el 69,1% de los motovehículos observados transportaba un solo ocupante, el 27,0% transportaba dos y el 4,0%, tres o más.

Gráfico 31. Motovehículos según cantidad de ocupantes. Ciudad de Posadas. Año 2018

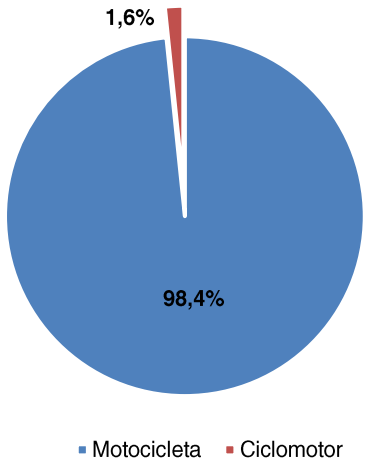


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Tipo de motovehículo

Del total de motovehículos observados, el 98,4% correspondía a motocicletas[6] y el 1,6% a ciclomotores[7].

Gráfico 32. Motovehículos según tipo. Ciudad de Posadas. Año 2018

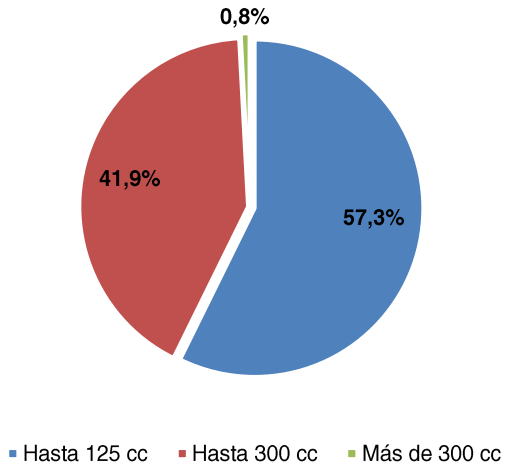


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Cilindrada del motovehículo

En cuanto a la cilindrada, el 57,3% de los motovehículos observados correspondía a la categoría de hasta 125 cc; el 41,9%, a la categoría de hasta 300 cc; y el 0,8%, a la de más de 300 cc.

Gráfico 33. Motovehículos según cilindrada. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

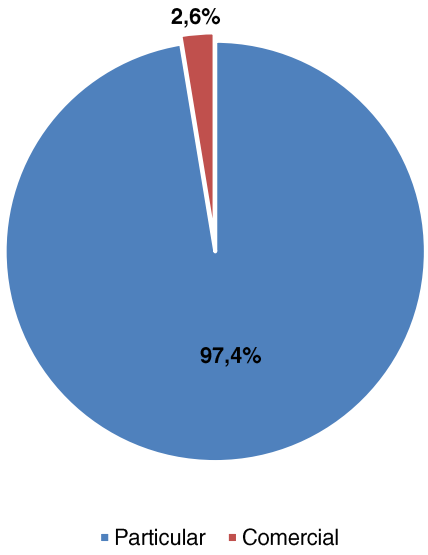
[6] Se denomina motocicleta a aquel vehículo con una cilindrada superior a los 50cc, aunque existen modelos de incluso 1.200cc. Su motor, que, generalmente, es de 2 o 4 tiempos, debe ser capaz de propulsarla a una velocidad máxima superior a los 45 km/h.

[7] El ciclomotor cuenta con una cilindrada menor a 50 cc y según el reglamento de vehículos, no es considerado como un vehículo motor así tenga dos, tres o cuatro ruedas.

Tipo de uso del motovehículo

El 97,4% de los motovehículos observados era de uso particular, mientras que el 2,6% se destinaba a uso comercial.

Gráfico 34. Motovehículos según tipo de uso. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

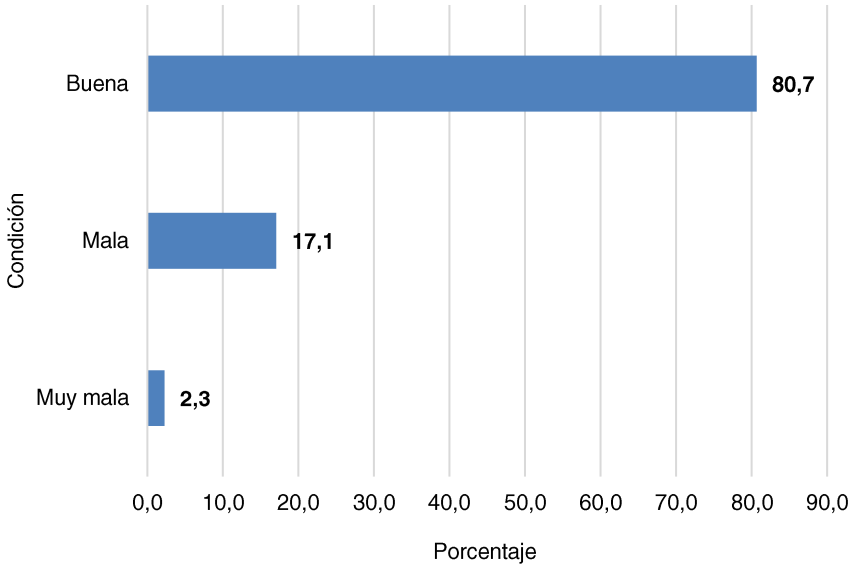
1.2.2. Condiciones de seguridad y comportamientos observados

Condición general del motovehículo

Del total de motovehículos observados, el 80,7% presentaba una condición general buena, es decir, contaba con luces, espejos retrovisores y suspensión adecuada.

En el 17,1% de los casos, la condición fue clasificada como mala, debido a la ausencia de alguno de los elementos mencionados, mientras que el 2,3% presentaba una condición muy mala, caracterizada por la falta de la mayoría de esos elementos.

Gráfico 35. Motovehículos según condición general. Ciudad de Posadas. Año 2018



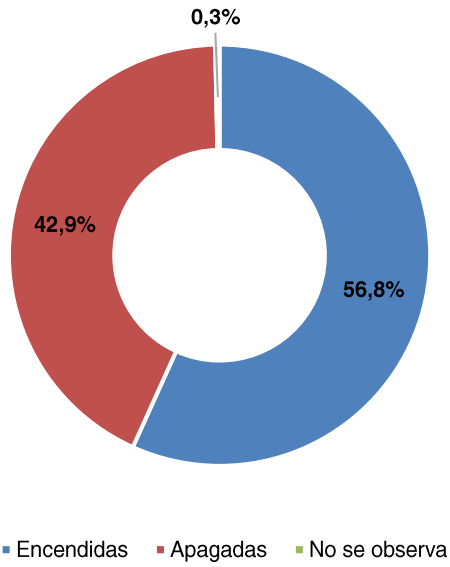
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso de luces diurnas

Del total de motovehículos observados en la ciudad de Posadas, el 56,8% circulaba con las luces diurnas encendidas, mientras que el 42,9% las llevaba apagadas. En el 0,3% de los casos no fue posible determinar esta condición.

El porcentaje de motovehículos con luces diurnas encendidas fue superior al registrado a nivel nacional (43,6%) y en la región NEA (29,5%), según los resultados de la Agencia Nacional de Seguridad Vial correspondientes a 2017.

Gráfico 36. Uso de luces diurnas en motovehículos. Ciudad de Posadas. Año 2018

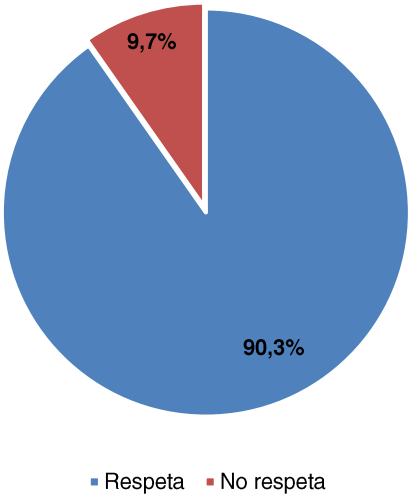


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Comportamiento ante los semáforos

Del total de conductores de motocicletas y ciclomotores observados, el 90,3% respetaba las indicaciones de los semáforos, mientras que el 9,7% no lo hacía.

Gráfico 37. Conductores de motovehículos según comportamiento ante los semáforos. Ciudad de Posadas. Año 2018



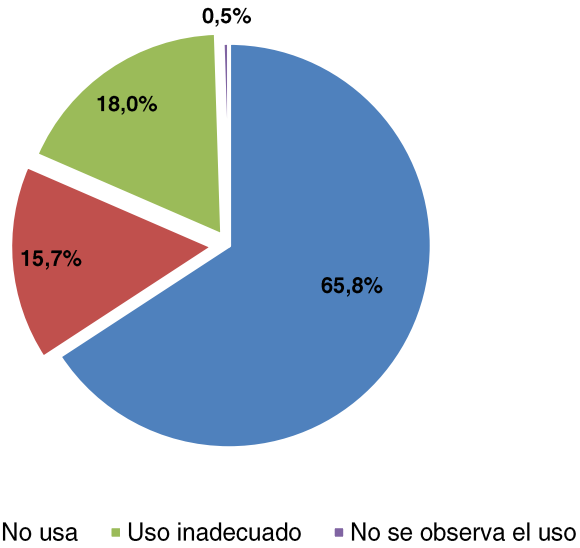
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del casco de seguridad por parte del conductor

Del total de conductores de motovehículos observados, el 65,8% utilizaba el casco de seguridad correctamente, porcentaje ligeramente superior al registrado a nivel nacional en 2017 (65,4%).

Por otra parte, el 18,0% utilizaba el casco de manera inadecuada y el 15,7% no lo utilizaba. En el 0,5% de los casos no fue posible determinar esta condición.

Gráfico 38. Uso del casco de seguridad por parte de los conductores de motovehículos. Ciudad de Posadas. Año 2018



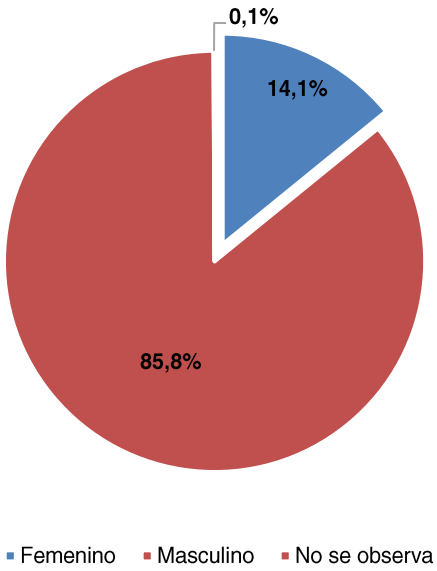
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del casco de seguridad según sexo del conductor

Entre los conductores observados que utilizaban correctamente el casco de seguridad, el 85,8% correspondía a mujeres y el 14,1% a varones. En el 0,1% de los casos no fue posible identificar el sexo.

A nivel nacional, los porcentajes registrados en 2017 fueron del 79,0% para las mujeres y del 21,0% para los varones.

Gráfico 39. Distribución de los conductores que utilizaban casco de seguridad según sexo. Ciudad de Posadas. Año 2018

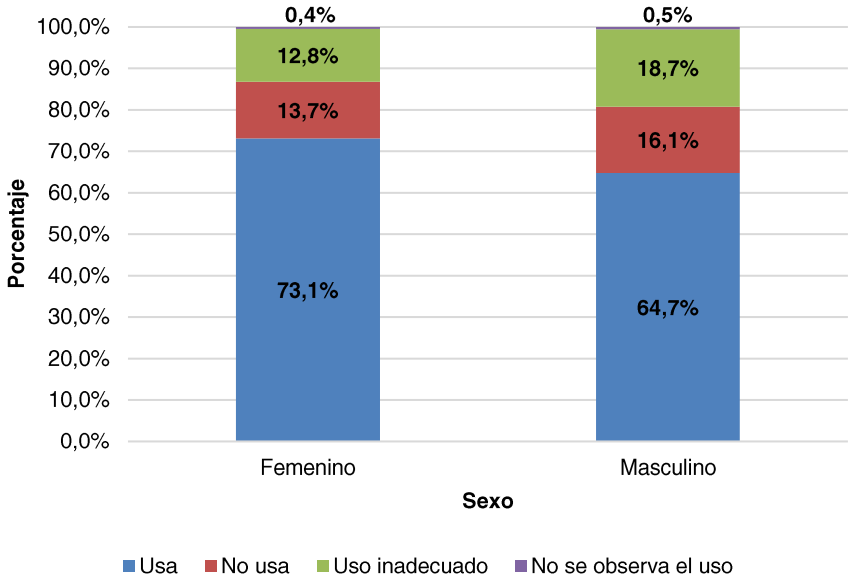


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Al considerar el uso del casco dentro de cada grupo, se observa que el 73,1% de las conductoras utilizaba correctamente este elemento de seguridad, el 13,7% no lo utilizaba y el 12,8% lo llevaba de manera inadecuada.

Entre los conductores varones, el 64,7% utilizaba correctamente el casco, el 16,1% no lo utilizaba y el 18,7% lo llevaba de manera inadecuada.

Gráfico 40. Uso del casco de seguridad según sexo del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del casco de seguridad según grupo de edad del conductor

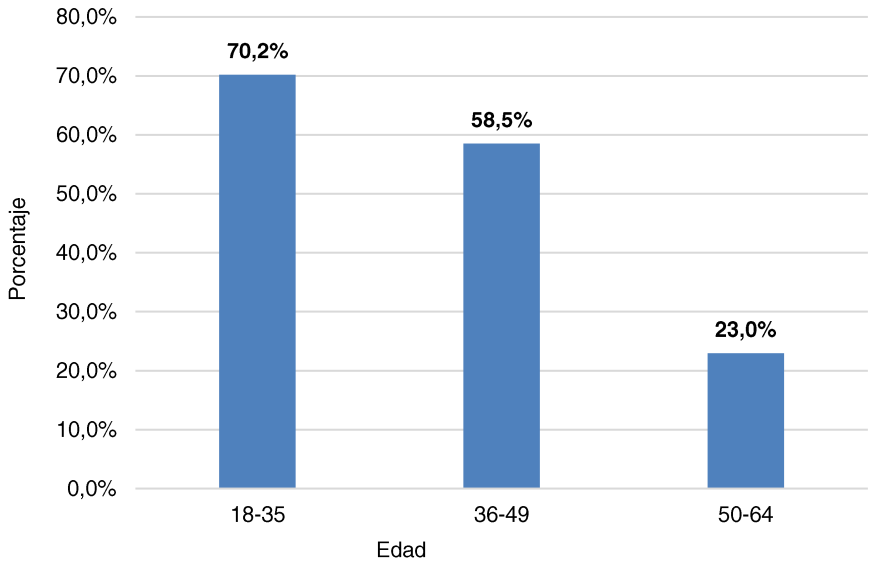
Entre los conductores de motovehículos de 18 a 35 años, el 70,2% utilizaba el casco de seguridad, porcentaje superior al registrado a nivel nacional en 2017 (64,4%).

En el grupo de 36 a 49 años, el uso del casco alcanzó el 58,5%, frente al 69,1% observado a nivel nacional.

Por su parte, entre los conductores de 50 a 64 años, el 23,0% utilizaba este elemento de seguridad.

Los resultados muestran una disminución del porcentaje de uso del casco de seguridad a medida que aumenta la edad de los conductores, dentro de los grupos considerados.

Gráfico 41. Uso del casco de seguridad por parte de los conductores de motovehículos según grupo de edad. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del casco de seguridad por parte de los ocupantes

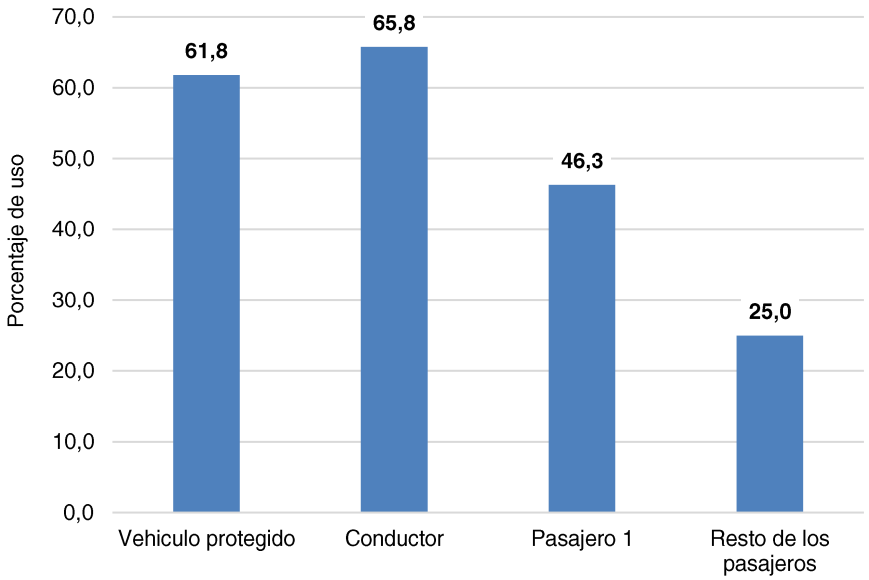
Del total de motovehículos observados en la ciudad de Posadas, el 61,8% se encontraba protegido, es decir, todos sus ocupantes utilizaban casco de seguridad. Este porcentaje fue superior al registrado a nivel nacional en 2017 (60,7%).

Entre los conductores, el uso del casco alcanzó el 65,8%, porcentaje superior al observado en la región NEA (59,8%) y al total nacional (65,4%).

En el caso del primer acompañante, el uso del casco fue del 46,3%, también por encima de los valores registrados a nivel nacional (42,3%) y en la región NEA (39,5%).

Finalmente, entre los demás acompañantes, el porcentaje de utilización fue del 25,0%, superior al registrado a nivel nacional (22,0%).

Gráfico 42. Uso del casco de seguridad según posición de los ocupantes y condición de vehículo protegido. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

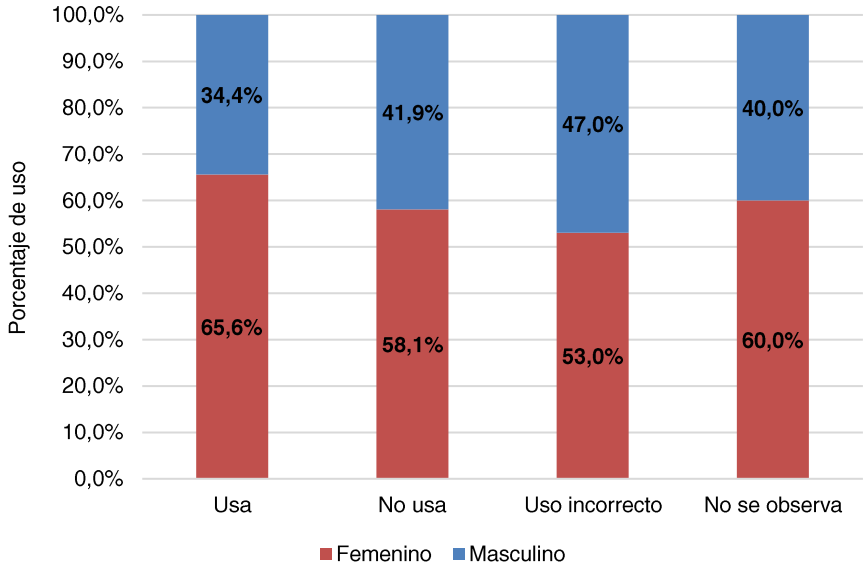
Uso del casco de seguridad según sexo del primer acompañante

Entre los primeros acompañantes que utilizaban casco de seguridad, el 65,6% eran mujeres y el 34,4%, varones. A nivel nacional, los porcentajes informados para 2017 fueron del 44,4% y del 38,0%, respectivamente.

Entre quienes no utilizaban casco, el 58,1% correspondía a mujeres y el 41,9% a varones.

En los casos de uso inadecuado, el 53,0% correspondía a mujeres y el 47,0% a varones. Cuando no fue posible observar el uso, los porcentajes fueron del 60,0% y del 40,0%, respectivamente.

Gráfico 43. Distribución del primer acompañante según sexo y condición de uso del casco de seguridad. Ciudad de Posadas. Año 2018



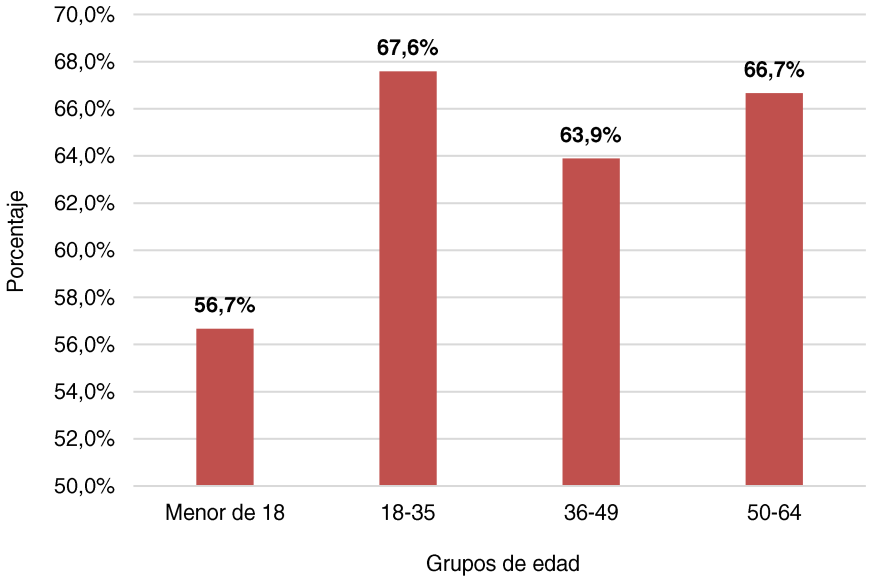
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del casco de seguridad según grupo de edad del primer acompañante

El mayor porcentaje de uso del casco de seguridad entre los primeros acompañantes se registró en el grupo de 18 a 35 años (67,6%), seguido por el de 50 a 64 años (66,7%).

Entre los acompañantes de 36 a 49 años, el porcentaje de utilización fue del 63,9%, mientras que entre los menores de 18 años alcanzó el 56,7%.

Gráfico 44. Uso del casco de seguridad por parte del primer acompañante según grupo de edad. Ciudad de Posadas. Año 2018



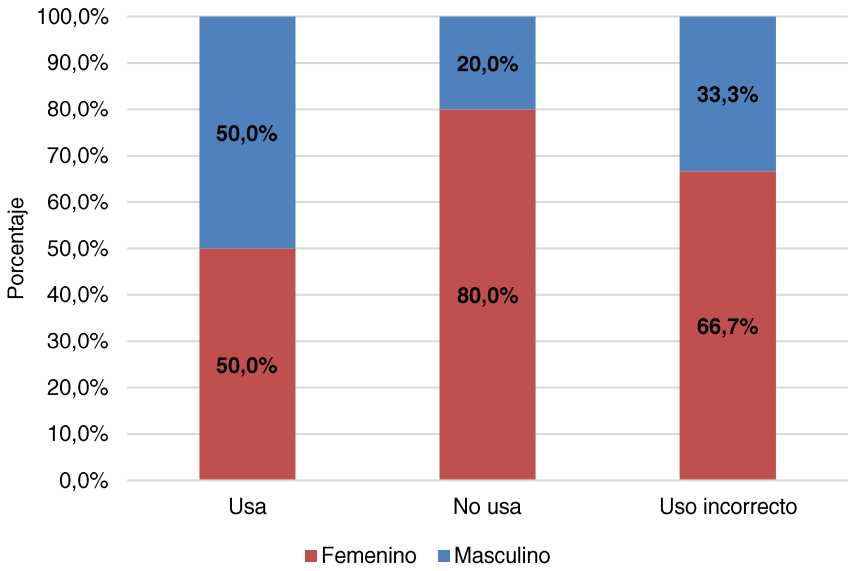
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del casco de seguridad según sexo del segundo acompañante

Entre los segundos acompañantes que utilizaban casco de seguridad, el 50,0% eran mujeres y el 50,0%, varones.

Entre quienes no utilizaban casco, el 80,0% correspondía a mujeres y el 20,0% a varones. En los casos de uso inadecuado, estos porcentajes fueron del 66,7% y del 33,3%, respectivamente.

Gráfico 45. Distribución del segundo acompañante según sexo y condición de uso del casco de seguridad. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

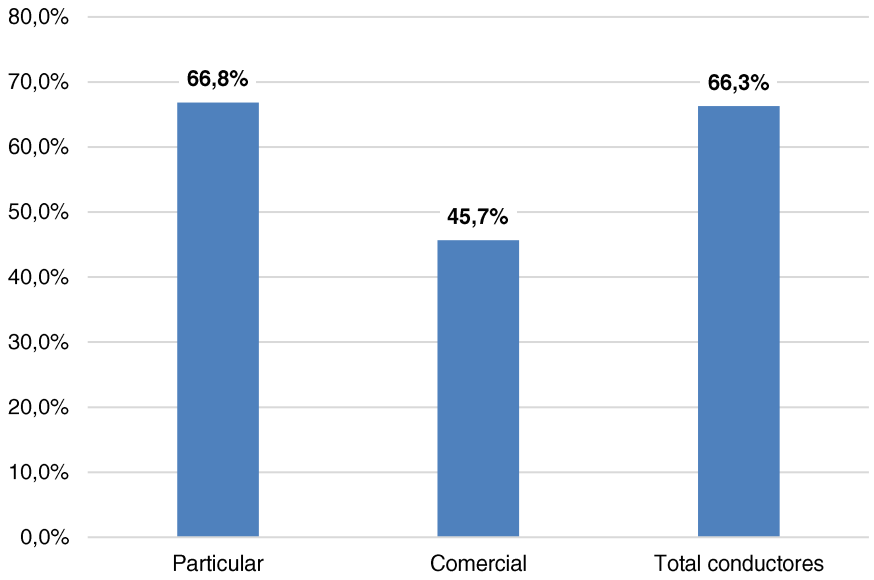
Uso del casco de seguridad según tipo de uso del motovehículo

Del total de conductores de motovehículos observados, el 66,3% utilizaba casco de seguridad.

Entre los conductores de motovehículos de uso particular, el porcentaje de utilización fue del 66,8%, superior al registrado a nivel nacional (64,6%) y en la región NEA (58,9%) durante 2017.

En cambio, entre los conductores de motovehículos destinados a uso comercial, el uso del casco alcanzó el 45,7%, porcentaje inferior a los valores nacionales (83,5%) y regionales (89,2%).

Gráfico 46. Uso del casco de seguridad del conductor según tipo de uso del motovehículo. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del casco de seguridad del primer acompañante según el uso del conductor

El uso del casco de seguridad por parte del conductor presentó diferencias en relación con el comportamiento observado en el primer acompañante.

Cuando el conductor utilizaba casco, el 62,2% de los primeros acompañantes también lo utilizaba, mientras que el 22,6% lo llevaba de manera inadecuada y el 15,2% no lo utilizaba.

En cambio, cuando el conductor no utilizaba casco, el 70,1% de los primeros acompañantes tampoco lo hacía, el 19,5% lo utilizaba y el 9,1% lo llevaba de manera inadecuada. En el 1,3% de los casos no fue posible observar esta condición.

Cuando el conductor utilizaba el casco de manera inadecuada, el 67,6% de los primeros acompañantes también presentaba un uso inadecuado.

Cuadro 4. Uso del casco de seguridad del primer acompañante según el uso del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018

		Primer acompañante			
		Usa	**No usa**	**Uso inadecuado**	**No se observa el uso**
Conductor	**Usa**	**62,2%**	**15,2%**	22,6%	0,0%
	No usa	19,5%	**70,1%**	9,1%	1,3%
	Uso inadecuado	16,2%	14,7%	**67,6%**	1,5%

Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso del casco de seguridad del segundo acompañante según el uso del conductor

En los motovehículos con tres ocupantes, también se analizó el uso del casco de seguridad del segundo acompañante según el comportamiento observado en el conductor.

Cuando el conductor utilizaba casco, el 40,0% de los segundos acompañantes también lo utilizaba, otro 40,0% lo llevaba de manera inadecuada y el 20,0% no lo utilizaba.

Cuando el conductor no utilizaba casco, ninguno de los segundos acompañantes observados lo utilizaba.

Por otra parte, cuando el conductor llevaba el casco de manera inadecuada, el 75,0% de los segundos acompañantes también presentaba un uso inadecuado, mientras que el 25,0% no utilizaba casco.

Cuadro 5. Uso del casco de seguridad del segundo acompañante según el uso del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018

		Segundo acompañante		
		Usa	No usa	Uso inadecuado
Conductor	Usa	**40,0%**	20,0%	**40,0%**
	No usa	0,0%	**100,0%**	0,0%
	Uso inadecuado	0,0%	25,0%	**75,0%**

Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso de luces diurnas según el uso del casco de seguridad del conductor

Entre los conductores que utilizaban casco de seguridad, el 61,6% circulaba con las luces diurnas encendidas y el 38,2% con las luces apagadas. En el 0,2% de los casos no fue posible observar esta condición.

Cuando el conductor no utilizaba casco, el 52,0% circulaba con las luces diurnas encendidas y el 47,3% con las luces apagadas. En el 0,7% de los casos no fue posible determinar el estado de las luces.

Por su parte, entre los conductores que utilizaban el casco de manera inadecuada, el 43,9% llevaba las luces diurnas encendidas y el 55,8% las llevaba apagadas. En el 0,3% restante no fue posible observar esta condición.

Cuadro 6. Uso de luces diurnas según el uso del casco de seguridad del conductor. Ciudad de Posadas. Año 2018

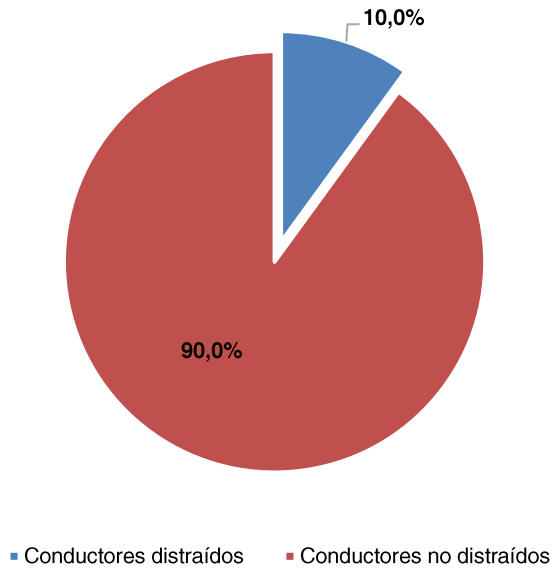
		Uso de casco		
		Usa	No usa	Uso incorrecto
Luces diurnas	Encendidas	**61,6%**	52,0%	43,9%
	Apagadas	38,2%	**47,3%**	**55,8%**
	No se observa	0,2%	0,7%	0,3%

Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Factores de distracción

Del total de 1.836 motovehículos observados en la ciudad de Posadas, en el 10,0% de los casos se registró al menos un factor de distracción por parte del conductor, mientras que en el 90,0% no se observaron factores de distracción.

Gráfico 47. Conductores de motovehículos según presencia de factores de distracción. Ciudad de Posadas. Año 2018



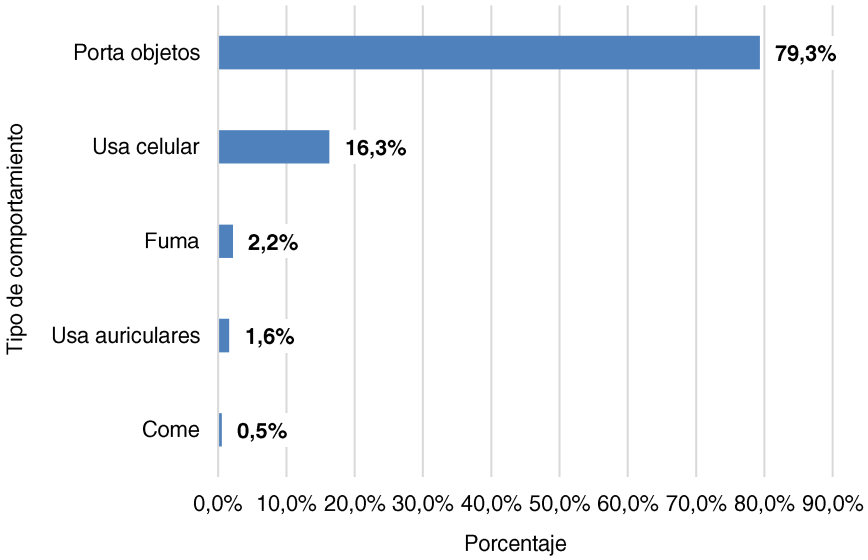
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Principales factores de distracción

Entre los 186 conductores de motovehículos en los que se observaron factores de distracción, el comportamiento más frecuente fue llevar objetos sobre sí (79,3%).

Le siguieron el uso del teléfono celular (16,3%), fumar durante la conducción (2,2%), utilizar auriculares (1,6%) y comer (0,5%).

Gráfico 48. Factores de distracción observados en conductores de motovehículos. Ciudad de Posadas. Año 2018



Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base al Estudio Observacional de Uso de Elementos de Seguridad- Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

2. Percepciones y hábitos declarados por conductores

Este capítulo presenta los resultados de las encuestas de percepción realizadas a conductores de vehículos de cuatro o más ruedas y de motovehículos en la ciudad de Posadas durante 2018.

A diferencia del estudio observacional, que permitió registrar comportamientos durante la circulación, estas encuestas recabaron información declarada por los propios conductores acerca de sus hábitos, percepciones y conocimientos vinculados con la seguridad vial.

Los temas abordados comprenden el uso de elementos de seguridad, las conductas relacionadas con el tránsito, los factores de distracción, el cumplimiento de las normas viales y las opiniones sobre distintos aspectos de la circulación.

Los resultados se presentan por separado según el tipo de vehículo conducido, con el propósito de identificar las características y particularidades de cada grupo de encuestados.

Dado el carácter no probabilístico de las muestras, los porcentajes describen las respuestas de las personas encuestadas y no constituyen estimaciones representativas de la totalidad de los conductores de la ciudad.

2.1. Conductores de vehículos de cuatro o más ruedas

Este apartado presenta los resultados de la encuesta de percepción dirigida a conductores de vehículos de cuatro o más ruedas en la ciudad de Posadas durante 2018.

El relevamiento permitió conocer las características de los conductores encuestados, sus percepciones sobre el clima vial y sus hábitos declarados en relación con el uso de elementos de seguridad, la velocidad, el consumo de alcohol y los factores de distracción.

También se indagó sobre las causas de los siniestros viales, el respeto de los semáforos, el conocimiento de las normas de tránsito y las técnicas de conducción defensiva, las experiencias vinculadas con el control y la fiscalización, y determinados aspectos del contexto laboral y académico.

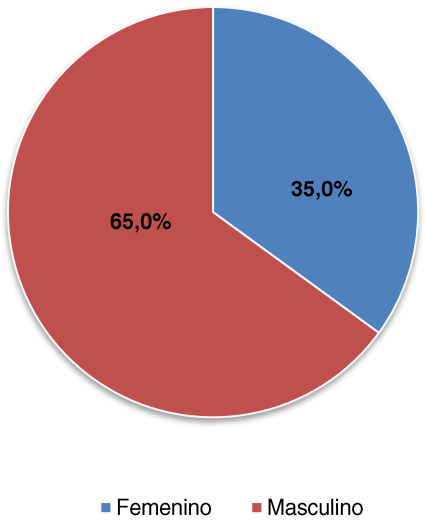
Los resultados se organizan en apartados temáticos que permiten presentar los distintos indicadores relevados y sus correspondientes análisis.

2.1.1. Perfil del conductor

Sexo del conductor

Del total de conductores de vehículos de cuatro o más ruedas encuestados en la ciudad de Posadas, el 65,0% eran varones y el 35,0%, mujeres.

Gráfico 49. Conductores encuestados según sexo. Ciudad de Posadas. Año 2018



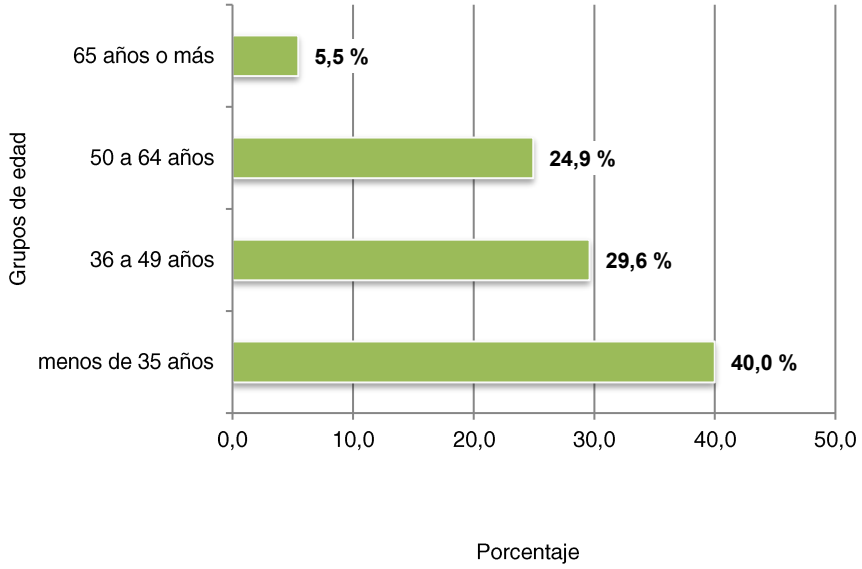
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Grupo de edad del conductor

Entre los conductores encuestados, el 40,0% tenía menos de 35 años, el 29,6% pertenecía al grupo de 36 a 49 años, el 24,9% tenía entre 50 y 64 años y el 5,5% tenía 65 años o más.

A nivel nacional, según los datos correspondientes a 2017, el 35,7% de los conductores tenía menos de 35 años, el 34,8% pertenecía al grupo de 36 a 49 años y el 26,3% tenía entre 50 y 64 años.

Gráfico 50. Conductores encuestados según grupo de edad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Clases de licencias de conducir

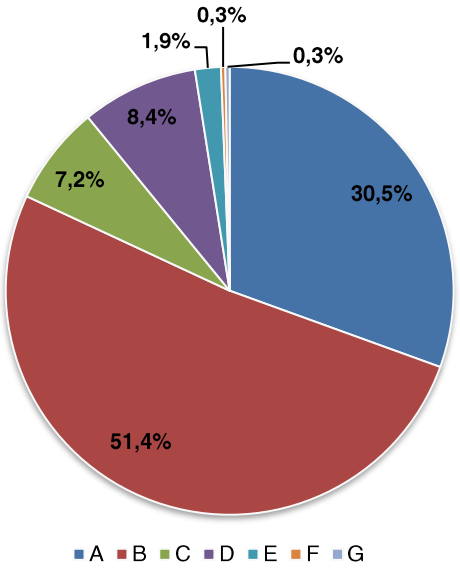
Para facilitar la interpretación de los resultados, se presentan las clases de licencias de conducir contempladas en la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449, según las definiciones utilizadas en el estudio:

- Clase A: para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Para motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos, se requería haber tenido previamente, durante dos años, habilitación para motocicletas de menor potencia, excepto en el caso de personas mayores de 21 años.
- Clase B: para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante.
- Clase C: para camiones sin acoplado y los vehículos comprendidos en la clase B.
- Clase D: para vehículos destinados al transporte de pasajeros, servicios de emergencia y seguridad, y los comprendidos en las clases B o C, según corresponda.
- Clase E: para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los vehículos comprendidos en las clases B y C.
- Clase F: para automotores especialmente adaptados para personas con discapacidad.
- Clase G: para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

Entre los conductores que identificaron una única clase de licencia, la categoría más frecuente fue la clase B (51,4%), seguida por la clase A (30,5%). Las restantes clases presentaron porcentajes menores.

Este resultado corresponde a los encuestados que pudieron especificar una sola clase de licencia de conducir, por lo que su base de cálculo difiere del total de personas encuestadas. Cabe señalar que las clases de licencia no son excluyentes, dado que una misma persona puede estar habilitada para conducir distintos tipos de vehículos.

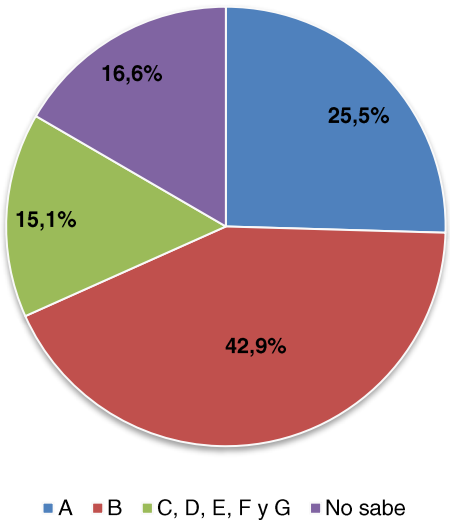
Gráfico 51. Distribución de las clases de licencias de conducir declaradas por los conductores que identificaron una única clase. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Al considerar el total de conductores encuestados, el 42,9% declaró poseer una licencia de clase B y el 25,5%, una licencia de clase A. Por su parte, el 15,1% correspondió al conjunto de las clases C, D, E, F y G, mientras que el 16,6% manifestó desconocer la clase de licencia que poseía.

Gráfico 52. Distribución de las clases de licencias de conducir declaradas por el total de conductores encuestados. Ciudad de Posadas. Año 2018



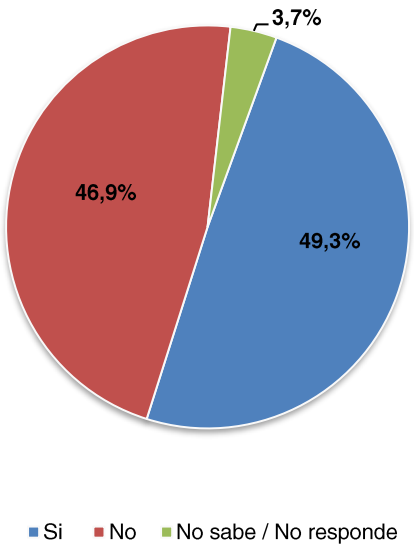
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Asimismo, el 19,2% de los conductores encuestados manifestó poseer simultáneamente licencias de las clases A y B, correspondientes a motovehículos y automóviles, respectivamente.

Cursos de educación vial y multas por infracciones

En relación con la formación vial, el 49,3% de los conductores encuestados manifestó haber realizado algún curso de educación vial durante los cinco años anteriores al relevamiento, mientras que el 46,9% indicó no haberlo realizado. El 3,7% respondió que no sabía o no contestó la pregunta.

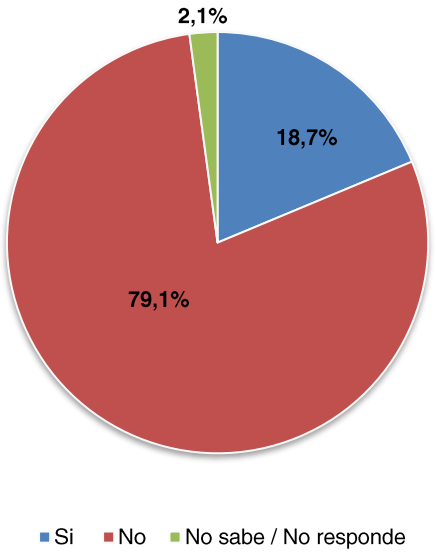
Gráfico 53. Conductores encuestados según realización de cursos de educación vial durante los últimos cinco años. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Por otra parte, el 18,7% de los conductores encuestados declaró haber recibido multas por infracciones de tránsito durante el año anterior al relevamiento, mientras que el 79,1% indicó no haber recibido multas. El 2,1% no supo responder o no contestó.

Gráfico 54. Conductores encuestados según recepción de multas por infracciones de tránsito durante el último año. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.1.2. Percepción del clima vial

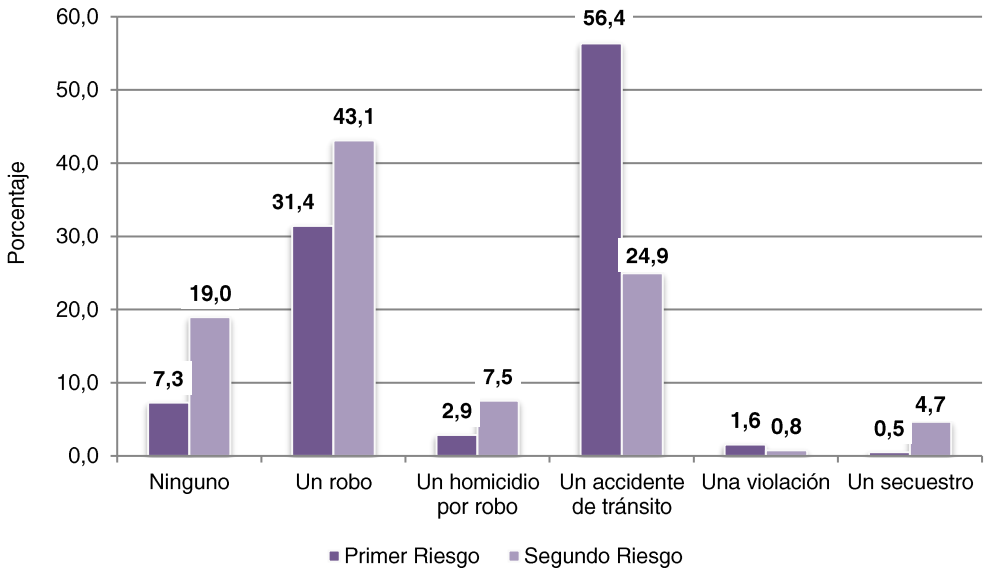
Percepción de riesgos al circular

Entre los riesgos percibidos por los conductores encuestados al salir a la vía pública, el más mencionado en primer lugar fue sufrir un siniestro de tránsito (56,4%).

Por otra parte, el 43,1% señaló el robo como segundo riesgo. Asimismo, el 7,3% de los encuestados manifestó no percibir riesgos al salir a la vía pública.

El gráfico presenta la distribución de las respuestas correspondientes al primer y segundo riesgo percibido, considerando también otras situaciones, como homicidios durante robos, violaciones y secuestros.

Gráfico 55. Conductores encuestados según primer y segundo riesgo percibido al salir a la vía pública. Ciudad de Posadas. Año 2018



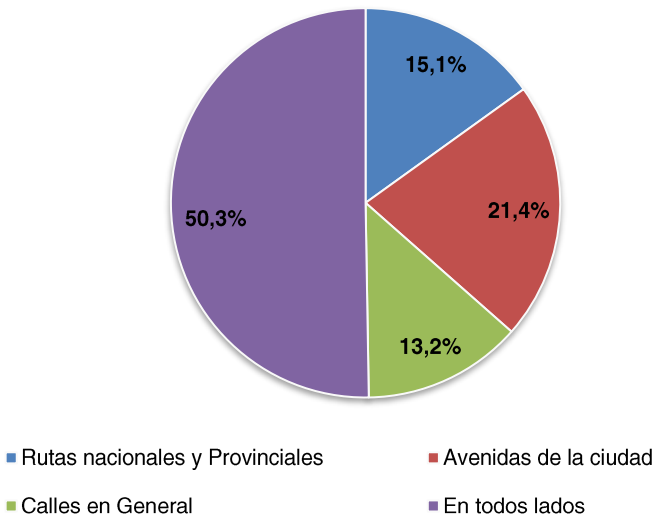
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Lugares de mayor riesgo de sufrir un siniestro vial

El 50,3% de los conductores encuestados consideró que el riesgo de sufrir un siniestro vial se encontraba presente en todos los lugares de circulación.

Por su parte, el 21,4% identificó a las avenidas de la ciudad como los lugares de mayor riesgo, seguido por las rutas nacionales y provinciales (15,1%) y las calles de la ciudad (13,2%).

Gráfico 56. Conductores encuestados según lugar percibido de mayor riesgo de sufrir un siniestro vial. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

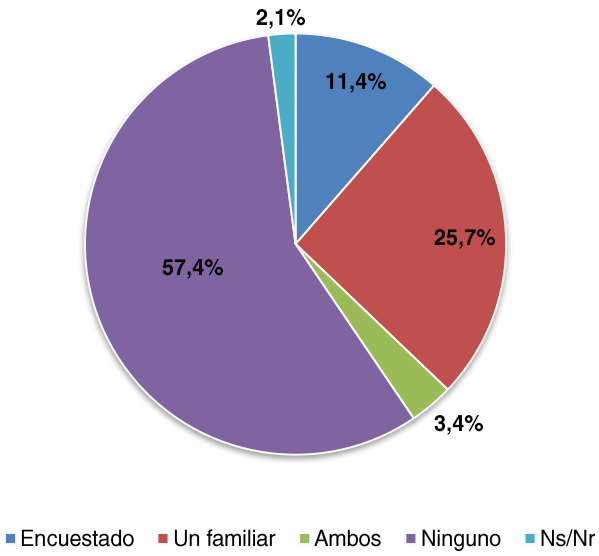
Participación en siniestros viales

En relación con la participación en siniestros viales, el 57,4% de los conductores encuestados manifestó que ni ellos ni sus familiares habían participado en alguno.

El 25,7% indicó que había participado un familiar, mientras que el 11,4% declaró haber participado personalmente y el 3,4% señaló que tanto el encuestado como algún familiar habían participado.

Por lo tanto, el 14,8% de los conductores encuestados manifestó haber participado personalmente en un siniestro vial, ya sea de manera individual o junto con algún familiar. El 2,1% no supo responder o no contestó.

Gráfico 57. Conductores encuestados según participación propia o de familiares en siniestros viales. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

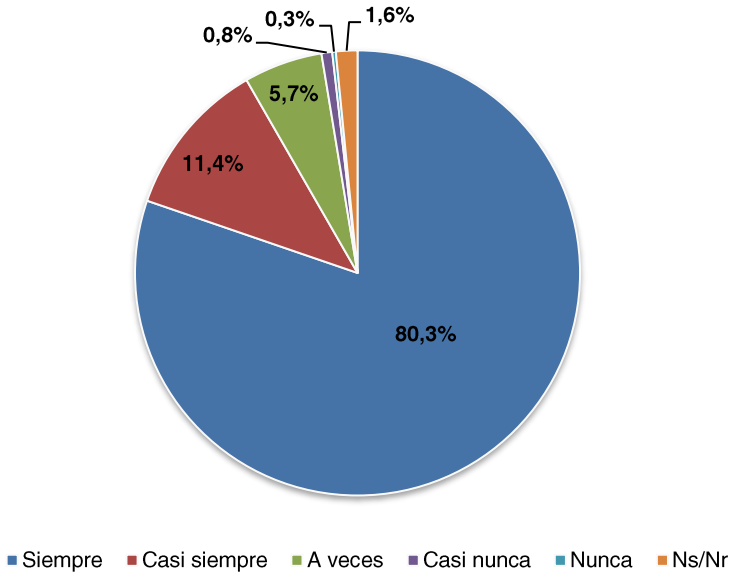
2.1.3. Uso de elementos de seguridad

Uso declarado del cinturón de seguridad

Del total de conductores encuestados en la ciudad de Posadas, el 80,3% manifestó utilizar siempre el cinturón de seguridad y el 11,4% indicó hacerlo casi siempre. En conjunto, estas respuestas representan el 91,7% de los encuestados.

Por otra parte, el 5,7% declaró utilizarlo a veces, mientras que el 1,1% señaló que nunca o casi nunca lo utilizaba.

Gráfico 58. Conductores encuestados según frecuencia declarada de uso del cinturón de seguridad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

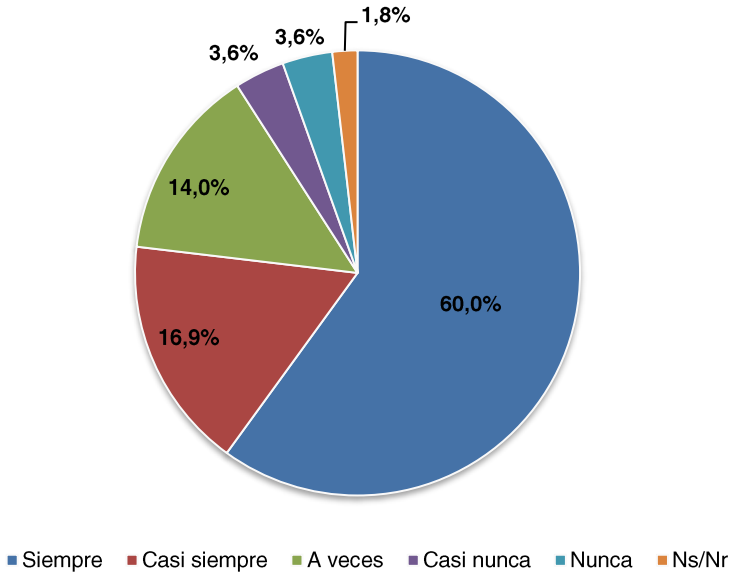
Opinión sobre el uso del cinturón de seguridad por parte de los acompañantes

Al consultar a los conductores encuestados sobre la frecuencia con la que consideran necesario que los acompañantes utilicen el cinturón de seguridad, el 60,0% respondió que deberían utilizarlo siempre y el 16,9%, casi siempre.

Por otra parte, el 14,0% consideró que deberían utilizarlo a veces, mientras que el 7,2% opinó que nunca o casi nunca sería necesario.

Entre los conductores que declararon utilizar siempre el cinturón de seguridad, el 97,0% consideró que los acompañantes también deberían utilizarlo siempre. En cambio, entre quienes manifestaron utilizarlo casi siempre, ese porcentaje fue del 57,0%.

Gráfico 59. Opinión de los conductores encuestados sobre la frecuencia de uso del cinturón de seguridad por parte de los acompañantes. Ciudad de Posadas. Año 2018



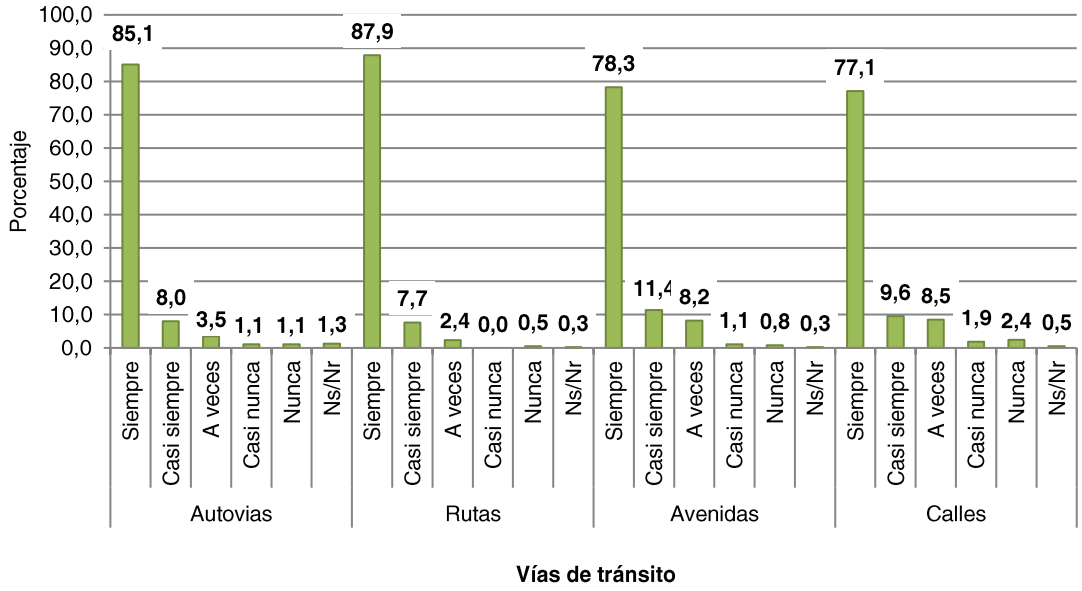
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Importancia del uso del cinturón de seguridad según la vía de circulación

La mayoría de los conductores encuestados consideró que el cinturón de seguridad debe utilizarse siempre, independientemente del tipo de vía por la que se circule.

Esta respuesta alcanzó el 87,9% para las rutas, el 85,1% para las autovías, el 78,3% para las avenidas y el 77,1% para las calles.

Gráfico 60. Opinión de los conductores encuestados sobre la frecuencia de uso del cinturón de seguridad según tipo de vía de circulación. Ciudad de Posadas. Año 2018



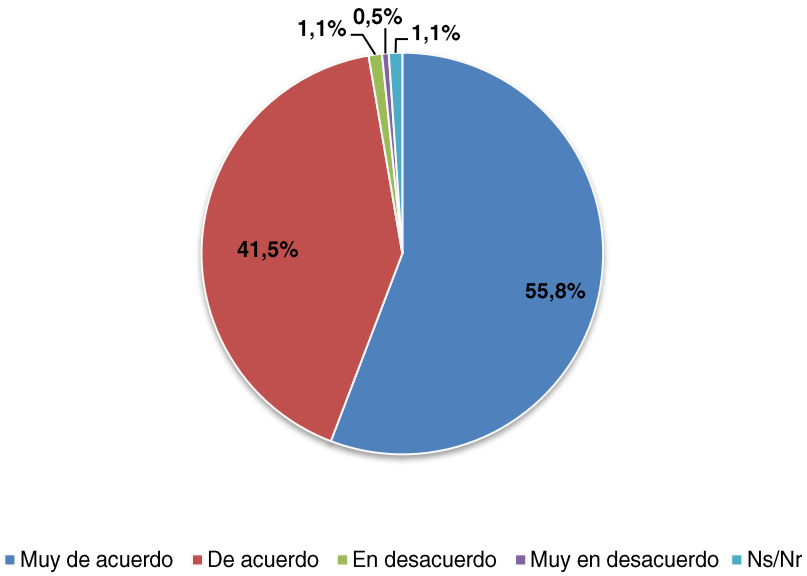
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Importancia del uso del cinturón de seguridad en todas las plazas del vehículo

Al consultar sobre la importancia de utilizar el cinturón de seguridad tanto en las plazas delanteras como en las traseras del vehículo, el 55,8% de los conductores encuestados manifestó estar muy de acuerdo y el 41,5%, de acuerdo.

En conjunto, el 97,3% expresó una opinión favorable respecto del uso del cinturón de seguridad por parte de todos los ocupantes del vehículo.

Gráfico 61. Opinión de los conductores encuestados sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad en todas las plazas del vehículo. Ciudad de Posadas. Año 2018



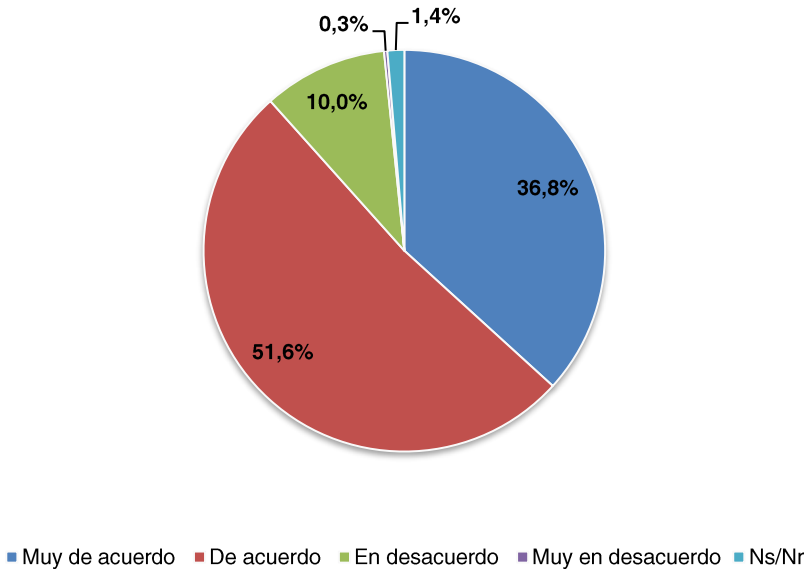
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Percepción sobre la influencia del conductor en el uso del cinturón de seguridad por parte de los acompañantes

Ante la afirmación «Si el conductor se pone el cinturón, es más probable que los demás pasajeros también lo utilicen», el 36,8% de los encuestados manifestó estar muy de acuerdo y el 51,6%, de acuerdo.

En conjunto, el 88,4% coincidió con la afirmación, mientras que el 10,3% expresó estar en desacuerdo o muy en desacuerdo.

Gráfico 62. Opinión de los conductores encuestados sobre la influencia del uso del cinturón de seguridad del conductor en los demás ocupantes. Ciudad de Posadas. Año 2018



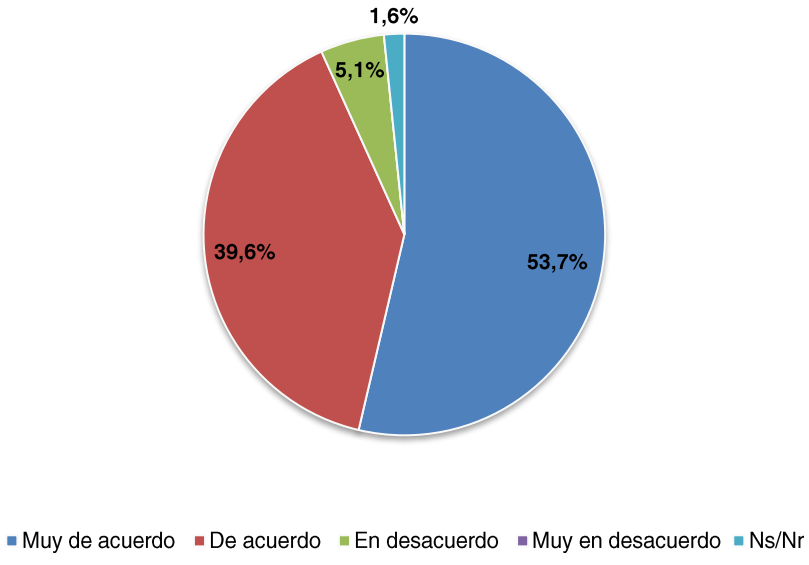
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Percepción sobre la eficacia del cinturón de seguridad para reducir las consecuencias de los siniestros viales

Al consultar sobre la eficacia del cinturón de seguridad para reducir la cantidad de personas fallecidas y lesionadas en siniestros viales, el 53,7% de los conductores encuestados manifestó estar muy de acuerdo y el 39,6%, de acuerdo.

En conjunto, el 93,3% expresó una opinión favorable respecto de su eficacia, mientras que el 5,1% manifestó estar en desacuerdo.

Gráfico 63. Opinión de los conductores encuestados sobre la eficacia del cinturón de seguridad para reducir las consecuencias de los siniestros viales. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

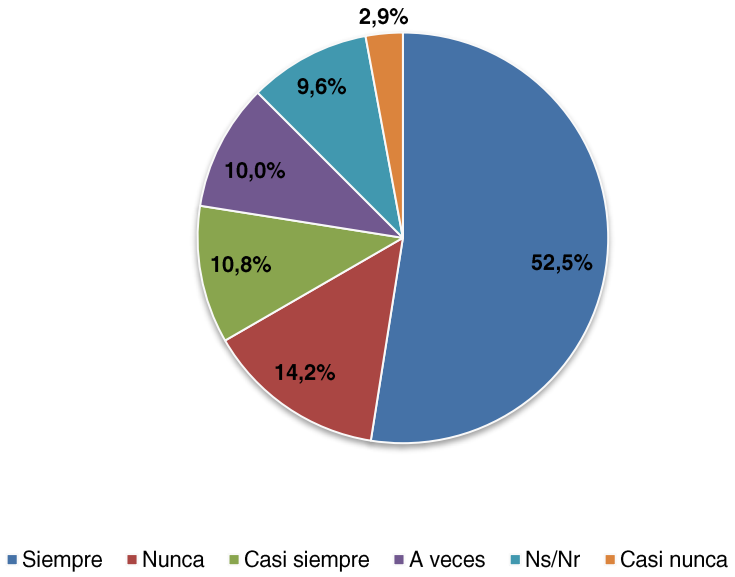
Uso de sistemas de retención infantil (SRI)

Entre los conductores encuestados que transportaban niños, el 63,3% manifestó utilizar siempre o casi siempre sistemas de retención infantil (SRI).

Por otra parte, el 17,1% declaró no utilizarlos nunca o casi nunca.

Estos resultados permiten conocer la frecuencia de uso declarada de los sistemas de retención infantil entre los conductores encuestados que trasladaban niños en sus vehículos.

Gráfico 64. Conductores encuestados según frecuencia declarada de uso de sistemas de retención infantil. Ciudad de Posadas. Año 2018



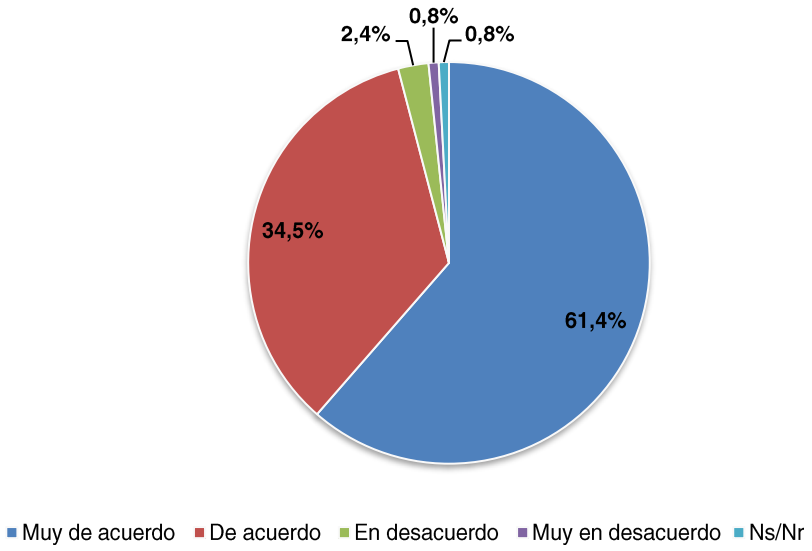
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Opinión sobre el transporte de niños en las plazas traseras del vehículo

Al consultar sobre la importancia de transportar a los niños en las plazas traseras del vehículo, el 61,4% de los conductores encuestados manifestó estar muy de acuerdo y el 34,5%, de acuerdo.

En conjunto, el 95,9% expresó una opinión favorable respecto de esta práctica, mientras que el 3,2% manifestó estar en desacuerdo o muy en desacuerdo.

Gráfico 65. Opinión de los conductores encuestados sobre el transporte de niños en las plazas traseras del vehículo. Ciudad de Posadas. Año 2018



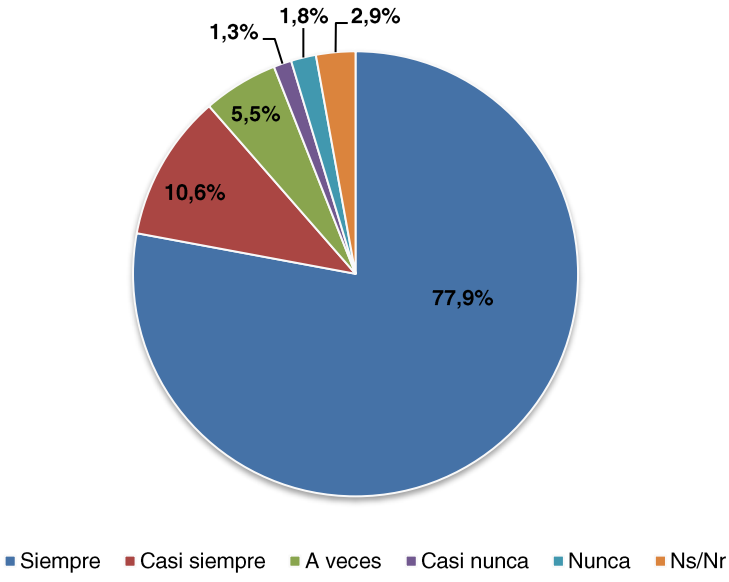
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Uso declarado de luces diurnas

Del total de conductores encuestados, el 77,9% manifestó circular siempre con las luces diurnas encendidas y el 10,6% indicó hacerlo casi siempre.

En conjunto, el 88,5% declaró utilizar las luces diurnas siempre o casi siempre, mientras que el 3,1% señaló que nunca o casi nunca las encendía.

Gráfico 66. Conductores encuestados según frecuencia declarada de uso de luces diurnas. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

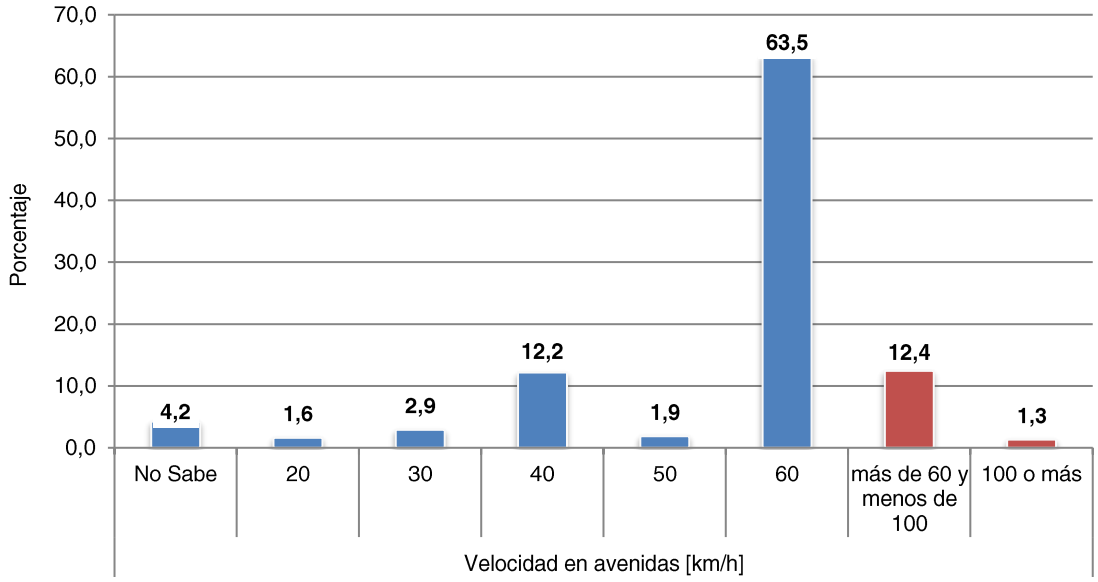
2.1.4. Aspectos relacionados con la velocidad

Conocimiento de los límites de velocidad

La encuesta indagó sobre el conocimiento de los conductores acerca de los límites de velocidad establecidos para distintos tipos de vías y sectores de circulación de la ciudad de Posadas.

En las avenidas, el 63,5% de los encuestados señaló un límite de velocidad de 60 km/h. Por su parte, el 12,4% indicó velocidades superiores a 60 km/h e inferiores a 100 km/h, mientras que el 12,2% respondió 40 km/h.

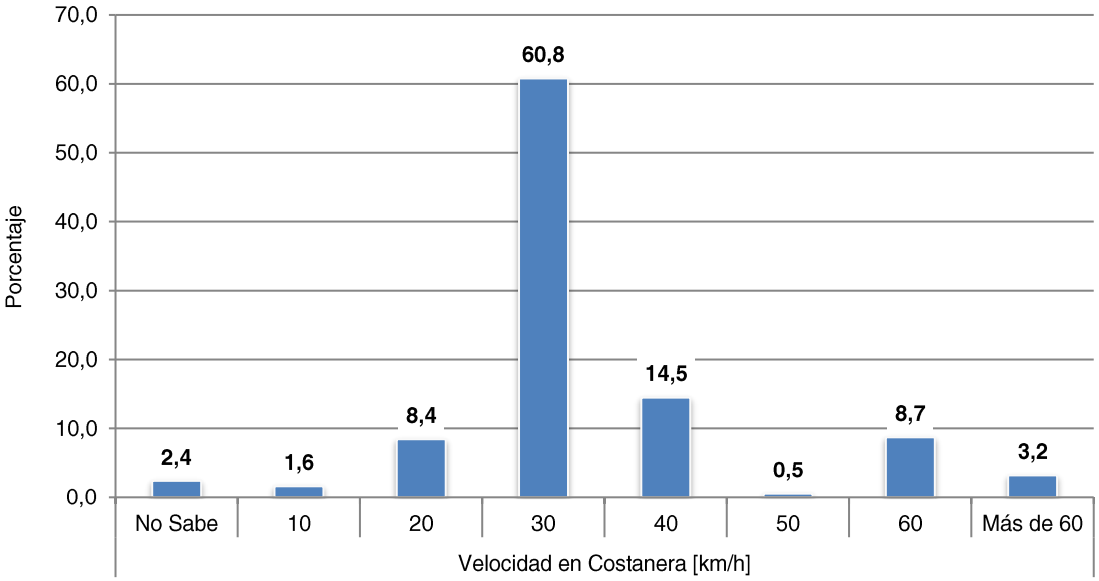
Gráfico 67. Conductores encuestados según límite de velocidad indicado para las avenidas. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

En relación con la Costanera, el 60,8% de los encuestados indicó un límite de velocidad de 30 km/h. El 14,5% señaló 40 km/h y el 8,7%, 60 km/h.

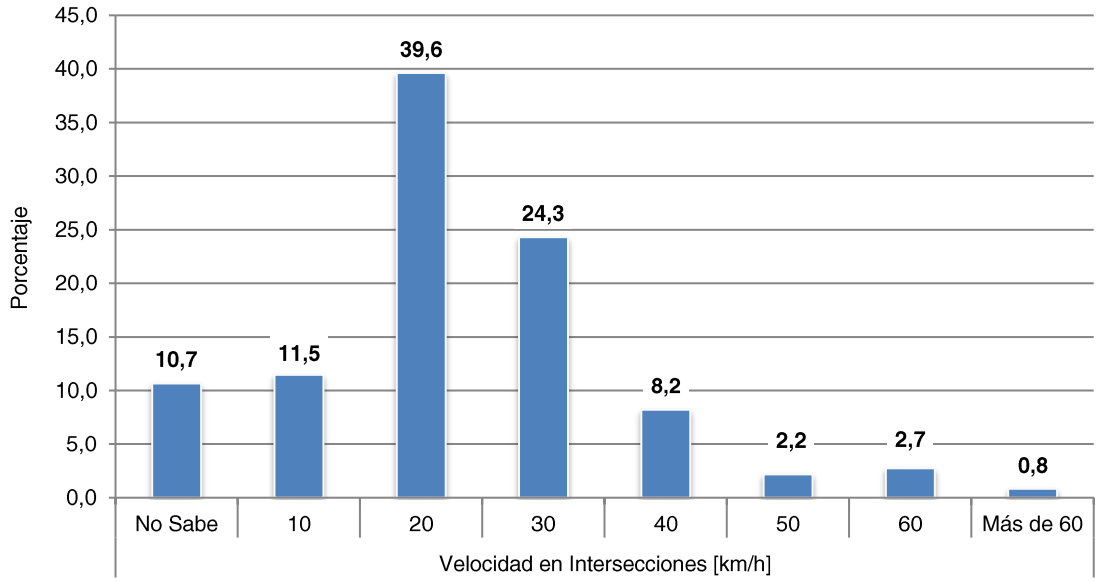
Gráfico 68. Conductores encuestados según límite de velocidad indicado para la Costanera. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Respecto de las intersecciones de calles, el 39,6% de los encuestados señaló un límite de velocidad de 20 km/h, seguido por el 24,3% que indicó 30 km/h. Asimismo, el 10,7% manifestó desconocer el límite correspondiente.

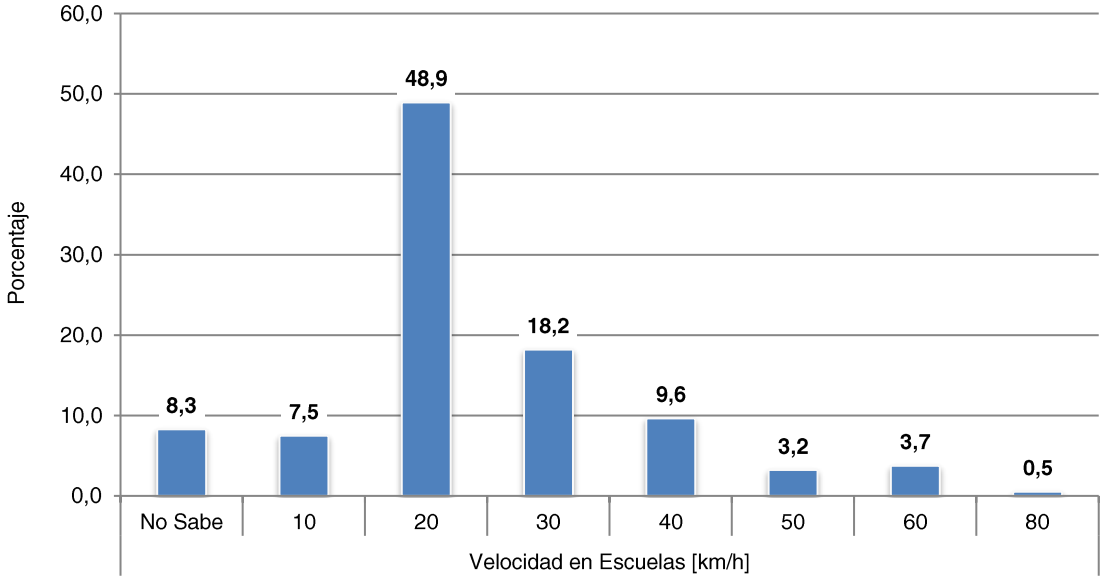
Gráfico 69. Conductores encuestados según límite de velocidad indicado para las intersecciones de calles. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

En las proximidades de establecimientos educativos, el 48,9% de los conductores encuestados indicó un límite de velocidad de 20 km/h, mientras que el 18,2% señaló 30 km/h. El 8,3% manifestó desconocer el límite correspondiente.

Gráfico 70. Conductores encuestados según límite de velocidad indicado para las proximidades de establecimientos educativos. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

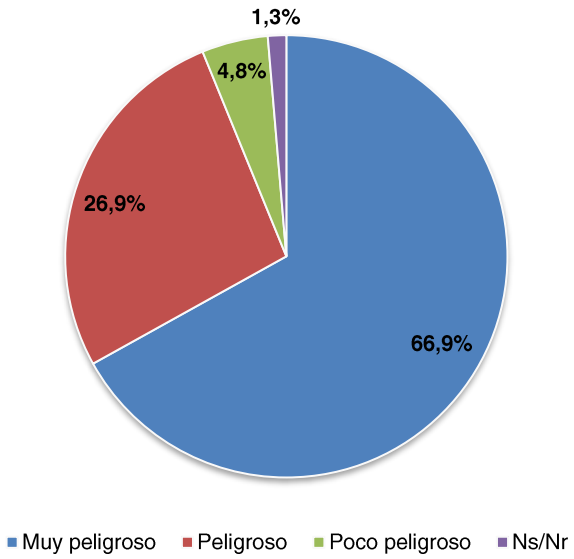
En conjunto, los resultados muestran que los porcentajes de respuestas correspondientes a los límites de velocidad considerados en el estudio fueron superiores al 60,0% para las avenidas y la Costanera, mientras que se ubicaron por debajo del 50,0% para las intersecciones de calles y las proximidades de establecimientos educativos.

Percepción del peligro de superar los límites de velocidad

El 66,9% de los conductores encuestados consideró muy peligroso superar los límites de velocidad y el 26,9% lo calificó como peligroso.

En conjunto, el 93,8% percibió esta conducta como peligrosa o muy peligrosa. Por otra parte, el 4,8% la consideró poco peligrosa y el 1,3% no supo responder o no contestó.

Gráfico 71. Conductores encuestados según percepción del peligro de superar los límites de velocidad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Predisposición a superar los límites de velocidad

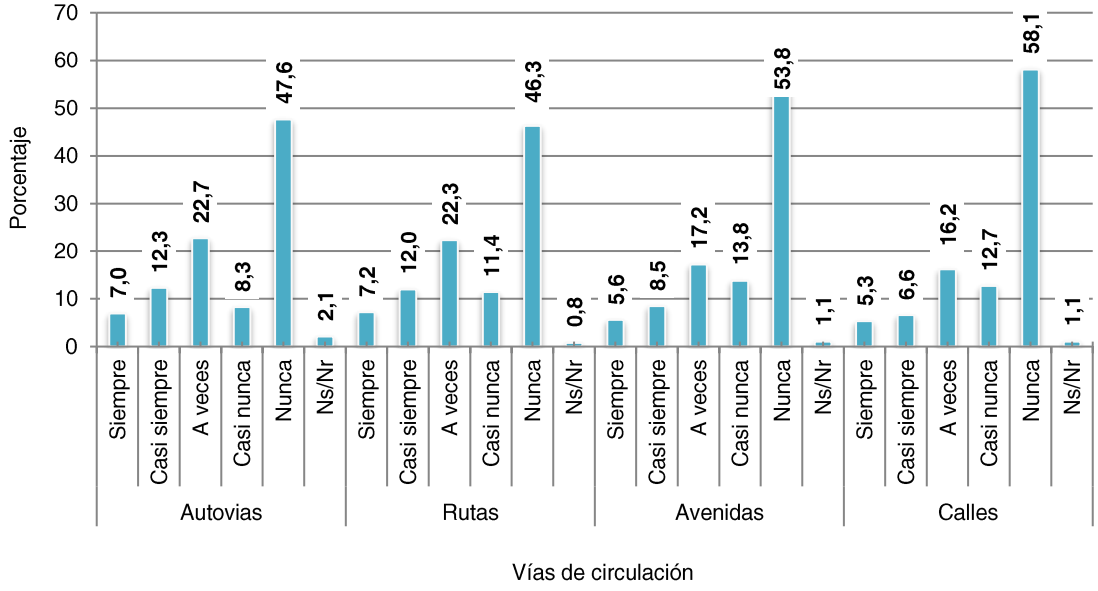
Aunque la mayoría de los conductores encuestados consideró peligroso superar los límites de velocidad, una proporción manifestó estar dispuesta a hacerlo en determinadas circunstancias.

Al considerar las respuestas «siempre», «casi siempre» y «a veces», la predisposición a superar los límites alcanzó el 42,0% en las autovías y el 41,4% en las rutas.

En las avenidas, este conjunto de respuestas representó el 31,3% y, en las calles, el 28,1%.

Estos resultados reflejan una diferencia entre la percepción declarada del riesgo asociado al exceso de velocidad y la predisposición manifestada a superar los límites establecidos.

Gráfico 72. Conductores encuestados según predisposición declarada a superar los límites de velocidad, por tipo de vía de circulación. Ciudad de Posadas. Año 2018



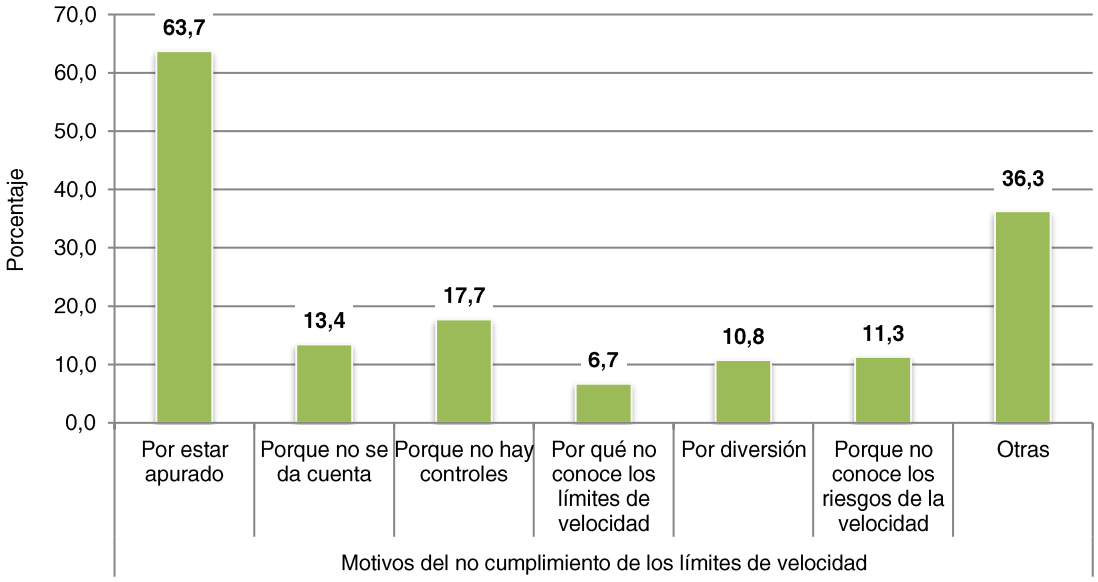
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Motivos atribuidos al incumplimiento de los límites de velocidad

Al consultar sobre los motivos por los que los conductores superan los límites de velocidad, la respuesta más frecuente fue «por estar apurado», mencionada por el 63,7% de los encuestados.

Le siguieron «otras razones» (36,3%), «porque no hay controles» (17,7%), «porque no se da cuenta» (13,4%), «porque no conoce los riesgos de la velocidad» (11,3%), «por diversión» (10,8%) y «porque no conoce los límites de velocidad» (6,7%).

Gráfico 73. Motivos atribuidos por los conductores encuestados al incumplimiento de los límites de velocidad. Ciudad de Posadas. Año 2018

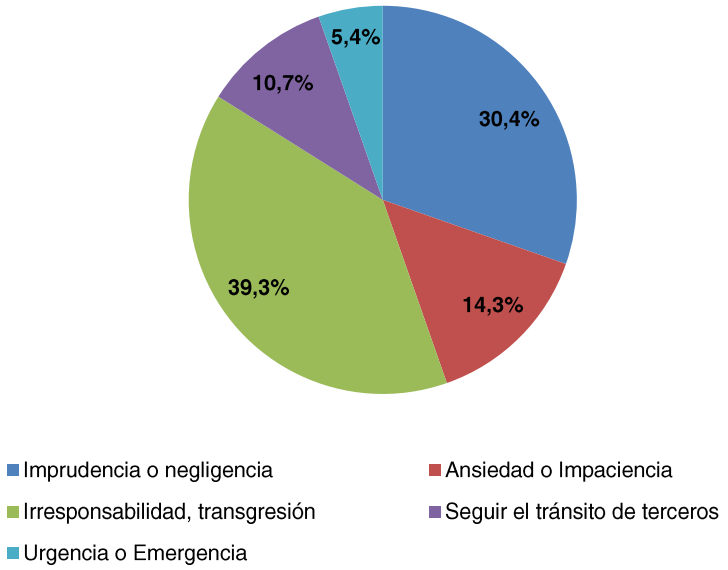


Nota: La pregunta admitía respuestas múltiples, por lo que la suma de los porcentajes no equivale al 100,0%.
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Entre las respuestas agrupadas en la categoría «otras razones», el 39,3% correspondió a irresponsabilidad o transgresión de las normas, el 30,4% a imprudencia o negligencia y el 14,3% a ansiedad o impaciencia.

Asimismo, el 10,7% se relacionó con seguir el comportamiento de otros conductores y el 5,4% con situaciones de urgencia o emergencia.

Gráfico 74. Distribución de los otros motivos atribuidos al incumplimiento de los límites de velocidad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.1.5. Aspectos relacionados con el consumo de alcohol

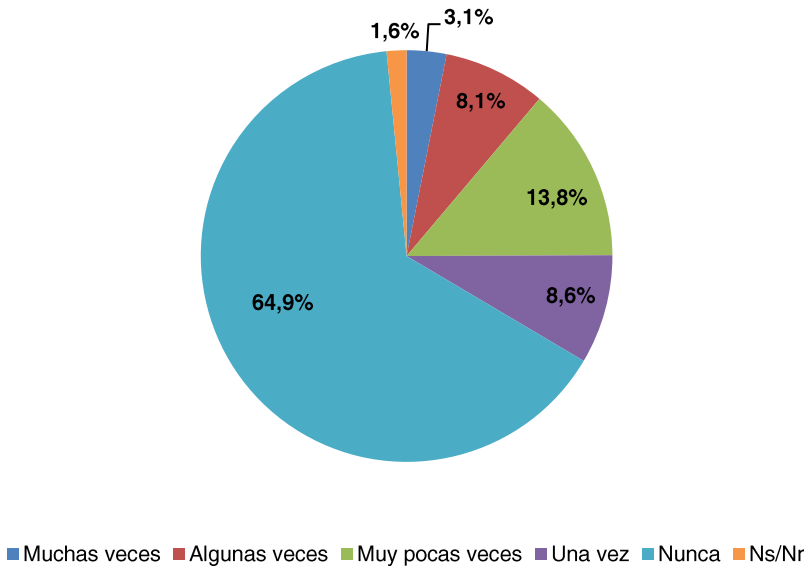
Frecuencia declarada de conducción después de consumir alcohol

Al consultar sobre la frecuencia con la que habían conducido después de consumir alcohol durante el año anterior al relevamiento, el 64,9% de los conductores encuestados manifestó no haberlo hecho nunca.

Por otra parte, el 13,8% declaró haberlo hecho muy pocas veces, el 8,6% una sola vez, el 8,1% algunas veces y el 3,1% muchas veces.

En conjunto, el 11,2% manifestó haber conducido después de consumir alcohol algunas o muchas veces durante el período considerado. El 1,6% no supo responder o no contestó.

Gráfico 75. Conductores encuestados según frecuencia declarada de conducción después de consumir alcohol durante el último año. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Percepción de los riesgos asociados al consumo de alcohol y la conducción

La encuesta indagó sobre el grado de acuerdo de los conductores con distintas afirmaciones relacionadas con el consumo de alcohol y la conducción.

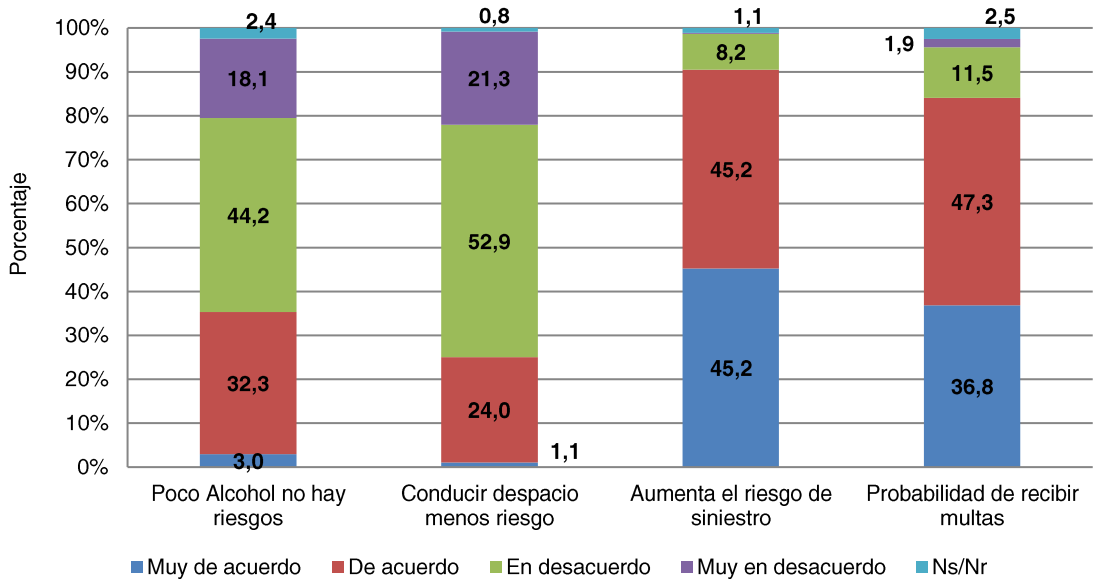
Ante la afirmación de que consumir poco alcohol no implica riesgos al conducir, el 62,3% manifestó estar en desacuerdo o muy en desacuerdo. Por otra parte, el 35,3% expresó estar de acuerdo o muy de acuerdo.

Respecto de la posibilidad de reducir el riesgo mediante una conducción a menor velocidad después de consumir alcohol, el 74,2% manifestó estar en desacuerdo o muy en desacuerdo, mientras que el 25,1% expresó estar de acuerdo o muy de acuerdo.

Asimismo, el 90,4% estuvo de acuerdo o muy de acuerdo con que conducir después de consumir alcohol aumenta el riesgo de sufrir un siniestro vial.

Por último, el 84,1% manifestó estar de acuerdo o muy de acuerdo con que conducir después de consumir alcohol incrementa la probabilidad de recibir multas.

Gráfico 76. Opinión de los conductores encuestados sobre los riesgos asociados al consumo de alcohol y la conducción. Ciudad de Posadas. Año 2018



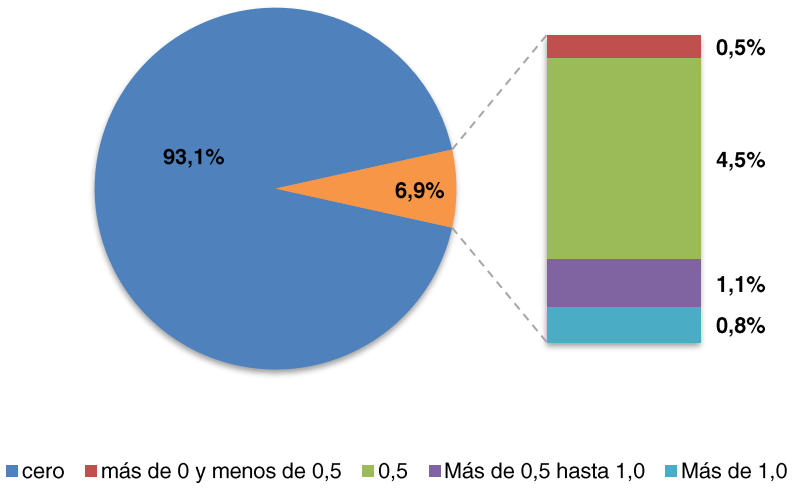
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Conocimiento del límite permitido de alcohol en sangre para conducir

Al consultar sobre el límite máximo permitido de alcohol en sangre para conducir, el 93,1% de los conductores encuestados indicó que era cero.

El 6,9% restante señaló valores superiores a cero, distribuidos entre las distintas categorías de concentración de alcohol en sangre presentadas en el gráfico.

Gráfico 77. Conductores encuestados según límite máximo permitido de alcohol en sangre indicado para conducir. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

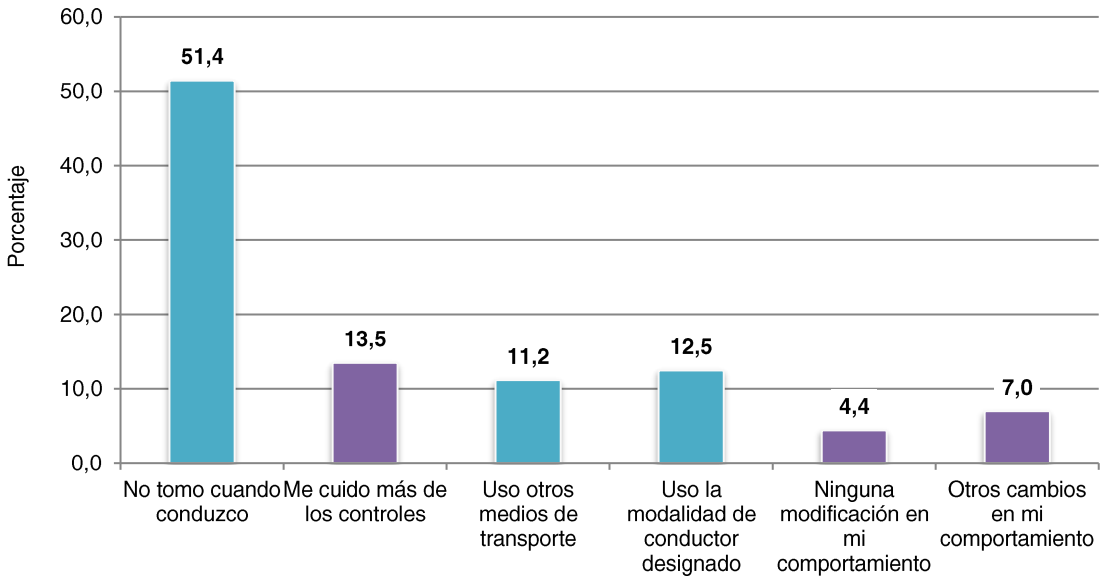
Cambios de comportamiento declarados ante la ordenanza de tolerancia cero de alcohol

Al consultar sobre los cambios de comportamiento vinculados con la ordenanza de tolerancia cero de alcohol al conducir, el 51,4% de los encuestados manifestó que no consumía alcohol cuando conducía.

El 13,5% indicó que prestaba mayor atención a los controles, el 12,5% declaró recurrir a la modalidad de conductor designado y el 11,2% señaló que utilizaba otros medios de transporte.

Por otra parte, el 7,0% mencionó otros cambios de comportamiento, mientras que el 4,4% manifestó no haber realizado ninguna modificación.

Gráfico 78. Conductores encuestados según cambios de comportamiento declarados ante la ordenanza de tolerancia cero de alcohol. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.1.6. Elementos distractivos

Este apartado presenta los resultados de la encuesta sobre la frecuencia declarada de determinadas conductas y actividades que pueden generar distracciones durante la conducción, así como la percepción del riesgo asociado al uso del teléfono celular.

Entre las actividades relevadas se encuentran escuchar música o radio, utilizar el teléfono celular, manipular dispositivos de navegación, fumar, consumir bebidas o alimentos y tomar mate.

Frecuencia declarada de actividades potencialmente distractoras durante la conducción

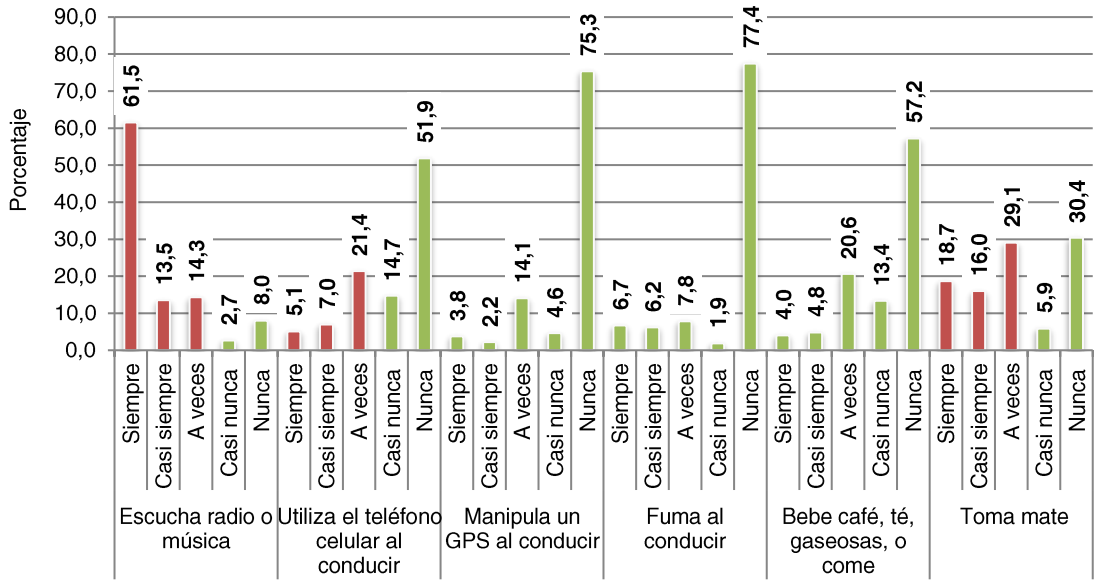
El 61,5% de los conductores encuestados manifestó escuchar siempre música o radio mientras conducía. Al considerar también las respuestas «casi siempre» y «a veces», este porcentaje alcanzó el 89,3%.

Por otra parte, el 63,8% declaró tomar mate siempre, casi siempre o a veces durante la conducción.

En relación con otras actividades, más del 70,0% de los encuestados manifestó que nunca o casi nunca fumaba, manipulaba dispositivos GPS o consumía café, té, gaseosas o alimentos mientras conducía.

Respecto del teléfono celular, el 51,9% declaró no utilizarlo nunca al conducir. Al sumar las respuestas «nunca» y «casi nunca», el porcentaje ascendió al 66,6%.

Gráfico 79. Conductores encuestados según frecuencia declarada de actividades potencialmente distractoras durante la conducción. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

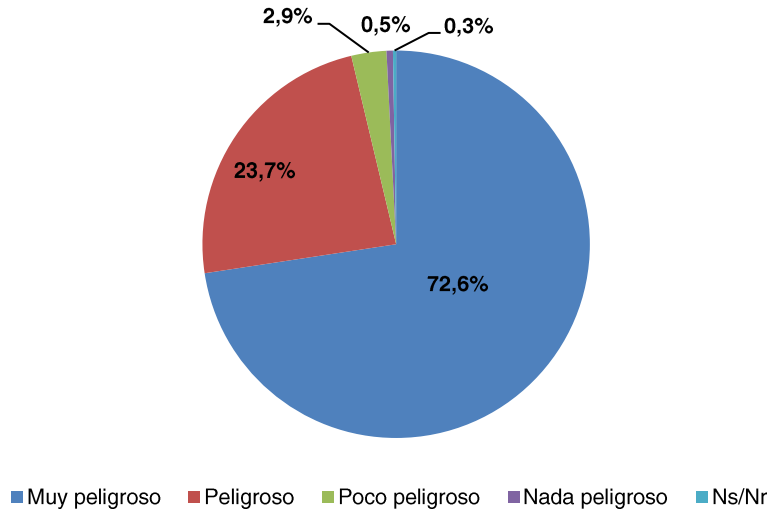
Percepción del peligro de utilizar el teléfono celular al conducir

Al consultar sobre el peligro asociado al uso del teléfono celular durante la conducción, el 72,6% de los encuestados consideró que esta práctica era muy peligrosa y el 23,7% la calificó como peligrosa.

En conjunto, el 96,3% percibió el uso del teléfono celular al conducir como peligroso o muy peligroso. Por otra parte, el 2,9% lo consideró poco peligroso y el 0,3%, nada peligroso.

Estos resultados pueden analizarse junto con la frecuencia de uso declarada: aunque el 96,3% reconoció el peligro de utilizar el celular durante la conducción, el 51,9% manifestó que nunca lo utilizaba.

Gráfico 80. Conductores encuestados según percepción del peligro de utilizar el teléfono celular durante la conducción. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.1.7. Causas de siniestros viales

Este apartado presenta las opiniones de los conductores encuestados sobre distintos factores y conductas que pueden incrementar la frecuencia de los siniestros viales.

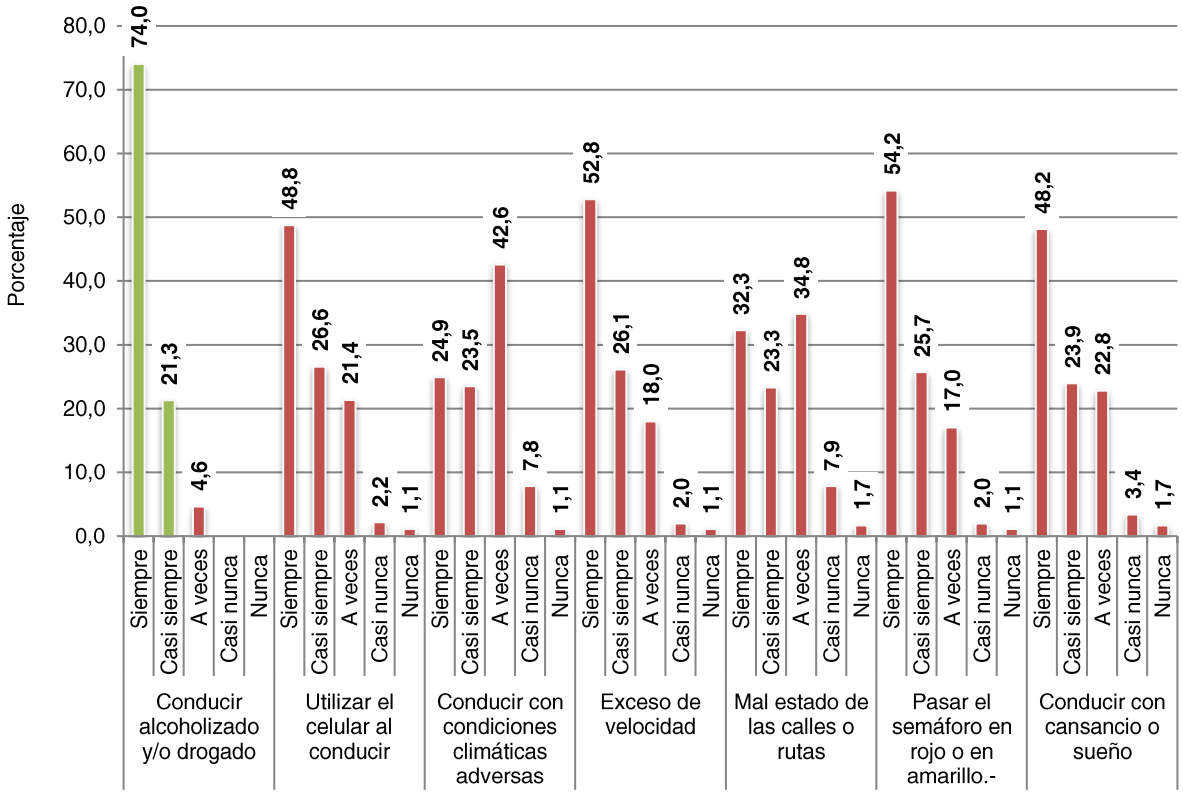
Entre los aspectos considerados se encuentran la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, el uso del teléfono celular, las condiciones climáticas adversas, el exceso de velocidad, el estado de las calles y rutas, el incumplimiento de las señales semafóricas y la conducción con cansancio o sueño.

El 74,0% de los encuestados consideró que conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas siempre incrementa la frecuencia de los siniestros viales. Al sumar las respuestas «siempre» y «casi siempre», el porcentaje alcanzó el 95,3%.

Por otra parte, el 24,9% manifestó que las condiciones climáticas adversas siempre incrementan la frecuencia de los siniestros. Al considerar también la respuesta «casi siempre», este porcentaje ascendió al 48,4%.

Los resultados muestran diferencias en la frecuencia con la que los conductores encuestados atribuyeron a cada factor un incremento de los siniestros viales.

Gráfico 81. Opinión de los conductores encuestados sobre la frecuencia con la que distintos factores incrementan los siniestros viales. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.1.8. Semáforos

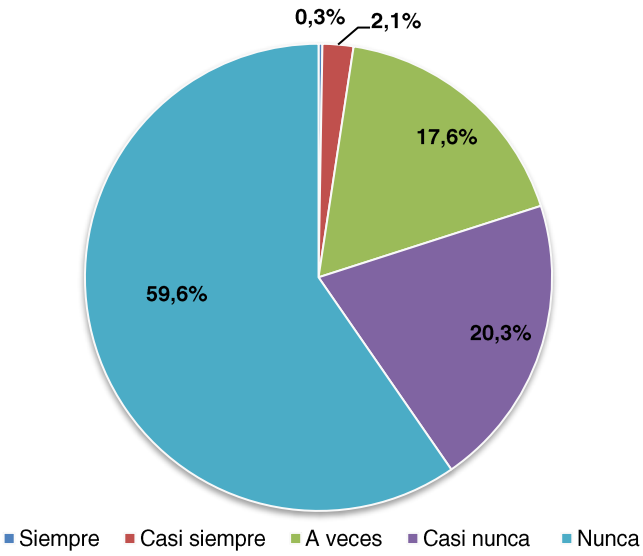
Este apartado presenta los resultados de la encuesta sobre la frecuencia declarada de incumplimiento del semáforo en rojo, la percepción del peligro asociado a esta conducta y los motivos que, según los conductores encuestados, pueden llevar a cometer esta infracción.

Frecuencia declarada de incumplimiento del semáforo en rojo

El 59,6% de los conductores encuestados manifestó que nunca cruzaba un semáforo en rojo y el 20,3% indicó que casi nunca lo hacía.

En conjunto, el 79,9% declaró no cometer esta infracción nunca o casi nunca. Por otra parte, el 20,0% manifestó hacerlo siempre, casi siempre o a veces.

Gráfico 82. Conductores encuestados según frecuencia declarada de incumplimiento del semáforo en rojo. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

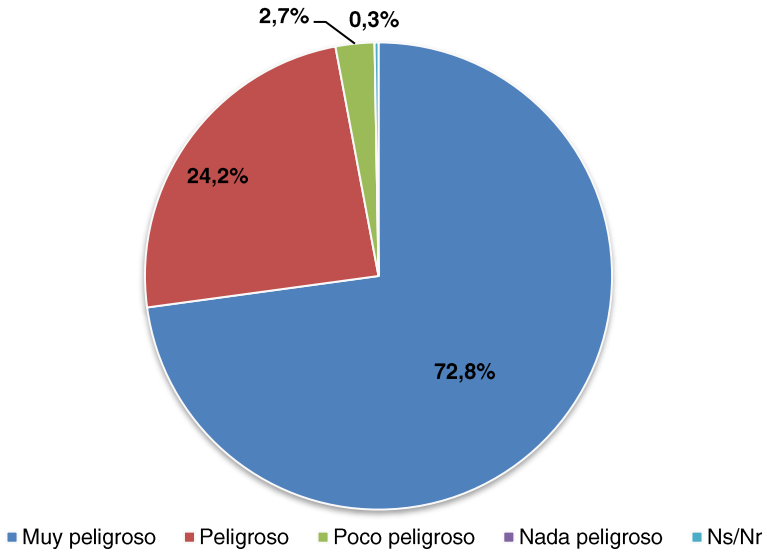
Percepción del peligro de cruzar un semáforo en rojo

El 72,8% de los conductores encuestados consideró muy peligroso cruzar un semáforo en rojo, mientras que el 24,2% calificó esta conducta como peligrosa.

En conjunto, el 97,0% percibió esta infracción como peligrosa o muy peligrosa. Por otra parte, el 2,7% la consideró poco peligrosa y el 0,3%, nada peligrosa.

Estos resultados pueden analizarse junto con la frecuencia declarada de incumplimiento: aunque el 97,0% reconoció el peligro de cruzar un semáforo en rojo, una parte de los encuestados manifestó realizar esta conducta con distinta frecuencia.

Gráfico 83. Conductores encuestados según percepción del peligro de cruzar un semáforo en rojo. Ciudad de Posadas. Año 2018



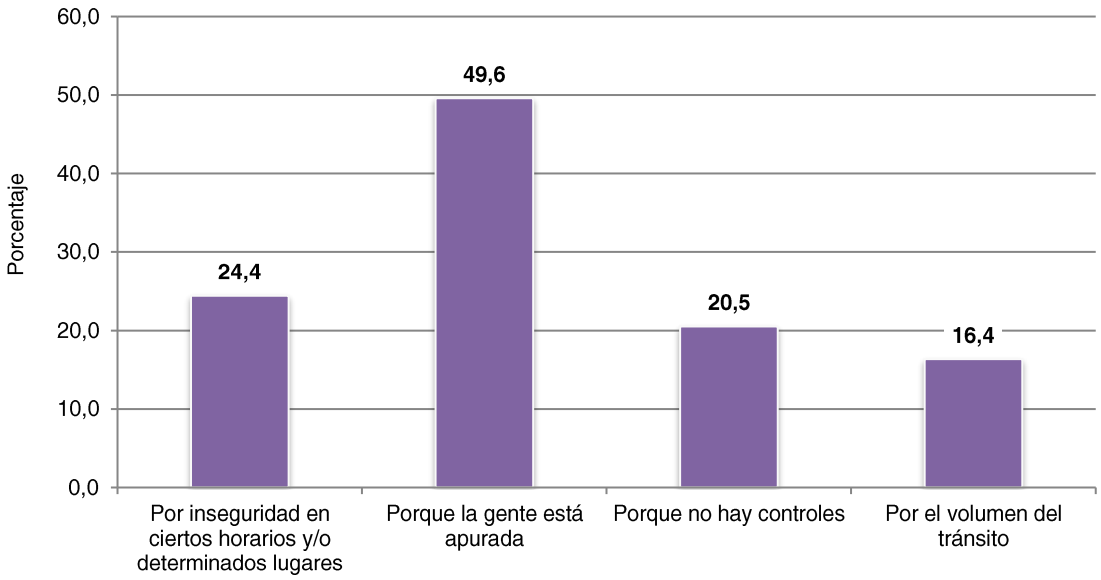
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Motivos atribuidos al incumplimiento del semáforo en rojo

Al consultar sobre los motivos por los que los conductores cruzan semáforos en rojo, el 49,6% de los encuestados mencionó el apuro como una de las principales circunstancias.

El 24,4% atribuyó esta conducta a situaciones de inseguridad en determinados lugares u horarios, mientras que el 20,5% señaló la ausencia de controles y el 16,4%, el volumen del tránsito.

Gráfico 84. Motivos atribuidos por los conductores encuestados al incumplimiento del semáforo en rojo. Ciudad de Posadas. Año 2018



Nota: La pregunta admitía respuestas múltiples, por lo que la suma de los porcentajes supera el 100,0%.
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

2.1.9. Conocimiento de técnicas de conducción defensiva y normas viales

Este apartado presenta los resultados de la encuesta sobre el conocimiento declarado de determinadas normas de circulación, relacionadas con el giro a la izquierda en vías de doble sentido, la interpretación del semáforo en amarillo y la prioridad de paso en las rotondas.

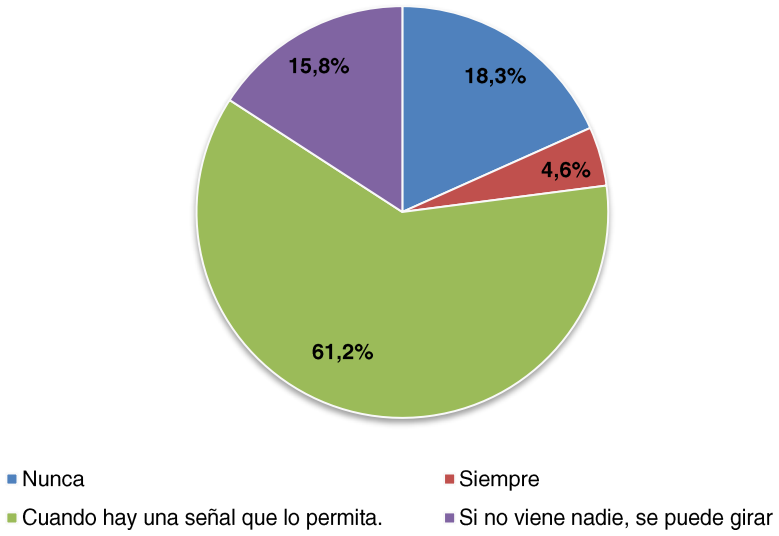
Giro a la izquierda en vías de doble sentido de circulación

Al consultar sobre las condiciones para realizar un giro a la izquierda en vías de doble sentido de circulación, el 61,2% de los conductores encuestados respondió que puede efectuarse cuando existe una señal que lo permite, opción considerada correcta en el estudio.

Por otra parte, el 18,3% indicó que nunca puede realizarse, el 15,8% respondió que puede efectuarse cuando no circulan otros vehículos y el 4,6% señaló que siempre está permitido.

Los resultados muestran diferencias en el conocimiento declarado de esta norma de circulación entre los conductores encuestados.

Gráfico 85. Conductores encuestados según respuesta sobre las condiciones para girar a la izquierda en vías de doble sentido de circulación. Ciudad de Posadas. Año 2018



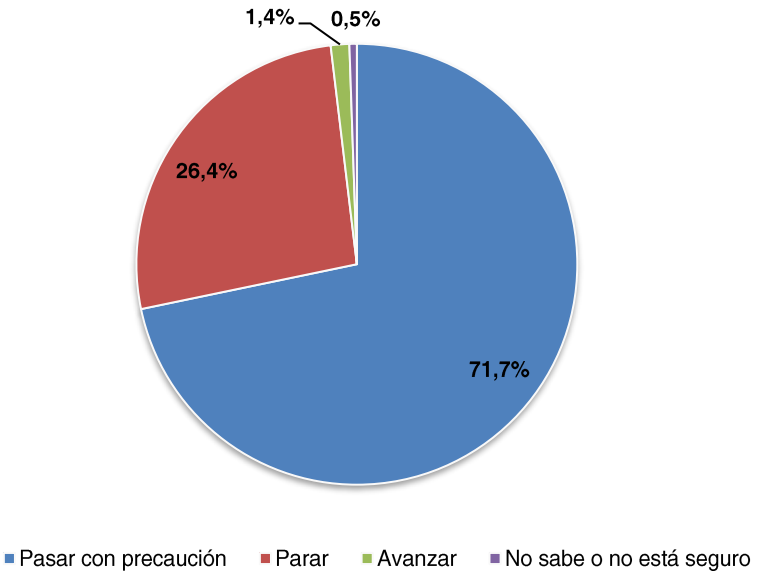
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Significado del semáforo en amarillo

Al consultar sobre el significado del semáforo en amarillo, el 71,7% de los conductores encuestados respondió que corresponde pasar con precaución, mientras que el 26,4% indicó que debe detenerse.

Por otra parte, el 1,4% señaló que se puede avanzar normalmente y el 0,5% manifestó no saber o no estar seguro de cómo proceder.

Gráfico 86. Conductores encuestados según interpretación del significado del semáforo en amarillo. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Prioridad de paso en una rotonda

El 84,4% de los conductores encuestados indicó que la prioridad de paso corresponde a los vehículos que ya circulan dentro de la rotonda, respuesta considerada correcta en el estudio.

Por otra parte, el 7,1% señaló que la prioridad corresponde a los vehículos que ingresan y el 5,2% indicó que corresponde a quienes se aproximan por la derecha.

En conjunto, estas dos últimas respuestas representaron el 12,3% de los encuestados. Asimismo, el 3,3% manifestó no estar seguro de quién tiene prioridad de paso.

Gráfico 87. Conductores encuestados según conocimiento declarado de la prioridad de paso en una rotonda. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.1.10. Control y fiscalización

Este apartado presenta las opiniones de los conductores encuestados sobre el desempeño de los inspectores de tránsito, la eficacia de distintas modalidades de control y la posibilidad de filmar los operativos de tránsito nocturnos.

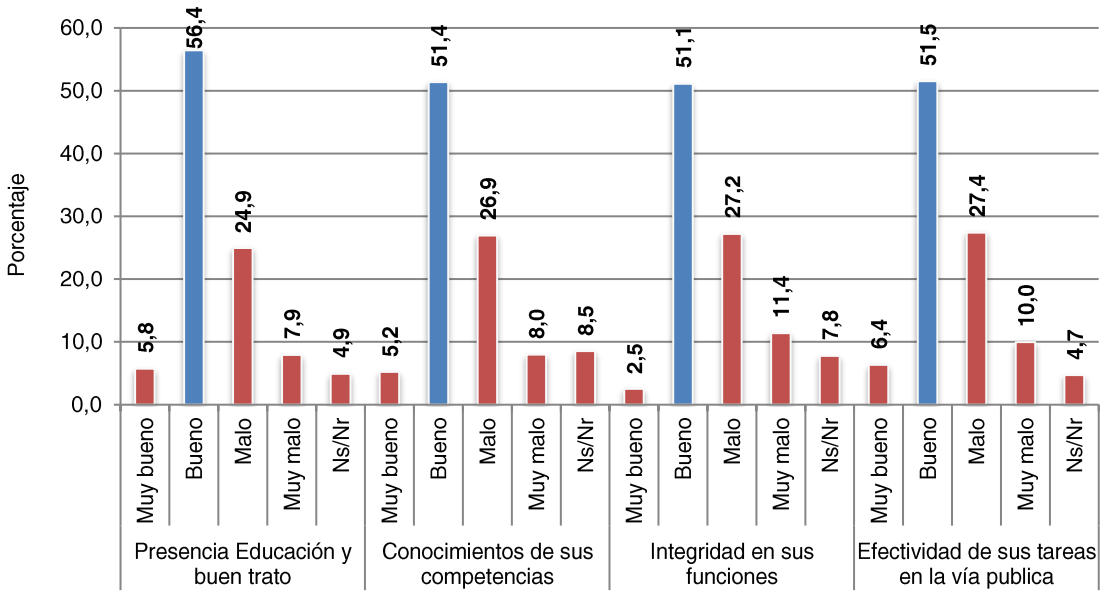
Evaluación del desempeño de los inspectores de tránsito

Al consultar sobre el desempeño de los inspectores de tránsito de la ciudad de Posadas, más del 50,0% de los conductores encuestados calificó como bueno su trabajo en cada una de las cuatro dimensiones evaluadas.

La valoración positiva alcanzó el 56,4% en presencia, educación y buen trato; el 51,4% en conocimientos de sus competencias; el 51,1% en integridad en sus funciones; y el 51,5% en efectividad de sus tareas en la vía pública.

Por otra parte, las calificaciones negativas correspondientes a la categoría «malo» se ubicaron entre el 24,9% y el 27,4%, según la dimensión considerada.

Gráfico 88. Evaluación de los conductores encuestados sobre el desempeño de los inspectores de tránsito, según dimensión. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

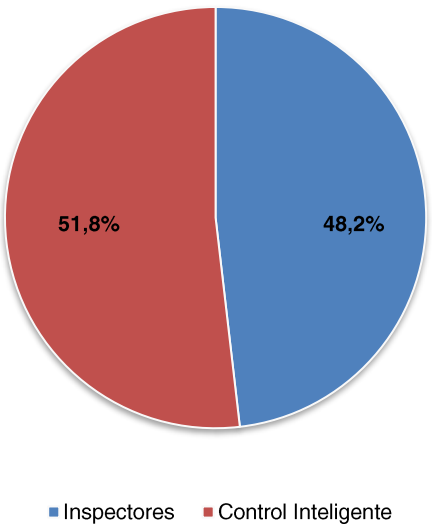
Percepción de la eficacia de los controles de tránsito

Al consultar sobre la eficacia de distintas modalidades de control de velocidad y de cumplimiento de las señales semafóricas, el 51,8% de los conductores encuestados se inclinó por los controles realizados por inspectores de tránsito.

Por otra parte, el 48,2% optó por los sistemas de control inteligente, como los radares de velocidad y los dispositivos de registro de infracciones.

La diferencia entre ambas respuestas fue de 3,6 puntos porcentuales.

Gráfico 89. Conductores encuestados según modalidad de control de tránsito considerada más eficaz. Ciudad de Posadas. Año 2018

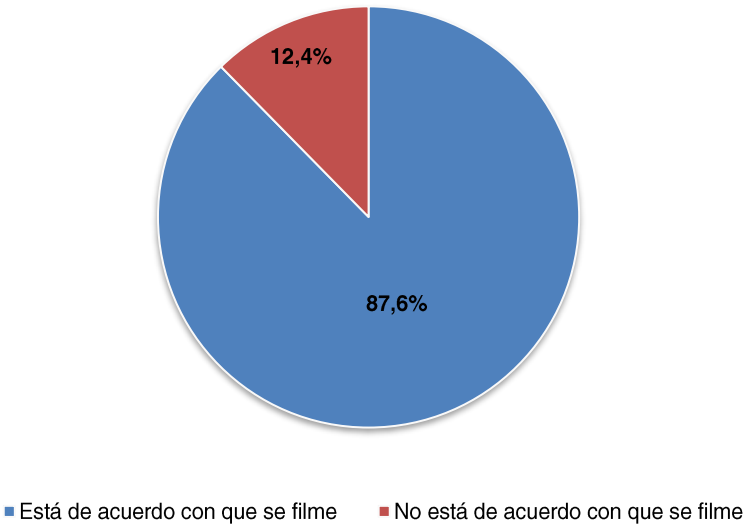


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Opinión sobre la filmación de operativos de control de tránsito nocturnos

Al consultar sobre la posibilidad de filmar los operativos de control de tránsito realizados durante la noche, el 87,6% de los conductores encuestados manifestó estar de acuerdo con esta medida, mientras que el 12,4% expresó su desacuerdo.

Gráfico 90. Conductores encuestados según opinión sobre la filmación de operativos de control de tránsito nocturnos. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

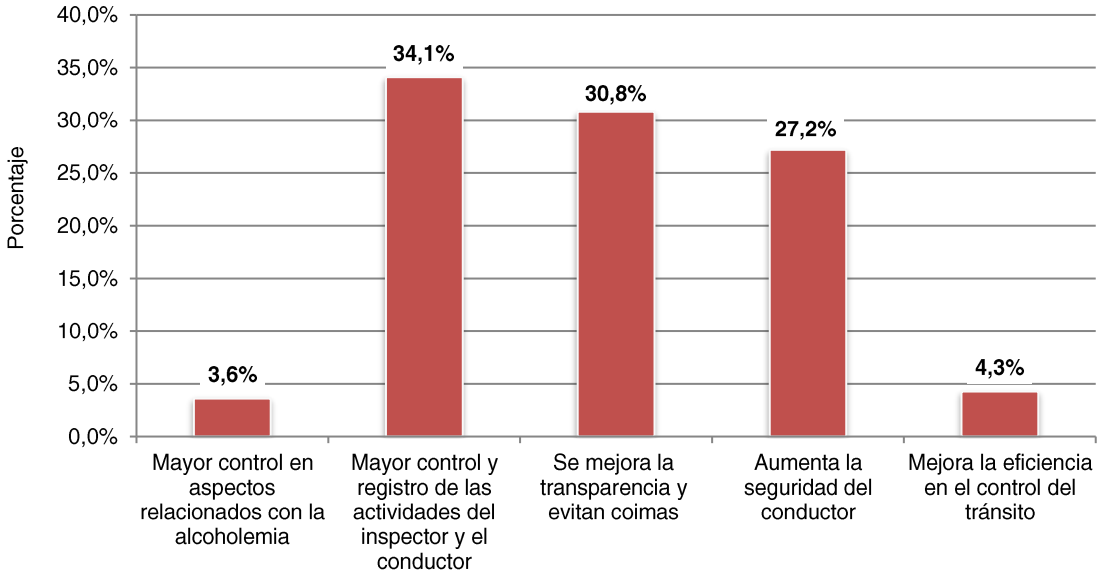
Motivos a favor de la filmación de operativos de control de tránsito

Entre los motivos mencionados por quienes manifestaron estar de acuerdo con la filmación de los operativos, el 34,1% señaló que permitiría un mayor control y registro de las actividades de los inspectores y conductores.

El 30,8% consideró que contribuiría a mejorar la transparencia y evitar situaciones de corrupción, mientras que el 27,2% indicó que aumentaría la seguridad de los conductores.

En menor proporción, el 4,3% mencionó una mejora en la eficiencia del control de tránsito y el 3,6% señaló un mayor control de aspectos relacionados con la alcoholemia.

Gráfico 91. Motivos mencionados por los conductores encuestados a favor de la filmación de operativos de control de tránsito nocturnos. Ciudad de Posadas. Año 2018



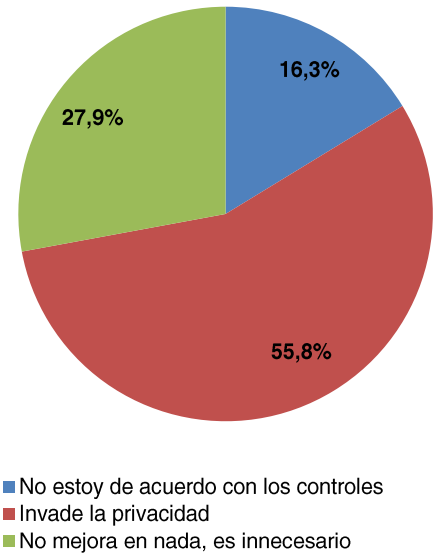
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Motivos en contra de la filmación de operativos de control de tránsito

Entre quienes manifestaron estar en desacuerdo con la filmación de los operativos, el 55,8% consideró que esta medida invadiría la privacidad de las personas.

Por otra parte, el 27,9% señaló que la filmación no aportaría mejoras y resultaría innecesaria, mientras que el 16,3% expresó su desacuerdo con los controles de tránsito nocturnos.

Gráfico 92. Motivos mencionados por los conductores encuestados en contra de la filmación de operativos de control de tránsito nocturnos. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.1.11. Contexto laboral y académico

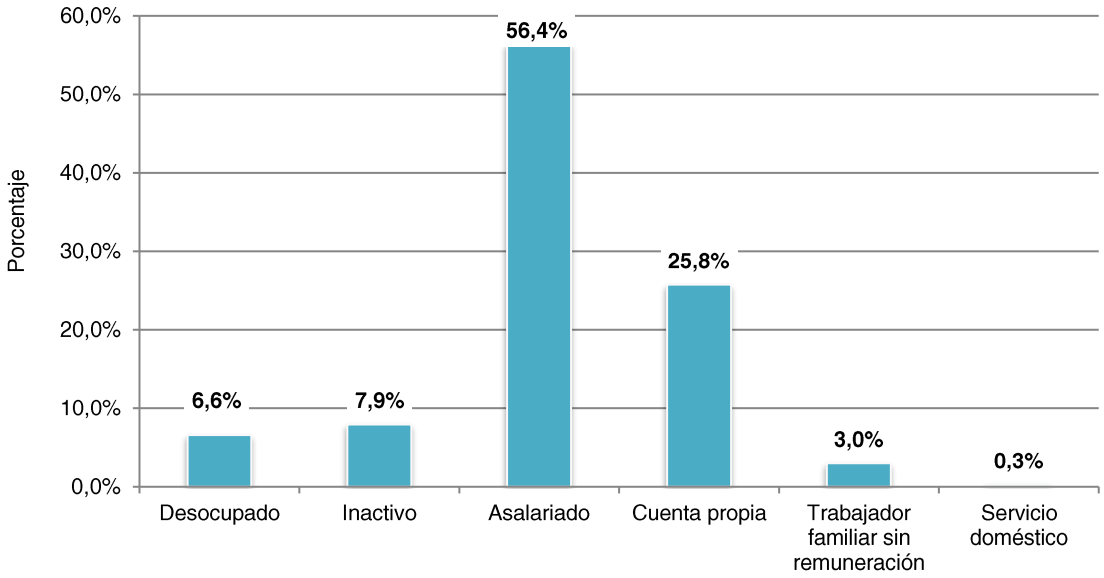
Este apartado presenta las características de los conductores encuestados según su situación laboral y nivel de formación académica, con el propósito de complementar la descripción del grupo relevado.

Situación laboral de los conductores encuestados

En relación con la situación laboral, el 56,4% de los conductores encuestados manifestó trabajar en relación de dependencia, mientras que el 25,8% declaró desempeñarse por cuenta propia.

Por otra parte, el 7,9% se encontraba inactivo y el 6,6% desocupado. En menor proporción, el 3,0% se identificó como trabajador familiar sin remuneración y el 0,3% como trabajador del servicio doméstico.

Gráfico 93. Conductores encuestados según situación laboral. Ciudad de Posadas. Año 2018



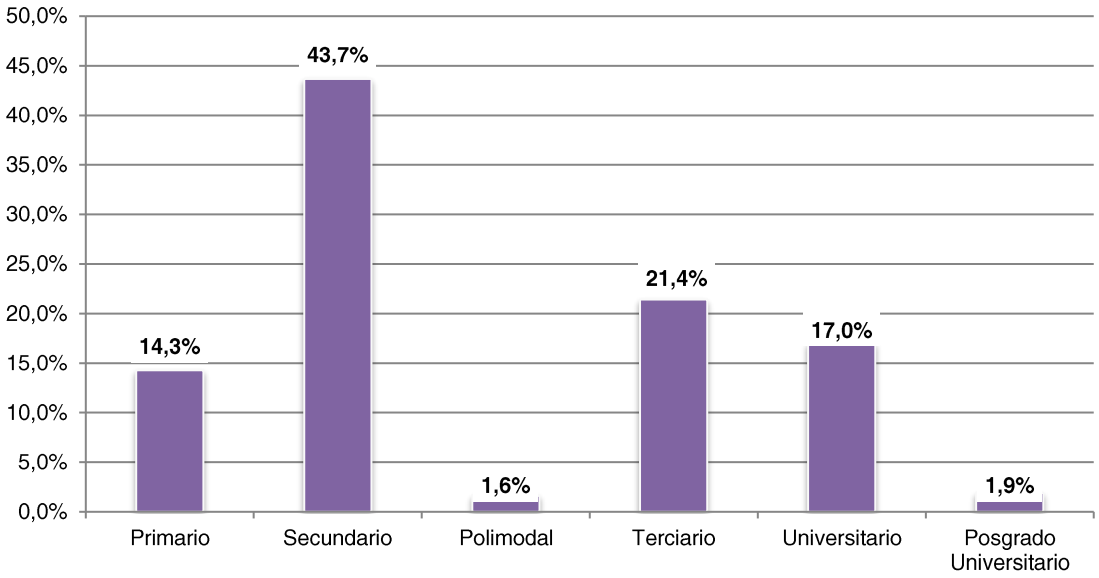
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Formación académica de los conductores encuestados

En cuanto a la formación académica, el 43,7% de los conductores encuestados indicó tener estudios secundarios, seguido por el 21,4% con estudios terciarios y el 17,0% con estudios universitarios.

Por otra parte, el 14,3% declaró estudios primarios, el 1,9% estudios de posgrado universitario y el 1,6% estudios de nivel polimodal.

Gráfico 94. Conductores encuestados según formación académica declarada. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2. Conductores de motovehículos

En este apartado se presentan los resultados de la encuesta de percepción realizada a conductores de motovehículos que circulaban por la ciudad de Posadas durante 2018.

El análisis comprende las características de los conductores encuestados, sus percepciones sobre la seguridad vial y los hábitos de conducción declarados, con especial atención al uso de elementos de seguridad, el transporte de acompañantes, la velocidad, el consumo de alcohol y el cumplimiento de las normas de tránsito.

Asimismo, se examinan las opiniones sobre las causas de los siniestros viales, el conocimiento de las normas de circulación y la evaluación de los mecanismos de control y fiscalización. Finalmente, se presentan las características laborales y académicas de los conductores encuestados.

Los resultados corresponden a las respuestas de las personas que participaron en el relevamiento y no deben interpretarse como representativos de la totalidad de los conductores de motovehículos de la ciudad.

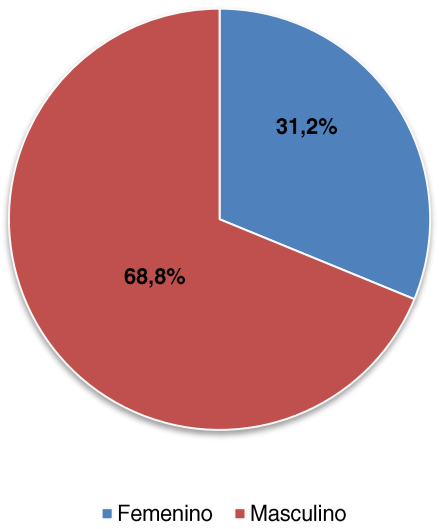
2.2.1. Perfil del conductor

En este apartado se presentan las principales características de los conductores de motovehículos encuestados, considerando su distribución por sexo y edad, las clases de licencias de conducir declaradas, la participación en cursos o exámenes de educación vial y la recepción de multas por infracciones de tránsito.

Distribución por sexo

Del total de conductores de motovehículos encuestados, el 68,8% correspondió a varones y el 31,2% a mujeres.

Gráfico 95. Conductores de motovehículos encuestados según sexo. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

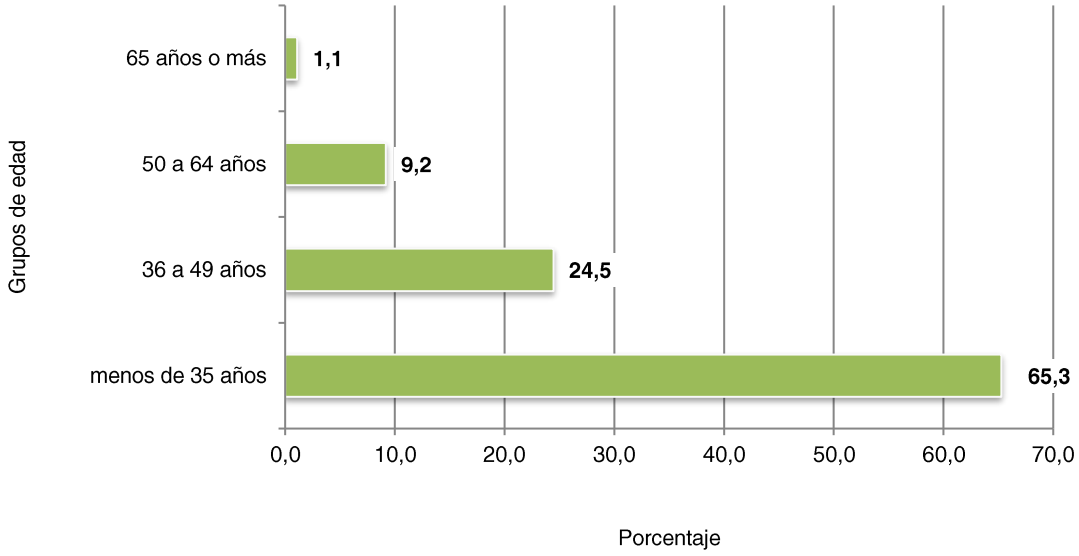
Distribución por grupos de edad

El 65,3% de los conductores de motovehículos encuestados tenía menos de 35 años, mientras que el 24,5% pertenecía al grupo de 36 a 49 años.

Por otra parte, el 9,2% tenía entre 50 y 64 años y el 1,1%, 65 años o más.

En comparación con los conductores encuestados de vehículos de cuatro o más ruedas, se observó una mayor participación de personas menores de 35 años entre quienes conducían motovehículos (65,3% frente al 40,0%). En cambio, la proporción de conductores de 65 años o más fue menor (1,1% frente al 5,5%).

Gráfico 96. Conductores de motovehículos encuestados según grupo de edad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

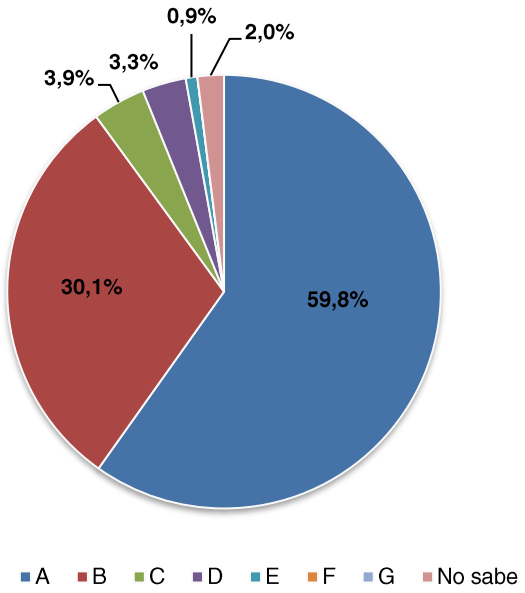
Licencias de conducir

En relación con la tenencia de licencia de conducir, el 93,4% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó poseer una licencia vigente, mientras que el 6,6% declaró no contar con ella.

Entre quienes especificaron una sola clase de licencia, la clase A, correspondiente a motovehículos, presentó la mayor proporción, con el 59,8%. Le siguió la clase B, correspondiente a automóviles y camionetas, con el 30,1%.

Asimismo, el 26,0% de los encuestados manifestó poseer simultáneamente licencias de las clases A y B.

Gráfico 97. Distribución de los conductores de motovehículos encuestados según clase de licencia de conducir declarada. Ciudad de Posadas. Año 2018



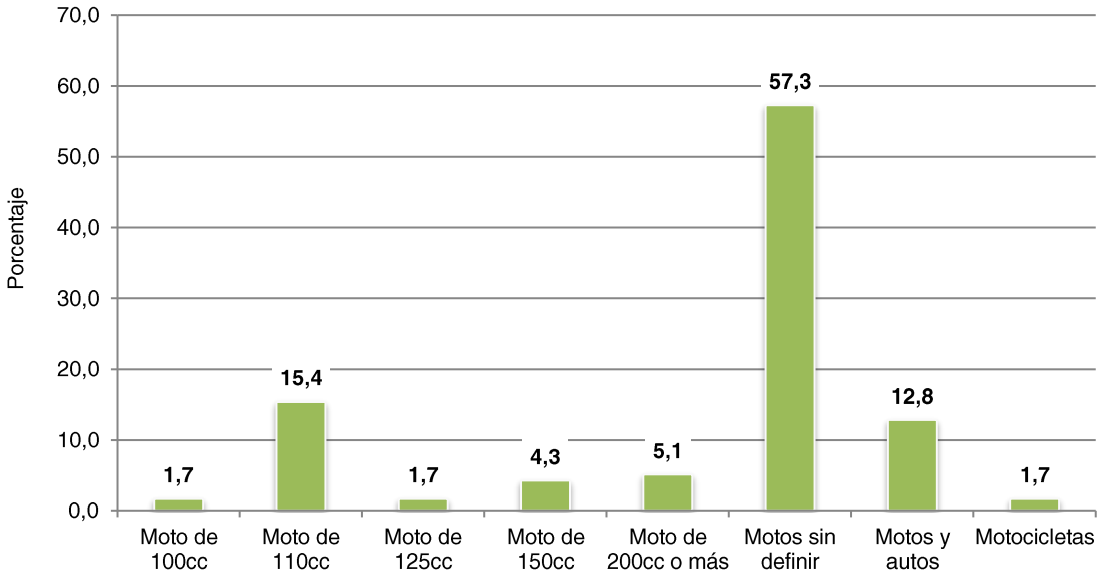
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Vehículos utilizados por quienes desconocen la clase de su licencia

Entre los conductores encuestados que manifestaron desconocer la clase de licencia que poseían, el 57,3% indicó conducir una motocicleta sin especificar su tipo o cilindrada.

El 15,4% declaró conducir motocicletas de 110 centímetros cúbicos, mientras que el 12,8% señaló utilizar tanto motocicletas como automóviles. Las restantes categorías presentaron porcentajes inferiores.

Gráfico 98. Tipos de vehículos utilizados por los conductores de motovehículos encuestados que desconocían la clase de su licencia. Ciudad de Posadas. Año 2018



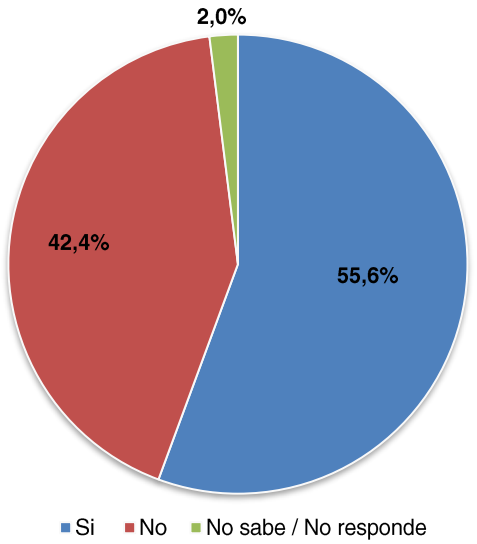
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Participación en cursos o exámenes de educación vial

El 55,6% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó haber realizado algún curso o examen de educación vial durante los cinco años anteriores al relevamiento.

Por otra parte, el 42,4% indicó no haber participado en estas instancias y el 2,0% no supo o no respondió.

Gráfico 99. Conductores de motovehículos encuestados según participación declarada en cursos o exámenes de educación vial durante los últimos cinco años. Ciudad de Posadas. Año 2018



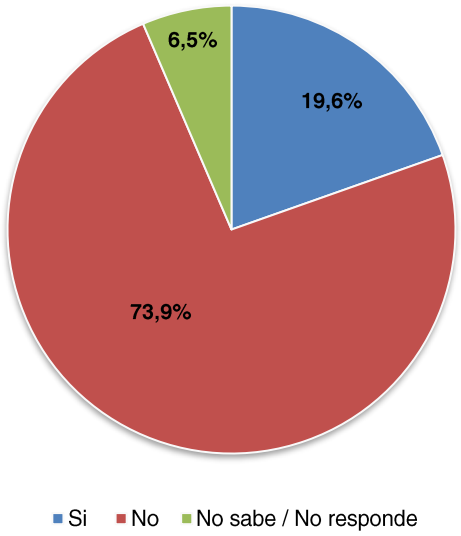
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Multas por infracciones de tránsito

En relación con las infracciones de tránsito, el 19,6% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó haber recibido alguna multa durante el año anterior al relevamiento.

El 73,9% declaró no haber recibido multas en ese período, mientras que el 6,5% no supo o no respondió.

Gráfico 100. Conductores de motovehículos encuestados según recepción declarada de multas por infracciones de tránsito durante el último año. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.2. Percepción del clima vial

Este apartado presenta las percepciones de los conductores de motovehículos encuestados sobre los riesgos asociados a la circulación, los lugares donde consideran que existe mayor posibilidad de sufrir un siniestro vial y sus experiencias declaradas de participación en siniestros. Asimismo, se examinan los motivos mencionados para utilizar motovehículos como medio de transporte.

Tipos de riesgos percibidos

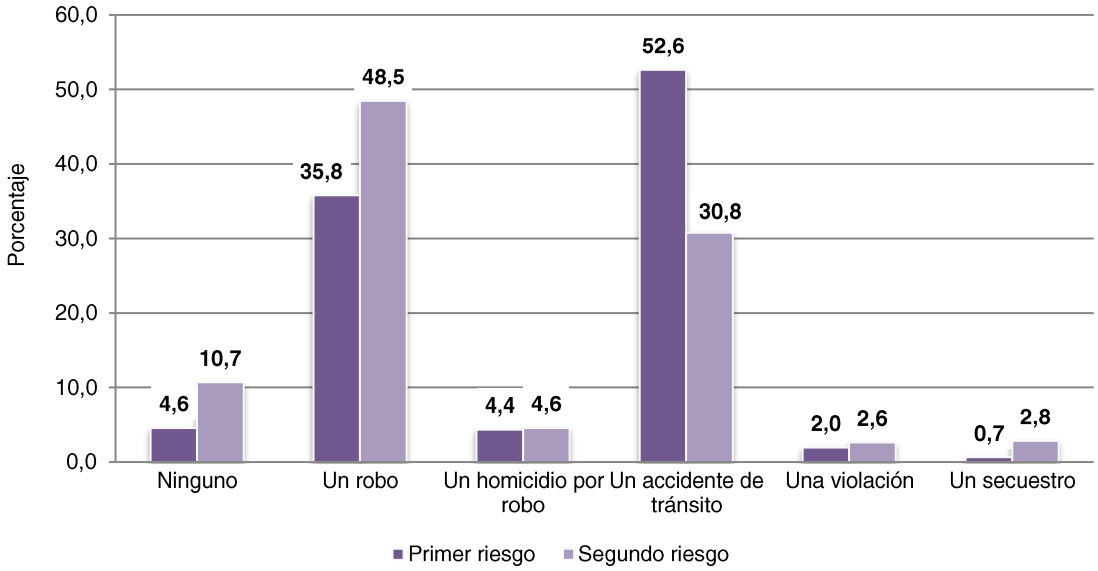
Al consultar sobre los riesgos percibidos al circular por la vía pública, el 52,6% de los conductores de motovehículos encuestados señaló los siniestros de tránsito como su principal preocupación. En segundo lugar, el 35,8% mencionó el riesgo de sufrir un robo.

Al considerar las respuestas correspondientes al segundo riesgo mencionado, el robo presentó el mayor porcentaje, con el 48,5%, seguido por los siniestros de tránsito, con el 30,8%.

Por otra parte, el 4,6% de los encuestados manifestó no percibir riesgos al salir a la calle.

Al igual que entre los conductores encuestados de vehículos de cuatro o más ruedas, los siniestros de tránsito y los robos se ubicaron entre los riesgos más mencionados.

Gráfico 101. Conductores de motovehículos encuestados según primer y segundo riesgo percibido al circular por la vía pública. Ciudad de Posadas. Año 2018



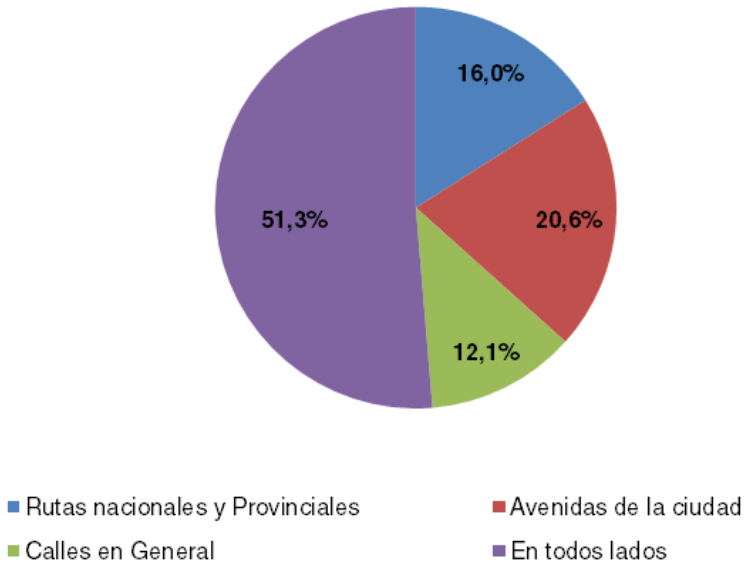
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Lugares percibidos como de mayor riesgo

El 51,3% de los conductores de motovehículos encuestados consideró que el riesgo de sufrir un siniestro vial se encuentra presente en todos los ámbitos de circulación.

Por otra parte, el 20,6% identificó las avenidas de la ciudad como los lugares de mayor riesgo, seguido por el 16,0% que mencionó las rutas nacionales y provinciales y el 12,1% que señaló las calles de la ciudad.

Gráfico 102. Conductores de motovehículos encuestados según lugares percibidos como de mayor riesgo de sufrir un siniestro vial. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

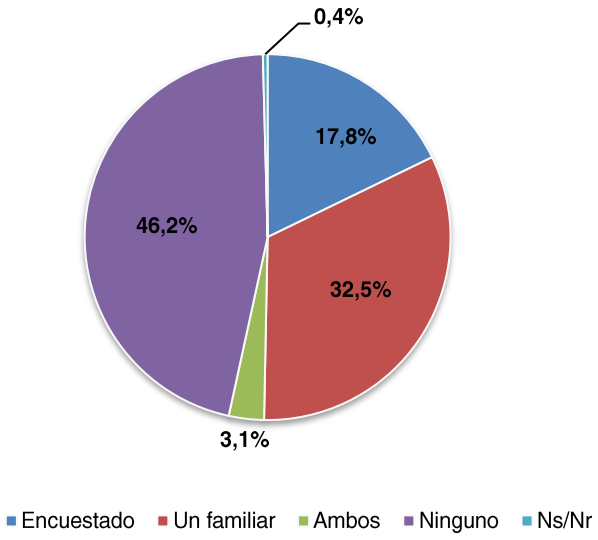
Participación declarada en siniestros viales

Al consultar sobre experiencias de participación en siniestros viales, el 46,2% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó que ni ellos ni sus familiares habían participado en un siniestro.

Por otra parte, el 17,8% indicó haber participado personalmente, el 32,5% señaló la participación de algún familiar y el 3,1% manifestó que tanto el encuestado como algún familiar habían participado en siniestros viales.

En conjunto, el 20,9% declaró haber participado personalmente en algún siniestro, ya sea de manera individual o junto con algún familiar. El 0,4% no supo o no respondió.

Gráfico 103. Conductores de motovehículos encuestados según participación declarada propia o de familiares en siniestros viales. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Motivos para utilizar motovehículos como medio de transporte

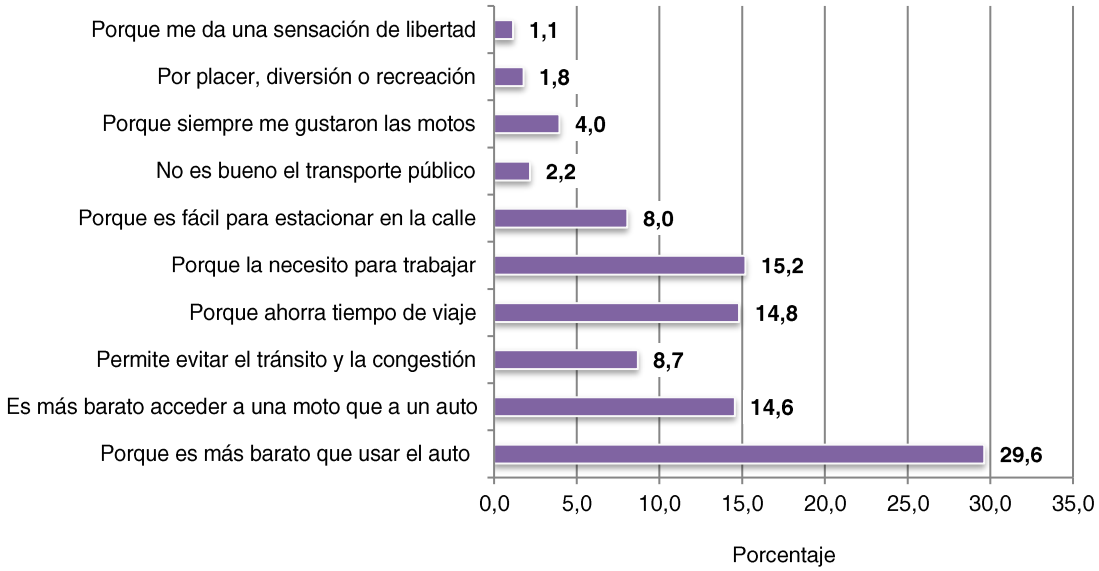
Entre los motivos mencionados para utilizar motovehículos, los factores económicos concentraron el mayor porcentaje de respuestas. El 29,6% de las opciones seleccionadas correspondió al menor costo de uso de una motocicleta frente a un automóvil, mientras que el 14,6% se relacionó con el menor costo de adquisición.

En conjunto, estos dos motivos representaron el 44,2% de las respuestas registradas.

También se mencionaron la necesidad de utilizar la motocicleta para trabajar (15,2%), el ahorro de tiempo de viaje (14,8%), la posibilidad de evitar el tránsito y la congestión (8,7%) y la facilidad para estacionar (8,0%).

Las restantes motivaciones, vinculadas con preferencias personales, recreación y características del transporte público, presentaron porcentajes menores.

Gráfico 104. Distribución porcentual de los motivos mencionados para utilizar motovehículos como medio de transporte. Ciudad de Posadas. Año 2018



Nota: La pregunta admitía respuestas múltiples. Los porcentajes se calcularon sobre el total de opciones seleccionadas y no sobre el total de conductores encuestados.
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

2.2.3. Uso de elementos de seguridad

Este apartado presenta los hábitos declarados por los conductores de motovehículos encuestados en relación con el uso de casco, indumentaria de protección y luces diurnas. También se examinan los motivos asociados al uso del casco, el conocimiento de sus homologaciones internacionales y la frecuencia de utilización según el tipo de vía.

Uso declarado de casco, indumentaria y luces

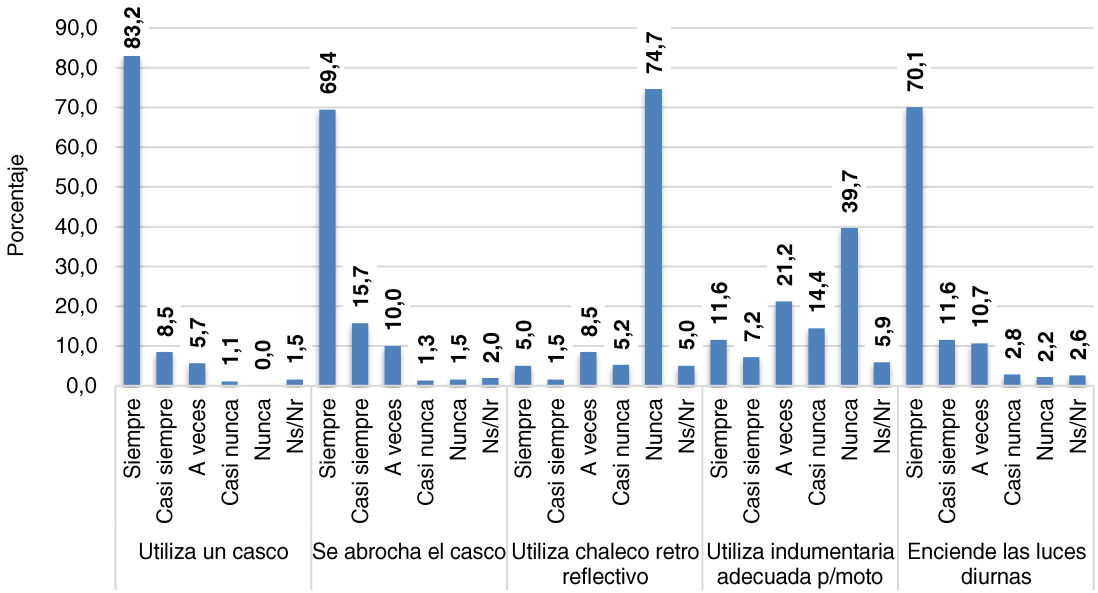
El 83,2% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó utilizar siempre casco al circular. Sin embargo, el porcentaje que declaró abrochárselo siempre fue menor, con el 69,4%.

En cuanto al chaleco retrorreflectivo, el 6,5% indicó utilizarlo siempre o casi siempre, mientras que el 74,7% manifestó no utilizarlo nunca.

Respecto de otras prendas de protección, como calzado, camperas y guantes adecuados para la conducción de motocicletas, el 17,8% declaró utilizarlas siempre o casi siempre. En cambio, el 54,1% señaló que nunca o casi nunca empleaba esta indumentaria.

Por último, el 81,7% de los encuestados manifestó circular siempre o casi siempre con las luces diurnas encendidas.

Gráfico 105. Conductores de motovehículos encuestados según frecuencia declarada de uso de elementos de seguridad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

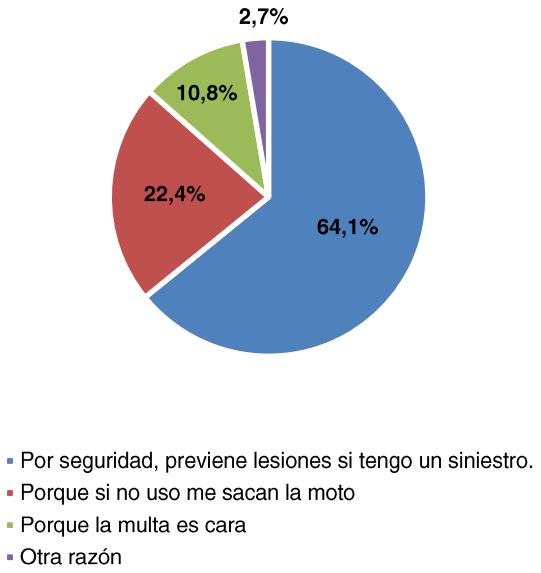
Motivos para utilizar casco

Entre los motivos mencionados para utilizar casco al conducir motovehículos, la prevención de lesiones ante un siniestro vial concentró el 64,1% de las respuestas.

Por otra parte, el 22,4% de las opciones seleccionadas se relacionó con la posibilidad de que se retuviera la motocicleta por no utilizar casco, mientras que el 10,8% correspondió al costo de las multas.

En conjunto, estos dos motivos vinculados con las sanciones representaron el 33,2% de las respuestas registradas. El 2,7% restante correspondió a otros motivos.

Gráfico 106. Distribución porcentual de los motivos mencionados para utilizar casco al conducir motovehículos. Ciudad de Posadas. Año 2018



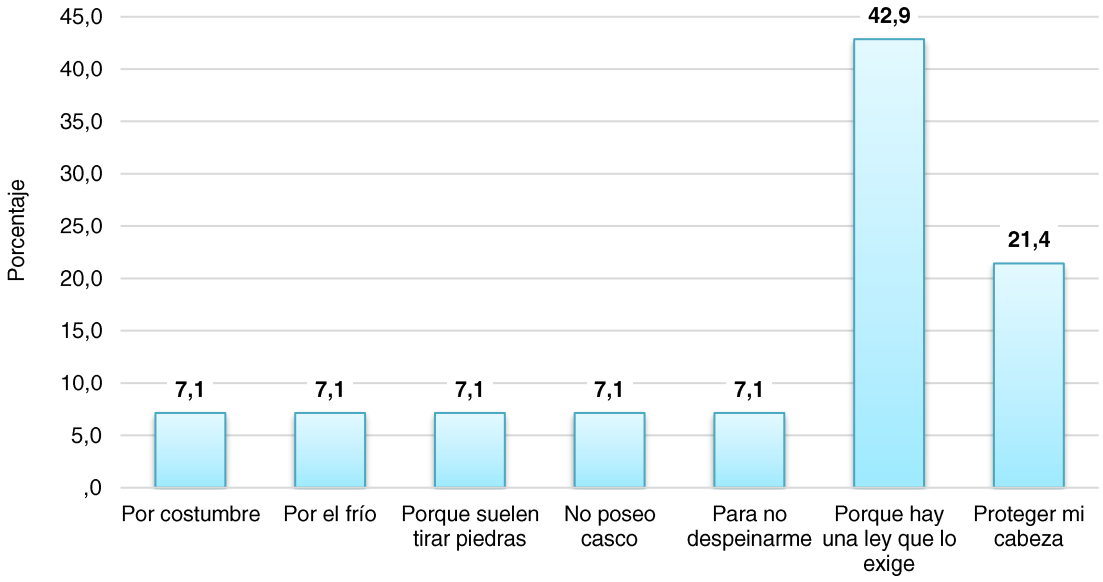
Nota: La pregunta admitía respuestas múltiples. Los porcentajes se calcularon sobre el total de opciones seleccionadas y no sobre el total de conductores encuestados.
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Otros motivos para utilizar casco

Entre las respuestas agrupadas en la categoría «Otros motivos», el 42,9% correspondió a la existencia de una ley que exige el uso del casco y el 21,4%, a la protección de la cabeza.

También se mencionaron la costumbre, el frío, la posibilidad de recibir impactos de piedras, no poseer casco y evitar despeinarse, cada uno con el 7,1% de las respuestas de esta categoría.

Gráfico 107. Distribución porcentual de otros motivos mencionados para utilizar casco al conducir motovehículos. Ciudad de Posadas. Año 2018

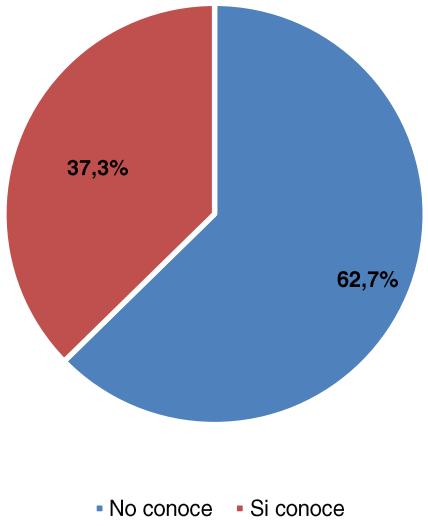


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Conocimiento sobre homologaciones internacionales de cascos

El 37,3% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó conocer las homologaciones internacionales de los cascos, mientras que el 62,7% declaró no tener conocimiento sobre ellas.

Gráfico 108. Conductores de motovehículos encuestados según conocimiento declarado sobre homologaciones internacionales de cascos. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

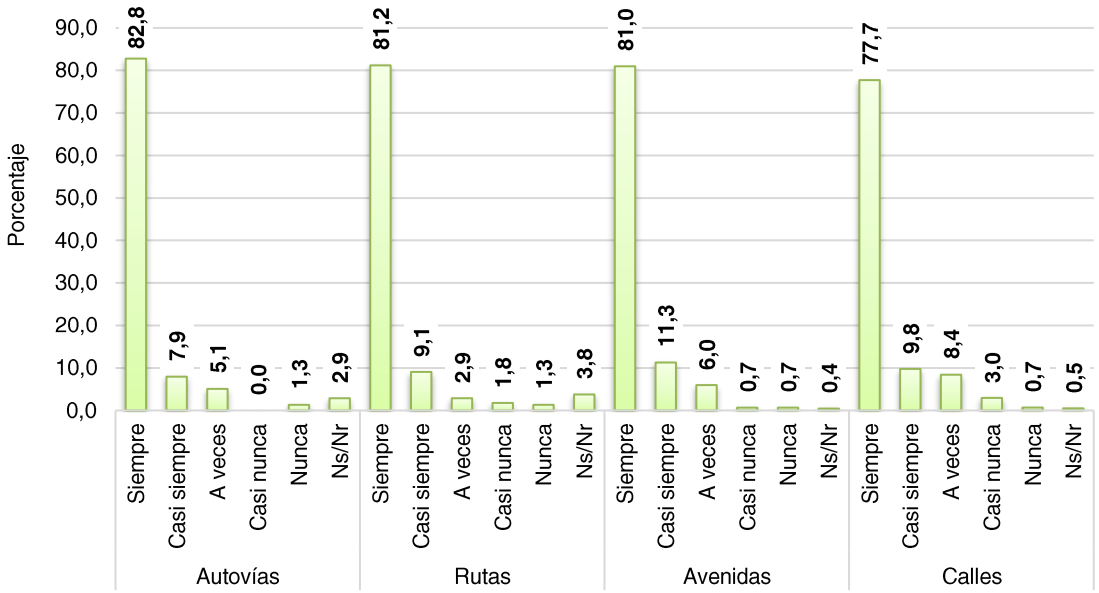
Frecuencia de uso del casco según tipo de vía

La frecuencia declarada de uso del casco presentó diferencias según el tipo de vía por la que circulaban los conductores de motovehículos encuestados.

El 82,8% manifestó utilizarlo siempre en autovías, el 81,2% en rutas y el 81,0% en avenidas. En las calles de la ciudad, el porcentaje de quienes declararon utilizar siempre casco fue del 77,7%.

Estos resultados muestran que, en todos los tipos de vías considerados, más de tres cuartas partes de los encuestados declararon utilizar siempre este elemento de seguridad, aunque la proporción fue menor en las calles.

Gráfico 109. Conductores de motovehículos encuestados según frecuencia declarada de uso del casco, por tipo de vía. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.4. Acompañantes

Este apartado presenta los hábitos declarados por los conductores de motovehículos encuestados en relación con el transporte de acompañantes, el uso de casco y el traslado de menores de 12 años.

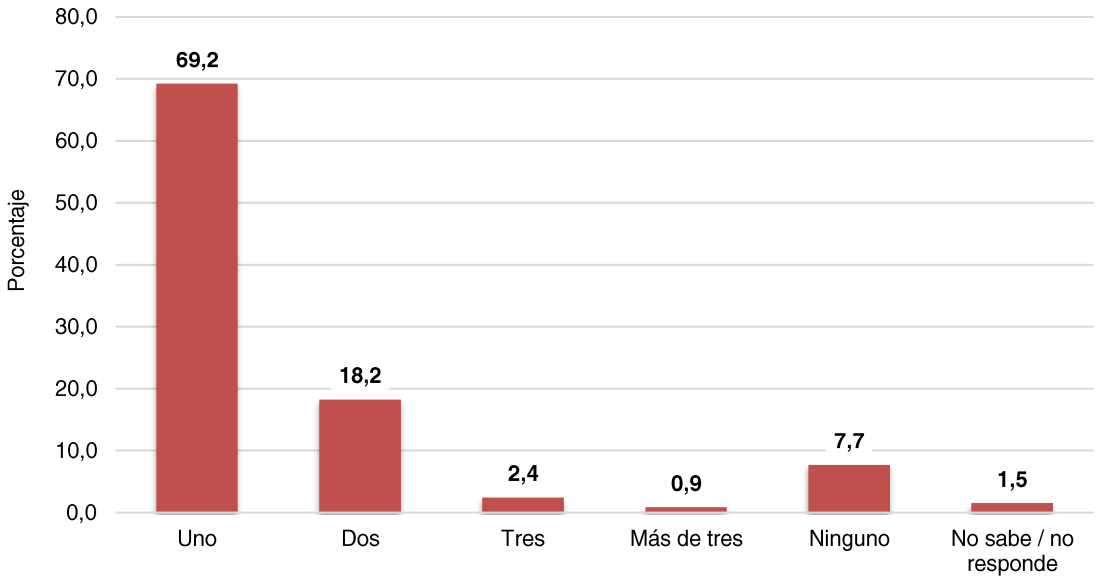
Cantidad de acompañantes transportados

El 69,2% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó transportar habitualmente un acompañante, mientras que el 18,2% declaró llevar dos y el 2,4%, tres. Por otra parte, el 0,9% indicó trasladar más de tres acompañantes.

En conjunto, el 21,5% declaró transportar habitualmente dos o más acompañantes.

Asimismo, el 7,7% manifestó no trasladar acompañantes y el 1,5% no supo o no respondió.

Gráfico 110. Conductores de motovehículos encuestados según cantidad habitual de acompañantes transportados. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

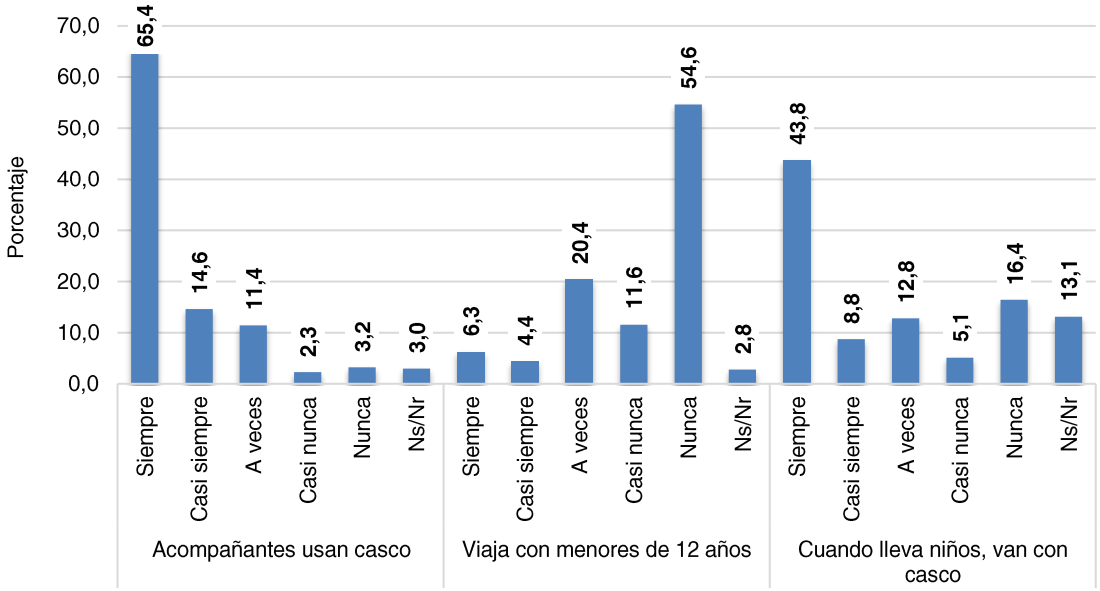
Uso de casco y transporte de menores de 12 años

Entre los conductores de motovehículos encuestados que declararon trasladar acompañantes, el 65,4% manifestó que estos siempre utilizaban casco y el 14,6% indicó que lo hacían casi siempre. En conjunto, ambas categorías representaron el 80,0%.

En relación con el transporte de menores de 12 años, el 54,6% declaró no trasladarlos nunca y el 11,6%, casi nunca. Por otra parte, el 31,0% manifestó hacerlo siempre, casi siempre o a veces.

Entre quienes respondieron sobre el uso del casco cuando trasladaban menores, el 43,8% indicó que estos siempre lo utilizaban. El 8,8% respondió que lo hacían casi siempre, mientras que el 12,8% señaló que lo utilizaban a veces.

Gráfico 111. Conductores de motovehículos encuestados según frecuencia declarada de uso de casco por parte de acompañantes y transporte de menores de 12 años. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.5. Aspectos relacionados con la velocidad

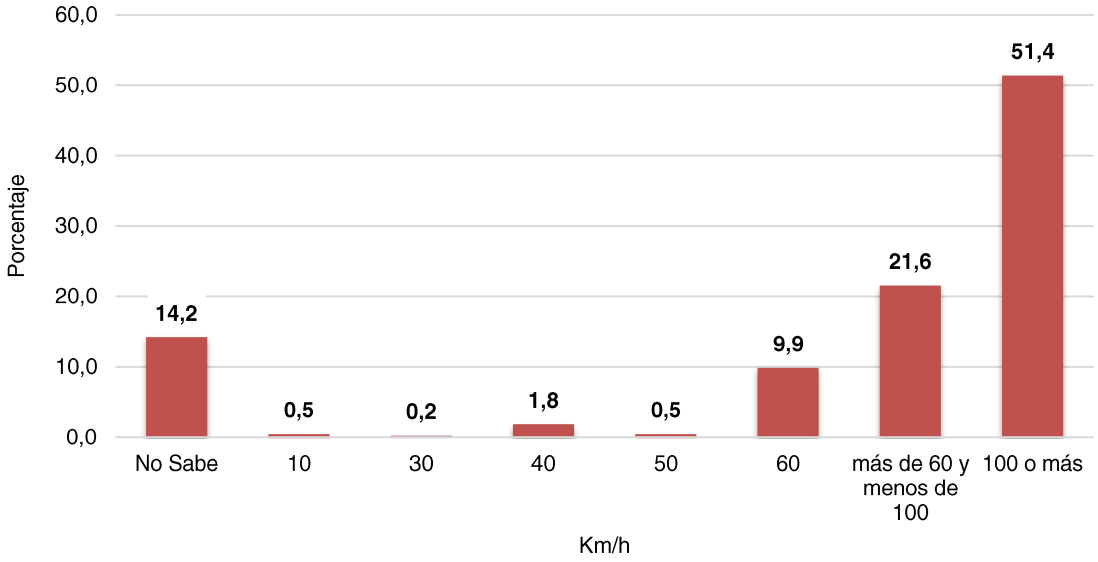
En este apartado se presentan los resultados de la encuesta relacionados con el conocimiento declarado de los límites de velocidad en distintos tipos de vías, la frecuencia con la que los conductores de motovehículos manifiestan estar dispuestos a superarlos y la percepción del peligro asociado a esta conducta. También se examinan los motivos que, según los encuestados, pueden llevar al incumplimiento de los límites establecidos.

Conocimiento de los límites de velocidad

La encuesta indagó sobre el conocimiento de los límites de velocidad en autovías, avenidas, la costanera, intersecciones de calles, zonas próximas a establecimientos educativos y rutas.

En las autovías, el 51,4% de los conductores de motovehículos encuestados indicó un límite de velocidad de 100 km/h o más. Por otra parte, el 21,6% mencionó velocidades superiores a 60 km/h e inferiores a 100 km/h, mientras que el 14,2% manifestó desconocer el límite.

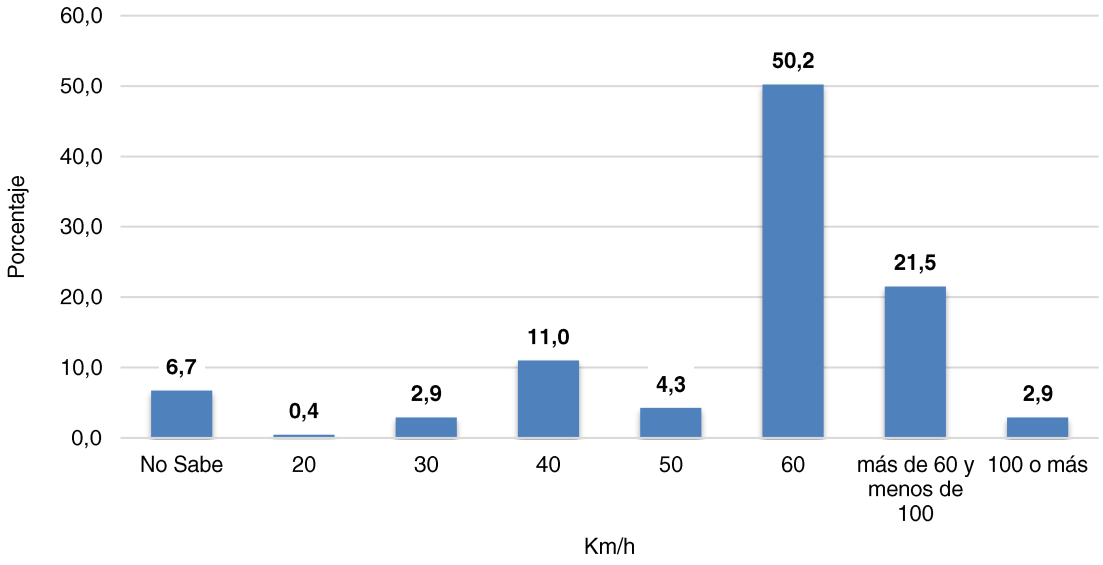
Gráfico 112. Conductores de motovehículos encuestados según límite de velocidad indicado para autovías. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

En las avenidas, el 50,2% de los encuestados señaló un límite de 60 km/h. Le siguieron quienes indicaron velocidades superiores a 60 km/h e inferiores a 100 km/h (21,5%) y quienes mencionaron 40 km/h (11,0%). El 6,7% declaró desconocer el límite correspondiente.

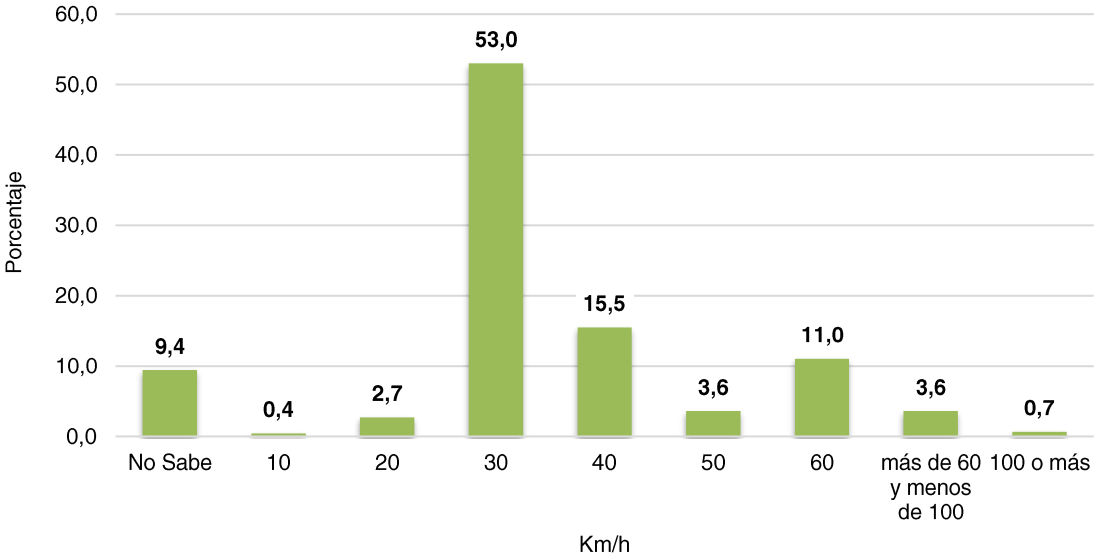
Gráfico 113. Conductores de motovehículos encuestados según límite de velocidad indicado para avenidas. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Respecto de la costanera, el 53,0% de los encuestados indicó un límite de 30 km/h, mientras que el 15,5% mencionó 40 km/h y el 11,0%, 60 km/h. Por su parte, el 9,4% manifestó desconocer el límite.

Gráfico 114. Conductores de motovehículos encuestados según límite de velocidad indicado para la costanera. Ciudad de Posadas. Año 2018

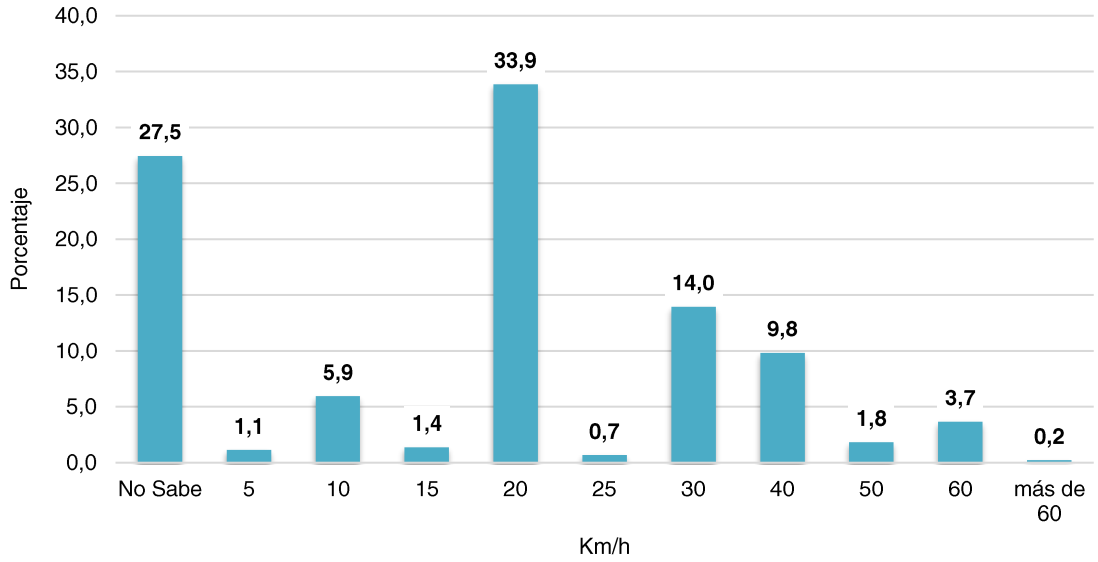


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Límites de velocidad en intersecciones, proximidades de escuelas y rutas

En las intersecciones de calles, el 33,9% de los conductores de motovehículos encuestados indicó un límite de velocidad de 20 km/h. El 14,0% mencionó 30 km/h y el 9,8%, 40 km/h. Se destaca que el 27,5% manifestó desconocer el límite correspondiente.

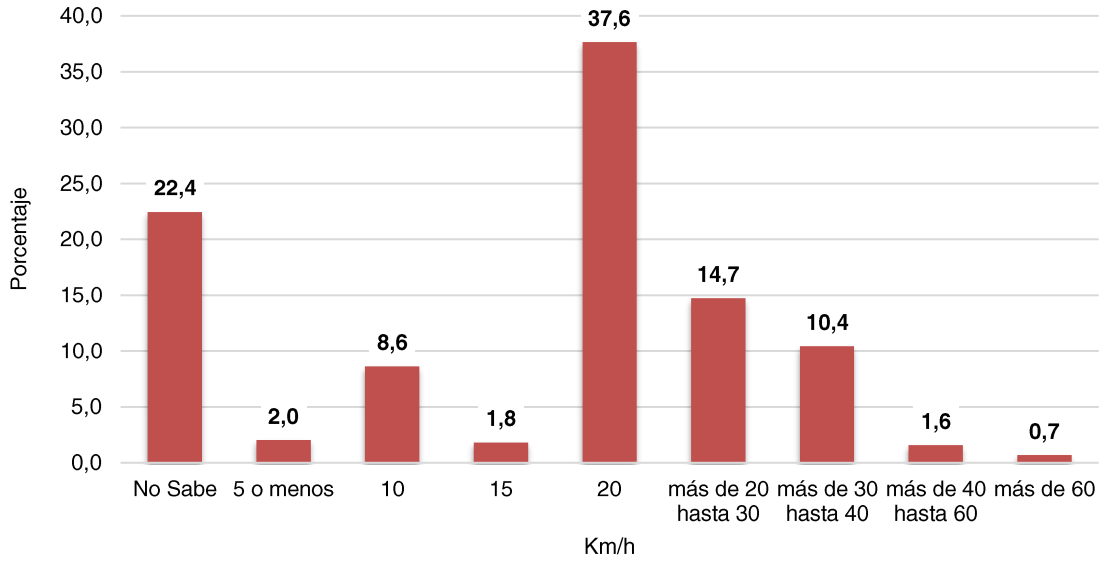
Gráfico 115. Conductores de motovehículos encuestados según límite de velocidad indicado para intersecciones de calles. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

En las proximidades de establecimientos educativos, el 37,6% señaló un límite de 15 km/h, seguido por el 14,7% que indicó velocidades superiores a 20 km/h y de hasta 30 km/h, y el 10,4% que mencionó velocidades superiores a 30 km/h y de hasta 40 km/h. El 22,4% manifestó desconocer el límite.

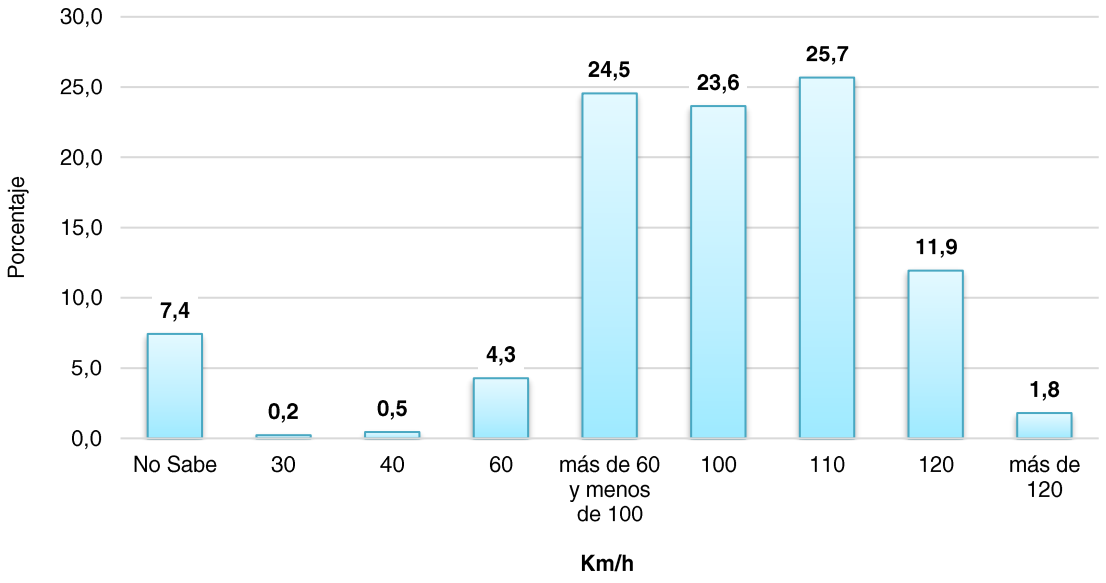
Gráfico 116. Conductores de motovehículos encuestados según límite de velocidad indicado para zonas próximas a establecimientos educativos. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Por último, al consultar sobre los límites de velocidad en rutas, el 25,7% indicó 110 km/h, el 24,5% mencionó velocidades superiores a 60 km/h e inferiores a 100 km/h y el 23,6% señaló 100 km/h. El 7,4% declaró desconocer el límite correspondiente.

Gráfico 117. Conductores de motovehículos encuestados según límite de velocidad indicado para rutas. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

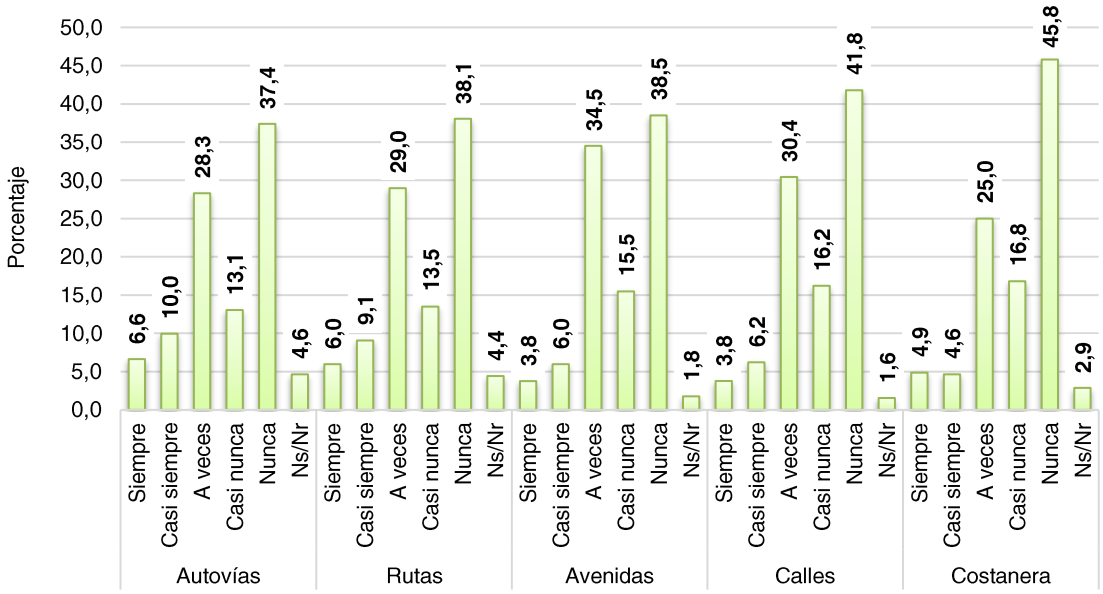
Predisposición a superar los límites de velocidad

Al consultar sobre la frecuencia con la que estarían dispuestos a superar los límites de velocidad, el 16,6% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó que lo haría siempre o casi siempre en autovías, mientras que el 15,1% señaló esa frecuencia para las rutas.

En avenidas, calles y la costanera, los porcentajes correspondientes a las categorías «siempre» y «casi siempre» fueron inferiores.

Estos resultados permiten identificar diferencias en la predisposición declarada a superar los límites de velocidad según el tipo de vía.

Gráfico 118. Conductores de motovehículos encuestados según frecuencia declarada de predisposición a superar los límites de velocidad, por tipo de vía. Ciudad de Posadas. Año 2018



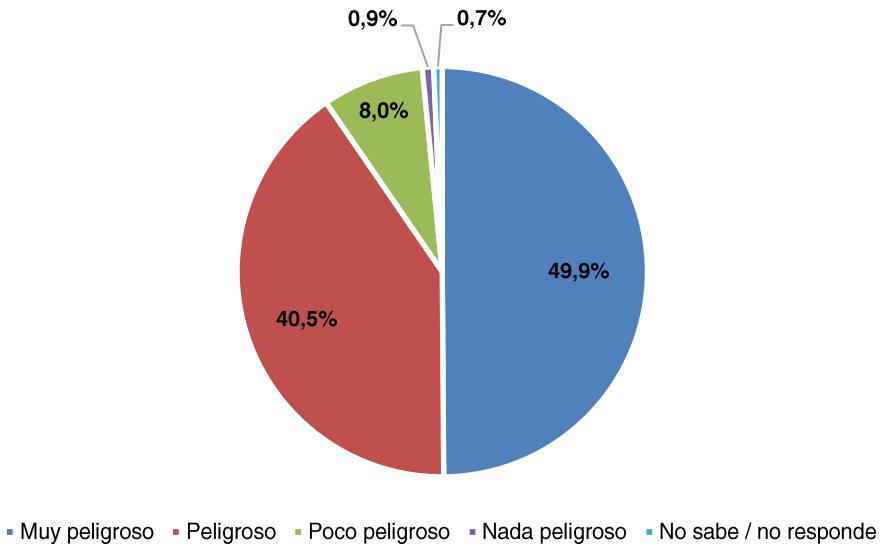
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Percepción del peligro de superar los límites de velocidad

El 90,4% de los conductores de motovehículos encuestados consideró peligroso o muy peligroso superar los límites de velocidad. De ese total, el 49,9% calificó esta conducta como muy peligrosa y el 40,5%, como peligrosa.

Por otra parte, el 8,0% la consideró poco peligrosa y el 0,9% manifestó que no representaba peligro alguno. El 0,7% no supo o no respondió.

Gráfico 119. Conductores de motovehículos encuestados según percepción del peligro de superar los límites de velocidad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

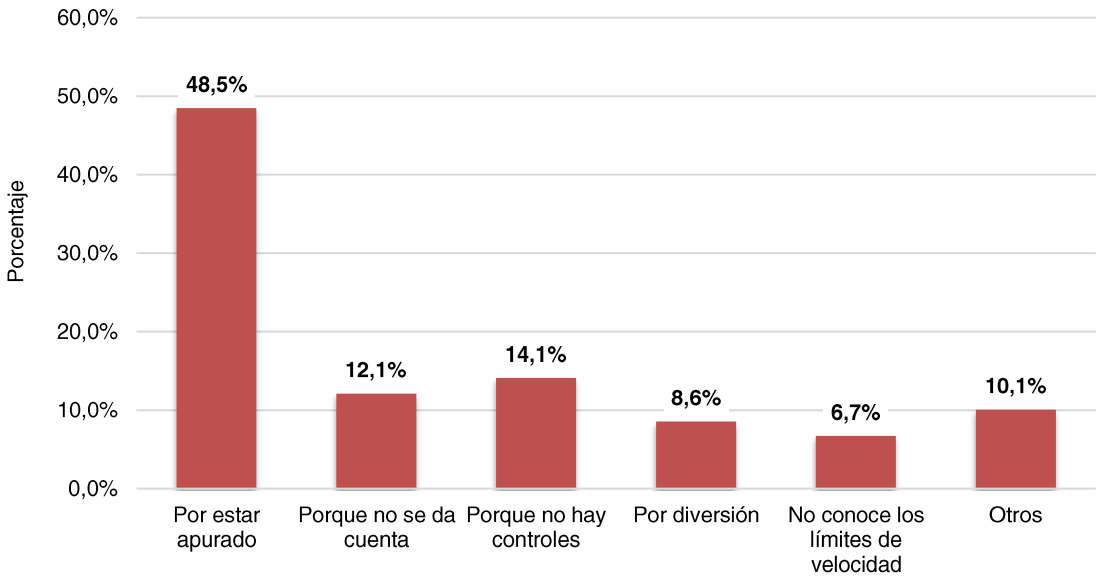
Motivos percibidos del incumplimiento de los límites de velocidad

Entre los motivos que, según los conductores de motovehículos encuestados, pueden llevar a superar los límites de velocidad, el más mencionado fue la circulación con apuro, con el 48,5%.

Le siguieron la falta de controles (14,1%), la posibilidad de exceder los límites sin advertirlo (12,1%), el desconocimiento de los límites de velocidad (8,6%) y la diversión (6,7%).

El 10,1% de las respuestas correspondió a otros motivos.

Gráfico 120. Distribución porcentual de los motivos percibidos del incumplimiento de los límites de velocidad. Ciudad de Posadas. Año 2018



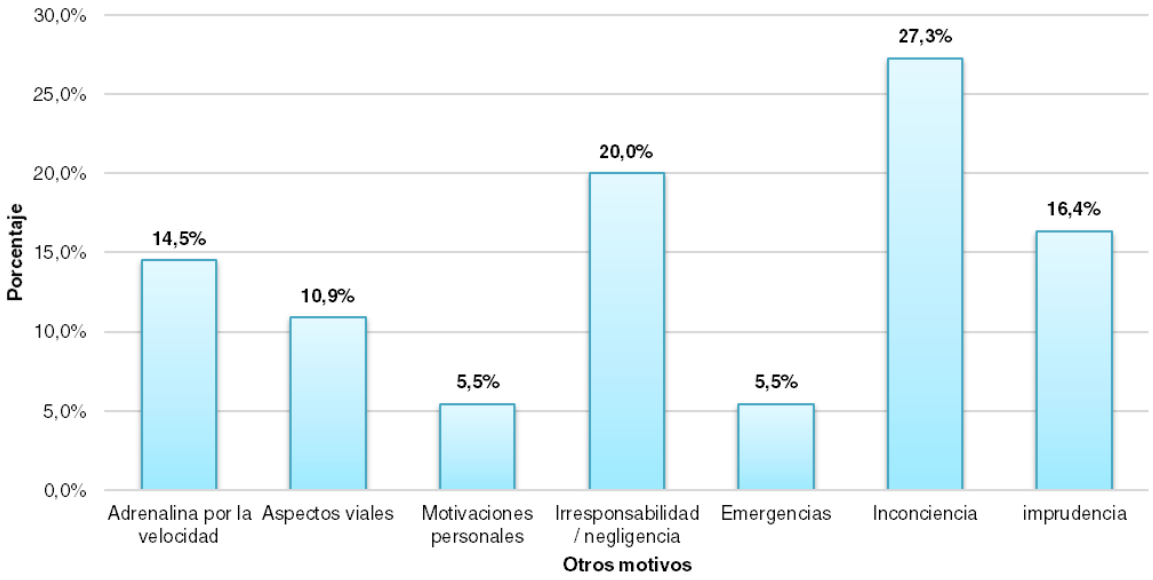
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Otros motivos percibidos del incumplimiento

Entre las respuestas agrupadas en la categoría «Otros motivos», se destacaron la inconsciencia, con el 27,3%, y la imprudencia o negligencia, con el 20,0%.

Estas respuestas complementan las principales razones identificadas por los encuestados para explicar el incumplimiento de los límites de velocidad.

Gráfico 121. Distribución porcentual de otros motivos percibidos del incumplimiento de los límites de velocidad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.6. Hábitos de conducción

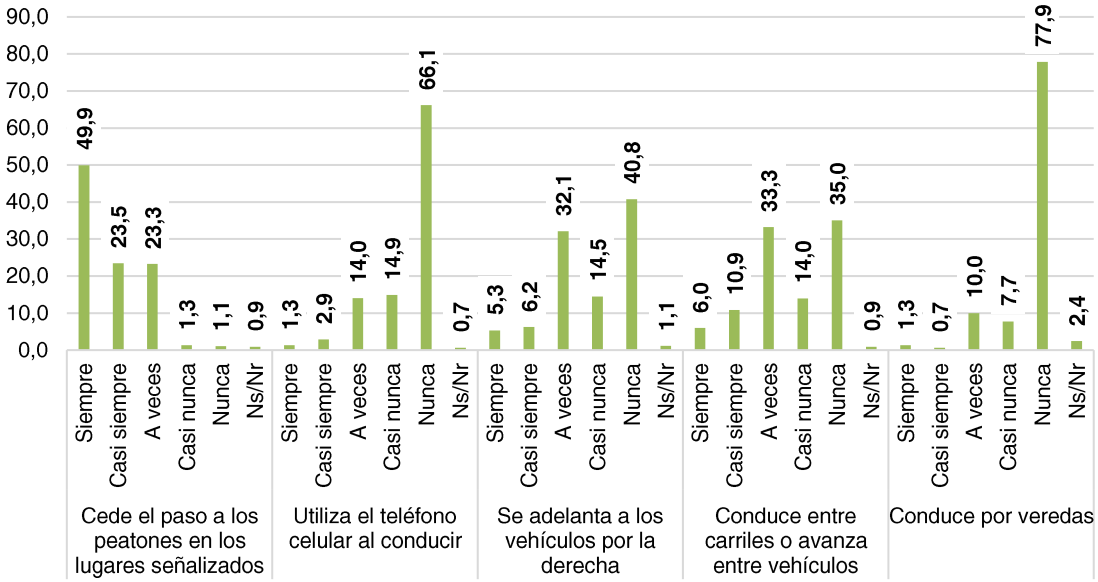
Este apartado presenta los hábitos declarados por los conductores de motovehículos encuestados en relación con distintas prácticas de circulación, como el uso del teléfono celular, los adelantamientos por la derecha, la circulación entre carriles, el tránsito por veredas y la prioridad de paso a peatones.

El 81,0% de los encuestados manifestó que nunca o casi nunca utilizaría el teléfono celular mientras conduce, mientras que el 85,6% indicó que nunca o casi nunca circularía por las veredas.

En relación con los adelantamientos por la derecha, el 55,3% declaró que nunca o casi nunca realizaría esta maniobra. El porcentaje fue menor entre quienes manifestaron que nunca o casi nunca circularían entre carriles o avanzarían entre vehículos, con el 49,0%.

Por otra parte, el 73,4% de los conductores encuestados indicó que siempre o casi siempre cedería el paso a los peatones en los lugares señalizados. En contraste, el 2,4% manifestó que nunca o casi nunca respetaría esta prioridad.

Gráfico 122. Conductores de motovehículos encuestados según frecuencia declarada de distintos hábitos de conducción. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.7. Semáforos

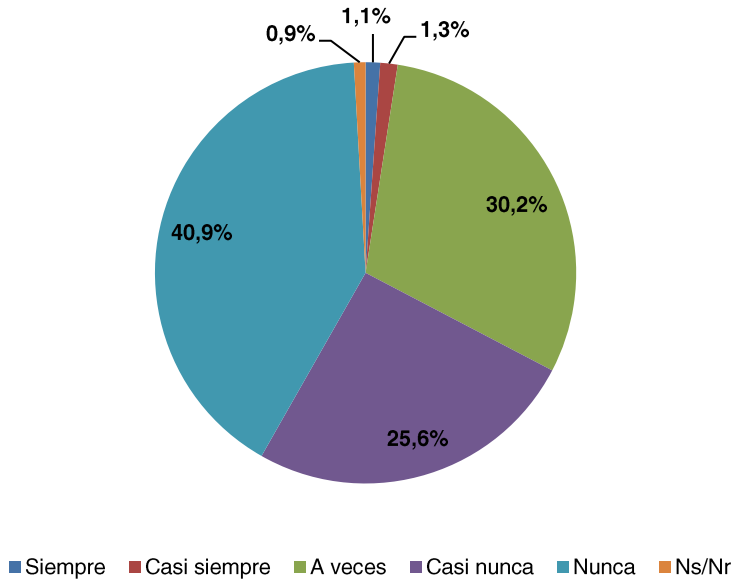
Este apartado presenta los resultados de la encuesta sobre la frecuencia declarada de cruce con semáforo en rojo, la percepción del peligro asociado a esta conducta y las circunstancias que, según los conductores de motovehículos encuestados, pueden motivar su incumplimiento.

Frecuencia declarada de cruce con semáforo en rojo

El 40,9% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó que nunca cruza un semáforo en rojo, mientras que el 25,6% indicó que casi nunca lo hace. En conjunto, ambas categorías representaron el 66,5% de las respuestas.

Por otra parte, el 30,2% declaró cruzar semáforos en rojo a veces, el 1,3% casi siempre y el 1,1% siempre. El 0,9% no supo o no respondió.

Gráfico 123. Conductores de motovehículos encuestados según frecuencia declarada de cruce con semáforo en rojo. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

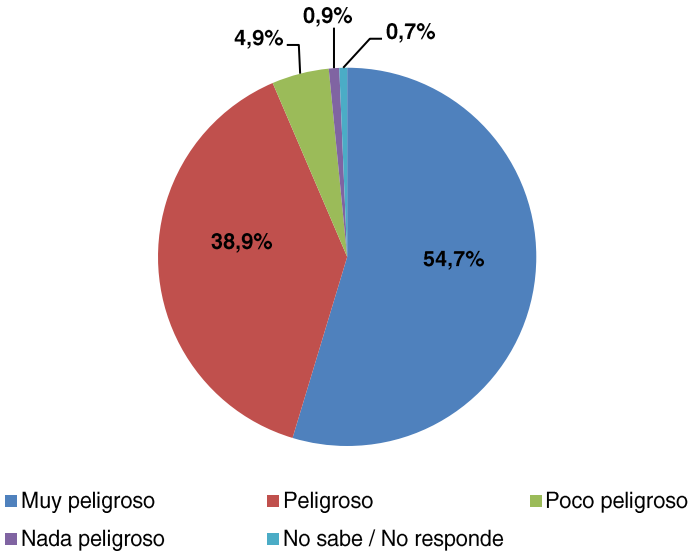
Percepción del peligro de cruzar semáforos en rojo

El 93,6% de los conductores de motovehículos encuestados consideró peligroso o muy peligroso cruzar un semáforo en rojo. De ese total, el 54,7% calificó esta conducta como muy peligrosa y el 38,9%, como peligrosa.

Por otra parte, el 4,9% la consideró poco peligrosa y el 0,9%, nada peligrosa. El 0,7% no supo o no respondió.

Al comparar estos resultados con la frecuencia declarada de cruce con semáforo en rojo, se observa que, aunque una amplia mayoría reconoce el peligro asociado a esta conducta, una proporción de los encuestados manifestó realizarla al menos ocasionalmente.

Gráfico 124. Conductores de motovehículos encuestados según percepción del peligro de cruzar semáforos en rojo. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

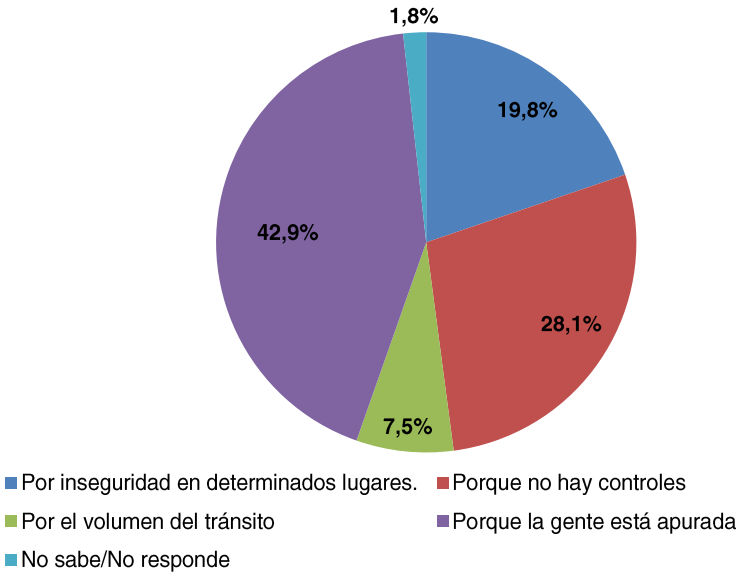
Circunstancias percibidas que motivan el cruce con semáforo en rojo

Entre las circunstancias que, según los conductores de motovehículos encuestados, pueden motivar el cruce con semáforo en rojo, el apuro concentró el mayor porcentaje de respuestas, con el 42,9%.

Le siguieron la falta de controles, con el 28,1%; la inseguridad en determinados lugares, con el 19,8%; y el volumen del tránsito, con el 7,5%.

El 1,8% de los encuestados no supo o no respondió.

Gráfico 125. Conductores de motovehículos encuestados según circunstancias percibidas que motivan el cruce con semáforo en rojo. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

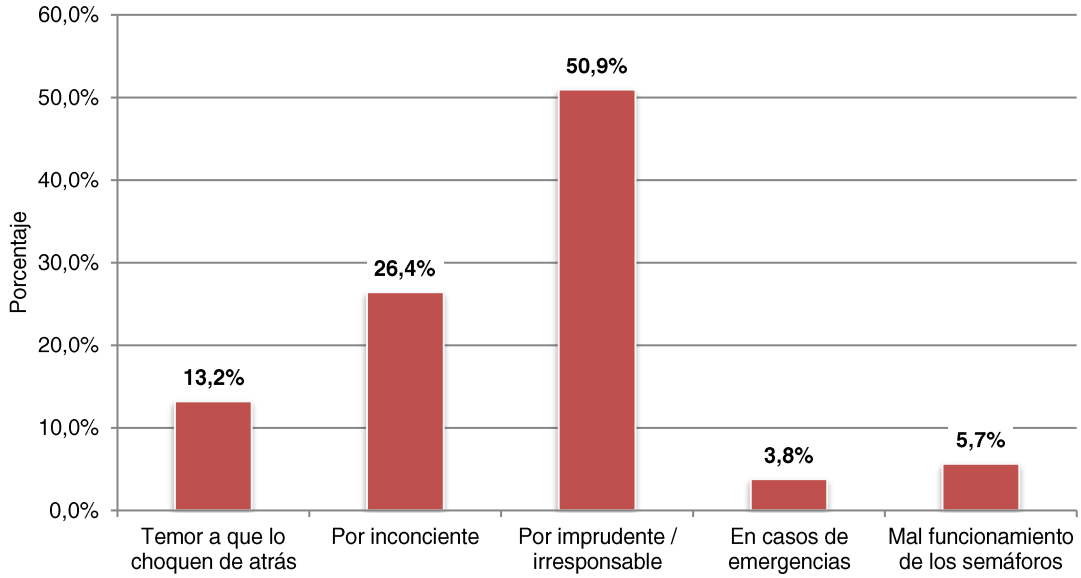
Otras motivaciones percibidas para cruzar semáforos en rojo

Entre las otras motivaciones mencionadas por los conductores de motovehículos encuestados, la imprudencia o irresponsabilidad presentó el mayor porcentaje, con el 50,9%.

Le siguieron la inconsciencia, con el 26,4%, y el temor a ser embestidos desde atrás, con el 13,2%.

En menor proporción se mencionaron el mal funcionamiento de los semáforos (5,7%) y las situaciones de emergencia (3,8%).

Gráfico 126. Distribución porcentual de otras motivaciones percibidas para cruzar semáforos en rojo. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.8. Aspectos relacionados con el consumo de alcohol

Este apartado presenta los resultados de la encuesta sobre la conducción de motovehículos después del consumo de alcohol, las percepciones acerca de los riesgos asociados a esta conducta, el conocimiento del límite de alcohol en sangre permitido para conducir y los cambios de comportamiento declarados a partir de la implementación de la ordenanza municipal de tolerancia cero.

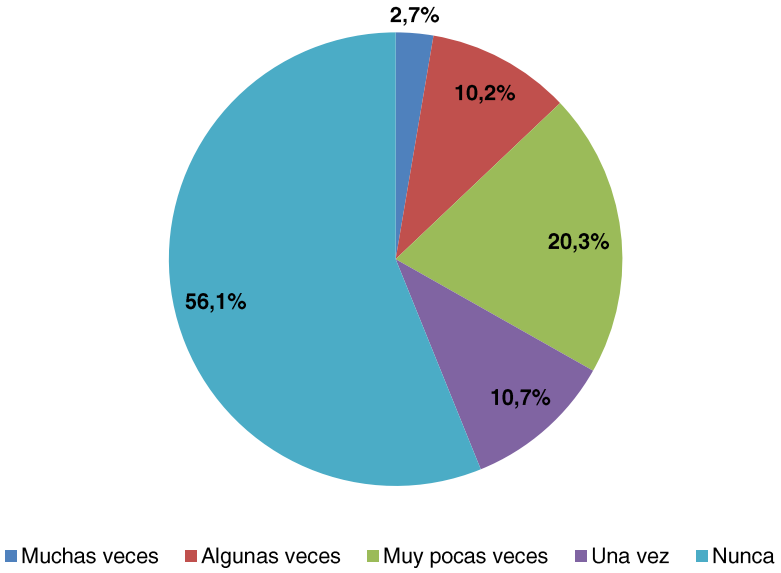
Frecuencia declarada de conducción después de consumir alcohol

El 56,1% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó no haber conducido después de consumir alcohol durante el año anterior al relevamiento.

Por otra parte, el 20,3% declaró haberlo hecho muy pocas veces, el 10,7% una sola vez, el 10,2% algunas veces y el 2,7% muchas veces.

En conjunto, el 12,9% de los encuestados manifestó haber conducido después de consumir alcohol algunas o muchas veces durante ese período.

Gráfico 127. Conductores de motovehículos encuestados según frecuencia declarada de conducción después de consumir alcohol durante el último año. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Percepción de los riesgos asociados a la conducción después de consumir alcohol

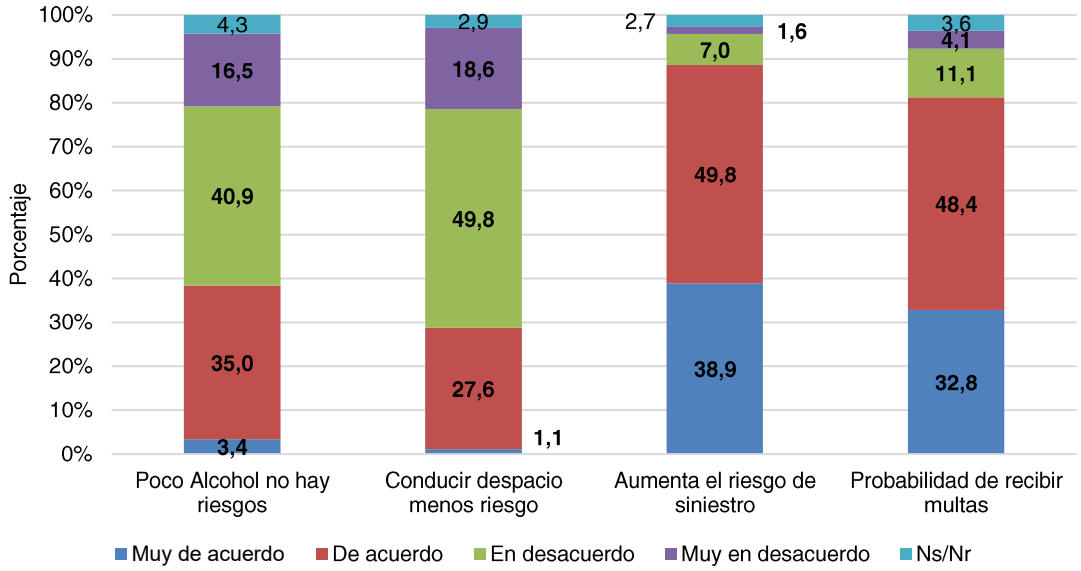
Al consultar sobre distintas afirmaciones relacionadas con el consumo de alcohol y la conducción, el 38,4% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó estar de acuerdo o muy de acuerdo con la idea de que consumir una pequeña cantidad de alcohol no representa riesgos al conducir.

Asimismo, el 28,7% estuvo de acuerdo o muy de acuerdo con que conducir a baja velocidad después de consumir alcohol disminuye el riesgo de sufrir un siniestro vial.

En contraste, el 88,7% de los encuestados estuvo de acuerdo o muy de acuerdo con que conducir después de consumir alcohol aumenta el riesgo de siniestros. Por otra parte, el 81,2% consideró que esta conducta incrementa la probabilidad de recibir multas.

Estos resultados muestran diferencias entre el reconocimiento general del riesgo asociado al consumo de alcohol y las percepciones sobre determinadas circunstancias que podrían reducirlo.

Gráfico 128. Conductores de motovehículos encuestados según grado de acuerdo con afirmaciones sobre los riesgos de conducir después de consumir alcohol. Ciudad de Posadas. Año 2018



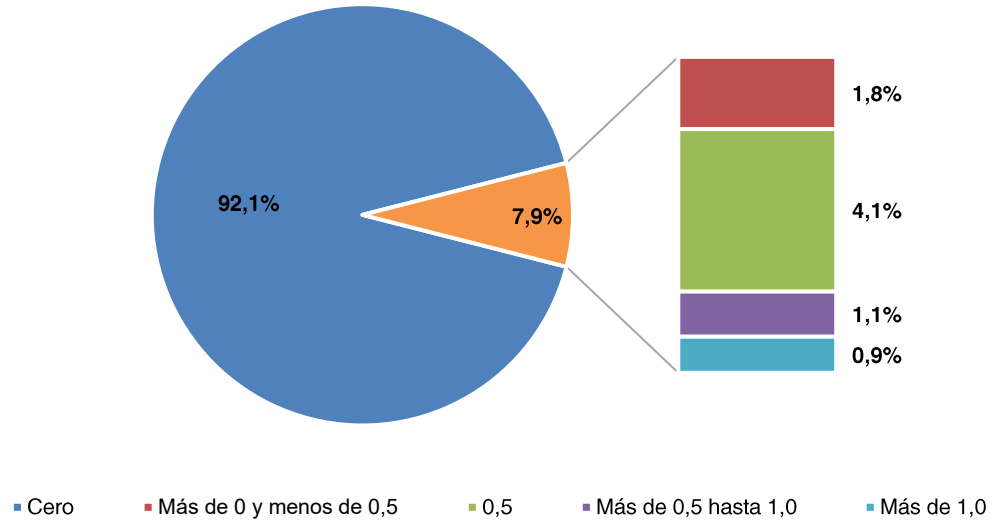
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Conocimiento del límite permitido de alcohol en sangre

El 92,1% de los conductores de motovehículos encuestados identificó correctamente que el límite de alcohol en sangre permitido para conducir en la ciudad de Posadas era de 0,0 gramos por litro, de acuerdo con la normativa municipal vigente al momento del relevamiento.

Entre las respuestas restantes, el 4,1% indicó un límite de 0,5 gramos por litro, el 1,8% mencionó valores superiores a cero e inferiores a 0,5 gramos por litro, el 1,1% señaló valores superiores a 0,5 y de hasta 1,0 gramos por litro y el 0,9% indicó valores superiores a 1,0 gramos por litro.

Gráfico 129. Conductores de motovehículos encuestados según límite permitido de alcohol en sangre indicado para conducir. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

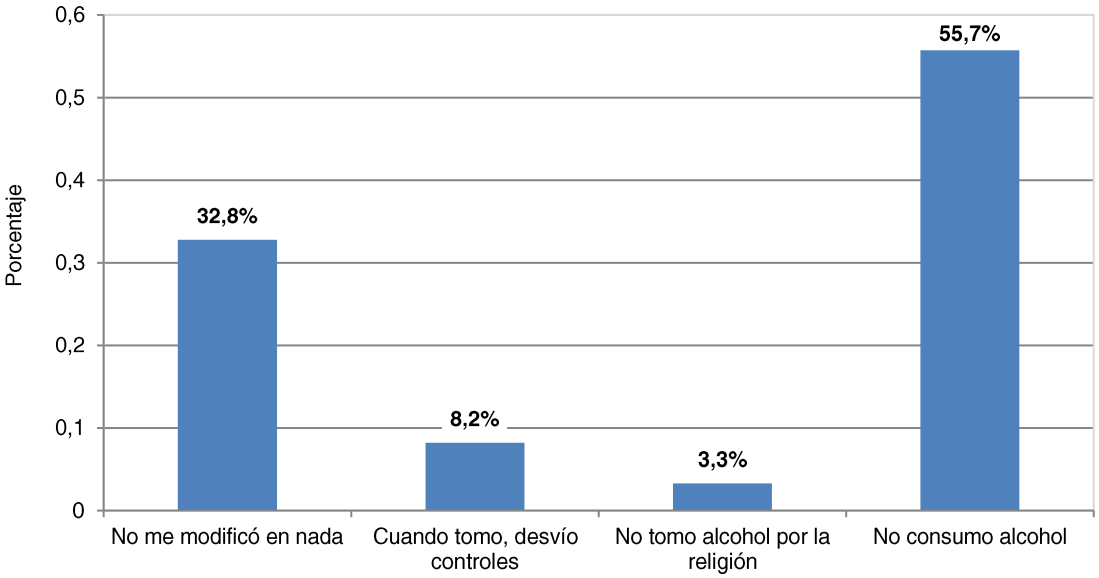
Cambios de comportamiento declarados a partir de la ordenanza de tolerancia cero

La encuesta también indagó sobre los comportamientos declarados por los conductores de motovehículos a partir de la implementación de la ordenanza municipal de tolerancia cero de alcohol en sangre, vigente desde junio de 2016.

El 55,7% de los encuestados manifestó no consumir alcohol cuando debe conducir, mientras que el 32,8% indicó que la implementación de la ordenanza no modificó su comportamiento.

Por otra parte, el 8,2% declaró desviar los controles cuando había consumido alcohol y el 3,3% señaló no consumir bebidas alcohólicas por motivos religiosos.

Gráfico 130. Conductores de motovehículos encuestados según comportamiento declarado frente a la ordenanza municipal de tolerancia cero de alcohol en sangre. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.9. Causas de siniestros viales

Este apartado presenta las percepciones de los conductores de motovehículos encuestados acerca de distintos factores y conductas que pueden incrementar la frecuencia de los siniestros viales.

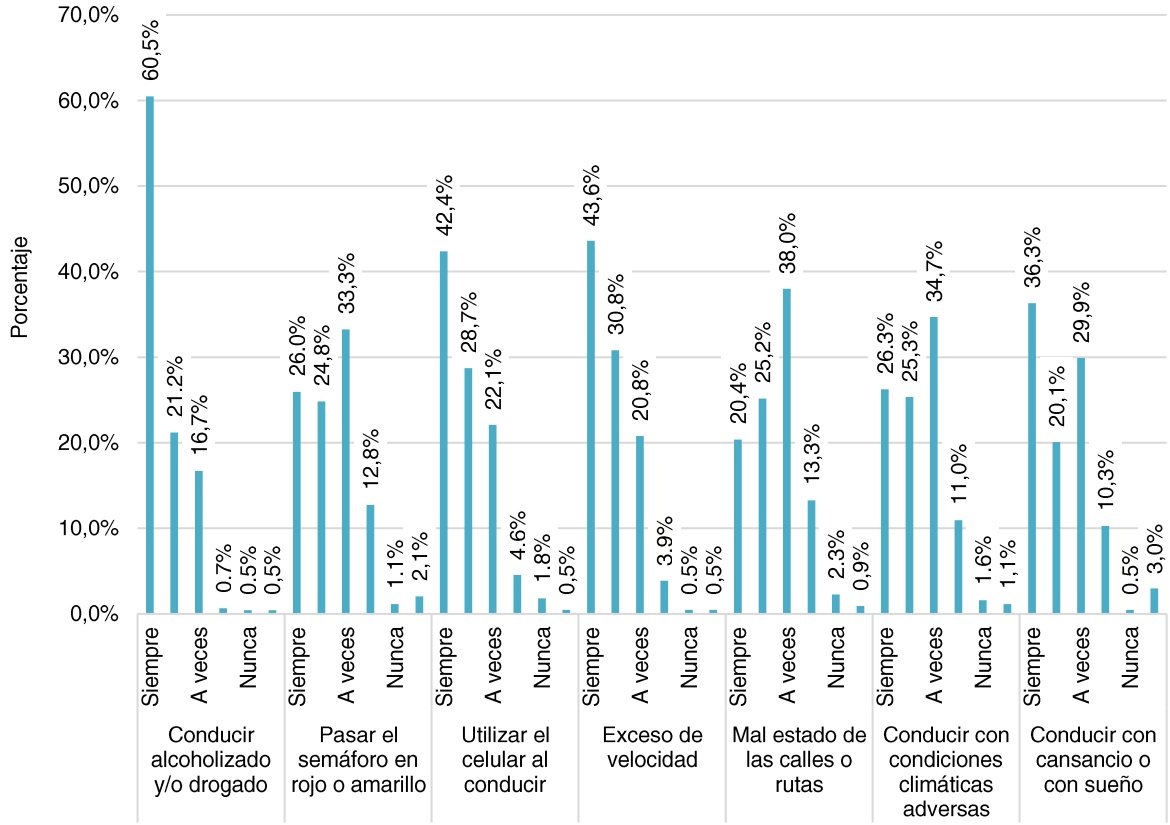
Entre los factores considerados se encuentran la conducción después del consumo de alcohol o drogas, el incumplimiento de las señales semafóricas, el uso del teléfono celular, el exceso de velocidad, el mal estado de las calles y rutas, las condiciones climáticas adversas y la conducción con cansancio o sueño.

El 60,5% de los encuestados consideró que conducir después de consumir alcohol o drogas siempre incrementa la frecuencia de los siniestros viales. Al incorporar a quienes respondieron «casi siempre» (21,2%), el porcentaje alcanzó el 81,7%.

En relación con las condiciones climáticas adversas, el 20,4% manifestó que siempre incrementan la frecuencia de los siniestros, mientras que el 25,2% indicó que lo hacen casi siempre. En conjunto, ambas categorías representaron el 45,6%.

La comparación de estos resultados muestra que los conductores encuestados atribuyeron una mayor frecuencia de siniestros a la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas que a las condiciones climáticas adversas.

Gráfico 131. Conductores de motovehículos encuestados según frecuencia con la que consideran que distintos factores incrementan los siniestros viales. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.10. Conocimiento de técnicas de conducción defensiva y normas viales

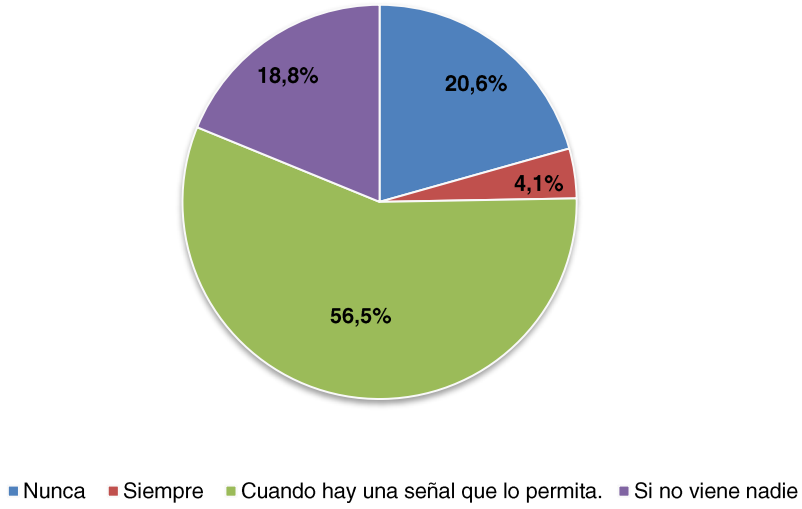
Este apartado presenta los resultados de la encuesta relacionados con el conocimiento de determinadas normas de circulación por parte de los conductores de motovehículos encuestados. Se analizan las respuestas sobre el giro a la izquierda en vías de doble sentido de circulación, el significado del semáforo en amarillo y la prioridad de paso en rotondas.

Giro a la izquierda en vías de doble sentido de circulación

Ante la consulta sobre las condiciones para realizar un giro a la izquierda en vías de doble sentido de circulación, el 56,5% de los conductores de motovehículos encuestados respondió que puede efectuarse cuando existe una señal que lo permite.

Por otra parte, el 20,6% consideró que esta maniobra puede realizarse siempre, mientras que el 18,8% indicó que es posible cuando no se aproxima ningún vehículo. El 4,1% respondió que nunca está permitida.

Gráfico 132. Conductores de motovehículos encuestados según conocimiento declarado de las condiciones para girar a la izquierda en vías de doble sentido de circulación. Ciudad de Posadas. Año 2018



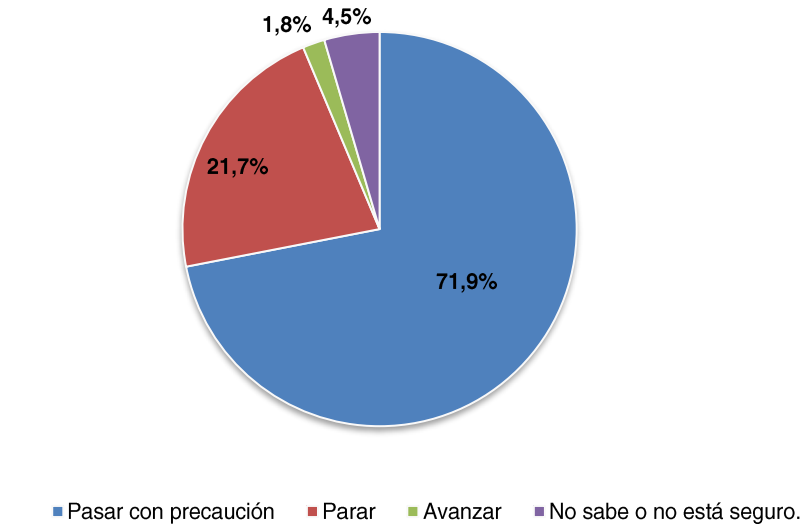
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Significado del semáforo en amarillo

Ante la consulta sobre cómo proceder frente a un semáforo en amarillo, el 71,9% de los conductores de motovehículos encuestados indicó que se debe pasar con precaución, mientras que el 21,7% respondió que corresponde detenerse.

Por otra parte, el 1,8% consideró que se debe avanzar normalmente y el 4,5% manifestó no saber o no estar seguro de cómo proceder.

Gráfico 133. Conductores de motovehículos encuestados según interpretación del significado del semáforo en amarillo. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

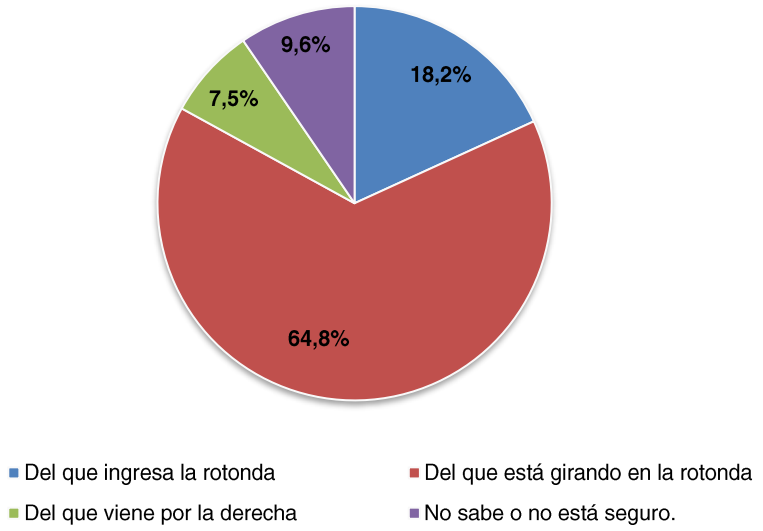
Prioridad de paso en rotondas

El 64,8% de los conductores de motovehículos encuestados identificó que la prioridad de paso en una rotonda corresponde a los vehículos que ya circulan por ella.

Por otra parte, el 18,2% consideró que tienen prioridad quienes ingresan a la rotonda y el 7,5% indicó que corresponde a los vehículos que se aproximan por la derecha. En conjunto, estas dos categorías representaron el 25,7% de las respuestas.

Asimismo, el 9,6% manifestó no saber o no estar seguro de quién tiene prioridad.

Gráfico 134. Conductores de motovehículos encuestados según conocimiento declarado de la prioridad de paso en rotondas. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.11. Control y fiscalización

Este apartado presenta las percepciones de los conductores de motovehículos encuestados sobre el desempeño de los inspectores de tránsito, la eficacia de distintos mecanismos de control y la posibilidad de filmar los operativos de fiscalización nocturna.

Percepción del desempeño de los inspectores de tránsito

La encuesta indagó sobre la valoración del desempeño de los inspectores de tránsito de la ciudad de Posadas en cuatro dimensiones: presencia, educación y buen trato; conocimiento de sus competencias; integridad en el ejercicio de sus funciones; y efectividad de sus tareas en la vía pública.

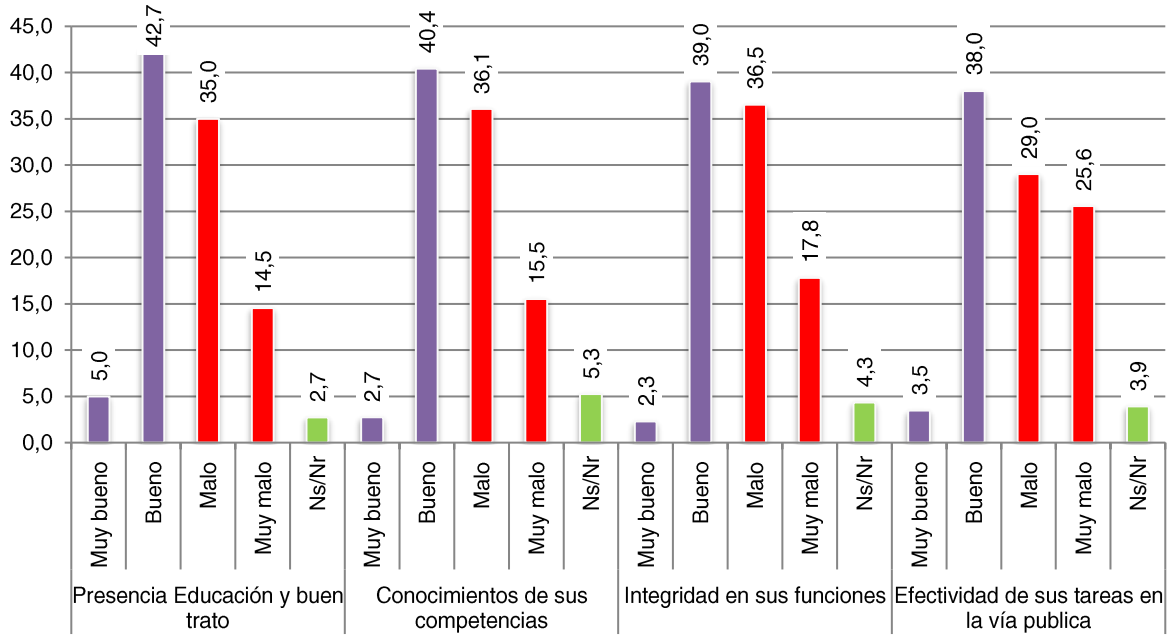
En la dimensión referida a presencia, educación y buen trato, el 42,7% de los conductores encuestados calificó el desempeño como bueno y el 5,0%, como muy bueno. Por otra parte, el 35,0% lo consideró malo y el 14,5%, muy malo.

Respecto del conocimiento de sus competencias, el 40,4% calificó el desempeño como bueno y el 2,7%, como muy bueno. En contraste, el 36,1% lo consideró malo y el 15,5%, muy malo.

En relación con la integridad en el ejercicio de sus funciones, el 39,0% otorgó una calificación de bueno y el 2,3%, de muy bueno, mientras que el 36,5% lo evaluó como malo y el 17,8%, como muy malo.

Por último, en cuanto a la efectividad de las tareas en la vía pública, el 38,0% calificó el desempeño como bueno y el 3,5%, como muy bueno. En esta dimensión, el 29,0% respondió malo y el 25,6%, muy malo.

Gráfico 135. Conductores de motovehículos encuestados según valoración del desempeño de los inspectores de tránsito, por dimensión evaluada. Ciudad de Posadas. Año 2018



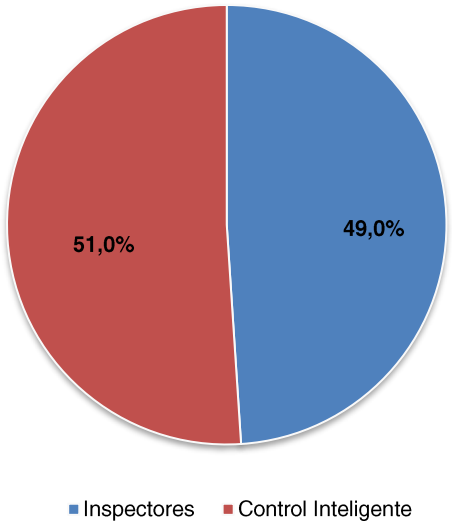
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Percepción de la eficacia de los mecanismos de control

Al consultar sobre la eficacia de distintos mecanismos de fiscalización del tránsito, el 51,0% de los conductores de motovehículos encuestados consideró más eficaces los controles realizados por inspectores, mientras que el 49,0% se inclinó por los sistemas de control inteligente, como radares de velocidad y dispositivos de registro de infracciones.

La diferencia entre ambas opciones fue de 2,0 puntos porcentuales.

Gráfico 136. Conductores de motovehículos encuestados según mecanismo de control del tránsito considerado más eficaz. Ciudad de Posadas. Año 2018



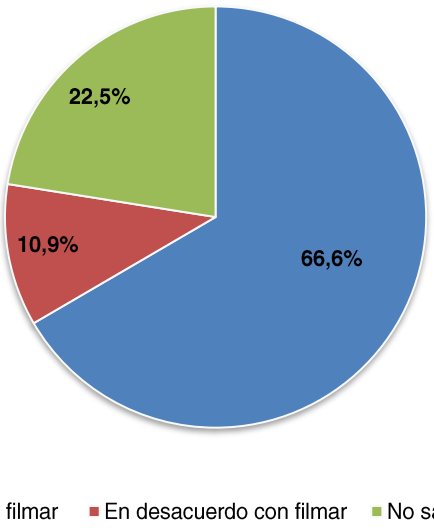
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Filmación de los operativos de control nocturno

La encuesta también consultó sobre la posibilidad de filmar los operativos de control de tránsito realizados durante la noche.

El 66,6% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó estar de acuerdo con la filmación de estos procedimientos, mientras que el 10,9% expresó su desacuerdo. Por otra parte, el 22,5% no supo o no respondió.

Gráfico 137. Conductores de motovehículos encuestados según opinión sobre la filmación de los operativos de control de tránsito nocturno. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

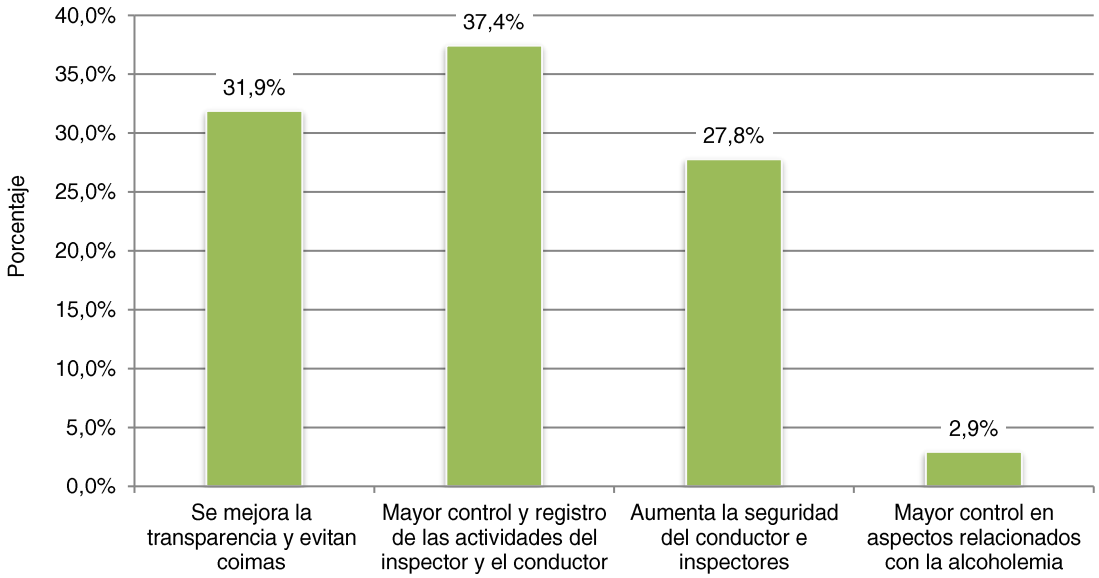
Motivos a favor de la filmación de los operativos

Entre los motivos mencionados por los encuestados que se manifestaron a favor de filmar los operativos de control nocturno, el 37,4% señaló que permitiría mejorar el control y el registro de las actividades de los inspectores y conductores.

Asimismo, el 31,9% consideró que contribuiría a mejorar la transparencia y evitar situaciones de cohecho, mientras que el 27,8% indicó que aumentaría la seguridad de los conductores y los inspectores.

El 2,9% restante mencionó la posibilidad de mejorar el control de aspectos relacionados con la alcoholemia.

Gráfico 138. Distribución porcentual de los motivos a favor de la filmación de los operativos de control de tránsito nocturno. Ciudad de Posadas. Año 2018



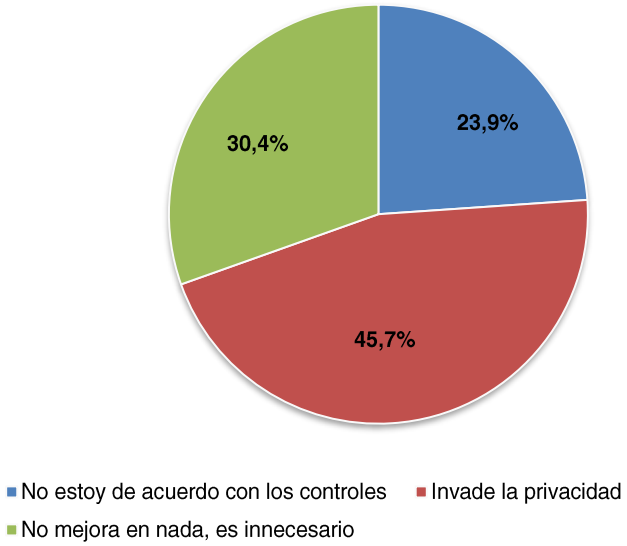
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Motivos en contra de la filmación de los operativos

Entre los encuestados que expresaron su desacuerdo con la filmación de los operativos de control nocturno, el 45,7% consideró que esta práctica invadiría la privacidad de las personas.

Por otra parte, el 30,4% manifestó que la filmación no produciría mejoras y resultaría innecesaria, mientras que el 23,9% expresó su desacuerdo con los controles nocturnos en general.

Gráfico 139. Distribución porcentual de los motivos en contra de la filmación de los operativos de control de tránsito nocturno. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

2.2.12. Contexto laboral y académico

Este apartado presenta las características laborales y académicas de los conductores de motovehículos encuestados, con el propósito de contextualizar el perfil de quienes participaron en el relevamiento.

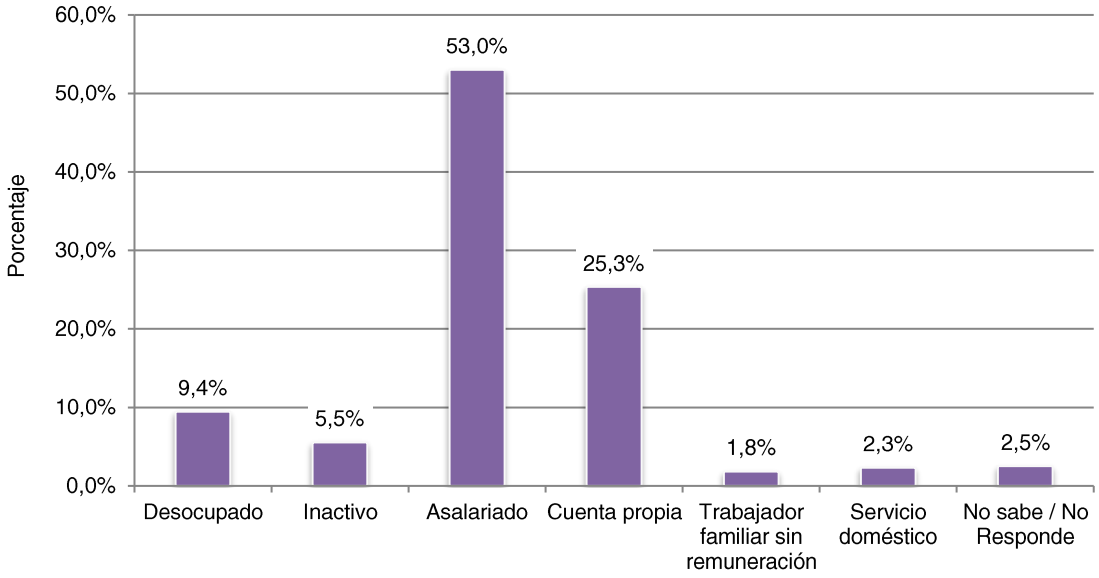
Situación laboral

El 53,0% de los conductores de motovehículos encuestados manifestó trabajar como asalariado en relación de dependencia, mientras que el 25,3% declaró desempeñarse por cuenta propia.

Por otra parte, el 9,4% se encontraba desocupado y el 5,5% pertenecía a la población inactiva.

En proporciones menores, el 2,3% declaró trabajar en el servicio doméstico y el 1,8% se identificó como trabajador familiar sin remuneración. El 2,5% no supo o no respondió.

Gráfico 140. Conductores de motovehículos encuestados según situación laboral. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Formación académica

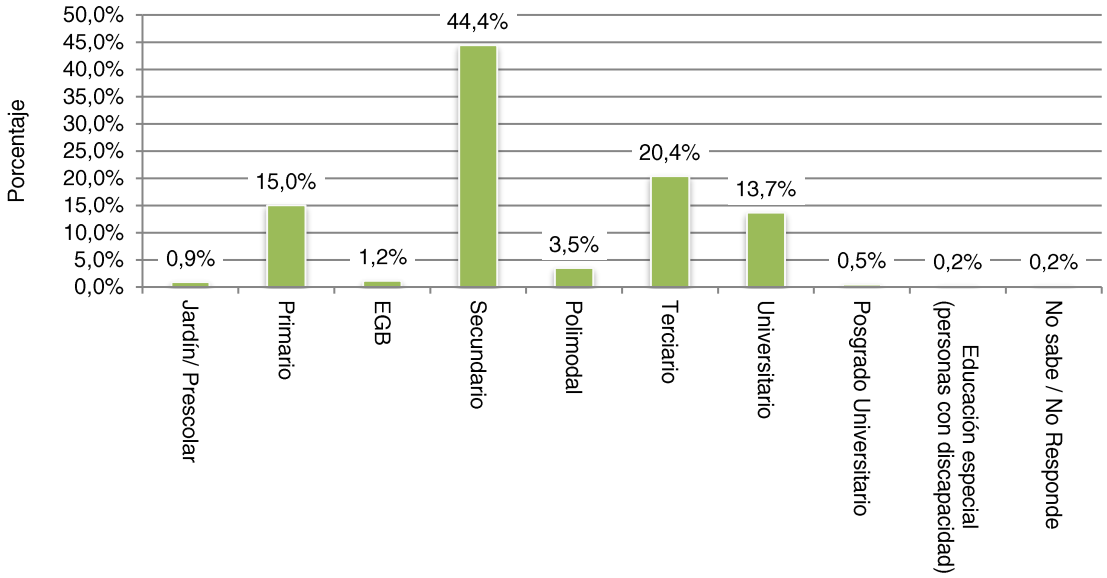
En cuanto a la formación académica, el 44,4% de los conductores de motovehículos encuestados se ubicó en la categoría correspondiente al nivel secundario, mientras que el 20,4% indicó formación terciaria y el 13,7%, universitaria.

En conjunto, las categorías de formación terciaria y universitaria representaron el 34,1% de los encuestados.

Por otra parte, el 15,0% declaró formación primaria, el 3,5% polimodal y el 1,2% correspondiente a la Educación General Básica (EGB).

En proporciones menores, el 0,9% se ubicó en la categoría jardín o preescolar, el 0,5% en posgrado universitario y el 0,2% en educación especial. El 0,2% restante no supo o no respondió.

Gráfico 141. Conductores de motovehículos encuestados según formación académica declarada. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

3. Percepciones y comportamientos de los peatones

Este capítulo presenta los resultados de la encuesta de percepción realizada a peatones de la ciudad de Posadas durante 2018, en el marco del trabajo conjunto entre el Instituto Provincial de Estadística y Censos de Misiones (IPEC) y el Observatorio Vial de la Municipalidad de Posadas.

El relevamiento permitió conocer las percepciones de las personas encuestadas sobre los riesgos presentes en la vía pública, sus comportamientos al desplazarse, el uso de distintos medios de transporte y el cumplimiento de las normas de tránsito. También se indagó sobre sus características sociodemográficas, laborales y académicas.

Los resultados se organizan en cinco apartados: perfil del peatón, percepción del clima vial, uso de elementos de seguridad, aspectos relacionados con el consumo de alcohol de otros usuarios de la vía pública y contexto laboral y académico.

La información presentada corresponde a las respuestas de las personas encuestadas y no debe interpretarse como representativa de la totalidad de los peatones de la ciudad.

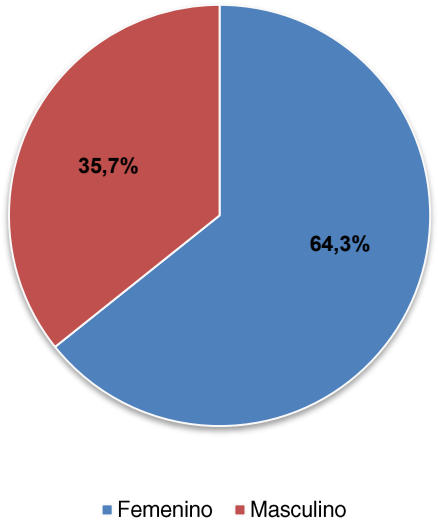
3.1. Perfil del peatón

Este apartado describe algunas características de las personas encuestadas, a partir de su distribución por sexo y grupo de edad, así como de los medios de transporte que declararon utilizar para desplazarse por la ciudad.

Distribución por sexo

Del total de peatones encuestados, el 64,3% correspondió a personas de sexo femenino y el 35,7%, a personas de sexo masculino.

Gráfico 142. Peatones encuestados según sexo. Ciudad de Posadas. Año 2018



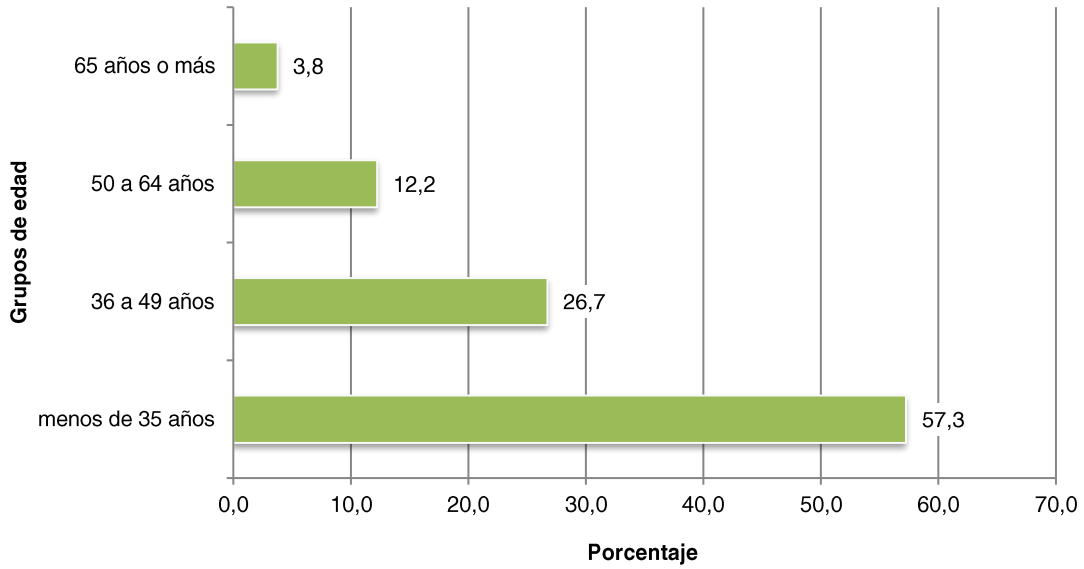
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Distribución por grupo de edad

En cuanto a la distribución por edad, el 57,3% de los peatones encuestados tenía menos de 35 años, mientras que el 26,7% se encontraba en el grupo de 36 a 49 años.

Por otra parte, el 12,2% tenía entre 50 y 64 años y el 3,8%, 65 años o más.

Gráfico 143. Peatones encuestados según grupo de edad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

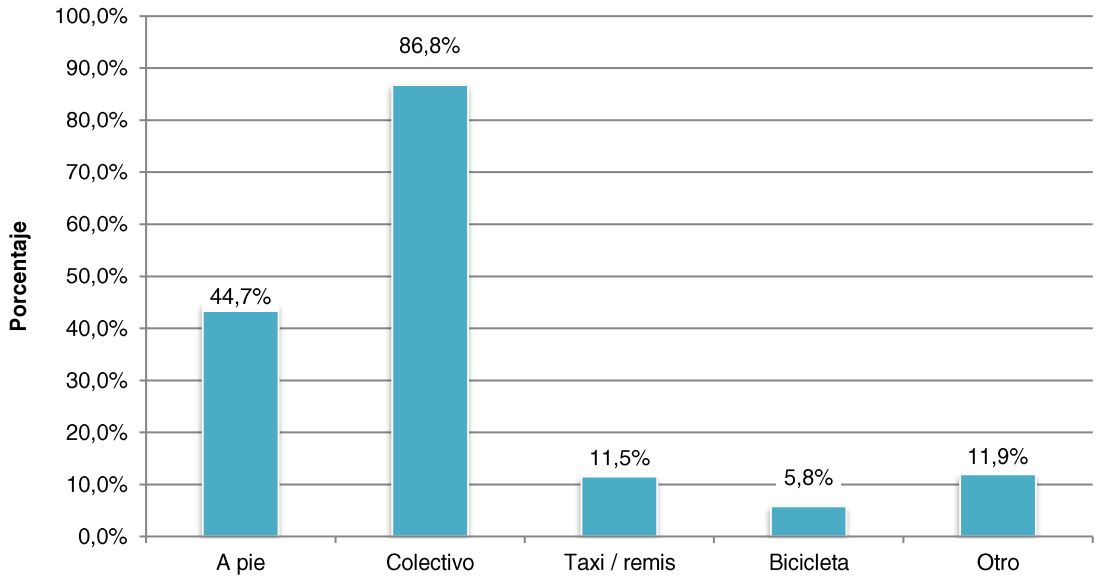
Medios de transporte utilizados

Al consultar sobre los medios de transporte utilizados habitualmente para desplazarse por la ciudad, el 86,8% de los peatones encuestados mencionó el colectivo y el 44,7% indicó que se traslada a pie.

En proporciones menores, el 11,9% señaló otros medios de transporte, el 11,5% mencionó taxis o remises y el 5,8%, la bicicleta.

Dado que la pregunta admitía respuestas múltiples, los porcentajes no suman 100%.

Gráfico 144. Peatones encuestados según medios de transporte utilizados para desplazarse por la ciudad. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

3.2. Percepción del clima vial

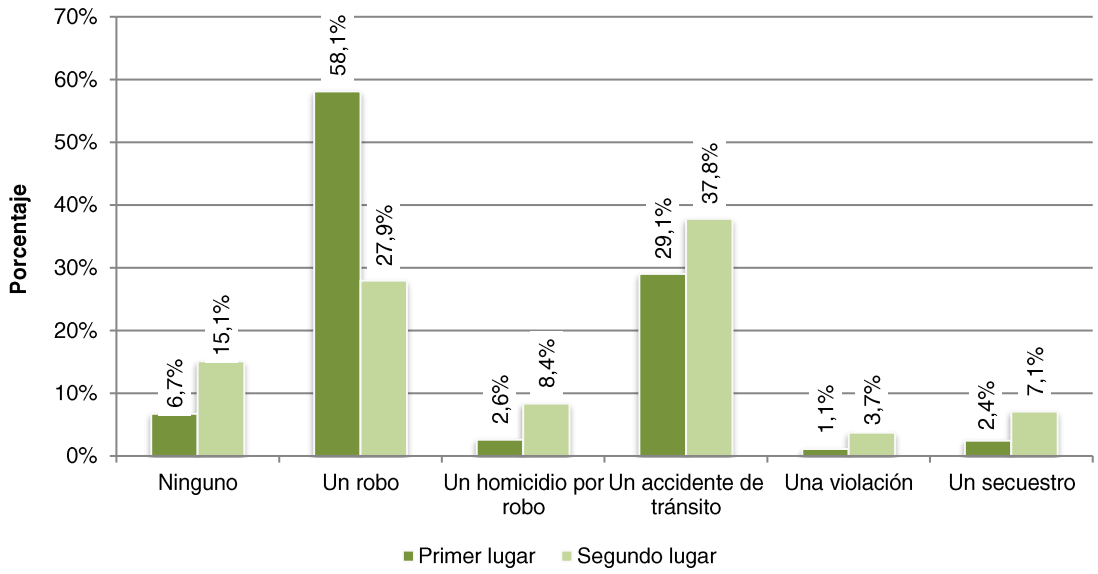
Tipos de riesgos percibidos al salir a la calle

La encuesta indagó sobre los principales riesgos que los peatones identifican al salir a la vía pública, diferenciando entre el riesgo mencionado en primer y segundo lugar.

El 58,1% de los encuestados señaló el robo como su principal temor. En segundo lugar, el 29,1% mencionó la posibilidad de sufrir un accidente de tránsito. Asimismo, el 6,7% manifestó no percibir riesgos al salir a la calle.

Las respuestas también incluyeron el riesgo de homicidio durante un robo, violación y secuestro, con porcentajes que varían según el orden en que fueron mencionados.

Gráfico 145. Peatones encuestados según riesgos percibidos al salir a la calle, por orden de mención. Ciudad de Posadas. Año 2018



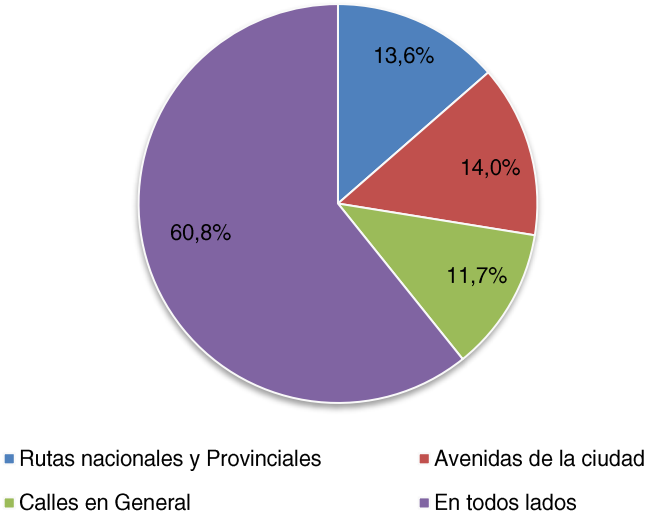
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Lugares percibidos como de mayor riesgo

Al consultar dónde consideran que existe mayor riesgo de sufrir un siniestro vial, el 60,8% de los peatones encuestados respondió que el riesgo está presente en todos lados.

Entre los lugares específicos, el 14,0% señaló las calles de la ciudad, el 13,6% las rutas nacionales y provinciales y el 11,7% las avenidas.

Gráfico 146. Peatones encuestados según percepción de los lugares de mayor riesgo de sufrir un siniestro vial. Ciudad de Posadas. Año 2018



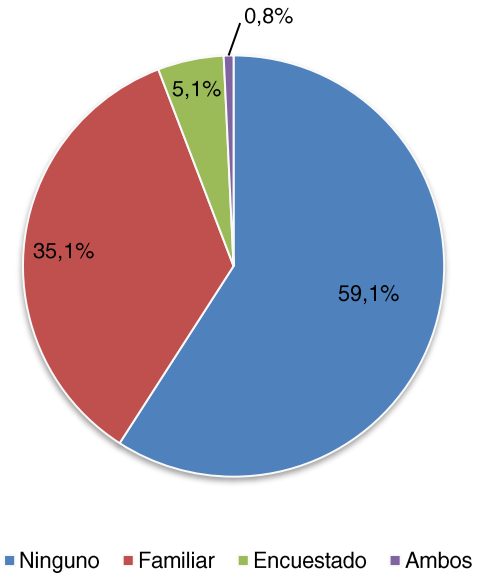
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Participación en siniestros viales

En relación con los antecedentes de siniestros viales, el 59,1% de los encuestados indicó no haber tenido participación en ninguno.

Por otra parte, el 35,1% señaló la participación de un familiar, el 5,1% manifestó haber participado personalmente y el 0,8% declaró que tanto la persona encuestada como un familiar habían participado en un siniestro.

Gráfico 147. Peatones encuestados según participación propia o de familiares en siniestros viales. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

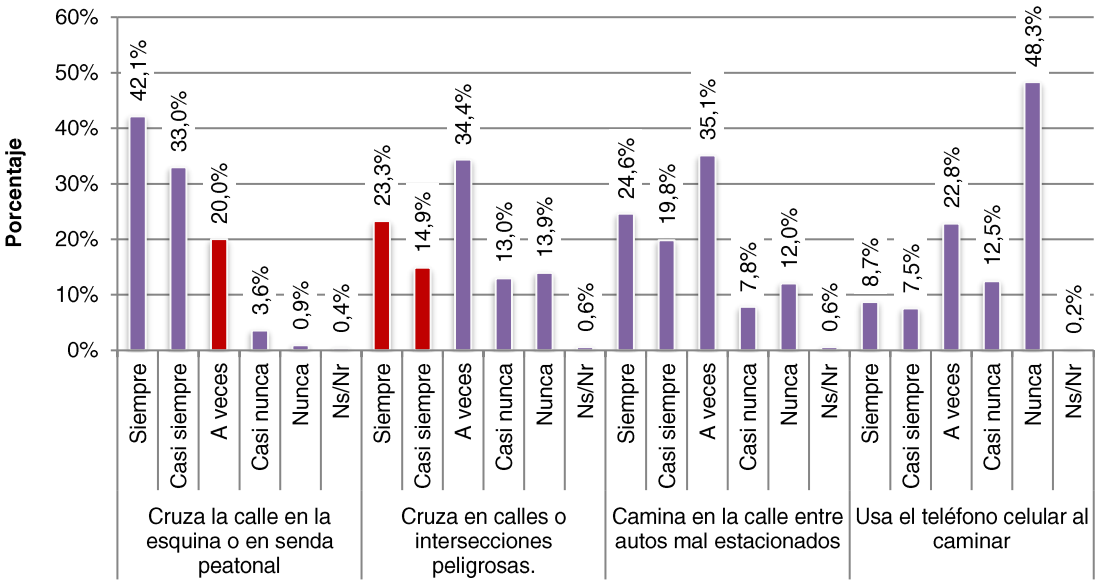
Frecuencia declarada de comportamientos peatonales

La encuesta indagó sobre la frecuencia con la que los peatones identifican determinados comportamientos en su propia conducta al desplazarse por la vía pública: cruzar por esquinas o sendas peatonales, cruzar en calles o intersecciones peligrosas, caminar entre vehículos mal estacionados y utilizar el teléfono celular mientras caminan.

El 38,2% manifestó cruzar siempre o casi siempre en calles o intersecciones peligrosas. Asimismo, el 44,4% declaró caminar siempre o casi siempre por la calle entre vehículos mal estacionados.

En relación con el cruce por esquinas o sendas peatonales, el 4,5% indicó que nunca o casi nunca lo hace. Por otra parte, el 60,8% manifestó que nunca o casi nunca utiliza el teléfono celular mientras camina.

Gráfico 148. Peatones encuestados según frecuencia declarada de distintos comportamientos durante sus desplazamientos. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

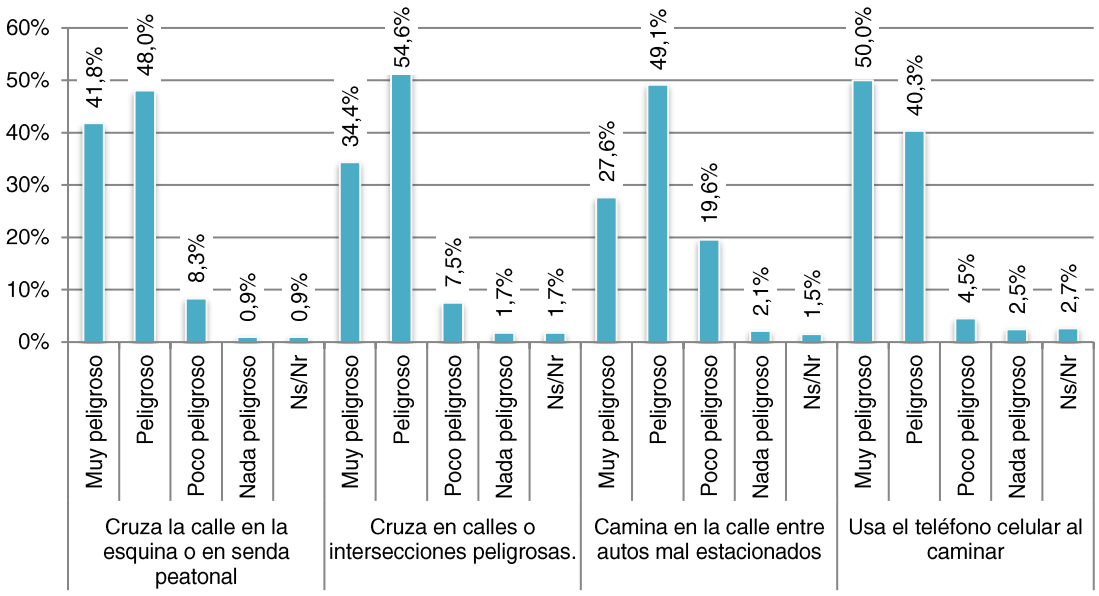
Percepción del peligro asociado a los comportamientos peatonales

Además de indagar sobre la frecuencia de determinados comportamientos, la encuesta consultó cómo perciben los peatones el peligro asociado a esas conductas.

El 89,0% consideró peligroso o muy peligroso cruzar en calles o intersecciones peligrosas. Una proporción similar, del 89,8%, expresó esa valoración respecto del cruce por esquinas o sendas peatonales.

Asimismo, el 76,7% consideró peligroso o muy peligroso caminar por la calle entre vehículos mal estacionados, mientras que el 90,3% asignó esa valoración al uso del teléfono celular mientras se camina.

Gráfico 149. Peatones encuestados según percepción del peligro asociado a distintos comportamientos peatonales. Ciudad de Posadas. Año 2018



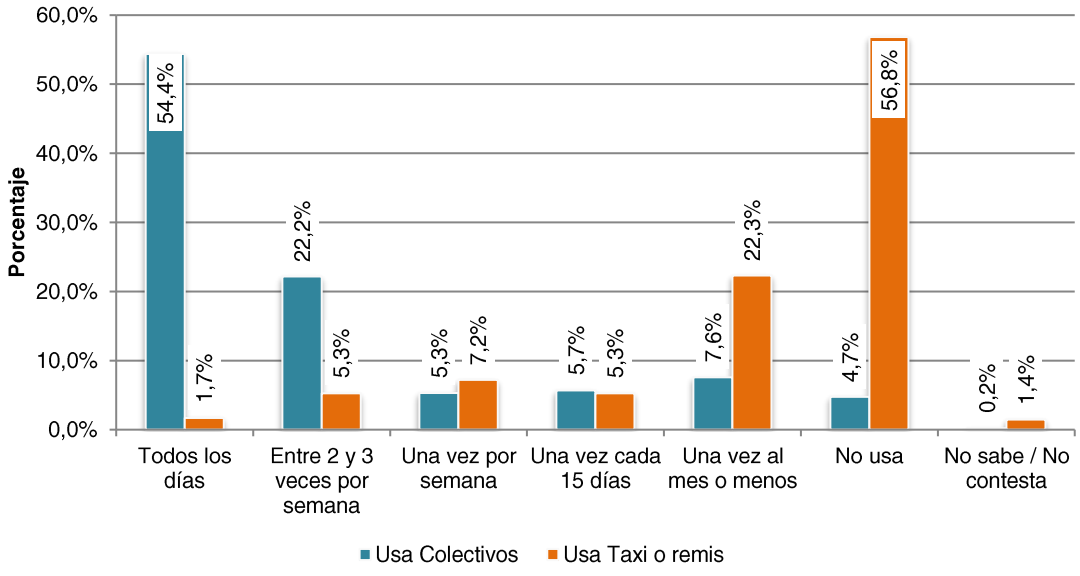
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Frecuencia de uso de medios de transporte

En cuanto a la frecuencia de uso del transporte público, el 54,4% de los peatones encuestados manifestó utilizar colectivos todos los días. En cambio, el 56,8% indicó que nunca utiliza taxis o remises.

Las respuestas también reflejan distintas frecuencias de utilización de ambos servicios, desde varias veces por semana hasta una vez al mes o menos.

Gráfico 150. Peatones encuestados según frecuencia de uso de colectivos y taxis o remises. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

Satisfacción con el Sistema Integrado de Transporte de Posadas

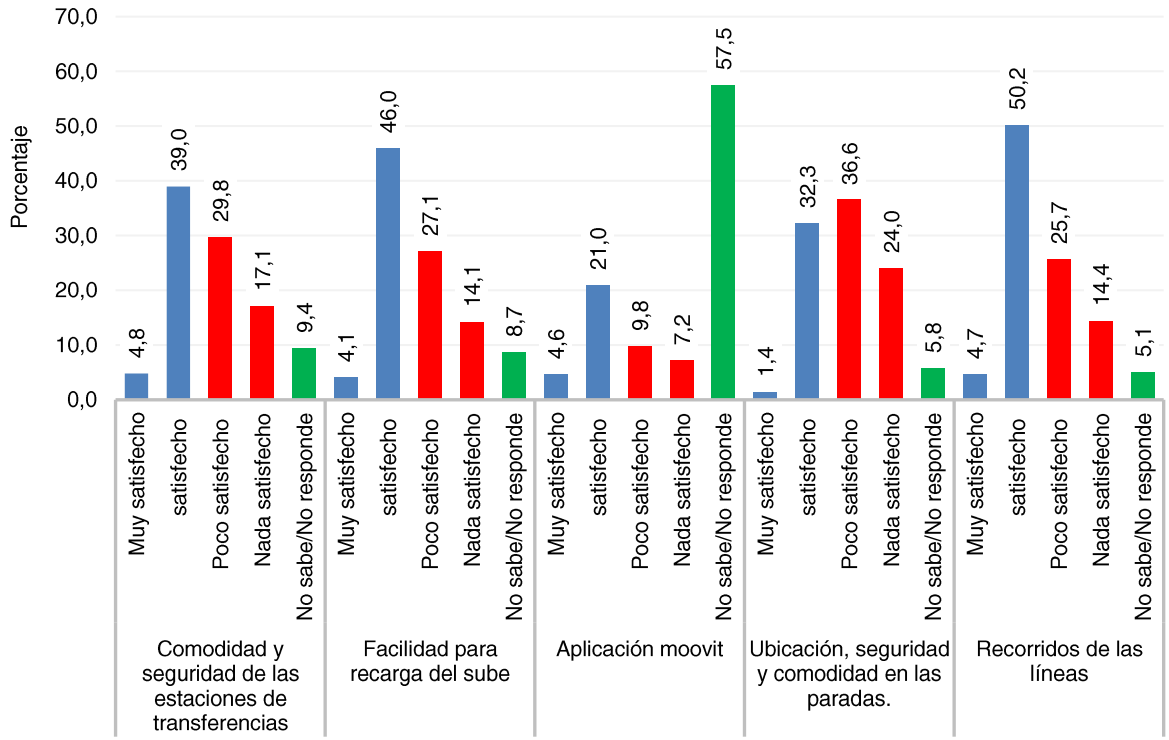
La encuesta también relevó la satisfacción de los peatones con distintos aspectos del Sistema Integrado de Transporte de Posadas.

Al sumar las respuestas «satisfecho» y «muy satisfecho», la conformidad alcanzó el 54,9% en relación con los recorridos de las líneas y el 50,1% respecto de la facilidad para recargar la tarjeta SUBE.

En cuanto a la seguridad y comodidad de las estaciones de transferencia, el porcentaje fue del 43,8%, mientras que la ubicación, seguridad y comodidad de las paradas alcanzaron el 33,7%.

La aplicación Moovit registró el menor nivel de satisfacción conjunta, con el 25,6%. Además, el 57,5% de los encuestados manifestó desconocerla.

Gráfico 151. Peatones encuestados según satisfacción con distintos aspectos del Sistema Integrado de Transporte de Posadas. Ciudad de Posadas. Año 2018



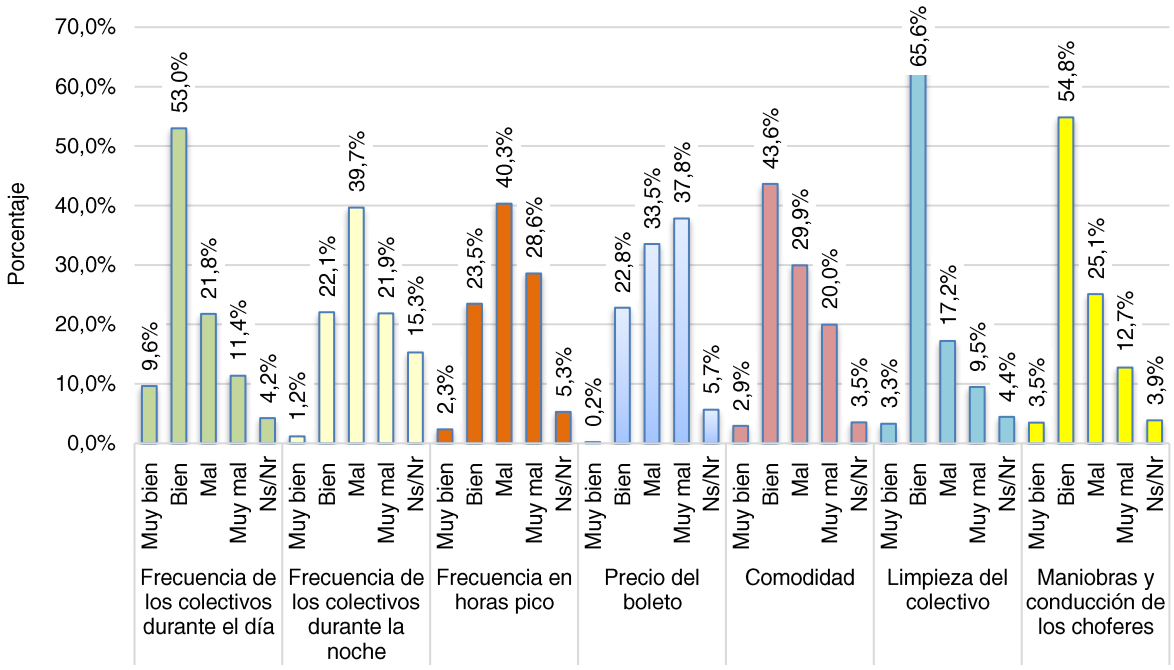
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Calificación del servicio de colectivos, taxis y remises

En relación con el servicio de colectivos, los aspectos mejor valorados por los peatones encuestados fueron la limpieza de las unidades, con un 68,9% de calificaciones positivas (bien o muy bien); la frecuencia durante el día, con un 62,6%; y las maniobras y la conducción de los choferes, con un 58,3%.

En un nivel inferior se ubicaron la comodidad de las unidades (46,5%), la frecuencia en horas pico (25,8%), la frecuencia nocturna (23,3%) y el precio del boleto (23,0%). Este último aspecto presentó, además, un 71,3% de calificaciones negativas (mal o muy mal).

Gráfico 152. Calificación del servicio de colectivos. Ciudad de Posadas. Año 2018



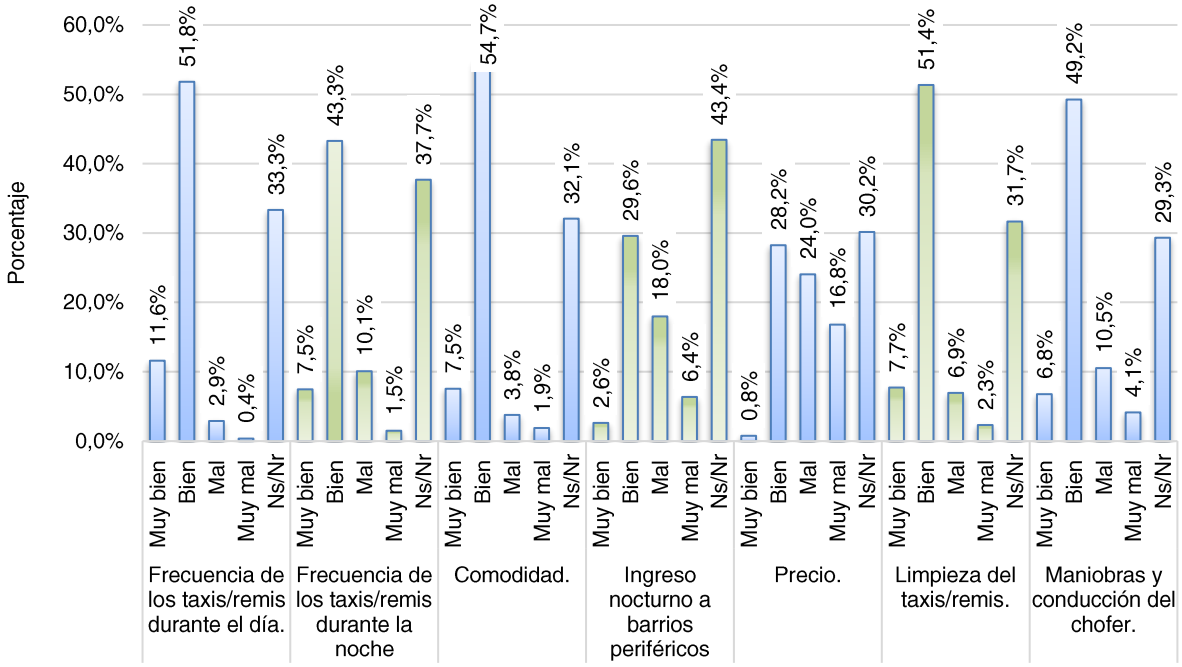
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

En cuanto al servicio de taxis y remises, cinco de los siete aspectos evaluados obtuvieron más del 50,0% de calificaciones positivas (bien o muy bien): la frecuencia diurna (63,4%), la comodidad de los vehículos (62,2%), la limpieza (59,1%), la conducción de los choferes (56,0%) y la frecuencia nocturna (50,8%).

Los porcentajes de valoración positiva más bajos correspondieron al ingreso nocturno a barrios periféricos (32,2%) y al precio del pasaje (29,0%).

Cabe señalar que la proporción de respuestas «no sabe/no responde» superó el 30,0% en casi todos los aspectos evaluados, con excepción de la conducción de los choferes, que registró un 29,3%.

Gráfico 153. Calificación del servicio de taxis y remises. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

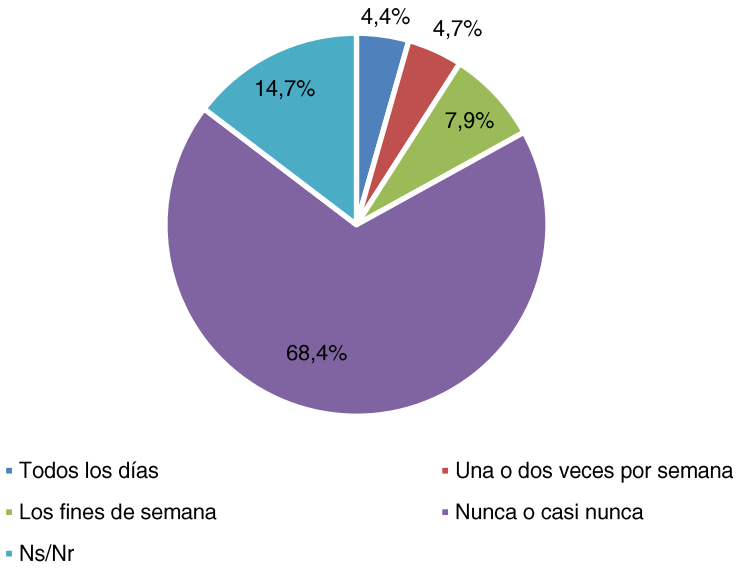
Uso de la bicicleta como medio de traslado

En cuanto al uso de la bicicleta como medio de traslado, el 68,4% de los peatones encuestados manifestó que nunca o casi nunca la utiliza, mientras que el 14,7% no respondió la pregunta.

Entre quienes declararon utilizarla, el 7,9% indicó que lo hace los fines de semana; el 4,7%, una o dos veces por semana; y el 4,4%, todos los días.

Estos resultados muestran que el uso cotidiano de la bicicleta tiene una baja frecuencia entre las personas encuestadas.

Gráfico 154. Uso de la bicicleta como medio de traslado. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

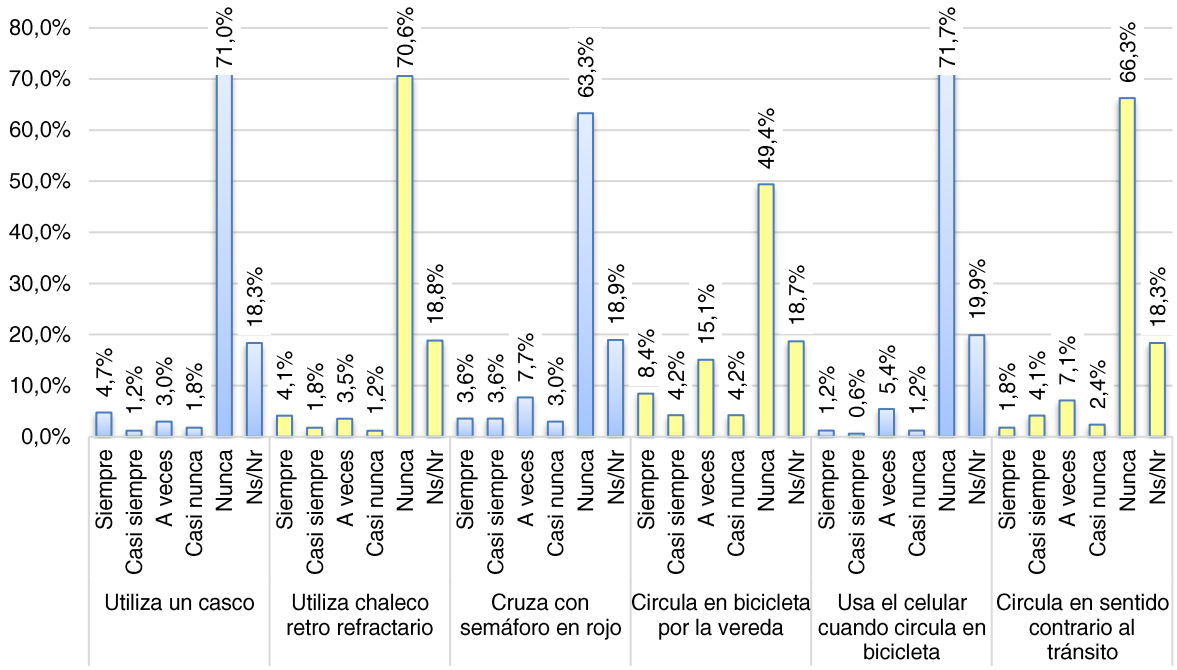
3.3. Uso de elementos de seguridad

En este apartado se presentan los resultados de la encuesta referidos al uso de elementos de seguridad y al respeto de las normas viales al circular en bicicleta.

En relación con los elementos de seguridad, el 71,0% de los encuestados declaró que nunca utiliza casco, mientras que el 70,6% manifestó que nunca utiliza chaleco retrorreflectante. Cabe señalar que, en todos los aspectos relevados, las respuestas correspondientes a la categoría «no sabe/no responde» superaron el 18,0%.

Respecto de las conductas viales, el 71,7% indicó que nunca utiliza el teléfono celular mientras circula en bicicleta; el 66,3%, que nunca circula en sentido contrario al tránsito; y el 63,3%, que nunca cruza un semáforo en rojo. Por su parte, el 49,4% señaló que nunca circula en bicicleta por la vereda.

Gráfico 155. Uso de elementos de seguridad y respeto de normas viales en ciclistas. Ciudad de Posadas. Año 2018



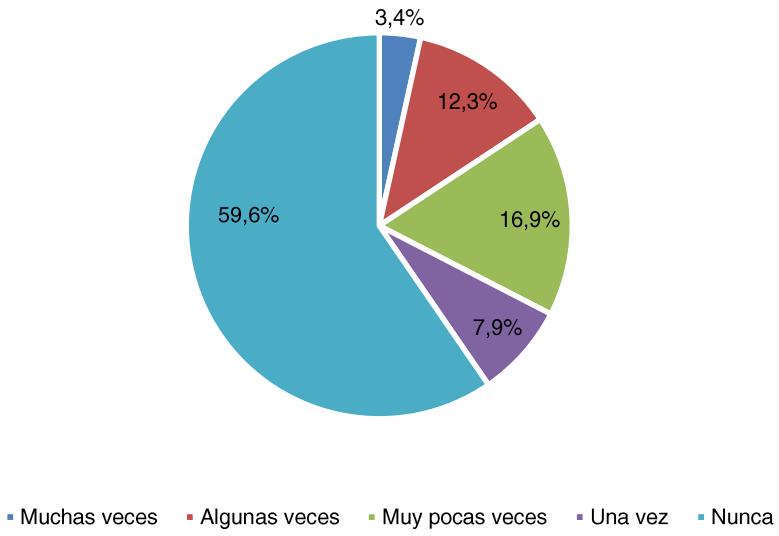
Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

3.4. Aspectos relacionados con el consumo de alcohol de otros usuarios de las vías

En este apartado se analizan dos aspectos relacionados con el consumo de alcohol por parte de los conductores: la frecuencia con la que los peatones encuestados han viajado en vehículos conducidos por personas que habían ingerido bebidas alcohólicas y la percepción del peligro asociado a esa situación.

En relación con la frecuencia de estas experiencias, el 59,6% de los encuestados manifestó que nunca había viajado con un conductor que hubiera consumido bebidas alcohólicas antes de conducir. Por su parte, el 16,9% señaló que lo había hecho muy pocas veces; el 12,3%, algunas veces; el 7,9%, una vez; y el 3,4%, muchas veces.

Gráfico 156. Frecuencia de viajes con conductores que hayan ingerido bebidas alcohólicas. Ciudad de Posadas. Año 2018

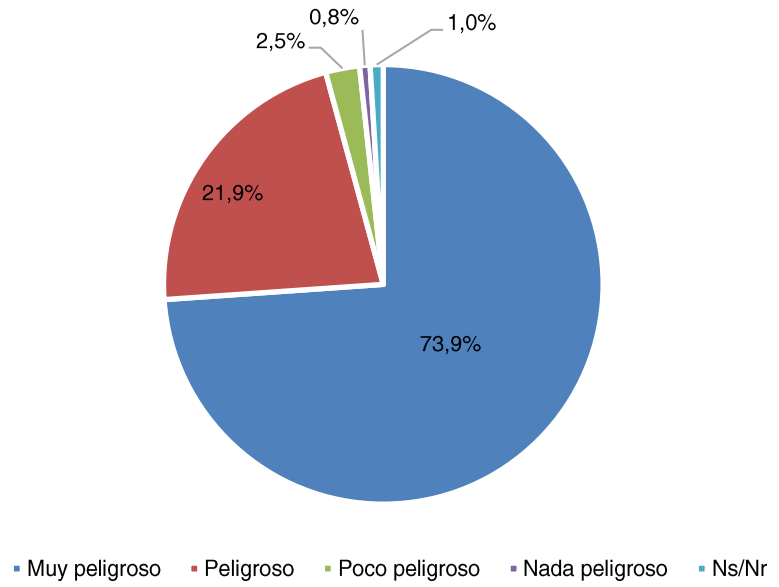


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

En cuanto a la percepción del peligro, el 73,9% de los encuestados consideró que viajar en un vehículo cuyo conductor hubiera ingerido bebidas alcohólicas es muy peligroso, mientras que el 21,9% lo calificó como peligroso. En conjunto, ambas categorías representan el 95,8% de las respuestas.

En contraste, el 2,5% consideró que esta situación es poco peligrosa y el 0,8%, que no representa ningún peligro. El 1,0% restante correspondió a la categoría «no sabe/no responde».

Gráfico 157. Percepción del peligro de viajar con conductores que hayan ingerido bebidas alcohólicas. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

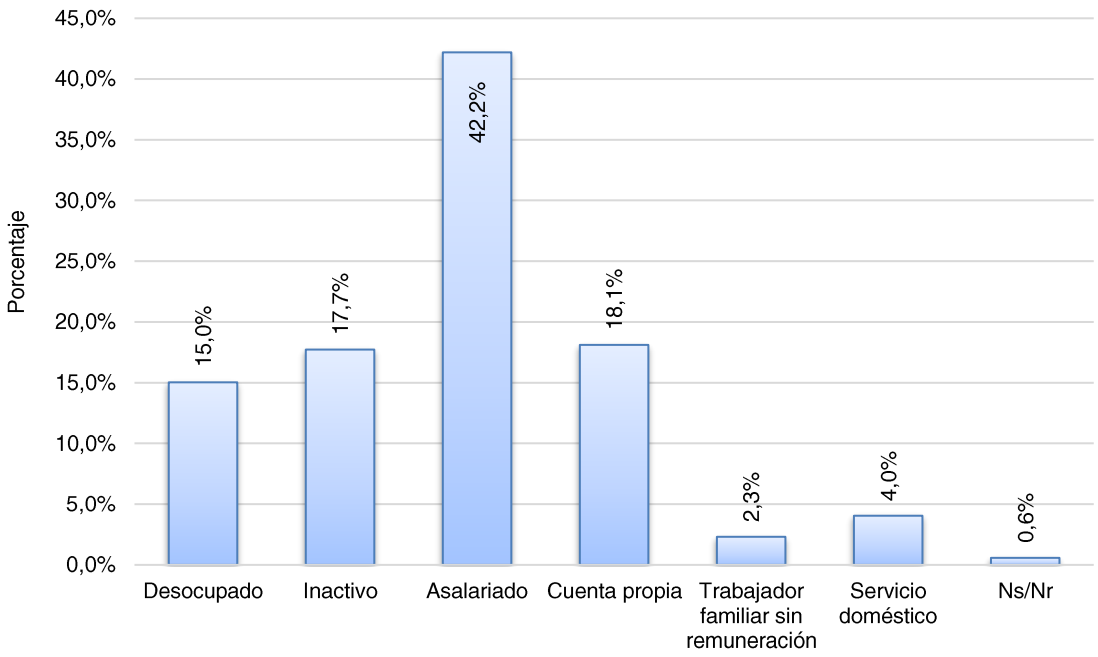
3.5. Contexto laboral y académico

Para completar la caracterización de los peatones encuestados, se presentan los resultados correspondientes a su situación laboral y formación académica.

En cuanto a la situación laboral, el 42,2% de los encuestados declaró ser asalariado y el 18,1%, trabajador por cuenta propia. Ambas categorías concentraron el 60,3% de las respuestas. Por su parte, el 17,7% se identificó como inactivo y el 15,0%, como desocupado.

Las categorías restantes registraron porcentajes menores: servicio doméstico (4,0%), trabajador familiar sin remuneración (2,3%) y «no sabe/no responde» (0,6%).

Gráfico 158. Situación laboral de los peatones encuestados. Ciudad de Posadas. Año 2018

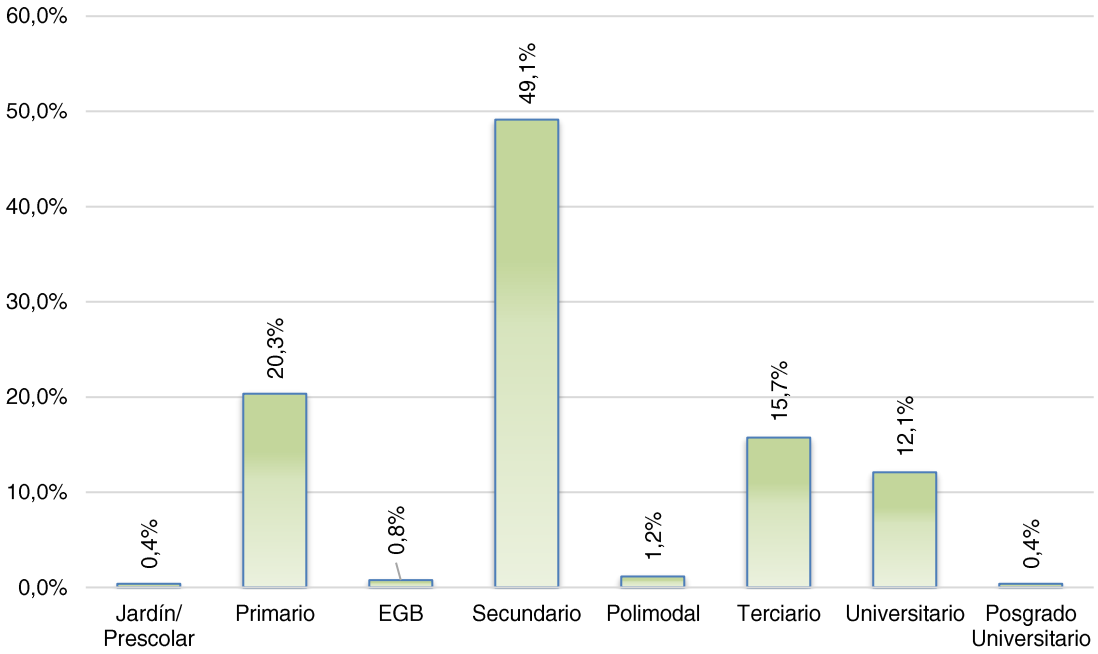


Fuente: IPEC Misiones, elaborado en base a la Encuesta de Percepción - Observatorio Vial. Municipalidad de Posadas.

Respecto de la formación académica, la categoría con mayor porcentaje fue secundario, con el 49,1%, seguida de primario (20,3%), terciario (15,7%) y universitario (12,1%).

Las demás categorías presentaron participaciones inferiores al 2,0%: polimodal (1,2%), EGB (0,8%), jardín/preescolar (0,4%) y posgrado universitario (0,4%).

Gráfico 159. Formación académica de los peatones encuestados. Ciudad de Posadas. Año 2018



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

4. Reporte metodológico

4.1. Relevamiento observacional

El relevamiento observacional se desarrolló mediante un diseño metodológico cuantitativo, transversal y descriptivo.

Se utilizó un diseño muestral no probabilístico, con puntos de observación seleccionados intencionalmente a partir de una estratificación geográfica.

Para la organización del operativo se establecieron las siguientes unidades de muestreo:

- Unidades Primarias de Muestreo (UPM): puntos de observación ubicados en intersecciones semaforizadas de tres sectores estratégicos de la ciudad de Posadas.
- Unidades Secundarias de Muestreo (USM): una misma franja horaria de observación para los tres puntos seleccionados.
- Unidades Terciarias o Finales de Muestreo (UTM): vehículos de dos ruedas y de cuatro o más ruedas, incluidos automóviles, camionetas, camiones, motocicletas y ciclomotores. En cada vehículo se observaron sus ocupantes.

El universo de análisis definido para el operativo comprendió a los conductores y ocupantes de vehículos de dos ruedas y de cuatro o más ruedas.

Cuadro 7. Vehículos y ocupantes observados, según tipo de vehículo. Ciudad de Posadas. Año 2018

Tipo de vehículo	Vehículos observados	Ocupantes observados
Vehículos de cuatro ruedas o más	2.248	3.574
Vehículos de dos ruedas	1.836	2.229

El trabajo de campo se realizó entre el 4 y el 7 de octubre de 2018, en los siguientes puntos de observación:

- PO 1: avenida Corrientes y avenida Roque Pérez.
- PO 2: avenida Quaranta y avenida San Martín.
- PO 3: avenida Tulo Llamosas y calle 166, barrio Villa Poujade.

4.2. Encuesta de percepción

La encuesta de percepción se desarrolló mediante un diseño de investigación no experimental, transversal y descriptivo.

Se utilizó un diseño muestral no probabilístico por conveniencia, con selección intencional a partir de una estratificación geográfica.

La población objetivo definida para el estudio fue la población mayor de 14 años de la ciudad de Posadas. El marco muestral contempló tres sectores de la ciudad: zona oeste, zona sur y zona centro.

Para el relevamiento se establecieron tres submuestras, correspondientes a distintos grupos de usuarios de las vías públicas:

- Usuarios de la vía pública.

- Conductores de motovehículos.
- Conductores de automóviles y vehículos de cuatro ruedas o más.

Cuadro 8. Tamaño de las muestras de la encuesta de percepción, según grupo de usuarios. Ciudad de Posadas. Año 2018

Grupo de usuarios	Personas encuestadas
Usuarios de la vía pública	631
Conductores de motovehículos	483
Conductores de automóviles y vehículos de cuatro ruedas o más	432
Total	**1.546**

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

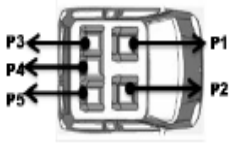
Anexos. Instrumentos utilizados

En esta sección se presentan los instrumentos de registro utilizados durante el relevamiento observacional de seguridad vial realizado en la ciudad de Posadas en 2018.

Los formularios corresponden a la observación de vehículos de cuatro o más ruedas y de motovehículos, y se reproducen conforme a los instrumentos incluidos en el documento original.

Nombre del encuestador:	Nº PO:
Día de la semana: 1. Jueves 2. Viernes 3. Sábado 4. Domingo	Tipo de vía: Urbana Calzada: Buena
Turno: 1. Mañana 2. Tarde Iluminación: Diurna	Presencia de semáforos: 1. Si 2. No
Clima: 1. Lluvia 2. Lluvia y viento 3. Nublado 4. Nublado y viento 5. Despejado 6. Despejado y viento 7. Nieve 8. Neblina	Sensación térmica: 1. Cálido 2. Templado 3. Frío

CONDUCTORES PARTICULARES



MISIONES PROVINCIA

IPEC INSTITUTO PROVINCIAL DE ESTADISTICA Y CENSOS

POSADAS

INFORMACIÓN SOBRE EL VEHÍCULO 1

Luces diurnas encendidas: 1. Si 2. No 3. S/O (Sin observación)	Comportamiento del conductor	Sexo: 1. Femenino 2. Masculino 3. S/O	Usa SRI: 1. Si 2. No 3.S/O	Usa cinturón 1. Si 2. No 3. S/O	Edad aproximada: vacío S/O
Posición frente al semáforo: 1. Primera Línea 2. Segunda línea (detrás de vehículo)					
Respeta el semáforo: 1. Si 2. No, se adelanta y cruza en amarillo 3. S/O	Porta objetos sobre si, o sus manos	P1 (C)	P1 (C)	P1 (C)	P1 (C)
Uso del Vehículo: 1. Particular 2. Comercial / Institucional	Come o bebe	P2	P2	P2	P2
Tipo de Vehículo Particular: 1. Auto 2. Camioneta/(4x4) 3. Furgoneta	Fuma	P3	P3	P3	P3
Tipo de Vehículo Comercial: 1. Pasajeros 2. Cargas 3. Servicios	Usa auriculares	P4	P4	P4	P4
Pasajeros: 1. Taxi/remis 2. Colectivo/ómnibus 3. Combi/chárter 4. Otro	Usa Celular	P5	P5	P5	P5
Carga: 1. Furgoneta 2. Camioneta 3. Camión 4. Otro	Cuidado de niños	PE	PE	PE	PE
Servicios: 1. Auto 2. Furgoneta 3. Camioneta/(4x4) 4. Ambulancia 5. Otro	Peinado o maquillajes	Sólo p/ camiones:	Edad de P1(C)	Edad de P2	
Vehículo más antiguo de 10 años		Tipo: 1. Caja propia 2. Caja y acoplado 3. Semirremolque 4. Otro			

INFORMACIÓN SOBRE EL VEHÍCULO 2

Luces diurnas encendidas: 1. Si 2. No 3. S/O (Sin observación)	Comportamiento del conductor	Sexo: 1. Femenino 2. Masculino 3. S/O	Usa SRI: 1. Si 2. No 3.S/O	Usa cinturón 1. Si 2. No 3. S/O	Edad aproximada: vacío S/O
Posición frente al semáforo: 1. Primera Línea 2. Segunda línea (detrás de vehículo)					
Respeta el semáforo: 1. Si 2. No, se adelanta y cruza en amarillo 3. S/O	Porta objetos sobre si, o sus manos	P1 (C)	P1 (C)	P1 (C)	P1 (C)
Uso del Vehículo: 1. Particular 2. Comercial / Institucional	Come o bebe	P2	P2	P2	P2
Tipo de Vehículo Particular: 1. Auto 2. Camioneta/(4x4) 3. Furgoneta	Fuma	P3	P3	P3	P3
Tipo de Vehículo Comercial: 1. Pasajeros 2. Cargas 3. Servicios	Usa auriculares	P4	P4	P4	P4
Pasajeros: 1. Taxi/remis 2. Colectivo/ómnibus 3. Combi/chárter 4. Otro	Usa Celular	P5	P5	P5	P5
Carga: 1. Furgoneta 2. Camioneta 3. Camión 4. Otro	Cuidado de niños	PE	PE	PE	PE
Servicios: 1. Auto 2. Furgoneta 3. Camioneta/(4x4) 4. Ambulancia 5. Otro	Peinado o maquillajes	Sólo p/ camiones:	Edad de P1(C)	Edad de P2	
Vehículo más antiguo de 10 años		Tipo: 1. Caja propia 2. Caja y acoplado 3. Semirremolque 4. Otro			

OBSERVACIÓN AUTOMÓVILES Y CAMIONETAS PARTICULARES Y VEHÍCULOS PROFESIONALES

Nombre del encuestador:		Nº PO:			
Día de la semana:	1. Jueves 2. Viernes 3. Sábado 4. Domingo	Tipo de vía: Urbana Calzada: Buena			
Turno:	1. Mañana 2. Tarde	Iluminación: Diurna	Presencia de semáforos:	1. Si 2. No	
Clima:	1. Lluvia 2. Lluvia y viento 3. Nublado 4. Nublado y viento 5. Despejado 6. Despejado y viento 7. Nieve 8. Neblina		Sensación térmica:	1. Cálido 2. Templado 3. Frío	



MISIONES PROVINCIA — IPEC INSTITUTO PROVINCIAL DE ESTADISTICA Y CENSOS — POSADAS

Información sobre el moto vehículo 1		Comportamiento del conductor	Sexo: 1. Femenino 2. Masculino 3. S/O	Usa Casco: 1. Si 2. No 3. Inadecuado 4. S/O	Edad aproximada: Vacío para S/O
Luces diurnas encendidas:	1. Si 2. No 3. S/O (Sin observación)	Porta objetos sobre si, o en sus manos	P1 (C)	P1 (C)	P1 (C)
Posición frente al semáforo:	1. Primera Línea 2. Segunda línea (detrás de otro veh.)				
Uso del Vehículo:	1. Particular 2. Comercial				
Tipo de Vehículo:	1. Motocicleta 2. Ciclomotor				
C.C. de la moto:	1. Hasta 125cc 2. Hasta 300cc 3. Más de 300cc	Come o bebe	P2	P2	P2
Respeta el semáforo:	1. Si 2. No, se adelanta y cruza en amarillo 3. S/O	Fuma	P3	P3	P3
Condición general del rodado:	1. Buena (tiene las luces, los espejos retrovisores y la suspensión adecuada) 2. Mala (le faltan algunos de los elementos mencionados) 3. Muy mala (Le falta la mayoría de los elementos mencionados)	Usa auriculares	P4	P4	P4
		Usa Celular	P5	P5	P5

Información sobre el moto vehículo 2		Comportamiento del conductor	Sexo: 1. Femenino 2. Masculino 3. S/O	Usa Casco: 1. Si 2. No 3. Inadecuado 4. S/O	Edad aproximada: Vacío para S/O
Luces diurnas encendidas:	1. Si 2. No 3. S/O (Sin observación)	Porta objetos sobre si, o en sus manos	P1 (C)	P1 (C)	P1 (C)
Posición frente al semáforo:	1. Primera Línea 2. Segunda línea (detrás de otro veh.)				
Uso del Vehículo:	1. Particular 2. Comercial				
Tipo de Vehículo:	1. Motocicleta 2. Ciclomotor				
C.C. de la moto:	1. Hasta 125cc 2. Hasta 300cc 3. Más de 300cc	Come o bebe	P2	P2	P2
Respeta el semáforo:	1. Si 2. No, se adelanta y cruza en amarillo 3. S/O	Fuma	P3	P3	P3
Condición general del rodado:	1. Buena (tiene las luces, los espejos retrovisores y la suspensión adecuada) 2. Mala (le faltan algunos de los elementos mencionados) 3. Muy mala (Le falta la mayoría de los elementos mencionados)	Usa auriculares	P4	P4	P4
		Usa Celular	P5	P5	P5

OBSERVACIÓN DE MOTO VEHÍCULOS PARTICULARES Y PROFESIONALES

CIUDAD DE
POSADAS

IPEC
INSTITUTO PROVINCIAL
DE ESTADÍSTICA Y CENSOS

INSTITUTO DE EDUCACIÓN TÉCNICA SUPERIOR EN SEGURIDAD VIAL
MISIONES