



THE GLOBAL GOALS
For Sustainable Development



Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicletas en América Latina



BANCO MUNDIAL
BIRF • AIF | GRUPO BANCO MUNDIAL
América Latina y el Caribe
Oportunidades para todos



BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA



OISEVI
Iniciativa



EDITORIAL

Fundación Gonzalo Rodríguez - Montevideo, Uruguay (2017)

Título: “Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicletas en América Latina” -
“Study on the Conditions for Children Transport on Motorcycles in Latin America”

Depósito legal:

1F74320166001763

ISBN

978-980-422-041-8

Editor: Fundación Gonzalo Rodríguez. Fundación UPS. Banco Mundial. Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).

Este documento fue elaborado por:

Autores: Florencia Lambrosquini, Florencia González, Eduardo Bottinelli, Ruth Bernheim, Carlos Medeiros, Natali Gares.

Equipo de revisión y edición: Andrea Ferreira, Federico Zugarramurdi, María José Pessano

Comentarios:

Hilda Gómez, especialista en Seguridad Vial, CAF-Banco de Desarrollo de América Latina.

Milnael Gómez, Oficial Análisis y Programación Sectorial, CAF-Banco de Desarrollo de América Latina.

Verónica Raffo, *Especialista Senior en Seguridad Vial*, Banco Mundial.

Santiago E. Arias, *Especialista Urbano*, Banco Mundial.

Ana Ferrer, Consultora del Banco Mundial en Seguridad Vial

Corina Puppo, Secretaria Técnica OISEVI

Juan Ramos García, exsecretario del Foro Mundial de la ONU para la Armonización de la Reglamentación de Vehículos (WP.29).

Edición y corrección de textos: Martina Gancio

Diseño portadas: Fernando Vignolo

Traducción: Federico Brum

Fotografía editorial de tapa: iStock.com/VasukiRao - Stocklib/phanthep

La versión digital de este documento se encuentra en publicaciones.

© 2017 Fundación Gonzalo Rodríguez. Todos los derechos reservados.

Agradecimientos: A Fundación UPS, Banco Mundial, OISEVI y Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) por su apoyo financiero. Especialmente a Hilda Gómez por su iniciativa y compromiso con la temática. A todo el equipo de FACTUM por la dedicación y el esfuerzo en el trabajo de campo y en el reporte. A Juan Ramos García por sus valiosos comentarios.

RESUMEN EJECUTIVO

La motocicleta se ha instalado y consolidado en América Latina como una oportunidad de movilidad para grandes sectores de la sociedad. La OMS señala que las personas usuarias de motocicletas están expuestas a mayores riesgos de colisión debido a que comparten el espacio de circulación con automóviles, ómnibus y camiones, porque son menos visibles, y además por la falta de protección física que las hace más vulnerables a sufrir lesiones en caso de colisión. Asimismo, los niños tienen más probabilidades que los adultos de sufrir consecuencias severas porque su cerebro y cráneo son más vulnerables que los del adulto ya que no han alcanzado la maduración completa.

En América Latina y el Caribe los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte en niños entre 5 y 14 años, y la segunda entre 15 y 44 años. En países como Uruguay, Brasil, Colombia y República Dominicana la motocicleta se lleva alrededor de la mitad de los fallecidos por siniestros de tránsito. Esto influye negativamente en la posibilidad de alcanzar la meta de reducir a la mitad el número de heridos y fallecidos por causa de siniestros de tránsito para 2020 que se estableció en los Objetivos de Desarrollo Sostenible propuestos por las Naciones Unidas.

A pesar de estos datos, esta problemática está escasamente estudiada. Para poder abordarla y generar cambios que protejan a uno de los grupos más vulnerables en el tránsito —los niños— es importante conocerla.

En este sentido, la Fundación Gonzalo Rodríguez en colaboración con la Fundación UPS, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Mundial y el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) decidió realizar el presente **“Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicletas en América Latina”**, como una primera aproximación a la problemática y con el objetivo de crear una base de conocimiento que sirva para mejorar esta realidad en el mediano plazo.

En este estudio exploratorio, que se realizó en cuarenta y cinco ciudades de seis países: Argentina, Brasil, Colombia, Paraguay, República Dominicana y Uruguay, se aplicó la técnica de observación no participante, relevando lo que sucede en el tránsito en base a criterios previamente definidos. Por otro lado, se recogieron percepciones, hábitos y conocimientos sobre la circulación de niños en motocicletas a través de la técnica de encuesta.

Los resultados dejan planteados algunos desafíos respecto a la seguridad de los niños en las motocicletas. En ese sentido, se observa en general un bajo uso del casco homologado en los niños más pequeños, en parte porque no existen cascos homologados para menores de 2-3 años, pero también porque no se contempla en las reglamentaciones o, en su defecto, no se fiscaliza. Asimismo, es muy bajo el uso de otras medidas de seguridad como la vestimenta visible, incluso en países donde es mandado por ley. En referencia a los niños, un factor de seguridad fundamental es alcanzar el posapié; esto muestra resultados preocupantes incluso en Uruguay, donde está reglamentado. Otra de las medidas que brindan seguridad a los niños en las

motocicletas es la ubicación del ocupante; respecto a los niños lo que se observó es alarmante ya que la mayoría son trasladados en ubicaciones no autorizadas. Esto último se reafirma con la encuesta que arroja falta de información en este aspecto como medida de seguridad.

Sobre el uso de la motocicleta, se resalta la elección de la motocicleta como medio habitual de transporte por lo económico y la rapidez; estos dos aspectos se mencionan en los primeros lugares en todos los países. Asimismo, la percepción de seguridad de los niños viajando en motocicleta es relativamente alta en todos los países.

Del mismo modo, en las ciudades con menor uso de medidas de seguridad es donde la cantidad de niños en motos es mayor. Esto se encuentra relacionado con la percepción de seguridad y también con la falta de información que los usuarios de motos tienen al respecto.

En términos generales, el Estudio también constata una disparidad en las condiciones de traslado entre ciudades al interior de los países, lo cual indica la importancia de lo local en materia de seguridad vial.

Tabla de contenido

PRIMERA PARTE	6
1. Introducción	6
2. El problema	7
3. Apuntes metodológicos	10
4. Relevamiento de campo	15
5. Principales indicadores de observación	17
6. Principales resultados de la encuesta	27
SEGUNDA PARTE	30
7. Argentina.....	32
7.1Reglamentación y datos de contexto	32
7.2Estudio observacional	34
7.3Estudio mediante encuesta coincidental.....	58
7.4Síntesis y conclusiones	84
8. Uruguay.....	90
8.1 Reglamentación y datos de contexto	90
8.2 Estudio observacional	92
8.3 Estudio mediante encuesta coincidental	133
8.4 Síntesis y conclusiones	172
9. Paraguay.....	180
9.1 Reglamentación y datos de contexto	180
9.2 Estudio observacional	183
9.3 Estudio mediante encuesta coincidental	207
9.4 Síntesis y conclusiones	235
10. República Dominicana	240
10.1 Reglamentación y datos de contexto	241
10.2 Estudio observacional	243
10.3 Estudio mediante encuesta coincidental.....	268
10.4 Síntesis y conclusiones	297
11. Colombia	303
11.1 Reglamentación y datos de contexto	304
11.2 Estudio observacional	307
11.3 Estudio mediante encuesta coincidental.....	334
11.4 Síntesis y conclusiones	359
12. Brasil.....	366
12.1 Reglamentación y datos de contexto	366

12.2 Estudio observacional	369
12.3 Estudio mediante encuesta coincidental	395
12.4 Síntesis y conclusiones	419
TERCERA PARTE.....	424
13. Desafíos y recomendaciones	424
14. Conclusiones generales.....	427
15. Referencias utilizadas.....	428
16. Anexos.....	431

PRIMERA PARTE

1. Introducción

Este estudio fue llevado adelante por la Fundación Gonzalo Rodríguez en colaboración con la Fundación UPS, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Mundial y el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).

Consiste en un estudio exploratorio para indagar en la cantidad de niños que son trasladados en motocicleta en ciudades de seis países de América Latina, para lo que se aplicó la técnica de observación no participante.

Por otro lado, se trabajó para conocer sobre hábitos y percepciones de riesgos al viajar en motocicleta, aplicando una encuesta coincidental.

Este estudio tiene como propósito acercarse a una problemática que, hasta la actualidad, ha sido escasamente abordada en la región. Pretende aportar información relevante para la toma de decisiones públicas y contribuir a desarrollar una segunda fase de trabajo sobre posibles soluciones.

En la primera parte se plantea el problema de los niños en motocicleta, se describe la metodología empleada para el trabajo observacional y de encuesta y, por último, se presentan los principales indicadores que se desprenden de la observación y resultados de la encuesta.

En la segunda parte se presentan los datos obtenidos en cada país, así como información de fuentes secundarias en relación con los mismos, con conclusiones que permiten comprender la situación.

En la tercera y última parte se exhiben los principales desafíos que plantean los resultados del estudio y recomendaciones generales, acompañados por una conclusión general.

2. El problema

El uso de la motocicleta se ha transformado en uno de los principales desafíos en materia de seguridad vial en la región. Así lo indica el estudio “Motos y Seguridad Vial”¹ (2013), presentado por CAF y el OISEVI, según el cual el parque de motocicletas de América Latina y Asia está en pleno crecimiento y eso contribuye a que cada año se incrementen los fallecidos y lesionados por siniestros asociados a su uso. Asimismo, esto influye negativamente en alcanzar la meta de reducir a la mitad el número de heridos y fallecidos a causa de los siniestros de tránsito para 2020, incluida en los Objetivos de Desarrollo Sostenible propuestos por las Naciones Unidas².

Se estima que en la región hay casi 30 millones de motocicletas registradas. A modo de ejemplo, según datos relevados por CAF, en Brasil el total de motocicletas registradas aumentó de 5,7 millones en el año 2002 a más de 21,4 millones (346%) en 2013. Entre 1997 y 2009 el parque de motocicletas registrado en Colombia aumentó un 400%. Esto coincide con que los países de la región con más alta mortalidad de usuarios de motocicleta son Colombia (3,6 por 100 mil habitantes) y Brasil (2,9 por 100 mil habitantes).

La tasa de mortalidad en motocicleta en las Américas es de 1,6 cada 100.000 habitantes en el período 1998-2010. Esta tasa ha venido creciendo rápidamente; tal es así que la tasa de fallecidos en motocicleta era de 0,8/100mil en 1998 y alcanzó el 3,5/100mil en 2010. Colombia (3,6 cada 100mil), Brasil (2,9 cada 100mil) y Paraguay (2,5 cada 100mil) son los países con la mayor tasa de fallecidos en motocicleta en la región (Rodríguez et al. 2014).

No obstante, la motocicleta es una oportunidad de movilidad para grandes sectores de la sociedad, por lo que es un medio de transporte que se instala y consolida. En esa línea, es importante trabajar en el uso más seguro de esta.

Como lo señala la OMS, las personas usuarias de motocicletas están expuestas a mayores riesgos de colisión porque comparten el espacio de circulación con automóviles, ómnibus y camiones, porque son menos visibles y, además, por la falta de protección física que los hace más vulnerables a sufrir lesiones en caso de colisión.

¹http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/799/MEMORIAS_MOTOS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

²<http://www.un.org/sustainabledevelopment/health/>

El uso del casco entre motociclistas contribuye a reducir los traumatismos craneales y la gravedad de las lesiones sufridas por los conductores de ese tipo de vehículos y sus acompañantes. Los cascos son eficaces para disminuir las probabilidades de sufrir defunciones y lesiones graves producto de traumatismos craneales. Disminuye el riesgo y la gravedad de los traumatismos en alrededor del 72%; disminuye hasta en 39% las probabilidades de muerte (OMS, 2006). Para que un casco sea efectivo tiene que estar fabricado con unos estándares de calidad adecuados. Los cascos homologados de acuerdo con el Reglamento n.º 22 de las Naciones Unidas³ garantizan la calidad necesaria.

En América Latina y el Caribe, los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte en niños de entre 5 y 14 años y la segunda de 15 a 44 años.

El traslado de niños en motocicletas es controvertido y no está claramente resuelto. Es así que, como en tantos otros aspectos relativos a la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe, la teoría y el deber ser se contraponen a la realidad. En este sentido, la realidad indica que los niños son trasladados en motocicletas, principalmente en países de bajos y medianos ingresos, a pesar de no ser un transporte seguro para ellos.

Los niños tienen más probabilidades que los adultos de sufrir consecuencias severas. Esto es así porque el cerebro y el cráneo del niño son más vulnerables que los del adulto ya que no han alcanzado la maduración completa. A los cuatro años, el tamaño de la cabeza de un niño es 90% la de un adulto y a los doce años es el 95%. Recién a los veinte años las placas óseas del cráneo están completamente cerradas.

El cuello, en contraste con la cabeza, es solo el 75% del tamaño del adulto a los cuatro años y 85% a los doce años. Los músculos del cuello del niño son más débiles, los ligamentos pueden estirarse más y las articulaciones vertebrales del niño no registran tanto el movimiento hacia adelante como en los adultos. Además, la columna vertebral tiene más cartílago y menos hueso (Arbogast et al. 2013, en UNECE, 2016).

En América Latina los países aún no han enfrentado este asunto con firmeza y, por tanto, no se han tomado medidas fuertes al respecto. De ese modo, los niños son movilizados en este medio de transporte asumiendo riesgos muy importantes para la salud.

Algunos países como Bélgica, Dinamarca, Francia e Italia prohíben que menores de entre 3 y 10 años –que no llegan al posapié– se trasladen en motocicleta. Tanto la oferta de transporte público como la posibilidad de contar con automóviles privados hacen que esto pueda cumplirse y llevarse a la práctica.

No obstante, en la mayoría de los países en desarrollo de la región no solo no está regulado el transporte de niños en motocicleta, generando un vacío legal, sino que en aquellos en los que sí está la norma no se cumple ya que diariamente se ven niños de todas las edades circulando en este medio de transporte.

³<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html>

La encrucijada está en que prohibir el traslado de menores en motocicleta debería ser acompañado por la oferta de alternativas de traslado accesible a las comunidades, como por ejemplo transporte público seguro, eficiente y a costos razonables.

Por otra parte, la exigencia de uso de medidas de seguridad para el traslado de niños en motocicleta podría contribuir a disminuir las lesiones y muertes. Pero, hasta el momento, está escasamente planteado. La exigencia común a quienes se trasladan en motocicleta, por lo general, se basa en la utilización de casco, pero poco se habla de las normas necesarias o del correcto uso. Existen, además, otras medidas que apuntan a mejorar la visibilidad de los ocupantes de motocicletas, como por ejemplo usar ropa de alta visibilidad y luces prendidas. Por otro lado, llevar al niño en la posición inmediatamente posterior al conductor y que el niño llegue al posapié son medidas de seguridad que apenas se mencionan en la región.

De todos modos, esta realidad está estudiada de manera escasa. No están cuantificados (o al menos no se especifica en los datos presentados por los países) los niños que viajan en motocicleta, y se desconoce la situación en la que viajan (uso de medidas de seguridad). Es en ese sentido que este estudio pretende contribuir, describiendo una realidad regional que es necesario trabajar y enfrentar desde diversos ámbitos para generar cambios y proteger a uno de los grupos más vulnerables en el tránsito.

3. Apuntes metodológicos

En términos generales, la técnica de observación consiste en registrar sistemáticamente, en forma válida y confiable, el comportamiento o conducta manifiesta en un determinado escenario.

En el caso de la observación no participante, no se produce interacción entre el observador y el/los observados, por lo tanto, permite la obtención de datos conductuales (en este caso del tránsito) sin ninguna mediación o interferencia producida por la interacción del observado.

En este caso en particular se trata de relevar visualmente lo que sucede en el tránsito en base a criterios de relevamiento e instrumentos de recolección predefinidos.

Las principales ventajas de la observación no participante son:

1. No es una técnica “obstructiva”, es decir, no se produce ningún estímulo en ningún sentido sobre el comportamiento de los sujetos observados, simplemente se registra lo observado sin intervenir.
2. En este proyecto en particular, se registra en forma sistemática conductas observadas en el tránsito bajo un criterio compartido e instrumentado en planillas de relevamiento que permiten homogeneizar el registro de información.
3. Permite la confección de grandes volúmenes de datos.

La metodología aplicada surge del acuerdo entre técnicos de los países integrantes del OISEVI donde se definieron parámetros comunes para asegurar la comparabilidad de la información generada⁴.

La unidad de análisis considerada para este estudio son los niños y adolescentes (entre 0 y 17 años de edad) como pasajeros de motocicletas en zonas urbanas y suburbanas de las ciudades seleccionadas para el mismo.

La unidad de observación serán las motocicletas de 2, 3 o 4 ruedas (motos, ciclomotores, triciclos y cuadríciclos) en movimiento, con niños y adolescentes a bordo y sus pasajeros.

Indicadores de observación:

1. Tasa de bebés, niños y adolescentes que circulan en motocicletas (2, 3 y 4 ruedas) en relación al total de motos circulantes en las zonas de relevamiento observacional.
2. Medidas de seguridad utilizadas: utilización de cascos, tipo y características de los mismos, normas técnicas.

⁴ Manual teórico metodológico para el relevamiento urbano de conductas viales vinculadas a los sistemas de protección. Buenos Aires, Argentina OISEVI, julio 2013.

3. Condiciones de uso de las medidas de seguridad utilizadas⁵.

4. Cantidad de personas que acompañan al menor.

El instrumento utilizado es un cuestionario estandarizado para el relevamiento de indicadores.

El estudio se basa en una muestra representativa estratificada para cada país, seleccionando las principales ciudades y con escala en la cantidad de puntos de observación de acuerdo con la cantidad de habitantes residentes en cada ciudad seleccionada. A partir de ahí se seleccionaron 10 estratos⁶:

10. Ciudades con más de 5.000 habitantes y hasta 20.000

9. Ciudades con más de 20.000 habitantes y hasta 60.000

8. Ciudades con más de 60.000 habitantes y hasta 100.000

7. Ciudades con más de 100.000 habitantes y hasta 500.000

6. Ciudades con más de 500.000 habitantes y hasta 1 millón (no aplica en el caso uruguayo)

5. Ciudades con más de 1 millón de habitantes y hasta 3 millones

4. Ciudades con más de 3 millones de habitantes y hasta 5 millones

3. Ciudades con más de 5 millones de habitantes y hasta 7 millones

2. Ciudades con más de 7 millones de habitantes y hasta 9 millones

1. Ciudades con más de 9 millones de habitantes

De acuerdo con la cantidad de población de cada ciudad se establece la siguiente distribución de puntos de observación:

Estrato	Población	Puntos de observación
10	5.000 a 20.000	2
9	20.000 a 60.000	2
8	60.000 a 100.000	3
7	100.000 a 500.000	4
6	500.000 a 1.000.000	5
5	1 a 3 millones	6
4	3 a 5 millones	7
3	5 a 7 millones	8
2	7 a 9 millones	9
1	Más de 9 millones	10

⁵ Refiere al uso correcto o incorrecto.

⁶ Estratificación utilizada por OISEVI.

Los criterios básicos considerados para la representatividad y aplicabilidad del estudio de campo realizado son:

1. Los distintos puntos de observación suficientemente separados entre sí, de manera que se cubra la mayor parte del casco urbano.
2. Las calles y cruces de calles donde se realizaron las observaciones son representativas de la ciudad, buscando concentración de vehículos, por un lado, y heterogeneidad de circulación entre los puntos.
3. Se tuvo en cuenta que no haya controles excepcionales de tránsito en esos lugares, como ser la presencia de inspectores o policías de tránsito, cámara de video-vigilancia de tránsito.
4. Se buscó que los puntos de observación se realicen en cruces con semáforo, aprovechando los ciclos en rojo, para maximizar la observación de los detalles necesarios. En caso de imposibilidad se buscó puntos donde la velocidad de los vehículos sea muy baja (lomadas o cruces peatonales, por ejemplo).

De acuerdo con lo que es habitual en este tipo de trabajo observacional, el relevamiento se realizó para cada uno de los puntos, tomando datos a lo largo de cuatro días consecutivos y en dos turnos cada día.

De los cuatro días elegidos, dos fueron días laborables (de lunes a viernes) y los otros dos días los fines de semana (sábado y domingo).

A su vez, los horarios se dividieron entre la mañana y la tarde. El horario de la mañana fue desde las 08:00 hasta las 14:00 horas y el horario de la tarde desde las 15:00 a las 20:00 horas. Variando levemente en cada país.

País	Turno Matutino	Turno Vespertino
Paraguay	8:00 a 10:00 h	16:00 a 18:00 h
Uruguay	Jueves, viernes y sábado: de 8:00 a 10:00 h - Domingo: de 10:00 a 12:00 h	16:30 a 18:30 h
Colombia	Sábado, lunes y martes: de 7 a 9h – Do- mingo: de 8:30 a 10:30h	16:30 a 18:30 h
Brasil	Sábado, lunes y martes: de 8:00 a 10:00 h - Domingo: de 9:00 a 11:00 h	16:00 a 18:00 h
República Dominicana	Sábado y domingo: de 9:00 a 11:00 h - Lunes y martes: de 8:00 a 10:00 h	16:00 a 18:00 h
Argentina	Sábado, lunes y martes: de 8:00 a 10:00 h - Domingo: de 9:00 a 11:00 h	16:30 a 18:30 h

Encuesta

Por otro lado, el estudio pretende recoger percepciones, conocimientos y hábitos sobre la circulación tanto de niños como de adultos. En ese sentido, se realiza una encuesta de tipo personal coincidental que se aplica a hombres y mujeres conductores de motocicletas, que transporten niños en forma habitual.

De ese modo, el tipo de muestra para la encuesta es intencional entre las personas que circulan en motocicleta en las inmediaciones de los puntos de observación.

La realización de encuestas personales mediante muestra coincidental consiste en aplicar un cuestionario de encuesta estandarizado a una población específica de acuerdo con los parámetros definidos para la investigación.

Una encuesta realizada mediante una muestra coincidental no es probabilística y consiste en encuestar a personas seleccionándolas de manera puramente casual hasta cubrir una cantidad determinada de casos.

Al ser un público objetivo constituido por personas físicas, las encuestas personales se realizan interceptando personas en la calle –en este caso conductores de motos–, en ubicaciones que se definieron previamente.

En la encuesta coincidental, el encuestador se ubica en un punto geográfico (en este caso cercano a los puntos de observación del estudio observacional y centros escolares próximos) y, seleccionando a conductores de motos que estuvieran próximos a la zona, aplica el cuestionario de la encuesta a todos los que estén dispuestos a responder.

Como ventaja, las encuestas coincidentales poseen la particularidad de que los costos son menores, dado que se responden en menos tiempo y el costo de desplazamiento y selección de unidades de muestreo es sensiblemente menor.

Teniendo en cuenta que la encuesta coincidental es una fase adicional al estudio central (observación), la intención de su realización es poder obtener algunos insumos iniciales sobre la declaración de las personas que conducen motos y transportan niños en los diferentes países.

Búsqueda de información web

Consiste en la recolección de información a través de fuentes documentales –en su amplísima mayoría disponibles de libre acceso en internet.

Criterios y método: para realizar la búsqueda de información necesaria, se tomó en cuenta lo siguiente:

- *Motor de búsqueda:* Google Search Engine en modo por defecto.
- *Navegador:* Google Chrome.

Se realizó luego un *proceso iterativo*: esto es, se sigue un camino lógico en función de los datos que están disponibles en distintas etapas de la investigación y este es modificado en función de lo encontrado.

Se identificó, mediante información previamente disponible y/o consultas en motor de búsqueda, cuáles son las entidades que producen, sistematizan y publican datos referentes.

1. Con la información anterior se navegó dentro de cada sitio con los siguientes criterios:
 - a. Búsqueda en menús de navegación de cada sitio.
 - b. Si no se encontraba ninguna referencia, se proseguía con la búsqueda mediante palabras clave en algún motor de búsqueda interno (es decir, aquel que busca las palabras que el usuario propone dentro del dominio URL en donde está publicada la página web).
 - c. En caso de que no existiera ningún motor de búsqueda y que la información no estuviera disponible al navegar utilizando los menús del sitio, se recurría a la búsqueda externa mediante un motor de búsqueda, utilizando palabras claves.

2. En caso de no disponer de información previa, se consultó en motor de búsqueda qué entidad es la encargada de la planificación, elaboración y difusión de las estadísticas oficiales en cada uno de los países considerados (institutos nacionales de estadísticas, censos y afines). Dentro de cada sitio se buscó información referente a la subdimensión tratada y qué entidades generaban estos datos, siguiendo criterios iterativos similares a los mencionados anteriormente.
3. Finalmente, si ninguno de los puntos anteriores eran satisfactorios, se realizó una búsqueda con palabras clave de cada subdimensión tratada y luego se realizó una lectura exhaustiva de quién creaba el dato, la fuente, la metodología utilizada, etc. Si en ningún caso se lograba relevar el dato necesario, se consideró al mismo como “no disponible” (*n/d*).

Por otro lado, se consultó con las autoridades competentes en materia de seguridad vial, como lo son Agencias Nacionales de Seguridad Vial, Ministerios de Transporte, Ministerios de Salud, organismos fiscalizadores, entre otros, con el fin de solicitar y/o corroborar información relativa a reglamentaciones y estadísticas oficiales.

4. Relevamiento de campo

Entre el 11 y el 14 de junio se realizó un pre-test en Montevideo, en seis puntos de observación (PO), totalizando 1.841 observaciones de motocicletas.

Recolección de datos: observacional y encuesta

	Paraguay	Uruguay	Colombia	Brasil	Argentina	Dominicana
Fecha de relevamiento	20 al 23 de agosto	1 al 9 de setiembre	17 al 20 de setiembre	22 al 25 de octubre	19 al 23 de noviembre	5 al 8 de noviembre
Fecha de supervisión	Al 31 de agosto	8 al 13 de setiembre	22 al 30 de setiembre	Al 7 de noviembre	Al 11 de diciembre	Al 11 de noviembre
Cantidad de observadores	20	94	24	27	26	24
Cantidad de encuestadores	20	60	24	27	26	24
Cantidad de supervisores	3	19	7	6	8	6
Cantidad de observaciones realizadas	7.893	20.501 ⁷	11.866	12.848	13.072	21.169
Cantidad de encuestas realizadas	400	600	500	540	520	480
Empresa a cargo	ICA MARKET Research	FACTUM	IPSOS	Fine Research	Fine Research	Sigma dos

Fuente: Elaboración propia

Respecto a la propuesta inicial de los PO, vale mencionar algunas modificaciones realizadas:

- En Paraguay, por razones de seguridad, se sustituyó Concepción por Caaguazú.
- Del mismo modo, la incorporación de un nuevo PO en la localidad de Caaguazú se debió a la resistencia expresada por vecinos y autoridades en el PO 4 (Pedro Juan Caballero y Guillermo Arias), situación que obligó a la mudanza del mismo, luego del registro de 40 casos, hacia la intersección de las calles 15 de Agosto y Roberto L. Pettit, para continuar con el trabajo. En otros puntos se presentaron incidentes de inseguridad que pudieron, no obstante, ser resueltos sin necesidad de mudar los PO.

⁷ NOTA IMPORTANTE: Para Uruguay estaban previsto inicialmente 18 puntos de observación, pero gracias al estudio observacional de OISEVI-UNASEV, se logró alcanzar una muestra mayor, de 47 puntos.

- En Uruguay, la propuesta inicial era contar con 18 PO, la misma se extendió a 47 PO por la complementariedad del estudio observacional de OISEVI-UNASEV.
- En Colombia se hicieron algunos cambios a sugerencia de uno de los socios del proyecto, considerando el conocimiento del país, de las ciudades y principalmente del transporte en las ciudades. En esa línea, se sustituyó Medellín, en la Provincia de Antioquia y Barranquilla, en la Provincia de Atlántico por Riohacha, en la Provincia de La Guajira, Santa Marta, Provincia de Magdalena y Galapa, Provincia de Atlántico.
- Por esta misma razón, en Brasil se sustituyeron las ciudades San Pablo y Porto Alegre por Belém, Fortaleza y Recife.

5. Principales indicadores de observación

A continuación se muestran los principales resultados obtenidos del estudio de observación en ciudades de seis países de América Latina y el Caribe, con foco en el traslado de niños en motocicletas.

Descripción general del uso de la motocicleta (todos)

País	Usa casco	Ropa visible	Luces	Usa celular
Uruguay				
Montevideo	89,5%	36,5%	68,0%	0,3%
Paysandú	98,1%	4%	75,7%	0,0%
Maldonado	95,9%	13,0%	53,3%	0,1%
Colonia	94,5%	35,9%	67,7%	0,0%
Cerro Largo	16,1%	3,7%	61,4%	0,7%
Florida	96,8%	77,3%	20,7%	0,9%
Argentina				
CABA	94,9%	3,8%	72,8%	2,1%
La Plata	65,5%	0,6%	54,8%	0,5%
Córdoba	84,9%	1,3%	41,6%	0,4%
Jujuy	50,8%	6,1%	41,2%	0,5%
Tucumán	38,1%	1,3%	41,1%	1,7%
Paraguay				
Asunción	76,9%	6,0%	43,0%	1,6%
Ciudad del Este	72,8%	13,8%	49,7%	0,5%
Encarnación	72,5%	3,1%	40,0%	0,8%
Caaguazú	6,15	0,6%	8,6%	1,9%
R. Dominicana				
Concepción de la Vega	2,6%	2,9%	23,3%	1,2%
Salvaleón de Higüey	7,3%	8,3%	28,2%	1,1%
San Cristóbal	12,9%	9,0%	6,1%	0,4%
Santiago de los Caballeros	21,5%	13,8%	6,5%	0,7%
Santo Domingo	35,8%	17,0%	9,4%	1,3%
Colombia				
Bogotá	99,2%	35,0%	80,0%	3,8%
Cali	90,1%	24,1%	39,0%	2,0%
Galapa	20,6%	5,9%	13,0%	2,2%
Riohacha	33,3%	4,4%	10,6%	3,9%
Santa Marta	88,7%	19,3%	16,0%	3,4%
Brasil				
Río de Janeiro	99,1%	8,5%	88,1%	0,3%
Fortaleza	94,1%	8,3%	95,0%	1,4%
Recife	99,1%	4,8%	93,3%	1,1%
Belém	59,7%	11,1%	68,3%	2,8%

Fuente: Elaboración propia

En términos generales, se podría sostener lo siguiente:

En **Uruguay**, Paysandú es la ciudad con mayor uso de casco y Cerro Largo con el menor uso. Respecto al uso de ropa visible, se encuentra que Florida tiene el mayor uso, mientras que en Paysandú es muy bajo. En cuanto a la utilización de luces encendidas en todos los horarios, la mayor utilización, aunque baja, se da en

Montevideo, sin embargo, el menor uso se da en Florida. Es de destacar que el uso del celular es bajo en todas las ciudades, resaltando nuevamente Florida y Cerro Largo por mayor uso.

En **Argentina**, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) lidera en cuanto al uso de casco, en contraposición a Tucumán, que muestra muy bajo uso. Las demás ciudades también exhiben un uso relativamente bajo. El uso de ropa de alta visibilidad es casi nulo, el uso más alto lo tiene Jujuy, con solo un 6%. El uso de luces encendidas es bajo y similar en todas las ciudades, solo destaca la CABA, con casi un 20% más de uso que La Plata, en segunda posición. El uso del celular en CABA y Tucumán se destaca negativamente.

En **Paraguay**, en general, el uso del casco es bajo, pero es alarmante el dato de Caaguazú, donde prácticamente ninguno de los observados lo utiliza. El uso de ropa visible también es bajo en todas las ciudades. Y el uso del celular es importante en Caaguazú.

República Dominicana es el país que muestra el peor desempeño en general. El uso del casco es extremadamente bajo en todas las ciudades; incluso en Santo Domingo, que es la ciudad que tiene el uso más alto, es igualmente bajo, solo alrededor del 35%. Al igual que sucede con el uso del casco, el uso de ropa visible es muy bajo en términos generales. Solo Santo Domingo exhibe un uso mayor, pero, nuevamente, es muy bajo. Tanto en Concepción como en Salvaleón ambos indicadores tienen un desempeño muy pobre. Por el contrario, las dos ciudades mencionadas son las que muestran mayor uso de luces encendidas, a pesar de ser muy bajo. Se aprecia que la utilización del celular es una práctica común en todos los sitios observados.

En **Colombia**, Bogotá demuestra un excelente desempeño en el uso del casco. Es la ciudad capital que mejor lo hace. Todas ellas, excepto Montevideo, son las ciudades con mayor uso del casco. Galapa y Riohacha tienen un muy bajo uso del casco. El uso de ropa visible es bajo en todas las ciudades. No obstante, Bogotá es nuevamente la que tiene mejor desempeño en el total y Galapa y Riohacha el peor. Lo mismo sucede allí para el uso de luces encendidas, para este indicador, Bogotá muestra un uso aceptable. Todas las ciudades de Colombia presentan un preocupante uso del celular mientras se conduce motocicleta.

En líneas generales, Bogotá es la que tiene mayor uso de las medidas de seguridad y tanto Galapa como Riohacha tienen el peor.

En **Brasil**, el uso del casco es muy alto en Río de Janeiro y en Recife. Por el contrario, es muy bajo en Belém. Sin embargo el uso de ropa visible es bajo tanto en Río, como en Recife y Fortaleza; mientras que Belém muestra el mayor registro, que de todas formas es muy bajo. El uso de luces encendidas durante la circulación es importante en Fortaleza y Recife pero no así en Belém. Del mismo modo el uso del celular mientras se conduce es muy alto en Belém, y relativamente alto en Fortaleza y Recife. En líneas generales, Belém presenta un mal desempeño en materia de uso de medidas de seguridad para circular en motocicleta.

Tasa de niños viajando en motocicleta

País	Hasta 12 años	Hasta 17 años
Uruguay		
Montevideo	3,2%	4,5%
Paysandú	7,7%	10,2%
Maldonado	5,4%	7,7%
Colonia	3,7%	4,7%
Cerro Largo	6,3%	7,3%
Florida	4,5%	6,6%
Argentina		
CABA	5,9%	8,0%
La Plata	5,6%	8,1%
Córdoba	5,0%	7,5%
Jujuy	4,4%	5,4%
Tucumán	4,9%	6,7%
Paraguay		
Asunción	5,3%	8,0%
Ciudad del Este	8,8%	12,0%
Encarnación	5,3%	7,7%
Caaguazú	11,7%	14,0%
R. Dominicana		
Concepción de la Vega	10,9%	16,3%
Salvaleón de Higüey	10,1%	15,6%
San Cristóbal	11,6%	17,7%
Santiago de los Caballeros	10,9%	16,5%
Santo Domingo	11,4%	16,2%
Colombia		
Bogotá	3,1%	6,2%
Cali	8,0%	11,4%
Galapa	26,1%	37,0%
Riohacha	13,3%	32,8%
Santa Marta	11,9%	22,4%
Brasil		
Río de Janeiro	2,3%	4,3%
Fortaleza	2,4%	4,3%
Recife	3,3%	5,6%
Belém	3,6%	6,4%

Fuente: Elaboración propia

En el caso de **Uruguay**, se aprecia que en Montevideo se encuentra la menor tasa de niños y adolescentes hasta 17 años circulando en motocicleta. En cambio, Paysandú muestra la tasa más alta.

En **Argentina**, se aprecia un dato sorprendente ya que la CABA muestra una mayor tasa de niños menores de 12 años viajando en motocicleta respecto a las demás ciudades donde se observó. En esa línea se destaca Jujuy con la menor tasa. Cuando se observa a los menores de 17 años, La Plata es la ciudad con mayor tasa de circulación; sin embargo, la baja proporción de Jujuy se mantiene en este rango.

En **Paraguay**, Caaguazú, que es la ciudad con peor desempeño en el uso de elementos de seguridad, es la ciudad que tiene más niños y adolescentes viajando en motocicleta.

En **República Dominicana** es San Cristóbal la ciudad donde se observaron más menores de 12 y de 17 años viajando en motocicleta. Sin embargo, cabe destacar que el uso de motocicletas entre menores 17 años en todas las ciudades es superior al 15%.

En **Colombia**, Galapa, una de las ciudades que también mostró un mal desempeño en medidas de seguridad, es la que muestra la mayor cantidad de niños menores de 12 y 17 años viajando en moto y es la tasa de niños en motos más alta de las ciudades del estudio. Bogotá es la ciudad de menor cantidad de niños en motos.

En **Brasil** es Belém la ciudad que mostró el menor uso de medidas de seguridad y es al mismo tiempo la ciudad con más niños menores de 12 y 17 años viajando en una motocicleta. Por otro lado, Río y Fortaleza muestran una similar proporción de niños en motocicletas, tanto menores de 12 como de 17 años. No obstante, estas ciudades son las que registran la menor proporción de niños en motos de las ciudades en estudio.

Uso de medidas de seguridad – Casco (Sí)

País	Uso del casco			Uso correcto ⁸			Uso de casco homologado		
	1 a 5	6 a 12	13 a 17	1 a 5	6 a 12	13 a 17	1 a 5	6 a 12	13 a 17
Uruguay									
Montevideo	68,4%	81,1%	88,2%	84,6%	79,1%	60,0%	84,6%	79,1%	60,0%
Paysandú		100%	98,2%	8,3%	72,2%	76,0%	8,3%	72,2%	76,0%
Maldonado	89,7%	97,1%	93,1%	23,1%	73,5%	66,7%	23,1%	73,5%	66,7%
Colonia	65,5%	91,6%	92,5%	77,8%	100,0%	80,0%			
Cerro Largo	6,9%	6,3%			100,0%			100%	
Florida	66,7%	94,4%	93,3%	25,0%	38,2%	33,3%	25,0%	38,2%	33,3%
Argentina									
CABA	33,3%	80,5%	90,7%	100,0%	87,9%	89,7%	0%	15,2%	20,6%
La Plata	47,6%	68,8%	17,3%	30,0%	77,3%	83,3%			
Córdoba	10,0%	78,0%	58,5%	66,7%	92,3%	86,8%	33,3%	35,9%	21,1%
Jujuy	10,8%	28,0%	24,6%	75,0%	81,8%	79,3%	0%	9,1%	3,6%
Tucumán	7,3%	20,4%	17,3%	42,9%	68,8%	78,9%	28,6%	31,3%	31,6%
Paraguay									
Asunción	22,2%	46,4%	31,7%		76,9%	47,4%			
Ciudad del Este	6,5%	14,6%	21,7%		83,3%	50,0%			
Encarnación	30,3%	43,8%	20,0%		100%	100%			
Caaguazú	0,5%	1,2%			100%				
R. Dominicana									
Concepción de la Vega		0,3%							
Salvaleón de Higüey									
San Cristóbal		1,9%	1,7%			57,1%			
Santiago de los Caballeros		3,2%	10,0%			75,0%			
Santo Domingo		1,4%	6,8%			60,0%			
Colombia									
Bogotá	36,7%	90,5%	99,6%	85,0%	90,6%	89,1%	62,5%	47,4%	58,0%
Cali	32,8%	73,6%	81,0%	91,6%	77,5%	80,4%	35,0%	48,4%	48,8%
Galapa		1,6%	7,6%		28,6%	50,6%			
Riohacha		1,4%	8,0%		35,5%	57,0%		100,0%	42,9%
Santa Marta	17,2%	59,2%	75,0%	93,1%	88,3%	76,0%	20,0%	58,6%	58,3%
Brasil									
Río de Janeiro	100,0%	96,3%	100,0%	84,6%	72,7%	91,7%		34,6%	
Fortaleza	38,3%	88,8%	80,4%	99,2%	94,6%	93,4%	83,3%	86,6%	87,8%
Recife	100,0%	100,0%	93,2%	85,3%	69,1%	85,9%		76,5%	52,7%
Belém		25,9%	29,2%	66,7%	72,7%	74,1%		46,7%	48,5%

Fuente: Elaboración propia

Para el caso de Uruguay, se reafirma el bajo uso en Cerro Largo, para todos los rangos etarios y una alta tasa de uso en Paysandú.

En líneas generales, se observa un menor uso entre niños de 1 y 5 años. Es relativamente alto el uso de casco entre niños de 6 a 12 años, sin embargo, sorprende que en Montevideo solo el 80% lo utilice en dicho rango.

⁸ Vale aclarar que el uso correcto del casco no indica que el utilizado sea el adecuado para la talla del niño, sino que releva si el que usa está abrochado correctamente. La oferta de cascos homologados, dependiendo de la norma utilizada, es a partir de los 52 cm de circunferencia craneal (2 años de edad aproximadamente).

Además, en el rango de 13 a 17 años, Montevideo se destaca por ser uno de los departamentos con menor uso, solo mayor al de Cerro Largo, donde se observa el peor desempeño.

Sobre el uso correcto del casco, a excepción de Colonia y Cerro Largo, para los niños de entre 6 y 12 años, en Uruguay el uso correcto es bajo. Para esta variable, Paysandú es el de peor desempeño entre niños de 1 a 5 años, dato llamativo dados los resultados para otras variables.

En las ciudades en estudio de Uruguay, el uso de cascos homologados entre los niños que circulan en motocicletas es muy bajo en el rango de 1 a 5 años.

En Argentina, en todas las ciudades y en todos los rangos etarios, el uso del casco en menores de 17 años es preocupantemente bajo. Únicamente la CABA muestra un desempeño aceptable para los últimos dos rangos etarios.

Córdoba, Jujuy y Tucumán tienen un uso extremadamente bajo del casco entre niños de 1 y 5 años. Por otra parte, en La Plata y Tucumán el uso del casco en adolescentes entre 13 y 17 años es muy bajo, dato alarmante.

Por otro lado, cuando se utiliza el casco, en la mayoría de los casos se hace de forma correcta. Se destacan, sin embargo, La Plata y Tucumán por el bajo uso correcto entre los niños de 1 a 5 años. Por otra parte, la CABA muestra el mejor desempeño entre niños de 1 y 5 años.

Respecto al uso de cascos homologados entre los niños, este es muy bajo. La mayor cantidad se observa en Córdoba, para niños de entre 6 y 12 años, aunque son solo 4 de cada 10. Por otro lado, en Jujuy de los niños de 1 a 5 años que viajan en moto ninguno usaba casco homologado.

En Colombia la situación es heterogénea. Esto se debe a que Bogotá muestra un uso del casco total en los adolescentes de 13 a 17 años, aunque entre los niños de 1 a 5 años no llega al 40%, desempeño similar al de Cali. Así, en ambas ciudades se aprecia claramente cómo aumenta el uso del casco a medida que aumenta la edad del niño.

En Galapa, en Riohacha y, aunque en menor medida, también en Santa Marta el uso del casco en niños es extremadamente bajo.

En Colombia el escenario se repite, ya que muestra el mismo desempeño que en los indicadores anteriores, donde Bogotá es la que mejor se comporta y Galapa y Riohacha las que peor lo hacen.

Para Colombia, en este aspecto en Bogotá es donde se muestra el peor desempeño, donde aproximadamente la mitad de los niños de entre 6 y 17 años utilizan cascos homologados. En Cali y Santa Marta el uso es muy bajo entre niños de 1 a 5 años.

El uso de cascos en niños es muy bajo en Fortaleza en el tramo de 1 a 5 años. Tan bajo como en Recife para niños de entre 6 y 17 años.

El uso correcto es relativamente bajo en Belém en todos los tramos de edad. Fortaleza es la ciudad con el uso más alto en los tres tramos de edad.

La situación para el uso del casco homologado es la misma que en el casco correcto, donde Fortaleza muestra el mejor desempeño y Belém el peor, junto con Río de Janeiro.

En Paraguay la situación es aún peor que en Argentina. En Caagazú casi ningún niño usa casco. La mayor cantidad de niños de entre 6 y 12 años usando cascos se encontró en Asunción, aunque es tan solo uno de cada dos; seguido por Encarnación. En el tramo etario de 13 a 17 años, el uso de casco es muy bajo en todas las ciudades.

En Paraguay, al igual que Argentina, se muestra que en los casos que es utilizado el casco se hace de forma correcta.

En República Dominicana lo que se observa es aún más alarmante. El mayor uso de casco se encuentra en Santiago, entre los adolescentes de 13 a 17 años, pero solo es uno de cada diez.

Otras medidas de seguridad

País	Llegan al posapié			Vestimenta de alta visibilidad		
	1 a 5	6 a 12	13 a 17	1 a 5	6 a 12	13 a 17
Uruguay						
Montevideo		71,7%	100%	15,8%	20,8%	26,5%
Paysandú		76,4%	100%		1,8%	
Maldonado		77,1%	96,6%	3,4%		6,9%
Colonia		79,5%	100%			18,8%
Cerro Largo		56,3%	100%		18,1%	17,7%
Florida		33,3%	97,8%	16,7%	66,7%	48,9%
Argentina						
CABA		56,1%	97,3%		2,4%	2,3%
La Plata		65,6%	91,3%			
Córdoba		74,0%	96,2%			
Jujuy		31,3%	85,3%	2,7%	4,9%	2,5%
Tucumán		59,9%	90,5%		0,6%	
Paraguay						
Asunción		67,9%	96,4%			
Ciudad del Este		46,3%	93,2%			
Encarnación		54,2%	91,9%		2,1%	2,2%
Caaguazú		26,2%	78,4%			1,0%
R. Dominicana						
Concepción de la Vega		83,5%	97,2%	0,5%	0,5%	1,5%
Salvaleón de Higüey		61,4%	97,0%	0,9%	0,4%	1,9%
San Cristóbal		48,8%	94,6%		0,2%	2,6%
Santiago de los Caballeros		76,2%	98,4%	1,6%	3,2%	2,7%
Santo Domingo		53,2%	86,1%	1,5%	2,3%	2,9%
Colombia						
Bogotá		72,1%	97,2%	6,7%	19,0%	40,4%
Cali		70,3%	89,8%		15,5%	24,3%
Galapa		23,8%	76,1%			1,1%
Riohacha		18,9%	27,2%			1,0%
Santa Marta		61,2%	94,5%	3,4%	8,2%	18,8%

Brasil						
Río de Janeiro		63,0%	100%			
Fortaleza		73,1%	99,3%	2,1%	3,0%	1,1%
Recife		73,5%	86,0%		2,9%	
Belém		48,3%	94,0%			

Fuente: Elaboración propia

Además del casco, se reconocen otros elementos y medidas que se pueden utilizar para brindar mayor seguridad a los niños usuarios de motos. Entre ellos vale destacar que el niño llegue al posapié y el uso de vestimenta de alta visibilidad en por lo menos uno de los pasajeros de motos.

En Uruguay, donde ambas cuestiones están contempladas en la Ley Nacional, no se muestra un buen uso de estas medidas de seguridad. Florida es la ciudad que muestra el mejor desempeño entre niños de 6 y 17 años en la vestimenta de alta visibilidad, pero el peor en la cantidad de niños que llegan al posapié. Por otro lado, impacta negativamente el bajo uso de vestimenta de alta visibilidad en Maldonado entre los adolescentes de 12 a 17 años.

En Argentina, es escasa la proporción de niños entre 6 y 12 años que llega al posapié. El caso de Jujuy es el que destaca negativamente.

Respecto al uso de vestimenta de alta visibilidad, es considerablemente bajo en todas las ciudades, pero vale aclarar que el mismo no es obligatorio.

Tanto en Paraguay como en República Dominicana, el uso, aunque no obligatorio en este último, es aún más bajo que en Argentina. Caaguazú y San Cristóbal son las ciudades en las que menos niños llegan al posapié de la motocicleta. El uso de vestimenta de alta visibilidad es nulo.

En Colombia, nuevamente, el mejor desempeño en uso de ropa visible lo tiene Bogotá, entre adolescentes de 13 a 17 años, pero, de todos modos, solo la usan 4 de cada 10. Por otra parte, Galapa y Riohacha, ciudades que han demostrado los peores desempeños en materia de uso de medidas de seguridad, confirman su tendencia con un bajo uso de vestimenta de alta visibilidad y de niños que llegan al posapié.

En líneas generales, el uso de ropa de alta visibilidad en Colombia es muy bajo y muchos niños se trasladan en motocicleta sin llegar al posapié.

En Brasil, nuevamente, es Belém la ciudad con peor desempeño, solo el 43% de los niños llega al posapié y el uso de vestimenta de alta visibilidad es extremadamente bajo en todas las ciudades.

Posición en la que viajan los niños

País	Posición 0 ⁹	Posición 2	Posición 3	Otras ¹⁰
Uruguay				
Montevideo	14,3%	80,8%	4,9%	
Paysandú	3,8%	86,5%	9,6%	
Maldonado	17,5%	76,2%	4,8%	
Colonia	27,3%	63,6%	9,1%	
Cerro Largo	29,8%	63,2%	7,9%	
Florida	57,1%	38,1%	4,8%	
Argentina				
CABA		100%		
La Plata	13,8%	82,8%	3,4%	
Córdoba	9,8%	85,4%	4,9%	
Jujuy	27,3%	72,7%		
Tucumán	23,2%	73,5%	3,4%	
Paraguay				
Asunción	20,5%	71,8%	6,0%	1,7%
Ciudad del Este	22,1%	67,5%	10,4%	
Encarnación	26,2%	67,2%	6,6%	
Caaguazú	31,7%	63,5%	4,8%	
R. Dominicana				
Concepción de la Vega	41,1%	43,3%	5,3%	10,3%
Salvaleón de Higüey	30,1%	53,9%	8,7%	7,3%
San Cristóbal	17,3%	50,7%	7,1%	24,9%
Santiago de los Caballeros	33,0%	50,0%	6,9%	10,1%
Santo Domingo	20,4%	59,0%	9,9%	10,7%
Colombia				
Bogotá	5,6%	93,4%	1,0%	
Cali	27,8%	53,9%	1,3%	17,0%
Galapa	20,0%	50,0%	20,0%	10,0%
Riohacha	4,8%	85,7%	9,5%	
Santa Marta	8,9%	86,7%	2,2%	2,2%
Brasil				
Río de Janeiro		100%		
Fortaleza	7,8%	90,7%	1,6%	
Recife	4,8%	95,2%		
Belém		91,5%	8,5%	

Fuente: Elaboración propia

En términos generales, en las ciudades de Uruguay los niños son trasladados en la posición correcta, salvo en Florida donde la mayoría son llevados adelante.

En Argentina la peor situación se observó en las ciudades de Tucumán y Jujuy, por el traslado de niños en la posición 0.

En Paraguay una cantidad importante de niños viaja en la posición delante del conductor, lo que significa un riesgo importante.

⁹ Posición 0 es delante del conductor, posición 2 es inmediatamente atrás del conductor.

¹⁰ Incluye las posiciones 00, 4, lateral 1 y lateral 2.

En República Dominicana se registraron niños viajando en posiciones peligrosas; es muy alto el porcentaje si sumamos todas las ubicaciones donde no debería viajar el niño. En ese sentido, solo alrededor de la mitad de los niños son ubicados en la posición correcta.

En Colombia, si bien la mayoría de los niños son trasladados en la ubicación correcta, cabe destacar las ciudades de Cali y Galapa, donde las demás ubicaciones suman una cantidad importante.

Sin embargo, en Brasil son muy pocos los niños que viajan en las posiciones menos seguras.

En líneas generales, un estudio de tipo observacional permite obtener la foto de la realidad. En ese sentido, y respecto a la situación del traslado de niños en motocicleta, es posible apreciar que tanto en República Dominicana como en Colombia son una cantidad importante los niños que están siendo movilizados en este medio de transporte.

También cabe destacar que, si bien la situación de las ciudades es dispar, en general el uso de cascos en niños es bajo en todos los tramos etarios. El uso de ropa visible es muy bajo en casi todas las ciudades.

Ante la vulnerabilidad de este tipo de usuarios, sumado a la vulnerabilidad inherente al tipo de vehículo, el uso de medidas de seguridad se convierte en trascendental para la vida de los niños.

6. Principales resultados de la encuesta

A continuación se presenta un cuadro que resume los principales datos obtenidos de la aplicación de una encuesta a personas adultas que habitualmente trasladan niños en motocicleta.

Resultados generales de la encuesta

País	Usa casco siempre-para todos los ocupantes	Utiliza medias de seguridad para menores (casco, ropa visible, posición)	Menores viajan muy seguros o bastante seguros	Conocimiento de reglamentación para circular en motocicleta
Uruguay				
Montevideo	73,9%	92,5%	57,5%	66,0%
Paysandú	100,0%	100,0%	50,0%	63,2%
Maldonado	97,4%	100,0%	74,4%	87,9%
Colonia	60,7%	96,3%	85,2%	87,9%
Cerro Largo	16,7%	55,6%	72,2%	87,9%
Florida	84,6%	100,0%	78,6%	87,9%
Argentina				
CABA	73%	88%	70%	90%
La Plata	74%	99%	64%	78%
Córdoba	48%	97%	44%	96%
Jujuy	17%	57%	67%	78%
Tucumán	37%	80%	82%	90%
Paraguay				
Asunción	56%	73%	27%	60%
Ciudad del Este	51%	72%	38%	67%
Encarnación	75%	98%	28%	69%
Caaguazú	23%	46%	42%	75%
R. Dominicana				
Concepción de la Vega	10%	41%	66%	66%
Salvaleón de Higüey	17%	72%	39%	79%
San Cristóbal	37%	68%	63%	72%
Santiago de los Caballeros	30%	34%	40%	43%
Santo Domingo	58%	61%	78%	73%
Colombia				
Bogotá	96%	97%	77%	86%
Cali	88%	96%	65%	86%
Galapa	100%	100%	100%	100%
Riohacha	71%	88%	50%	88%
Santa Marta	96%	96%	78%	83%
Brasil				
Río de Janeiro	85%	99%	81%	98%
Fortaleza	90%	95%	77%	94%
Recife	81%	97%	46%	90%
Belém	59%	95%	74%	92%

Fuente: Elaboración propia

En Uruguay, las declaraciones sobre el uso del casco son similares a las observadas, coincide que Paysandú es la ciudad que más utiliza el casco y Cerro Largo la que menos.

Sobre la utilización de otras medidas de seguridad las personas que viajan con niños sostienen que las utilizan bastante más de lo que se observó.

Respecto a la percepción de seguridad de la motocicleta, la más baja es en Paysandú, donde se observa el mayor uso del casco y otras medidas de seguridad.

Si bien en la mayoría de las ciudades se declara un buen conocimiento de la reglamentación existente, no es coincidente con el resultado de la observación, donde se aprecia un bajo uso de los elementos/medidas de seguridad que se detallan en la reglamentación. Sin embargo, en Montevideo y Paysandú, dos departamentos que muestran buen desempeño en términos generales, se declara menor conocimiento de la reglamentación.

En Argentina se aprecia que la CABA es coincidente en cuanto a lo que se observa y lo que los encuestados declaran. En el caso de Jujuy, la declaración de uso es menor a la apreciada durante la observación. Sin embargo, respecto al uso de otras medidas de seguridad, en general se declara como superior a lo observado.

Respecto a la percepción de seguridad sobre el traslado de niños en motocicleta, en Córdoba es la menor del resto de las ciudades, mientras que en Jujuy es la mayor.

Es muy alta la declaración de conocimiento de las normas. Córdoba, La Plata y Jujuy muestran los resultados más bajos, pero son cercanos al 80%.

En Paraguay, tanto para el uso del casco como de otras medidas de seguridad, en Caaguazú es donde las personas informan el menor uso, lo que coincide con el resultado del observacional. En las ciudades de Asunción y Encarnación es donde se percibe a la motocicleta como no tan segura para el traslado de menores.

El conocimiento de las normas es relativamente bajo y similar en todas las ciudades.

En República Dominicana se dice que se usa el casco y las otras medidas de seguridad más de lo que efectivamente se usa. Solo en Santo Domingo esta relación es más armoniosa.

En referencia a la percepción de trasladar niños de forma segura o bastante segura en motocicleta, el 78% de las personas adultas que trasladan niños en Santo Domingo declaran sentirse seguras o bastante seguras al hacerlo. En Salvaleón y Santiago es donde se percibe mayor inseguridad viajando en motocicleta.

Sobre el conocimiento de la reglamentación, las ciudades muestran una situación relativamente diversa. En Salvaleón y Santo Domingo es donde se dice conocer más, mientras que en Santiago es el más bajo.

En Colombia los resultados de la encuesta confirman lo que se observaba en Bogotá, la fuerte tendencia al uso del casco y otras medidas de seguridad. No obstante, en Galapa, donde el uso del casco y otras medidas de seguridad es muy bajo, las personas sostienen que siempre usan casco y otras medidas de seguridad. Esto es claramente inconsistente entre lo que se observa y se declara. En esta misma ciudad todas las personas encuestadas sostienen que los niños viajan de forma segura o bastante en motocicleta. Por el contrario, en Riohacha, donde se observaron similares valores de uso del casco y otras medidas de seguridad, solo la mitad de las personas expresó creer en la seguridad de los niños en motocicleta.

En todas las ciudades se declaró un alto conocimiento de la reglamentación. Nuevamente, en Galapa todas las personas dicen conocer las reglamentaciones relativas al traslado en motocicleta. Todas las demás están cercanas al 90%.

En Brasil las declaraciones respecto al uso del casco no coinciden en todos los casos, ya que en la observación Río presenta el mejor desempeño, pero en las declaraciones, Fortaleza, en la que se presenta como la de mayor uso. Sin embargo, se destaca el caso de Belém, en el que la observación y las declaraciones son coincidentes. De todos modos, el uso real es mayor que el declarado en todas las ciudades, siendo el único país en donde se da esta situación.

Sobre el uso de medidas de seguridad, cuando se viaja con menores, en todas las ciudades la respuesta afirmativa supera el 90%, esto coincide con lo observado en las ciudades de Río y Recife.

Respecto a la percepción de seguridad, solo el 46% de las personas encuestadas en Recife consideran que los menores viajan seguros o bastante seguros en una motocicleta. Por otro lado, en Río es donde esta percepción es mayor.

Asimismo, en todas las ciudades la reglamentación para circular en motocicletas es ampliamente conocida, superando el 90% en todos los casos.

A fin de profundizar en los resultados de la encuesta en cada país, a continuación se presentan los perfiles de las personas encuestadas, información sobre el uso que le dan a la motocicleta, sobre el uso de medidas de seguridad y percepciones de seguridad, entre otros asuntos que se consideran de gran relevancia para el conocimiento de la temática y la problemática, así como para la toma de decisiones.

SEGUNDA PARTE

Argentina

Brasil

Colombia

Paraguay

República
Dominicana

Uruguay



7. Argentina

7.1 Reglamentación y datos de contexto

General del país

País	Población	PBI per cápita (USD)	Fallecidos en siniestros	Fallecidos/100.000	Fallecidos/10.000 vehículos	Lesionados
Argentina	41.446.246	6.290	5.279 (2014)	12,4 (2014)	2,2 (2014)	80.705 (2014)

Fuente: elaboración propia en base a OMS (2015) y OISEVI (2015)

Argentina es uno de los países más grandes del estudio en términos de población, luego de Brasil y Colombia. Además es un país de renta media, con un PBI per cápita similar al de Colombia.

En materia de seguridad vial, tiene una de las tasas de fallecidos por 100.000 habitantes más baja de los seis países en estudio.

El organismo encargado de la seguridad vial es la Agencia Nacional de Seguridad Vial, creada el 9 de abril de 2008, a través de la Ley 23.363¹¹.

Respecto a la siniestralidad vial infantil, cabe mencionar que es escasa la información de acceso público que está disponible. En esa línea, se muestran a continuación los últimos datos publicados en OISEVI, correspondientes a 2014.

Fallecidos por tramo etario

Tramo de edad	Argentina (2014)	
	Casos	%
0-4	16	3,0
5-9	219	4,1
10-14		
15-19	SD ¹²	SD

Fuente: elaboración propia en base a OISEVI (2015)

Según datos de la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación, el 22,85% de los fallecidos son usuarios de motocicleta.

¹¹ [Agencia Nacional de Seguridad Vial](#)

¹² Dato disponible para el tramo etario 15-24 y 25-34 en OISEVI.

El porcentaje de niños fallecidos de entre 0 y 17 años en siniestros viales se mantiene constante en 10% entre 2012 y 2014.

Niños fallecidos en motocicletas

Tramo etario	2012	2013	2014
1 a 5	7,80%	5,07%	3,97%
6 a 10	4,96%	2,90%	8,61%
11 a 15	34,75%	39,13%	32,45%
16 y 17	52,48%	52,90%	54,97%

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial y Ministerio de Salud de la Nación

Más del 50% de los menores de 17 que fallecieron en motocicleta entre 2012 y 2014 tienen 16 o 17 años.

En Argentina, la Ley de Tránsito 24.449 no regula el traslado de niños en motocicleta¹³. No obstante, dos de las ciudades estudiadas tienen reglamentaciones que sí regulan el traslado de niños en motos. Este es el caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y Ciudad de Córdoba.

Legislaciones subnacionales

Ciudad ¹⁴	Reglamentación niños en motocicleta	Regulación
CABA	Ley 2.148 Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires ¹⁵	Prohibido menores de 16 años
Ciudad de Córdoba¹⁶	Ordenanza 12.611	Prohibido menores de 6 años

Aspectos regulados por Ley Nacional

Aspectos	Ley Nacional	CABA	Córdoba
Traslado de niños	No	Sí	Sí
Cantidad de pasajeros en moto	Sí	Sí	SD
Uso del casco para todos los pasajeros	Sí	Sí	SD
Casco homologado	Sí	Sí	SD
Uso correcto del casco	Sí	Sí	SD

¹³ [Argentina](#) (última visualización 14/03/2017).

¹⁴ La ciudad de Rosario en Provincia de Santa Fe cuenta con una ordenanza (6543/1998) que prohíbe el traslado de menores de 12 años en motos. Disponible en [Argentina, Rosario](#) (última visualización 14/03/2017). Asimismo Paraná, en Entre Ríos, también regula el traslado de niños en motos, prohibiendo a los menores de 8 años de hacerlo.

¹⁵ [Ciudad de Buenos Aires](#) (última visualización 20/04/2017).

¹⁶ [Ordenanza Ciudad de Córdoba](#)

Uso de material reflectivo	Sí	No	SD
Llega al posapié	No	Sí	SD
Vehículos de tres y cuatros ruedas	No	Sí	SD
Luces encendidas	Sí	Sí	SD
Uso del celular	No	No	SD

Norma de casco

País	Norma	Identificación	Organismo certificador
Argentina	Sí	IRAM-AITA 3621:2011	Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI)

7.2 Estudio observacional

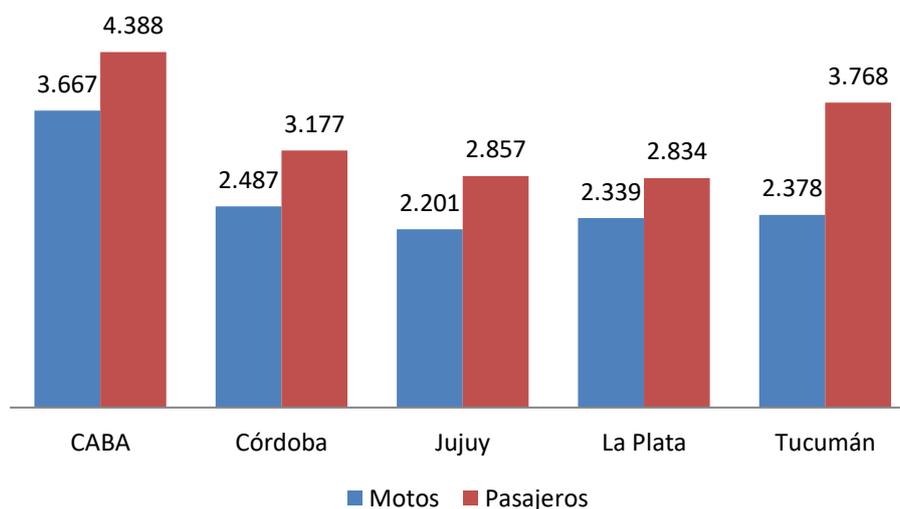
El estudio observacional de motos en el tránsito en Argentina se realizó en un total de 26 puntos de observación distribuidos de la siguiente manera:

Cantidad de PO por ciudad

CIUDADES	CANTIDAD
CABA	6
Córdoba	6
Jujuy	4
La Plata	5
Tucumán	5
TOTAL	26

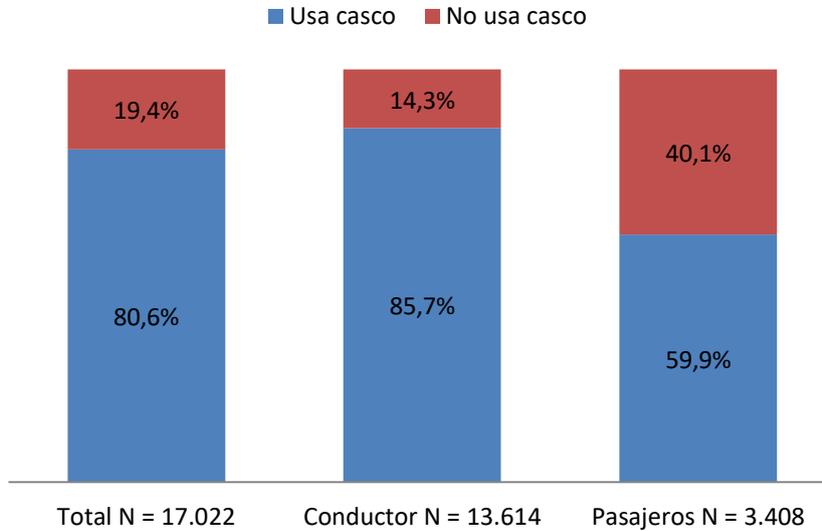
Se obtuvo un total de 17024 pasajeros observados en 13072 motos.

CANTIDAD DE OBSERVACIONES



USO DE CASCO

Según posición en el vehículo (%)



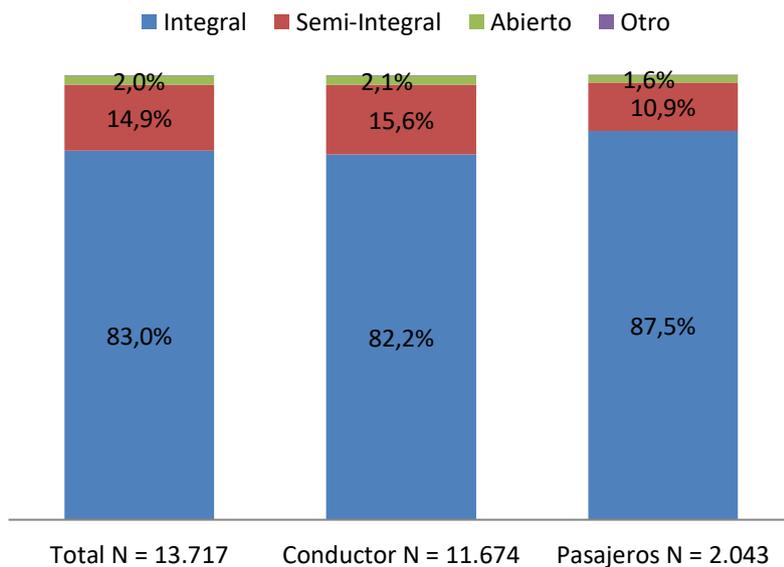
Ocho de cada diez usuarios de motos utilizan casco en las ciudades relevadas para el estudio en Argentina.

Como se puede apreciar, el uso de casco es mayor entre los conductores que entre los pasajeros de las motos.

En el caso de los conductores la cifra de utilización de este implemento de seguridad alcanza al 85,7%, mientras que en los pasajeros la utilización desciende al 59,9%.

TIPO DE CASCO USADO

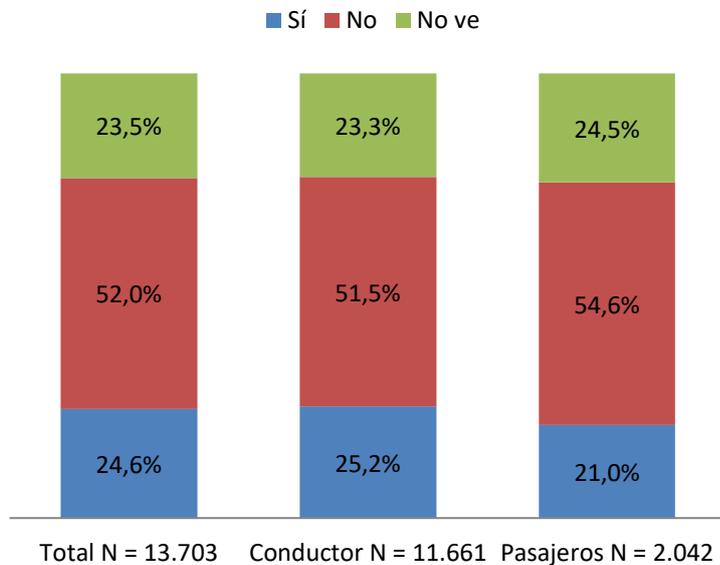
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 80,6 % del total.



Es predominante el uso de casco integral y en mayor medida entre los pasajeros. Mientras que en el caso de los conductores uno de cada seis utiliza casco semi-integral o abierto.

USO DE CASCO CERTIFICADO

Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 80,6 % del total.



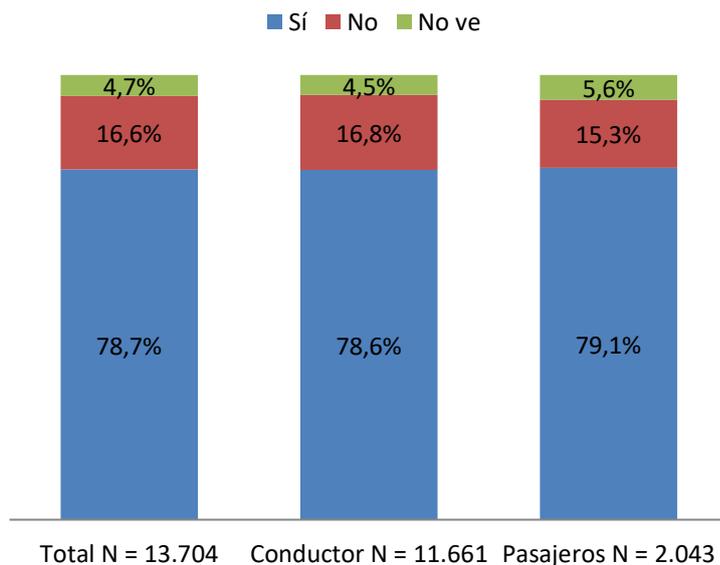
Cerca de la cuarta parte de los motociclistas observados usaban casco certificado.

Es levemente superior el uso de casco certificado entre los conductores que entre los pasajeros.

Más de la mitad de quienes viajan en moto lo hacen con casco sin certificación.

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

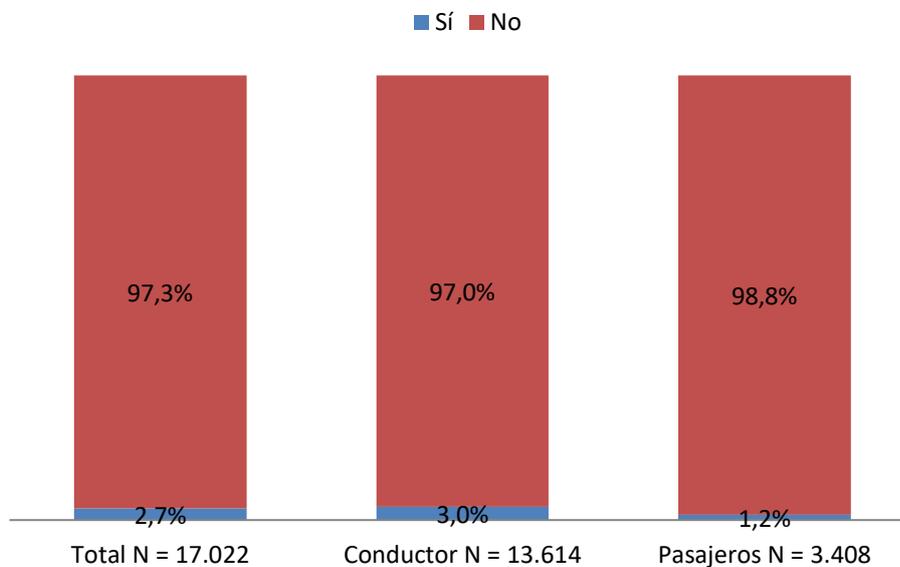
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 80,6 % del total.



Casi ocho de cada diez usuarios que llevaban casco lo utilizaban correctamente, es decir, con el cinto prendido y ajustado.

No se aprecian diferencias entre conductor/pasajeros.

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera) Según posición en el vehículo (%)



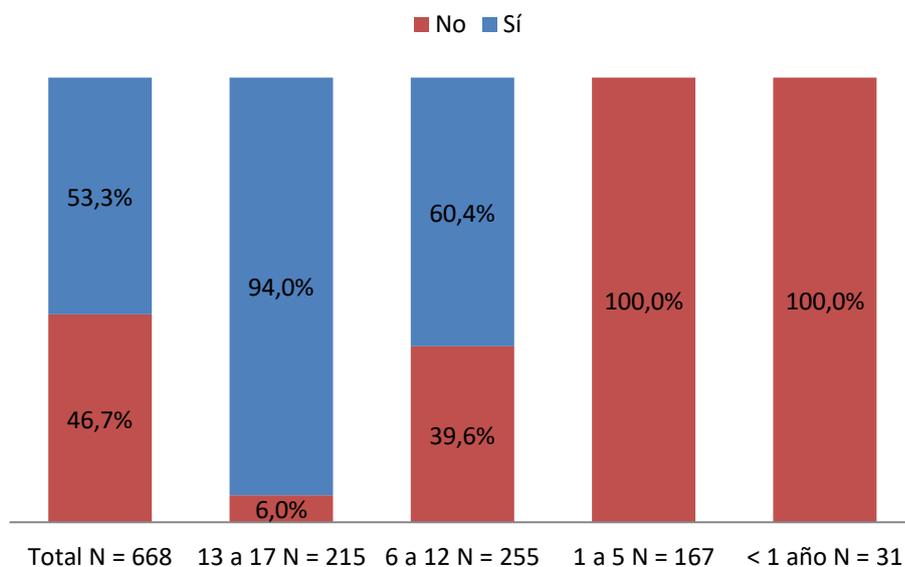
El uso de vestimenta de alta visibilidad es prácticamente nulo.

Solo el 2,7% de los observados utilizaban este tipo de vestimenta.

La utilización de vestimenta de alta visibilidad es más del doble en conductores que en pasajeros.

LLEGA A POSAPIÉ

Según grupos de edad (%) – Pasajeros hasta 17 años: 3,9% del total.



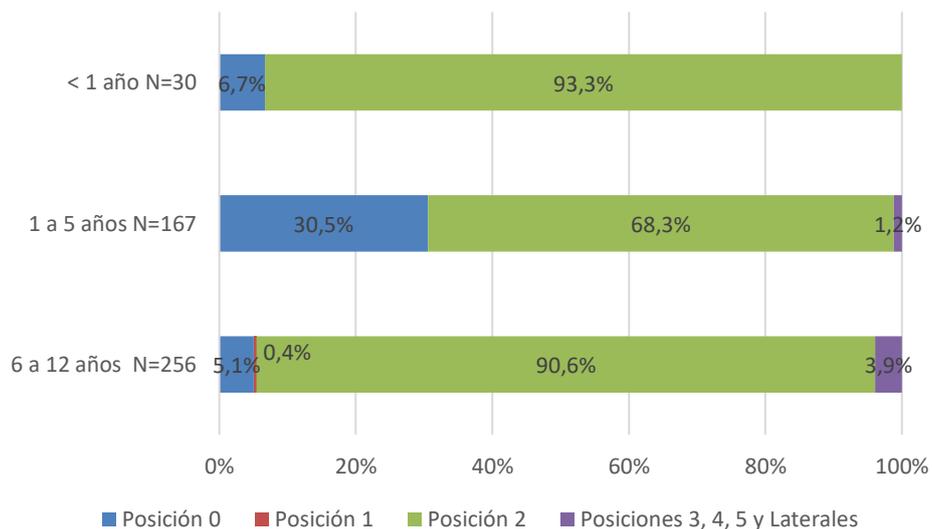
Poco más de la mitad de los pasajeros de hasta 17 años de edad que viajan en moto alcanzan al posapié, lo cual desciende a medida que disminuye su edad.

Según ciudad y edad (%)

Llega a posapié	< 1 año	1 a 5	6 a 12	13 a 17
CABA	-----	-----	56,1%	97,3%
Córdoba	-----	-----	74,0%	96,2%
Jujuy	-----	-----	31,3%	85,3%
La Plata	-----	-----	65,6%	91,3%
Tucumán	-----	-----	59,9%	90,5%

UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

Según posición en el vehículo (%) – Hasta 12 años: 2,7% del total.



La observación de los niños en las motos refleja una situación de riesgo para una cantidad importante de niños menores de 12 años.

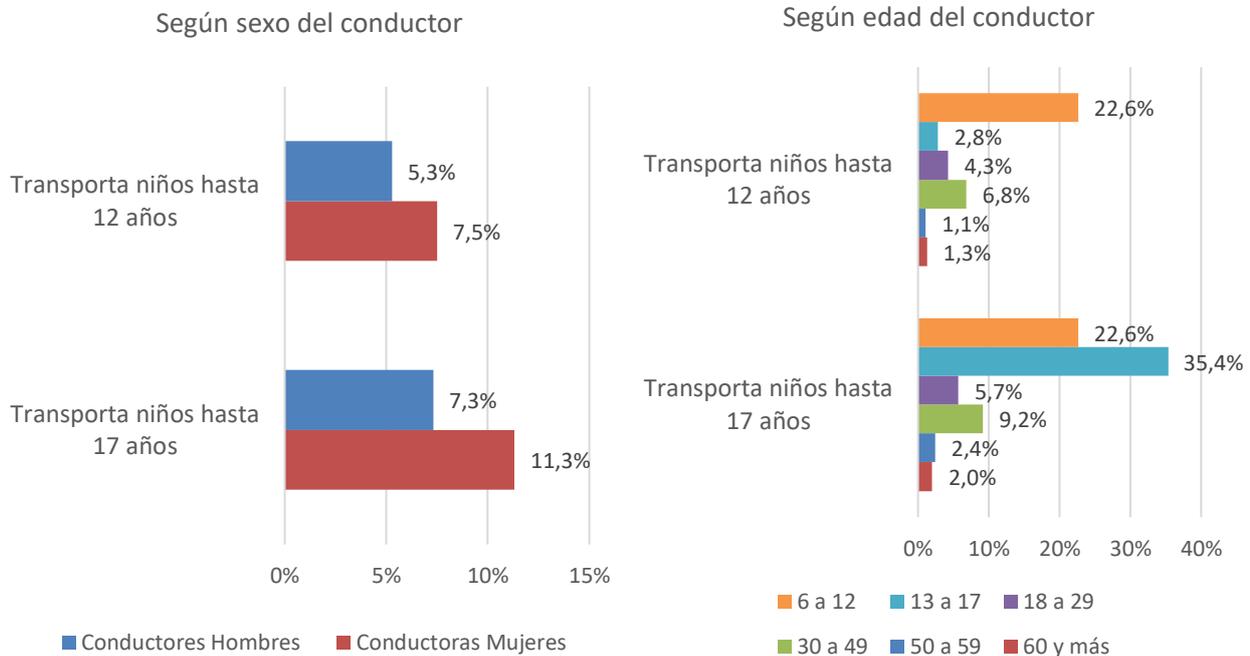
Especialmente en las edades de 1 a 5 años se aprecia que casi un tercio viajaba en la posición 0 (es decir delante del conductor) o en posiciones 3, 4 o 5 (es decir detrás del acompañante inmediato al conductor).

También se aprecian situaciones similares, aunque de menor magnitud, en los niños de 6 a 12 años. En esas edades es menor el porcentaje que viaja delante del conductor (5,1%) y son más quienes viajan en posiciones que exceden la capacidad de la moto (3,9%).

Si bien porcentualmente es bajo, se detectaron 10 casos de niños de entre 6 y 12 años conduciendo motocicletas.

NIÑOS HASTA 17 AÑOS QUE VIAJAN EN MOTO

Según sexo del conductor por grupos de edad (%) – Hasta 17 años, 3,9% del total y hasta 12 años, 2,7% del total.

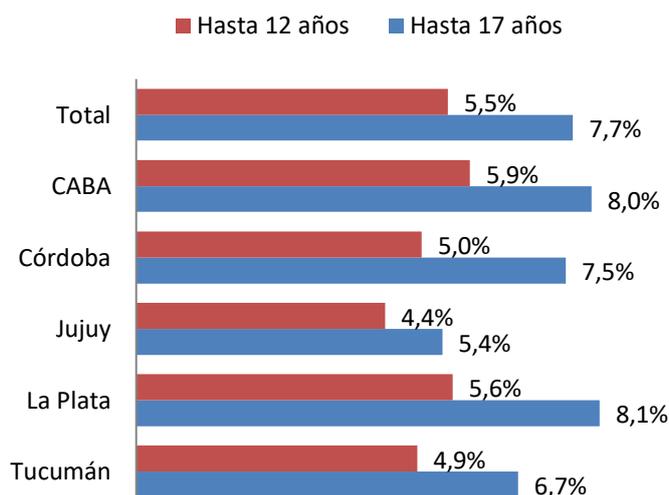


Al igual que lo que se ha visto en otros países, también en Argentina se detecta que la presencia de menores en la moto aumenta cuando hay mujeres al volante, situación probablemente explicada por la distribución sexual del trabajo de cuidado de los niños y consecuentemente de su traslado.

En lo que refiere a la edad de los conductores se aprecia en primer lugar que, tomando tanto a los niños de hasta 12 años como a los de hasta 17, en ambos casos mayoritariamente viajan conducidos por sus pares respectivamente, y en segundo lugar lo hacen en mayor medida cuando el conductor tiene entre 18 a 29 años y más aún de 30 a 49 años.

NIÑOS QUE VIAJAN COMO ACOMPAÑANTES

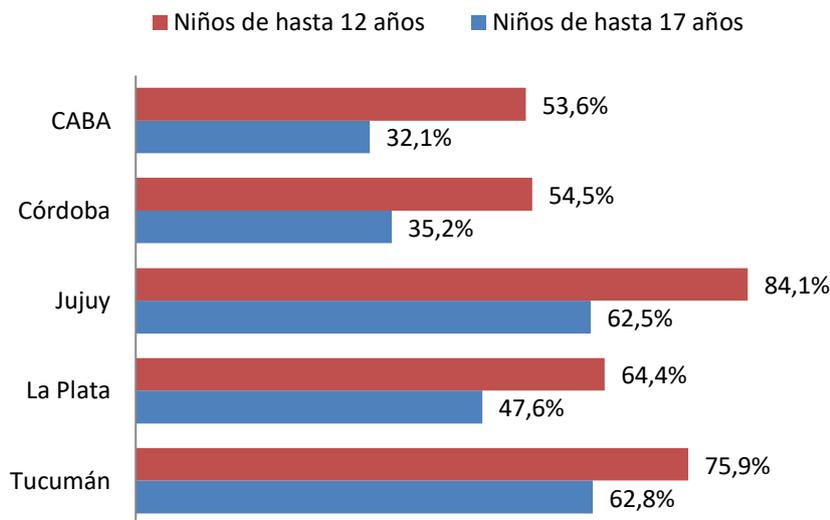
Según ciudad (%)



En cuanto a los niños de hasta 12 años que viajan como pasajeros, la peor performance es para CABA, seguida para por La Plata; y tomando a los de hasta 17 años, la peor performance es para La Plata, seguida por CABA.

NIÑOS QUE VIAJAN SIN LLEGAR AL POSAPIÉ

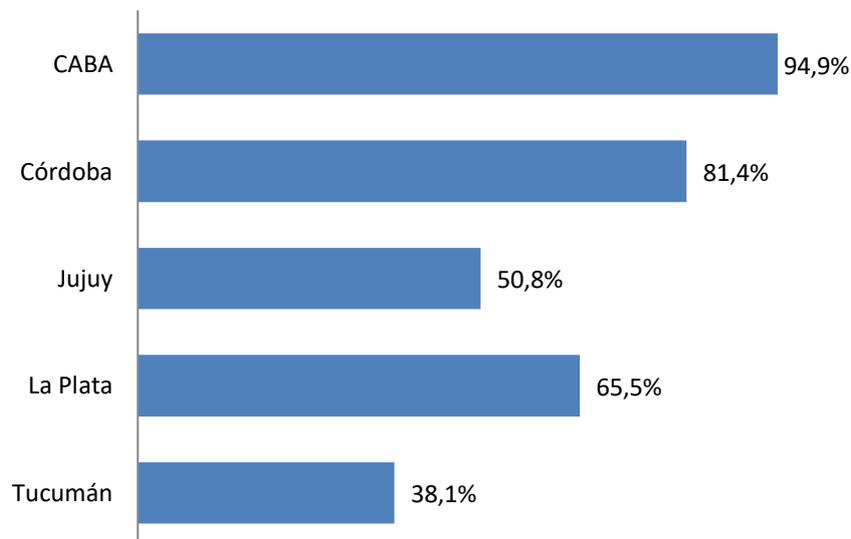
Según ciudad y grupo de edad (%) –Hasta 17 y hasta 12 años (3,9% y 2,7% del total).



En cuanto a los niños que viajan como pasajeros sin alcanzar el posapié, los valores más críticos se observan en Tucumán y Jujuy con notorios porcentajes que lo hacen en situación de riesgo, fundamentalmente los menores de 12 años donde a su vez cabe prestar atención al registro de La Plata.

USO DE CASCO

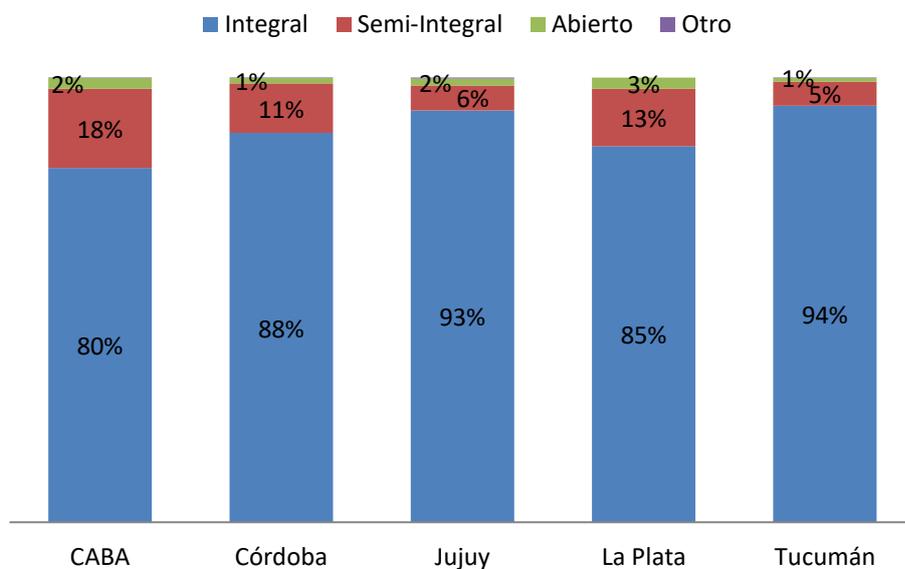
Según ciudad (%)



En la Ciudad de Buenos Aires es donde se presenta el mejor desempeño de uso del casco. En segundo lugar aparece Córdoba, mientras que también en este caso la peor performance es para Jujuy y en menor medida incluso para Tucumán, donde el uso de casco resulta minoritario.

TIPO DE CASCO USADO

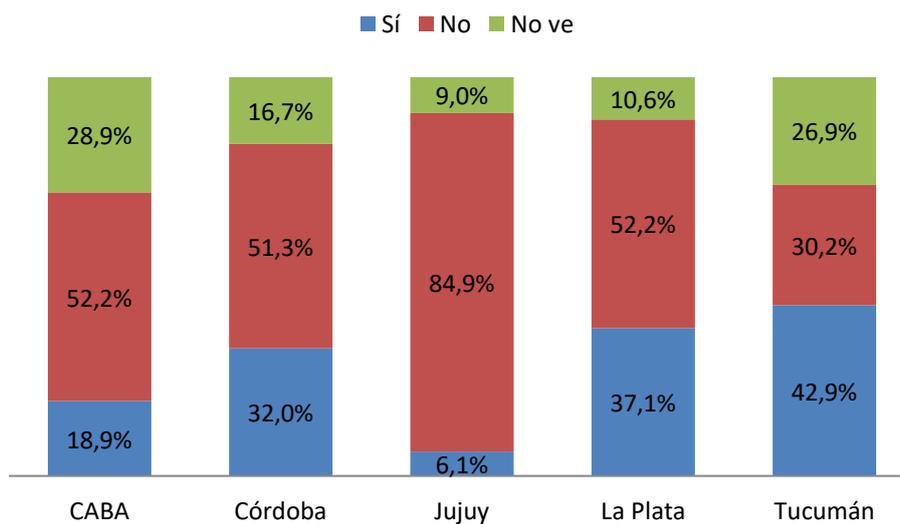
Según ciudad (%) – Para usuarios de casco: 80,6 % del total.



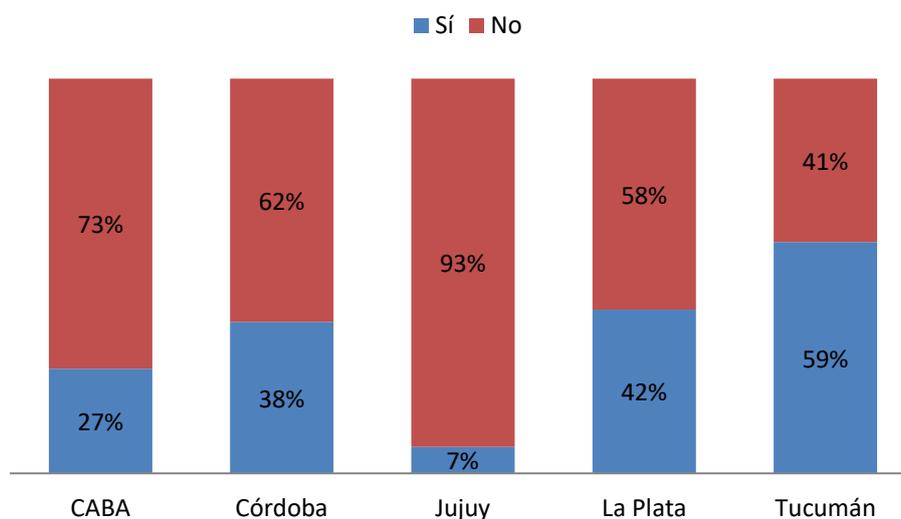
En las ciudades de Tucumán y Jujuy, donde hay menor uso del casco, se aprecia un mayor uso de casco integral.

USO DE CASCO CERTIFICADO

Según ciudad (%) – Para usuarios de casco: 80,6 % del total.



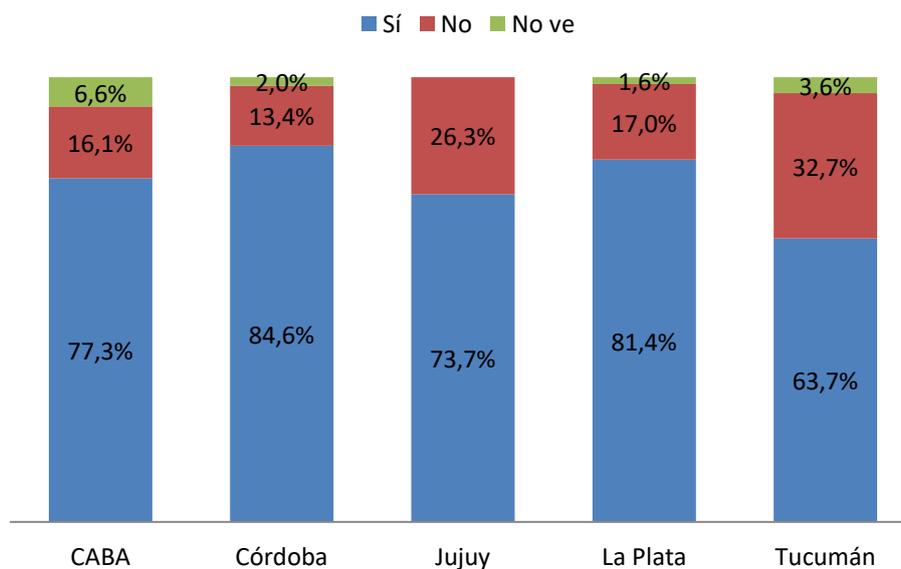
Quitando el efecto del “no ve”



Deflactando el efecto del “no ve” en cada ciudad relevada, se destaca Tucumán por el mayor uso de casco certificado (aunque es donde menos uso del casco hay) y siendo la única donde resulta mayoritario. En las demás ciudades el uso de casco integral desciende a menos de la mitad y llega a ser crítico en CABA, pero más aún en Jujuy, donde el uso de casco integral es muy minoritario (7%).

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según ciudad (%)– Para usuarios de casco: 80,6 % del total.



El uso correcto del casco es mayoritario en todas las Ciudades, donde el mayor registro se da en Córdoba y el menor en Tucumán.

RESUMEN DE INDICADORES SOBRE EL USO DE CASCO SEGÚN CIUDAD Y EDAD

Usa casco	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
CABA	33,3%	80,5%	90,7%	92,7%	97,1%	99,2%	87,5%
Córdoba	10,0%	78,0%	58,5%	76,8%	87,0%	82,3%	57,4%
Jujuy	10,8%	28,0%	24,6%	44,1%	59,8%	50,0%	35,7%
La Plata	47,6%	68,8%	38,7%	57,0%	69,8%	62,6%	40,0%
Tucumán	7,3%	20,4%	17,3%	32,0%	43,4%	43,1%	41,7%

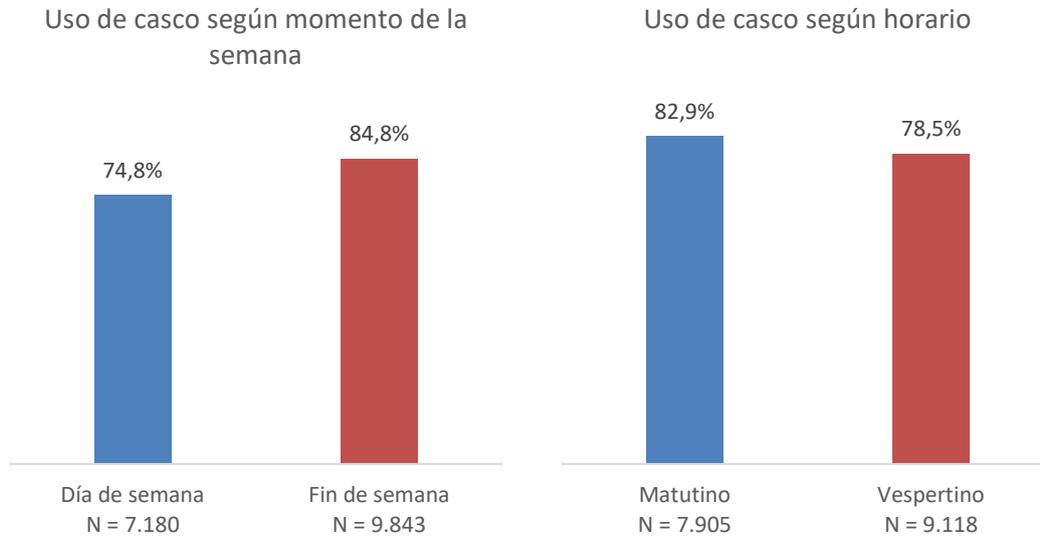
Ciudad	Tipo de casco	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
CABA	Integral	87,9%	92,3%	84,2%	76,9%	56,4%	14,3%
	Semi-integral	9,1%	7,7%	14,4%	20,1%	33,3%	71,4%
	Abierto	3,0%		1,3%	2,8%	9,4%	14,3%
	Otro			0,1%	0,1%	0,9%	
Córdoba	Integral	97,4%	92,1%	89,5%	87,2%	79,2%	66,7%
	Semi-integral		7,9%	9,4%	11,6%	16,7%	33,3%
	Abierto	2,6%		1,1%	1,2%	2,8%	
	Otro					1,4%	
Jujuy	Integral	91,3%	93,1%	94,4%	92,5%	80,9%	60,0%
	Semi-integral	4,3%	6,9%	5,0%	6,2%	4,3%	
	Abierto			0,7%	1,2%	12,8%	40,0%
	Otro	4,3%			0,1%	2,1%	
La Plata	Integral	81,8%	83,3%	85,7%	85,3%	61,3%	50,0%
	Semi-Integral	18,2%	8,3%	11,5%	12,4%	35,5%	50,0%
	Abierto		8,3%	2,8%	2,4%	3,2%	
Tucumán	Integral	87,5%	100,0%	94,8%	93,9%	86,4%	88,0%
	Semi-integral	6,3%		4,9%	5,6%	9,9%	4,0%
	Abierto	6,3%		0,3%	0,4%	2,5%	8,0%
	Otro				0,1%	1,2%	

Ciudad	Norma	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
CABA	Sí		15,2%	30,8%	20,6%	17,4%	19,8%	
	No	50,0%	39,4%	59,0%	55,4%	50,1%	47,4%	57,1%
	No ve	50,0%	45,5%	10,3%	24,0%	32,4%	32,8%	42,9%
Córdoba	Sí	33,3%	35,9%	21,1%	29,6%	33,4%	35,2%	44,4%
	No	33,3%	35,9%	65,8%	54,0%	50,9%	50,0%	40,7%
	No ve	33,3%	28,2%	13,2%	16,5%	15,6%	14,8%	14,8%
Jujuy	Sí		9,1%	6,9%	3,6%	7,7%		
	No	87,5%	77,3%	93,1%	90,1%	82,3%	78,3%	60,0%
	No ve	12,5%	13,6%		6,3%	10,0%	21,7%	40,0%
La Plata	Sí		4,5%	41,7%	36,8%	37,1%	58,1%	25,0%
	No	50,0%	72,7%	33,3%	54,9%	52,0%	35,5%	75,0%
	No ve	50,0%	22,7%	25,0%	8,3%	10,8%	6,5%	
Tucumán	Sí	28,6%	31,3%	31,6%	44,6%	41,9%	43,8%	56,0%
	No	28,6%	50,0%	15,8%	28,7%	30,4%	32,5%	32,0%
	No ve	42,9%	18,8%	52,6%	26,7%	27,7%	23,8%	12,0%

Ciudad	Uso correcto	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
CABA	Sí	100,0%	87,9%	89,7%	75,5%	78,6%	73,3%	71,4%
	No		12,1%	7,7%	17,8%	14,5%	25,0%	14,3%
	No ve			2,6%	6,7%	6,9%	1,7%	14,3%
Córdoba	Sí	66,7%	92,3%	86,8%	80,2%	87,3%	88,7%	88,9%
	No	33,3%	7,7%	13,2%	17,7%	11,2%	10,6%	11,1%
	No ve				2,0%	1,5%	0,7%	
Jujuy	Sí	75,0%	81,8%	79,3%	72,5%	75,1%	47,8%	40,0%
	No	25,0%	18,2%	20,7%	27,3%	24,9%	52,2%	60,0%
	No ve				0,2%			
La Plata	Sí	30,0%	77,3%	83,3%	79,2%	82,8%	87,1%	100,0%
	No	50,0%	18,2%	16,7%	19,8%	15,9%	12,9%	
	No ve	20,0%	4,5%		1,0%	1,3%		
Tucumán	Sí	42,9%	68,8%	78,9%	61,2%	62,7%	66,3%	68,0%
	No	35,7%	25,0%	10,5%	36,8%	33,2%	33,8%	32,0%
	No ve	21,4%	6,3%	10,5%	2,0%	4,1%		

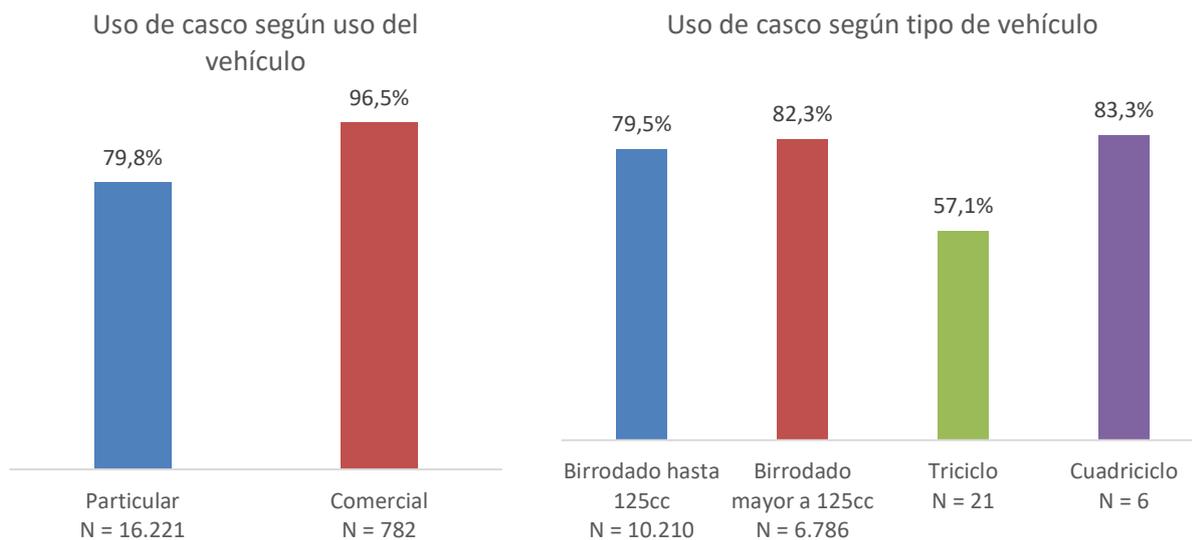
USO DE CASCO

Según momento de la semana y del día



El uso de casco aumenta durante los fines de semana y en el turno matutino.

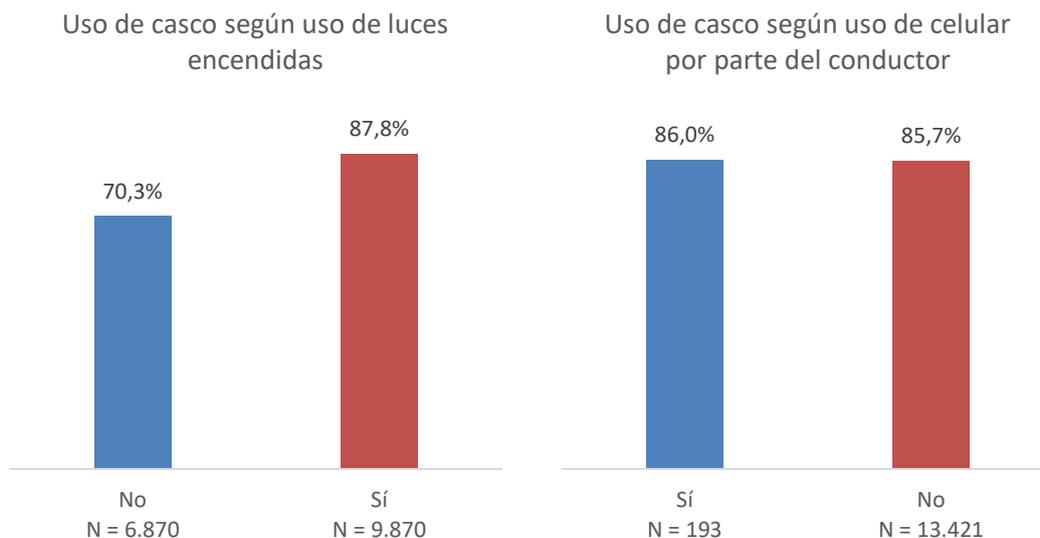
Según uso y tipo de vehículo



El uso de casco aumenta en motos de uso comercial, mientras que lo hace levemente cuando la cilindrada de la moto es mayor.

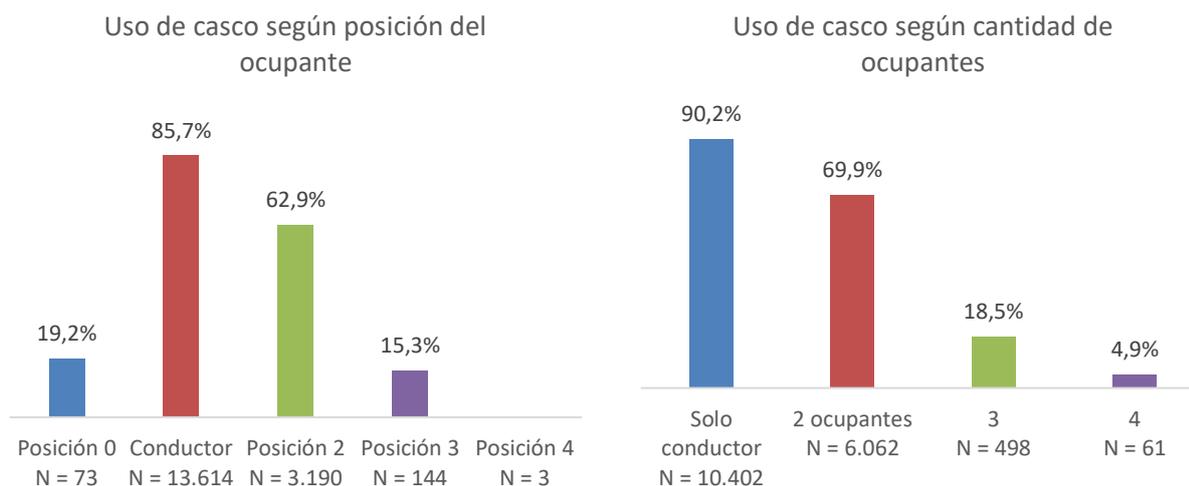
USO DE CASCO

Según otras conductas



El uso de casco es claramente más alto en pasajeros que viajan en vehículos con luces diurnas, mientras que no presenta diferencias respecto a si el conductor usa el celular.

Según distribución de pasajeros en el vehículo

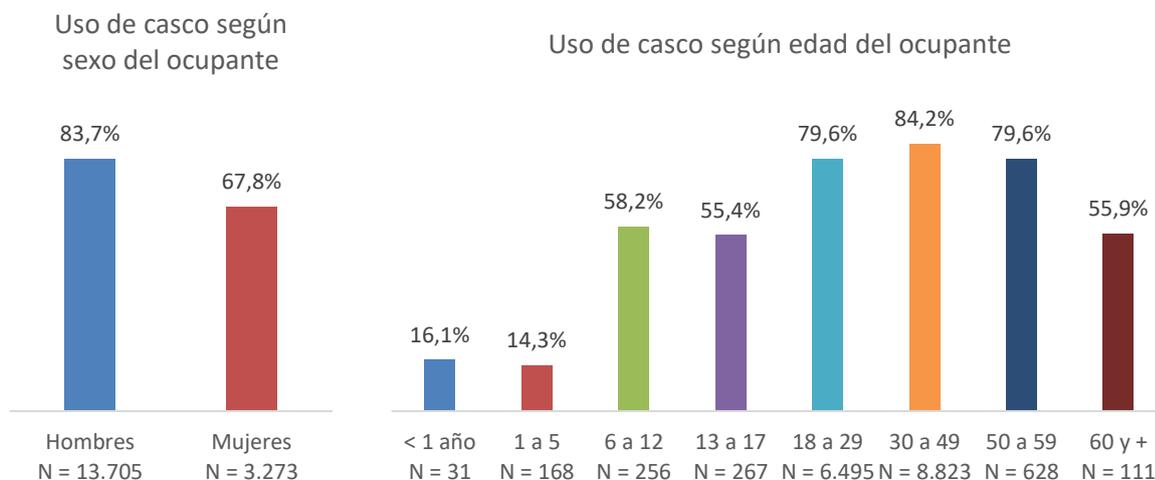


Las posiciones de mayor vulnerabilidad muestran claramente el menor porcentaje de uso de casco, situación que aumenta fuertemente la exposición de esos pasajeros. El indicador también disminuye notoriamente en motos con mayor cantidad de ocupantes.

En definitiva, la vulnerabilidad de los niños no solo se aprecia en la posición en que viajan cuando ocupan posiciones no habilitadas (0, 3, 4 y 5), sino que además lo hacen en condiciones más inseguras que el resto de los ocupantes, con una menor utilización de casco protector.

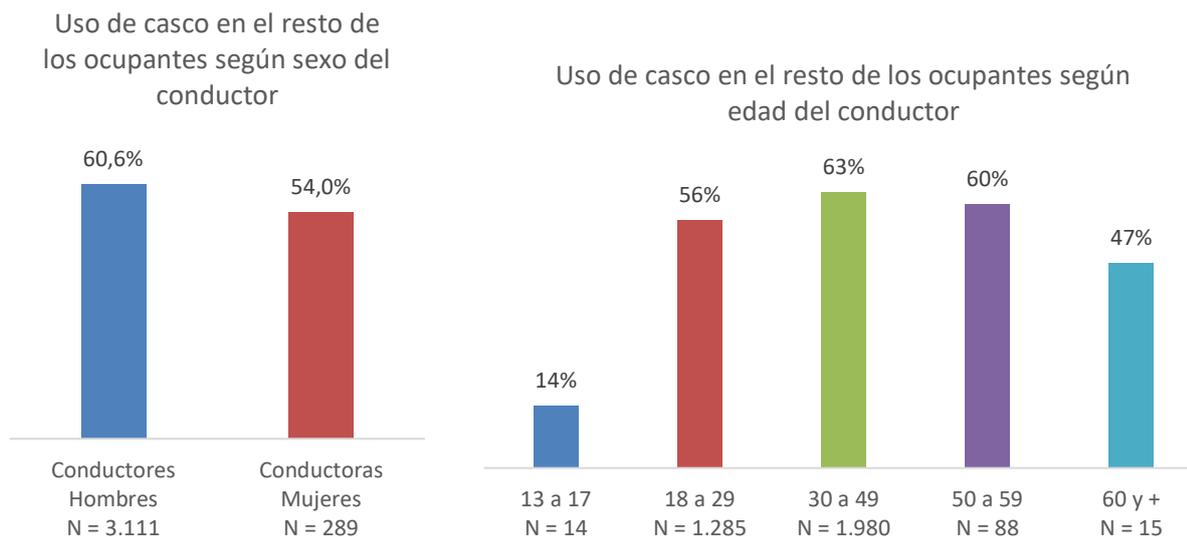
USO DE CASCO

Según características del ocupante



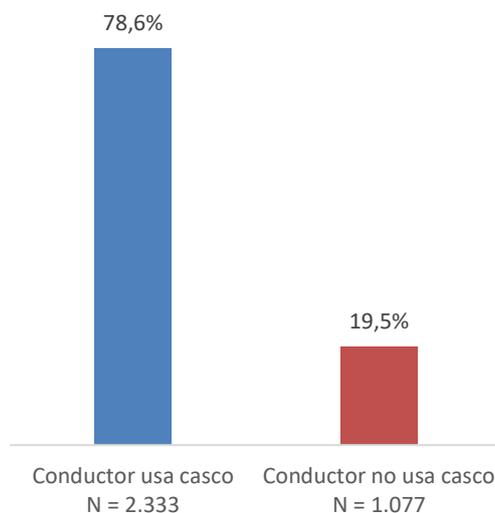
El uso de casco aumenta entre los hombres, mientras que según la edad aumenta entre los 18 hasta los 59 años y desciende fuertemente hasta magnitudes críticas entre los niños de edades más tempranas.

Según características del conductor



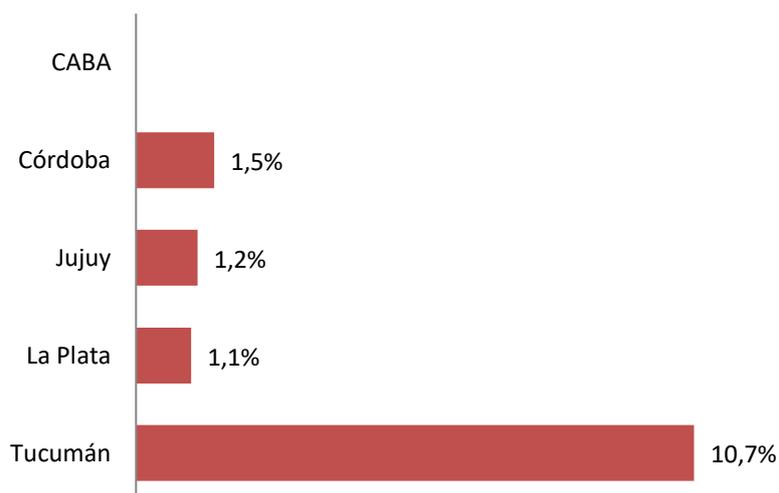
El uso de casco por parte del resto de los ocupantes aumenta cuando el conductor es hombre, mientras que se incrementa cuando el conductor tiene entre 18 y 59 años, descendiendo en los de 60 y más, pero siendo crítico cuando el conductor es niño o adolescente.

Uso de casco en pasajeros en función del uso de casco por parte del conductor (%)



Claramente se aprecia cómo el uso de casco por el resto de los pasajeros está influenciado por el uso del mismo por parte del conductor.

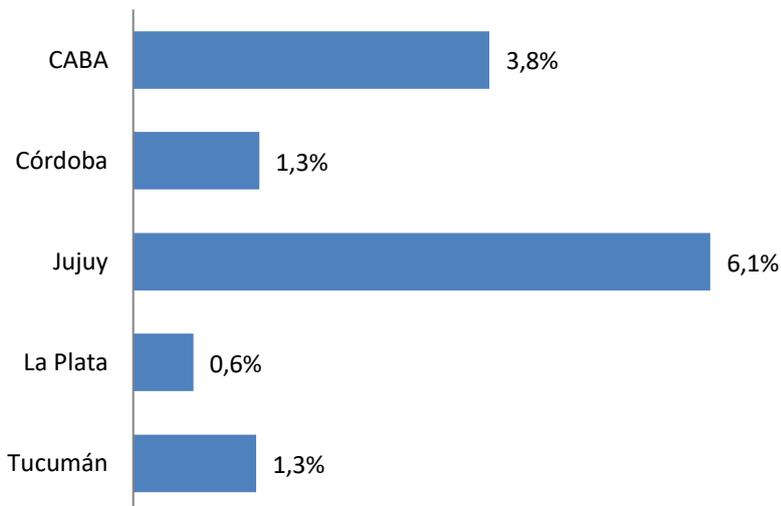
MOTOS CON CANTIDAD DE OCUPANTES SUPERIOR A LO PERMITIDO (más de 2) Según ciudad (%)



Destaca claramente Tucumán como la ciudad donde en mayor medida se observaron motos con mayor cantidad de ocupantes que la permitida, mientras tanto en Ciudad de Buenos Aires no se registraron casos con más de 2 ocupantes.

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

Según ciudad (%)



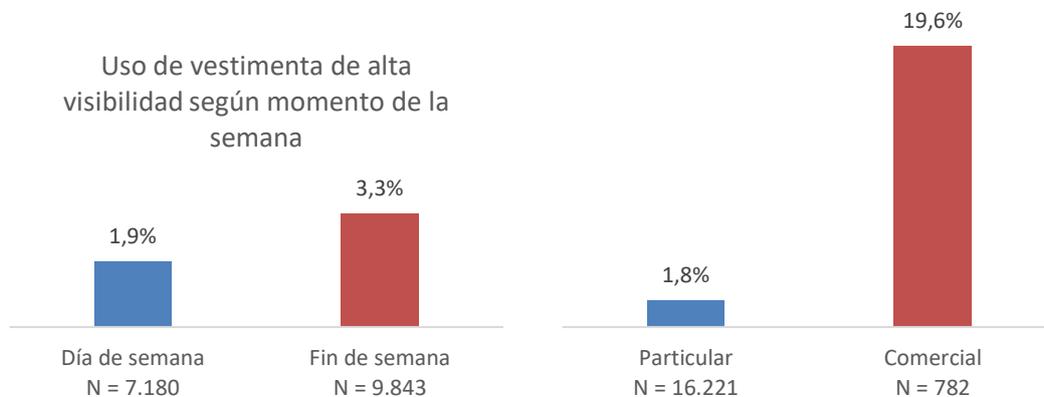
Resulta bajo el uso de vestimenta de alta visibilidad en todas las ciudades. En ese escenario el mejor registro es de Jujuy (6,1%) y los más bajos aparecen en Córdoba, Tucumán y La Plata con valores en el entorno al 1%.

Según ciudad y edad (%)

Ropa visible	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
CABA		2,4%	2,3%	2,5%	5,1%	1,7%	
La Plata				0,9%	0,5%	1,0%	
Córdoba				0,7%	1,6%	2,9%	
Tucumán		0,6%		0,8%	1,8%	1,6%	
Jujuy	2,7%	4,9%	2,5%	4,5%	8,0%	5,3%	

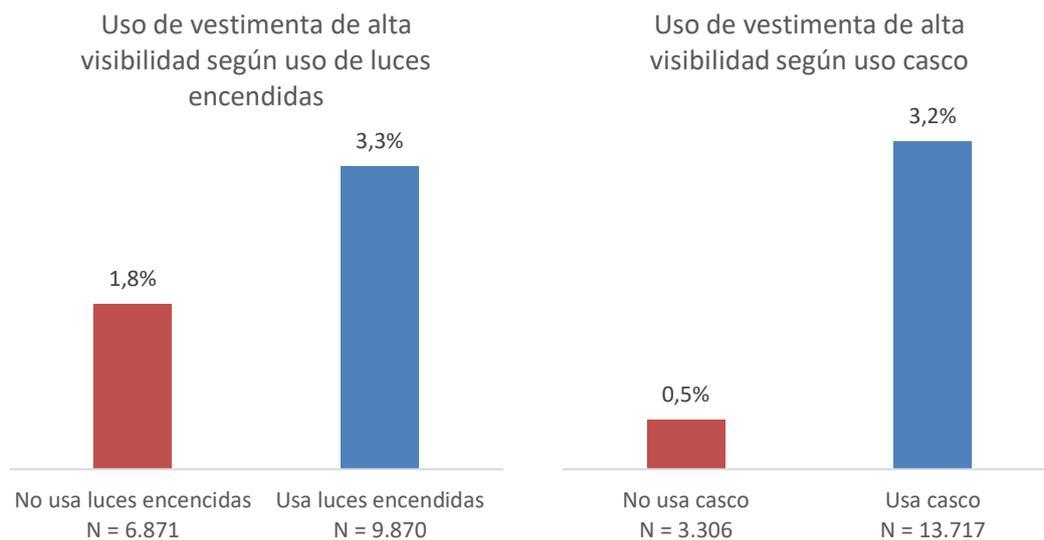
USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera) Según variables de contexto

Uso de vestimenta de alta visibilidad según uso del vehículo



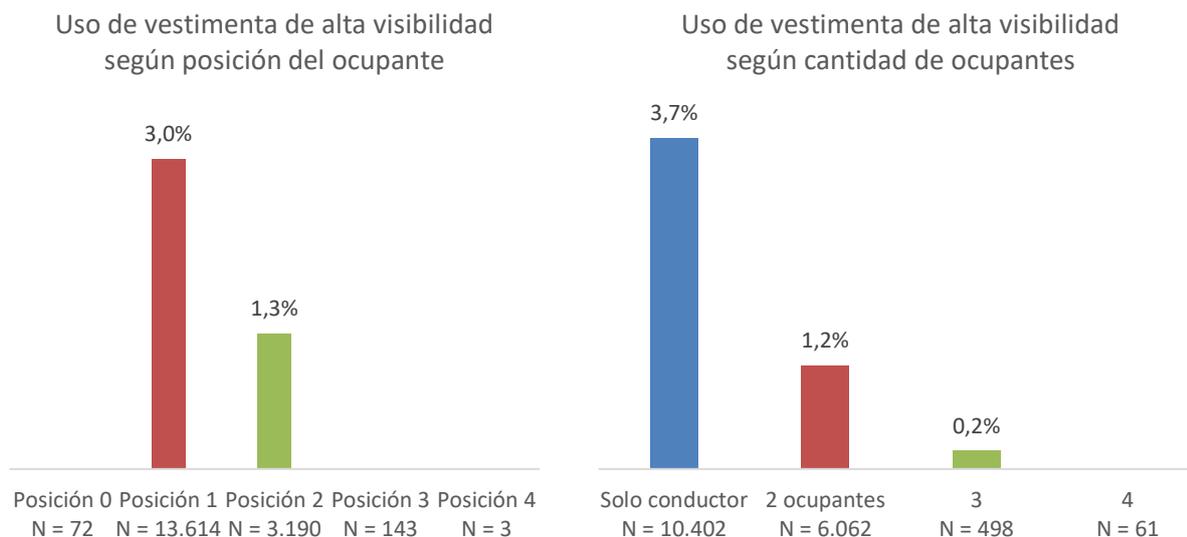
El uso de vestimenta de alta visibilidad es bajo y no se diferencia según el día de la semana, pero sí aumenta claramente cuando el vehículo es de uso comercial.

Según otras conductas



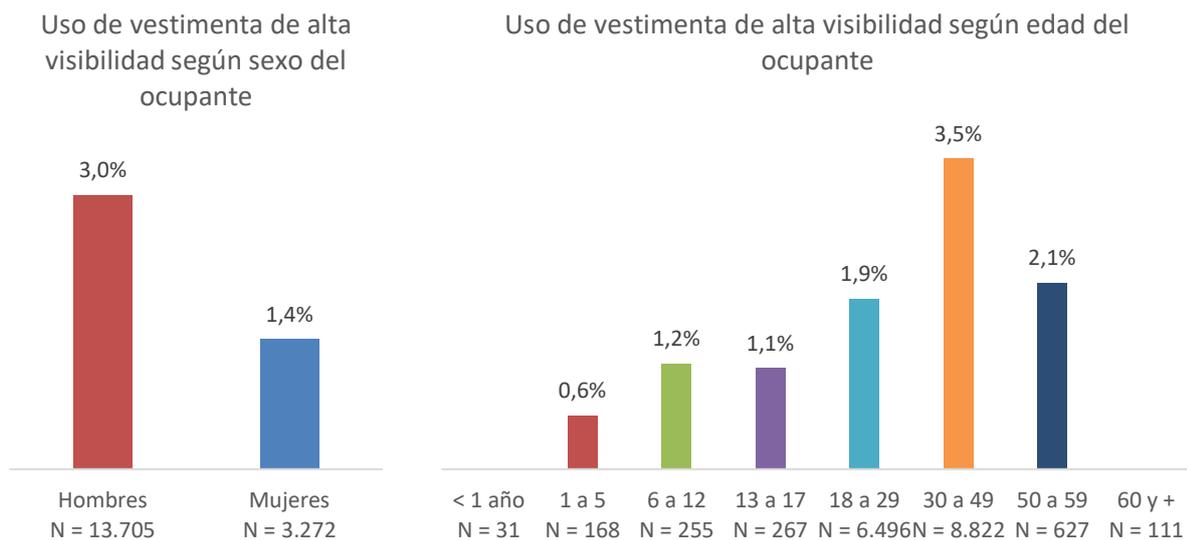
El uso de vestimenta no parece estar influenciado por el uso de luces encendidas y, si bien se trata de magnitudes bajas, sí parece estarlo por el uso de casco.

Según distribución de pasajeros en el vehículo



El indicador resulta crítico en las posiciones no ocupadas por el conductor y especialmente en las más vulnerables, así como también a medida que descende la cantidad de ocupantes.

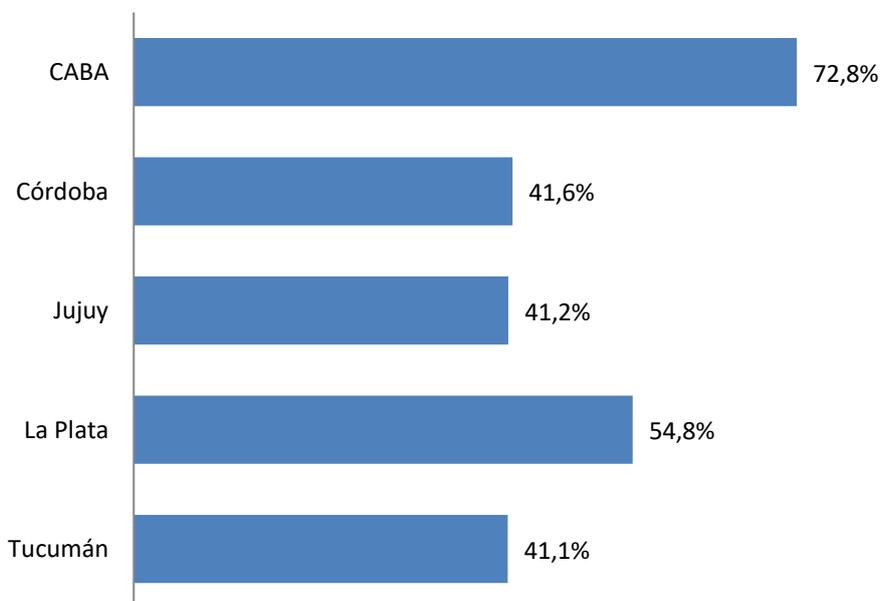
Según características del ocupante



Siempre considerando lo bajo de las magnitudes, de todas formas se observa que los hombres presentan un mayor uso de vestimenta de alta visibilidad y, con respecto a la edad de los ocupantes, descende a medida que disminuye la edad, especialmente en las más tempranas.

USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según ciudad (%)



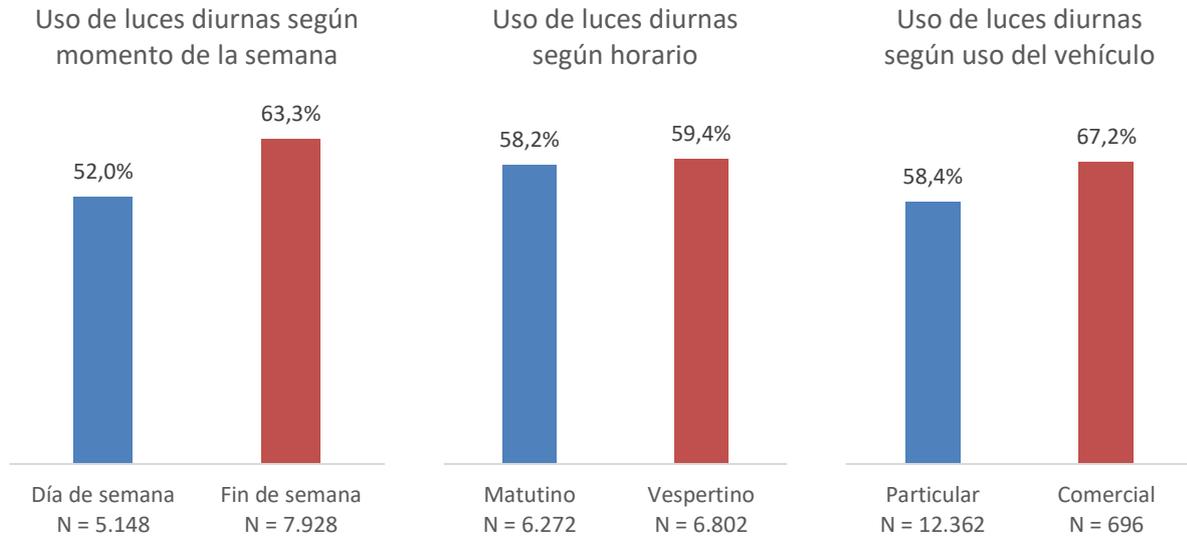
La mejor performance es para CABA, luego La Plata se mantiene por encima del 50%, mientras que en Córdoba, Jujuy y Tucumán el uso de luces encendidas resulta minoritario, en el entorno del 40%.

Según ciudad y edad del conductor (%)

Uso de luces	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
CABA	66,7%	71,8%	73,3%	77,4%	83,3%
Córdoba	30,8%	36,8%	44,6%	37,6%	24,3%
Jujuy	14,0%	42,5%	42,8%	38,8%	33,3%
La Plata	25,0%	53,1%	55,9%	52,6%	22,2%
Tucumán	40,0%	37,6%	43,3%	38,5%	31,7%

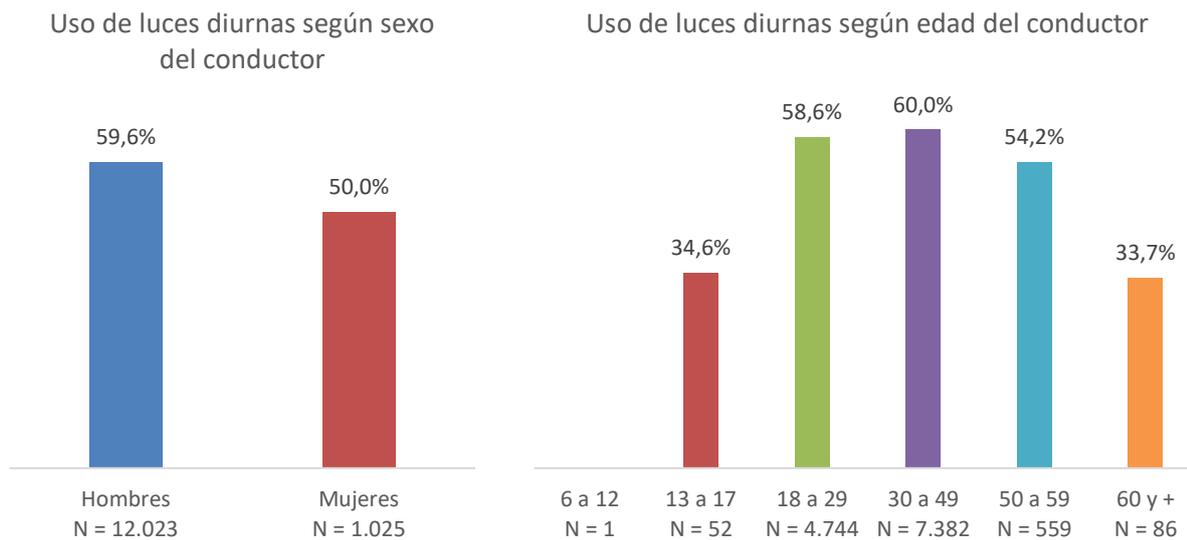
USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según momento de la semana y día, y según uso del vehículo



El uso de luces diurnas aumenta los fines de semana, no presenta diferencias según el horario y aumenta cuando la moto es de uso comercial.

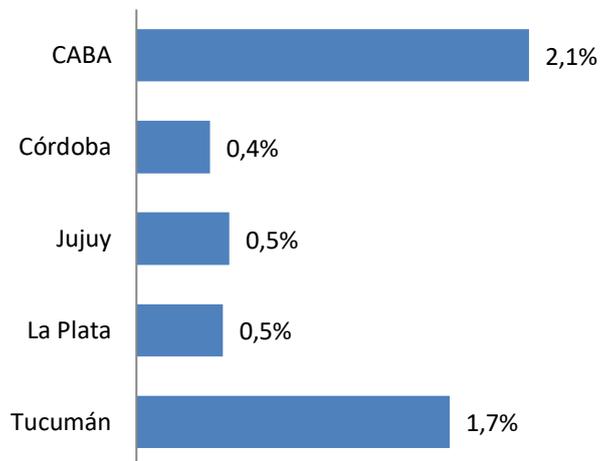
Según características del conductor: sexo y grupo de edad



El uso de luces es mayor cuando el conductor es hombre, y también en este caso disminuye fuertemente en conductores menores de 18 años, así como desciende en los de 60 y más años de edad.

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



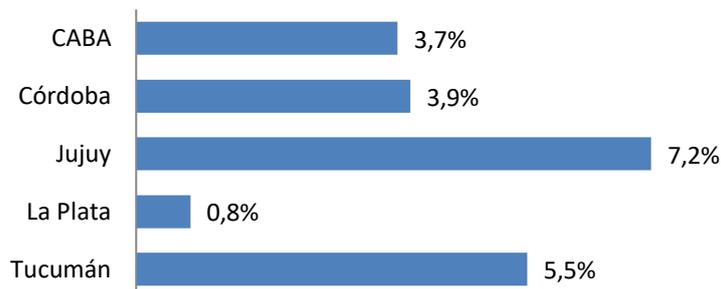
El uso de celular por parte de conductores de motocicletas es bajo en todas las ciudades, y en este contexto el mayor registro es para CABA y Tucumán.

Según ciudad y edad del conductor (%)

Uso de celular	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
CABA		3,2%	1,5%		
Córdoba	7,7%	0,5%	0,4%		
Jujuy	2,3%	0,4%	0,4%		
La Plata		1,2%	0,1%		
Tucumán		2,6%	1,5%	1,4%	

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



Ya es de una mayor magnitud el uso de transporte de carga libre u obstaculizando la visibilidad del conductor, donde Jujuy y Tucumán nuevamente presentan la peor performance.

Según ciudad y edad del conductor (%)

Transporte de carga	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
CABA	-----	3,6%	3,8%	2,6%	16,7%
Córdoba	-----	3,1%	3,5%	10,2%	10,8%
Jujuy	-----	3,9%	10,0%	3,8%	11,1%
La Plata	-----	0,3%	1,0%	2,1%	
Tucumán	-----	2,7%	6,2%	10,5%	7,3%

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

		USA CELULAR
Uso del vehículo	Particular N=12.362	1,4%
	Comercial N=696	2,0%
	No se ve N=17	3,1%
Momento de la semana	Día de semana N=5.147	1,5%
	Fin de semana N=7.928	1,4%
Sexo del conductor	Hombres N=12.023	1,4%
	Mujeres N=1.025	1,5%
Edad del conductor		
	13 a 17 N=52	2,9%
	18 a 29 N=4.744	2,2%
	30 a 49 N=7.380,6	1,0%
	50 a 59 N=560	0,2%
	60 y más N=86	0,0%
	No se ve N=252	0,9%

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

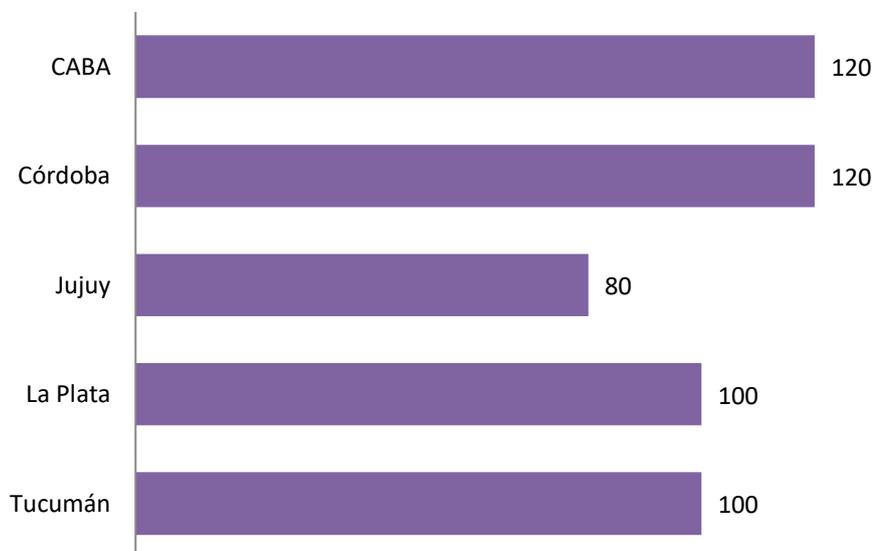
		TRANSPORTA CARGA
Uso del vehículo	Particular N=12.362	3,0%
	Comercial N=696	14,0%
	No se ve N=17	53,9%
Momento de la semana	Día de semana N=5.147	4,1%
	Fin de semana N=7.928	3,4%
Sexo del conductor	Hombres N=12.023	3,7%
	Mujeres N=1.025	3,1%
Edad del conductor		
	13 a 17 N=52	0,0%
	18 a 29 N=4.744	3,1%
	30 a 49 N=7.380,6	3,8%
	50 a 59 N=560	6,2%
	60 y más N=86	9,9%
	No se ve N=252	2,8%

El uso de celular es claramente más alto en conductores menores de edad y en vehículos de uso comercial. Mientras que el transporte de carga aumenta notoriamente en motocicletas conducidas por hombres, por mayores de 60 años y en vehículos de uso comercial.

7.3 Estudio mediante encuesta coincidental

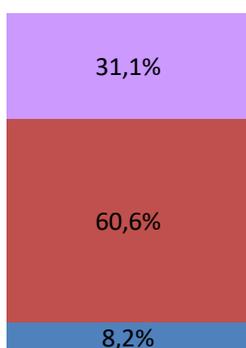
La encuesta coincidental en Argentina se realizó a 520 personas, distribuidas de la siguiente manera:

CANTIDAD DE CASOS



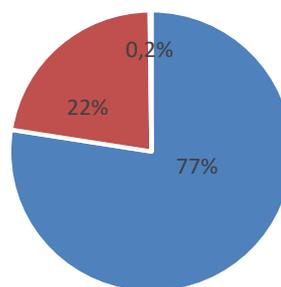
Estructura de la muestra

Nivel educativo



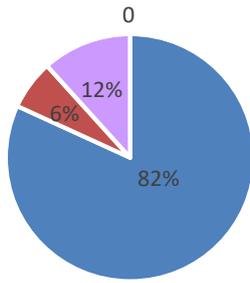
- Terciaria completa o incompleta
- Secundaria completa o incompleta
- Primaria completa o incompleta

Tipo de vehículo



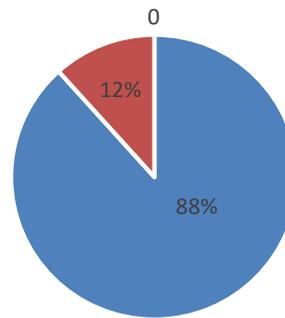
- Moto Cilindrada hasta 200 cc
- Moto Cilindrada mayor de 200 cc
- Triciclo/Cuatriciclo (abiertos)

Licencia de conducir



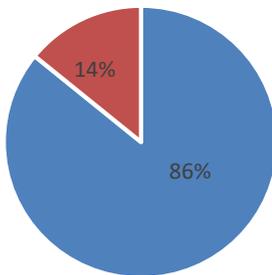
■ Sí tiene vigente ■ Sí tiene pero NO vigente
 ■ No tiene ■ Ns/Nc

Licencia de conducir agrupado



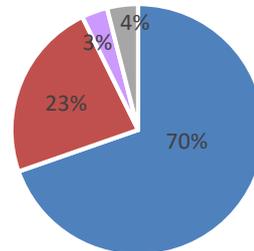
■ Total tiene ■ No tiene ■ Ns/Nc

Propiedad de la moto



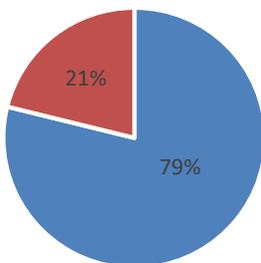
■ Propia ■ De otros

Niños menores de 15 años que suelen viajar agrupado



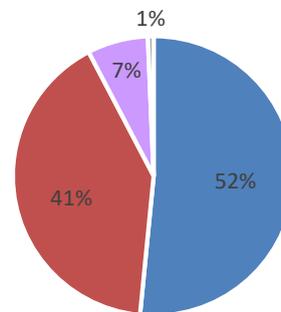
■ Uno ■ Dos ■ Tres o más ■ Ns/Nc

Sexo



■ Masculino ■ Femenino

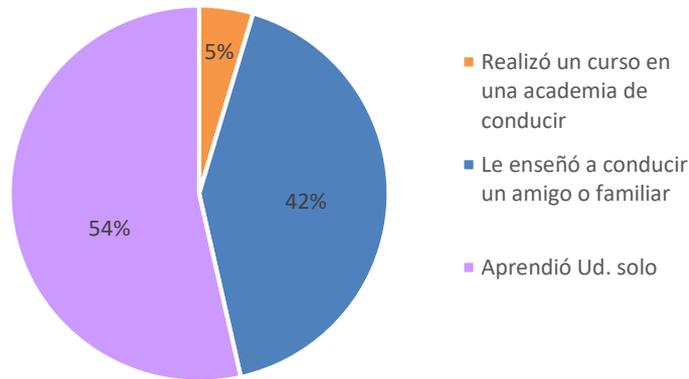
Edad



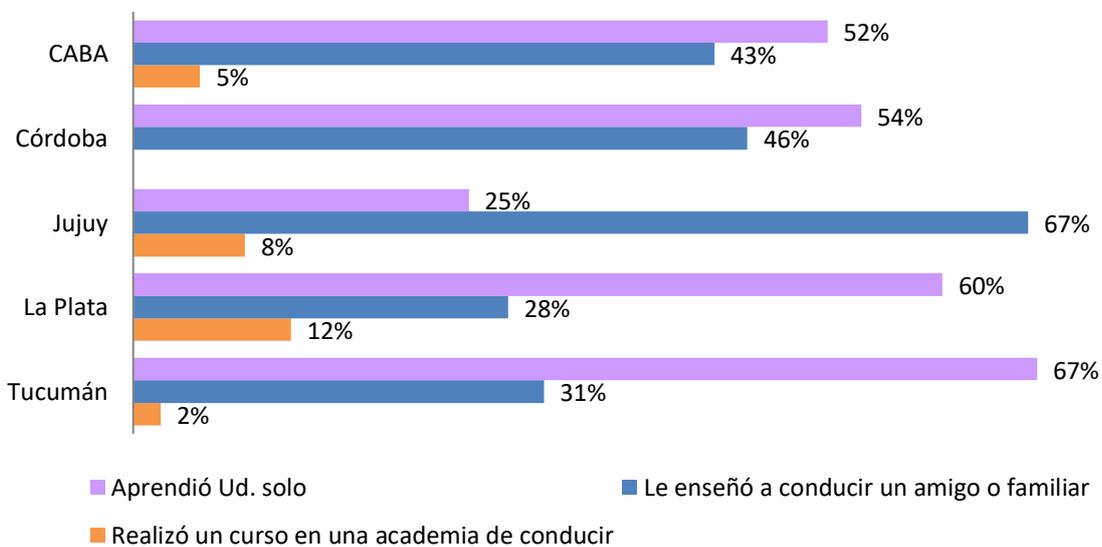
■ Hasta 29 ■ 30 a 49 ■ 50 a 59 ■ 60 y +

¹⁷ Dada la escasa cantidad de casos en el tramo de edad de 60 años y más, dicha categoría no será tomada en cuenta para los análisis según la edad.

¿Cómo aprendió a conducir motos?

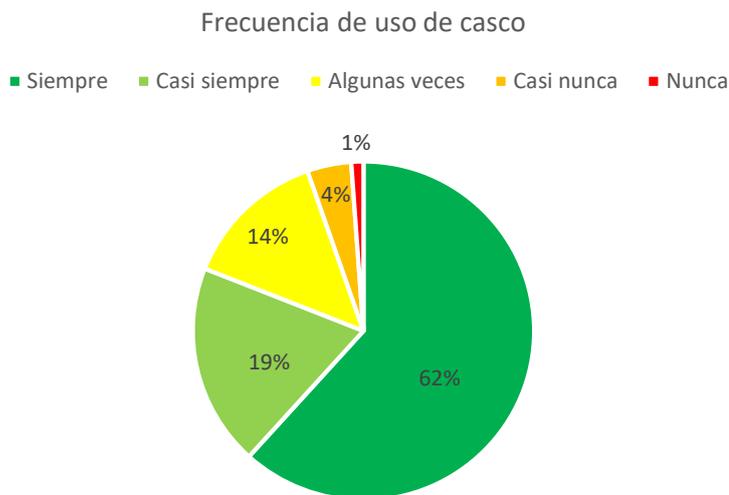


Resulta mayoritario el haber aprendido solo, seguido por haberlo hecho a través de un amigo o familiar, y es claramente minoritario el haber realizado un curso en una academia de conducir.

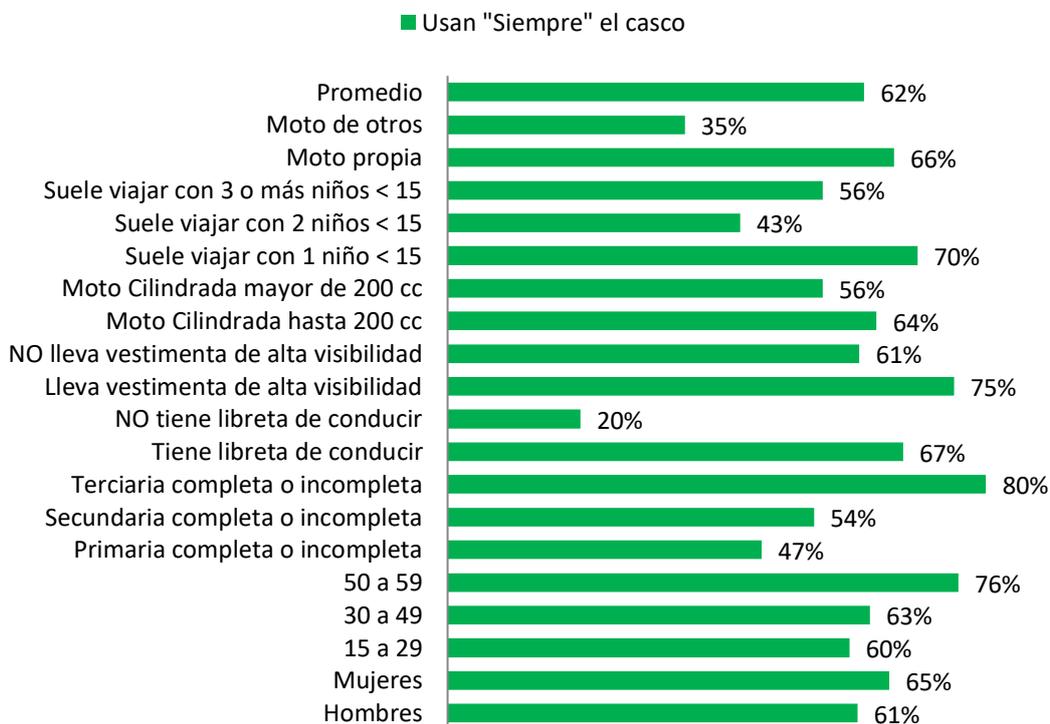


El aprender solo destaca en Tucumán y La Plata, el hacerlo a través de amigos o familiares resalta en Jujuy, mientras que el haber realizado un curso en una academia de conducir aumenta su magnitud en La Plata y por el contrario aparece como inexistente en Córdoba.

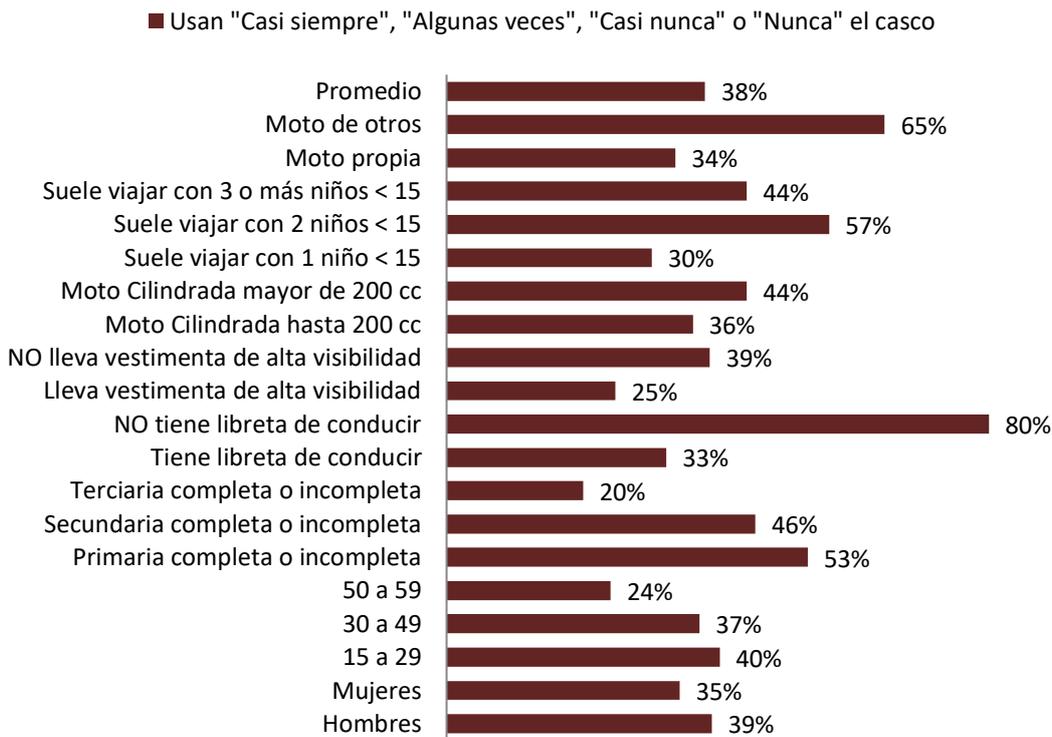
¿Con qué frecuencia usa el casco puesto en la cabeza cuando anda en moto?



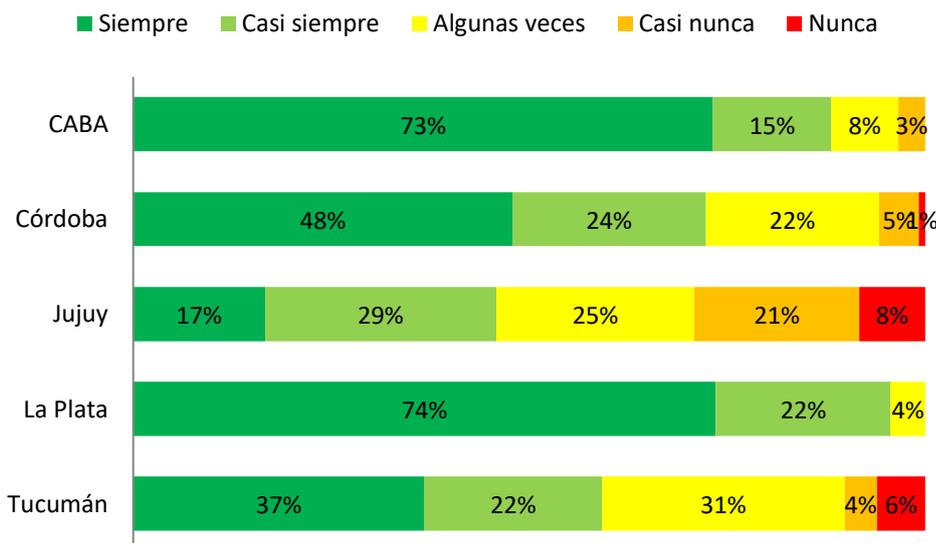
6 de cada 10 conductores de moto declaran usar “siempre” el casco en la cabeza, quedando por tanto un amplio margen de mejora hacia un uso óptimo al respecto.



El hacerlo “siempre” se incrementa fuertemente entre los conductores de mayor nivel educativo, entre quienes llevan vestimenta de alta visibilidad, los que tienen de 50 a 59 años de edad, entre quienes suelen viajar con 1 niño menor de 15 años.

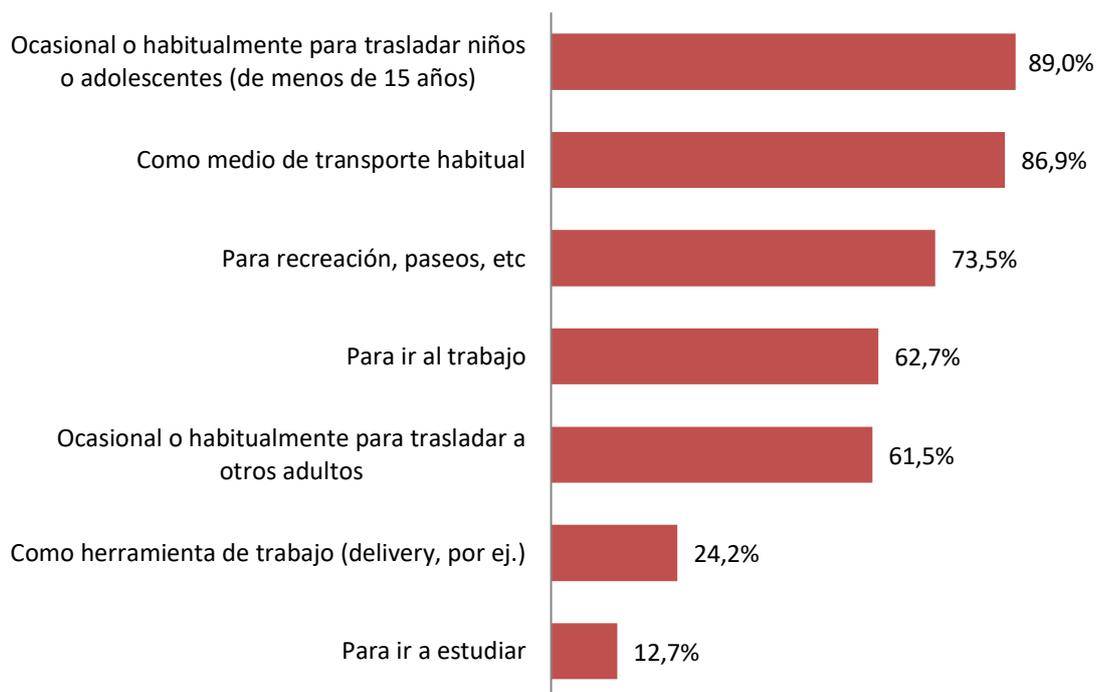


Se incrementa notoriamente quienes NO lo utilizan “siempre” entre quienes no tienen libreta de conducir, los que viajan en la moto de otros, los que suelen viajar con más de 1 niño menor de 15 años, entre los conductores de menor nivel educativo, entre los más jóvenes, los que viajan en motos de más de 200 cc.

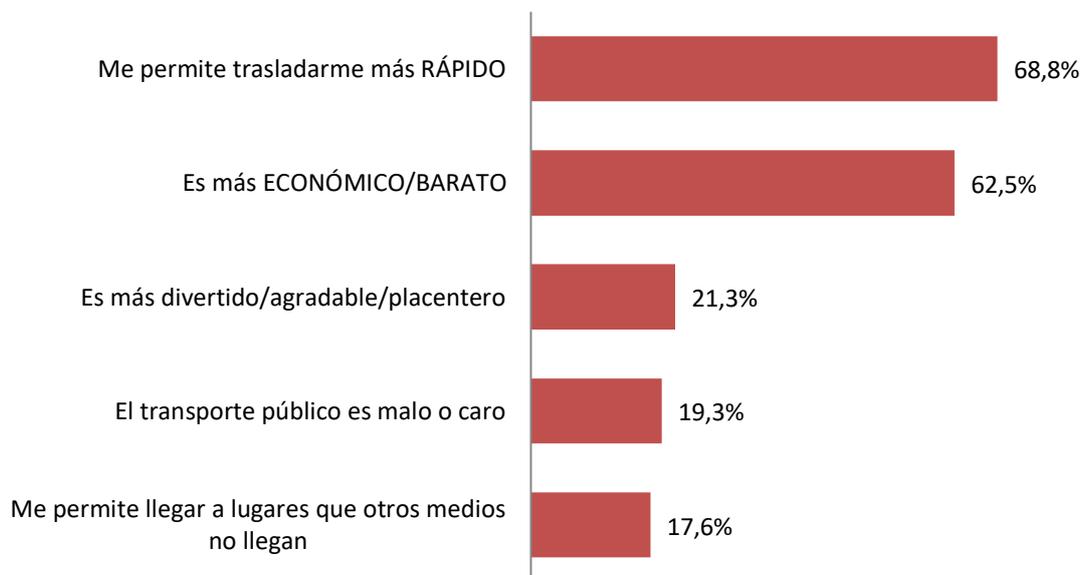


La Plata y CABA son las ciudades con mejor desempeño, mientras que destacan Jujuy y Tucumán por presentar el resultado más crítico (datos que conciden con lo registrado en el estudio observacional).

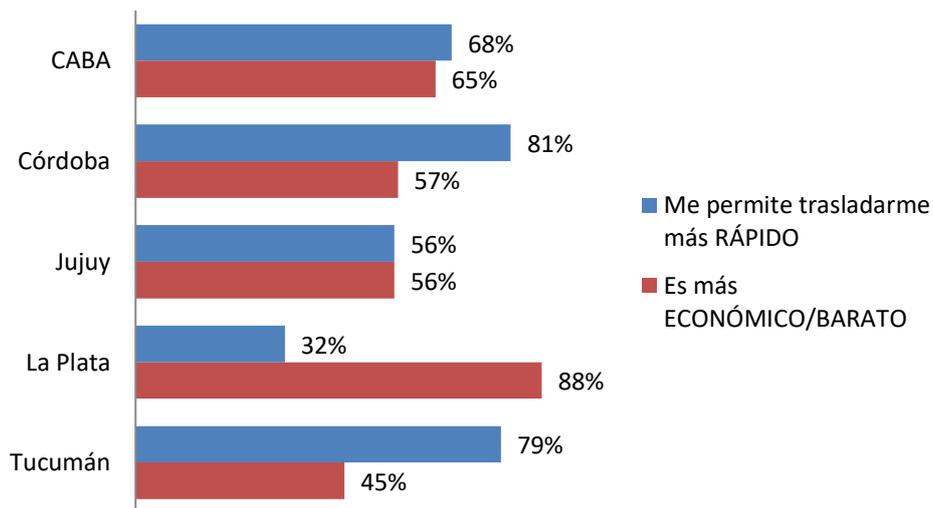
Uso de la moto



¿Por qué motivo ha elegido la moto como medio de transporte? – Para quienes usan la moto como medio de transporte habitual.

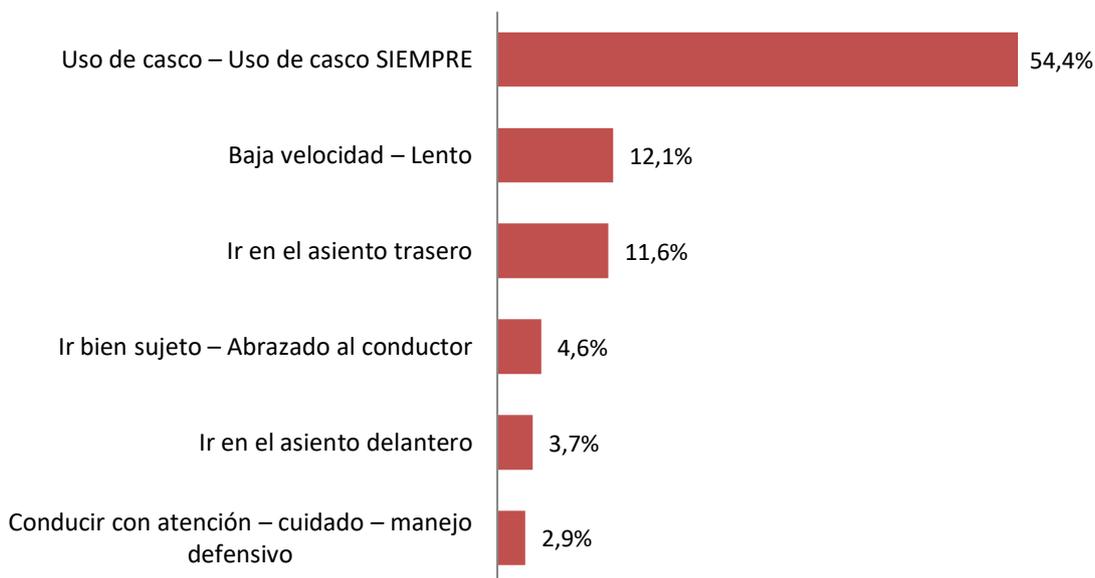


Destacan claramente la percepción de rapidez junto a la de más económico/barato.

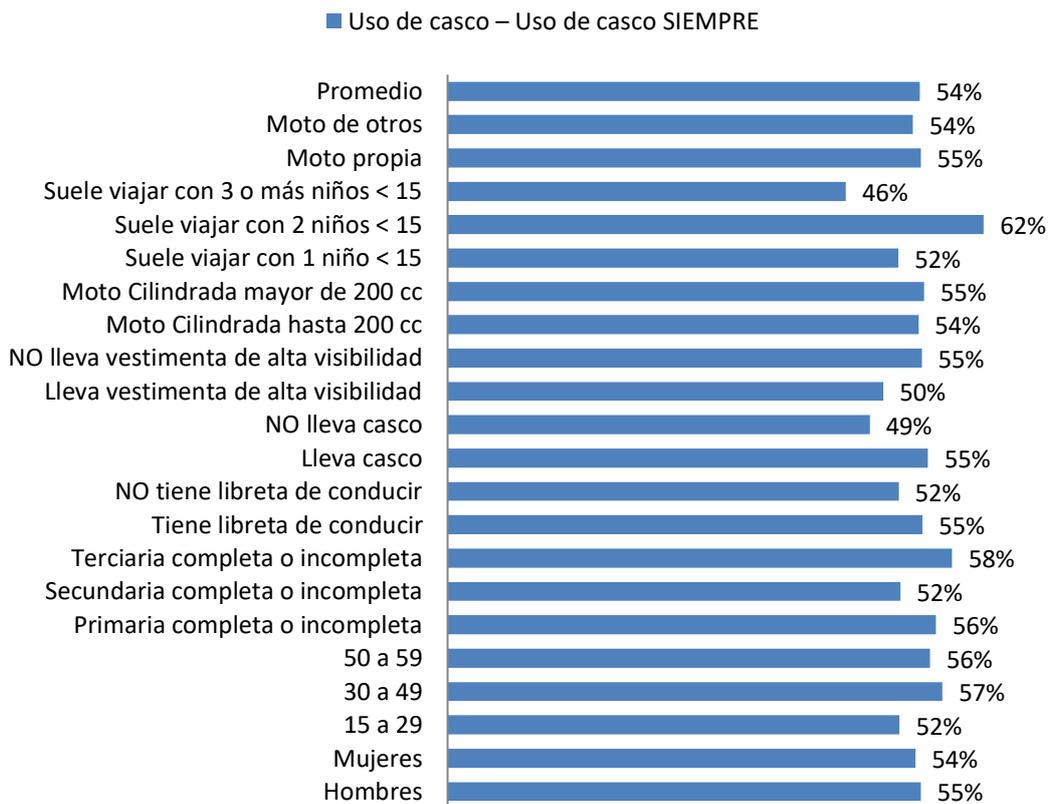


La rapidez destaca en Córdoba y Tucumán, mientras que el factor económico se incrementa en mayor medida en La Plata.

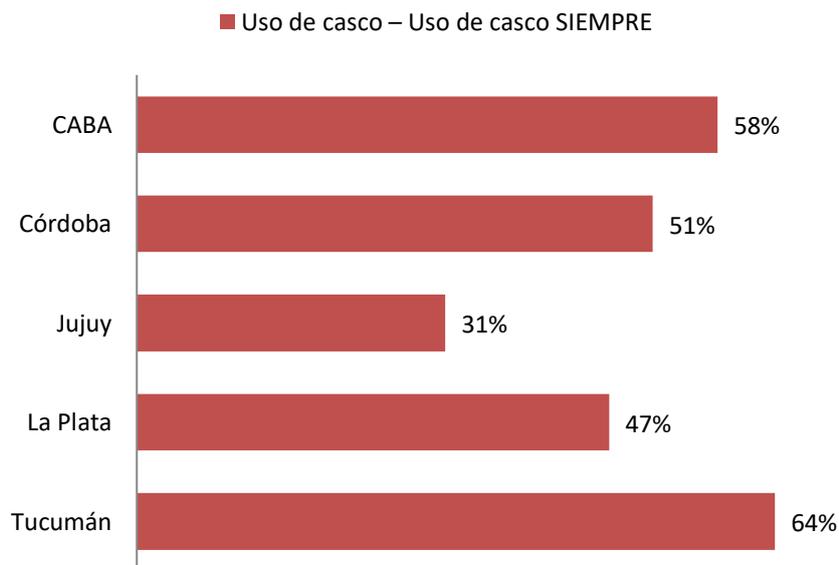
En su opinión, ¿cuál es la forma más segura de viajar para los menores de 15 años cuando van en moto?



Resalta notoriamente la mención al uso de casco SIEMPRE aunque mencionado por el 54,4%, seguido a distancia por la de baja velocidad y la de ir en el asiento trasero.



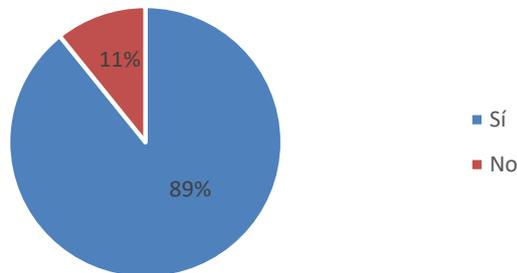
El uso de casco SIEMPRE aumenta entre quienes suelen viajar con 2 niños menores de 15 años, entre los de mayor nivel educativo, entre los que tienen 30 años de edad en adelante.



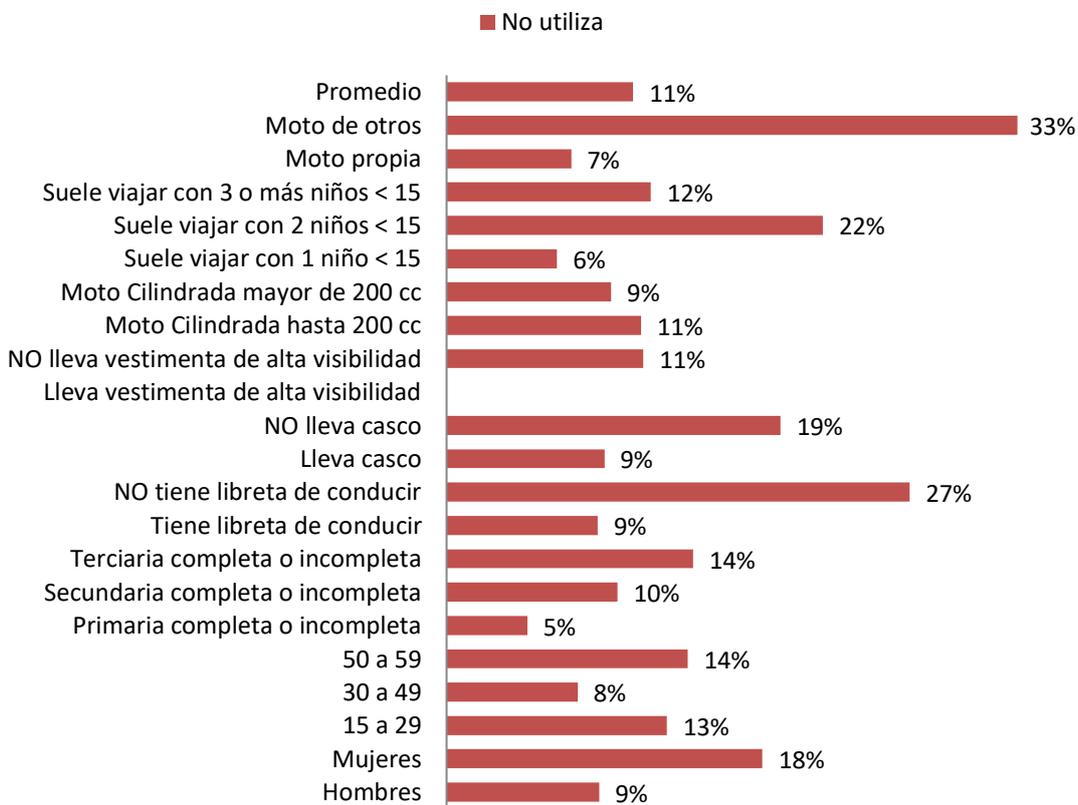
El usar casco SIEMPRE destaca en Tucumán así como en CABA, y en el caso de Jujuy cabe señalar que presenta la misma magnitud que el ir en el asiento trasero (31%).

En las ocasiones en las que viaja con niños o adolescentes, ¿utiliza alguna medida de seguridad o dispositivos de protección para esos pasajeros?

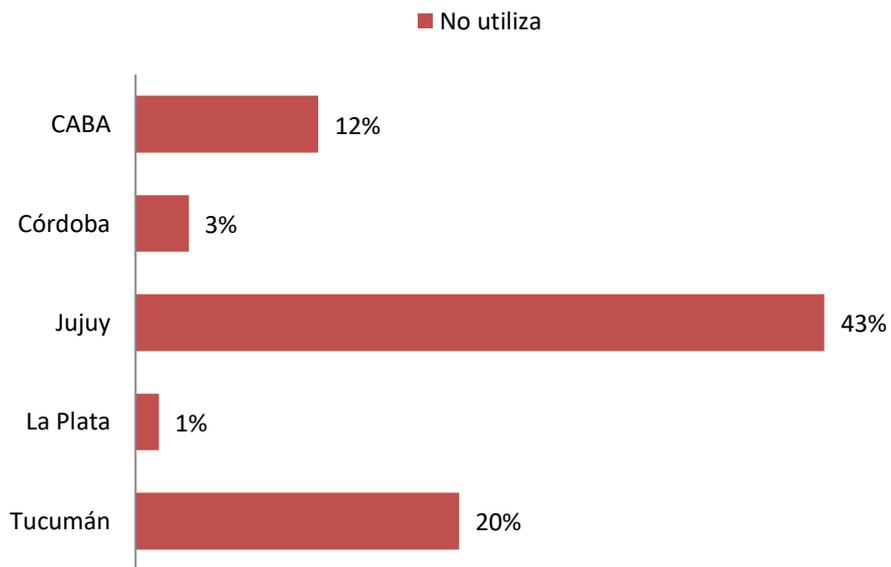
Utilización de medidas de seguridad cuando viaja con niños o adolescentes



Se observa un notorio uso de medidas de seguridad cuando se viaja en moto con niños o adolescentes.

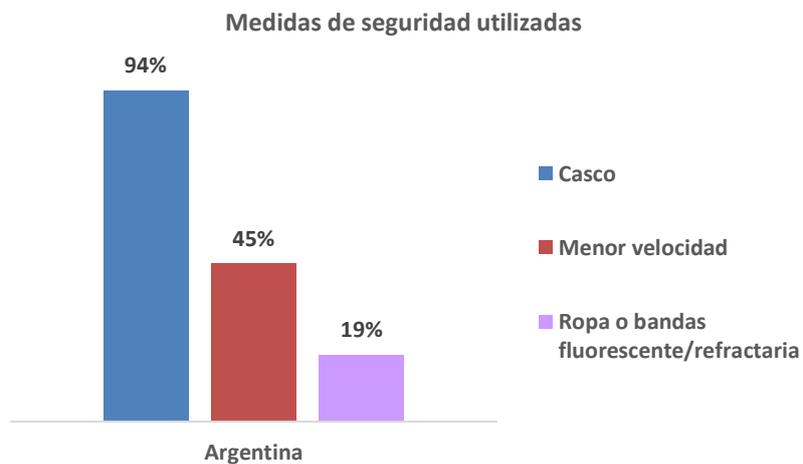


En un contexto de una utilización notoriamente mayoritaria de medidas de seguridad, de todas formas, se detecta una importante alerta en la no utilización entre quienes viajan en motos de otros, los que no tienen libreta de conducir, entre quienes suelen viajar con 2 niños menores de 15 años, los que no llevan casco, así como entre las mujeres.

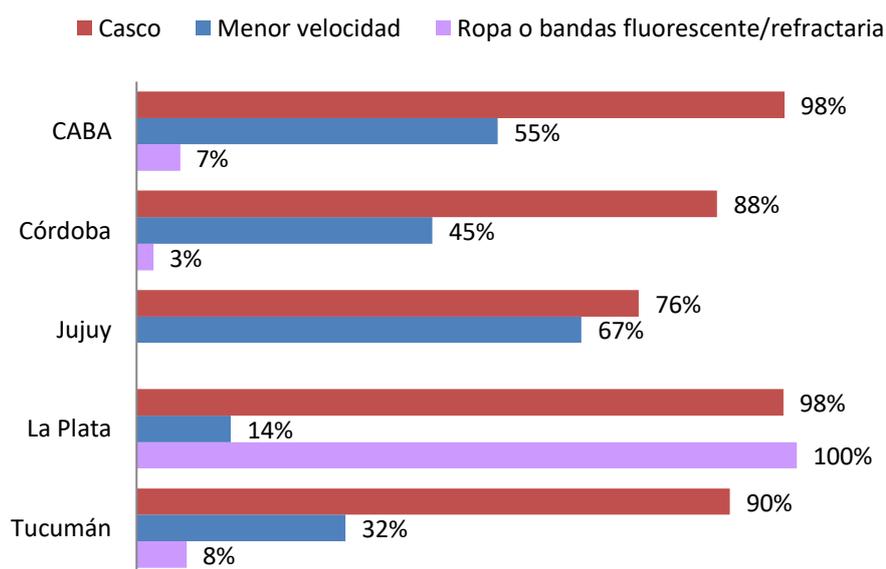


Nuevamente es Jujuy donde resulta crítico el indicador, así como también cabe señalar la magnitud que presenta Tucumán.

¿Qué medidas utiliza? – Para quienes respondieron que SÍ las utilizan.



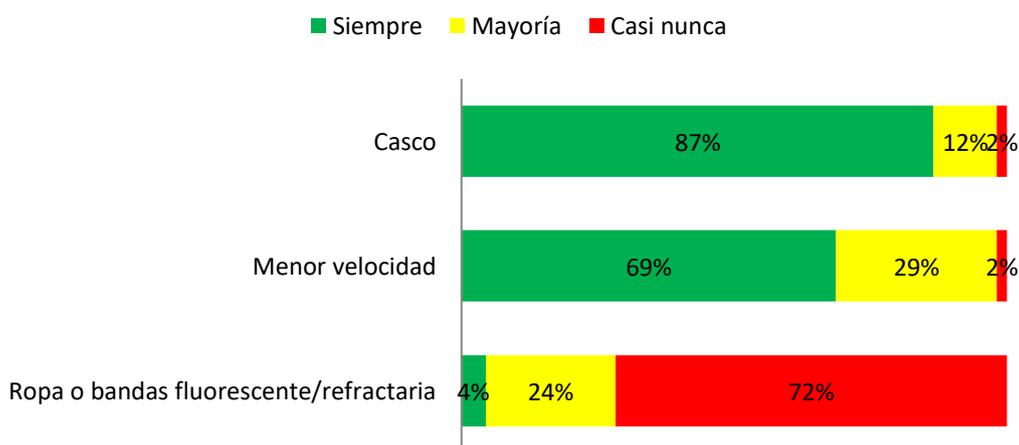
Destaca nuevamente el uso de casco, seguido por la de menor velocidad y en tercer lugar la de ropa apropiada.



El uso de casco es fuertemente mayoritario en las cinco ciudades relevadas, y solo desciende en Jujuy donde a su vez se incrementa claramente la mención a la menor velocidad, al tiempo que La Plata presenta la peculiaridad de unanimidad acerca del uso de ropa apropiada.

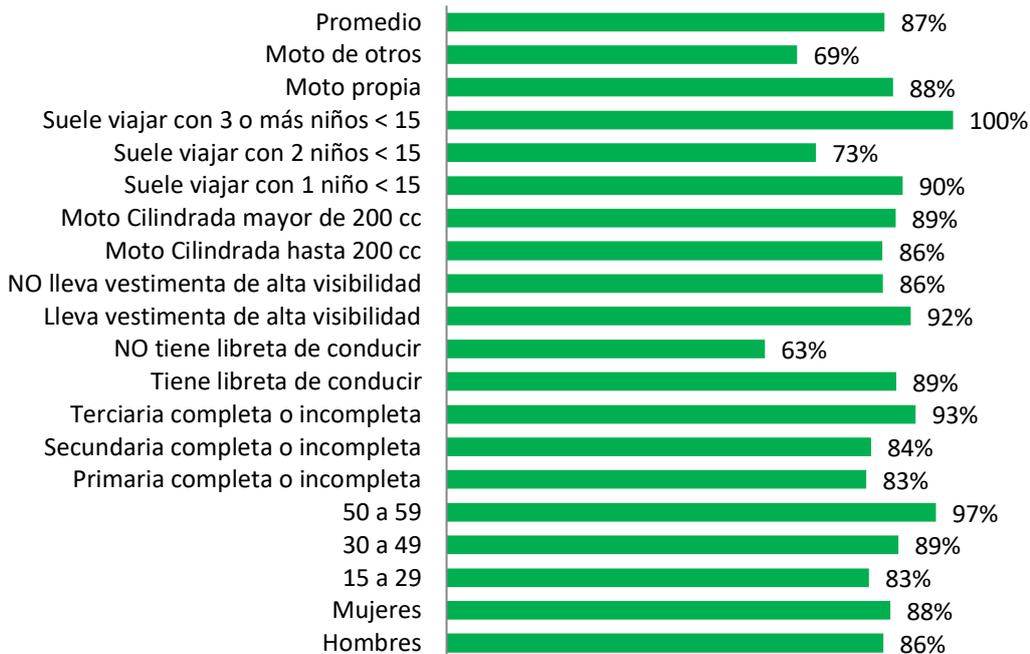
Por el contrario, resulta una alerta la ausencia de respuestas sobre el uso de ropa apropiada en Jujuy, y el mínimo porcentaje que presenta Córdoba al respecto.

¿Lo usa siempre que lleva menores, la mayoría de las veces o casi nunca? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.



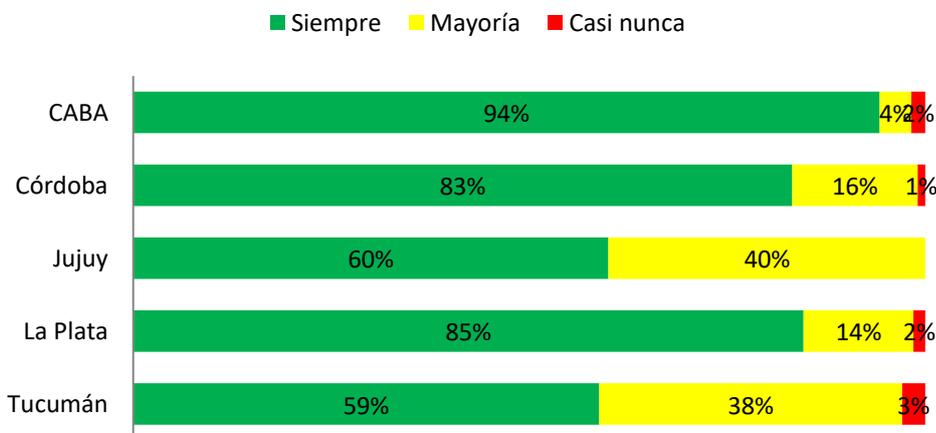
El uso de casco presenta la mayor frecuencia de uso, en segundo orden aparece la menor velocidad y resulta crítica la notoria magnitud del “casi nunca” acerca del uso de ropa o bandas fluorescente/refractaria.

■ Utilización de casco "siempre" que viaja con niños



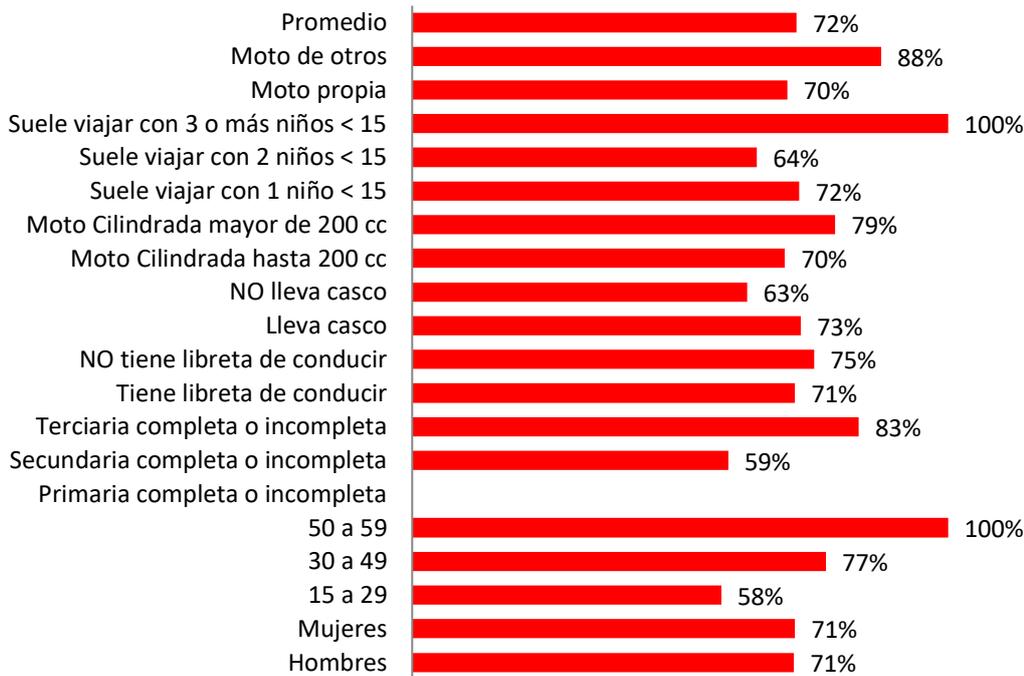
El uso de casco “siempre” que viaja con niños destaca fundamentalmente a medida que se incrementa la edad, que aumenta el nivel educativo, entre quienes llevan ropa apropiada, entre los que suelen viajar con 1 o con 3 niños menores de 15 años.

Frecuencia de uso de casco cuando viaja con niños o adolescentes según ciudad – Para quienes respondieron que Sí lo utilizan.



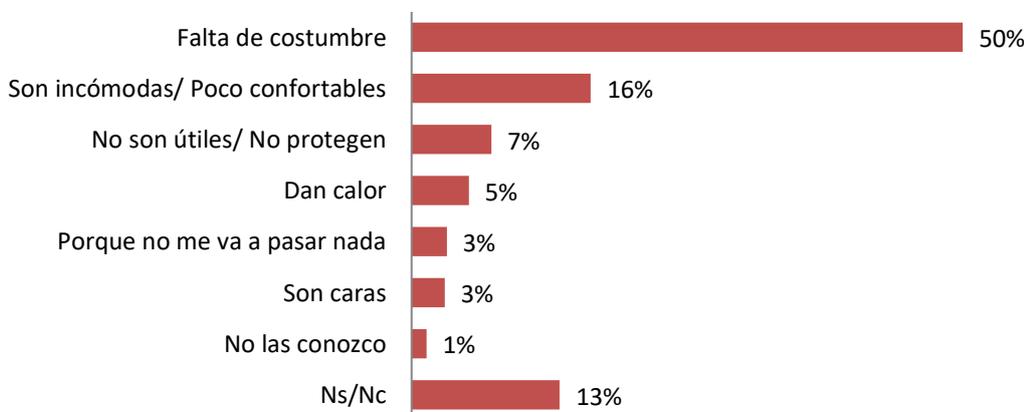
El uso de casco “siempre” es prácticamente unánime en CABA, pero disminuye significativamente en Jujuy y Tucumán. Dato que también coincide con el estudio observacional.

■ Utilización de ropa o bandas fluorescente/refractaria "casi nunca" de las veces que viaja con niños

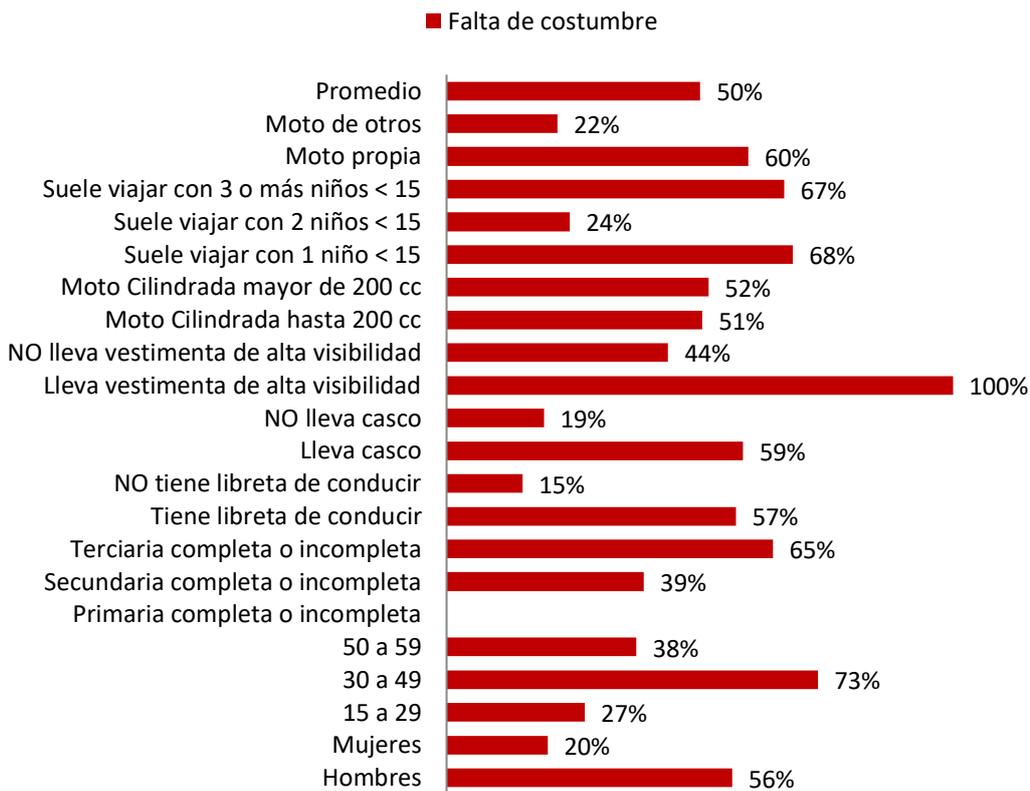


El uso de ropa apropiada "casi nunca" se incrementa aún más a medida que aumenta la edad, entre los de mayor nivel educativo, los que suelen viajar con 3 o más niños menores de 15 años, los que lo hacen en motos de otros.

¿Por qué motivo no utiliza medidas de protección o por qué motivo solo usa medidas de protección en contadas ocasiones? – Para quienes respondieron que NO las utilizan.

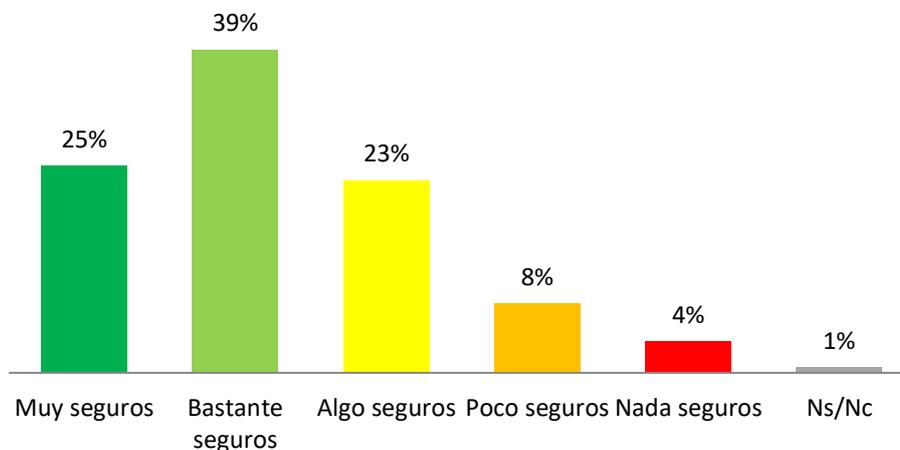


Destaca claramente la falta de costumbre, seguido luego, pero a distancia, por la percepción de incomodidad.

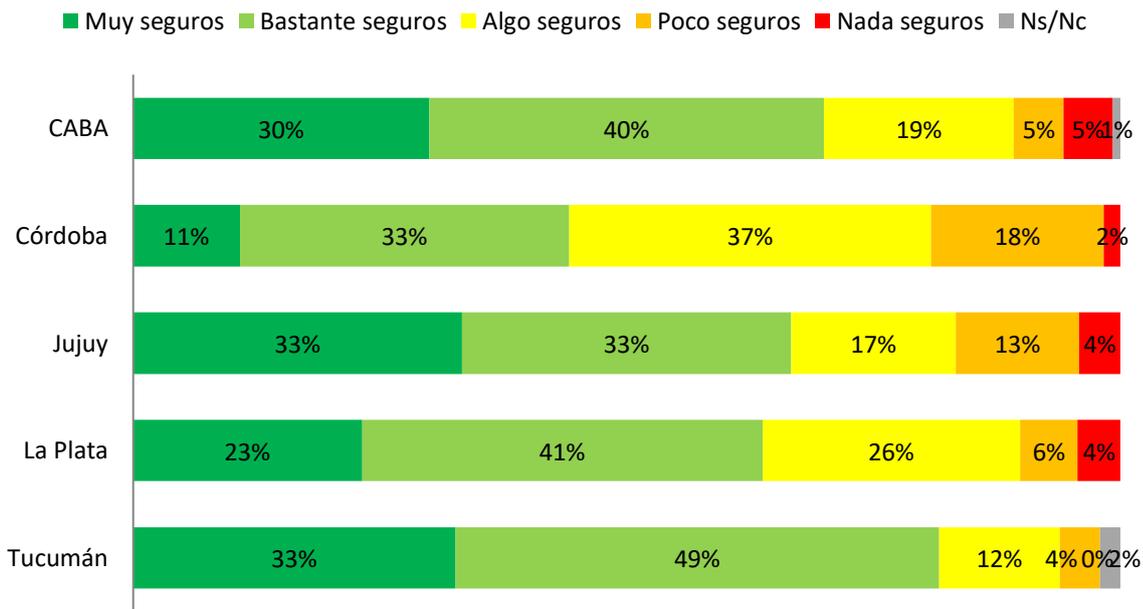


La falta de costumbre permea prácticamente en todos los segmentos sin observarse un patrón al respecto, como podría ser el uso de medidas de seguridad, la tenencia de libreta, la propiedad de la moto; de todas formas, sí es posible afirmar que se trata de una conducta más presente en los hombres, en los conductores de 30 a 49 años de edad, en los que tienen mayor nivel educativo y aparece claramente focalizada en La Plata.

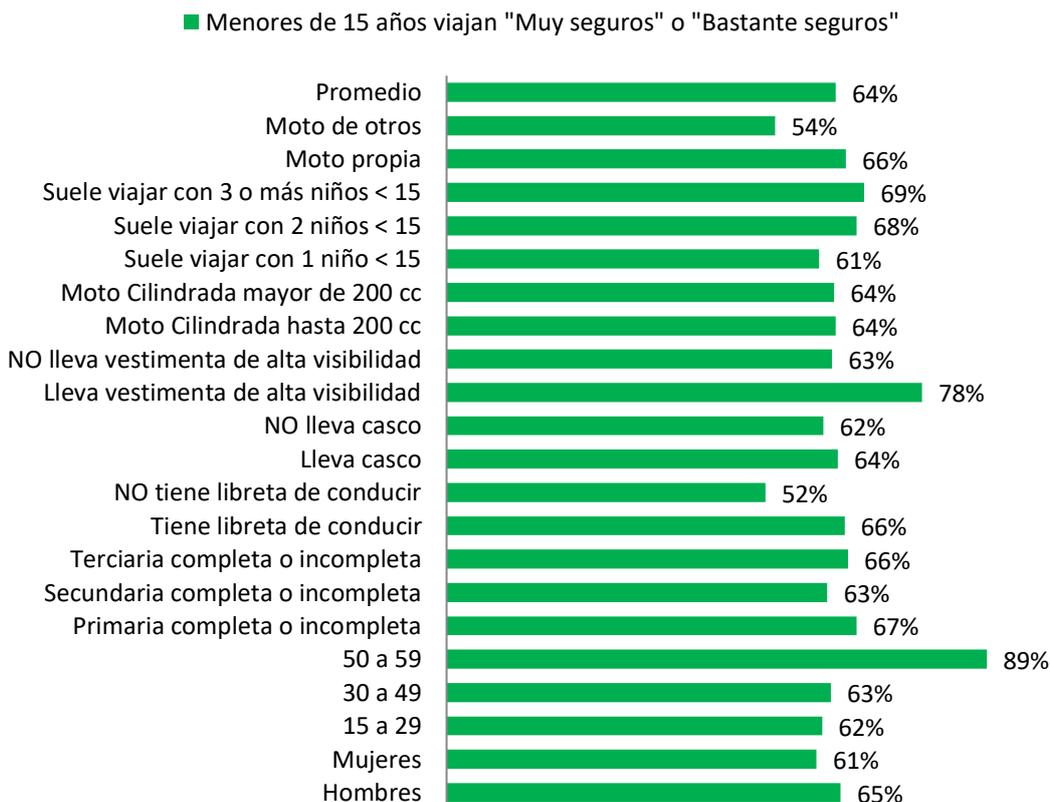
¿Cuán seguros cree que viajan los menores de 15 años cuando van con Ud. en su moto?



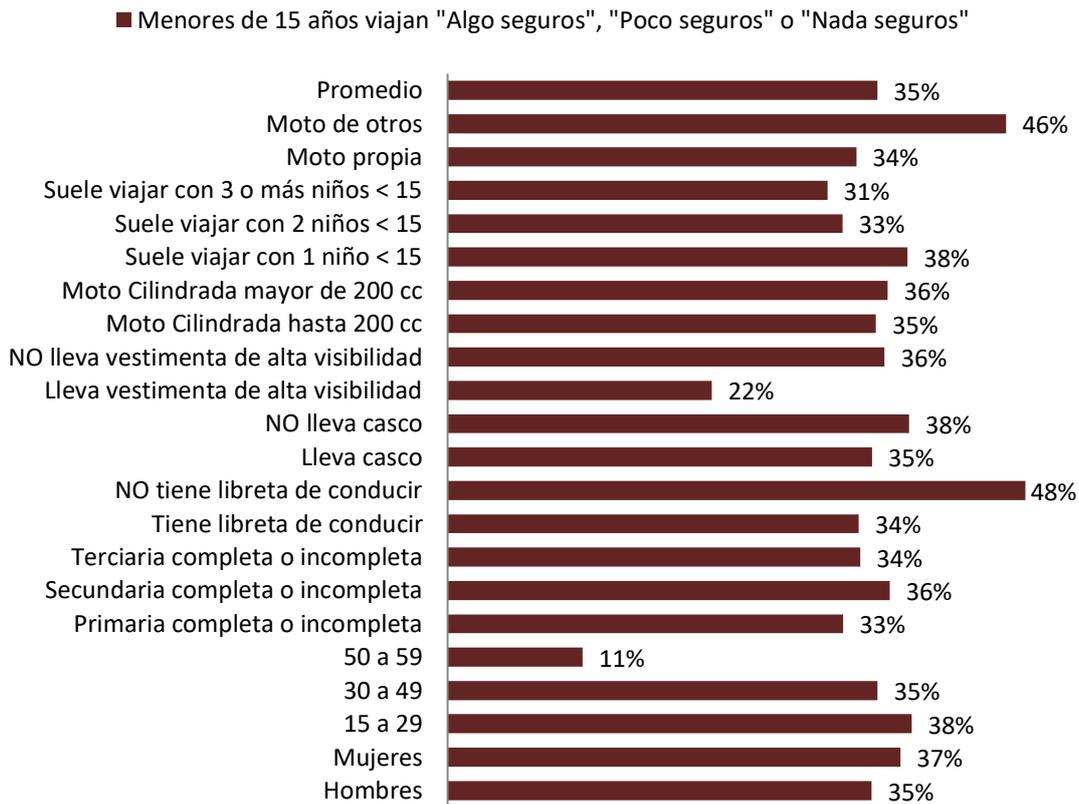
Resulta importante entender que prácticamente 2 de cada 3 encuestados consideran que los menores de 15 años viajan seguros en su moto. De todas formas hay un tercio que pone en duda la seguridad con la que viajan los menores.



La mejor performance de la percepción del “Muy seguros” es para Jujuy y Tucumán, ya incorporando al “Bastante seguros” destaca también Tucumán y luego CABA, mientras que el peor registro tomando la magnitud del “Algo, Poco o Nada seguros” se observa en Córdoba, y cuando se analiza únicamente al “Poco o Nada seguros” destaca Córdoba y posteriormente Jujuy.

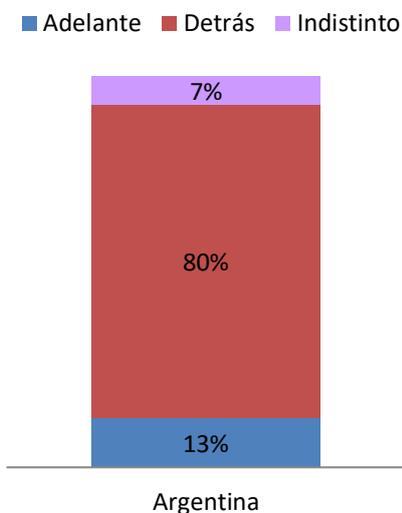


La opinión de que los menores de 15 años viajan “Muy” o “Bastante seguros” destaca fundamentalmente entre los conductores de mayor edad. Pero también consideran que viajan seguros quienes viajan con 2, 3 o más niños.

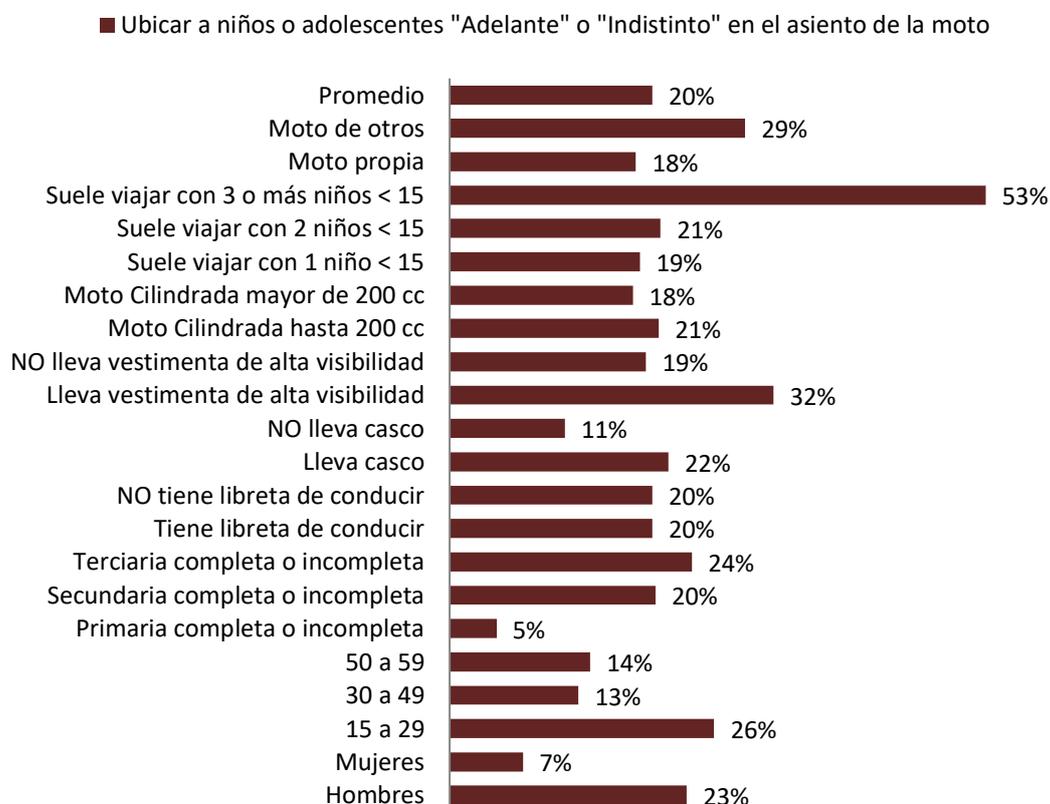


La opinión de que los menores de 15 años viajan “Algo”, “Poco” o “Nada seguros” destaca fundamentalmente entre quienes no tienen libreta de conducir, así como entre los que viajan en motos de otros.

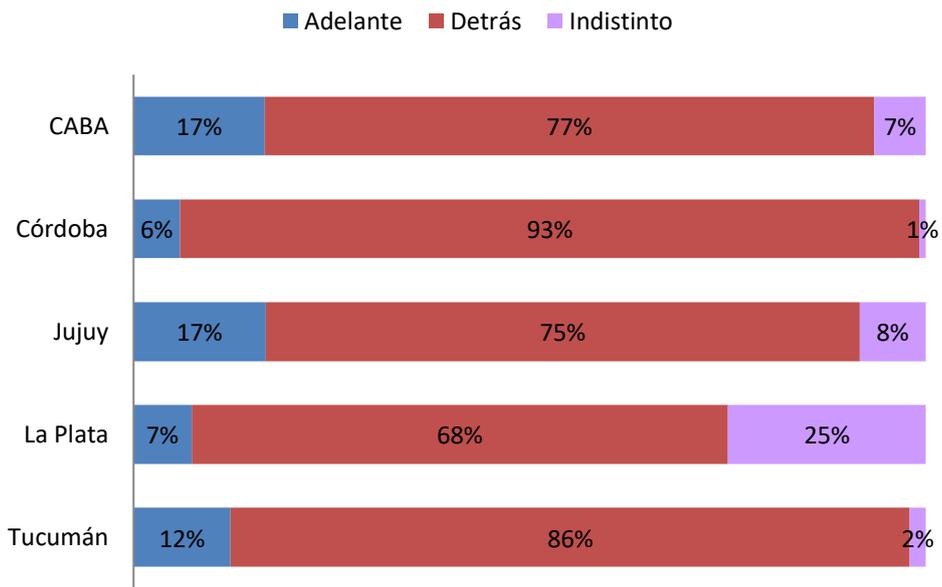
Cuando lleva niños o adolescentes, siendo Ud. el conductor, ¿ubica a los menores delante o detrás de Ud. en el asiento de la moto?



Es claramente mayoritario el ubicar a los niños o adolescentes en el asiento detrás del conductor. Sin embargo, el 13% los pone delante (posición 0 del observacional) y hay otro 7% que coloca en forma indistinta.

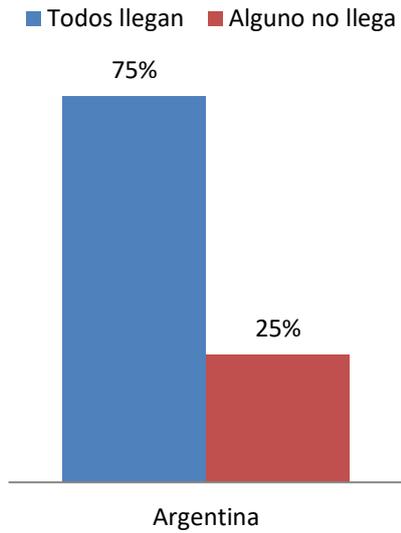


Si bien resulta claramente mayoritaria la respuesta de llevar a los niños detrás, de todas formas cabe indicar que el hacerlo "Adelante" o "Indistinto" se incrementa a medida que se suele viajar con mayor cantidad de niños menores de 15 años, en los más jóvenes, en los que viajan en motos de otros, en los hombres y, también en este caso, aparece como una conducta independiente del uso de medidas de seguridad (casco o vestimenta).

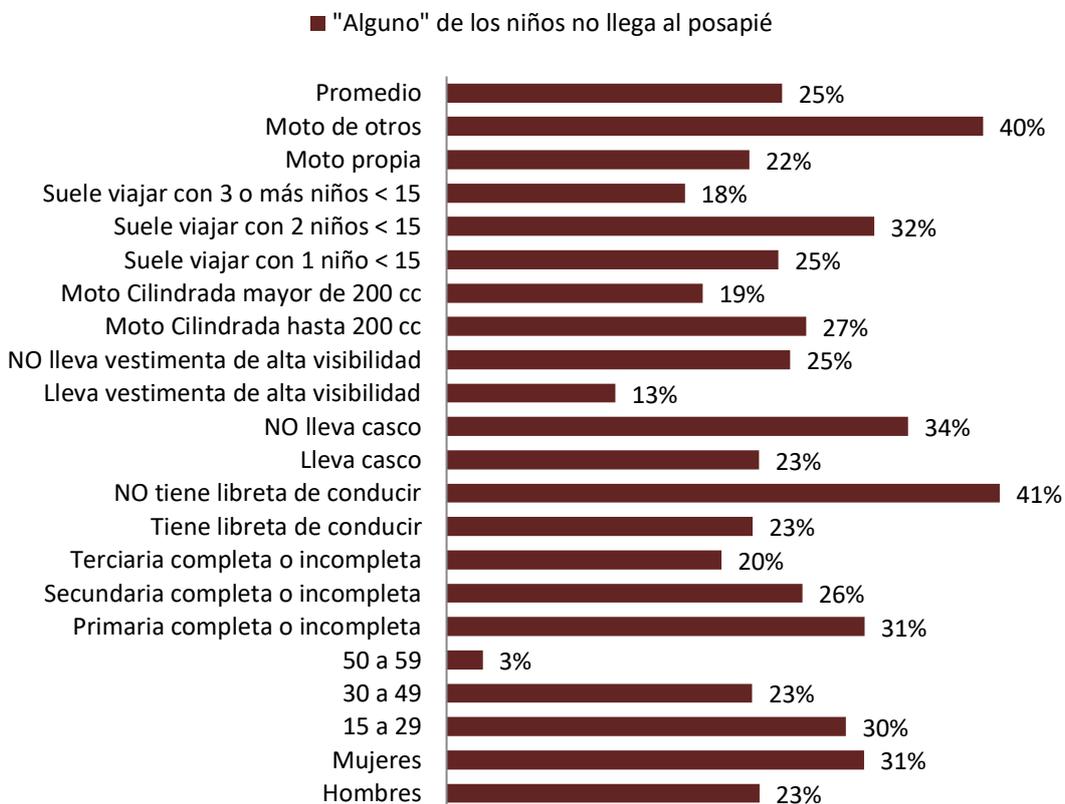


La mejor performance es para Córdoba, seguida por Tucumán, la mayor magnitud de ubicarlos adelante se observa en CABA y Jujuy, y tomando al “Adelante” junto al “Indistinto” el mayor porcentaje se da en La Plata.

De los niños que transporta, por su altura, ¿alguno no llega al posapié de la moto?



Es mayoritaria la mención de que todos los niños llegan al posapié, aunque de todos modos 1 de cada 4 conductores afirman que alguno no llega.

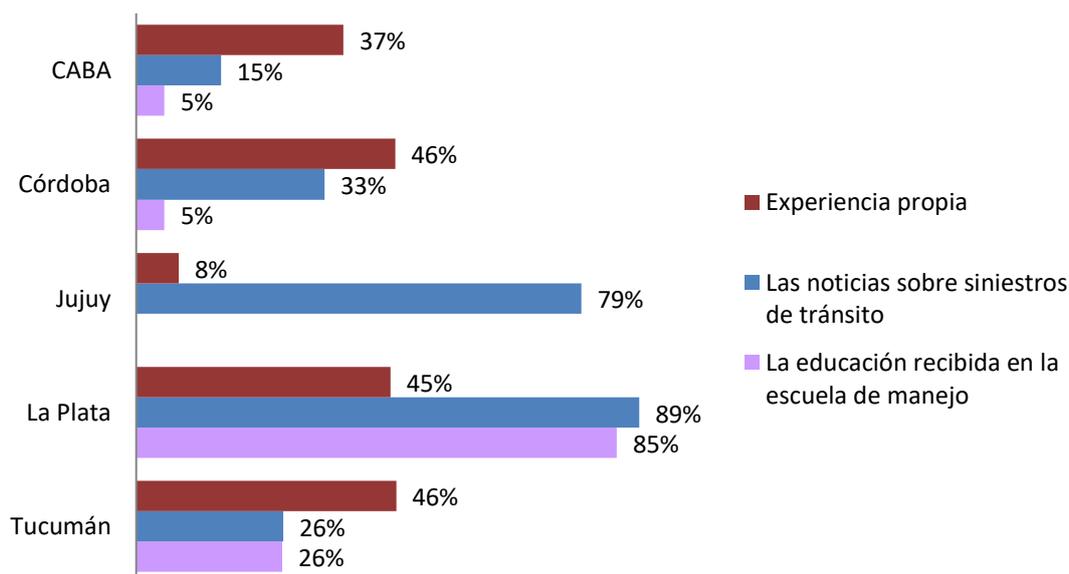


La mención a ese hecho no deseado aumenta fuertemente entre quienes no tienen libreta de conducir, en los que viajan en moto de otros, en los que no llevan casco, en los que suelen viajar con 2 niños menores de 15 años, a medida que desciende el nivel educativo, a medida que disminuye la edad, entre las mujeres.

¿A través de qué medios se informa sobre seguridad en el tránsito para conductores y peatones?

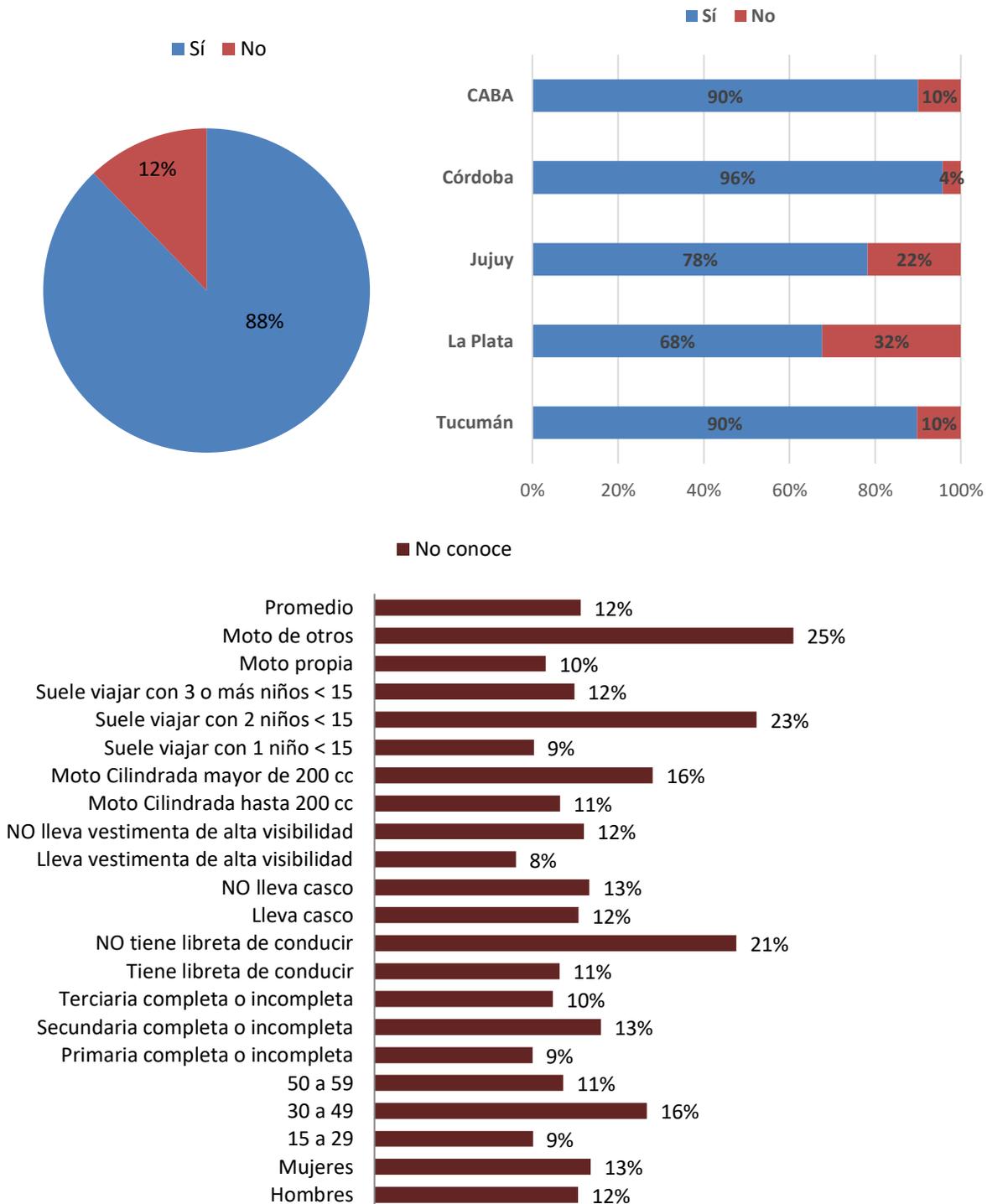


Resalta la mención a la experiencia propia, seguido por informarse a través de los siniestros de tránsito y en un tercer nivel aparece el hacerlo a través de la educación recibida en la escuela de manejo y la experiencia de familiares o amigos.



La experiencia propia destaca en Córdoba y Tucumán, las noticias sobre los siniestros de tránsito lo hacen claramente en La Plata y Jujuy, al tiempo que también en La Plata resalta el hacerlo a través de la educación recibida en la escuela de manejo, lo cual no presenta registro en Jujuy.

¿Sabe si en Argentina existe alguna reglamentación o ley para circular en moto o motocicleta?

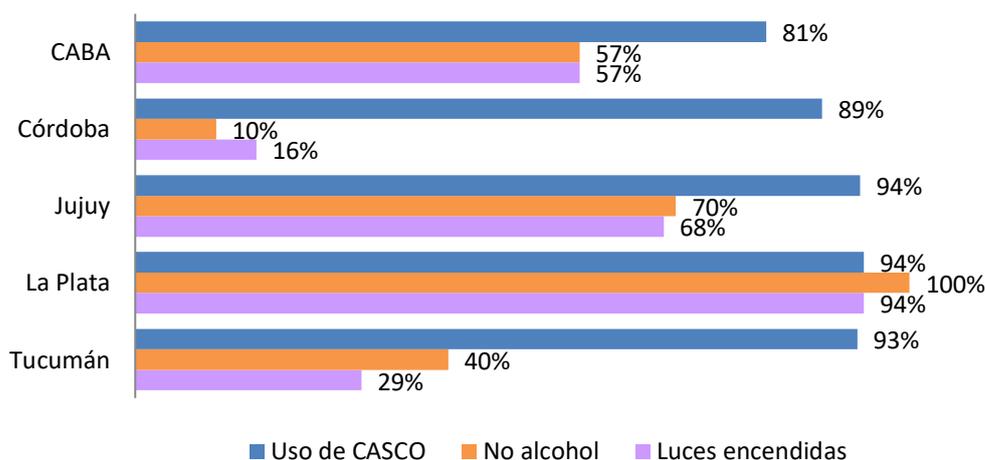


En un contexto de una importante magnitud de conocimiento de la existencia de reglamentación, de todas formas, destaca el desconocimiento entre quienes suelen viajar con 2 menores de 15 años, nuevamente entre los que no tienen libreta de conducir, entre los que viajan en moto de otros, en los que viajan en motos de más de 200 cc, entre los que tienen de 30 a 49 años de edad.

¿Recuerda alguna medida de seguridad indicada en esas leyes para circular en moto? ¿Qué recuerda, aunque no esté seguro? ¿Algo más? – Para quienes respondieron que Sí saben.



Nuevamente destaca el uso de casco (en general), en mucho menor medida la de casco homologado/etc., seguido por el “no alcohol” en el mismo nivel que el uso de luces encendidas, luego el uso de ropa apropiada, y en sexto lugar aparece que los niños menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.



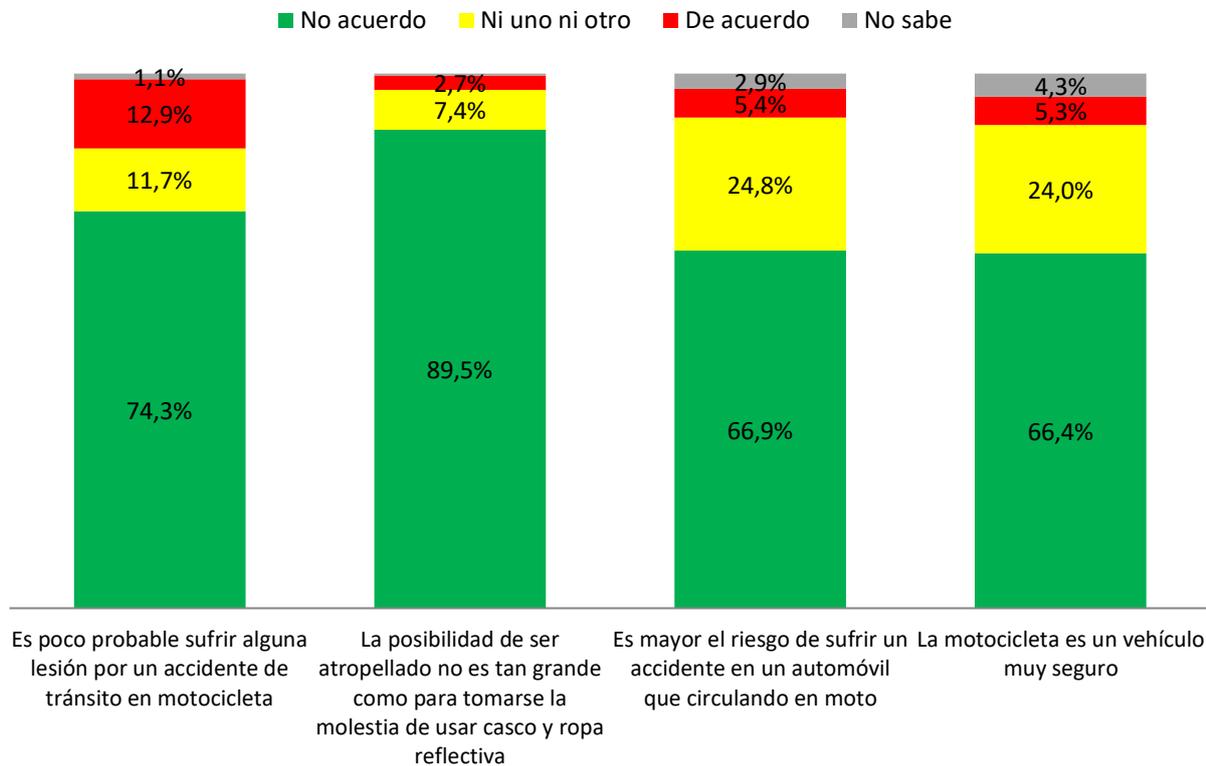
El recuerdo del uso de casco destaca en Jujuy, La Plata y Tucumán, el de “no alcohol” así como el de luces encendidas lo hace en La Plata y, por el contrario, destaca Córdoba por la baja magnitud del recuerdo tanto de las luces encendidas como del “no alcohol”.

Aunque no haya oído hablar de una ley o reglamentación, ¿conoce alguna medida de seguridad recomendada para circular en motocicleta? ¿Recuerda alguna otra?– Para quienes respondieron que NO saben.



También en este caso destaca el uso de casco (en general), seguido también en el mismo orden por el “no alcohol” y las luces encendidas.

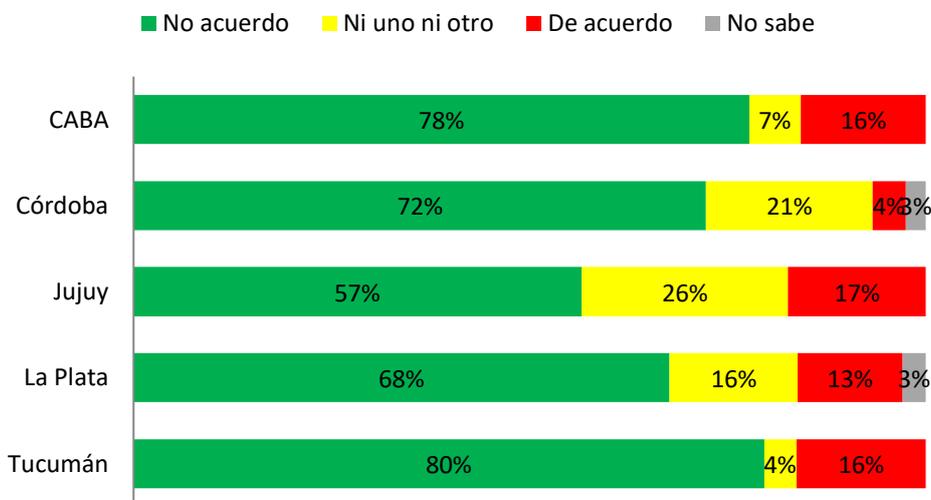
Voy a leerle una frase, dígame por favor si está de acuerdo o no está de acuerdo. ¿Está de acuerdo o no? Ahora le leo una más... ¿Está de acuerdo o no? La última frase...



También en Argentina los cuatro reactivos reciben mayoritariamente evaluaciones positivas (por la negativa), y también, de todas formas, cabe señalar como alerta el grado de acuerdo con que es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito.

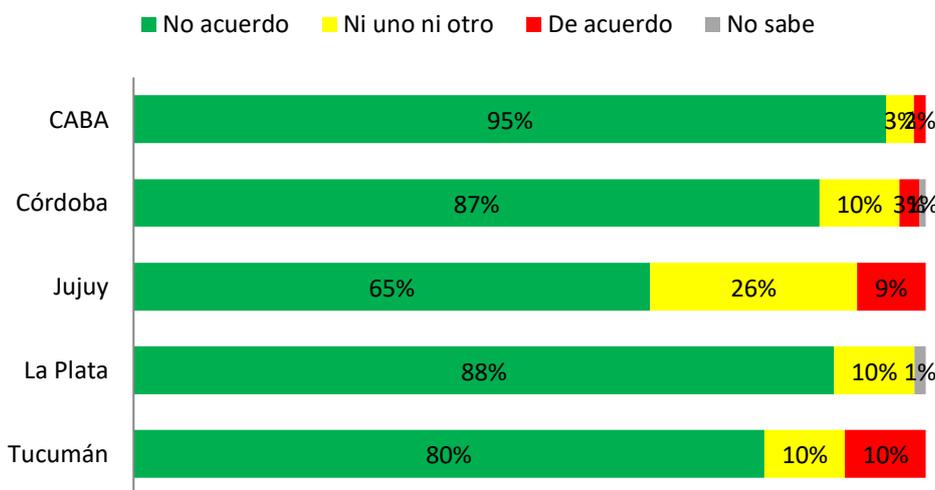
Es importante entonces que, si bien es mayoritario quienes consideran estar de acuerdo con las frases que presentan riesgo, también es importante la magnitud de quienes consideran que no están de acuerdo con la frase, oscilando entre un 10% (que no es necesario el casco) y un 25% a 30% el resto de las frases.

Acuerdo/Desacuerdo según ciudad: Es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta.



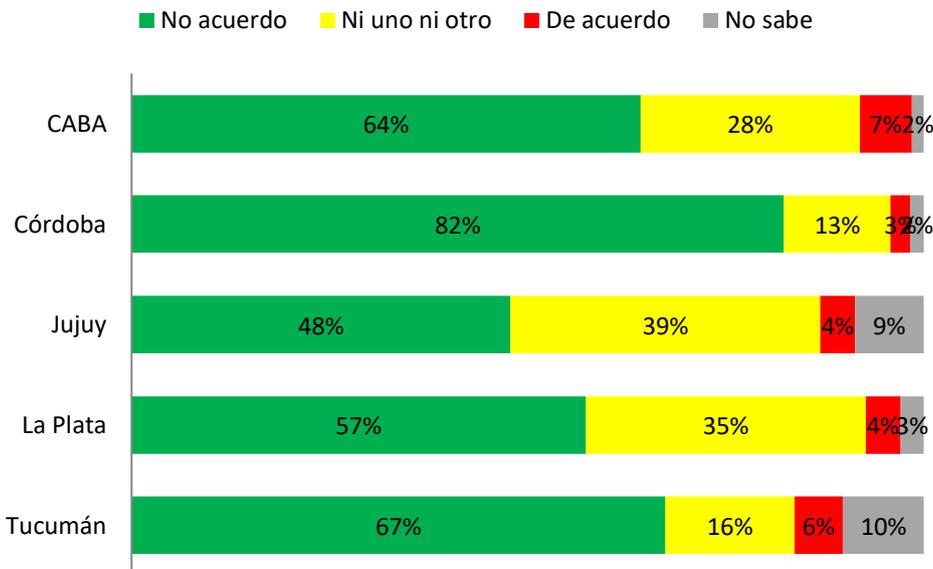
La mejor performance es para Tucumán y CABA, y la peor claramente para Jujuy si al “de acuerdo” se le suma el “ni uno ni otro”.

Acuerdo/Desacuerdo según ciudad: La posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva.



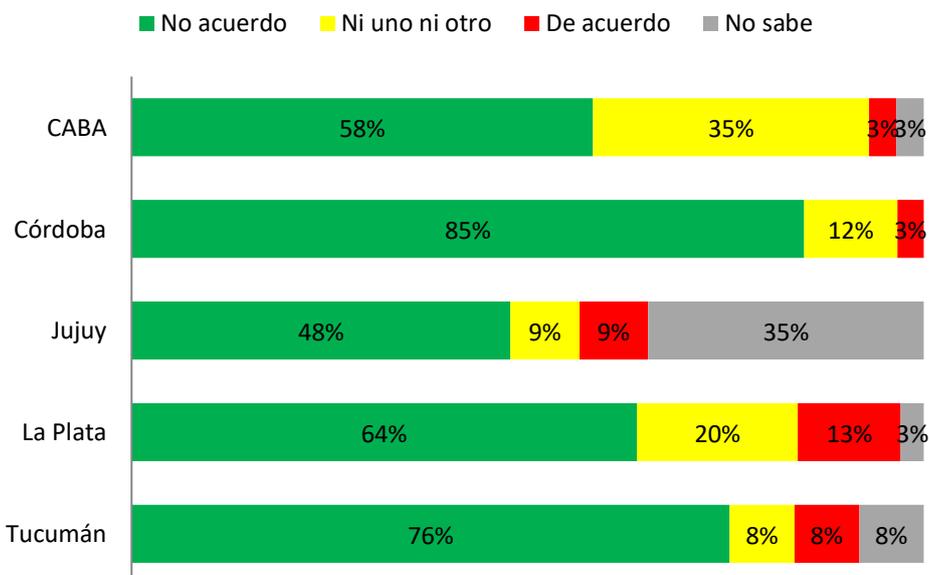
La mejor performance es para CABA, y la peor nuevamente para Jujuy si al “de acuerdo” se le suma el “ni uno ni otro”.

Acuerdo/Desacuerdo según ciudad: Es mayor el riesgo de sufrir un accidente en un automóvil que circulando en moto.



La mejor performance es para Córdoba, mientras que la peor es una vez más para Jujuy seguida por La Plata, en ambos casos sumando al “de acuerdo” con el “ni uno ni otro”.

Acuerdo/Desacuerdo según ciudad: La motocicleta es un vehículo muy seguro.



La mejor performance es para Córdoba, seguido por Tucumán al quitar el efecto del “No sabe”, mientras que la peor recae en La Plata por la magnitud del “de acuerdo”, mientras que sumándole al “ni uno ni otro” cabe destacar el registro de CABA, y en ambos casos con independencia del “No sabe”.

7.4 Síntesis y conclusiones

En el estudio se han podido analizar las distintas variables recogidas tanto en el estudio observacional como en la encuesta a conductores de motos.

A manera de síntesis, se pueden apreciar en la siguiente tabla los principales resultados obtenidos para cada una de las ciudades de Argentina en el estudio observacional:

Resumen de indicadores observacional para motocicletas por ciudad (%)

Ciudades	Motos							
	Usa casco	Ropa visible	Luces	Alcanza posapié hasta 12 años	Usa celular	Transporta carga	Niños hasta 12 años que viajan como acompañantes	Niños hasta 17 años que viajan como acompañantes
CABA	94,9%	3,8%	72,8%	46,4%	2,1%	3,7%	5,9%	8,0%
Córdoba	81,4%	1,3%	41,6%	45,5%	0,4%	3,9%	5,0%	7,5%
Jujuy	50,8%	6,1%	41,2%	15,9%	0,5%	7,2%	4,4%	5,4%
La Plata	65,5%	0,6%	54,8%	35,6%	0,5%	0,8%	5,6%	8,1%
Tucumán	38,1%	1,3%	41,1%	24,1%	1,7%	5,5%	4,9%	6,7%

Se observan dos indicadores donde Argentina presenta una situación crítica, como son el porcentaje de niños de hasta 12 años que llegan al posapié y la utilización de ropa visible y en ambos, si bien existen diferencias entre las cinco ciudades relevadas, en ninguna de ellas la mejor performance (o menos mala) resulta satisfactoria.

Distinto es el caso del uso de casco, donde claramente CABA y en segundo lugar Córdoba presentan valores positivos, pero en las restantes ciudades los resultados son preocupantes o críticos. A su vez, cabe recordar que profundizando en el uso de casco se detectó un bajo porcentaje de uso de casco certificado, donde en el mejor de los casos llega al 59% en Tucumán y en el peor a solo un 7% en Jujuy.

En el análisis por Ciudad, Jujuy es la que presenta la mayor cantidad de alertas, fundamentalmente en lo concerniente a los niños de hasta 12 años que alcanzan el posapié.

Tucumán presenta un preocupante bajo porcentaje de uso de casco, y comparte con Jujuy y Córdoba una baja magnitud del uso de luces diurnas. También Jujuy presenta la mayor magnitud del transporte de carga como elemento distractor.

La Plata presenta una situación crítica respecto al uso de ropa visible.

También en el caso de la encuesta coincidental es interesante analizar en forma sucinta los principales resultados obtenidos en la encuesta en cada una de las ciudades:

Resumen de indicadores coincidental para motocicletas por ciudad (%)

Ciudades	Motos					
	Usa casco siempre	Utiliza medidas seguridad < 15	Viajan muy o bastante seguros < 15	Lleva niños o menores adelante	Algunos niños no llegan al posapié	Conocimiento de reglamentación para circular en motos
CABA	73%	88%	70%	17%	18%	90%
Córdoba	48%	97%	44%	6%	34%	96%
Jujuy	17%	57%	67%	17%	61%	78%
La Plata	74%	99%	64%	7%	21%	68%
Tucumán	37%	80%	82%	12%	27%	90%

Destaca que, más allá de las diferencias entre las distintas ciudades, la declaración acerca de los niños que no llegan al posapié es de los indicadores con valores más lejanos a una magnitud razonable.

En el análisis del desempeño de cada Ciudad se observa que Jujuy muestra los peores resultados, en línea con lo detectado en el estudio observacional, siendo críticos sus guarismos acerca de la frecuencia del uso de casco, de llevar menores adelante, del considerable porcentaje de que algunos de los niños no llegan al posapié –también en línea con lo observado en la ciudad en el estudio observacional–, y en la comparativamente baja magnitud de utilizar medidas de seguridad para cuando se viaja con menores de 15 años en la moto.

Tucumán presenta una alerta en su baja proporción del uso frecuente de casco.

Córdoba muestra una alerta en lo relativo a la baja percepción de seguridad sobre los menores de 15 años que viajan en moto.

La Plata exhibe una comparativamente baja proporción de conocimiento de reglamentación para circular en moto.

Datos destacados del estudio coincidental

Perfil de las personas encuestadas

El nivel educativo de las personas mayores que trasladan niños en Argentina es medio, ya que el 60,6% tiene secundaria, completa o incompleta, y un 31,1% terciaria completa o incompleta.

El 79% son varones, hasta 49 años. De estas personas, el 70% viaja con un niño y el 23% con dos.

El 82% tiene licencia de conducir vigente y el 86% es propietario de la motocicleta.

Respecto a cómo aprendió a conducir, el 54% aprendió solo, al 42% le enseñó un amigo o familiar. En ese sentido, es minoritario el haber realizado un curso en una academia de conducir.

Uso de la motocicleta

El 86,9% de las personas adultas que trasladan niños utiliza la moto como medio de transporte habitual. El 73,5% la utiliza para recreación y paseos y el 62,7% para ir al trabajo.

Los motivos de utilización declarados son: la rapidez, para casi el 70%, y porque es más económico para el 62,5% de los encuestados.

Sobre el uso del casco

En Argentina seis de cada diez conductores de motocicleta declaran usar siempre el casco, quedando por tanto un amplio margen de mejora hacia un uso óptimo del mismo. El hacerlo siempre se incrementa fuertemente entre los conductores de mayor nivel educativo, entre quienes llevan vestimenta de alta visibilidad, los que tienen de 50 a 59 años de edad, entre quienes suelen viajar con un niño.

La Plata y la CABA son las ciudades con mejor desempeño, mientras que destacan Jujuy y Tucumán por presentar el resultado más crítico, datos que condicen con lo registrado en el estudio observacional.

Forma más segura de viajar con menores

Respecto a la forma de viajar seguros para menores de 15 años resalta notoriamente la mención al uso de casco siempre (54,4%), seguido por la de baja velocidad (12,2%) y la de ir en el asiento trasero (11,6%).

El usar casco destaca en Tucumán, así como en CABA y, en el caso de Jujuy, cabe señalar que presenta la misma magnitud que el ir en el asiento trasero (31%).

Los motivos por los que no utilizan las medidas de protección son: la falta de costumbre (50%), seguido luego pero a distancia por la percepción de incomodidad (16%). La falta de costumbre es una conducta más presente en los varones, en los conductores de 30 a 49 años de edad, en los que tienen mayor nivel educativo y aparece claramente focalizada en La Plata.

Percepción del riesgo

El 25% de los adultos encuestados creen que los menores viajan muy seguros en una moto, el 39% bastante seguros, el 23% algo seguros, el 8% poco seguros y el 4% nada seguros.

En ese sentido, es de destacar que prácticamente dos de cada tres encuestados consideran que los menores viajan seguros en su motocicleta. De todas formas, hay un tercio que pone en duda la seguridad con la que viajan los menores.

Medios por lo que se informa

Resalta la mención a la experiencia propia (39%), seguido por informarse a través de las noticias de siniestros de tránsito (33%) y, en un tercer nivel, aparece el hacerlo a través de la educación recibida en la escuela de manejo (25%) y la experiencia de familiares o amigos (23%).

Conocimiento de la reglamentación

El 88% declara conocer la existencia de una reglamentación. Igualmente se subraya el desconocimiento entre quienes no tienen libreta de conducir y tienen de 30 a 49 años de edad.

Cuando se preguntó sobre los aspectos que regula la ley, se mencionaron los siguientes: uso del casco (86%), no alcohol (49%) y luces encendidas (48%).

Apuntes finales

Argentina tiene la tasa de fallecidos cada 100.000 habitantes más baja de los seis países en estudio, según datos del OISEVI.

Por otra parte, si bien existe una ley nacional de tránsito, en la misma no se regula el traslado de niños en motocicleta.

Al analizar la situación del traslado de niños en motocicletas que se desprende del estudio haciéndolo desde una perspectiva deontológica (deber ser), destaca notoriamente –tanto por lo detectado en el observacional como en la encuesta– que los niños se encuentran en una situación de notoria vulnerabilidad. En esa línea, existen tanto conductas detectadas (observacional) que dan cuenta de ello como percepciones (encuesta) que van en el mismo sentido. De ese modo, existe un amplio margen de mejora en Argentina para reducir la brecha entre la realidad actual y la realidad deseada.

Del mismo modo, se detectó un muy bajo uso de casco en los niños (hasta 12 años) y también incorporando a los adolescentes (hasta 17 años). Al mismo tiempo, entre quienes usan el casco se aprecia un bajo nivel de uso de casco certificado. Si bien en lo declarativo el uso de casco aparece claramente como la principal medida de seguridad para cuando se viaja con niños o adolescentes, en lo observado se detecta una grave carencia en su uso por parte de niños y adolescentes.

Sucede algo similar en el caso de la utilización de ropa visible que presenta una lejanía del ideal aún mayor que en el caso del casco, tanto por lo observado como por lo declarado.

Sin embargo, aunque la totalidad de los niños y adolescentes viajen con casco, usado correctamente y certificado, llevando ropa visible, debe trabajarse que –y acá el foco está fundamentalmente en Tucumán y Jujuy– no deben viajar niños en posiciones no autorizadas (delante del conductor o como tercer, cuarto o quinto ocupante).

Asimismo, otro indicador donde lo que se realiza presenta una amplia distancia con el deber ser es que los niños y adolescentes lleguen al posapié, donde Argentina registra valores críticos y más aún en los niños de hasta 12 años.

Analizando los resultados del estudio desde el punto de vista del cumplimiento de la normativa existente en Argentina, también se aprecian diferencias en lo que atañe al traslado de niños y adolescentes en motocicletas, fundamentalmente en lo referido al uso de casco, a que el casco sea certificado, al uso de material reflectivo, al uso de luces diurnas (fundamentalmente en Córdoba, Jujuy y Tucumán).

En cuanto a las percepciones acerca del traslado de niños y adolescentes en motocicletas, si bien presentan magnitudes minoritarias, de todas formas se detectan una serie de alertas en relación a la falta de costumbre como motivo de la no utilización de medidas de seguridad cuando se viaja con niños o adolescentes. En este sentido, algunas de las preguntas realizadas muestran que no es universal la percepción acerca de la inseguridad con la que viajan los menores de 15 años, el lugar en la moto donde es más seguro que viajen que alguno de los niños no llegue al posapié. Pero también existe una percepción del riesgo un tanto disminuida; en este sentido, resulta llamativo que casi el 13% considere que es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta. Es decir, existe un conjunto de ideas que, si bien son minoritarias en términos de magnitud, aparecen arraigadas en la percepción de quienes circulan en motocicleta transportando niños. Eso da cuenta de un panorama lejano al “ideal” en relación a la seguridad del transporte de niños y adolescentes en motocicletas.

En el análisis particular por ciudad, Jujuy es la que presenta la mayor cantidad de alertas, fundamentalmente en el uso del casco. También Tucumán presenta un preocupante bajo porcentaje de uso de casco. La Plata presenta una situación crítica respecto al uso de ropa visible.

Si bien existen diferencias entre las cinco ciudades relevadas, en ninguna de ellas la mejor performance (o menos mala) resulta satisfactoria. La Ciudad de Buenos Aires es la única ciudad del estudio que tiene una reglamentación que prohíbe el traslado de niños; sin embargo, es donde en proporción se observaron más niños viajando en moto.

En términos generales, el perfil de quienes trasladan niños en motos es de varones jóvenes, medianamente educados (educación secundaria), la motocicleta es su medio de transporte habitual y lo usan porque es rápido y barato. Asimismo, tienen la percepción de que los niños viajan seguros en las motocicletas ya que dos de cada tres adultos creen que los niños viajan muy seguros o bastantes seguros y que el casco es la principal medida para que así sea. No obstante, solo 6 de cada 10 dice utilizarlo.

Argentina

Brasil

Colombia

Paraguay

República
Dominicana

Uruguay



8. Uruguay

8.1 Reglamentación y datos de contexto

General del país

País	Población	PBI per cápita (USD)	Fallecidos en siniestros	Fallecidos/100.000	Fallecidos/10.000 vehículos	Lesionados
Uruguay	3.407.062	15.180	446 (2016)	12,8 (2016)	1,9 (2016)	26.821 (2016)

Fuente: Elaboración propia en base a OMS (2015), UNASEV (2015) y OISEVI (2015)

Uruguay es el país más pequeño del estudio en términos de población. Es considerado un país de renta alta por su PBI per cápita.

En materia de seguridad vial, tiene una alta tasa de fallecidos cada 100.000 habitantes, ocupando el cuarto lugar de los seis países en estudio, luego de República Dominicana, Brasil y Paraguay.

El organismo encargado de la seguridad vial es la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), creada en el año 2007 por la Ley 18.113¹⁸. Asimismo, funciona una Junta Nacional de Seguridad Vial, de coordinación interinstitucional.

Respecto a la siniestralidad vial infantil, la información disponible refiere solo a fallecidos.

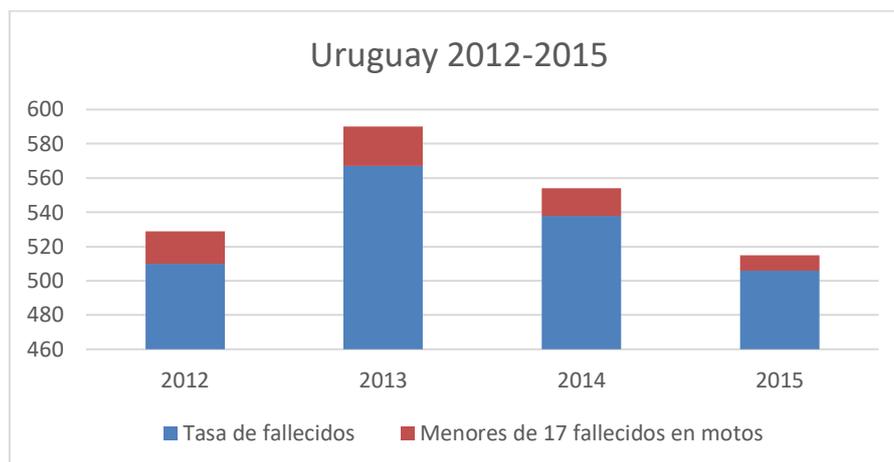
Fallecidos por tramo etario

Tramo de edad	2012		2013		2014		2015	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
0-4	5	0,99	8	1,4	5	0,9	9	1,8
5-9	4	0,8	7	1,2	4	0,7	3	0,6
10-14	8	1,6	11	1,9	6	1,1	8	1,6
15-19	55	10,1	65	11,5	45	8,4	33	6,5

Fuente: Elaboración propia en base a UNASEV (2015)

¹⁸[UNASEV](#)

Menores de 17 años fallecidos en motocicleta



Fuente: Elaboración propia en base a UNASEV (2015)

Respecto a los lesionados solo se conoce públicamente la cantidad. En esa línea 4.441 niños menores de 12 años resultaron con una herida leve o grave producto de un siniestro de tránsito entre los años 2013 y 2015. Sin embargo, no se conoce el lugar del siniestro ni los tipos de vehículos involucrados. Esto constituye tanto una debilidad para este estudio como una limitación para el conocimiento en profundidad de la siniestralidad vial infantil en Uruguay.

En Uruguay la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, n.º 19.061 de alcance nacional, regula el traslado de niños en motocicletas.

Aspectos regulados

Aspectos	Regula
Traslado de niños	Sí
Cantidad de pasajeros	Sí
Uso del casco para todos los pasajeros	Sí
Casco homologado	Sí
Uso correcto del casco	No
Uso de material reflectivo	Sí
Llega al posapié	Sí
Vehículos de tres y cuatros ruedas	Sí
Luces encendidas	Sí
Uso del celular	Sí

Norma de los cascos

País	Norma	Identificación	Organismo Certificador
Uruguay	Sí	UNIT 650	Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT)

8.2 Estudio observacional

El estudio observacional de motos en el tránsito en Uruguay se realizó en un total de 47 puntos de observación distribuidos de la siguiente manera:

Cantidad de PO por departamento

DEPARTAMENTO	CANTIDAD
Montevideo	6
Artigas	2
Canelones	5
Cerro Largo	2
Colonia	2
Durazno	2
Flores	2
Florida	2
Lavalleja	2
Maldonado	3
Paysandú	2
Río Negro	2
Rivera	2
Rocha	2
Salto	3
San José	2
Soriano	2
Tacuarembó	2
Treinta y Tres	2
TOTAL	47

Los horarios de relevamiento se establecieron de la siguiente forma:

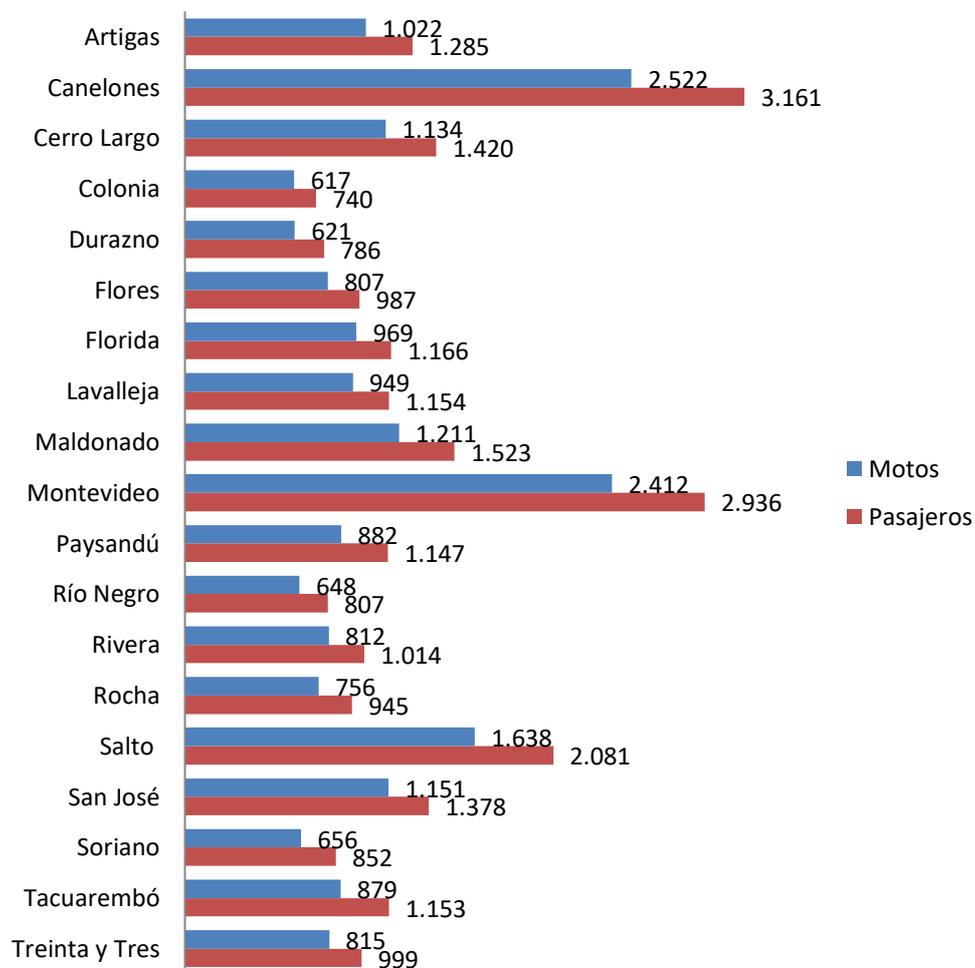
Turno 1 matutino:

- 8:00 a 10:00 horas los días jueves, viernes y sábado.
- 10:00 a 12:00 horas el día domingo.

Turno 2 vespertino:

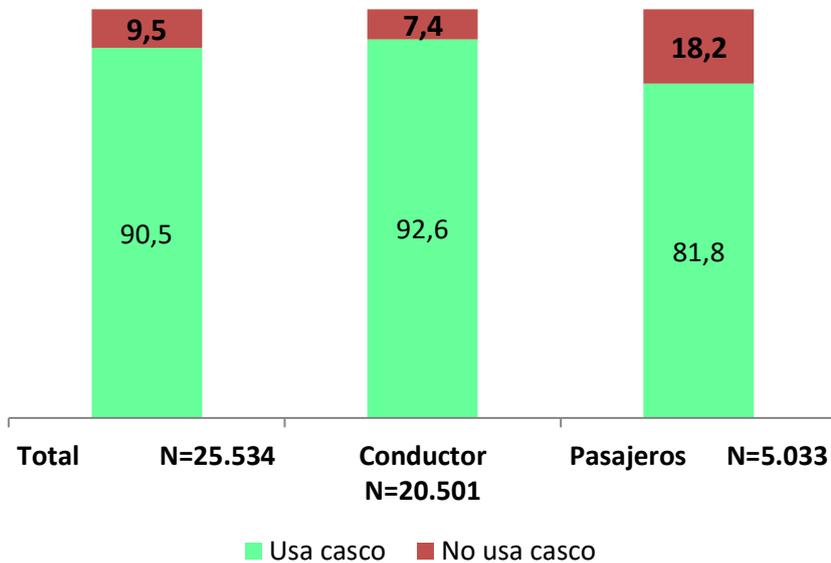
- 16.30 a 18.30 horas, sin distinción de días.

CANTIDAD DE OBSERVACIONES



USO DE CASCO

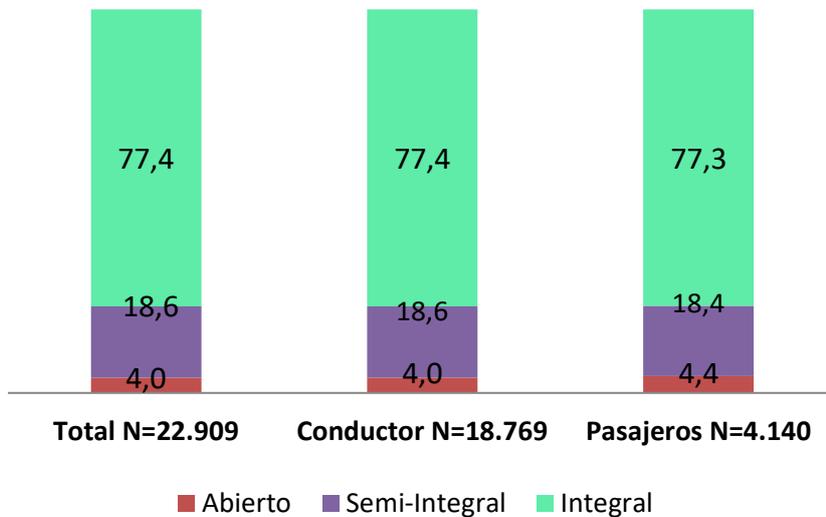
Según posición en el vehículo (%)



El uso de casco supera el 90% considerando al total de ocupantes, pero desciende más de 10 puntos entre pasajeros que no conducen.

TIPO DE CASCO USADO

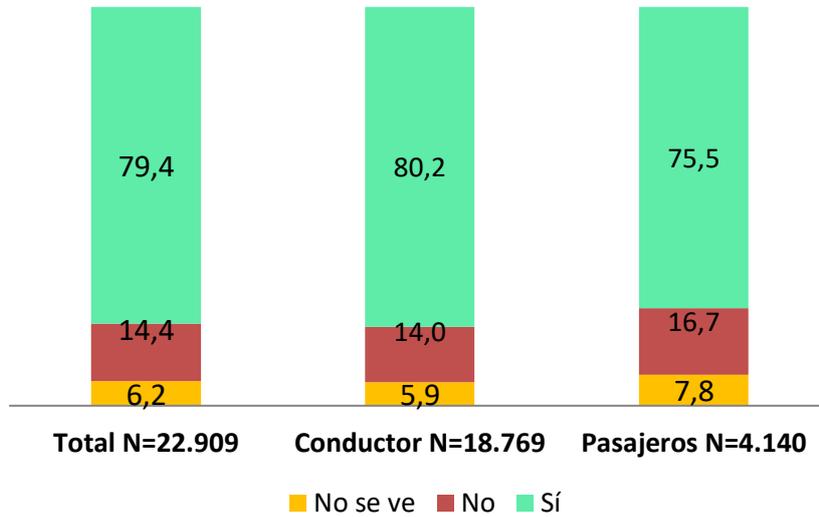
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 90,5 % del total.



Entre los tipos de casco utilizados predomina el integral, siendo este y el semi-integral los que proporcionan mayor seguridad al usuario. Solo un 4% de los usuarios de casco emplea otras modalidades.

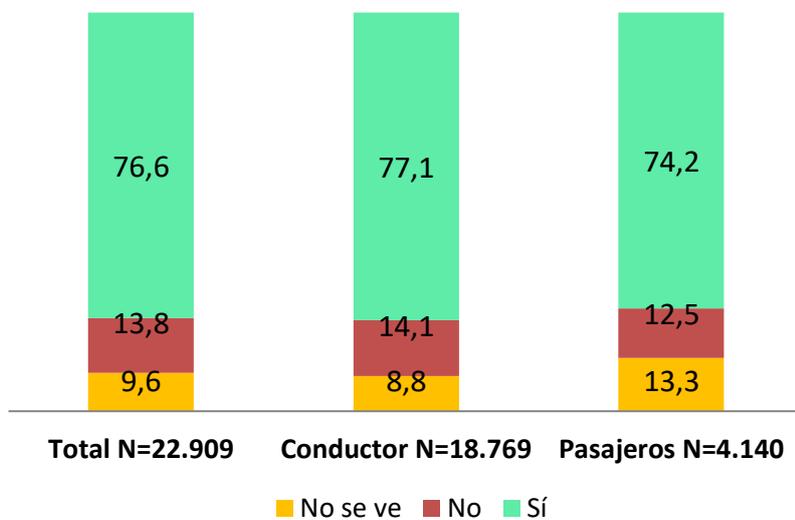
USO DE CASCO CERTIFICADO

Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 90,5 % del total.



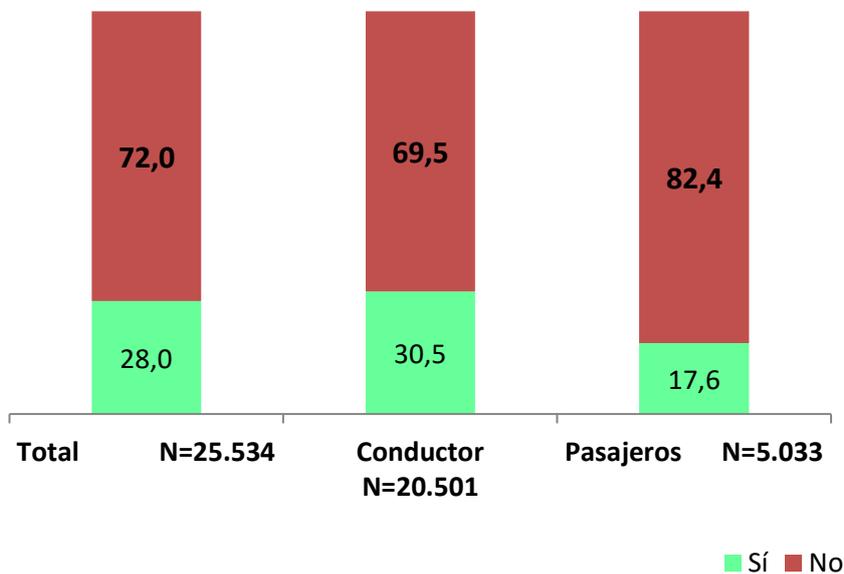
USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 90,5 % del total.



Entre los usuarios de casco la mayoría los utiliza correctamente y emplea caso certificado.

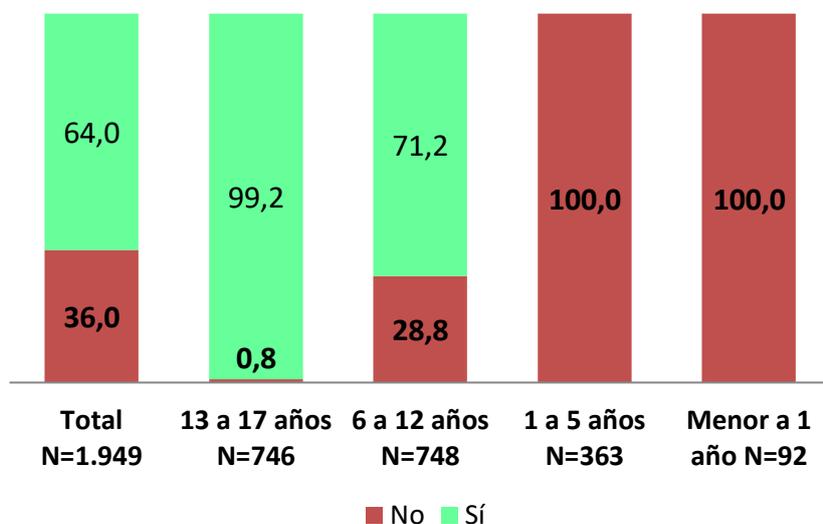
USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)
Según posición en el vehículo (%)



El uso de vestimenta de alta visibilidad no alcanza a un tercio de los usuarios de motocicleta.

LLEGA A POSAPIÉ

Según grupos de edad (%)– Pasajeros hasta 17 años (%): 6,1% del total.

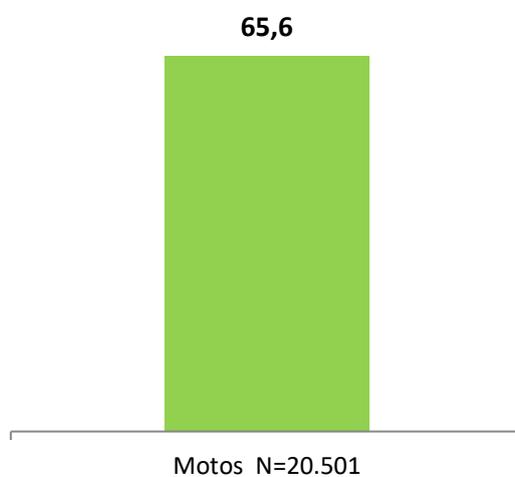


Los pasajeros de hasta 12 años de edad que viajan en motocicleta, mayoritariamente no alcanzan al posapié.

Según departamento y edad (%)

Llega a posapié	Menor a 1	1 a 5	6 a 12	13 a 17
Montevideo			71,7%	100,0%
Colonia			79,5%	100,0%
Maldonado			77,1%	96,6%
Rocha			49,0%	97,2%
Treinta y Tres			73,9%	100,0%
Cerro Largo			56,3%	100,0%
Rivera			55,2%	100,0%
Artigas			90,9%	97,4%
Salto			87,5%	99,0%
Paysandú			76,4%	100,0%
Río Negro			90,9%	97,6%
Soriano			76,7%	98,2%
Colonia			60,0%	100,0%
San José			70,6%	100,0%
Flores			74,2%	100,0%
Florida			33,3%	97,8%
Durazno			15,2%	100,0%
Lavalleja			71,9%	100,0%
Tacuarembó			79,5%	98,8%

USO DE LUCES DIURNAS Según tipo de vehículo (%)

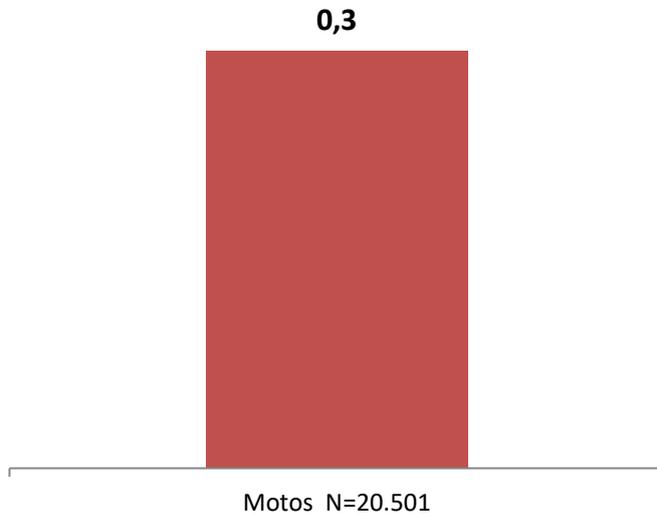


El uso de luces diurnas está presente en 2 de cada 3 motos.

DISTRACTORES

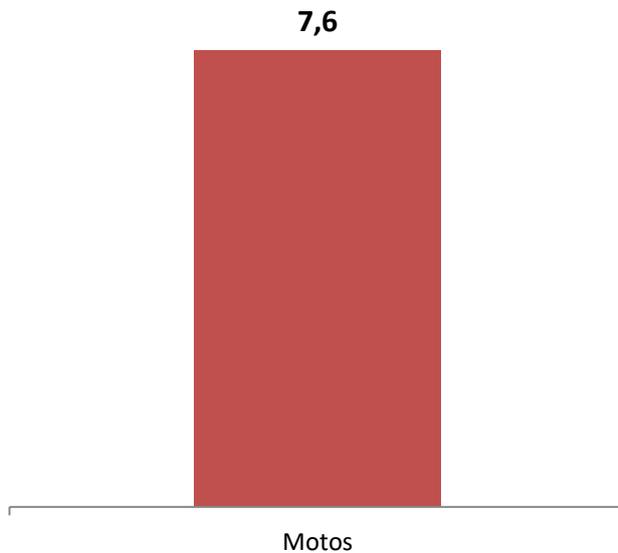
USO DE TELÉFONO CELULAR POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según tipo de vehículo (%)



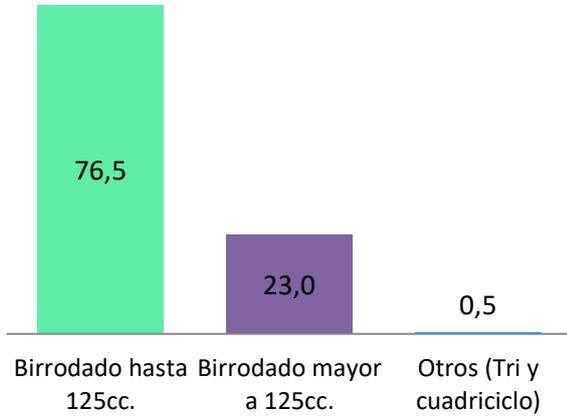
El indicador es casi nulo, sin embargo el traslado de carga que afecta la visibilidad del conductor o el equilibrio del vehículo llega al 7,6% de los conductores de motos.

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

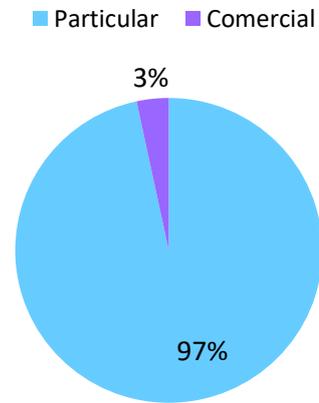


ESTRUCTURA DE LA MUESTRA

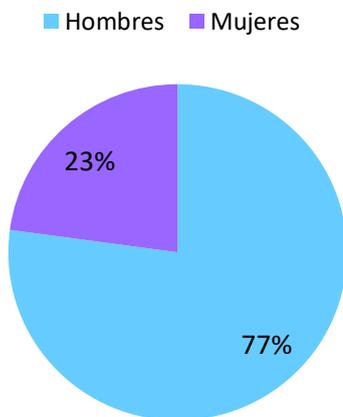
Tipo de vehículo (%)



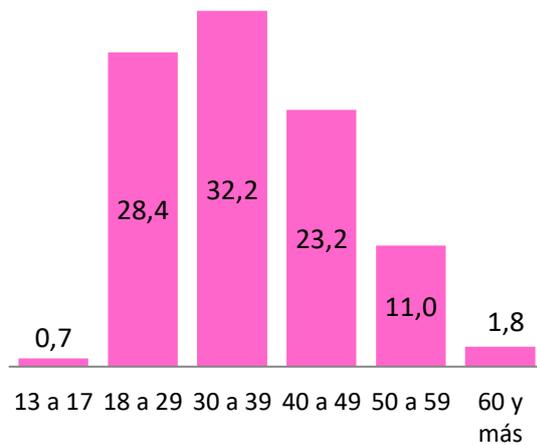
Tipo de uso del vehículo (%)



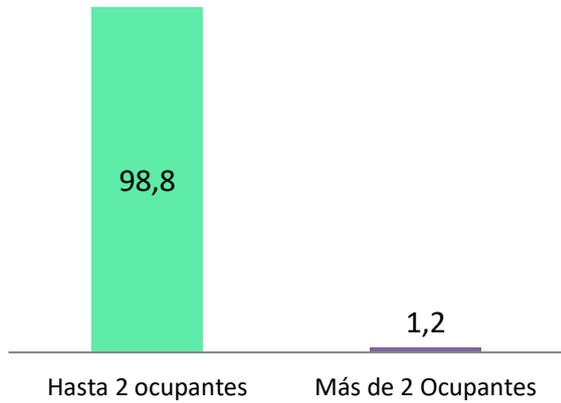
Según sexo del conductor (%)



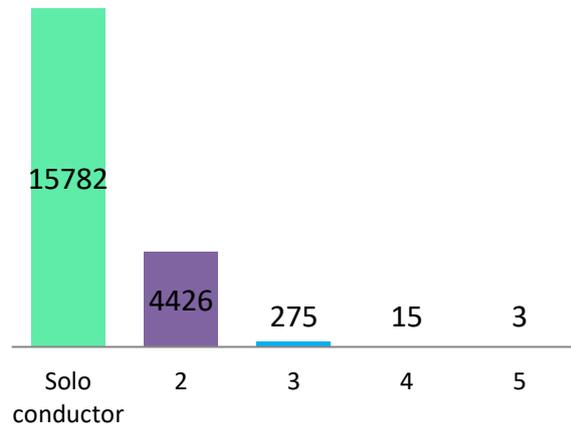
Según edad del conductor (%)



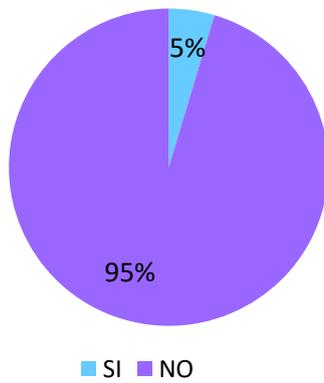
Según cantidad de ocupantes (%)



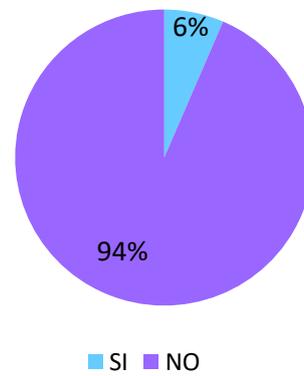
Según cantidad de ocupantes (N)



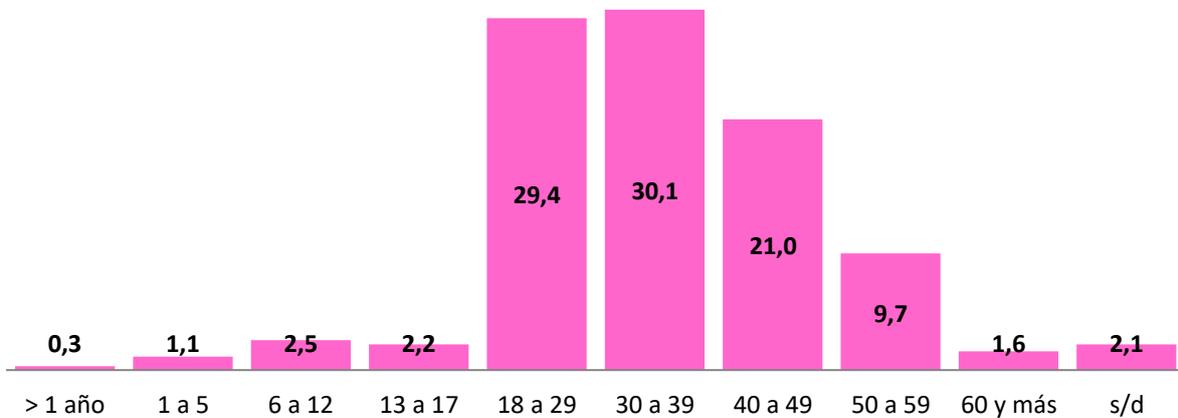
Vehículos que trasladan niños hasta 12 años (%)



Vehículos que trasladan menores hasta 17 años (%)



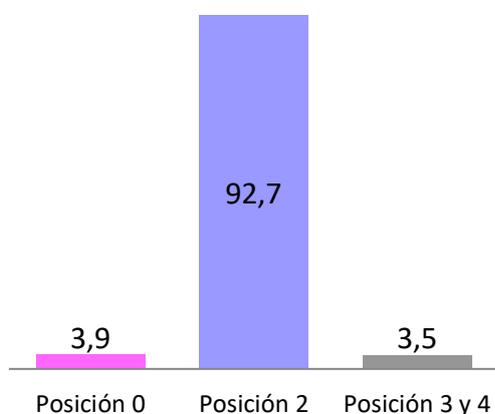
Según edad de todos los pasajeros(%)



UBICACIÓN DE LOS PASAJEROS EN EL VEHÍCULO

Según posición en el vehículo (%)

Total pasajeros

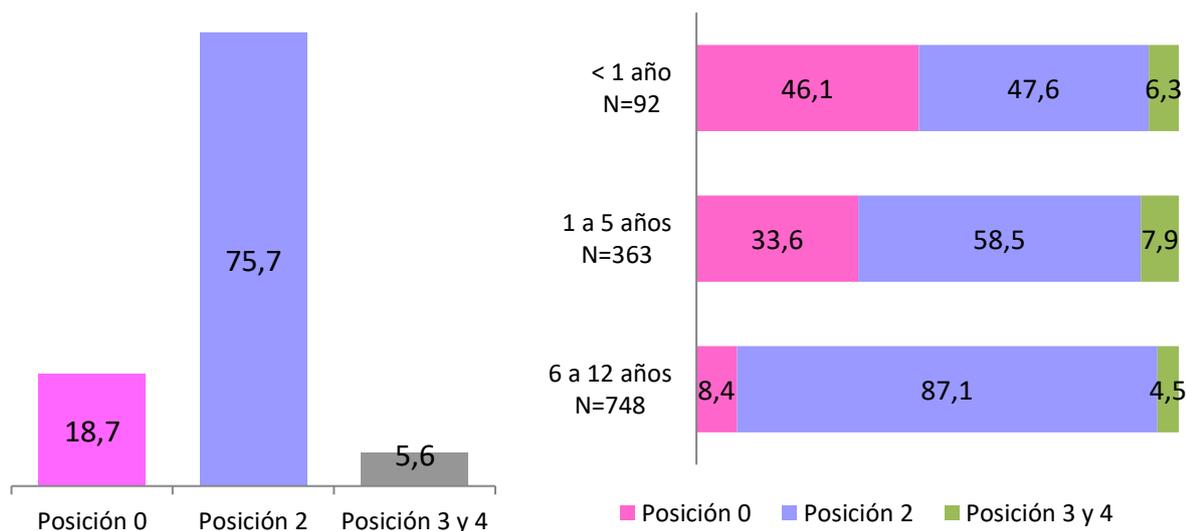


Cuando el conductor viaja acompañado, la ubicación del resto de los ocupantes se concentra en la posición que le sigue, hacia atrás. El resto de las posiciones, no autorizadas por la ley, superan el 7%, y entre estas más de la mitad corresponde a la posición cero, la cual hace referencia al pasajero trasladado por parte del conductor delante de sí.

El total de los pasajeros ubicados en la posición cero son menores a 12 años de edad.

UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

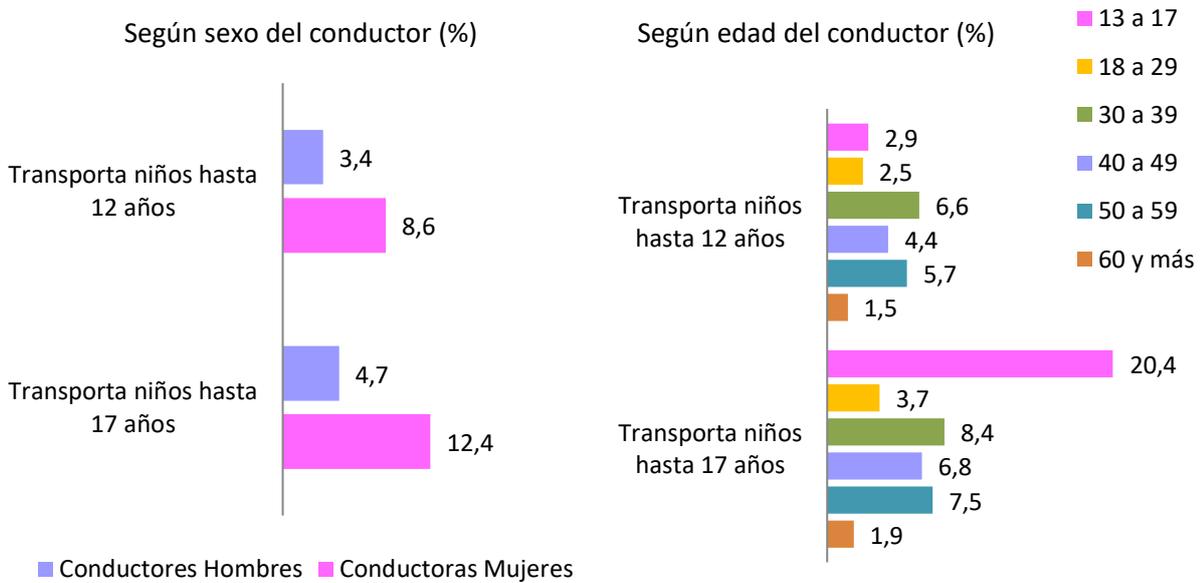
Según posición en el vehículo (%) - Hasta 12 años, 1.203 ocupantes: 4,0% del total.



Uno de cada cuatro pasajeros de hasta 12 años viaja en posiciones no autorizadas (0, 3 y 4), situación que desmejora a medida que desciende la edad de los niños que viajan.

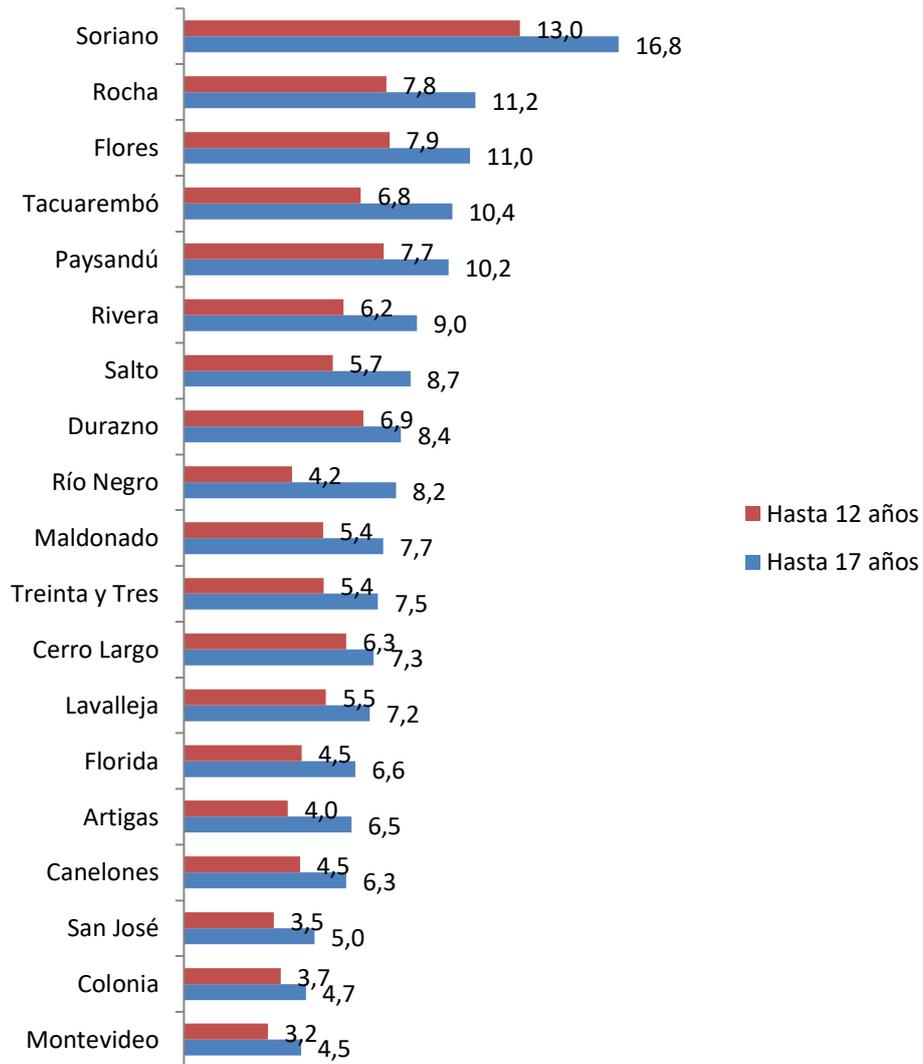
NIÑOS HASTA 17 AÑOS QUE VIAJAN EN MOTO

Según sexo del conductor por grupos de edad (%)– Hasta 17 años, 6,1% del total y hasta 12 años, 4,0% del total.



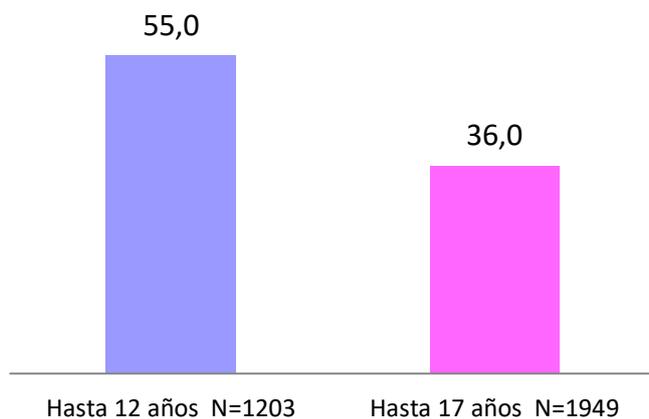
Considerando las características del conductor, la presencia de menores en la moto aumenta cuando hay mujeres al volante, situación probablemente explicada por la distribución sexual del trabajo de cuidado de los niños y consecuentemente de su traslado. En lo que refiere a la edad de los conductores, la presencia de niños hasta 6 años aumenta en motos conducidas por pilotos de entre 30 y 59 años. Mientras si se considera a pasajeros de hasta 17 años, su presencia es significativamente mayor en motos conducidas por pilotos menores de 18, lo que muestra que los conductores menores de edad viajan en gran medida con sus pares (60% de los pasajeros que viajan con conductores menores de edad tienen entre 13 y 17 años).

NIÑOS QUE VIAJAN COMO ACOMPAÑANTES Según departamento (%)



NIÑOS QUE VIAJAN SIN LLEGAR A POSAPIÉ

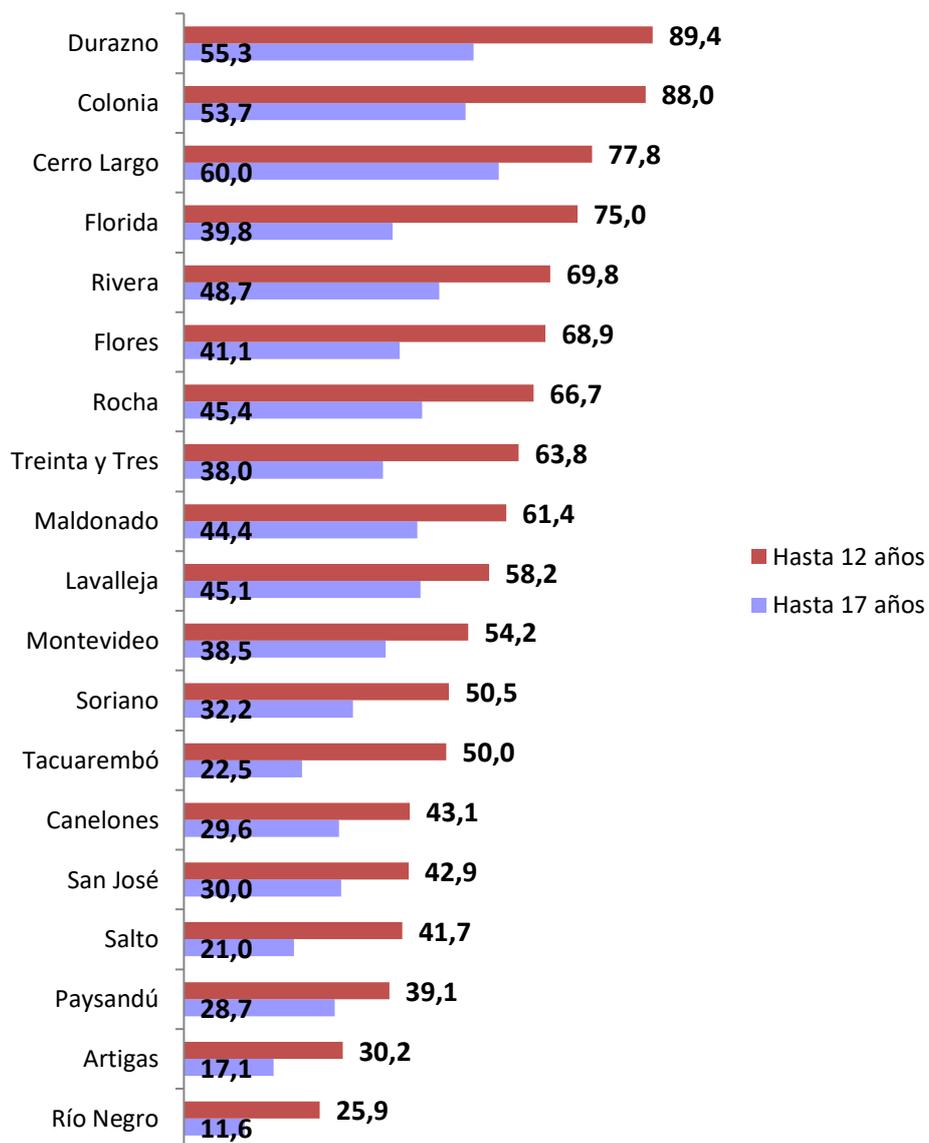
Según grupos de edad (%)—Hasta 17 años (6,1% del total) y hasta 12 años (4,0% del total).



El 36% de los pasajeros hasta 17 años y más de la mitad de los niños hasta 12 años que viajan en moto lo hacen sin alcanzar el posapié, situación no autorizada para niños o adolescentes de cualquier edad.

NIÑOS QUE VIAJAN SIN LLEGAR A POSAPIÉ

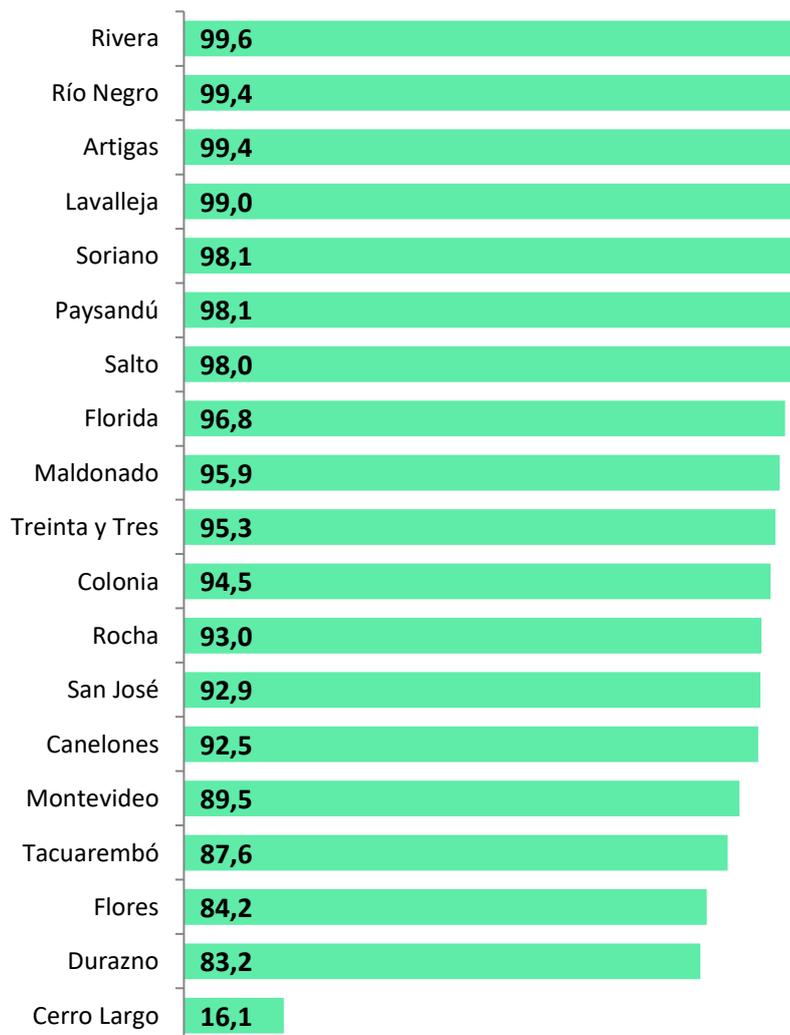
Según departamento y grupo de edad (%) -Hasta 17 y hasta 12 años (6,1% y 4,0% del total).



En cuanto a pasajeros que viajan sin alcanzar el posapié, si bien existen diferencias por departamento, los valores más prósperos se ubican en el orden del 12% para pasajeros hasta 17 años y del 26% para pasajeros hasta 12 años, lo que supone porcentajes importantes de niños viajando en situación de riesgo.

USO DE CASCO

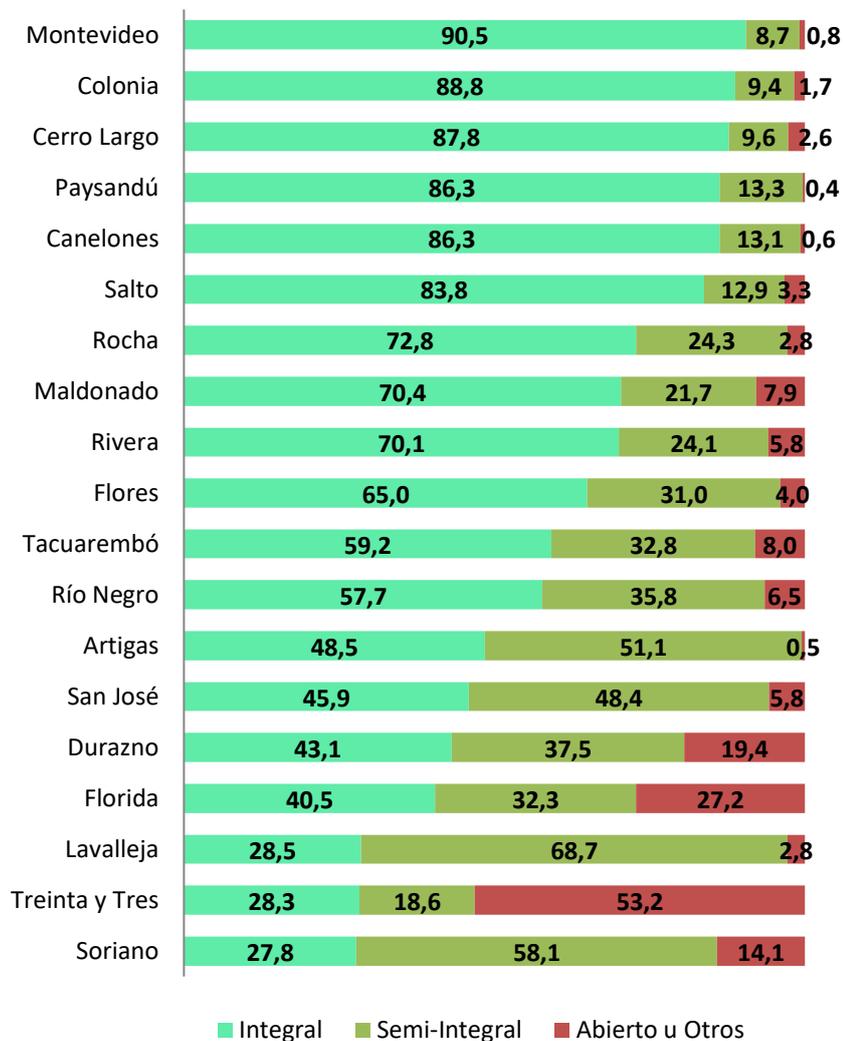
Según departamento (%)



Se verifica un alto uso de casco, aunque se registra que 1 de cada 10 no lo utiliza. Cerro Largo es el departamento con el valor más bajo para este indicador.

TIPO DE CASCO USADO

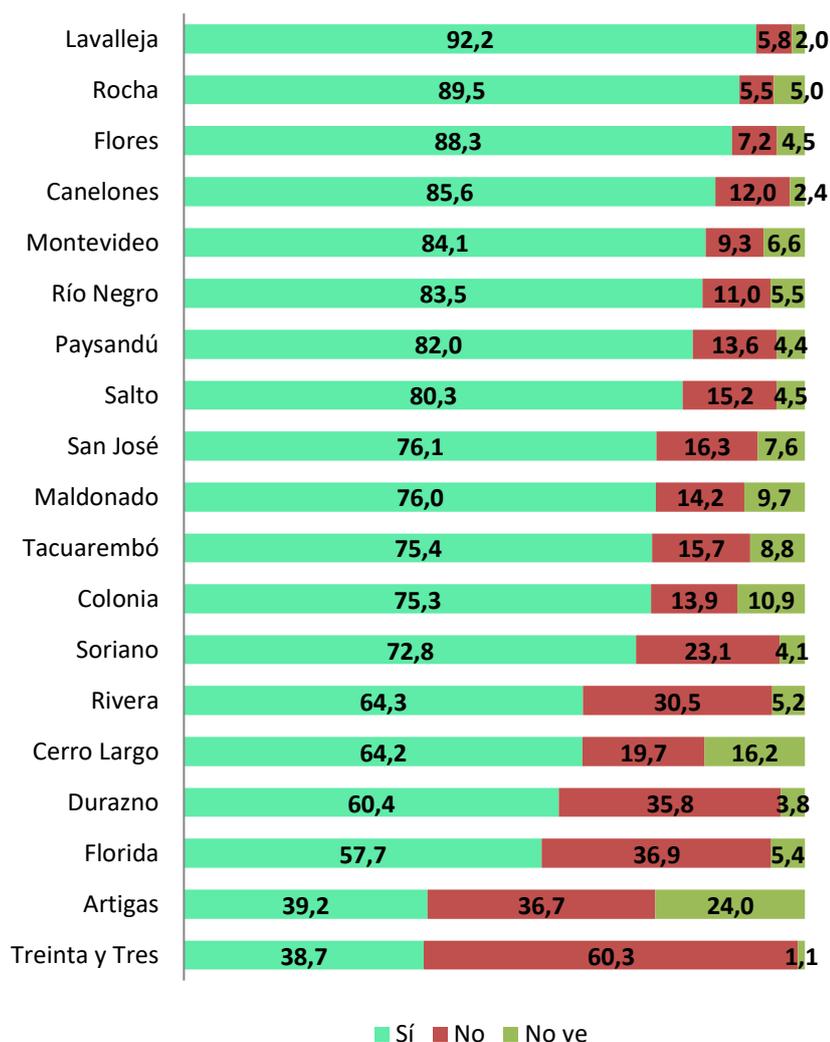
Según departamento (%) -Para usuarios de casco: 90,5 % del total.



El uso de casco integral o semi-integral es mayoritario en todos los departamentos con excepción de Treinta y Tres donde el uso de dispositivos con menor capacidad de protección supera a la mitad de los pasajeros. También en Florida, Durazno y Soriano el uso de cascos abiertos resulta significativo, mientras en Montevideo, Canelones y Paysandú es casi nulo.

USO DE CASCO CERTIFICADO

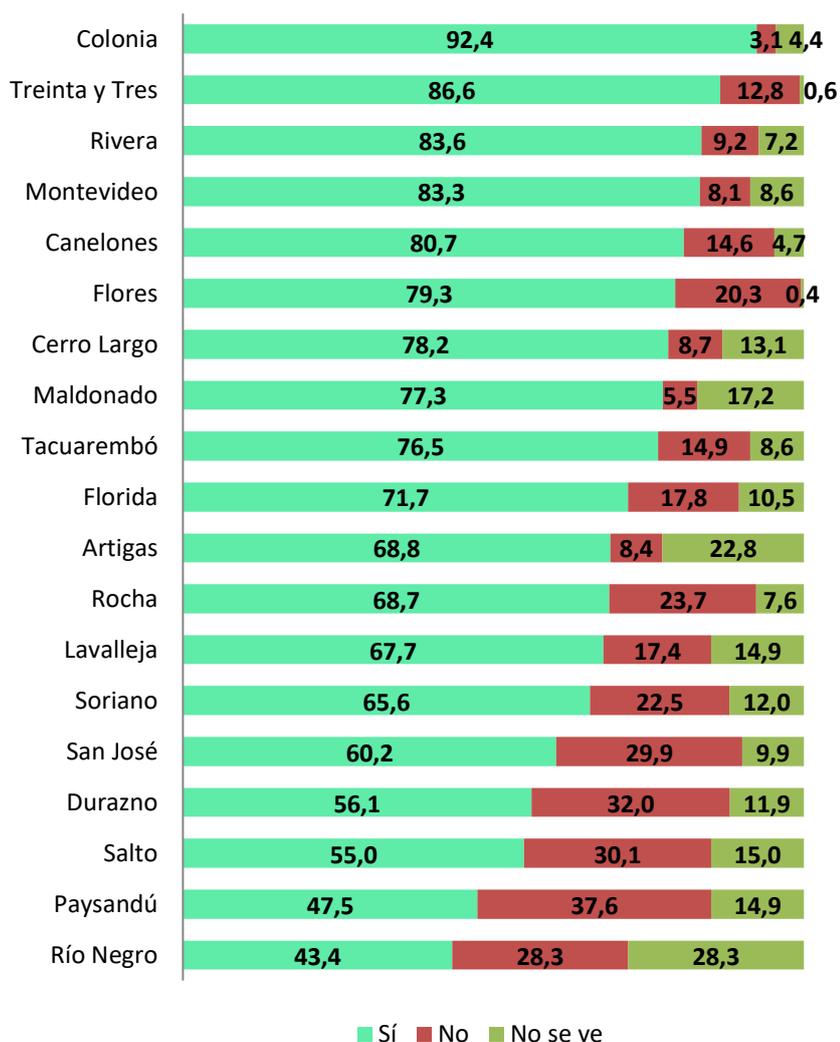
Según departamento (%) – Para usuarios de casco: 90,5 % del total.



Dado que este indicador está relacionado con la modalidad de casco que se utilice, el departamento de Treinta y Tres presenta a punto de partida menores posibilidades de certificación, y efectivamente resulta el de porcentaje más descendido para este indicador. Sin embargo, los departamentos con mayor uso de cascos certificados no coinciden con los que presentaban mayor porcentaje de cascos integrales o semi, siendo ahora Lavalleja, Rocha y Flores quienes se ubican en los tres primeros lugares.

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según departamento (%)—Para usuarios de casco: 90,5 % del total.



El uso correcto del casco es mayoritario en todos los departamentos con excepción de Paysandú y Río Negro. No obstante, siendo que este factor puede disminuir las posibilidades de su adecuado funcionamiento ante siniestros de tránsito, resulta llamativo el porcentaje de inobservancia verificado para casi todos los departamentos.

RESUMEN DE INDICADORES SOBRE EL USO DE CASCO POR DEPARTAMENTO SEGÚN EDAD

Usa casco	Menor a 1	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60 y más
Montevideo	18,2%	68,4%	81,1%	88,2%	83,7%	91,9%	93,5%	92,2%	86,4%
Colonia	25,0%	65,5%	91,6%	92,5%	91,2%	93,7%	94,5%	93,9%	100,0%
Maldonado	16,7%	89,7%	97,1%	93,1%	93,2%	98,3%	98,2%	97,8%	100,0%
Rocha	33,3%	85,0%	73,5%	91,7%	90,0%	97,5%	96,9%	94,6%	89,5%
Treinta y Tres		43,5%	82,6%	68,8%	96,6%	99,5%	98,5%	98,9%	100,0%
Cerro Largo	5,0%	6,9%	6,3%		5,1%	18,2%	21,4%	12,7%	
Rivera	100,0%	86,4%	100,0%	100,0%	99,8%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Artigas		100,0%	100,0%	100,0%	99,5%	99,7%	99,2%	99,2%	95,8%
Salto	33,3%	79,3%	96,9%	94,9%	97,7%	98,8%	99,5%	99,2%	98,8%
Paysandú	50,0%	100,0%	98,2%	100,0%	97,2%	98,8%	97,5%	100,0%	100,0%
Río Negro		100,0%	100,0%	100,0%	99,2%	99,0%	99,4%	100,0%	100,0%
Soriano	16,7%	66,7%	98,3%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	98,7%	100,0%
Colonia	33,3%	64,3%	80,0%	93,8%	94,1%	96,5%	99,1%	89,5%	100,0%
San José		75,0%	82,4%	94,4%	88,1%	95,9%	93,1%	95,8%	96,6%
Flores	22,2%	44,0%	64,5%	90,0%	83,2%	88,7%	92,4%	78,4%	100,0%
Florida	50,0%	66,7%	94,4%	93,3%	95,3%	98,4%	99,1%	98,5%	100,0%
Durazno		53,8%	69,7%	58,6%	77,9%	88,8%	88,6%	88,2%	90,0%
Lavalleja		91,3%	93,8%	100,0%	99,2%	99,7%	99,7%	100,0%	100,0%
Tacuarembó	50,0%	42,9%	66,7%	85,0%	84,9%	91,5%	94,6%	86,0%	100,0%

Departamento	Tipo de casco	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60 y más
Montevideo	Integral	76,9%	88,4%	93,3%	94,1%	90,2%	90,0%	87,4%	68,4%
	Semi-integral	15,4%	11,6%	6,7%	5,1%	9,6%	9,5%	10,7%	23,7%
	Abierto	7,7%			0,5%	0,2%	0,5%	1,6%	7,9%
	Otro				0,3%			0,3%	
Canelones	Integral	89,5%	89,5%	91,8%	93,3%	87,1%	83,2%	68,5%	36,4%
	Semi-integral	10,5%	7,9%	8,2%	6,3%	12,4%	16,5%	29,8%	54,5%
	Abierto		2,6%		0,4%	0,5%	0,3%	1,6%	9,1%
Maldonado	Integral	84,6%	88,2%	63,0%	62,6%	78,9%	75,9%	50,6%	33,3%
	Semi-integral	15,4%	11,8%	22,2%	20,7%	18,7%	21,9%	38,2%	61,1%
	Abierto			14,8%	15,5%	2,4%	2,2%	11,2%	5,6%
	Otro				1,3%				
Rocha	Integral	82,4%	77,8%	60,6%	77,2%	75,4%	70,8%	71,7%	35,3%
	Semi-integral	17,6%	22,2%	39,4%	17,7%	22,1%	27,8%	26,4%	52,9%
	Abierto				5,1%	2,6%	1,4%	1,9%	11,8%
Treinta y Tres	Integral	30,0%	15,8%	4,5%	21,1%	22,3%	35,5%	39,6%	31,1%
	Semi-integral		21,1%	9,1%	7,5%	22,8%	25,0%	34,1%	28,9%
	Abierto	60,0%	63,2%	86,4%	70,1%	54,9%	39,0%	25,3%	40,0%
	Otro	10,0%			1,3%		0,5%	1,1%	
Cerro Largo	Integral	50,0%	50,0%		85,0%	83,8%	86,8%	94,7%	
	Semi-integral	50,0%	50,0%		15,0%	13,2%	8,8%		

	Abierto					1,5%	4,4%	5,3%		
	Otro					1,5%				
Rivera	Integral	89,5%	65,5%	47,8%	68,3%	75,5%	71,2%	58,9%	33,3%	
	Semi-integral	10,5%	31,0%	47,8%	25,5%	21,7%	22,3%	21,4%		
	Abierto		3,4%	4,3%	6,2%	2,9%	6,5%	19,6%	66,7%	
Artigas	Integral	88,9%	54,5%	33,3%	45,0%	47,6%	54,9%	47,7%	47,8%	
	Semi-integral	11,1%	45,5%	64,1%	55,0%	51,5%	44,4%	52,3%	52,2%	
	Abierto			2,6%		0,3%	0,8%			
	Otro					0,6%				
Salto	Integral	82,6%	79,0%	85,1%	88,2%	83,8%	86,1%	71,8%	75,0%	
	Semi-integral	13,0%	16,1%	10,6%	8,6%	12,6%	11,7%	24,5%	23,8%	
	Abierto				1,0%	1,0%	1,9%	3,7%		
	Otro	4,3%	4,8%	4,3%	2,2%	2,6%	0,3%		1,2%	
Paysandú	Integral	100,0%	94,4%	76,0%	92,5%	91,6%	83,5%	55,2%	42,2%	
	Semi-integral		5,6%	20,0%	7,5%	8,1%	16,0%	43,3%	57,8%	
	Abierto			4,0%		0,3%	0,5%	1,5%		
Río Negro	Integral		100,0%	81,8%	66,7%	62,6%	62,7%	54,1%	37,0%	40,0%
	Semi-integral			18,2%	19,0%	30,0%	28,4%	42,1%	61,1%	60,0%
	Abierto				9,5%	2,9%	2,5%	1,3%	0,9%	
	Otro				4,8%	4,5%	6,5%	2,5%	0,9%	
Soriano	Integral		55,6%	62,7%	32,1%	26,5%	23,8%	21,9%	22,4%	18,2%
	Semi-integral	100,0%	27,8%	28,8%	53,6%	62,3%	62,1%	61,3%	61,8%	68,2%
	Abierto		16,7%	8,5%	14,3%	11,1%	14,2%	15,5%	11,8%	13,6%
	Otro							1,3%	3,9%	
Colonia	Integral	100,0%	100,0%	100,0%	86,7%	84,8%	91,0%	90,3%	94,1%	100,0%
	Semi-integral				13,3%	13,0%	7,2%	8,8%	2,9%	
	Abierto					2,2%	1,8%	0,9%	2,9%	
San José	Integral		83,3%	75,0%	47,1%	40,1%	52,1%	45,0%	40,7%	35,7%
	Semi-integral		16,7%	25,0%	52,9%	51,5%	44,5%	47,9%	54,0%	57,1%
	Abierto					8,4%	3,4%	7,1%	5,3%	7,1%
Flores	Integral	100,0%	90,9%	85,0%	71,1%	64,3%	71,6%	51,3%	50,0%	100,0%
	Semi-integral		9,1%	15,0%	24,4%	31,9%	26,2%	41,8%	42,5%	
	Abierto				4,4%	3,0%	2,2%	6,3%	5,0%	
	Otro					0,8%		0,6%	2,5%	
Florida	Integral	33,3%	75,0%	47,1%	31,0%	37,8%	41,8%	42,1%	44,8%	30,8%
	Semi-integral			20,6%	14,3%	19,1%	37,0%	44,3%	47,8%	69,2%
	Abierto	66,7%	25,0%	32,4%	54,8%	41,9%	20,5%	12,7%	6,0%	
	Otro					1,2%	0,8%	0,9%	1,5%	
Durazno	Integral		71,4%	47,8%	52,9%	44,0%	42,8%	46,3%	33,3%	11,1%
	Semi-integral		14,3%	30,4%	29,4%	38,0%	37,8%	37,4%	35,0%	77,8%
	Abierto			13,0%	17,6%	17,5%	18,5%	15,6%	31,7%	11,1%
	Otro		14,3%	8,7%		0,6%	0,9%	0,7%		
Lavalleja	Integral		28,6%	33,3%	18,8%	34,9%	26,2%	23,1%	27,5%	33,3%
	Semi-integral		66,7%	66,7%	81,3%	63,1%	70,9%	74,9%	65,5%	66,7%
	Abierto		4,8%			2,0%	2,9%	2,0%	7,0%	

Tacuarembó	Integral	100,0%	77,8%	65,4%	39,7%	58,0%	64,7%	60,7%	55,8%	62,5%
	Semi-integral		22,2%	30,8%	52,9%	30,1%	27,1%	34,1%	39,5%	31,3%
	Abierto			3,8%	4,4%	2,2%	2,7%	3,3%	4,7%	6,3%
	Otro				2,9%	9,8%	5,5%	1,9%		

Departamento	Norma	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60 y más
Montevideo	Sí	84,6%	79,1%	60,0%	84,9%	82,3%	86,4%	87,1%	84,2%
	No	7,7%	9,3%	23,3%	9,5%	9,3%	7,8%	9,7%	15,8%
	No ve	7,7%	11,6%	16,7%	5,6%	8,5%	5,8%	3,2%	
Canelones	Sí	68,4%	68,4%	75,5%	88,8%	85,6%	85,9%	79,0%	84,8%
	No	21,1%	27,6%	20,4%	8,9%	12,2%	12,1%	18,5%	9,1%
	No ve	10,5%	3,9%	4,1%	2,3%	2,2%	1,9%	2,4%	6,1%
Maldonado	Sí	23,1%	73,5%	66,7%	71,1%	82,2%	83,7%	68,5%	61,1%
	No	15,4%	2,9%	25,9%	22,8%	7,9%	7,8%	20,2%	27,8%
	No ve	61,5%	23,5%	7,4%	6,1%	9,9%	8,5%	11,2%	11,1%
Rocha	Sí	64,7%	75,0%	93,9%	89,3%	89,3%	93,1%	94,3%	88,2%
	No	17,6%	5,6%	3,0%	6,5%	6,6%	2,8%	1,9%	11,8%
	No ve	17,6%	19,4%	3,0%	4,2%	4,0%	4,2%	3,8%	
Treinta y Tres	Sí	30,0%	36,8%	13,6%	21,4%	36,7%	54,5%	53,8%	48,9%
	No	70,0%	57,9%	86,4%	77,3%	62,3%	44,5%	45,1%	51,1%
	No ve		5,3%		1,3%	0,9%	1,0%	1,1%	
Cerro Largo	Sí		100,0%		60,0%	75,0%	52,9%	47,4%	
	No	50,0%			25,0%	8,8%	20,6%	36,8%	
	No ve	50,0%			15,0%	16,2%	26,5%	15,8%	
Rivera	Sí	73,7%	82,8%	73,9%	64,3%	65,0%	61,9%	46,4%	33,3%
	No	21,1%	13,8%	26,1%	30,0%	29,6%	33,1%	48,2%	66,7%
	No ve	5,3%	3,4%		5,7%	5,4%	5,0%	5,4%	
Artigas	Sí	66,7%	39,4%	30,8%	42,7%	35,1%	39,7%	38,3%	34,8%
	No	11,1%	33,3%	30,8%	32,2%	39,0%	40,1%	41,4%	60,9%
	No ve	22,2%	27,3%	38,5%	25,1%	25,9%	20,2%	20,3%	4,3%
Salto	Sí	47,8%	72,6%	84,0%	81,9%	79,7%	82,3%	79,3%	78,6%
	No	39,1%	22,6%	16,0%	13,5%	15,6%	14,1%	14,5%	15,5%
	No ve	13,0%	4,8%		4,6%	4,7%	3,5%	6,2%	6,0%
Paysandú	Sí	8,3%	72,2%	76,0%	89,2%	84,1%	78,9%	71,6%	64,4%
	No	16,7%	16,7%	20,0%	8,2%	11,5%	17,0%	26,9%	33,3%
	No ve	75,0%	11,1%	4,0%	2,6%	4,4%	4,1%	1,5%	2,2%
Río Negro	Sí	80,0%	90,9%	66,7%	84,4%	83,6%	86,2%	86,1%	80,0%
	No	20,0%	9,1%	23,8%	9,9%	11,9%	8,8%	9,3%	20,0%
	No ve			9,5%	5,8%	4,5%	5,0%	4,6%	
Soriano	Sí	38,9%	76,3%	80,4%	78,4%	75,5%	70,3%	61,8%	68,2%
	No	55,6%	20,3%	19,6%	18,5%	21,3%	23,2%	32,9%	22,7%
	No ve	5,6%	3,4%		3,1%	3,2%	6,5%	5,3%	9,1%
Colonia	Sí	77,8%	100,0%	80,0%	81,2%	71,7%	76,1%	61,8%	100,0%
	No	11,1%			12,6%	17,6%	8,8%	14,7%	
	No ve	11,1%		20,0%	6,3%	10,8%	15,0%	23,5%	
San José	Sí	100,0%	64,3%	70,6%	75,1%	81,0%	71,7%	76,5%	78,6%
	No		17,9%	17,6%	17,8%	12,7%	20,6%	15,5%	7,1%
	No ve		17,9%	11,8%	7,1%	6,2%	7,7%	8,0%	14,3%
Flores	Sí	81,8%	95,0%	88,9%	88,6%	91,6%	84,2%	87,5%	100,0%

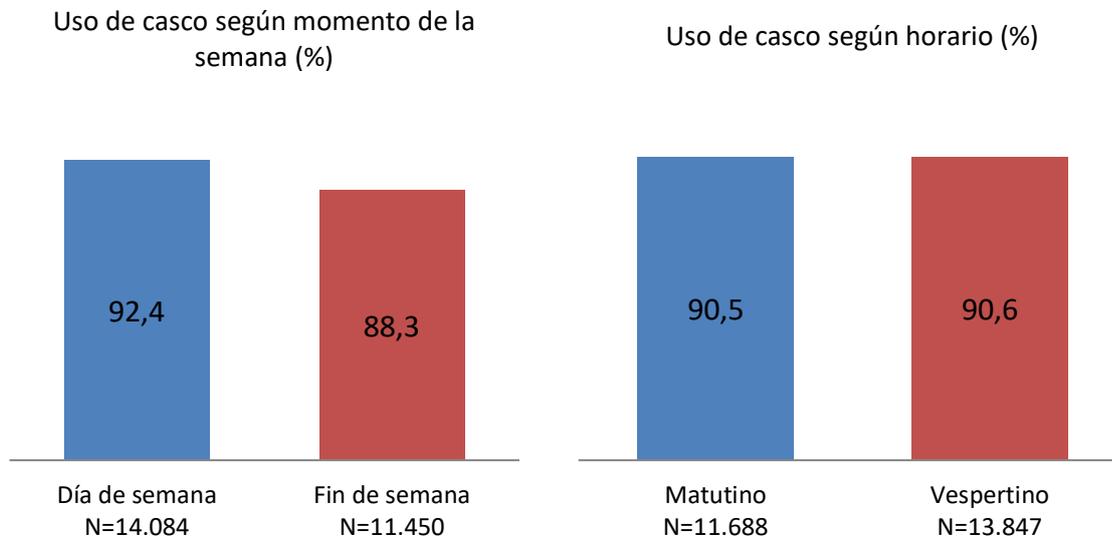
	No			6,7%	8,0%	4,0%	11,4%	10,0%	
	No ve	18,2%	5,0%	4,4%	3,4%	4,4%	4,4%	2,5%	
Florida	Sí	25,0%	38,2%	33,3%	42,2%	61,7%	75,4%	79,1%	84,6%
	No	50,0%	47,1%	59,5%	51,9%	33,5%	20,2%	16,4%	15,4%
	No ve	25,0%	14,7%	7,1%	5,9%	4,8%	4,4%	4,5%	
Durazno	Sí	71,4%	65,2%	70,6%	60,8%	62,6%	59,9%	45,0%	66,7%
	No	28,6%	30,4%	17,6%	33,7%	35,1%	36,1%	51,7%	33,3%
	No ve		4,3%	11,8%	5,4%	2,3%	4,1%	3,3%	
Lavalleja	Sí	61,9%	93,3%	100,0%	94,0%	92,4%	93,9%	87,3%	91,7%
	No	14,3%	3,3%		4,4%	5,5%	5,1%	11,3%	8,3%
	No ve	23,8%	3,3%		1,6%	2,0%	1,0%	1,4%	
Tacuarembó	Sí	77,8%	73,1%	72,1%	72,8%	77,4%	78,2%	76,7%	68,8%
	No	11,1%	11,5%	16,2%	19,2%	14,7%	15,6%	12,8%	6,3%
	No ve	11,1%	15,4%	11,8%	8,0%	7,9%	6,2%	10,5%	25,0%

Departamento	Uso correcto	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60 y más
Montevideo	Sí	84,6%	79,1%	60,0%	84,9%	82,3%	86,4%	87,1%	84,2%
	No	7,7%	9,3%	23,3%	9,5%	9,3%	7,8%	9,7%	15,8%
	No ve	7,7%	11,6%	16,7%	5,6%	8,5%	5,8%	3,2%	
Canelones	Sí	68,4%	68,4%	75,5%	88,8%	85,6%	85,9%	79,0%	84,8%
	No	21,1%	27,6%	20,4%	8,9%	12,2%	12,1%	18,5%	9,1%
	No ve	10,5%	3,9%	4,1%	2,3%	2,2%	1,9%	2,4%	6,1%
Maldonado	Sí	23,1%	73,5%	66,7%	71,1%	82,2%	83,7%	68,5%	61,1%
	No	15,4%	2,9%	25,9%	22,8%	7,9%	7,8%	20,2%	27,8%
	No ve	61,5%	23,5%	7,4%	6,1%	9,9%	8,5%	11,2%	11,1%
Rocha	Sí	64,7%	75,0%	93,9%	89,3%	89,3%	93,1%	94,3%	88,2%
	No	17,6%	5,6%	3,0%	6,5%	6,6%	2,8%	1,9%	11,8%
	No ve	17,6%	19,4%	3,0%	4,2%	4,0%	4,2%	3,8%	
Treinta y Tres	Sí	30,0%	36,8%	13,6%	21,4%	36,7%	54,5%	53,8%	48,9%
	No	70,0%	57,9%	86,4%	77,3%	62,3%	44,5%	45,1%	51,1%
	No ve		5,3%		1,3%	0,9%	1,0%	1,1%	
Cerro Largo	Sí		100,0%		60,0%	75,0%	52,9%	47,4%	
	No	50,0%			25,0%	8,8%	20,6%	36,8%	
	No ve	50,0%			15,0%	16,2%	26,5%	15,8%	
Rivera	Sí	73,7%	82,8%	73,9%	64,3%	65,0%	61,9%	46,4%	33,3%
	No	21,1%	13,8%	26,1%	30,0%	29,6%	33,1%	48,2%	66,7%
	No ve	5,3%	3,4%		5,7%	5,4%	5,0%	5,4%	
Artigas	Sí	66,7%	39,4%	30,8%	42,7%	35,1%	39,7%	38,3%	34,8%
	No	11,1%	33,3%	30,8%	32,2%	39,0%	40,1%	41,4%	60,9%
	No ve	22,2%	27,3%	38,5%	25,1%	25,9%	20,2%	20,3%	4,3%
Salto	Sí	47,8%	72,6%	84,0%	81,9%	79,7%	82,3%	79,3%	78,6%
	No	39,1%	22,6%	16,0%	13,5%	15,6%	14,1%	14,5%	15,5%

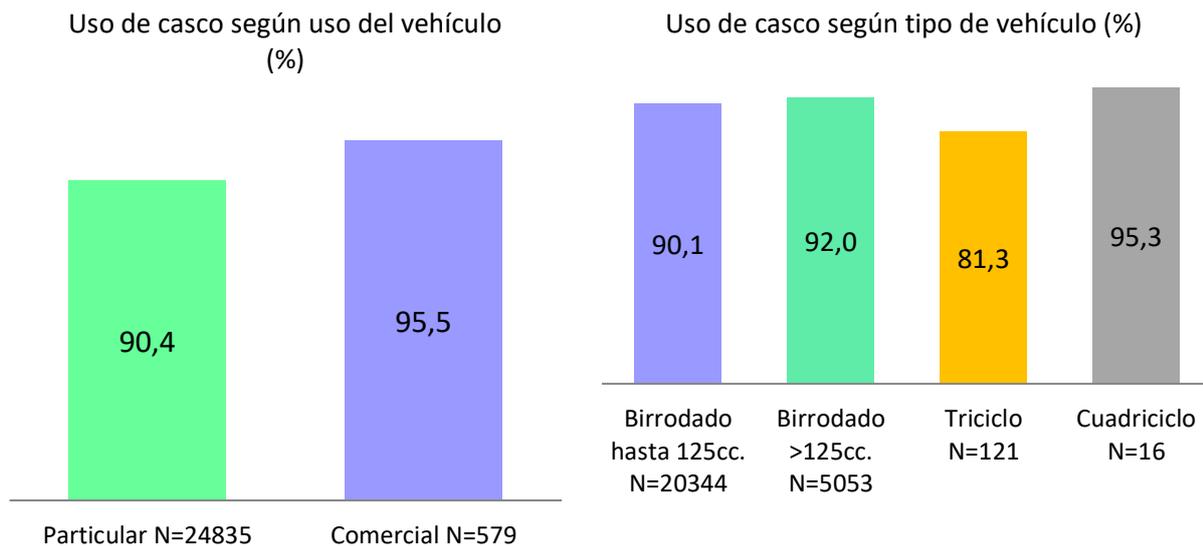
	No ve	13,0%	4,8%		4,6%	4,7%	3,5%	6,2%	6,0%
Paysandú	Sí	8,3%	72,2%	76,0%	89,2%	84,1%	78,9%	71,6%	64,4%
	No	16,7%	16,7%	20,0%	8,2%	11,5%	17,0%	26,9%	33,3%
	No ve	75,0%	11,1%	4,0%	2,6%	4,4%	4,1%	1,5%	2,2%
Río Negro	Sí	80,0%	90,9%	66,7%	84,4%	83,6%	86,2%	86,1%	80,0%
	No	20,0%	9,1%	23,8%	9,9%	11,9%	8,8%	9,3%	20,0%
	No ve			9,5%	5,8%	4,5%	5,0%	4,6%	
Soriano	Sí	38,9%	76,3%	80,4%	78,4%	75,5%	70,3%	61,8%	68,2%
	No	55,6%	20,3%	19,6%	18,5%	21,3%	23,2%	32,9%	22,7%
	No ve	5,6%	3,4%		3,1%	3,2%	6,5%	5,3%	9,1%
Colonia	Sí	77,8%	100,0%	80,0%	81,2%	71,7%	76,1%	61,8%	100,0%
	No	11,1%			12,6%	17,6%	8,8%	14,7%	
	No ve	11,1%		20,0%	6,3%	10,8%	15,0%	23,5%	
San José	Sí	100,0%	64,3%	70,6%	75,1%	81,0%	71,7%	76,5%	78,6%
	No		17,9%	17,6%	17,8%	12,7%	20,6%	15,5%	7,1%
	No ve		17,9%	11,8%	7,1%	6,2%	7,7%	8,0%	14,3%
Flores	Sí	81,8%	95,0%	88,9%	88,6%	91,6%	84,2%	87,5%	100,0%
	No			6,7%	8,0%	4,0%	11,4%	10,0%	
	No ve	18,2%	5,0%	4,4%	3,4%	4,4%	4,4%	2,5%	
Florida	Sí	25,0%	38,2%	33,3%	42,2%	61,7%	75,4%	79,1%	84,6%
	No	50,0%	47,1%	59,5%	51,9%	33,5%	20,2%	16,4%	15,4%
	No ve	25,0%	14,7%	7,1%	5,9%	4,8%	4,4%	4,5%	
Durazno	Sí	71,4%	65,2%	70,6%	60,8%	62,6%	59,9%	45,0%	66,7%
	No	28,6%	30,4%	17,6%	33,7%	35,1%	36,1%	51,7%	33,3%
	No ve		4,3%	11,8%	5,4%	2,3%	4,1%	3,3%	
Lavalleja	Sí	61,9%	93,3%	100,0%	94,0%	92,4%	93,9%	87,3%	91,7%
	No	14,3%	3,3%		4,4%	5,5%	5,1%	11,3%	8,3%
	No ve	23,8%	3,3%		1,6%	2,0%	1,0%	1,4%	
Tacuarembó	Sí	77,8%	73,1%	72,1%	72,8%	77,4%	78,2%	76,7%	68,8%
	No	11,1%	11,5%	16,2%	19,2%	14,7%	15,6%	12,8%	6,3%
	No ve	11,1%	15,4%	11,8%	8,0%	7,9%	6,2%	10,5%	25,0%

USO DE CASCO

Según momento de la semana y del día



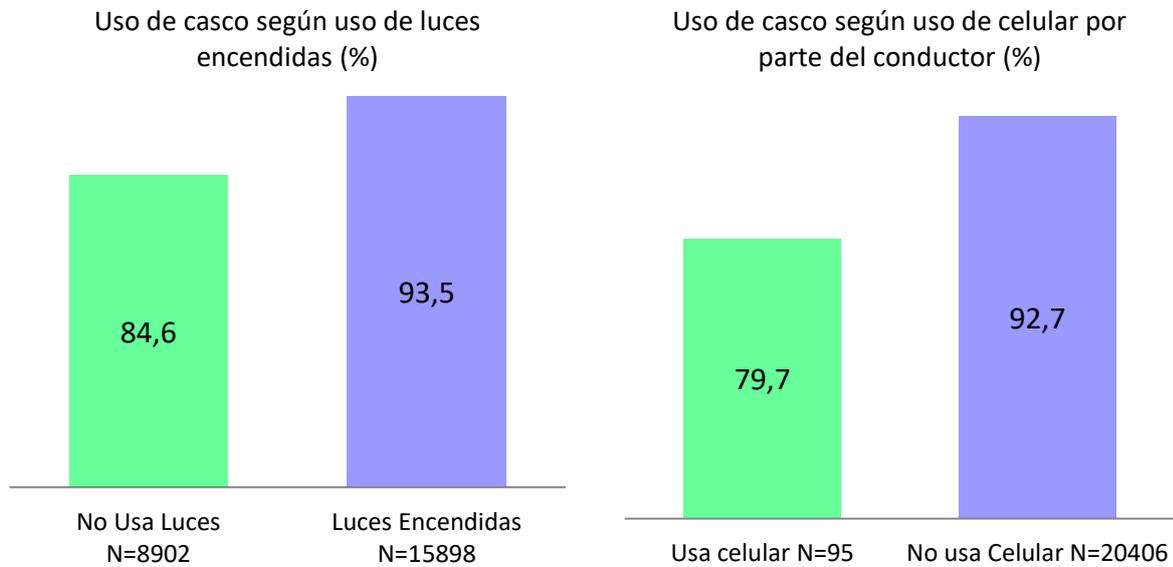
Según uso y tipo de vehículo



El uso de casco aumenta durante los días hábiles de la semana y en vehículos de uso comercial. Asimismo, crece cuando la cilindrada de la moto es mayor, mientras que el horario de uso no resulta significativo en los rangos observados.

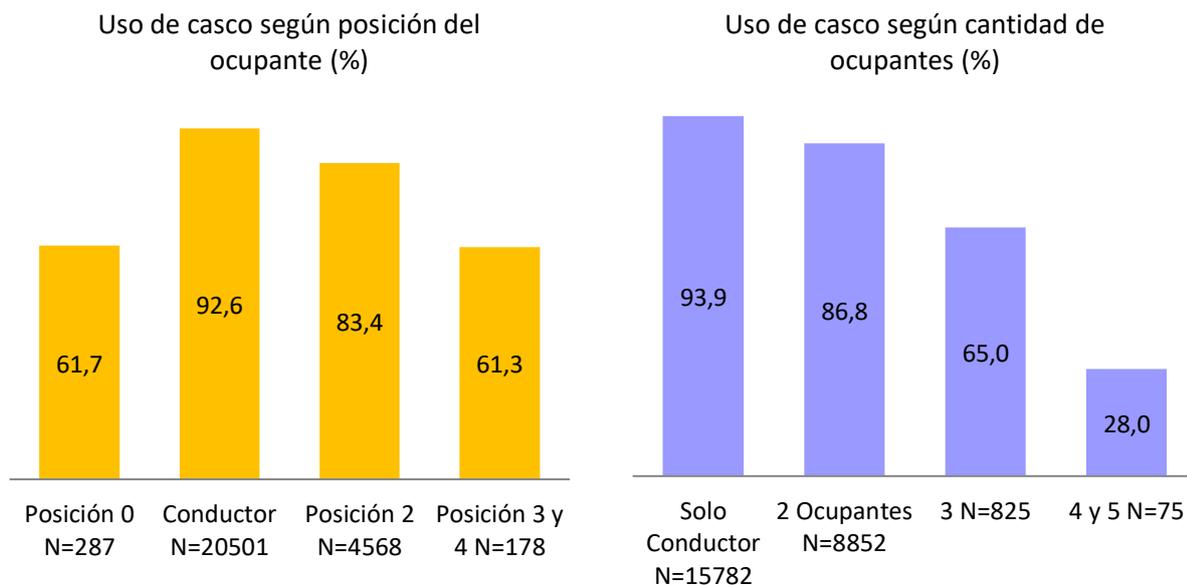
USO DE CASCO

Según otras conductas



El uso de casco es claramente más alto en pasajeros que viajan en vehículos con luces diurnas y cuyos conductores no fueron observados usando celular, lo que muestra la asociación entre algunas conductas de riesgo.

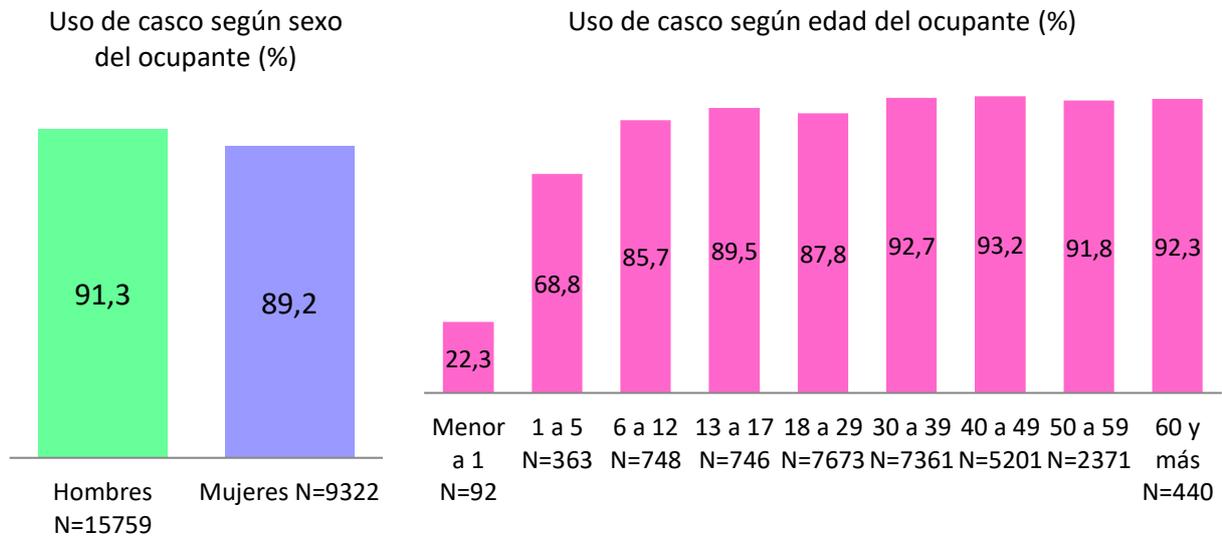
Según distribución de pasajeros en el vehículo



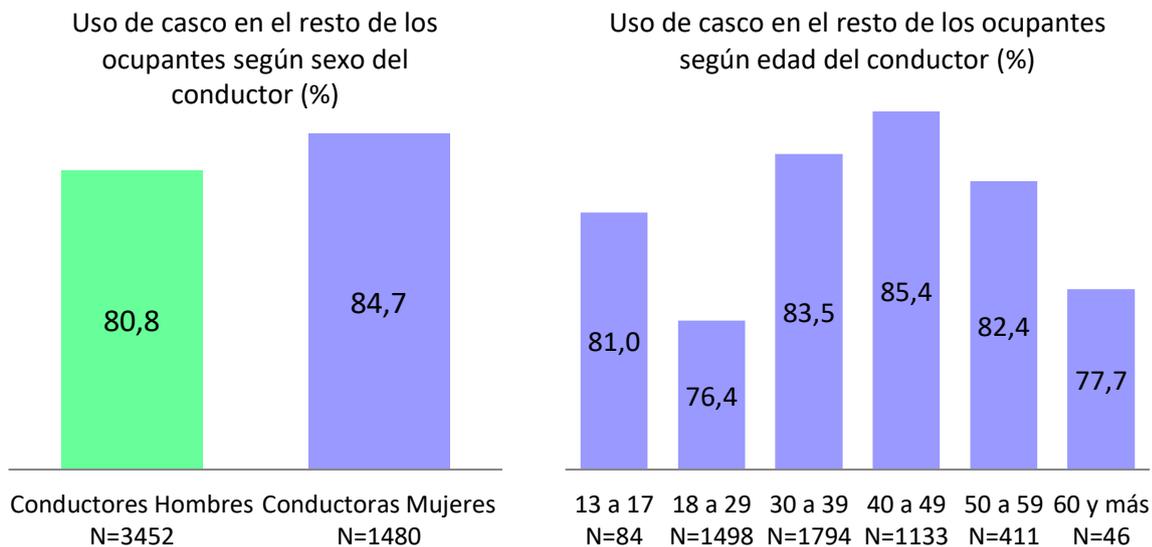
Las posiciones de mayor vulnerabilidad muestran el menor porcentaje de uso de casco, situación que claramente aumenta la exposición de esos pasajeros. El indicador también disminuye en motos con mayor cantidad de ocupantes.

USO DE CASCO

Según características del ocupante

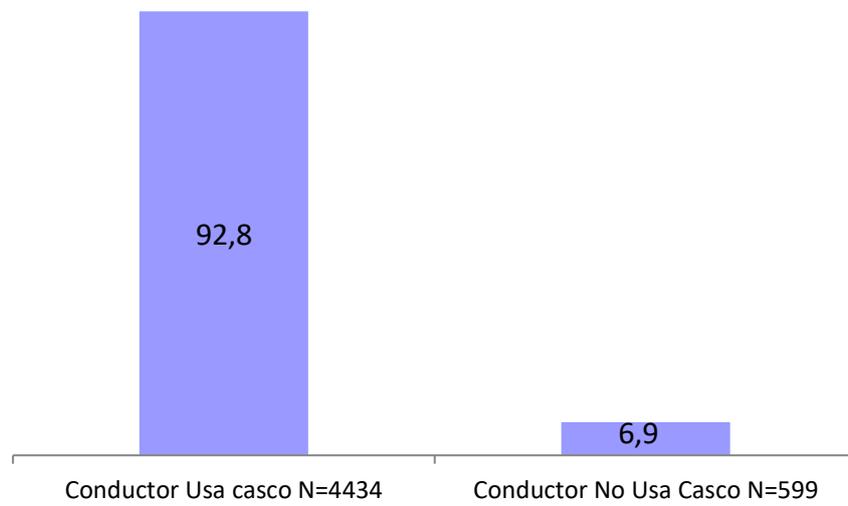


Según características del conductor



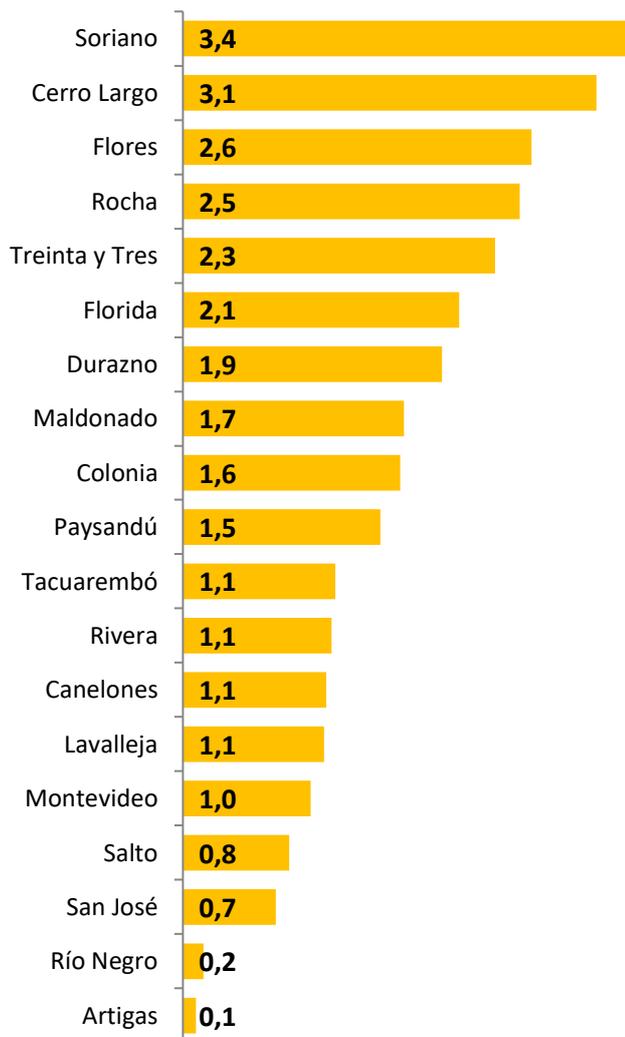
Los datos muestran diferencias muy leves según el sexo del ocupante, sin embargo, el análisis por grupo de edad pone en evidencia la disminución del uso de casco en niños y especialmente en edades más tempranas. Las características del conductor muestran que cuando hay mujeres al volante es mayor el uso de casco por parte del resto de los pasajeros. En tanto que el uso de casco en el resto de los pasajeros crece con la edad del conductor a partir de la mayoría de edad hasta los 49 años. Cabe destacar que el grupo de conductores menores de edad traslada a más del 80% de sus pasajeros usando casco.

Uso de casco en pasajeros en función del uso de casco por parte del conductor (%)



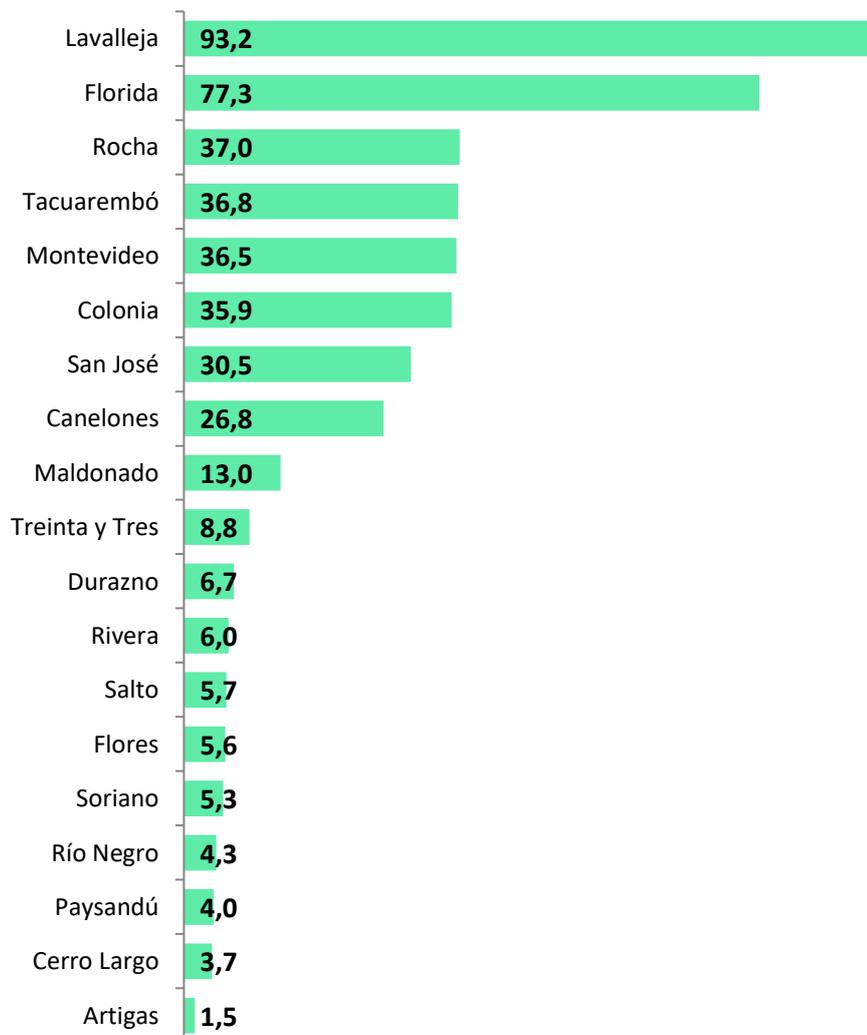
Cuando el conductor usa casco, el uso del mismo por parte del resto de los pasajeros aumenta notoriamente.

MOTOS CON CANTIDAD DE OCUPANTES SUPERIOR A LO PERMITIDO (más de 2) Según departamento (%)



La cantidad de vehículos con ocupantes por encima de lo permitido es relativamente baja, alcanzando un 1,2% a nivel nacional. Analizado por departamento, el indicador muestra sus porcentajes máximos en Soriano y Cerro Largo, siendo los únicos que superan apenas el 3%.

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera) Según departamento (%)



El uso de vestimenta de alta visibilidad resulta uno de los indicadores más heterogéneos cuando se analiza por departamento, con una variación de más de 90 puntos porcentuales entre el máximo y el mínimo observados. Lavelleja y Florida destacan positivamente alcanzando niveles superiores al 75%, mientras un conjunto de 10 departamentos presentan un uso menor al 10%, y el resto entre 13 y 37%.

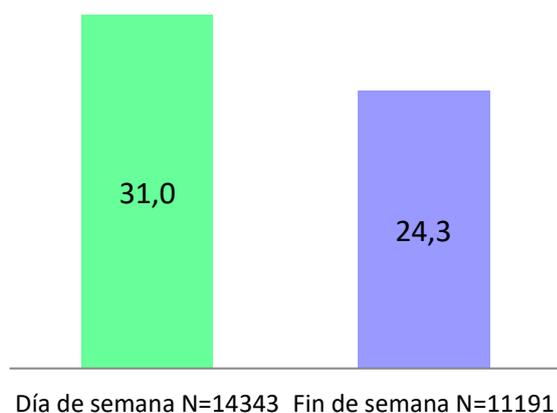
Según departamento y edad (%)

Ropa visible	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60 y más
Montevideo	15,8%	20,8%	26,5%	20,1%	36,0%	49,2%	49,0%	54,5%
Colonia		18,1%	17,0%	17,7%	29,0%	35,9%	39,4%	33,3%
Maldonado	3,4%		6,9%	7,0%	15,3%	20,0%	18,7%	11,1%
Rocha		18,4%	33,3%	36,8%	34,8%	42,2%	55,4%	47,4%
Treinta y Tres		4,3%		4,4%	4,6%	11,3%	25,0%	15,6%
Cerro Largo				2,0%	3,2%	4,1%	4,0%	
Rivera		6,9%		4,3%	9,6%	6,5%	3,6%	
Artigas				1,2%	0,9%	1,5%	4,7%	
Salto		1,6%		4,5%	5,6%	8,4%	8,6%	9,4%
Paysandú		1,8%		3,0%	4,3%	6,0%	7,5%	4,4%
Río Negro				4,9%	4,4%	4,4%	6,5%	
Soriano			3,6%	4,3%	3,9%	7,1%	15,6%	9,1%
Colonia			18,8%	45,6%	37,4%	22,8%	36,8%	50,0%
San José	12,5%	20,6%	22,2%	13,6%	35,3%	33,5%	42,8%	48,3%
Flores	8,0%			3,8%	6,5%	9,4%	9,8%	
Florida	16,7%	66,7%	48,9%	64,0%	84,0%	90,9%	97,1%	100,0%
Durazno	7,7%	3,0%		5,6%	8,0%	9,6%	1,5%	10,0%
Lavalleja	47,8%	75,0%	100,0%	92,9%	95,1%	94,9%	97,9%	91,7%
Tacuarembó	42,9%	46,2%	36,3%	33,5%	38,6%	36,3%	40,0%	31,3%

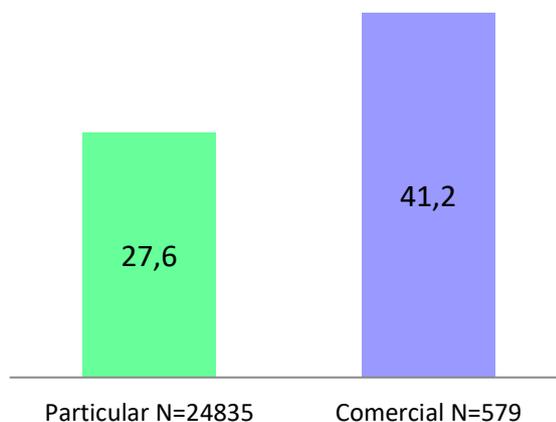
USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

Según variables de contexto

Uso de vestimenta de alta visibilidad según momento de la semana (%)

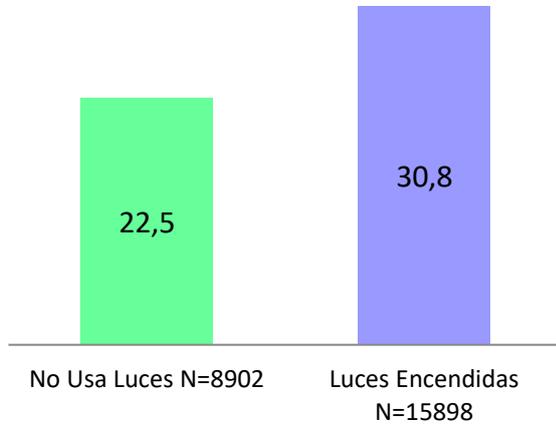


Uso de vestimenta de alta visibilidad según uso del vehículo (%)

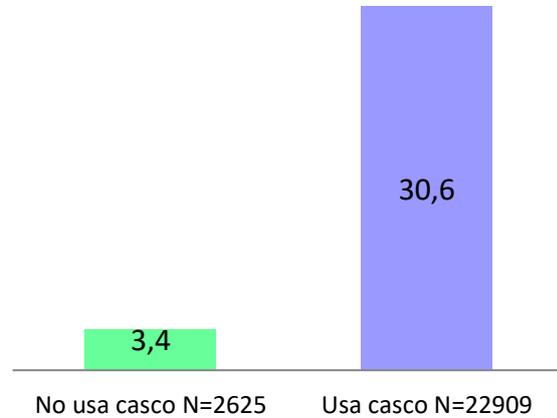


Según otras conductas

Uso de vestimenta de alta visibilidad según uso de luces encendidas (%)



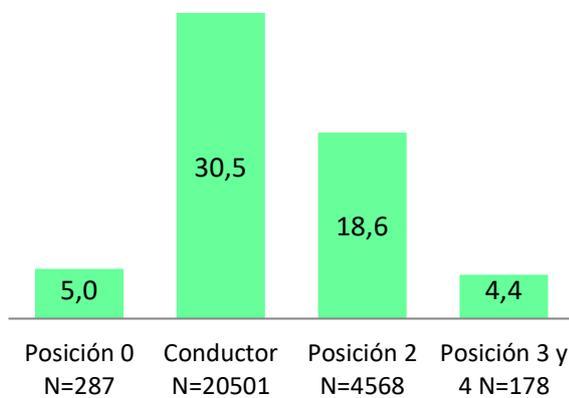
Uso de vestimenta de alta visibilidad según uso de casco (%)



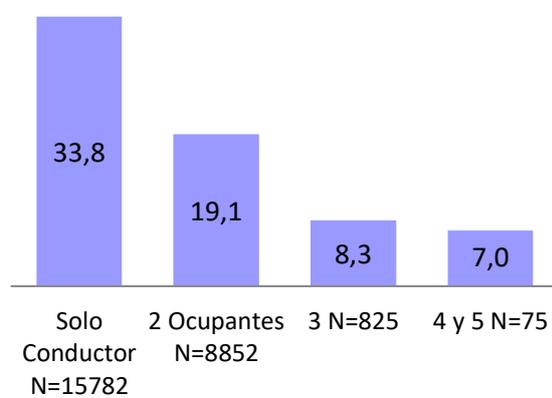
El uso de vestimenta de alta visibilidad aumenta los días de semana y claramente en los vehículos de uso comercial. Su mayor uso entre usuarios de casco, así como de luces diurnas, muestra una vez más la asociación entre conductas de adopción de seguridad en el tránsito.

Según distribución de pasajeros en el vehículo

Uso de vestimenta de alta visibilidad según posición del ocupante (%)



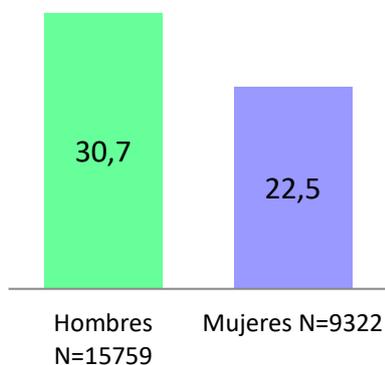
Uso de vestimenta de alta visibilidad según cantidad de ocupantes (%)



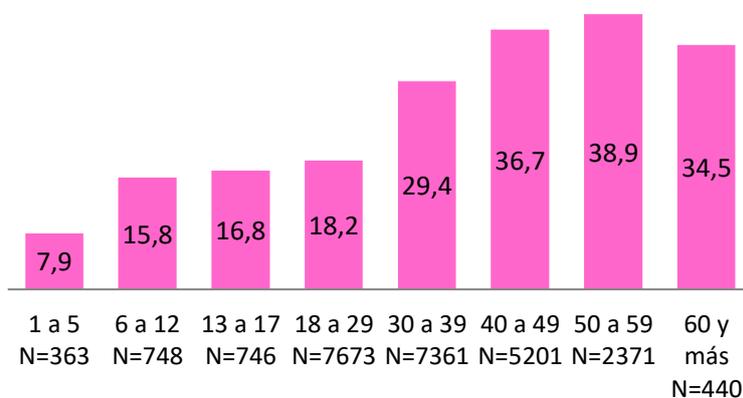
El indicador desciende fuertemente en las posiciones no ocupadas por el conductor y especialmente en las más vulnerables, así como también a medida que aumenta la cantidad de ocupantes.

Según características del ocupante

Uso de vestimenta de alta visibilidad según sexo del ocupante (%)

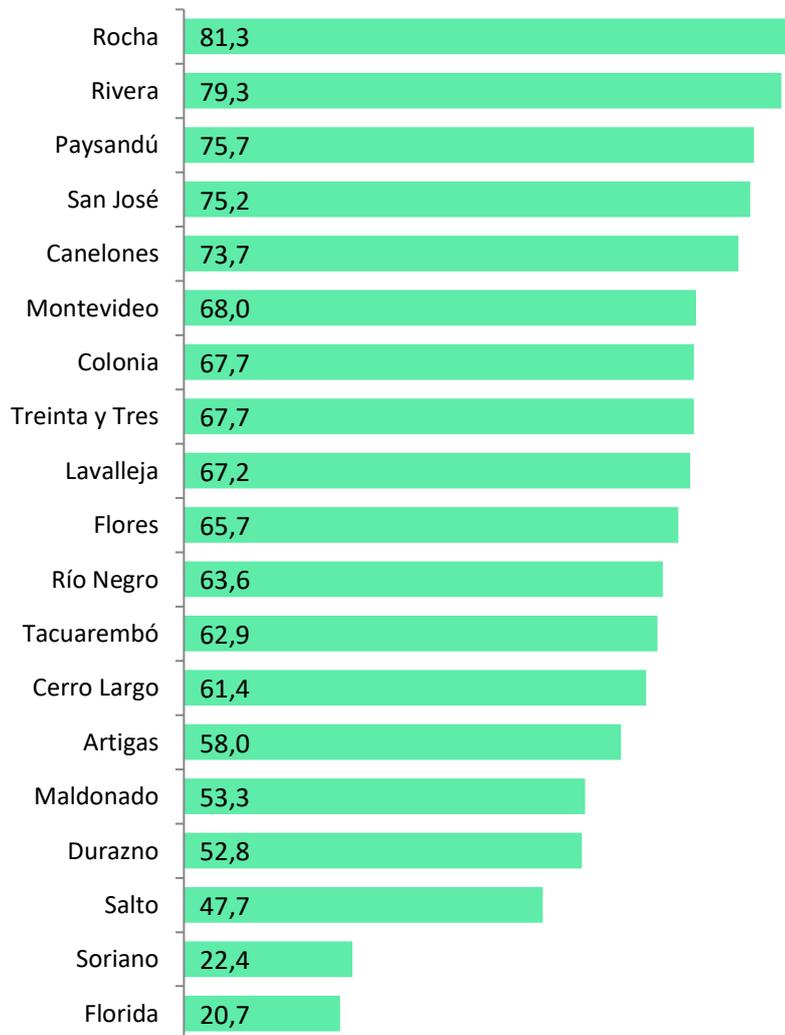


Uso de vestimenta de alta visibilidad según edad del ocupante (%)



Los hombres presentan mayor uso de vestimenta de alta visibilidad en comparación a las mujeres. Con respecto a la edad de los ocupantes, desciende a medida que disminuye la edad, especialmente en las edades más tempranas.

USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS Según departamento (%)



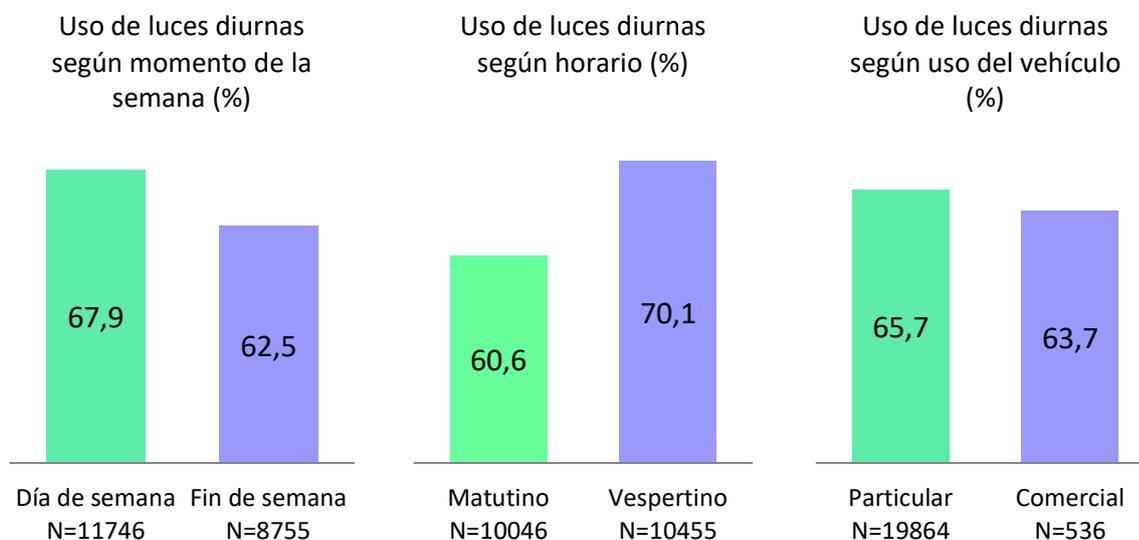
Para la gran mayoría de los departamentos se observa que el uso de luces diurnas en motocicletas es superior al 50%. Florida y Soriano, con el menor porcentaje de uso verificado, son los únicos por debajo del 25%.

Según departamento y edad (%)

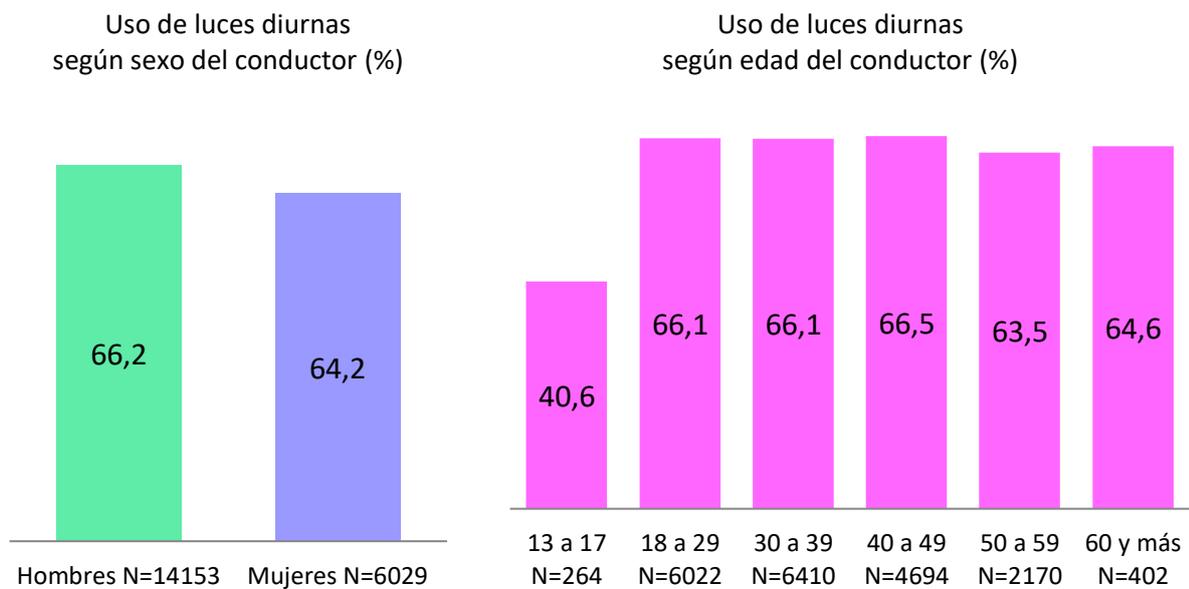
Uso de luces	13 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60 y más
Montevideo		67,2%	69,3%	69,1%	66,0%	66,7%
Colonia	40,0%	75,4%	73,6%	72,0%	73,4%	74,2%
Maldonado		51,7%	52,8%	58,2%	51,8%	41,2%
Rocha	55,6%	81,0%	83,2%	80,6%	84,3%	94,4%
Treinta y Tres	18,2%	65,9%	65,0%	71,0%	68,7%	75,0%
Cerro Largo	66,7%	52,2%	61,5%	70,7%	55,8%	71,4%
Rivera		80,4%	80,1%	72,7%	84,0%	100,0%
Artigas	57,1%	59,8%	56,2%	59,8%	58,9%	52,4%
Salto	54,0%	48,4%	48,8%	46,2%	48,1%	48,7%
Paysandú	100,0%	81,6%	73,2%	71,8%	65,1%	80,5%
Río Negro	31,3%	60,3%	62,2%	71,1%	64,7%	60,0%
Soriano	26,9%	19,5%	22,3%	24,5%	24,0%	15,8%
Colonia	75,0%	71,4%	67,2%	68,3%	44,4%	100,0%
San José		77,5%	79,3%	73,5%	68,6%	75,0%
Flores	57,9%	63,7%	66,6%	68,7%	62,0%	100,0%
Florida	4,3%	16,7%	24,0%	23,3%	22,7%	30,0%
Durazno	40,0%	55,4%	56,4%	52,3%	38,7%	37,5%
Lavalleja		64,9%	68,8%	70,5%	63,6%	55,6%
Tacuarembó	40,8%	61,5%	63,4%	67,5%	65,4%	66,7%

USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según momento de la semana y día, y según uso del vehículo



Según características del conductor: sexo y grupo de edad



El uso de luces diurnas en motocicletas aumenta los días de semana y en el horario vespertino. Presenta variaciones leves según el uso del vehículo y el sexo del conductor (ligeramente mayor cuando se trata de vehículos de uso particular y cuando conduce un hombre). Con respecto a la edad del conductor, disminuye fuertemente en conductores de 13 a 17 años de edad.

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR Según departamento (%)

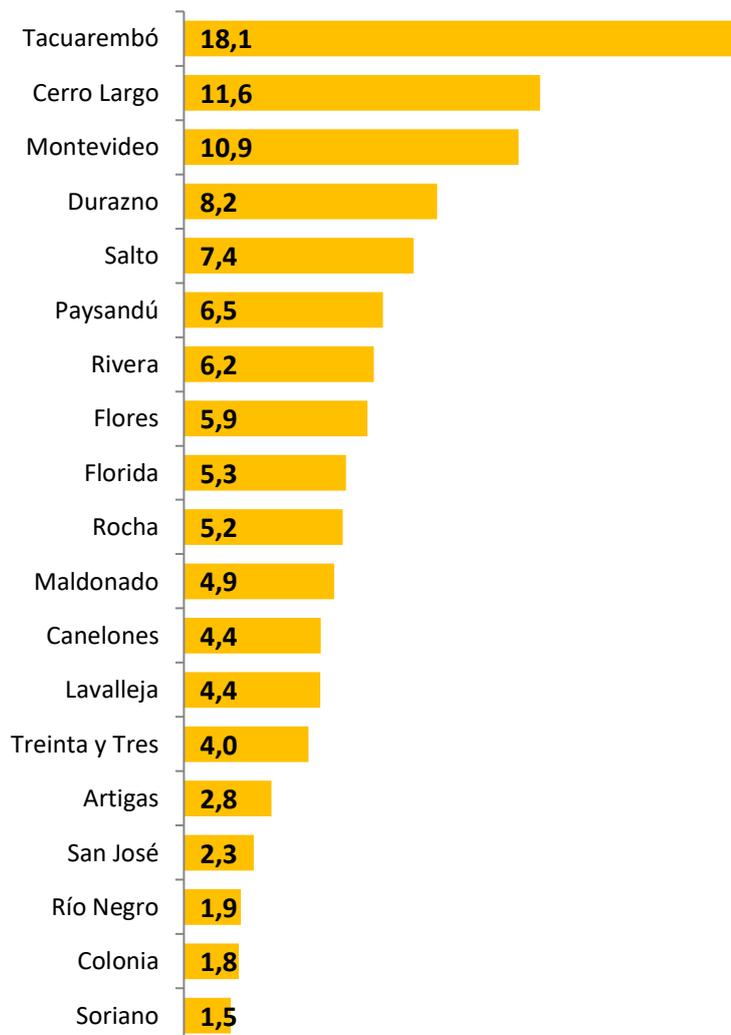


El uso de celular por parte de conductores de motocicletas es bajo en todo el país, resultando menor al 1% (nulo en algunos casos) para 15 de los 19 departamentos del país.

Según departamento y edad (%)

Uso de celular	13 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60 y más
Montevideo		0,8%	0,4%			
Colonia		0,5%	0,1%			
Maldonado		0,2%				
Rocha		1,0%	0,8%	0,5%		
Treinta y Tres	9,1%	1,2%	1,5%	1,0%	2,4%	
Cerro Largo		0,7%	1,2%			
Rivera		0,3%	0,4%			
Artigas		0,6%				
Salto	2,0%	0,4%	0,5%	0,3%		
Paysandú						
Río Negro		1,0%				
Soriano						
Colonia						
San José						
Flores	5,3%	2,6%	0,7%			
Florida	8,7%	0,4%	0,8%	0,9%		
Durazno	10,0%	1,2%	1,4%	0,7%		
Lavalleja			0,7%	0,4%	1,5%	
Tacuarembó		2,0%	1,5%		1,2%	

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR Según departamento (%)



Sin embargo, en lo que refiere a elementos distractores, el transporte de carga libre u obstaculizando la visibilidad del conductor alcanza al 18% de los pilotos en el departamento con nivel más crítico para este indicador (Tacuarembó).

Con menor variación, la heterogeneidad es nuevamente regla, mostrando niveles inferiores al 2% en 3 departamentos y superiores al 10% en otros 3. Los restantes se ubican aproximadamente entre el 2 y el 8% de los conductores.

Según departamento y edad (%)

Transporte de carga	13 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60 y más
Montevideo		7,4%	10,5%	11,2%	13,2%	33,3%
Colonia	20,0%	2,7%	4,2%	6,3%	6,6%	3,2%
Maldonado		3,8%	4,1%	6,8%	5,9%	11,8%
Rocha		4,5%	5,9%	5,5%	5,9%	
Treinta y Tres		5,7%	3,6%	1,0%	6,0%	5,0%
Cerro Largo	22,2%	8,0%	10,5%	15,4%	10,9%	7,1%
Rivera		3,8%	5,0%	12,1%	14,0%	
Artigas		1,8%	2,4%	3,2%	3,7%	9,5%
Salto		7,8%	10,0%	6,7%	5,1%	7,7%
Paysandú		3,0%	8,3%	9,0%	9,5%	4,9%
Río Negro		4,6%	1,2%	0,7%		
Soriano		0,8%	3,1%	0,7%		
Colonia			3,1%	2,9%		
San José		1,8%	3,5%	2,7%	0,9%	
Flores		2,6%	9,3%	7,4%	4,0%	
Florida		5,8%	4,8%	5,5%	4,5%	
Durazno		8,9%	6,6%	10,7%	9,7%	
Lavalleja		5,0%	3,0%	4,5%	6,1%	
Tacuarembó	2,0%	15,6%	21,8%	15,5%	25,9%	33,3%

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

		USA CELULAR
Uso del vehículo	Particular N=19864	0,3
	Comercial N=536	1,3
	No se ve N=101	0,5
Momento de la semana	Día de semana N=11746	0,3
	Fin de semana N=8755	0,4
Sexo del conductor	Hombres N=14153	0,3
	Mujeres N=6029	0,4
	No ve N=319	0,3
Edad del conductor	13 a 17 N=264	2,0
	18 a 29 N=6022	0,6
	30 a 39 N=6410	0,4
	40 a 49 N=4694	0,1
	50 a 59 N=2170	0,1
	60 y más N=402	0,0
	No se ve N=539	0,5

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

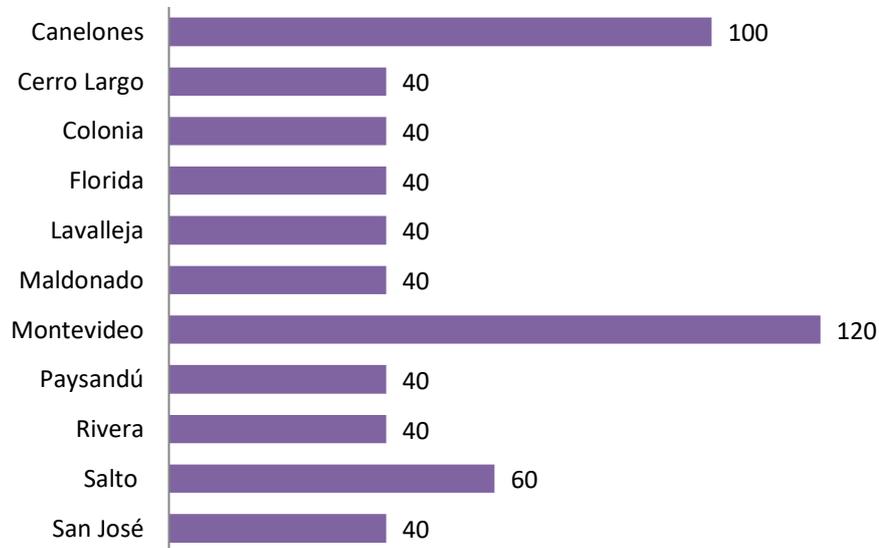
		TRANSPORTA CARGA
Uso del vehículo	Particular N=19864	6,3
	Comercial N=536	41,5
	No se ve N=101	35,7
Momento de la semana	Día de semana N=11746	7,0
	Fin de semana N=8755	8,3
Sexo del conductor	Hombres N=14153	8,7
	Mujeres N=6029	3,7
	No ve N=319	9,7
Edad del conductor	13 a 17 N=264	1,9
	18 a 29 N=6022	5,2
	30 a 39 N=6410	7,7
	40 a 49 N=4694	8,5
	50 a 59 N=2170	9,4
	60 y más N=402	16,5
	No se ve N=539	12,3

El uso de celular es claramente más alto en conductores menores de edad y en vehículos de uso comercial. Mientras que el transporte de carga aumenta notoriamente en motocicletas conducidas por hombres, por mayores de 60 años y en vehículos de uso comercial.

8.3 Estudio mediante encuesta coincidental

La encuesta coincidental en Uruguay se realizó a 600 personas, distribuidas de la siguiente manera:

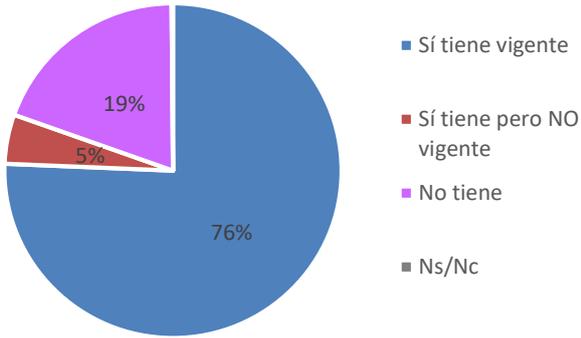
CANTIDAD DE CASOS



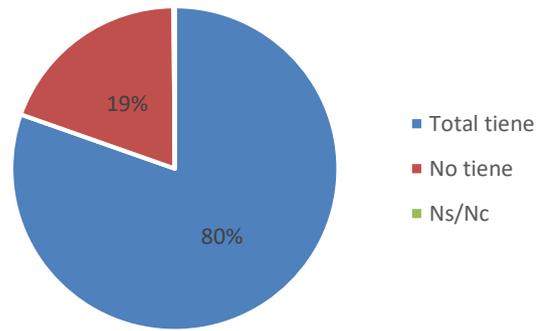
Estructura de la muestra



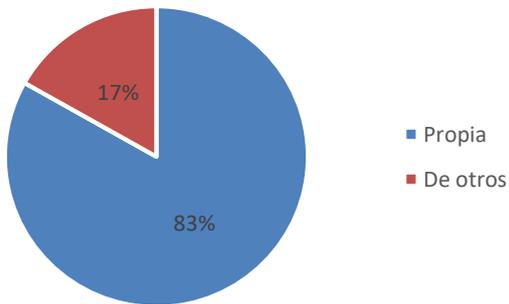
Licencia de conducir



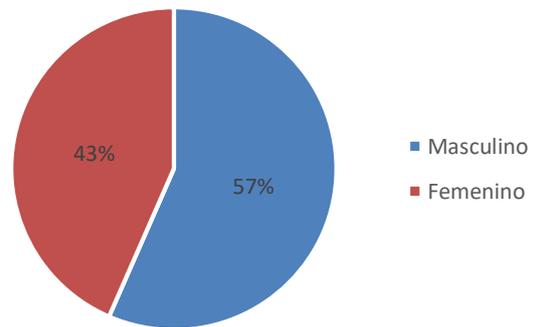
Licencia de conducir agrupado



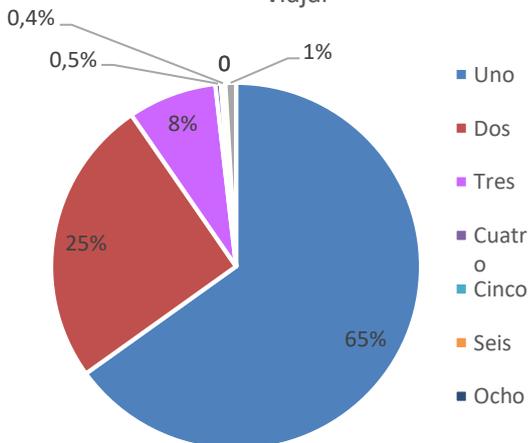
Propiedad de la moto



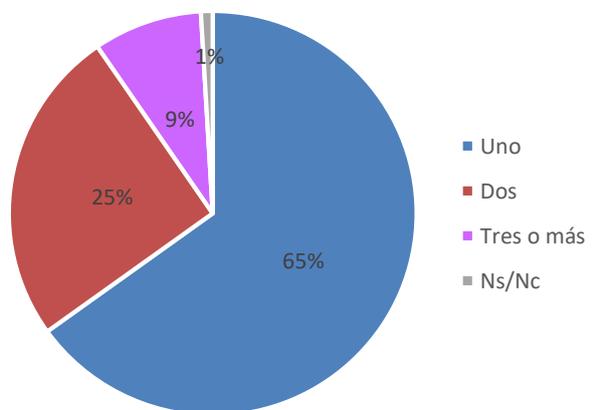
Sexo

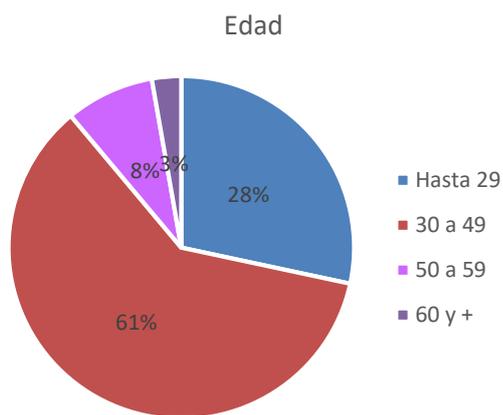


Niños menores de 15 años que suelen viajar

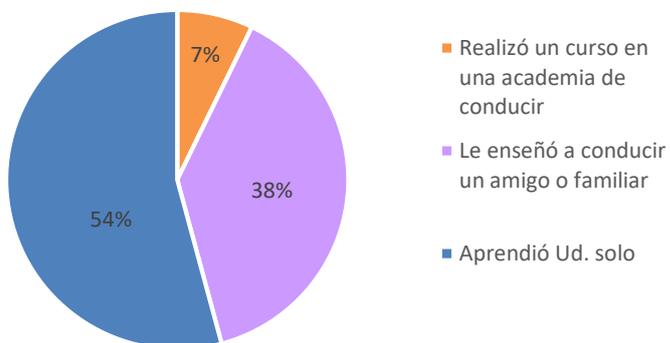


Niños menores de 15 años que suelen viajar agrupado

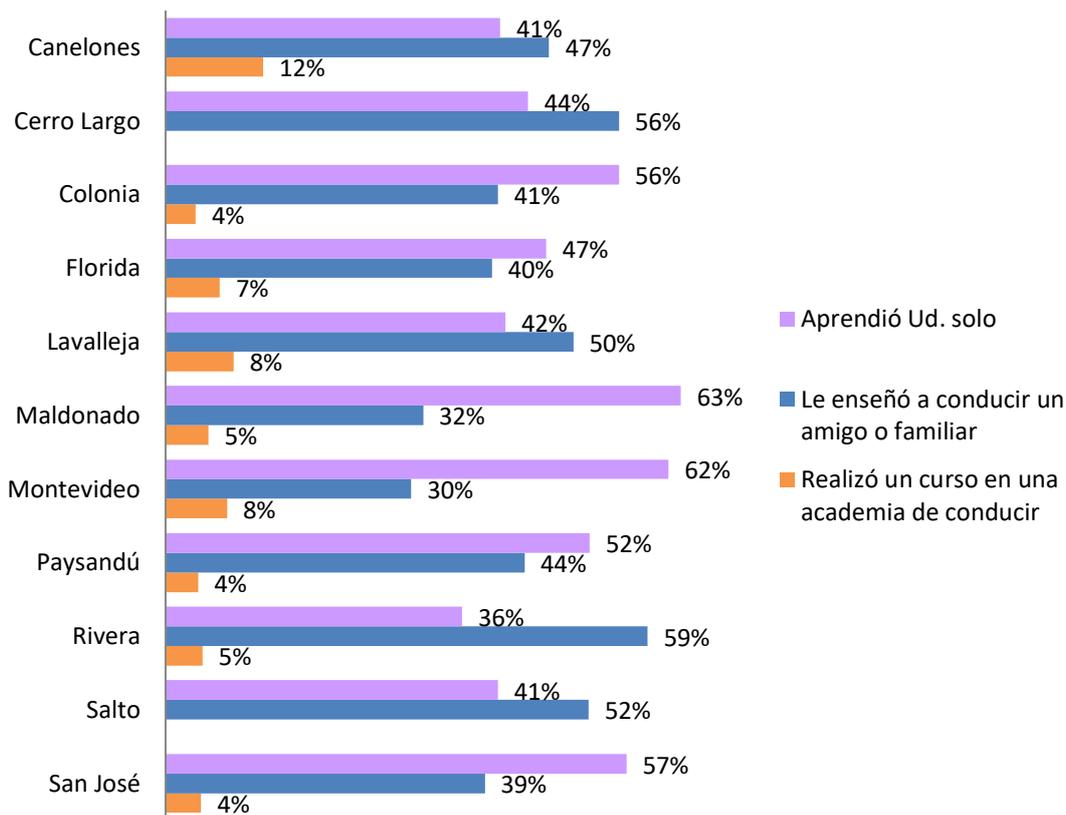




¿Cómo aprendió a conducir motos?

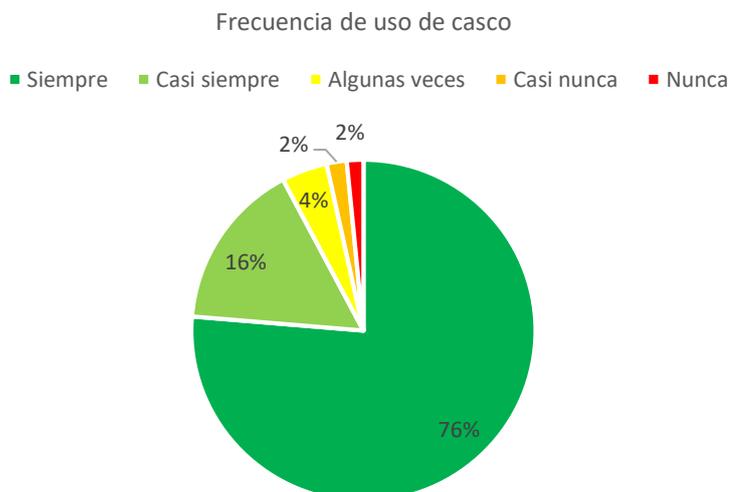


Resulta mayoritario el haber aprendido solo, seguido por haberlo hecho a través de un amigo o familiar, y es claramente minoritario el haber realizado un curso en una academia de conducir.

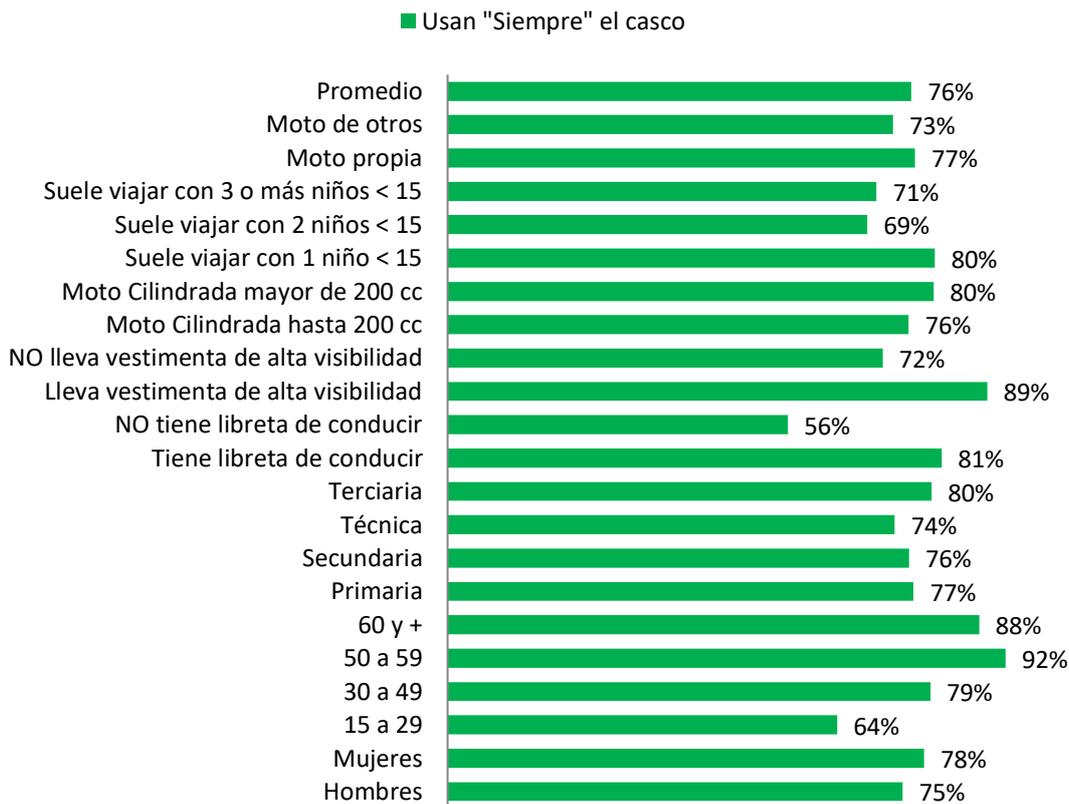


El aprender solo destaca en Maldonado y Montevideo, hacerlo a través de amigos o familiares resalta en Rivera y Cerro Largo, mientras que el haber realizado un curso en una academia de conducir aumenta su magnitud en Canelones y, por el contrario, aparece como inexistente en Cerro Largo y Salto.

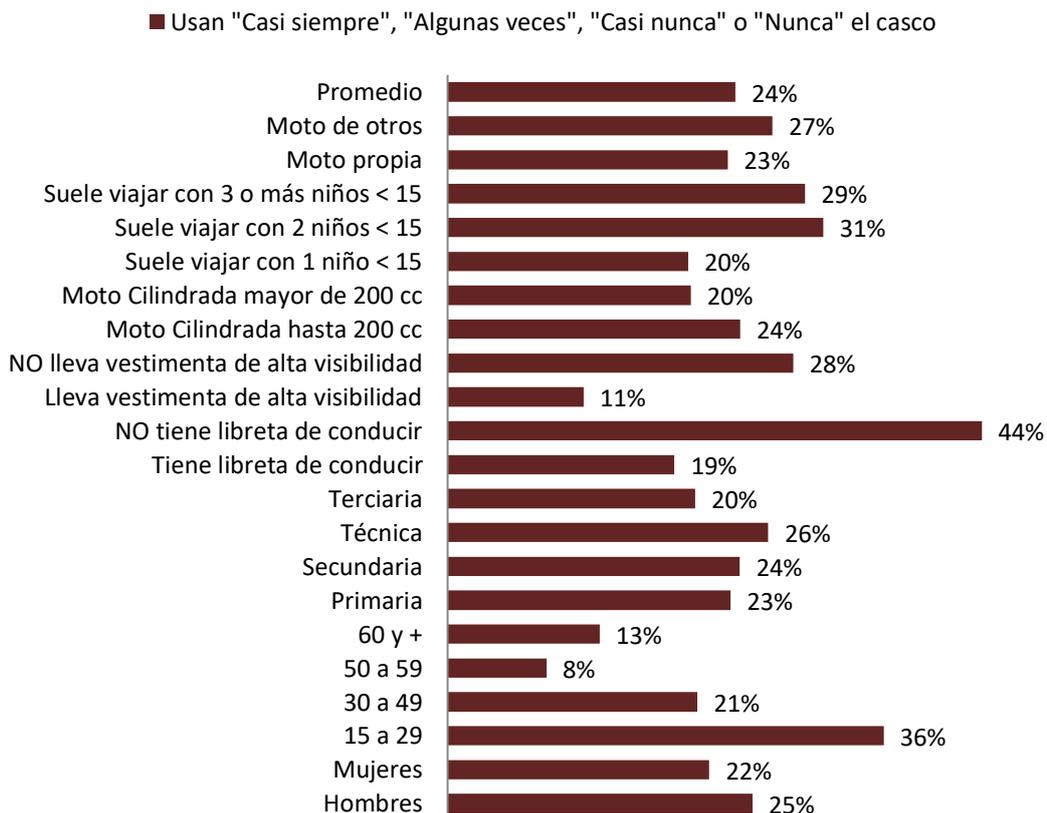
¿Con qué frecuencia usa el casco puesto en la cabeza cuando anda en moto?



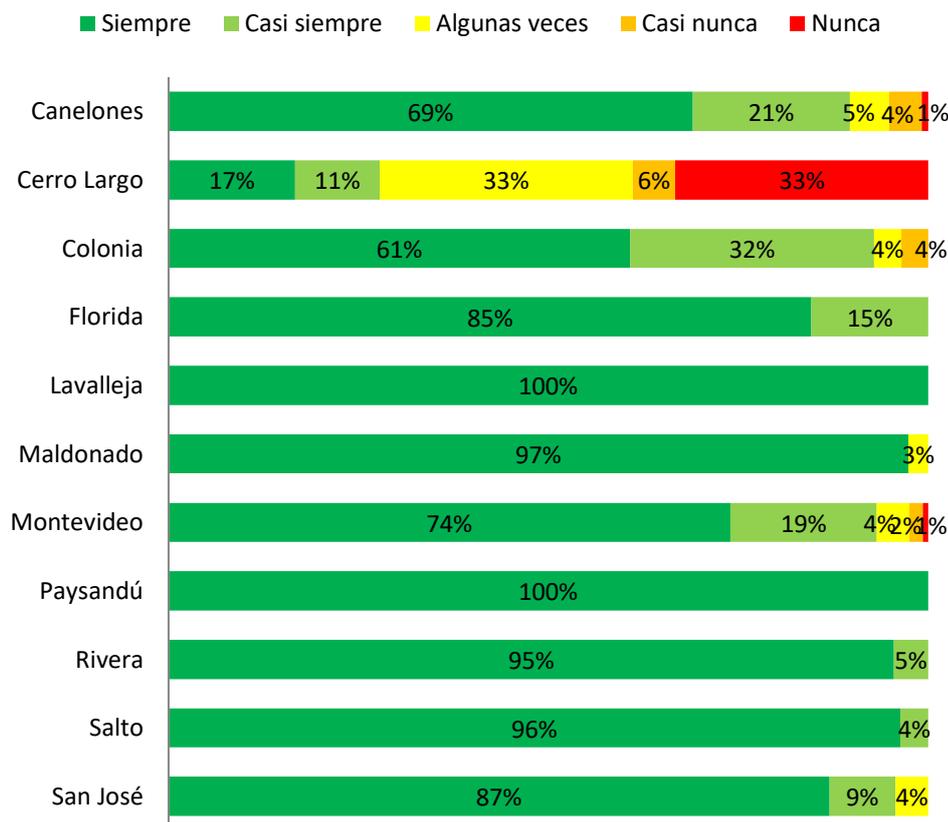
3 de cada 4 conductores de moto declaran usar “siempre” el casco en la cabeza.



El hacerlo "siempre" se incrementa fuertemente entre quienes llevan vestimenta de alta visibilidad y entre quienes tienen más de 50 años de edad.

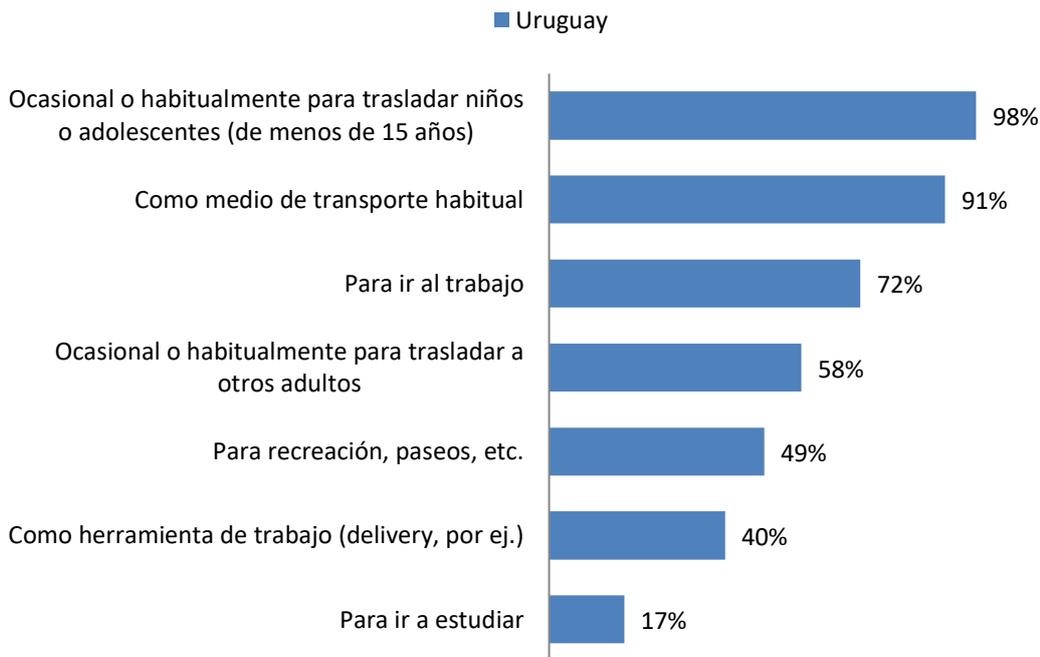


El hacerlo desde “casi siempre” hasta “nunca” se incrementa notoriamente entre quienes no tienen libreta de conducir, así como entre los más jóvenes.

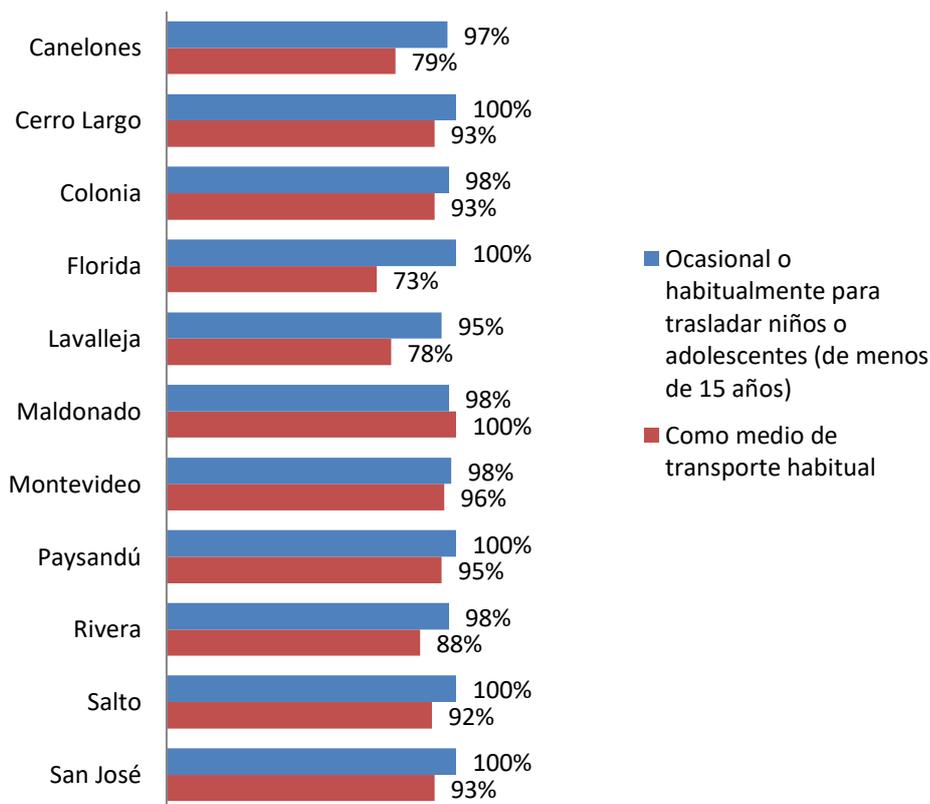


Los departamentos con desempeño óptimo serían Lavalleja y Paysandú, mientras que el que presenta una situación crítica es Cerro Largo.

Uso de la moto

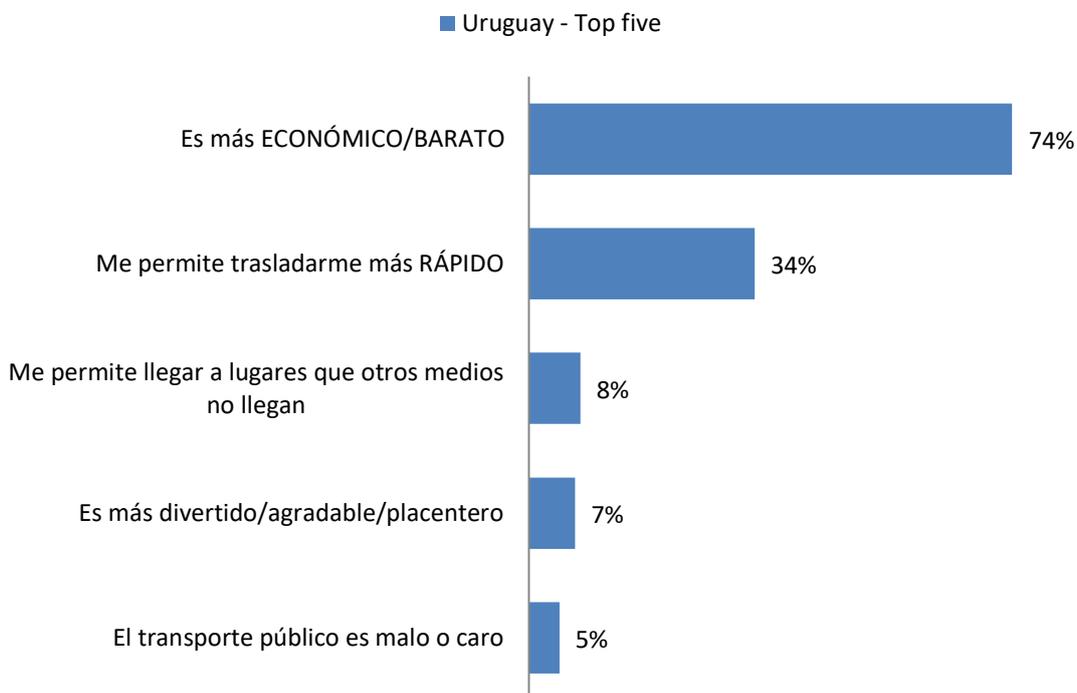


Resulta prácticamente unánime el hecho de utilizar la moto para transportar a niños o adolescentes de menos de 15 años de edad.

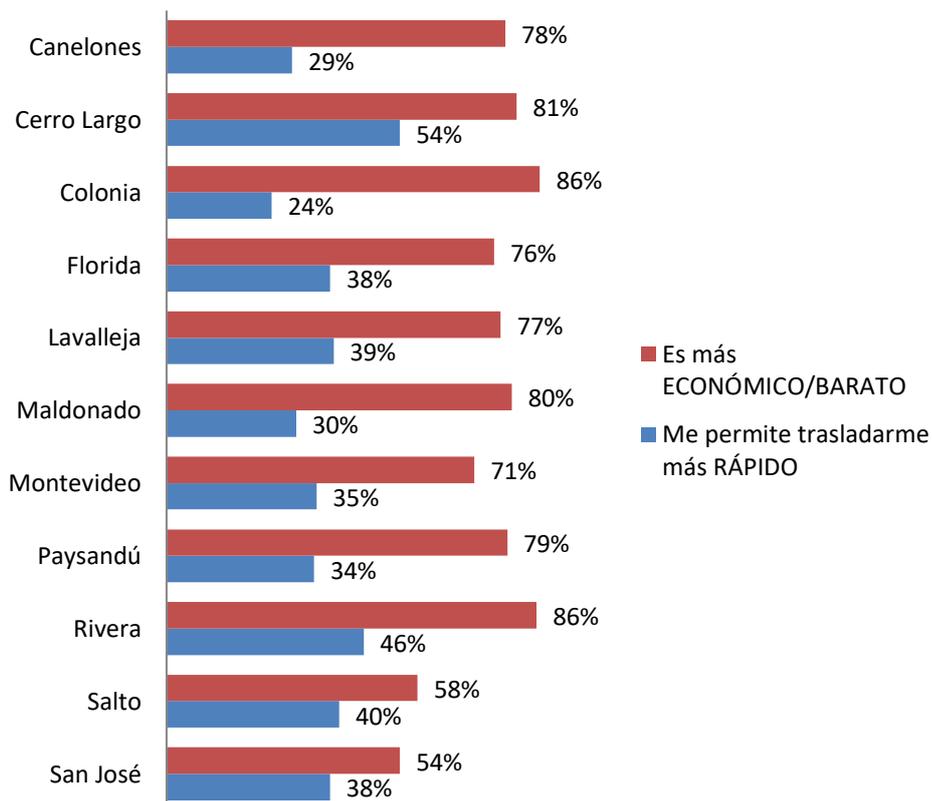


Esa unanimidad o aproximación a la misma se observa en todos los departamentos estudiados.

¿Por qué motivo ha elegido la moto como medio de transporte? – Para quienes usan la moto como medio de transporte habitual.

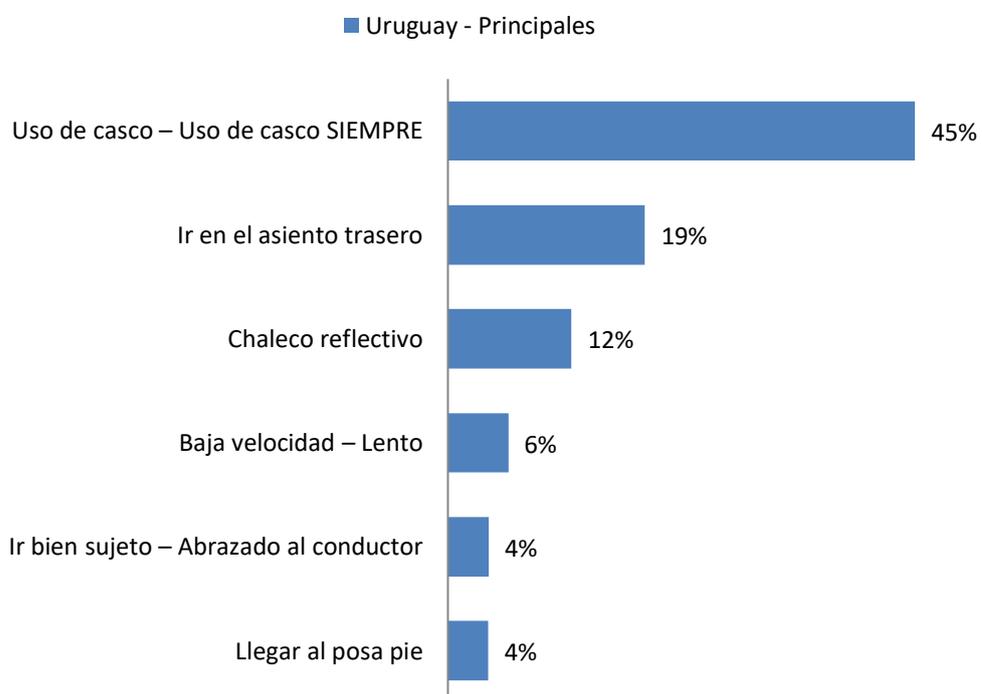


Destaca claramente la percepción de más económico/barato, seguido por la de rapidez.

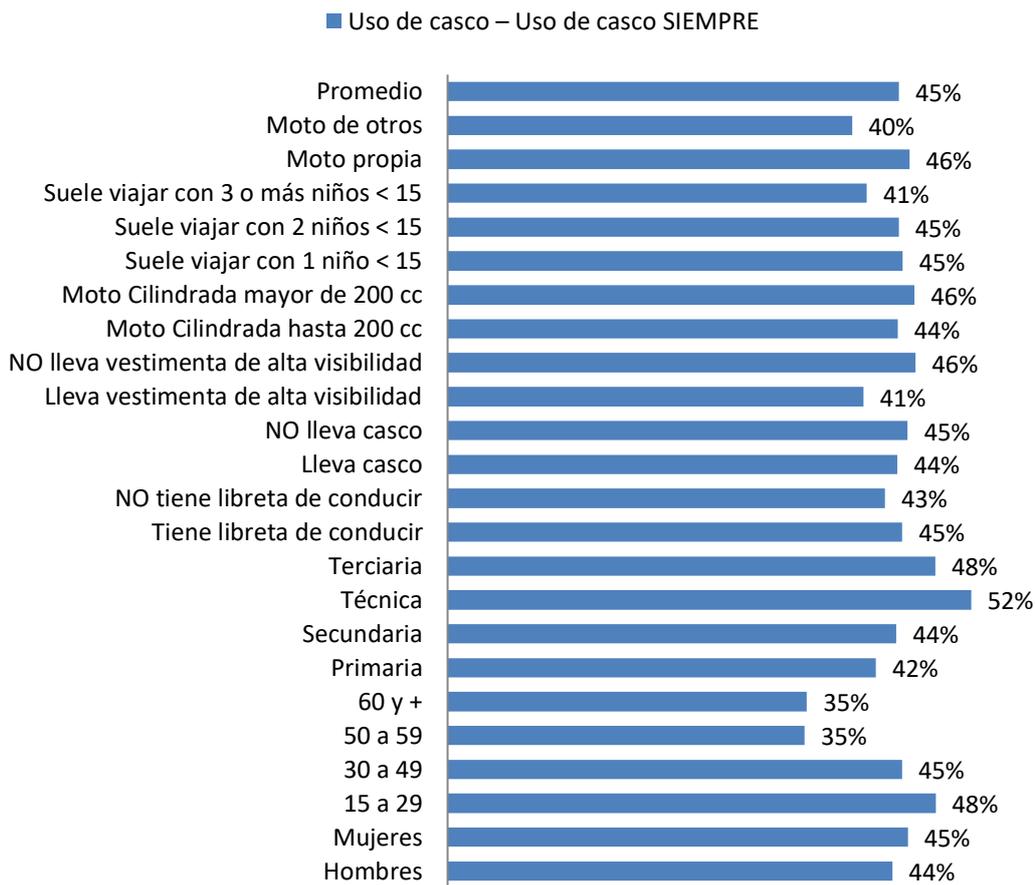


El factor económico se incrementa en mayor medida en Colonia y Rivera, mientras que la rapidez lo hace en Cerro Largo y también en Rivera.

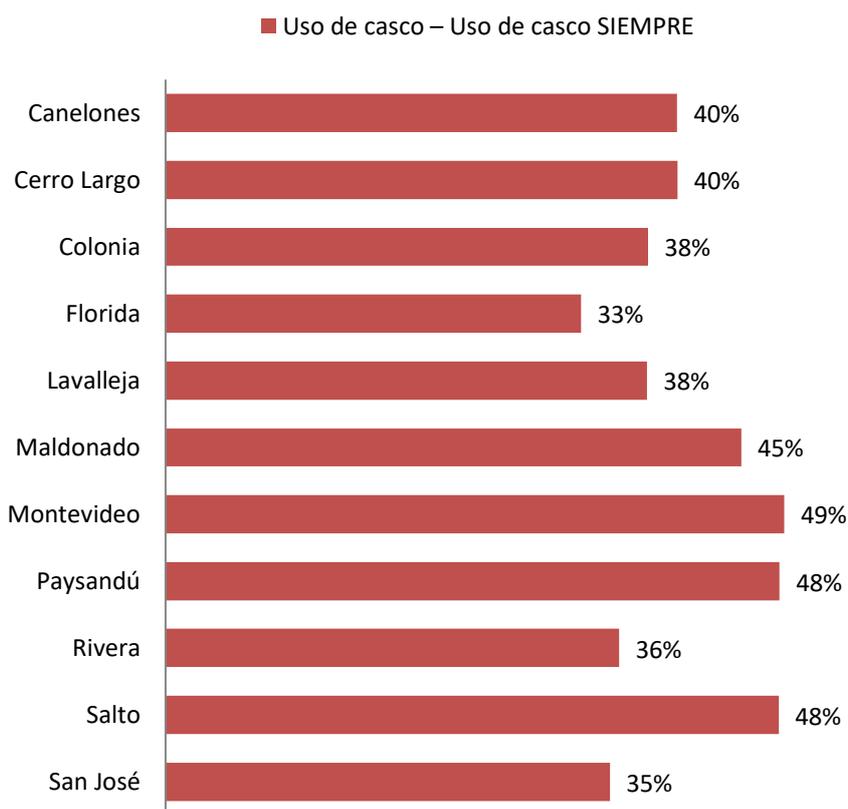
En su opinión, ¿cuál es la forma más segura de viajar para los menores de 15 años cuando van en moto?



Resalta la mención al uso de casco “siempre”, seguido luego por la de ir en el asiento trasero, y en menor medida aparece el uso de chaleco reflectivo.



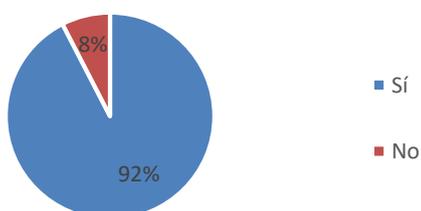
El nivel educativo aparece como la variable que más influencia tiene en el uso de casco “siempre” (a mayor nivel, mayor uso), aunque también destaca entre los más jóvenes.



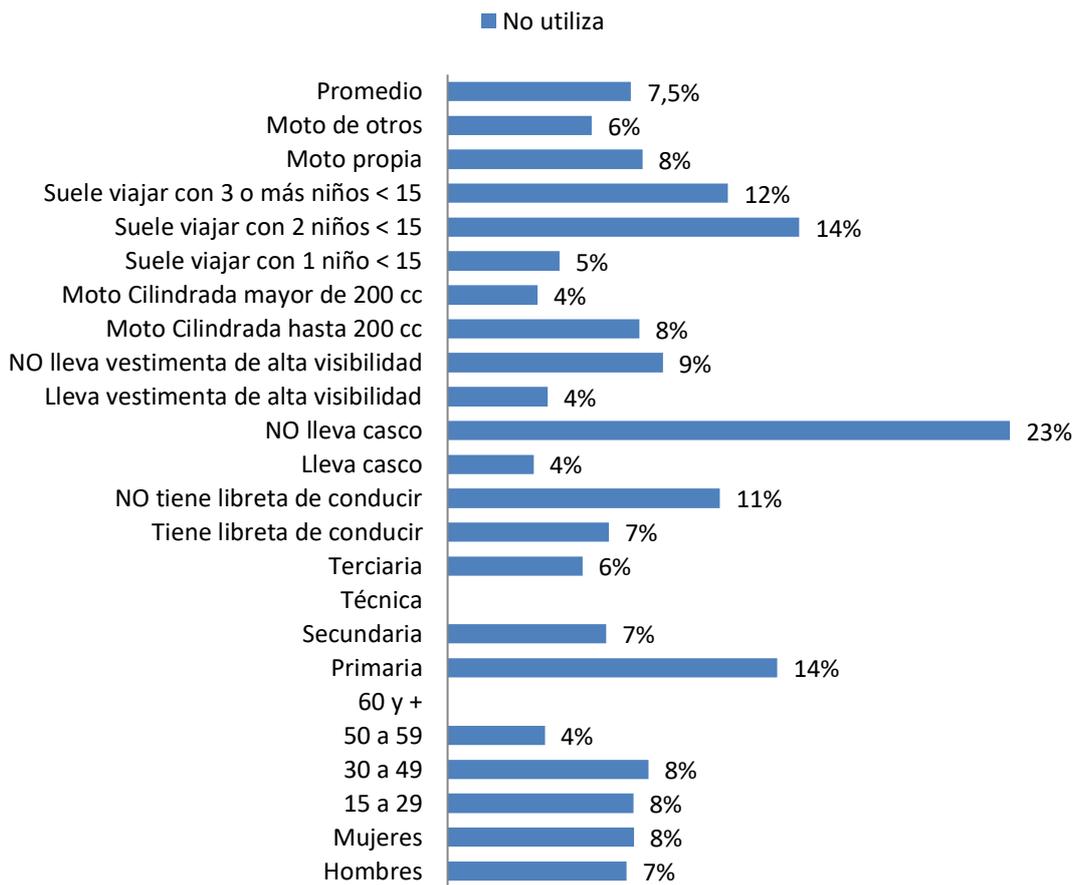
El usar casco “siempre” destaca en el mismo nivel en Montevideo, Paysandú, Salto y en menor medida en Maldonado.

En las ocasiones en las que viaja con niños o adolescentes, ¿utiliza alguna medida de seguridad o dispositivos de protección para esos pasajeros?

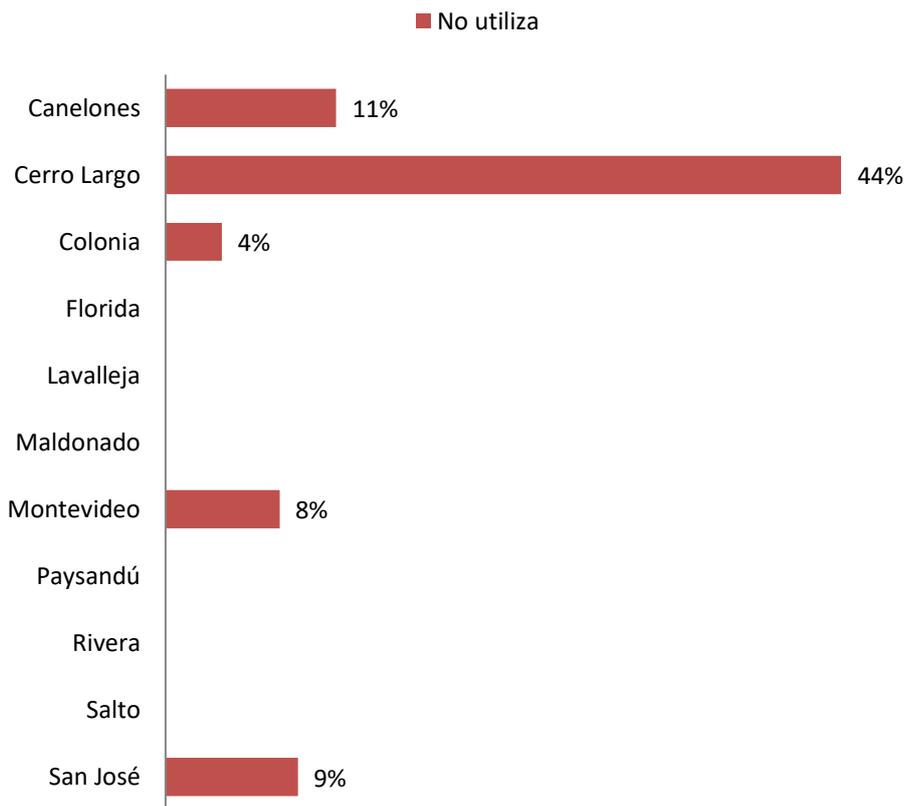
Utilización de medidas de seguridad cuando viaja con niños o adolescentes



En lo declarativo, se observa un notorio uso de medidas de seguridad cuando se viaja en moto con niños o adolescentes.

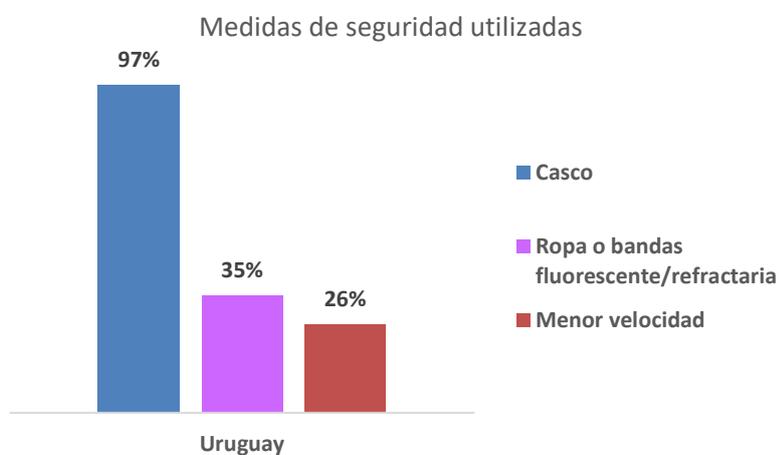


En el contexto de una utilización notoriamente mayoritaria de medidas de seguridad, de todas formas se detecta una importante alerta en la no utilización entre quienes no llevan casco, luego, en menor medida, también se incrementa el indicador entre quienes tienen primaria completa o incompleta, los que no tienen libreta de conducir y los que suelen viajar con más de 1 niño menor de 15 años.

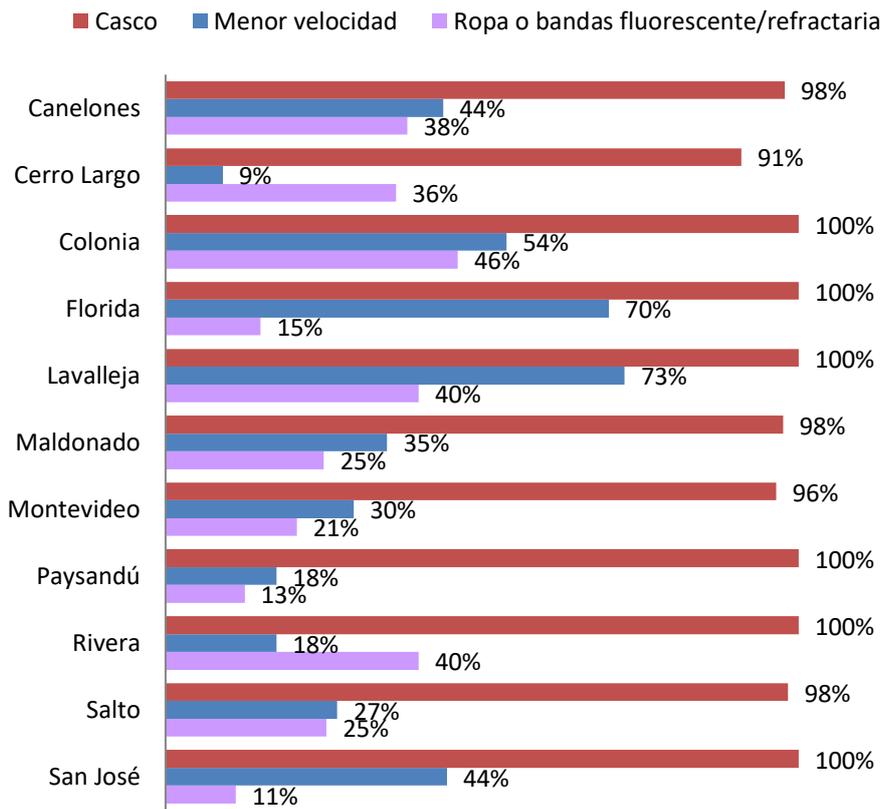


Nuevamente es Cerro Largo donde resulta crítico el indicador, lo cual focaliza claramente en lo geográfico e institucional (Intendencia Departamental) el problema respecto a la no utilización de medidas de seguridad.

¿Qué medidas utiliza? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.

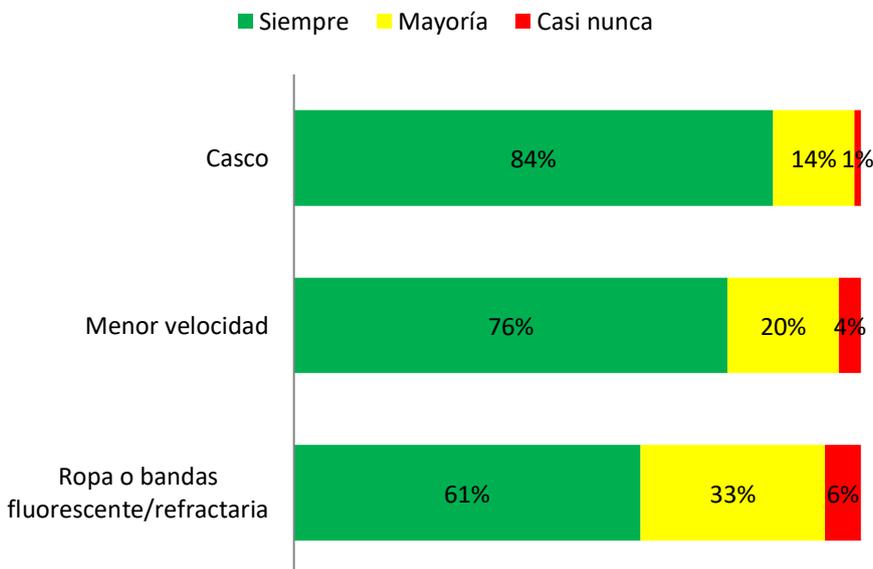


Destaca nuevamente el uso de casco, seguido por la de ropa apropiada y en tercer lugar la menor velocidad.



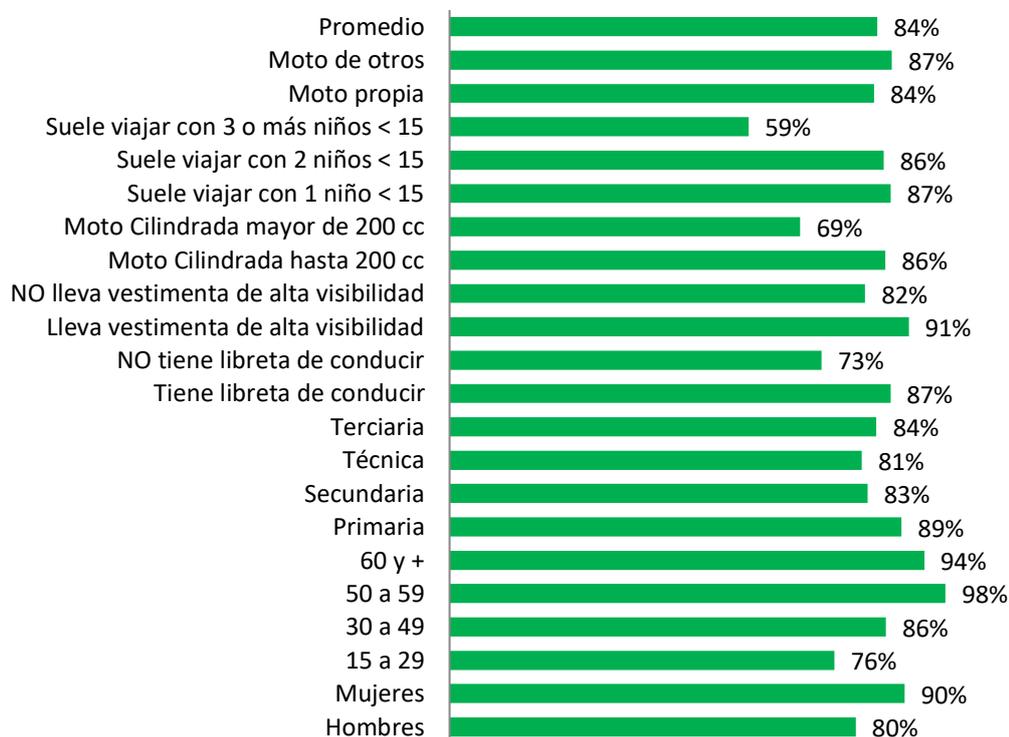
El uso de casco es totalmente o prácticamente unánime en varios departamentos, y solo desciende en Cerro Largo, la menor velocidad destaca en Lavalleja, Florida y Colonia, y el uso de ropa resalta también en Colonia, en Lavalleja, así como en Rivera. Por el contrario, resulta una alerta la baja magnitud de la menor velocidad en Cerro Largo, y del uso de ropa apropiada en San José y Paysandú.

¿Las usa siempre que lleva menores, la mayoría de las veces o casi nunca? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.



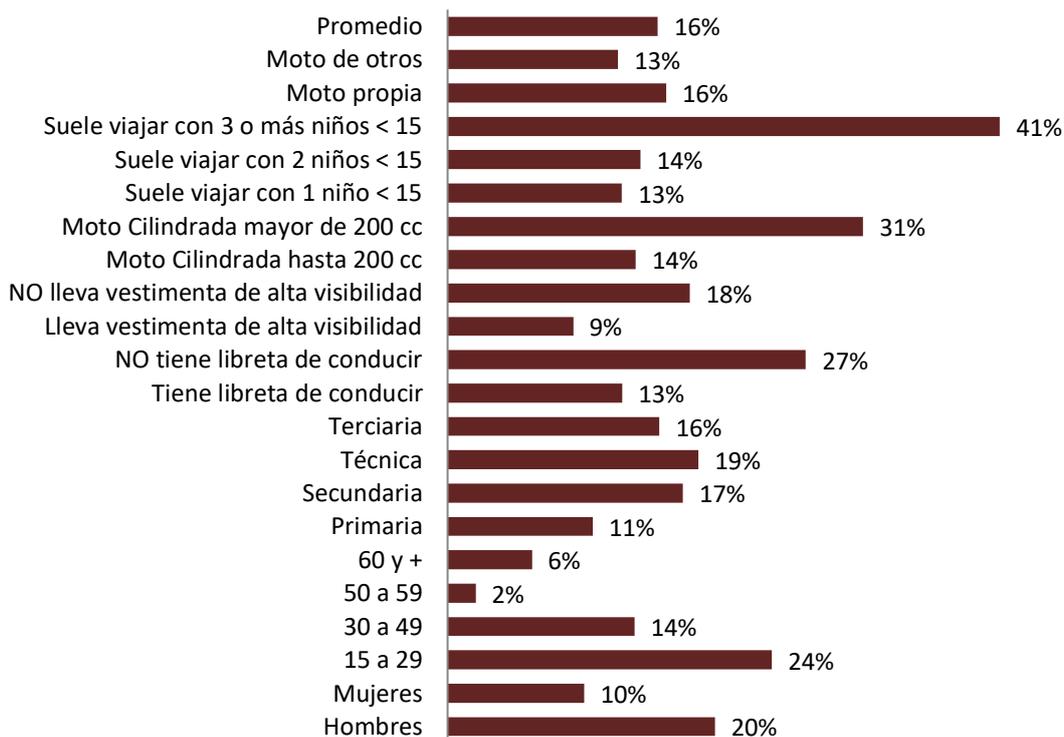
El uso de casco presenta la mayor frecuencia de uso, en segundo orden aparece la menor velocidad, y en tercero la ropa o bandas fluorescente/refractaria.

■ Utilización de casco "siempre" que viaja con niños



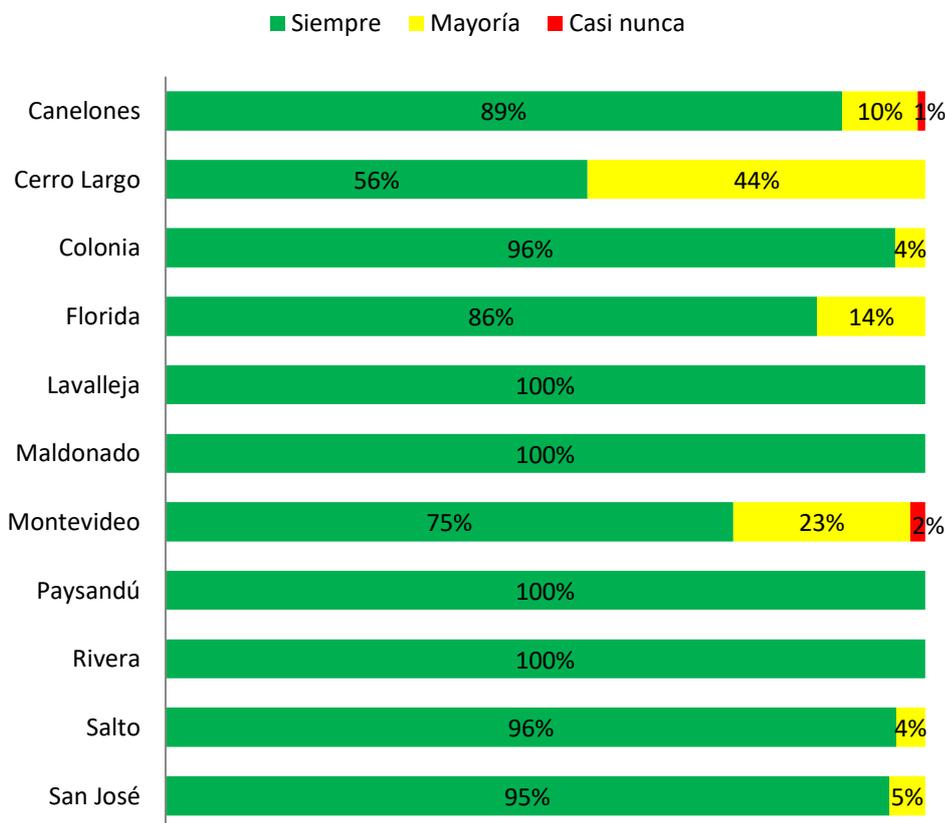
El uso de casco "siempre" que viaja con niños destaca fundamentalmente a medida que se incrementa la edad, entre las mujeres, entre quienes tienen primaria completa o incompleta, así como entre quienes llevan ropa apropiada.

■ Utilización de casco "mayoría" o "casi nunca" de las veces que viaja con niños



El uso de casco “la mayoría” de las veces o “casi nunca” presenta registros críticos entre quienes suelen viajar con 3 o más niños menores de 15 años, luego, con una menor magnitud, aparece el incremento entre los que circulan en motos de una cilindrada mayor a 200 cc, los que no tienen libreta de conducir, los que tienen de 15 a 29 años de edad, los hombres y los que tienen formación técnica.

Frecuencia de uso de casco cuando viaja con niños o adolescentes según departamento – Para quienes respondieron que Sí lo utilizan.



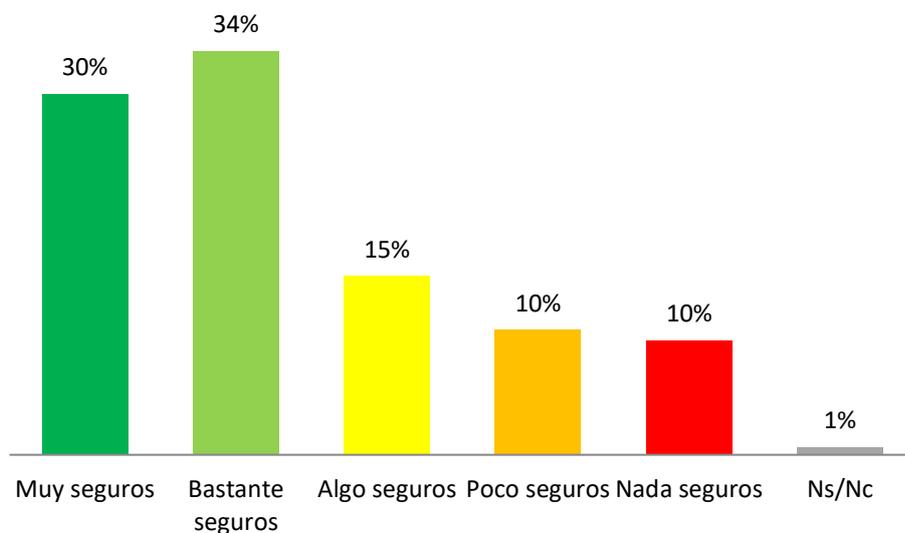
El uso de casco “siempre” presenta valores óptimos en Lavalleja, Maldonado, Paysandú y Rivera, y nuevamente el peor registro es para Cerro Largo, al tiempo que se detecta una alerta en Montevideo, donde 1 de cada 4 lo hace la “mayoría” de las veces o “casi nunca”.

¿Por qué motivo no utiliza medidas de protección o por qué motivo solo usa medidas de protección en contadas ocasiones? – Para quienes respondieron que NO las utilizan.



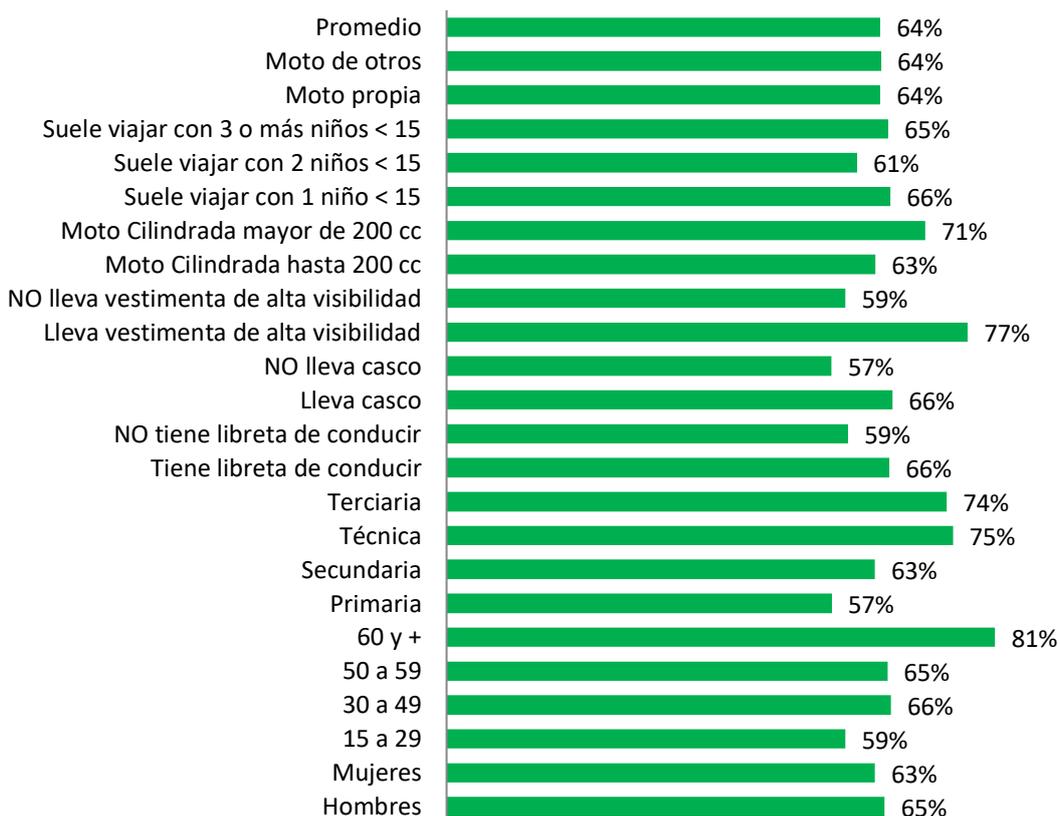
Resulta claramente preocupante la magnitud de la percepción de que “no le va a pasar nada”, seguido luego por la de incomodidad y, en menor medida, aparecen porque “no son útiles” y porque “no tiene”.

¿Cuán seguros cree que viajan los menores de 15 años cuando van con Ud. en su moto?

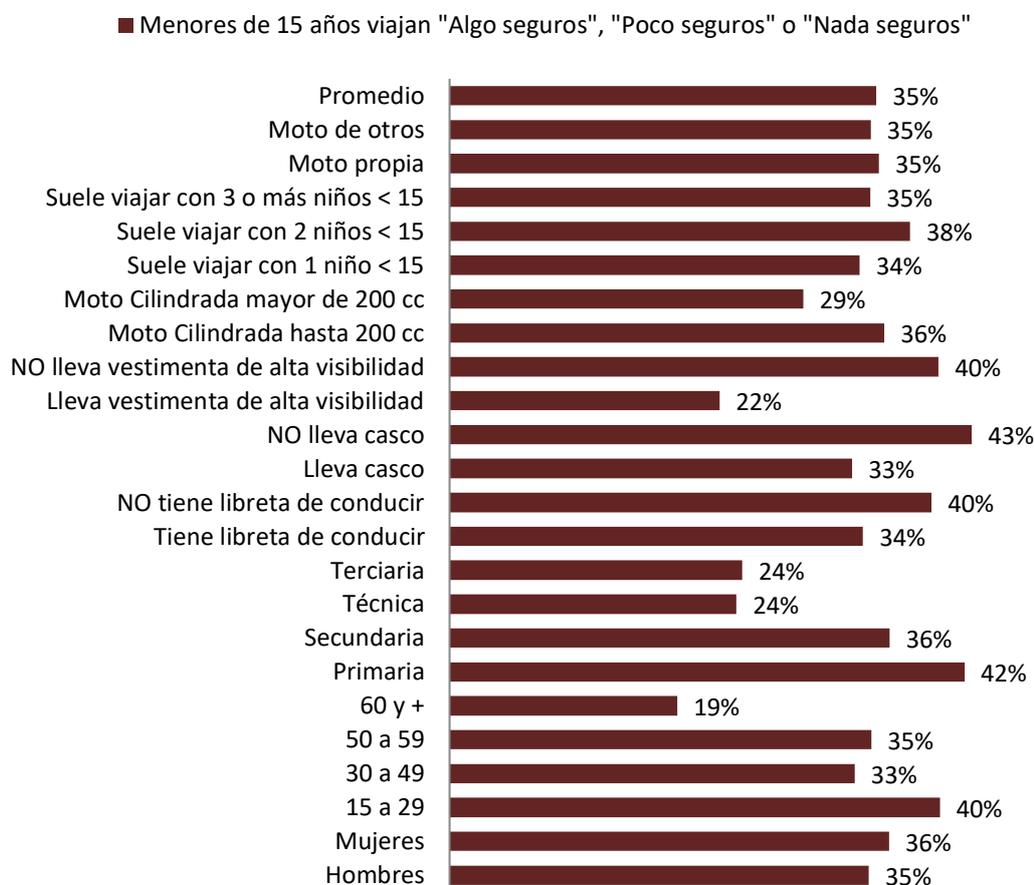


Si bien es mayoritaria la percepción de seguridad en una relación prácticamente de 2 de cada 3, de todas formas se aprecia una alerta en que 1 de cada 3 lo harían ya con un bajo grado de seguridad, y profundizando en la percepción de inseguridad 1 de cada 5 lo harían "poco seguros" o "nada seguros".

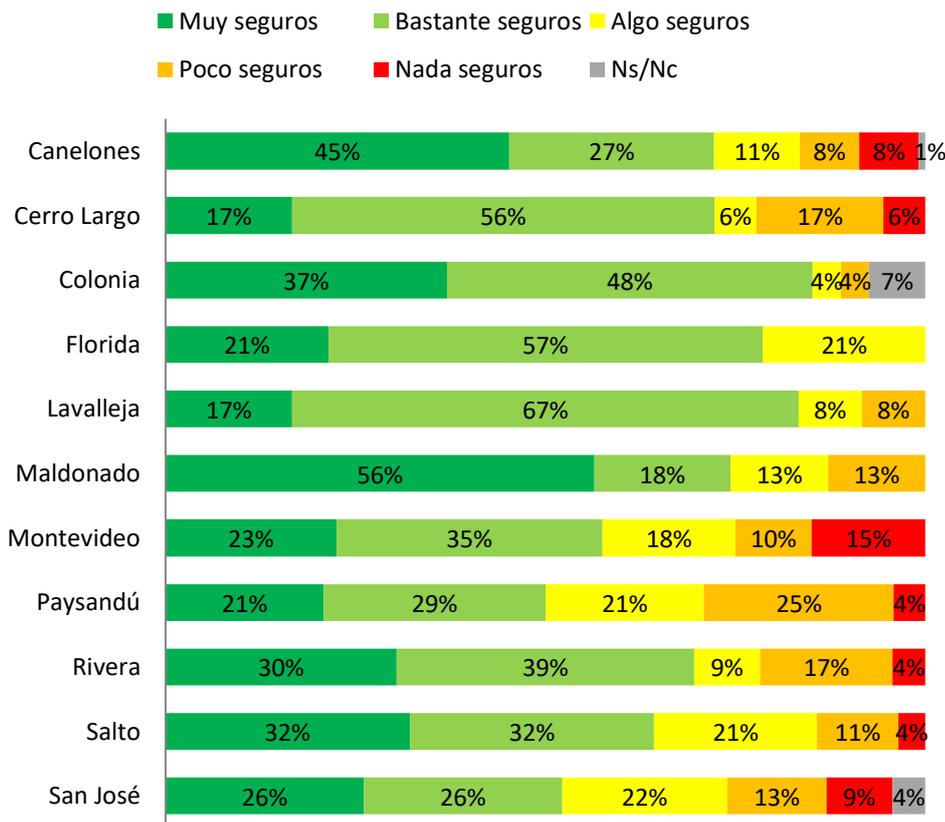
■ Menores de 15 años viajan "Muy seguros" o "Bastante seguros"



La opinión de que los menores de 15 años viajan “muy” o “bastante seguros” destaca fundamentalmente entre los conductores de mayor edad, entre quienes llevan vestimenta apropiada, en los que tienen mayor nivel educativo, así como entre los que circulan en motos de más de 200 cc.



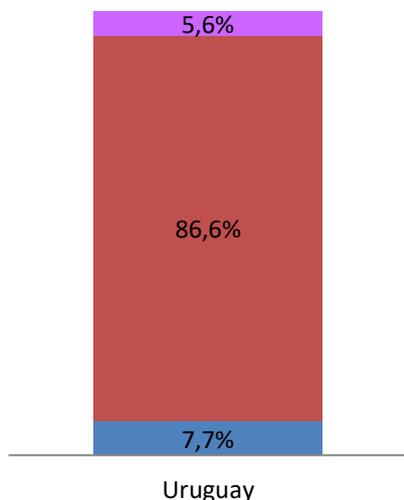
La opinión de que los menores de 15 años viajan “algo”, “poco” o “nada seguros” destaca fundamentalmente entre quienes no llevan casco, los que tienen menor nivel educativo, los más jóvenes, los que no llevan vestimenta apropiada, así como entre los que no tienen libreta de conducir.



La mejor performance del “muy seguros” es para Maldonado, ya incorporando al “bastante seguros” destacan Colonia, Lavalleja y Florida, mientras que los peores registros tomando la magnitud del “algo, poco o nada seguros” se observan en Paysandú, San José y Montevideo. Cuando se analiza únicamente el “poco o nada seguros” destacan también Paysandú y Montevideo, y resulta una alerta la proporción del “nada” seguros que presenta Montevideo.

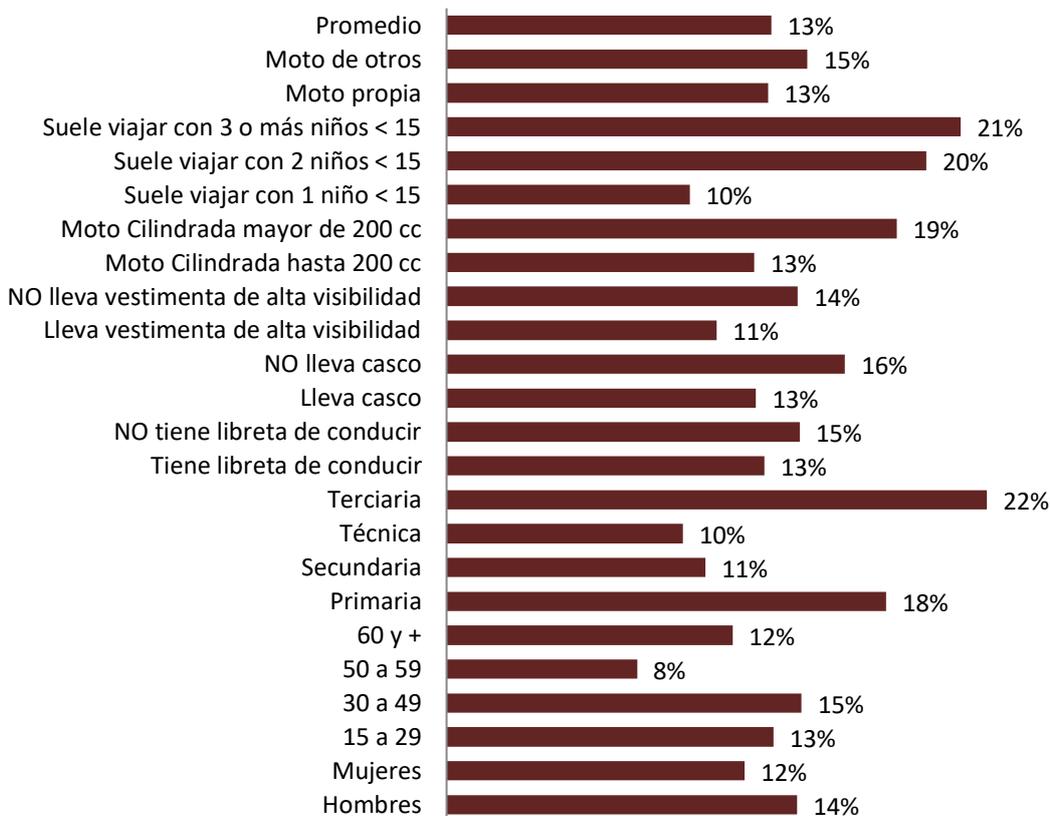
Cuando lleva niños o adolescentes, siendo Ud. el conductor, ¿ubica a los menores delante o detrás de Ud. en el asiento de la moto?

■ Adelante ■ Detrás ■ Indistinto

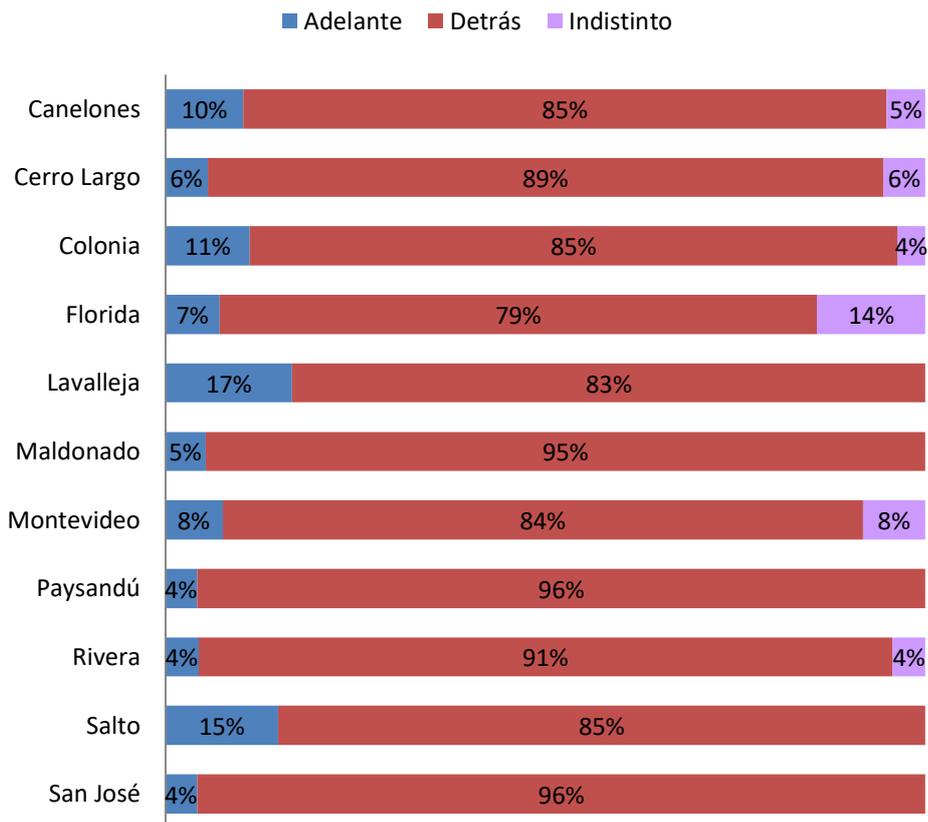


Es notoriamente mayoritario el ubicar a los niños o adolescentes en el asiento detrás del conductor.

■ Ubicar a niños o adolescentes "Adelante" o "Indistinto" en el asiento de la moto

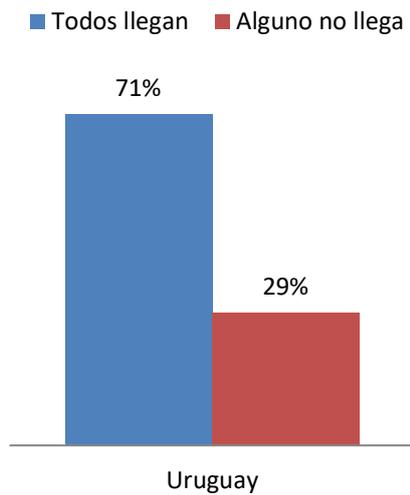


Si bien resulta claramente mayoritaria la respuesta de llevar a los niños detrás –aunque la pregunta no exige detallar si es en posición 2 o es en las no autorizadas, como la 3 en adelante–, de todas formas cabe indicar que el hacerlo “adelante” o “indistinto” se incrementa a medida que se suele viajar con mayor cantidad de niños menores de 15 años, en los extremos del nivel educativo pero más aún en los de terciaria completa o incompleta, así como entre los que circulan en motos mayores a 200cc.

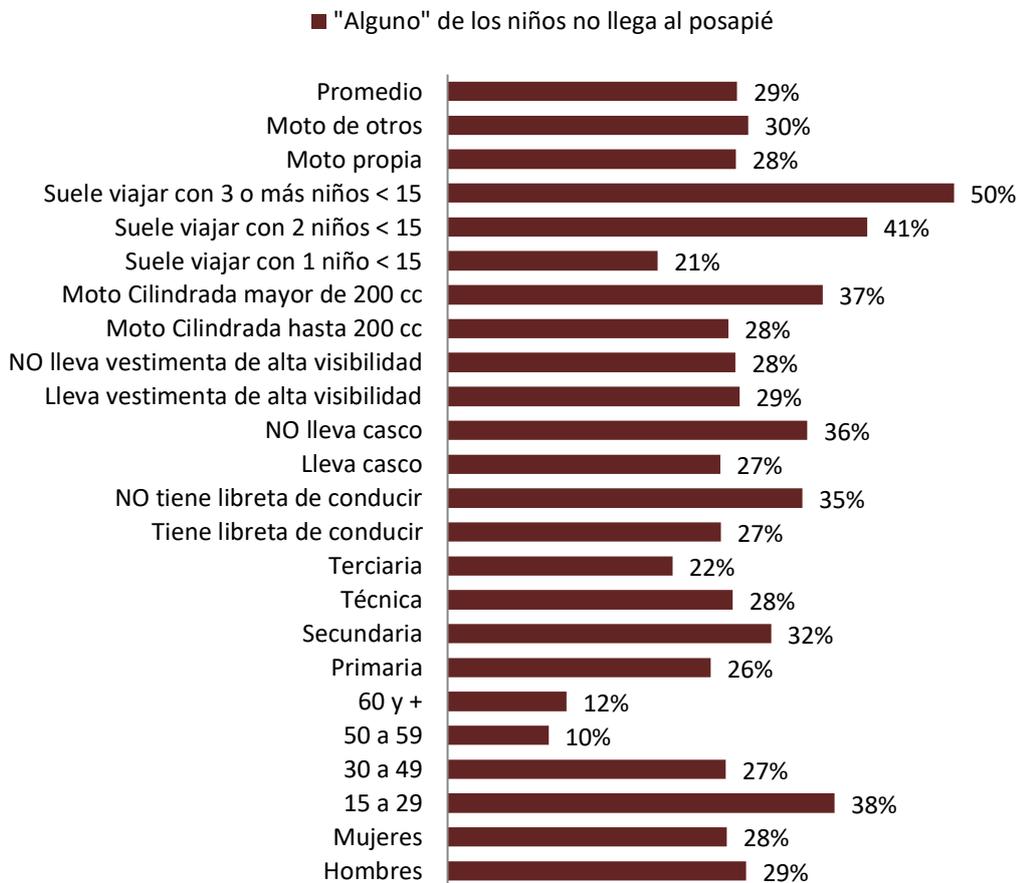


La mejor performance es para San José, Paysandú y Maldonado, la mayor magnitud de ubicarlos adelante se observa en Florida seguido por Salto y, tomando al “adelante” junto al “indistinto”, repite Florida, que registra un 21% que se expresa en esa situación.

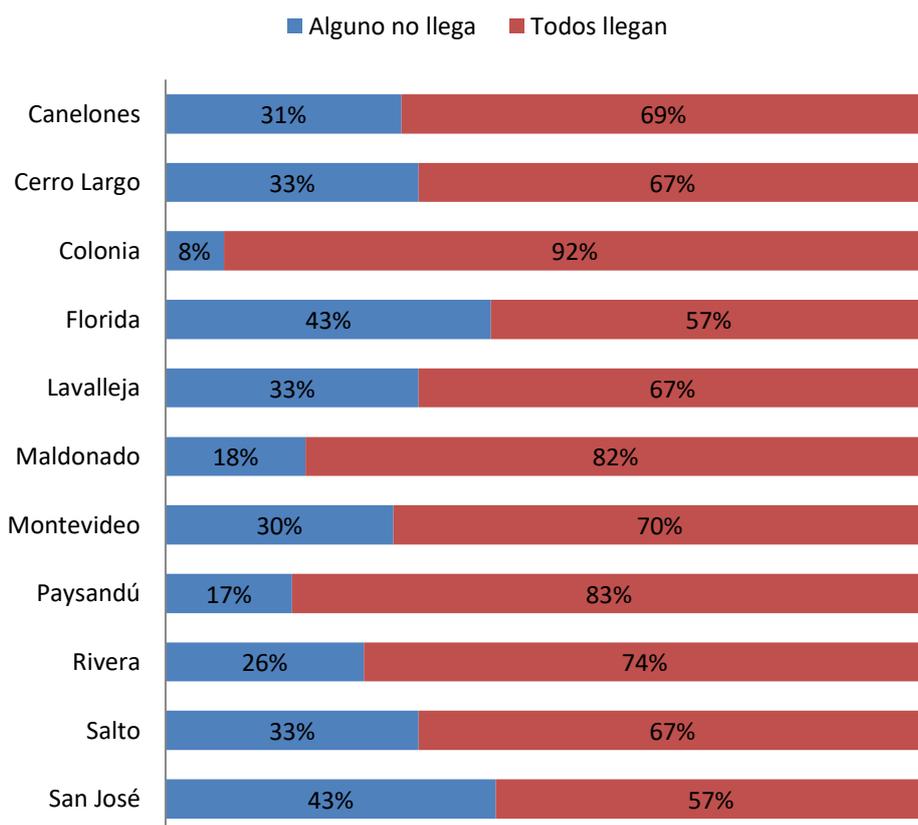
De los niños que transporta, por su altura, ¿alguno no llega al posapié de la moto?



Es mayoritaria la mención a que todos los niños llegan al posapié, aunque de todas formas prácticamente 3 de cada 10 conductores afirman que alguno no llega.



La cantidad de niños con la que se suele viajar aparece como el principal factor que impacta en el hecho de que alguno de ellos lo haga sin llegar al posapié, al tiempo que también destaca entre los más jóvenes, así como entre quienes circulan en motos mayores a 200cc, entre los que no tienen libreta de conducir, entre los que no llevan casco.

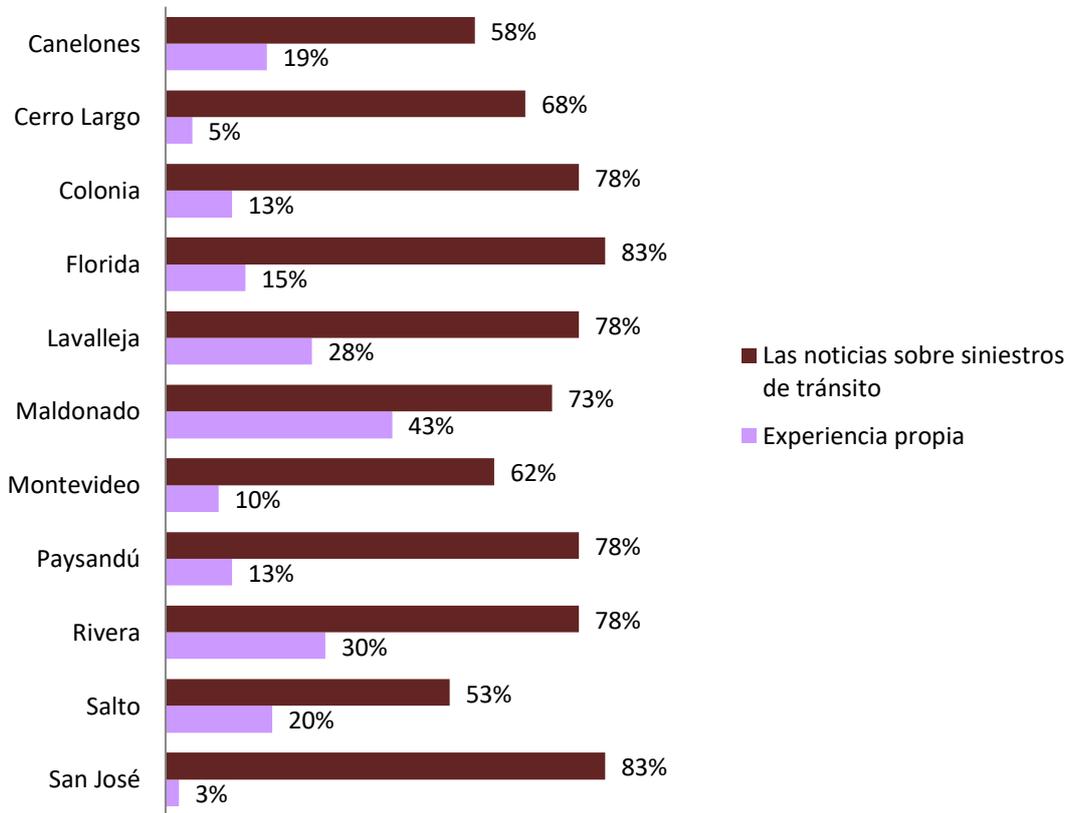


La mejor performance en el indicador es para Colonia, seguido luego por Paysandú y Maldonado, mientras que a peor recae en San José, seguido por Florida.

¿A través de qué medios se informa sobre seguridad en el tránsito para conductores y peatones?

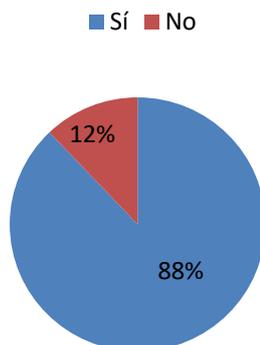


Resalta claramente la mención a informarse a través de los siniestros de tránsito, seguido luego a considerable distancia por la experiencia propia y la de familiares o amigos.

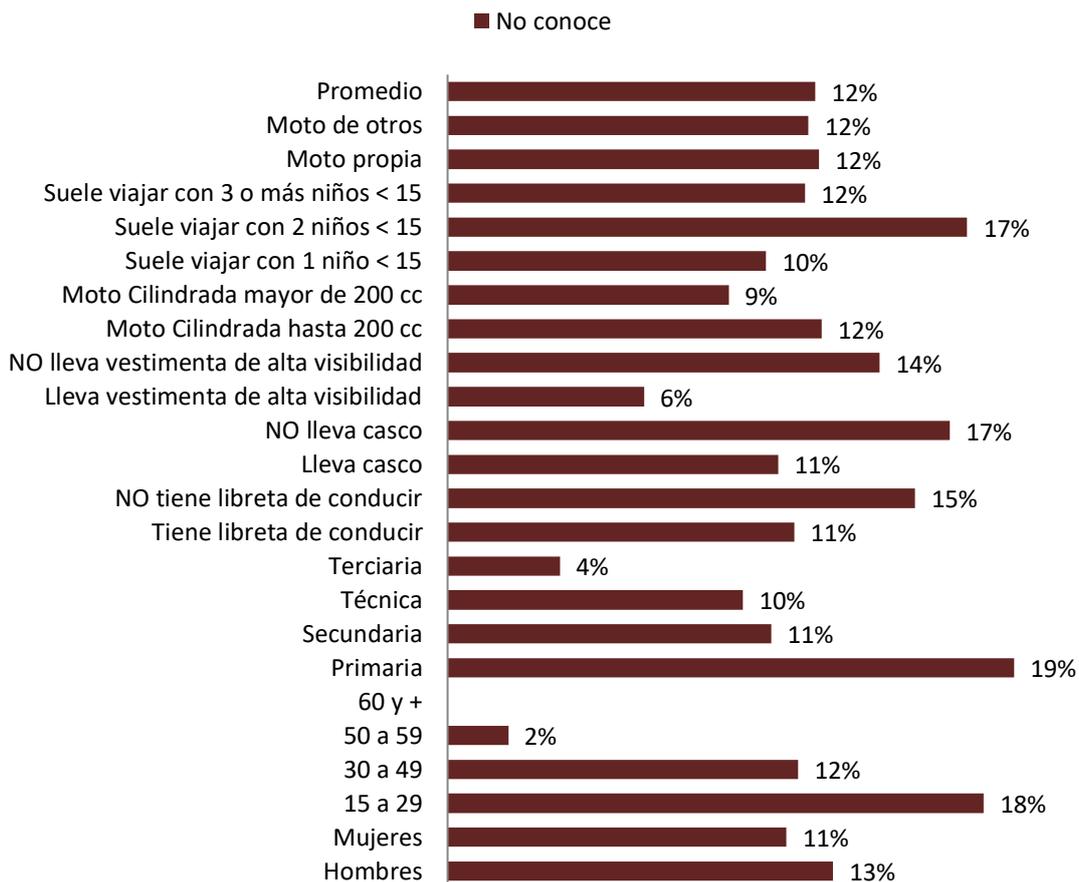


San José y Florida aparecen como los departamentos con mayor magnitud de informarse a través de los siniestros de tránsito, mientras que la experiencia propia destaca en Maldonado, Rivera y Lavalleja.

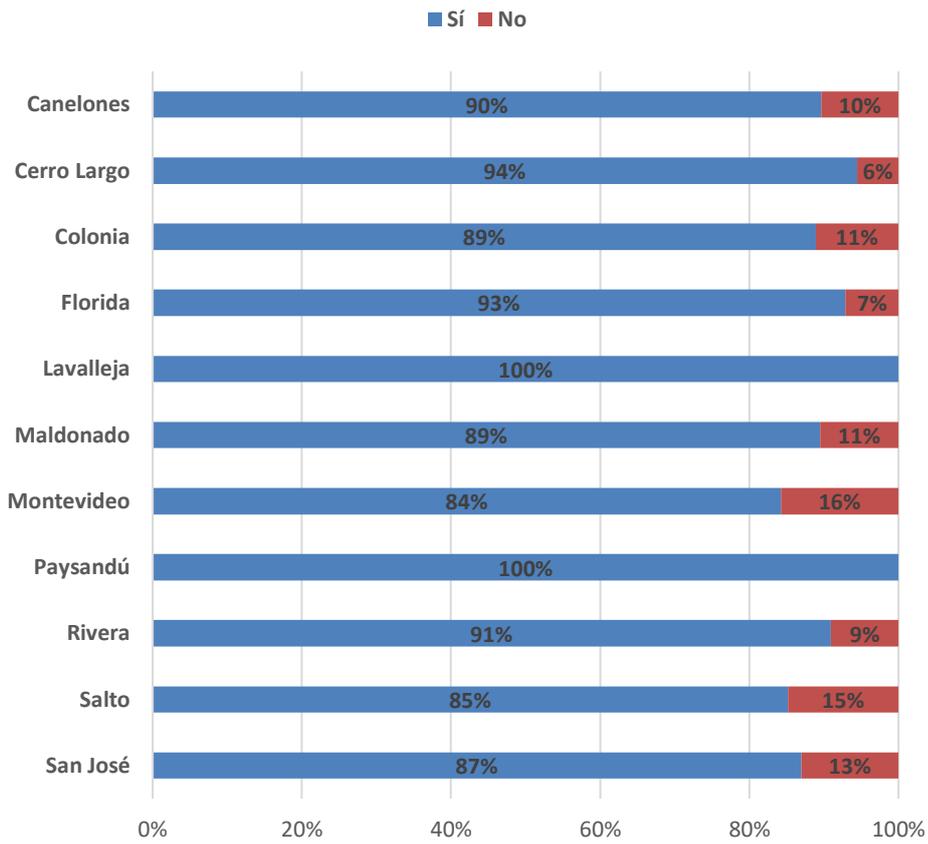
¿Sabe si en Uruguay existe alguna reglamentación o ley para circular en moto o motocicleta?



Se aprecia una declaración de conocimiento claramente mayoritaria.



En un contexto de una importante magnitud de conocimiento de la existencia de reglamentación, de todas formas, destaca la alerta del aumento del desconocimiento de ello entre quienes tienen menor nivel educativo, entre los más jóvenes, quienes suelen viajar con dos niños menores de 15 años, entre los que no llevan casco, los que no tienen libreta de conducir, los que no llevan ropa apropiada.

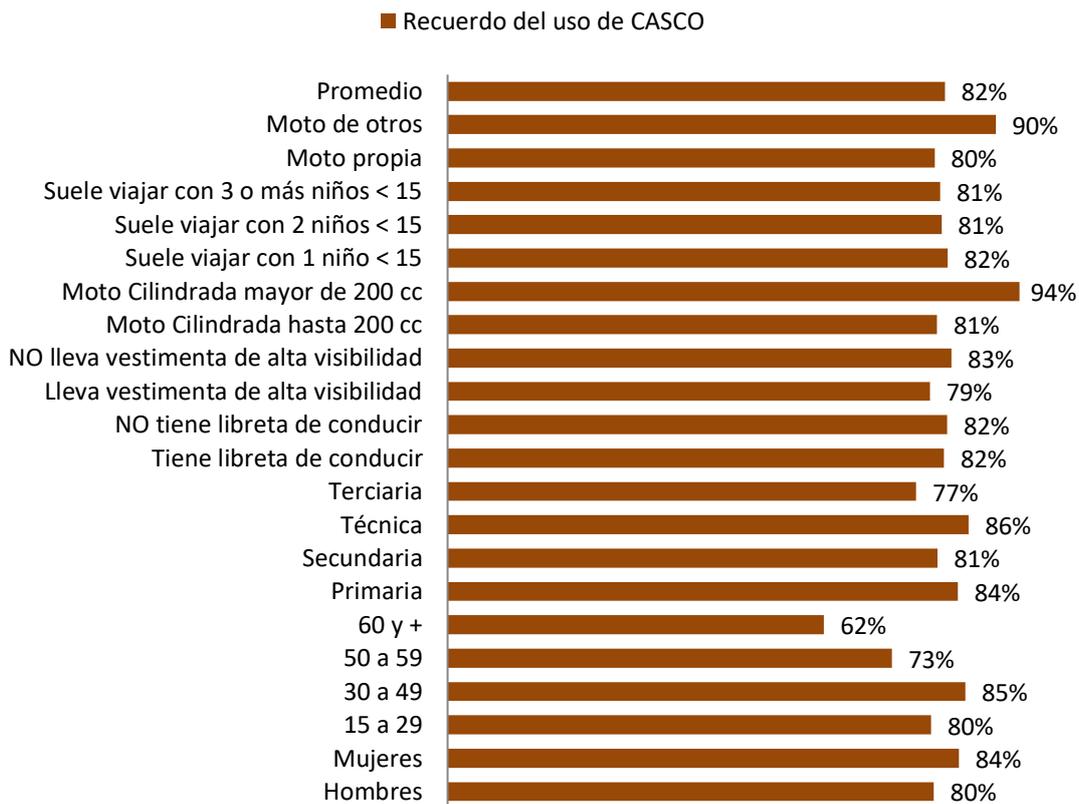


La mejor performance se da en Lavalleja y Paysandú y, si bien el desconocimiento es bajo, aumenta en Montevideo, Salto y San José.

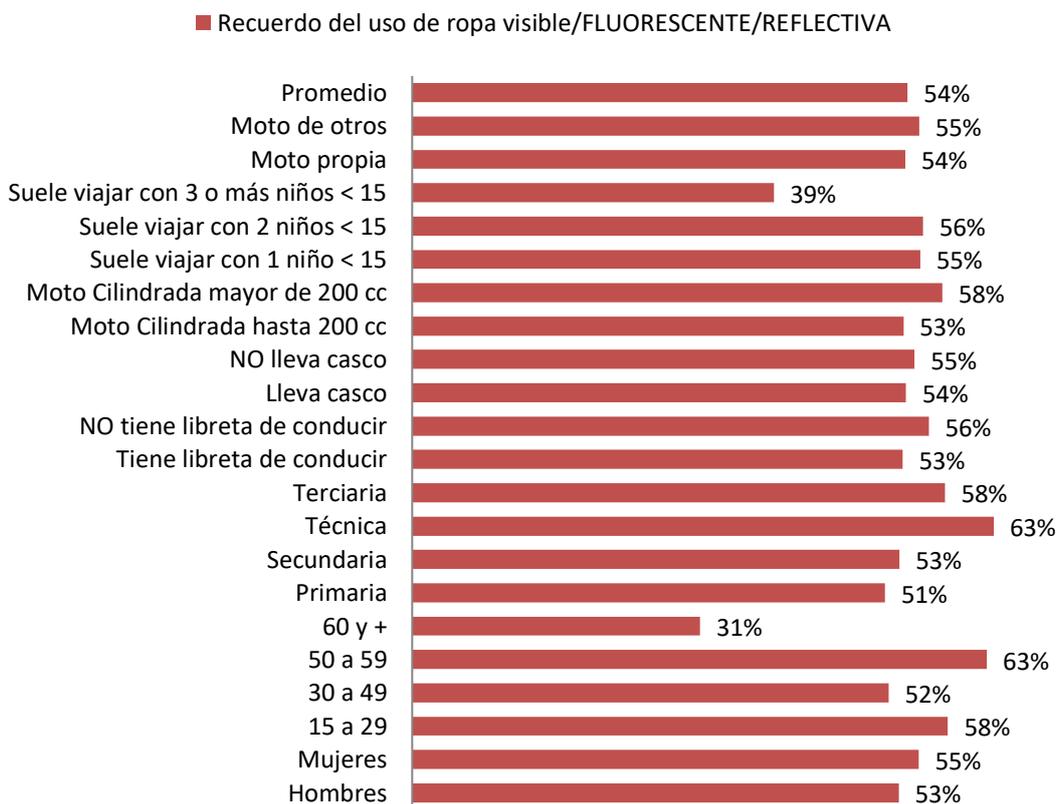
¿Recuerda alguna medida de seguridad indicada en esas leyes para circular en moto? ¿Qué recuerda, aunque no esté seguro? ¿Algo más? – Para quienes respondieron que **SÍ** saben.



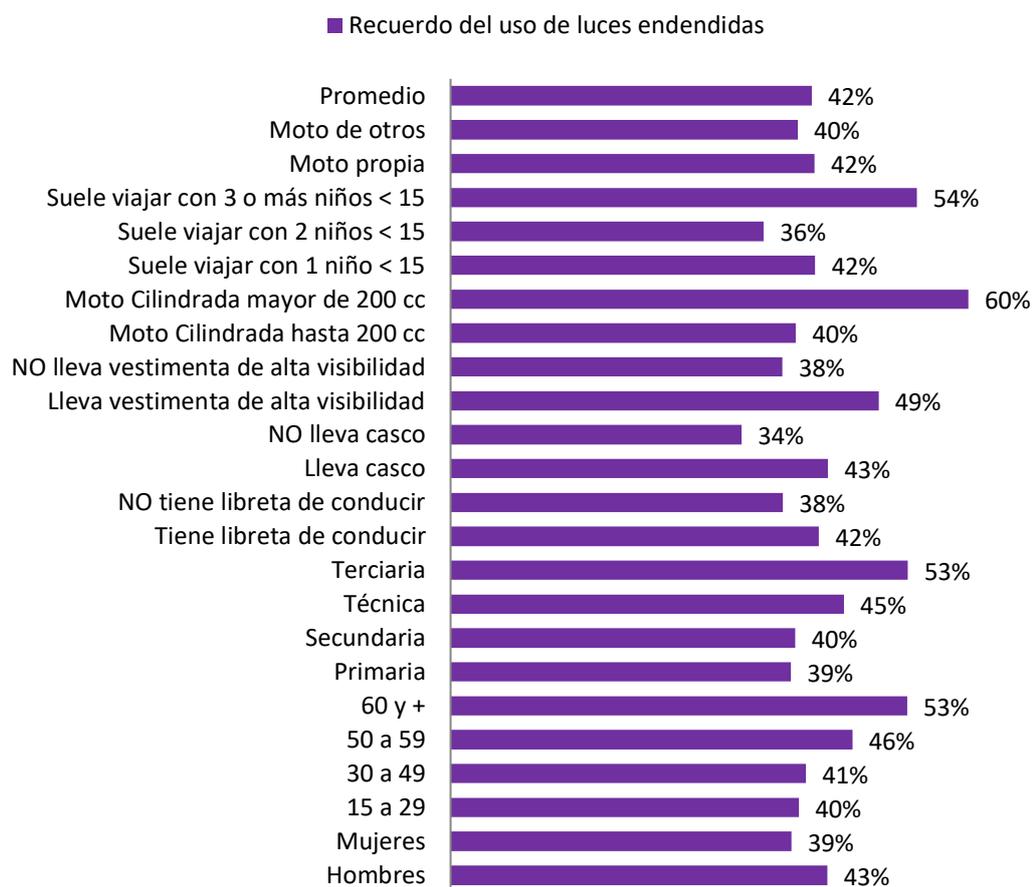
Nuevamente destaca el uso de casco (en general), en mucha menor medida la de casco homologado/etc., seguido por la ropa apropiada, en menor medidas las luces encendidas, y en quinto lugar aparece que los niños deben llegar al posapié y con una baja magnitud.



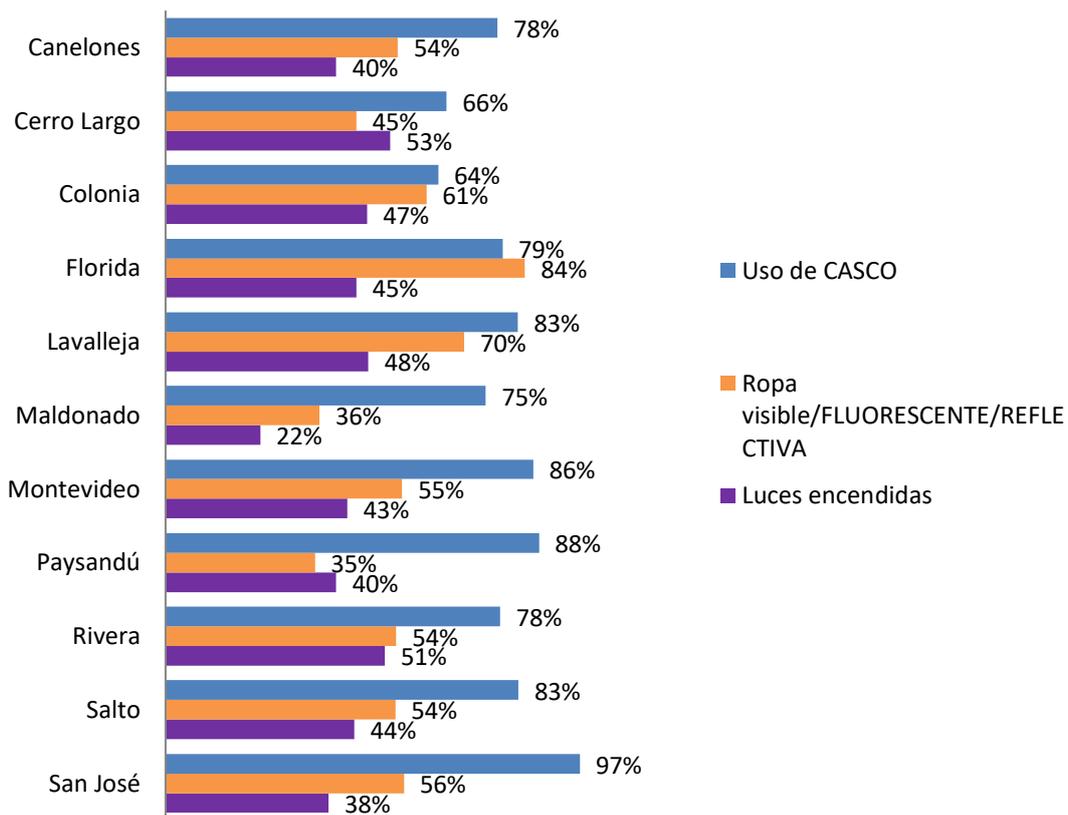
Destaca el recuerdo del uso del casco (en general) entre quienes circulan en motos mayores a 200cc, así como entre quienes lo hacen en motos de otros.



Destaca el recuerdo del uso de ropa apropiada entre quienes tienen mayor nivel educativo (técnica y terciaria), entre los de 50 a 59 años de edad así como entre los de 15 a 29 y entre los que circulan en motos de más de 200 cc.

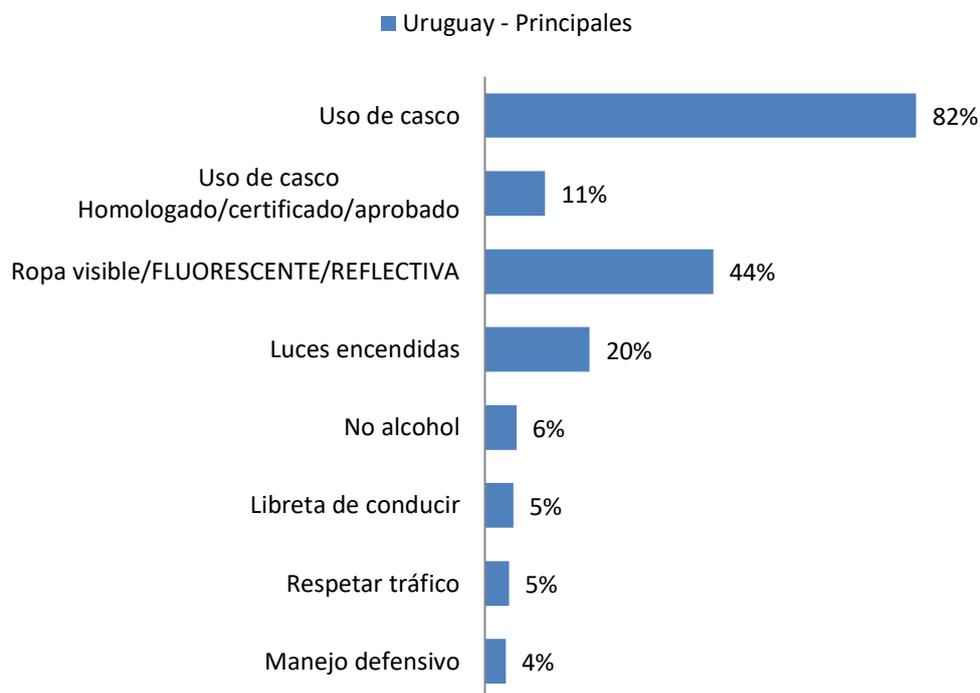


Destaca el recuerdo del uso de luces encendidas en quienes circulan en motos de más de 200cc, en los que suelen viajar con 3 o más niños menores de 15 años, a medida que se incrementa la edad, también a medida que aumenta el nivel educativo y en los que llevan vestimenta apropiada.



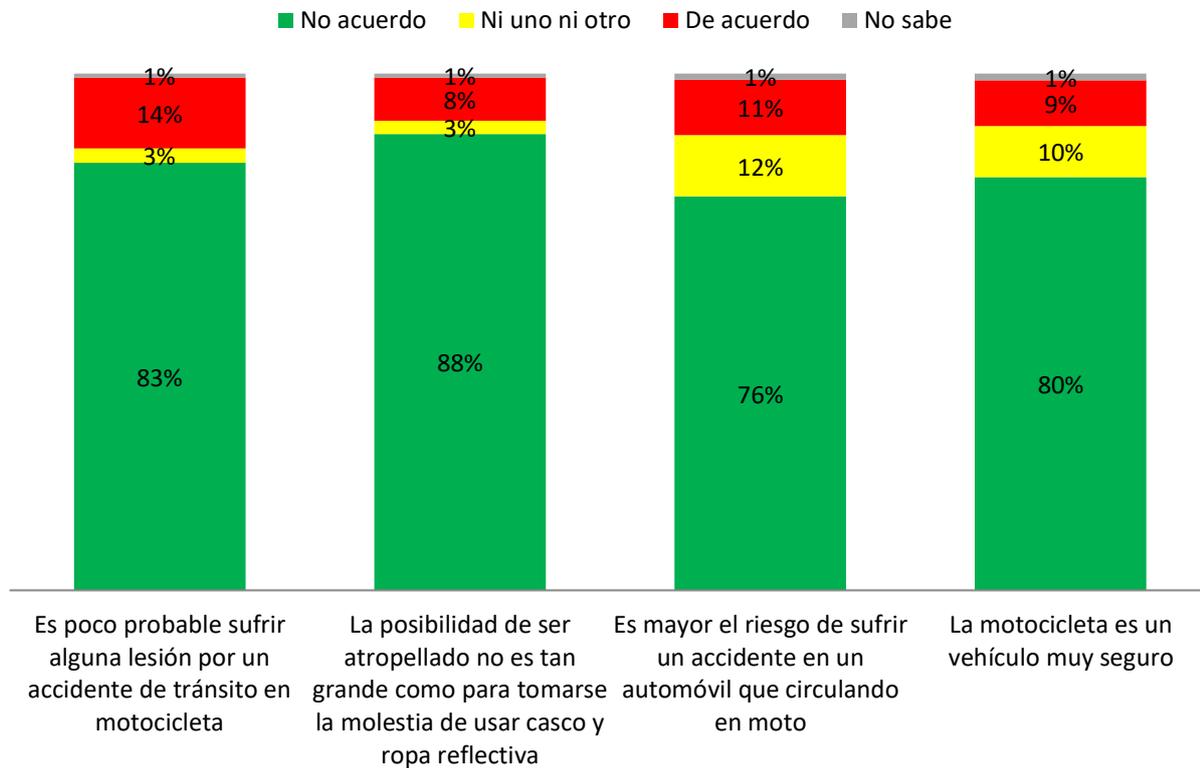
El recuerdo del uso de casco destaca en San José, Montevideo y Paysandú, el de ropa apropiada en Florida y Lavalleja, mientras que el de luces encendidas se da en Cerro Largo y Rivera.

Aunque no haya oído hablar de una ley o reglamentación, ¿conoce alguna medida de seguridad recomendada para circular en motocicleta? ¿Recuerda alguna otra?—Para quienes respondieron que NO saben.



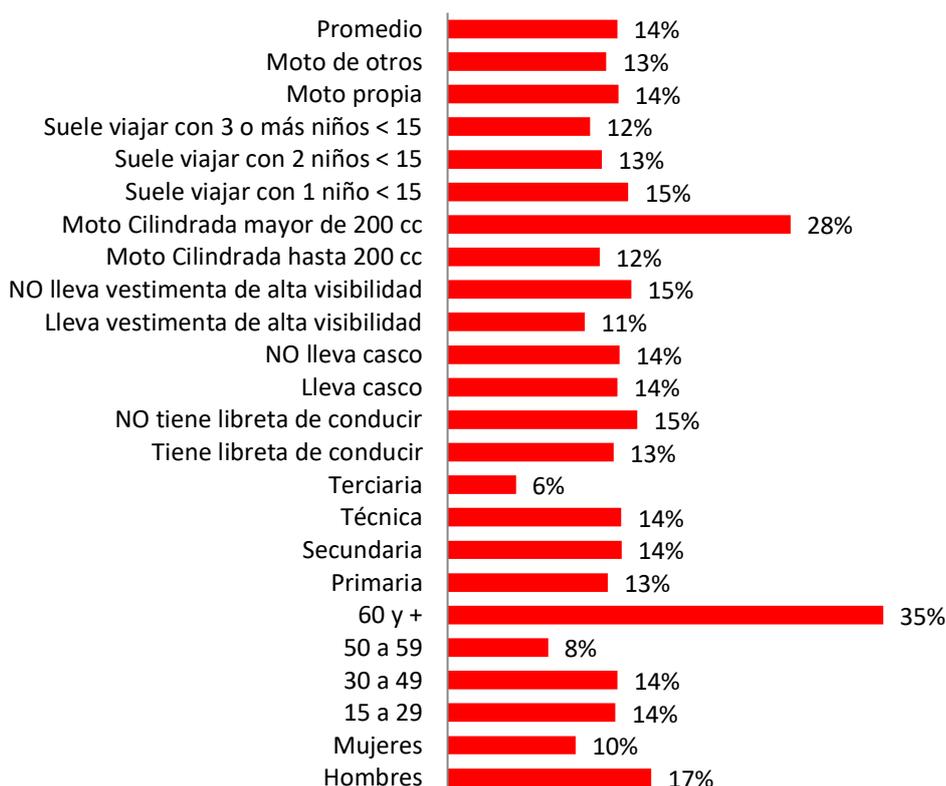
También en este caso destaca el uso de casco (en general), seguido en el mismo orden por la ropa apropiada y las luces encendidas.

Voy a leerle una frase, dígame por favor si está de acuerdo o no está de acuerdo. ¿Está de acuerdo o no? Ahora le leo una más... ¿Está de acuerdo o no? La última frase...



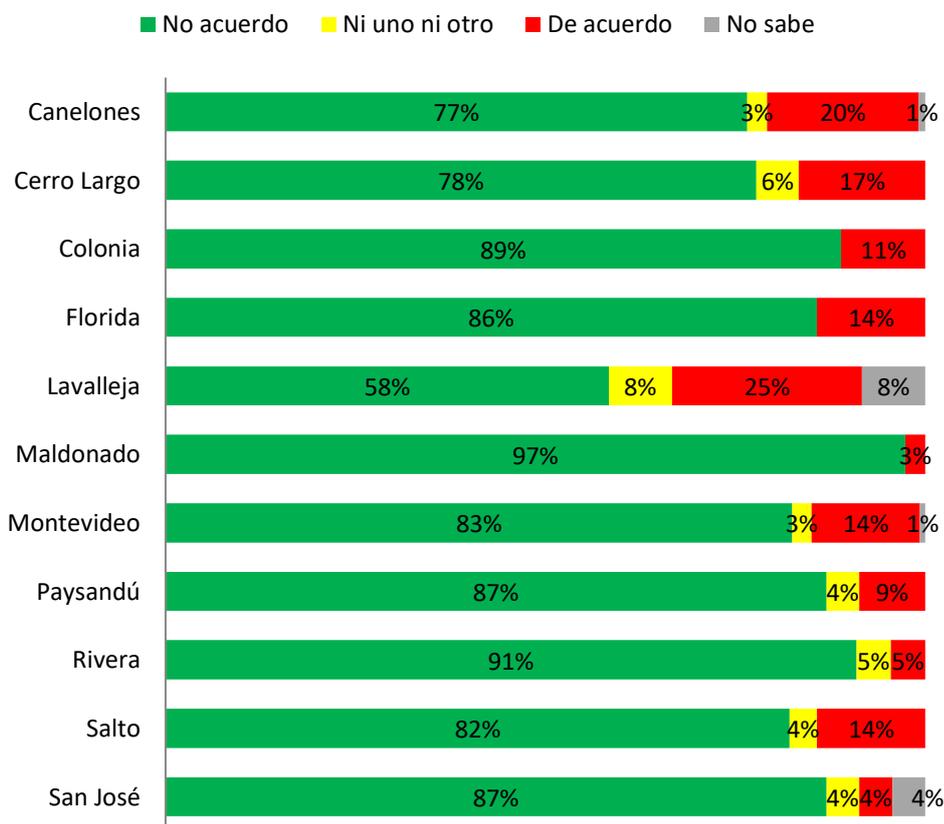
Los cuatro reactivos reciben mayoritariamente evaluaciones positivas (por la negativa), aunque de todas formas cabe señalar como alerta el grado de acuerdo con que es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito.

■ "De acuerdo" con que es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta



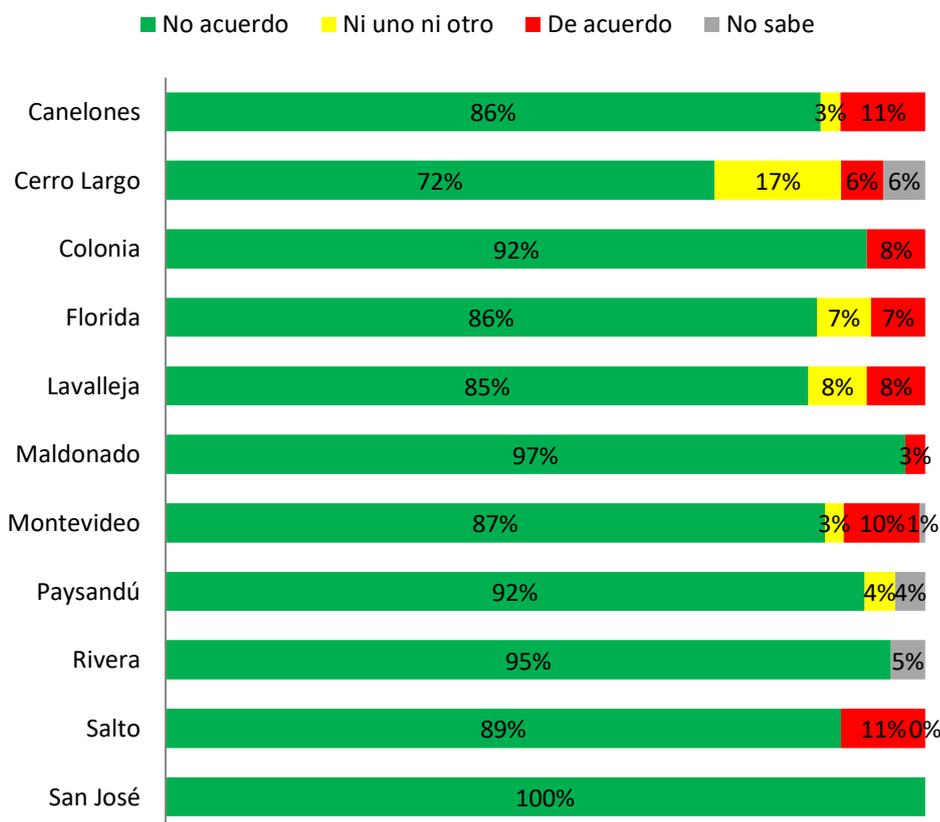
El estar de acuerdo con que es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito aumenta entre quienes tienen más edad (grupo etario minoritario), entre los que utilizan motos de más de 200cc, también destaca entre los hombres y, en cuanto al nivel educativo, cabe resaltar la alerta de que se mantiene estable desde los que tienen primaria hasta técnica y solamente desciende entre los de educación terciaria.

Acuerdo/Desacuerdo según departamento – Es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta.



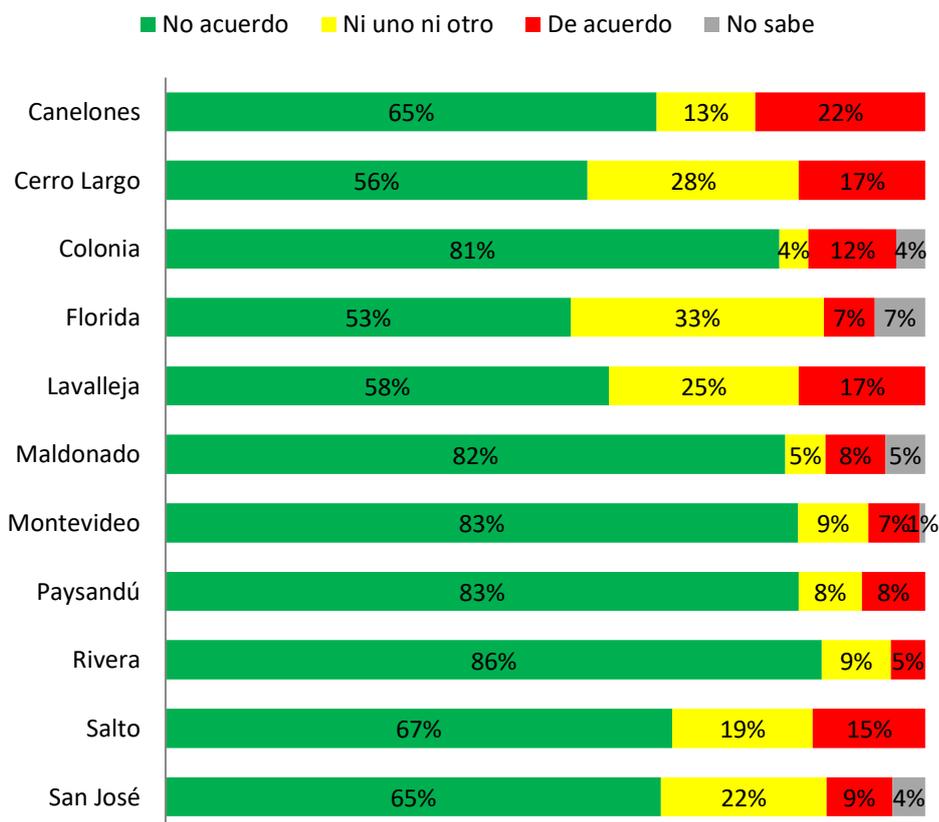
La mejor performance es para Maldonado y la peor para Lavalleja.

Acuerdo/Desacuerdo según departamento – La posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva.



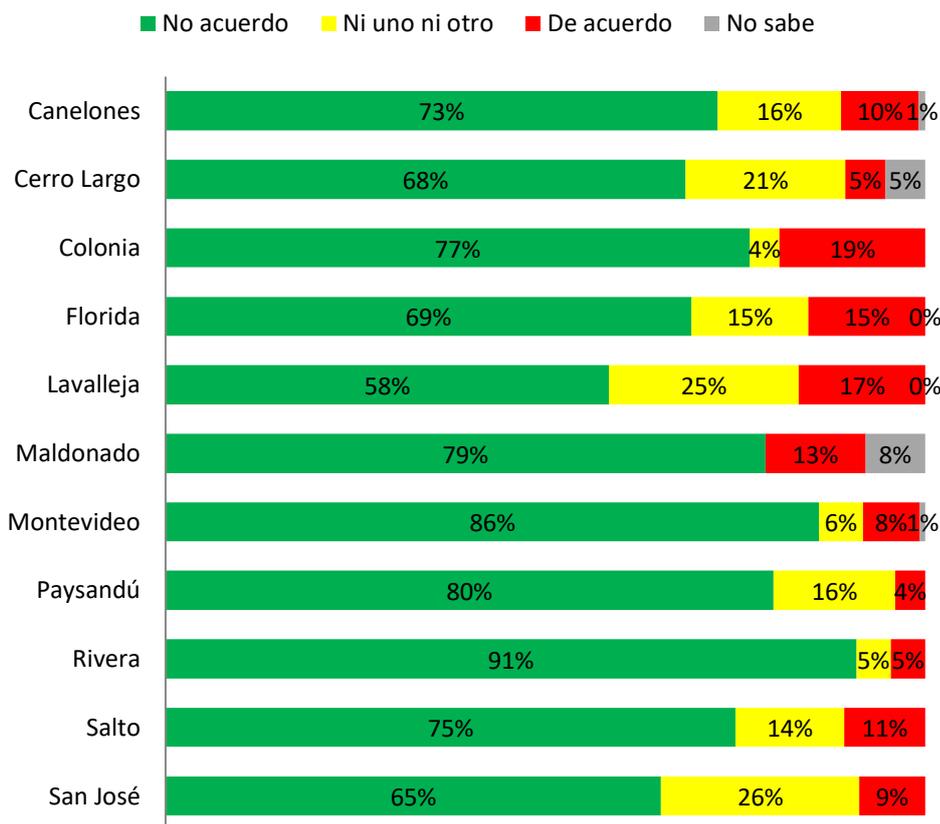
La mejor performance es para San José seguido de Maldonado, y la peor para Canelones, Salto y Montevideo.

Acuerdo/Desacuerdo según departamento – Es mayor el riesgo de sufrir un accidente en un automóvil que circulando en moto.



La mejor performance es para Rivera, seguido por Paysandú y Montevideo, mientras que la peor es para Canelones, seguido de Lavalleja y Cerro Largo.

Acuerdo/Desacuerdo según departamento – La motocicleta es un vehículo muy seguro.



La mejor performance es para Rivera y la peor recae en Colonia, seguido de Lavalleja y Florida.

8.4 Síntesis y conclusiones

A partir de los datos presentados se encuentra que los indicadores de uso de medidas de seguridad (casco, vestimenta de alta visibilidad) son más altos entre conductores que en el resto de los ocupantes.

Los niños resultan los pasajeros más vulnerables, no solo por el menor uso de implementos de seguridad sino también por ocupar en mayor medida posiciones no autorizadas para menores, o ni siquiera para adultos (delante del conductor o en tercera y cuarta posición), quedando expuestos a una combinación de factores de riesgo. Además, los pasajeros de hasta 12 años de edad mayoritariamente no alcanzan al posapié. No obstante, la cantidad de motos observadas que trasladaban niños hasta 12 años es del entorno del 5%. Por otra parte la mayoría de los menores en moto (con excepción de bebés) utiliza casco de seguridad.

La franja entre 6 y 12 años y, en menor medida, la de 13 a 17 resultan las de mayor vulnerabilidad no solo en relación al grupo de los niños sino también en comparación con el total de ocupantes.

Cuando el conductor usa casco, aumenta notoriamente el uso del mismo en el resto de los pasajeros.

El uso de implementos de seguridad (luces diurnas, casco, vestimenta de alta visibilidad) tiende a disminuir durante los fines de semana, comportamiento que en contexto resulta especialmente negativo teniendo en cuenta que el período crítico de siniestros de tránsito se estipula desde las 20 horas de los viernes hasta las 8 de la mañana de los lunes.¹⁹

Los vehículos que se utilizan con fines comerciales utilizan casco y vestimenta de alta visibilidad en mayor porcentaje, pero tienden a un menor uso de luces diurnas, a la vez que presentan mayor uso de celular conduciendo y mayor porcentaje de traslado inadecuado de carga.

Cuando los indicadores se analizan según el sexo de los conductores se encuentra que las mujeres como conductoras de ambos tipos de vehículo determinan un efecto positivo sobre el uso de medidas de seguridad en el resto de los pasajeros y, especialmente, en los niños. La presencia femenina al volante aumenta 4 puntos porcentuales el uso de casco en el resto de los pasajeros.

Cuando los indicadores se analizan según la edad de los conductores, los comportamientos resultan menos lineales, encontrándose que el uso de casco en el resto de los pasajeros crece con la edad del conductor a partir de la mayoría de edad hasta los 49 años, y luego decrece, por lo que los segmentos de conductores de 18 a 29 años, y de 60 años y más, son los que trasladan en menor medida pasajeros usando casco.

Como conductores de motos, el segmento menor a 18 años muestra un uso significativamente menor de luces diurnas y un uso marcadamente mayor de celular mientras conducen. El patrón de uso de moto para el segmento indica que mayoritariamente viajan acompañados por pares.

¹⁹ De acuerdo con el Informe Preliminar Siniestralidad Vial (Unidad Nacional de Seguridad Vial, Sistema de Información Nacional de Tránsito), durante el primer cuatrimestre del 2016 se registró el 44,1% del total de fallecidos en siniestros de tránsito durante el llamado período crítico.

Resumen de indicadores observacional para motocicletas por departamento (%)

Departamento	Motocicletas					
	Usa casco total pasajeros (%)	Usa ropa visible total pasajeros (%)	Usa luces diurnas vehículos (%)	Alcanza posapié hasta 12 años (%)	Usa celular conductor (%)	Transporta carga conductor (%)
Lavalleja	99,0	93,2	67,2	41,8	0,6	4,4
San José	92,9	30,5	75,2	57,1	0,1	2,3
Canelones	92,5	26,8	73,7	56,9	0,2	4,4
Río Negro	99,4	4,3	63,6	74,1	0,3	1,9
Rocha	93,0	37,0	81,3	33,3	0,7	5,2
Paysandú	98,1	4,0	75,7	60,9	0,0	6,5
Montevideo	89,5	36,5	68,0	45,8	0,3	10,9
Artigas	99,4	1,5	58,0	69,8	0,2	2,8
Tacuarembó	87,6	36,8	62,9	50,0	1,3	18,1
Florida	96,8	77,3	20,7	25,0	0,9	5,3
Rivera	99,6	6,0	79,3	30,2	0,2	6,2
Colonia	94,5	35,9	67,7	12,0	0,0	1,8
Treinta y Tres	95,3	8,8	67,7	36,2	1,3	4,0
Salto	98,0	5,7	47,7	58,3	0,4	7,4
Maldonado	95,9	13,0	53,3	38,6	0,1	4,9
Flores	84,2	5,6	65,7	31,1	1,2	5,9
Soriano	98,1	5,3	22,4	49,5	0,0	1,5
Durazno	83,2	6,7	52,8	10,6	1,3	8,2
Cerro Largo	16,1	3,7	61,4	22,2	0,7	11,6

La situación por departamento es más homogénea respecto al uso de casco, con la clara excepción de Cerro Largo, que además destaca por el bajo uso de ropa de alta visibilidad. Es también uno de los departamentos con mayor traslado de carga por parte del conductor después de Tacuarembó.

Durazno, Colonia, Florida, Cerro Largo y en menor medida Rocha, muestran bajos porcentajes de niños hasta 12 años circulando en motos alcanzando al posapié.

En Florida y Soriano además se constata un muy bajo uso de luces diurnas.

Lavalleja por su parte constituye un caso particular por los altos niveles de uso de vestimenta de alta visibilidad.

Patrones de comportamiento coincidental

A partir de la opinión de conductores de moto, se detecta que el uso de medidas de seguridad (llevar casco, llevar vestimenta apropiada), el nivel educativo, la cantidad de niños que se suelen llevar en los viajes en moto, el sexo y la edad aparecen como las variables que más explicarían las mejores o peores conductas acerca de la seguridad de los niños y menores en las motos. Es decir, que cuando se lleva casco o cuando se lleva la vestimenta reflectiva mejora el uso de las medidas de seguridad, que a grandes rasgos –y no en todos los indicadores– cuando aumenta el nivel educativo se incrementa el uso correcto de medidas de seguridad.

En cuanto al sexo, se observa que las mujeres tienen una conducta de mayor utilización de medidas de seguridad para con los niños cuando son transportados en moto –el uso de casco, la principal medida que se indica al respecto, lo cual se vincula con lo detectado en el estudio observacional.

A su vez, la edad como factor de influencia en las conductas de los conductores de moto presenta algunas alertas pues en los más jóvenes se detectan algunos resultados preocupantes, como el no uso permanente de casco (tanto sea en general como cuando viajan con menores), en la percepción acerca de la inseguridad de llevar casco, en el porcentaje importante de niños donde alguno no llega al posapié, cuando son conducidos por los conductores más jóvenes, del desconocimiento de la existencia de reglamentación sobre la circulación de motos.

Otra variable que muestra diferencias de conductas es la de la tenencia de libreta de conducir, donde el hecho de poseerla lleva a una mayor utilización de las medidas de seguridad necesarias.

Resumen de indicadores coincidental para motocicletas por departamento (%)

Departamento	Motos					
	Usa casco siempre	Utiliza medidas seguridad < 15	Viajan muy o bastante seguros < 15	Lleva niños o menores adelante	Algunos niños no llegan al posapié	Conocimiento de reglamentación para circular en motos
San José	87,0%	91,3%	52,2%	4,2%	43,5%	87,9%
Salto	96,3%	100,0%	64,3%	14,8%	33,3%	95,2%
Rivera	95,5%	100,0%	69,6%	4,3%	26,1%	85,4%
Paysandú	100,0%	100,0%	50,0%	4,2%	16,7%	63,2%
Montevideo	73,9%	92,5%	57,5%	7,5%	30,0%	66,0%
Maldonado	97,4%	100,0%	74,4%	5,3%	18,4%	87,9%
Lavalleja	100,0%	100,0%	83,3%	16,7%	33,3%	87,9%
Florida	84,6%	100,0%	78,6%	7,1%	42,9%	87,9%
Colonia	60,7%	96,3%	85,2%	11,1%	7,7%	87,9%
Cerro Largo	16,7%	55,6%	72,2%	5,6%	33,3%	87,9%
Canelones	69,0%	88,8%	72,2%	10,3%	31,0%	87,9%

Como primera lectura de los aspectos críticos o alertas que surgen del resumen de indicadores se destaca que, más allá de las diferencias entre los distintos departamentos, la declaración acerca de los niños (alguno) que no llegan al posapié es de los indicadores con valores más lejanos a una magnitud razonable.

En el análisis del desempeño de cada departamento se observa heterogeneidad en los comportamientos de cada uno (son menos de los que se realizaron en el observacional, 11 vs. 19). Es así que Cerro Largo presenta los más bajos resultados en el uso del casco “siempre” y en la utilización de medidas de seguridad al viajar con menores de 15 años.

Paysandú exhibe el más bajo guarismo en torno a la percepción de viajar “muy” o “bastante” seguros los menores de 15 años, así como el más bajo del conocimiento de alguna reglamentación o ley para circular en motos.

San José también muestra un bajo resultado en la seguridad y es el segundo más alto en cuanto al porcentaje de algunos niños que no llegan al posapié.

Montevideo presenta el tercer más bajo valor en cuanto a la seguridad de los menores de 15 años, y es el segundo más bajo en conocimiento de alguna reglamentación para circular en motos.

Lavalleja y Salto registran los más altos porcentajes de llevar niños o menores adelante en la moto.

Florida exhibe el más alto porcentaje de que algunos niños no llegan al posapié.

Maldonado aparece como el de mejor desempeño en el resumen comparativo del set de indicadores.

Datos destacados del estudio coincidental

Perfil de las personas encuestadas

El nivel educativo de las personas mayores que trasladan niños en moto es medio, al que igual que en Argentina, que el 48% tiene secundaria completa o incompleta. La mayoría son varones, 57%. Asimismo, casi el 90% tiene hasta 49 años de edad. El 78% tiene libreta vigente y el 83% es propietario de la motocicleta. Respecto a cómo aprendió a manejar, el 54% declara que aprendió solo y el 38% que le enseñó un amigo o familiar. El 65% suele viajar con un menor y el 25% con dos menores.

Uso de la motocicleta

El 91% utiliza la motocicleta como su medio de transporte habitual, el 72% para ir al trabajo, el 49% para recreación. Las razones que se exponen son el factor económico y la rapidez. En ese sentido, el 74% considera que es más económico y el 34% que es más rápido. El factor económico se incrementa en mayor medida en Colonia y Rivera, mientras que la rapidez lo hace en Cerro Largo y también en Rivera.

Uso del casco

En Uruguay, tres de cada cuatro personas que trasladan niños en motos declaran usar siempre el casco. Los departamentos con desempeño óptimo serían Lavalleja y Paysandú, mientras que la ciudad que presenta una situación crítica es Melo en Cerro Largo.

Forma más segura de viajar con menores

Los encuestados resaltan para viajar de forma segura con menores en una motocicleta el uso del casco siempre (45%), seguido luego por la de ir en el asiento trasero (19%) y en menor medida aparece el uso de material reflectivo (12%).

El nivel educativo aparece como la variable que más influencia tiene en el uso de casco siempre (a mayor nivel, mayor uso), aunque también destaca entre los más jóvenes. El usar casco siempre destaca en el mismo nivel en Montevideo, Paysandú y en menor medida en Maldonado.

En lo declarativo, se observa un notorio uso de medidas de seguridad cuando se viaja en motocicleta con niños o adolescentes.

Respecto al motivo por el que no utiliza medidas de seguridad resulta claramente preocupante la magnitud de la percepción de que no le va a pasar nada (39%), seguido luego por la de incomodidad (23%) y en menor medida aparecen la de que no son útiles (12%) y la de que porque no tiene (12%).

Percepción del riesgo

La mayoría de los encuestados en Uruguay considera que los menores viajan seguros en moto. En esa línea, el 30% considera que lo hacen muy seguros, 34% bastante seguros y 15% algo seguros. Por otro lado, el 10% considera que es poco seguro y otro 10% nada seguro. Si bien es mayoritaria la percepción de seguridad en una relación prácticamente de dos de cada tres, de todas formas se aprecia una alerta en que uno de cada tres lo haría ya con un bajo grado de seguridad.

Medios por lo que se informa

Resalta claramente la mención a informarse a través de los siniestros de tránsito (65%), seguido luego a considerable distancia por la experiencia propia (15,25) y la de familiares o amigos (9,9%).

Conocimiento de las reglamentaciones

Se declara un amplio conocimiento de la existencia de reglamentación (88%), de todas formas destaca la alerta del aumento del desconocimiento de ello entre quienes tienen menor nivel educativo, entre los más jóvenes, entre quienes suelen viajar con dos niños menores, los que no llevan casco, los que no tienen libreta de conducir, los que no llevan ropa de alta visibilidad.

Las mejores performances se dan en Lavalleja y Paysandú. Y, si bien el desconocimiento es bajo, aumenta en Montevideo, Salto y San José.

Al consultar cuáles son las medidas de seguridad que indica la ley, las personas encuestadas mencionan: en primer lugar uso del casco (82%), en segundo lugar uso de ropa visible o chaleco reflectivo (54%) y en tercer lugar luces encendidas (42%).

En suma:

Uruguay tiene una de las reglamentaciones más completas en comparación con los seis países en estudio, ya que la misma contempla el traslado de niños en motocicletas y el uso de medidas de seguridad.

Por otro lado, se ubica en el tercer lugar de los seis según la tasa de fallecidos cada 100.000 habitantes, luego de Argentina y muy cercano a Colombia.

En líneas generales, Uruguay muestra un comportamiento relativamente bueno respecto al uso de medidas de seguridad. El uso del casco es alto, a excepción de Cerro Largo.

La situación por ciudad es más homogénea respecto al uso de casco con la clara excepción de Cerro Largo, que además destaca por el bajo uso de ropa de alta visibilidad. Montevideo y Paysandú que son las ciudades que, en general, muestran buen desempeño en materia de uso de medidas contempladas en la ley.

Por otro lado, el uso de otras medidas de seguridad como la ropa de alta visibilidad o luces encendidas es bajo para ser también obligatorio por ley nacional. Lo que indicaría que, si bien está reglamentado, la fiscalización del uso es escasa.

Las declaraciones respecto al uso del casco coinciden con lo observado, donde en Paysandú es donde se dice que más se usa y en Cerro Largo donde menos. Por el contrario, se declara un uso mayor de medidas de seguridad de las que se observa, ya que, como se mencionó anteriormente, el uso de ropa reflectiva y luces es relativamente bajo para ser aspectos que también están contemplados en la Ley Nacional. Además, los pasajeros de hasta 12 años de edad mayoritariamente no alcanzan al posapié. Colonia, Florida y Cerro Largo muestran bajos porcentajes de niños hasta 12 años circulando en motocicleta alcanzando al posapié.

En cuanto a las percepciones acerca del traslado de niños y adolescentes en motocicletas, si bien presentan magnitudes minoritarias, de todas formas se detectan una serie de alertas como es el caso del preocupante “porque no me va a pasar nada” como motivo de la no utilización de medidas de seguridad cuando se viaja con niños o adolescentes. En este sentido, algunas de las preguntas realizadas muestran que no es universal la percepción acerca de la inseguridad con la que viajan los menores de 15 años, o el lugar en la moto donde es más seguro que viajen, ya más aún en la magnitud de las opiniones acerca de que alguno de los niños no llegue al posapié. Pero también existe una percepción del riesgo un tanto disminuida; en este sentido, resulta llamativo que casi el 14% considere que es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta. Es decir, existe un conjunto de ideas que, si bien son minoritarias en términos de magnitud, parecen arraigadas en la percepción de quienes circulan en motocicleta transportando niños que dan cuenta de un panorama lejano al “ideal” en relación con la seguridad del transporte de niños y adolescentes en motocicletas.

Cuando los indicadores se analizan según el sexo de los conductores se encuentra que las mujeres como conductoras determinan un efecto positivo sobre el uso de medidas de seguridad en el resto de los pasajeros y, especialmente, en los niños. La presencia femenina al volante aumenta cuatro puntos porcentuales el uso de casco en el resto de los pasajeros.

Las mujeres en motocicleta tienden a usar vestimenta de alta visibilidad en menor medida que los hombres. Además, como conductoras de motocicleta, trasladan niños en mayor medida que los hombres, situación probablemente asociada a la distribución del cuidado de los niños y su consecuente traslado.

Para la mayoría de los encuestados la motocicleta es el medio habitual de transporte y lo escogen porque es más barato y más rápido. Dos argumentos que se repiten en los países.

Estas personas saben que para la seguridad de los niños estos deben llevar casco e ir en el asiento trasero. No obstante, aquellos que no usan medidas de seguridad expresan que no lo hacen porque no les va a pasar nada, en primer lugar, y porque es incómodo, en segundo. Esto da indicios y muestra la importancia de trabajar en la percepción de seguridad, principalmente de los niños, y de prioridades, lo cual se reafirma cuando en Uruguay ocho de cada diez entrevistados creen que los niños viajan seguros en las motocicletas (muy, bastante o algo seguros).

A su vez, la edad como factor de influencia en las conductas de los conductores de motocicleta presenta algunas alertas pues, en los más jóvenes, se detectan algunos resultados preocupantes como el no uso permanente de casco (tanto sea en general como cuando viajan con menores), la percepción acerca de la inseguridad de llevar casco, el porcentaje importante de niños donde alguno no llega al posapié cuando son conducidos por los conductores más jóvenes, el desconocimiento de la existencia de reglamentación sobre la circulación de motocicleta.

Otra variable que muestra diferencias de conductas es la de la tenencia de libreta de conducir, donde el hecho de poseerla lleva a una mayor utilización de las medidas de seguridad necesarias.

Respecto al objeto de estudio de este proyecto, el traslado de niños en motocicleta es importante en Paysandú y Cerro Largo. La primera es una de las cinco ciudades más importantes del país, la cual mostró un

desempeño suficientemente bueno en el uso del casco. No obstante, preocupa la situación de Cerro Largo, donde no se utilizan medidas de seguridad, pero sí se utiliza la motocicleta para transportar a los niños.

El uso del casco en niños es comparativamente bajo, solo Maldonado demostró un uso mayor. Asimismo, el uso correcto es también sensiblemente bajo, con algunas salvedades. El uso de casco homologado es aceptable menos en los niños de 1 a 5 años, donde seguramente la oferta sea escasa o no haya. Del mismo modo, los niños que llegan al posapié rondan el 60 y 70%, lo que resulta bajo en un país en el cual este aspecto está regulado por ley.

No obstante, solo el 5% de las motocicletas trasladaba menores de hasta 12 años. Por otra parte, la mayoría de los menores en motocicleta (con excepción de bebés) utiliza casco de seguridad.

En síntesis, la reglamentación de Uruguay contempla elementos y medidas de seguridad para los ocupantes del vehículo y menciona algunos elementos especialmente enfocados en la seguridad del niño. Sin embargo, luego de realizado el análisis de las observaciones y las percepciones de quienes trasladan a menores, se aprecia que la reglamentación existente no es respetada. Puede suponerse que esto se debe, en gran medida, a la ausencia de fiscalización en particular de ciertos elementos como la ropa visible o la utilización de luces encendidas en todo horario.

Argentina

Brasil

Colombia

Paraguay

República
Dominicana

Uruguay



9. Paraguay

9.1 Reglamentación y datos de contexto

General del país

Población	PBI per cápita (USD)	Fallecidos en siniestros	Fallecidos /100.000	Fallecidos/ 10.000 vehículos	Lesionados
6.802.295	4.010	880 (2015)	21,1 (2014)	7,0 (2014)	45.000 (2015)

Fuente: elaboración propia en base a OMS (2015), ANTSV (2015), OISEVI (2015)

Paraguay es otro de los países pequeños del estudio en términos de población.

En materia de seguridad vial, tiene una alta tasa de fallecidos cada 100.000 habitantes, ocupando el tercer lugar de los seis países en estudio, luego de República Dominicana y Brasil. El organismo encargado de la seguridad vial es la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANSTV)²⁰, por medio de la Ley 5016/14.

Respecto a la siniestralidad vial infantil, es escasa la información pública disponible. A continuación se presentan los datos de la cantidad de fallecidos por tramo etario.

Fallecidos por tramo etario²¹

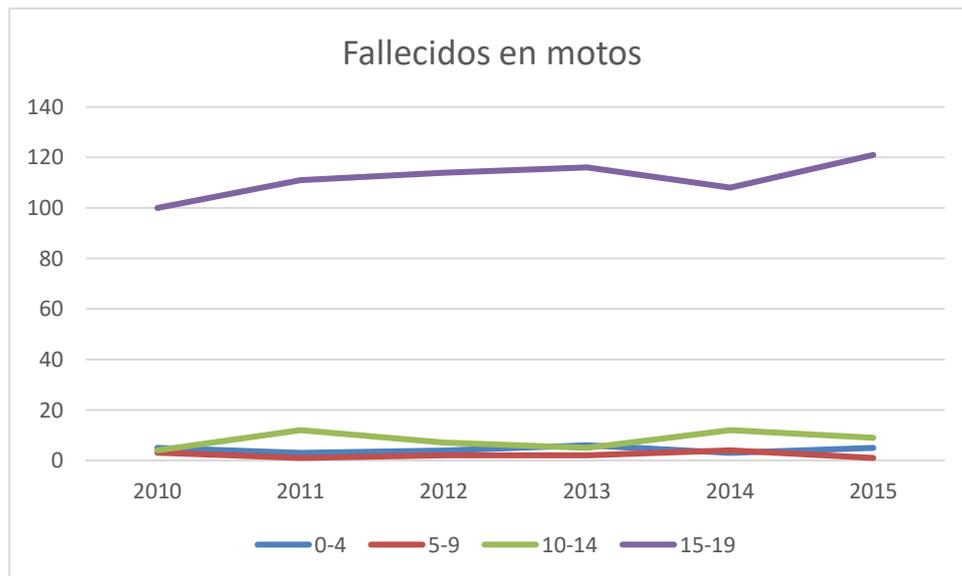
Edad	2015	
	Casos	%
0-4	9	1,0
5-9	14	1,6
10-14	13	1,5
15-19	137	15,6

Fuente: elaboración propia en base a ANTSV (2015)

Asimismo, en el gráfico siguiente se muestra la evolución de los fallecidos en motocicleta por tramo etario.

²⁰ [ANSTV](#)

²¹ [Boletín de Observatorio](#)



Fuente: elaboración propia en base a ANTSV (2015)

En Paraguay el Reglamento General de Tránsito²²5016/2014 regula el traslado de niños en motocicletas, triciclones y cuatriciclones. *Artículo 72.-Número de ocupantes. Estos vehículos, con excepción de las motocar-gas, no serán utilizados para llevar más de dos personas, incluido el conductor. Los conductores de ciclomo-tores, motocicletas, triciclones y cuatriciclones, no podrán llevar como acompañante un niño menor de 12 (doce) años.*

En Asunción existe la Ordenanza 479/1023 que regula el traslado de niños en motocicleta. La misma es previa al promulgamiento de la Ley Nacional, la cual prevalece sobre ella.

Aspectos regulados

Aspecto	Nacional
Cantidad de pasa-jeros	Sí
Uso del casco para todos los pasajeros	Sí
Casco homologado	Sí
Uso correcto del casco	Sí
Uso de material re-reflectivo	Sí
Llega al posapié	Sí
Vehículos de tres y cuatros ruedas	No

²²Paraguay

²³Asunción

Luces encendidas	Sí
Uso del celular	Sí
	No

Norma de casco

País	Norma	Identificación	Organismo certificador
Paraguay	No		Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología ²⁴

²⁴ Organismo creado en agosto de 2016 que se encargará de la certificación de cascos.

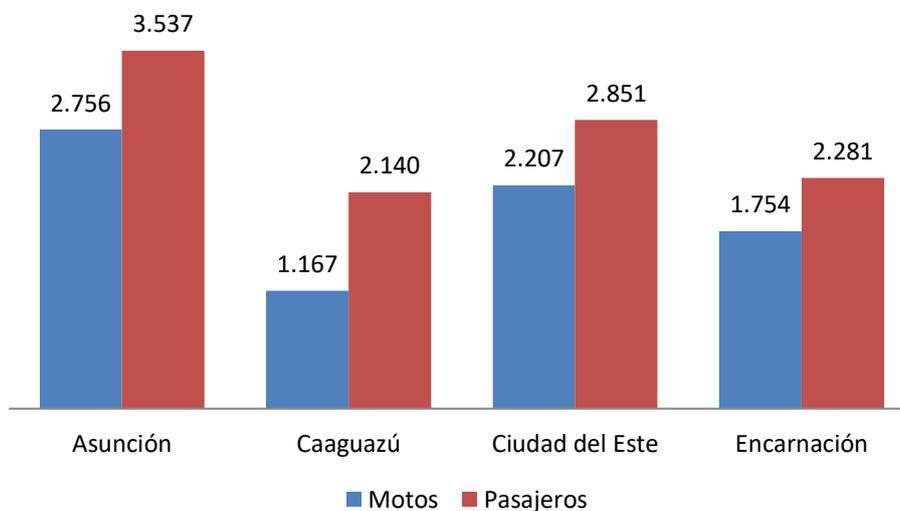
9.2 Estudio observacional

El estudio observacional de motos en el tránsito en Paraguay se realizó en un total de 21 puntos de observación distribuidos de la siguiente manera:

Cantidad de PO por ciudad

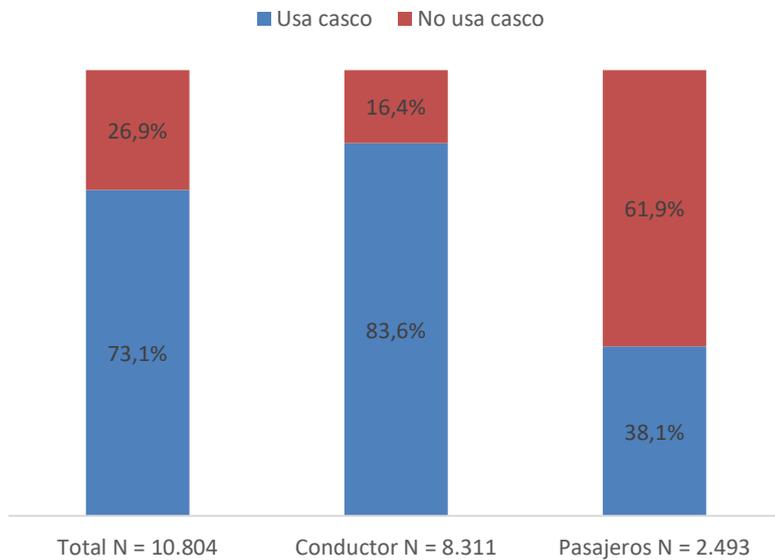
CIUDADES	CANTIDAD
Asunción	6
Caaguazú	5
Ciudad del Este	5
Encarnación	5
TOTAL	21

CANTIDAD DE OBSERVACIONES



USO DE CASCO

Según posición en el vehículo (%)

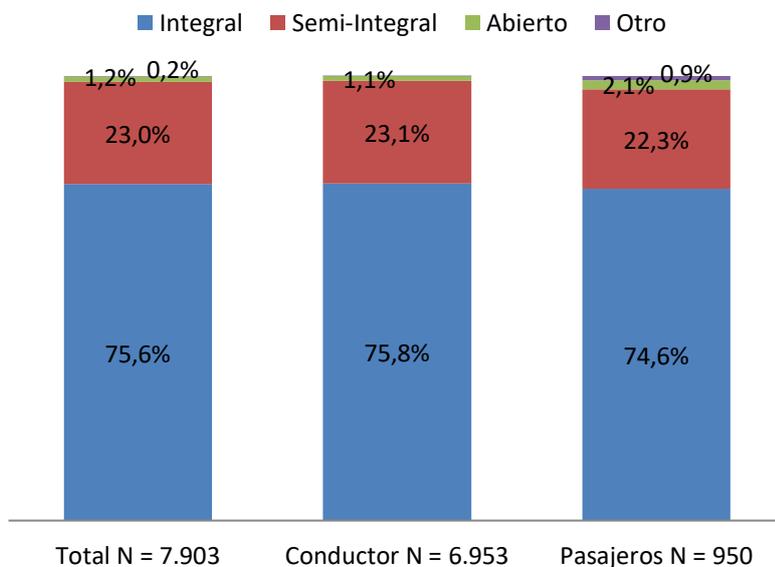


Casi la cuarta parte de los usuarios de motos utilizan casco en las ciudades relevadas para el estudio en Paraguay.

Como se puede apreciar, el uso de casco es muy superior entre los conductores (83,6%) respecto a los pasajeros de las motos (38,1%).

TIPO DE CASCO USADO

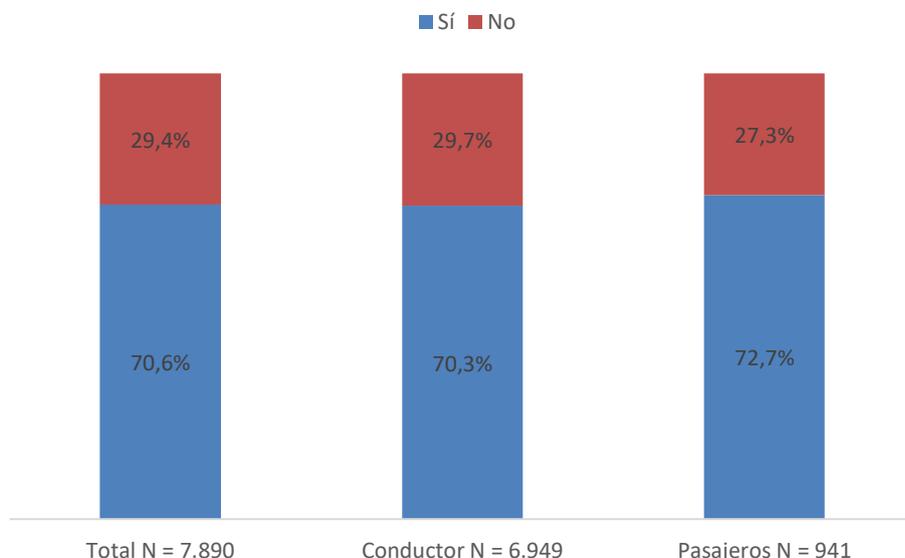
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 73,1% del total.



Entre los usuarios de casco predomina el uso de casco integral (75,6%), y sin diferencias significativas según se trate del conductor o de los pasajeros. Resulta relevante a su vez que casi la cuarta parte usan casco semi-integral.

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

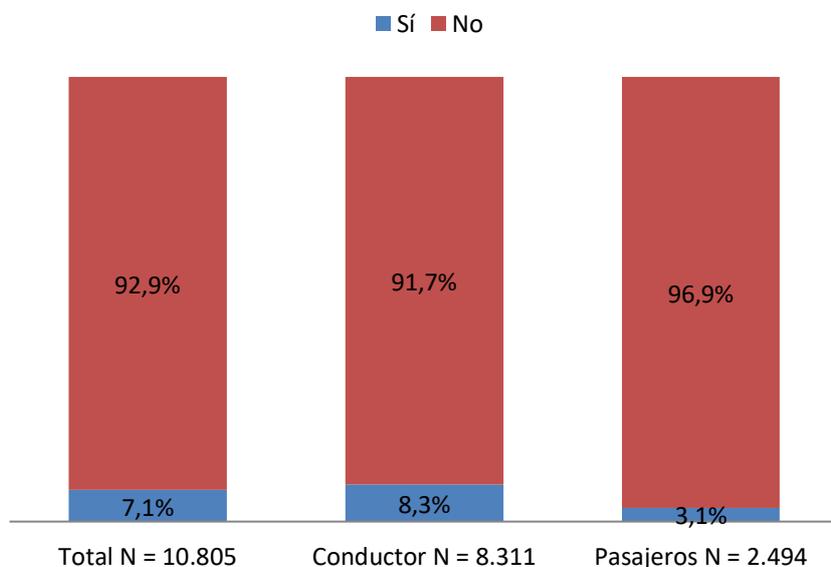
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 73,1% del total.



Si bien es mayoritario el uso correcto del casco, y levemente en mayor medida entre los pasajeros, resulta relevante que casi la tercera parte de quienes utilizan casco no lo ajustan correctamente.

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

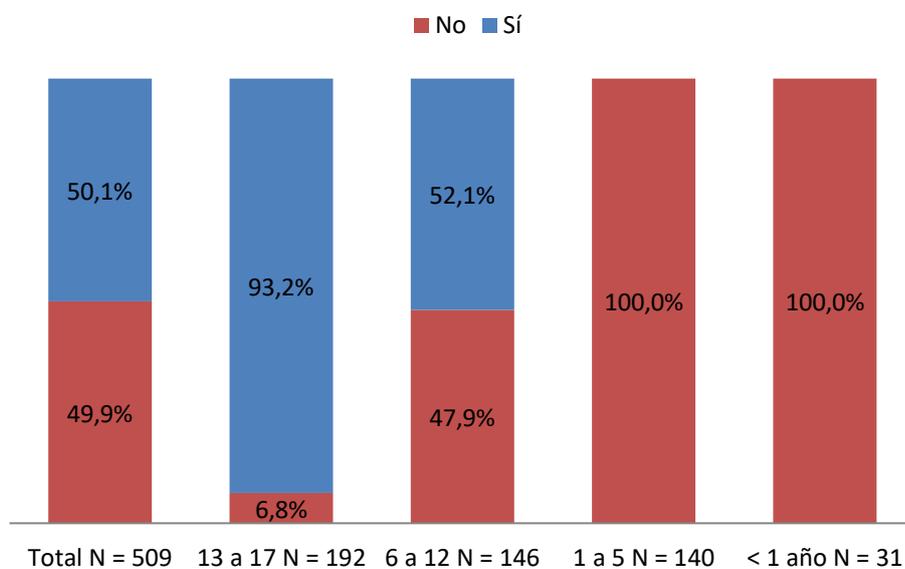
Según posición en el vehículo (%)



El uso de vestimenta de alta visibilidad es muy bajo (7,1%), siendo levemente superior entre conductores (8,3%) y muy minoritario entre los pasajeros (3,1%).

LLEGA A POSAPIÉ

Según grupos de edad (%)-Pasajeros hasta 17 años: 4,7% del total.



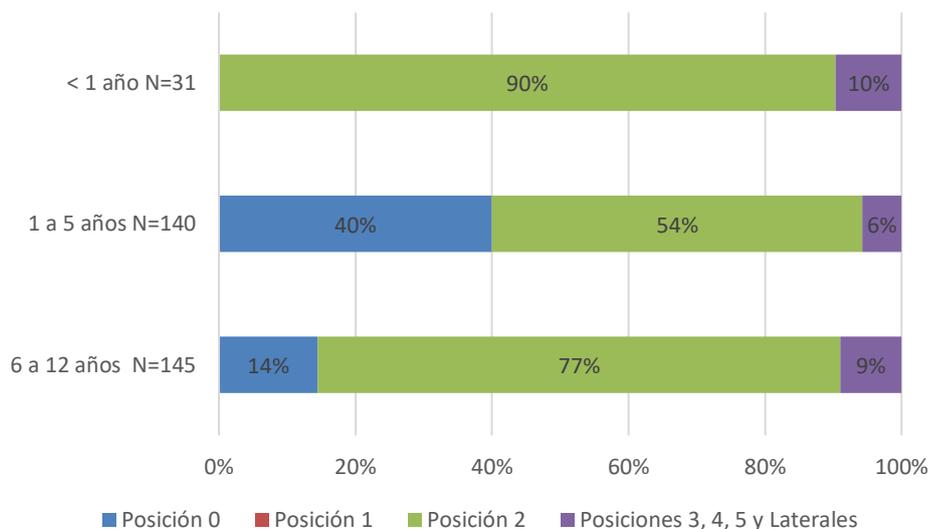
Casi la mitad de los pasajeros de hasta 17 años de edad que viajan en moto NO alcanzan al posapié.

Según ciudad y edad (%)

Llega a posapié	< 1 año	1 a 5	6 a 12	13 a 17
Asunción			67,9%	96,4%
Caaguazú			26,2%	78,4%
Ciudad del Este			46,3%	93,2%
Encarnación			54,2%	91,9%

UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

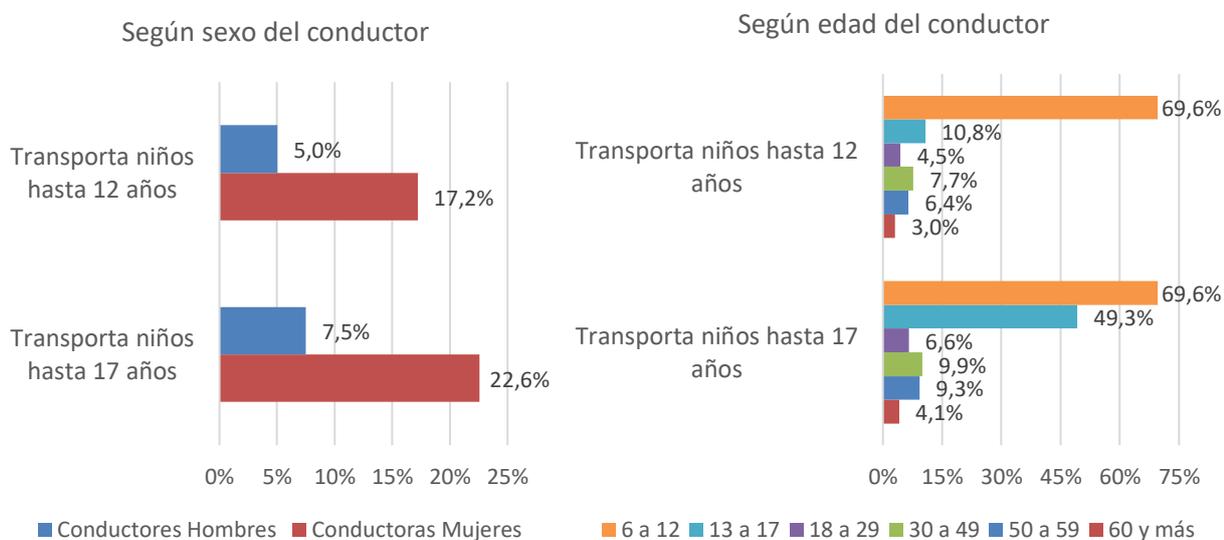
Según posición en el vehículo (%) - Hasta 12 años: 2,9% del total.



Resulta crítico que el 46% de los niños de 1 a 5 años viajan en posiciones no autorizadas (posición 0, 3, 4, 5 y laterales), y en menor medida, aunque también en un número significativo, en esa situación lo hace el 23% de los de 6 a 12 años.

NIÑOS HASTA 17 AÑOS QUE VIAJAN EN MOTO

Según sexo del conductor por grupos de edad (%)—Hasta 17 años, 4,7% del total y hasta 12 años, 2,9% del total.



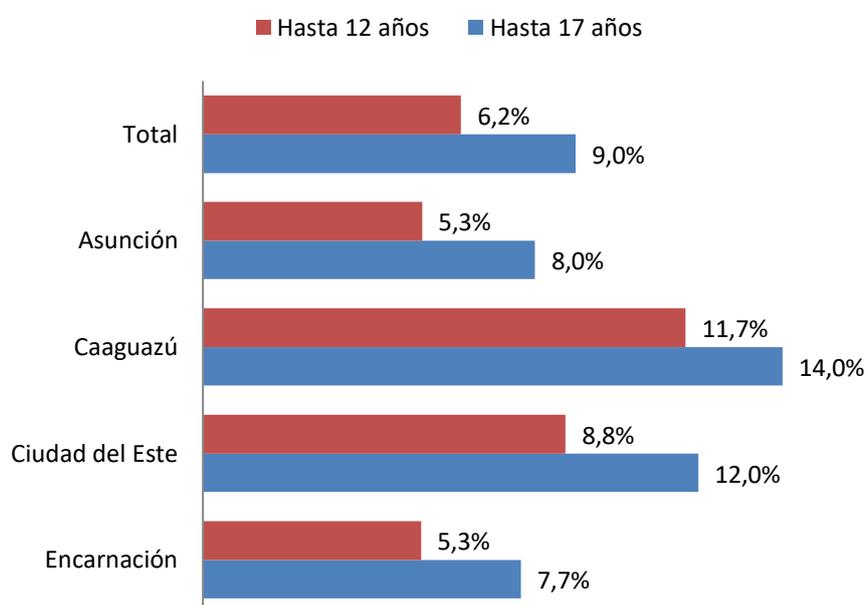
Considerando las características del conductor, la presencia de menores en la moto aumenta fuertemente cuando hay mujeres al volante.

En lo que refiere a la edad de los conductores, se aprecia en primer lugar que, tomando tanto a los niños de hasta 12 años como a los de hasta 17, en ambos casos mayoritariamente viajan conducidos por sus pares

respectivamente, y en segundo lugar lo hacen en mayor medida cuando el conductor tiene entre 30 y 59 años.

NIÑOS QUE VIAJAN COMO ACOMPAÑANTES

Según ciudad (%)

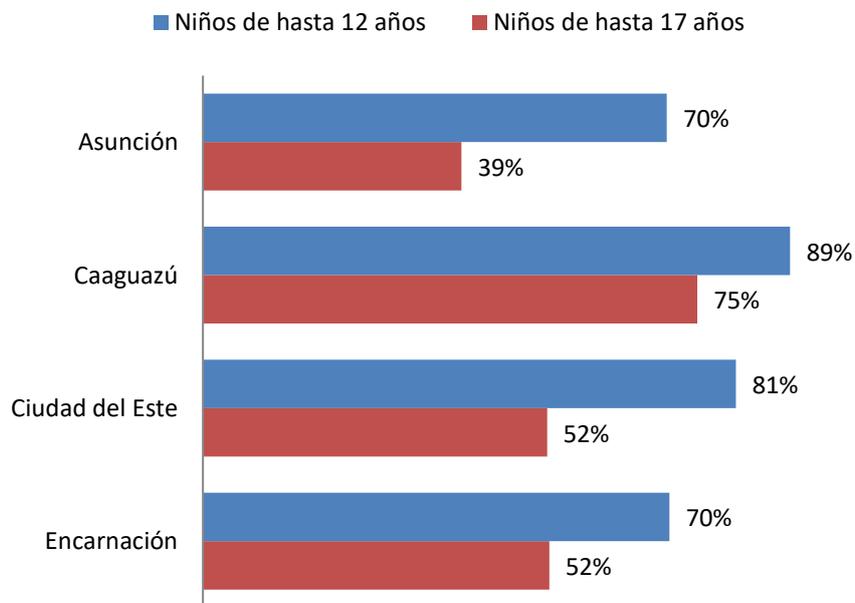


Las ciudades que muestran mayor cantidad de motos con niños menores de 12 años que viajan como acompañantes son Caaguazú (11,7%) y Ciudad del Este (8,8%). Luego se ubican Asunción y Encarnación con 5,3% cada una.

En el caso de los niños y adolescentes de hasta 17 años de edad, se encuentran las mismas ciudades con mayor presencia viajando en moto: Caaguazú (14,0%), Ciudad del Este (12,0%), Asunción (8,0%) y Encarnación (7,7%).

NIÑOS QUE VIAJAN SIN LLEGAR A POSAPIÉ

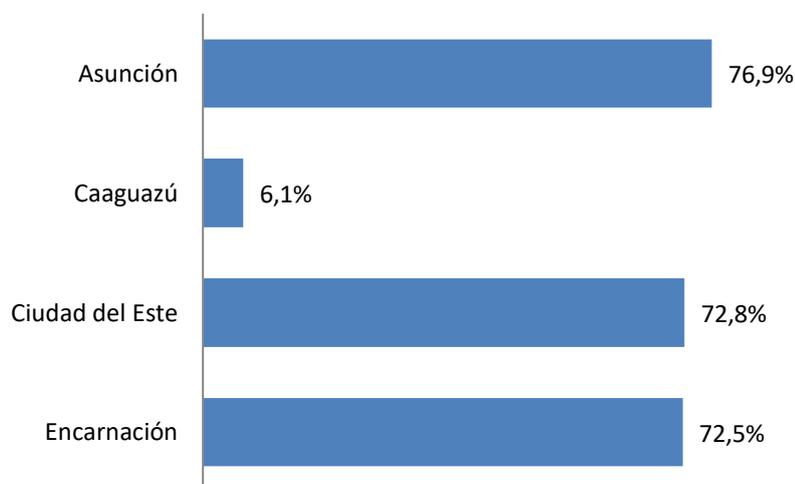
Según ciudad y grupo de edad (%) -Hasta 17 y hasta 12 años: 4,7% y 2,9% del total.



En cuanto a los niños que viajan como pasajeros sin alcanzar el posapié, los valores son críticos en las cuatro ciudades relevadas, y resulta más preocupante aún tomando a los niños de hasta 12 años. Tomando a los menores de hasta 12 años de edad, en ambos indicadores la peor performance es para Caaguazú, seguida por Ciudad del Este.

USO DE CASCO

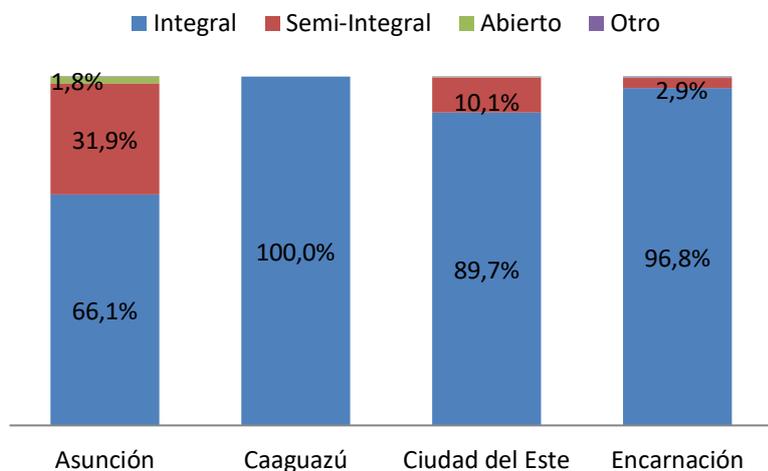
Según ciudad (%)



Asunción presenta el mejor desempeño seguida por Ciudad del Este y Encarnación, mientras que también en este caso la peor performance es, y de manera clara, para Caaguazú, donde el uso de casco es muy minoritario.

TIPO DE CASCO USADO

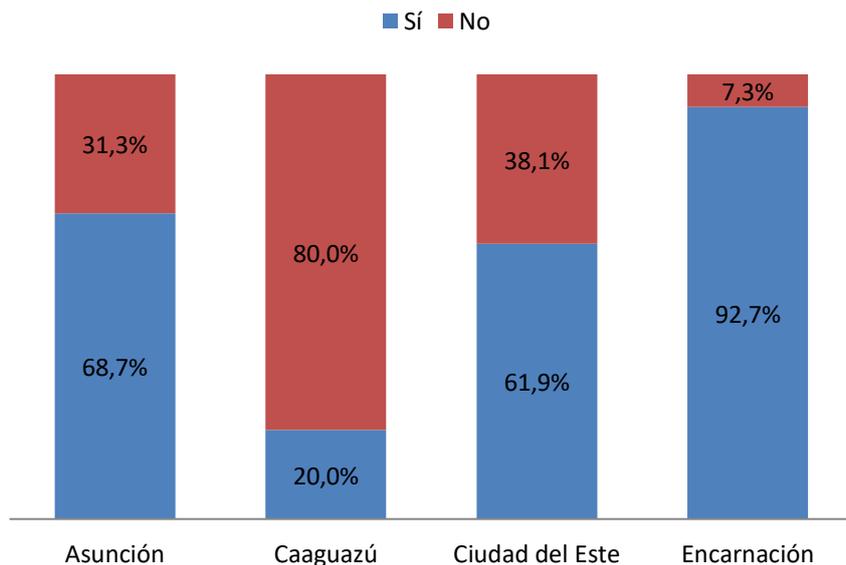
Según ciudad (%)–Para usuarios de casco: 73,1% del total.



Prevalece el uso de casco integral, mientras que el semi-integral aumenta fundamentalmente en Asunción, donde de todas formas es mayoritario el integral.

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según departamento (%)–Para usuarios de casco: 73,1% del total.



Destaca Encarnación por su mejor performance en el indicador, mientras que la peor recae nuevamente en Caaguazú.

RESUMEN DE INDICADORES SOBRE EL USO DE CASCO SEGÚN CIUDAD Y EDAD

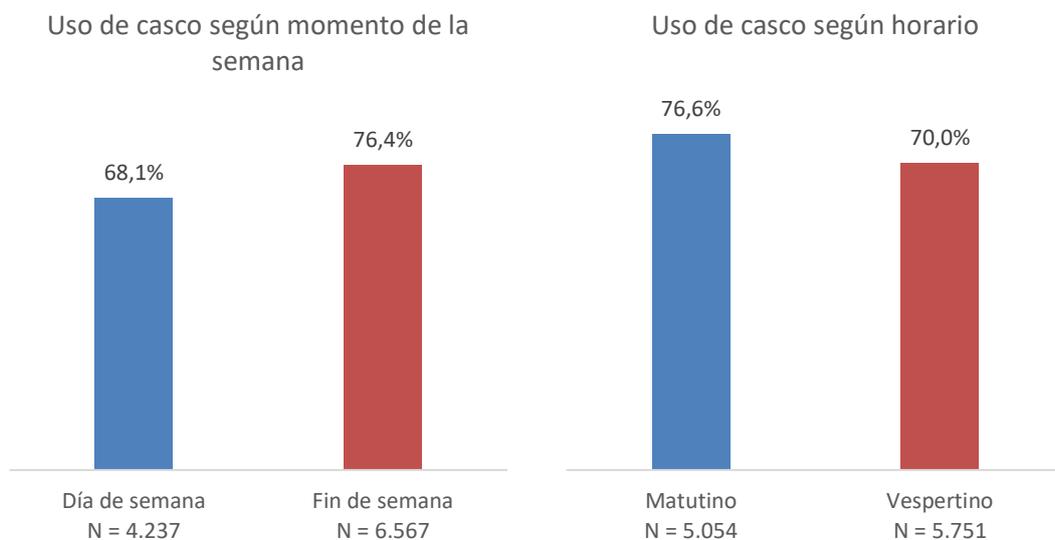
Usa casco	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Asunción	22,2%	46,4%	31,7%	71,5%	83,2%	72,7%	94,5%
Caaguazú	0,5%	1,2%		5,0%	9,3%		66,7%
Ciudad del Este	6,5%	14,6%	21,7%	72,1%	80,6%	37,5%	100,0%
Encarnación	30,3%	43,8%	20,0%	67,2%	79,8%	37,5%	97,4%

Ciudad	Tipo de casco	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Asunción	Integral	46,2%	52,6%	66,5%	64,8%	12,5%	75,6%
	Semi-integral	46,2%	47,4%	31,8%	32,6%	75,0%	24,4%
	Abierto	7,7%		1,7%	2,2%	12,5%	
	Otro				0,3%		
Caaguazú	Integral	100,0%		86,8%	98,6%		100,0%
	Semi-integral			7,9%			
	Abierto			5,3%			
	Otro				1,4%		
Ciudad del Este	Integral	100,0%	90,0%	89,9%	89,3%	100,0%	92,9%
	Semi-integral		10,0%	9,8%	10,6%		7,1%
	Abierto				0,1%		
	Otro			0,2%			
Encarnación	Integral	95,2%	100,0%	97,5%	96,3%	66,7%	100,0%
	Semi-integral			2,3%	3,3%	33,3%	
	Abierto				0,3%		
	Otro	4,8%		0,2%	0,1%		

Ciudad	Uso correcto	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Asunción	Sí	76,9%	47,4%	71,0%	66,6%	50,0%	71,1%
	No	23,1%	52,6%	29,0%	33,4%	50,0%	28,9%
Ciudad del Este	Sí	83,3%	50,0%	52,4%	68,1%	100,0%	97,6%
	No	16,7%	50,0%	47,6%	31,9%		2,4%
Encarnación	Sí	100,0%	100,0%	90,6%	93,3%	100,0%	97,4%
	No			9,4%	6,7%		2,6%
Caaguazú	Sí	100,0%		31,6%	10,1%		27,8%
	No			68,4%	89,9%		72,2%

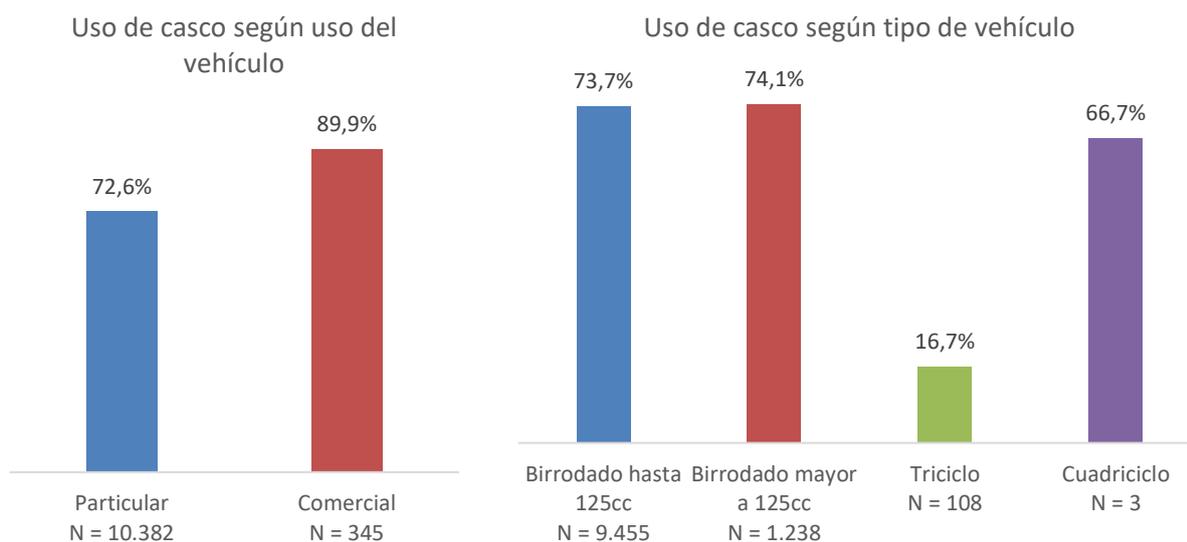
USO DE CASCO

Según momento de la semana y del día



El uso de casco aumenta durante los fines de semana y en el turno matutino.

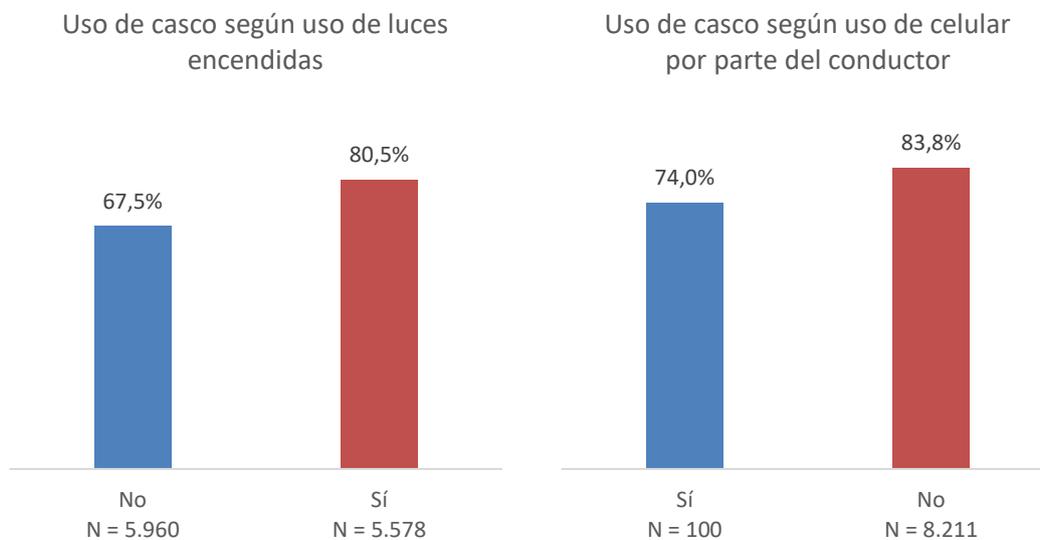
Según uso y tipo de vehículo



El uso de casco aumenta en motos de uso comercial, mientras que disminuye fuertemente en los triciclos.

USO DE CASCO

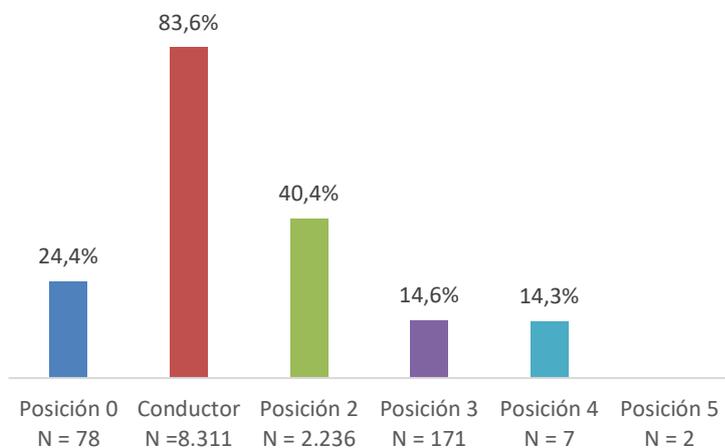
Según otras conductas



El uso de casco es más alto en pasajeros que viajan en vehículos con luces diurnas, así como se incrementa cuando el conductor no usa el celular.

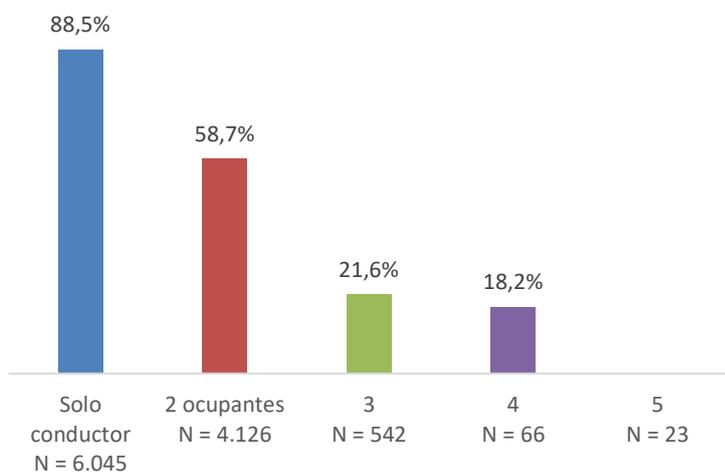
Según distribución de pasajeros en el vehículo

Uso de casco según posición del ocupante



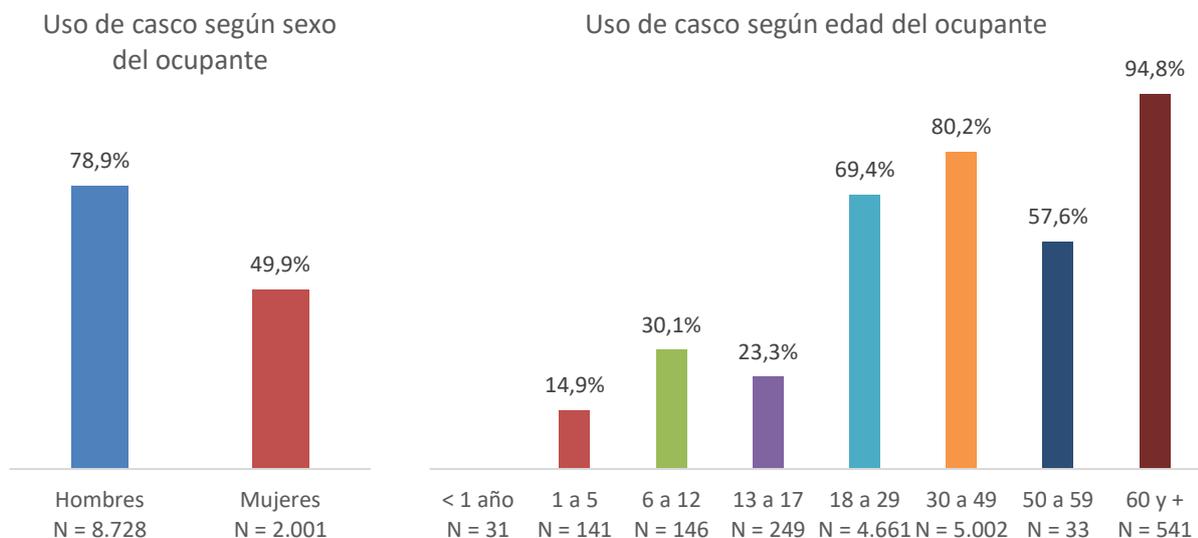
Ya en la posición 2 disminuye fuertemente el uso de casco y desciende más aún en las posiciones de mayor vulnerabilidad, situación que aumenta fuertemente la exposición de esos pasajeros. El indicador también disminuye notoriamente en motos con mayor cantidad de ocupantes, fundamentalmente de 3 ocupantes en adelante.

Uso de casco según cantidad de ocupantes



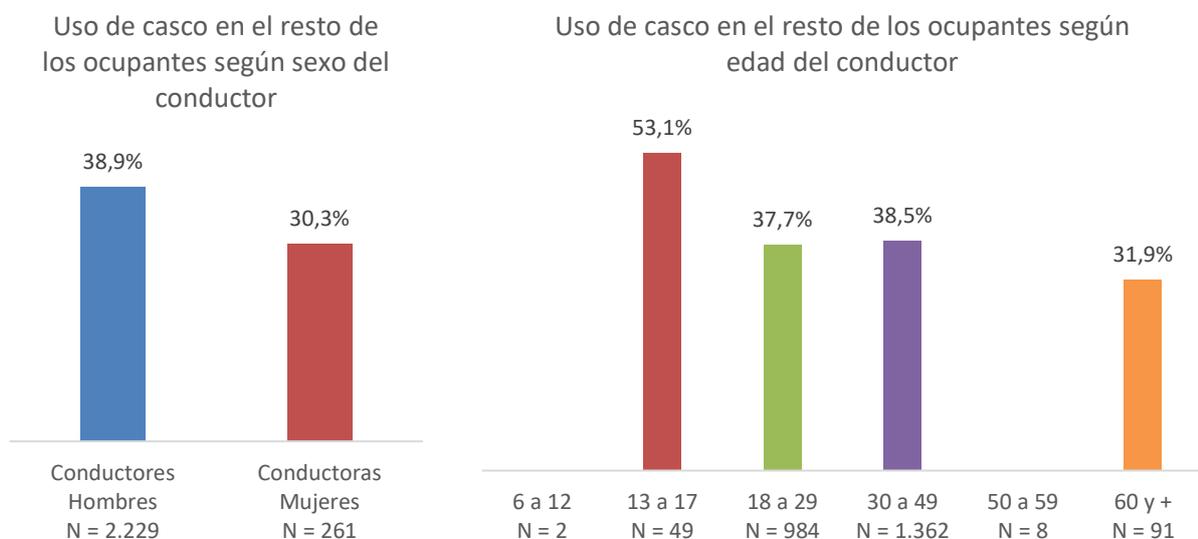
USO DE CASCO

Según características del ocupante



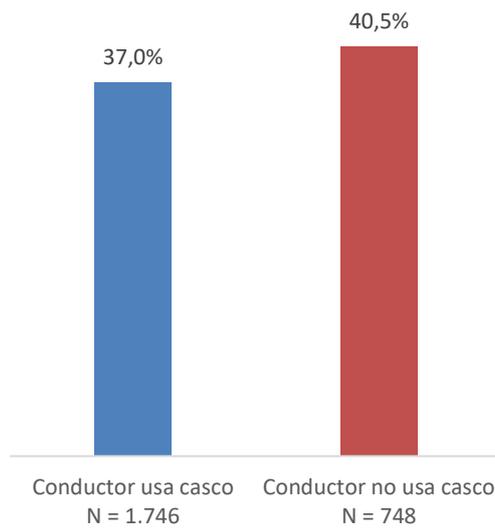
El uso de casco aumenta entre los hombres, mientras que según la edad aumenta a partir de los 18 años y desciende fuertemente hasta magnitudes bajas por debajo de los 18 años y más aún entre los niños de edades más tempranas.

Según características del conductor



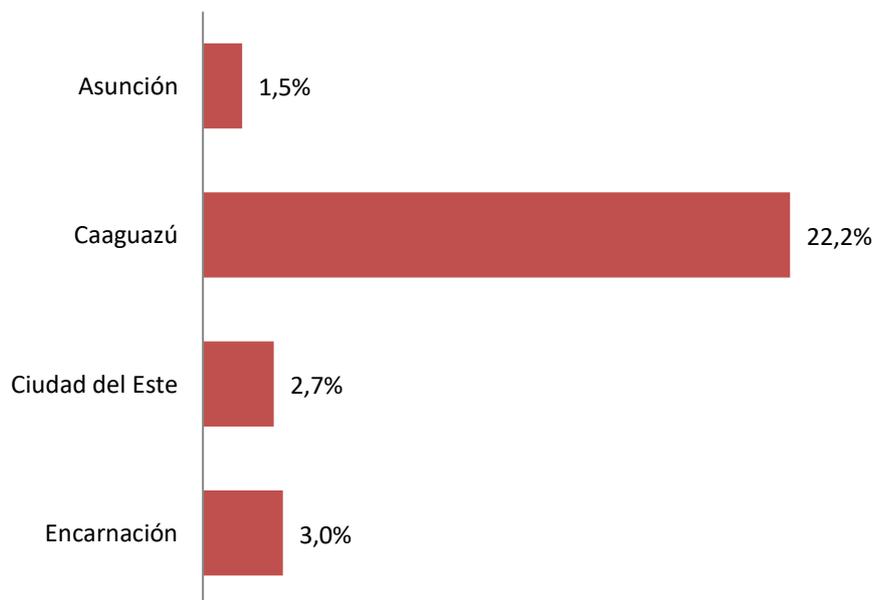
El uso de casco por parte del resto de los ocupantes aumenta cuando el conductor es hombre, mientras que se incrementa cuando el conductor tiene entre 13 a 17 años y es menor al 50%, y en algunos casos inexistente, cuando el conductor es adulto.

Uso de casco en pasajeros en función del uso de casco por parte del conductor (%)



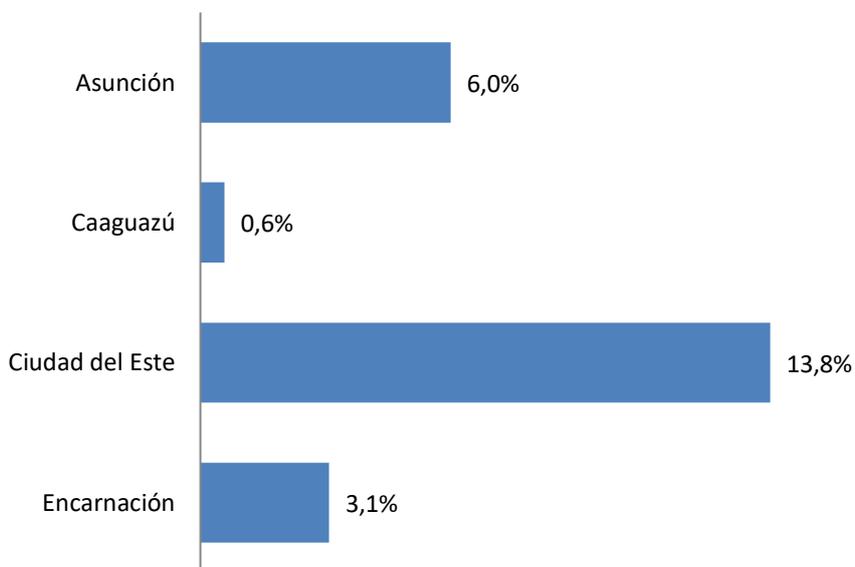
Se observa que el uso de casco por el resto de los pasajeros no parece estar influenciado por el uso del mismo por parte del conductor.

MOTOS CON CANTIDAD DE OCUPANTES SUPERIOR A LO PERMITIDO (más de 2) Según ciudad (%)



Destaca claramente Caaguazú por su peor performance también en este indicador.

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera) Según ciudad (%)

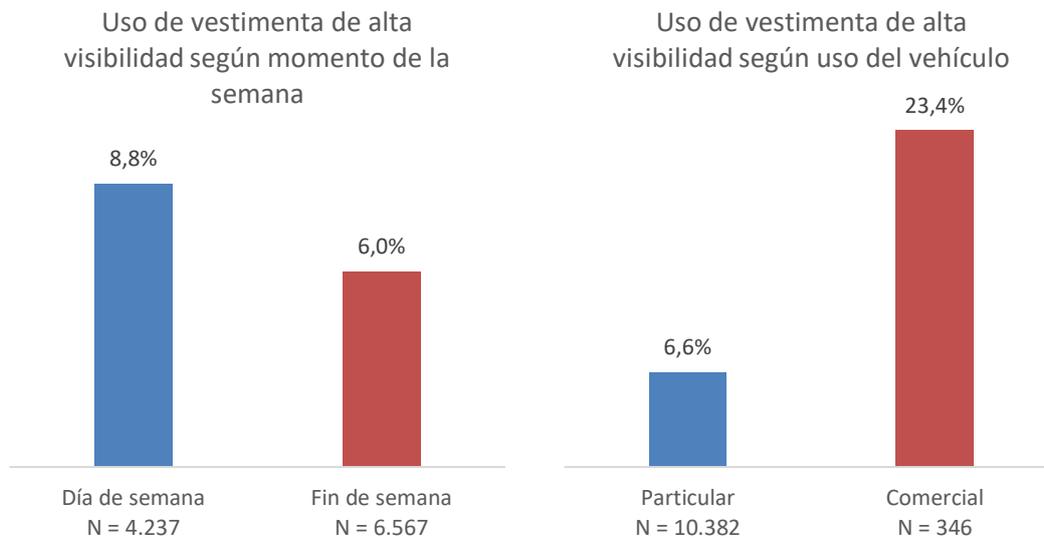


Resulta bajo el uso de vestimenta de alta visibilidad en todas las ciudades, donde en ese escenario el mejor registro es el de Ciudad del Este y el más crítico nuevamente se detecta en Caaguazú.

Según ciudad y edad (%)

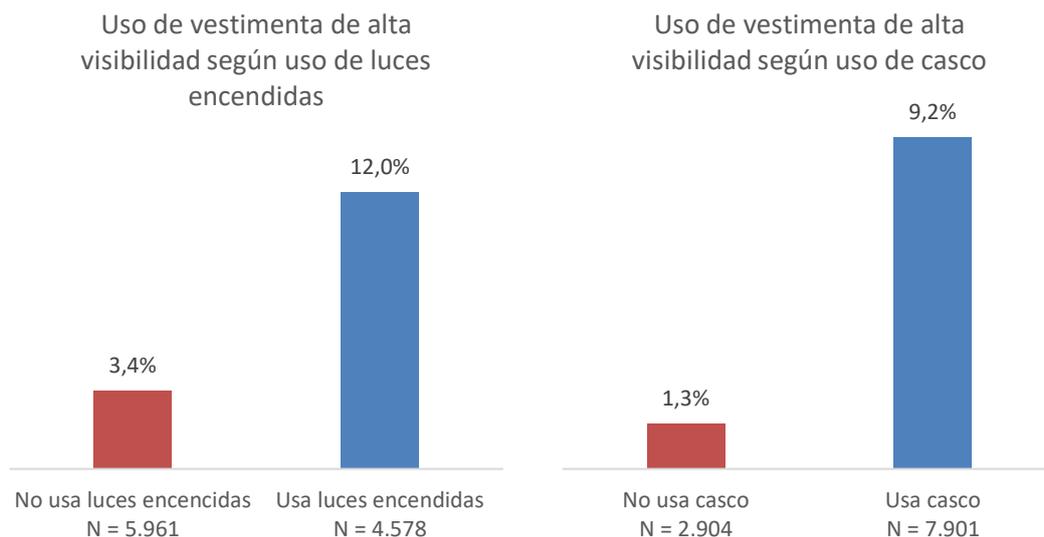
Ropa visible	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Asunción			3,8%	8,6%	9,1%	7,4%
Caaguazú		1,0%	0,5%	0,7%		
Ciudad del Este			9,4%	18,8%	12,5%	40,5%
Encarnación	2,1%	2,2%	2,3%	3,9%		2,6%

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera) Según variables de contexto



El uso de vestimenta de alta visibilidad es bajo y aumenta levemente los días de semana, y se incrementa claramente cuando el vehículo es de uso comercial.

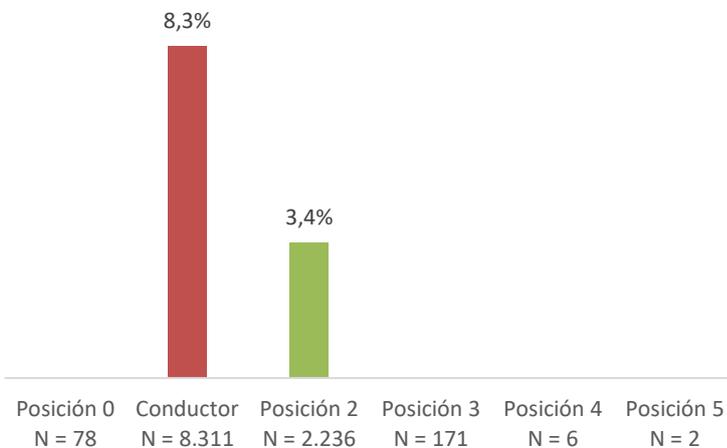
Según otras conductas



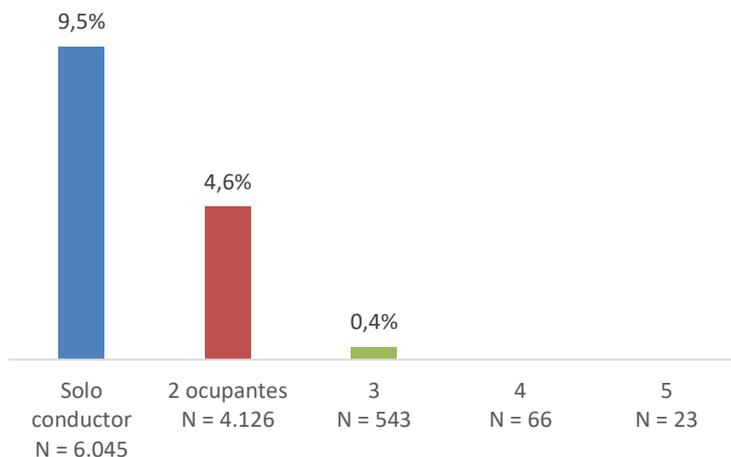
El uso de vestimenta aumenta cuando la moto lleva las luces diurnas encendidas, así como se incrementa cuando a la vez se usa casco.

Según distribución de pasajeros en el vehículo

Uso de vestimenta de alta visibilidad según posición del ocupante

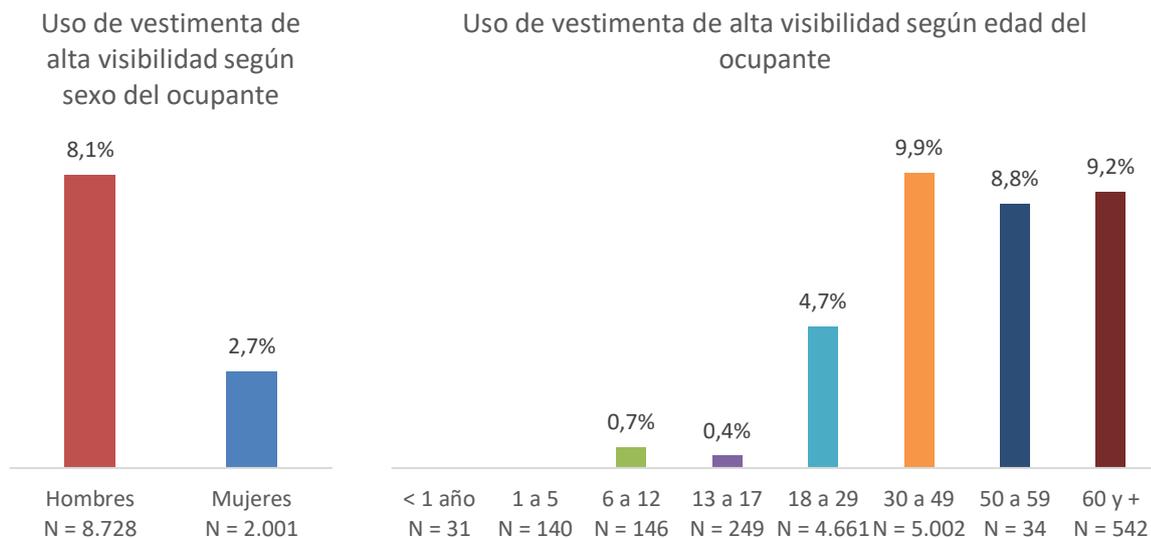


Uso de vestimenta de alta visibilidad según cantidad de ocupantes



El indicador de por sí presenta una baja magnitud pero resulta crítico en las posiciones no ocupadas por el conductor y especialmente en las más vulnerables, así como también a medida que desciende la cantidad de ocupantes.

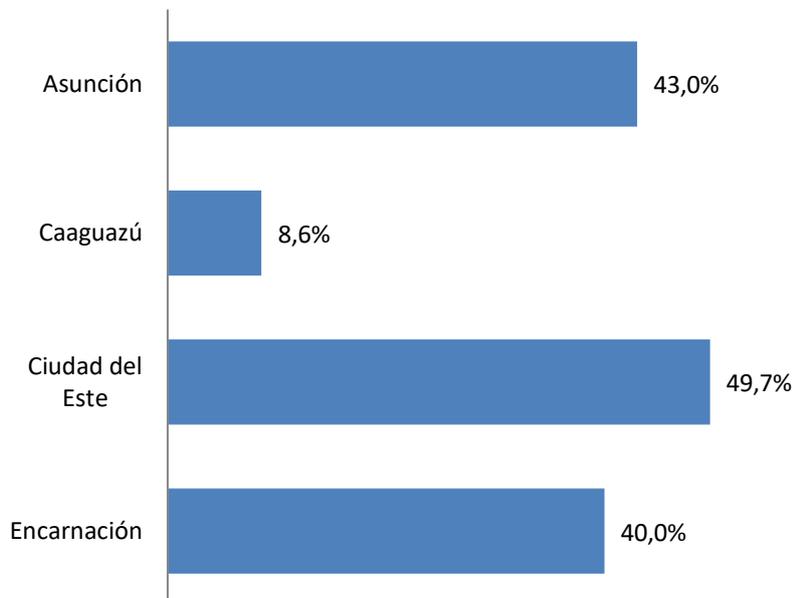
Según características del ocupante



Los hombres presentan un mayor uso de vestimenta de alta visibilidad, y con respecto a la edad de los ocupantes, desciende entre quienes tienen menos de 30 años, con más fuerza entre los menores de 18 y resulta crítico entre los ocupantes de edades más tempranas.

USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según ciudad (%)



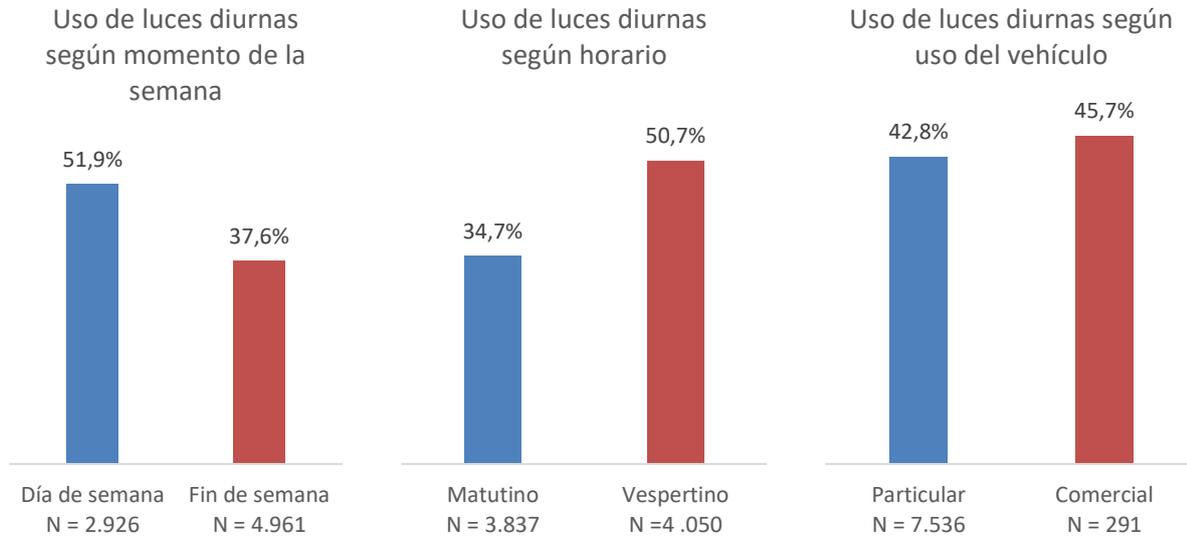
La mejor performance es para Ciudad del Este, mientras que también en este indicador la peor es para Caaguazú.

Según ciudad y edad (%)

Uso de luces	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Asunción		40,0%	41,1%	46,8%		32,1%
Caaguazú		10,3%	7,0%	9,6%		20,0%
Ciudad del Este		27,3%	47,5%	51,1%	40,0%	80,5%
Encarnación		12,5%	41,7%	39,1%	28,6%	43,8%

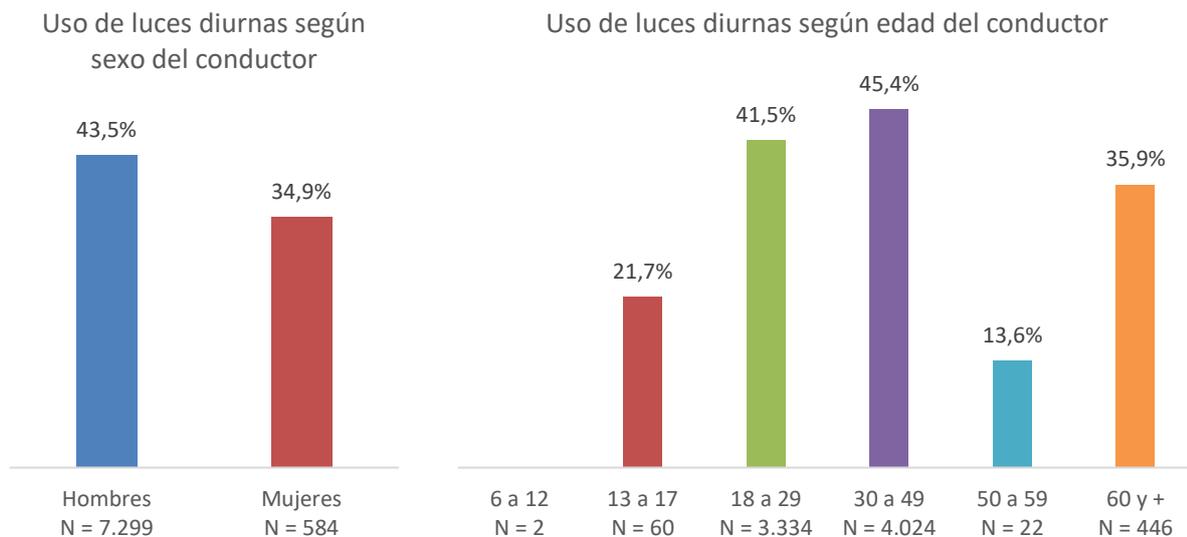
USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según momento de la semana y día, y según uso del vehículo



El uso de luces diurnas aumenta los días de semana, en el horario vespertino, y levemente cuando la moto es de uso comercial.

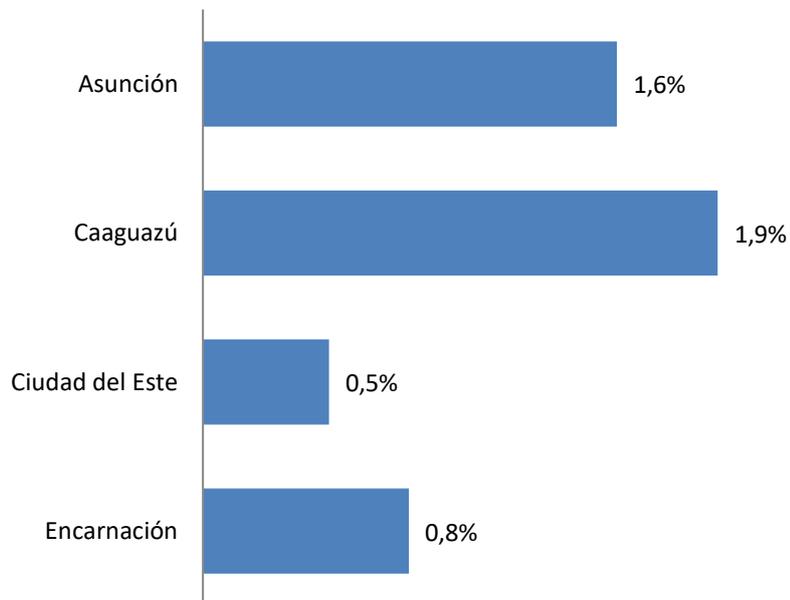
Según características del conductor: sexo y grupo de edad



El uso de luces es mayor cuando el conductor es hombre, y disminuye fuertemente en conductores de 50 a 59 años así como en los de 13 a 17.

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



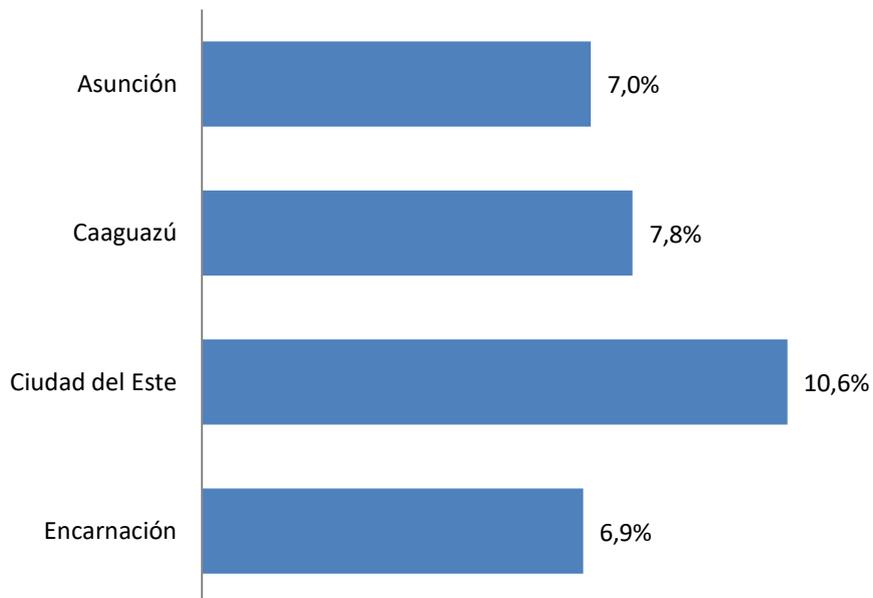
El uso de celular por parte de conductores de motocicletas es bajo en todas las ciudades, y en este contexto el mayor registro es para Caaguazú seguida de Asunción.

Según ciudad y edad (%)

Uso de celular	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Asunción			2,4%	1,1%		
Caaguazú		4,1%	2,0%	1,3%		
Ciudad del Este			0,3%	0,6%		
Encarnación			1,1%	0,6%		

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



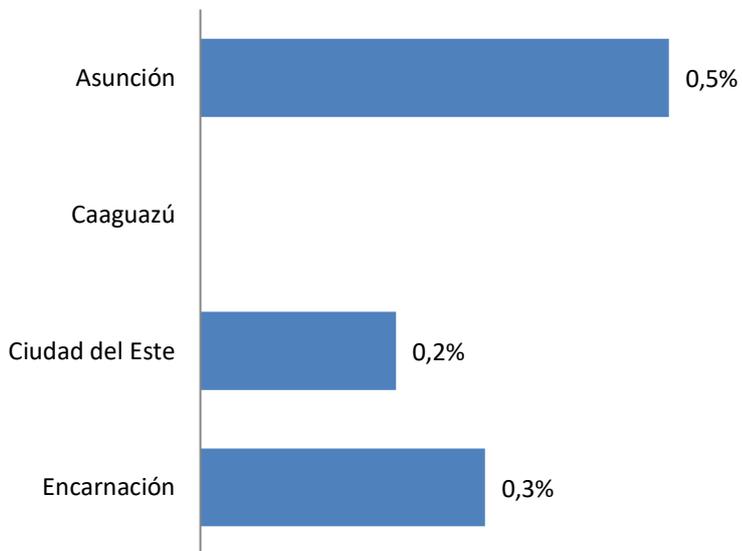
Ya es de una mayor magnitud el uso de transporte de carga libre u obstaculizando la visibilidad del conductor, donde Ciudad del Este presenta la peor performance.

Según ciudad y edad (%)

Transporte de carga	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Asunción			5,6%	9,1%	14,3%	2,2%
Caaguazú		2,1%	7,4%	9,1%	25,0%	20,0%
Ciudad del Este		9,1%	5,8%	14,2%		19,5%
Encarnación			4,1%	8,8%		3,1%

FUMA O BEBE EL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



Es mínimo el hecho de que el conductor viaje fumando o bebiendo y, en ese contexto, el mayor registro se da en Asunción y la mejor performance es para Caaguazú.

Según ciudad y edad (%)

Fuma-Bebe	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Asunción			0,7%	0,5%		
Caaguazú			0,6%	0,7%		
Ciudad del Este				0,3%		
Encarnación			0,3%	0,6%		

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

		USA CELULAR
Uso del vehículo	Particular N=7.536	1,2%
	Comercial N=290	2,6%
	No se ve N=61	
Momento de la semana	Día de semana N=2.926	0,8%
	Fin de semana N=4.961	1,5%
Sexo del conductor	Hombres N=7.299	1,1%
	Mujeres N=583	2,4%
	No ve N=4	
Edad del conductor	6 a 12 N=2	
	13 a 17 N=60	1,5%
	18 a 29 N=3.334	1,8%
	30 a 49 N=4.024	0,9%
	50 a 59 N=21	
	60 y más N=446	

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

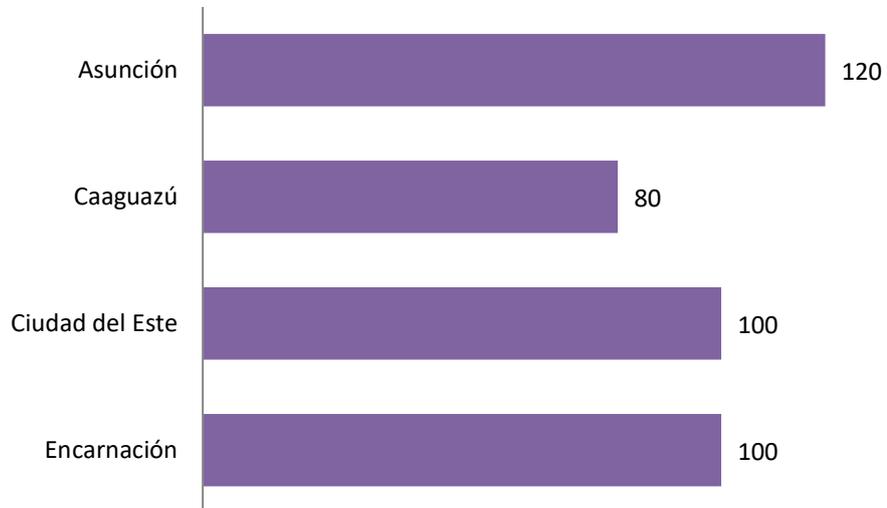
		TRANSPORTA CARGA
Uso del vehículo	Particular N=7.536	6,0%
	Comercial N=290	53,5%
	No se ve N=61	16,2%
Momento de la semana	Día de semana N=2.926	7,5%
	Fin de semana N=4.961	8,0%
Sexo del conductor	Hombres N=7.299	8,2%
	Mujeres N=583	2,5%
	No ve N=4	5,2%
Edad del conductor	6 a 12 N=2	
	13 a 17 N=60	4,5%
	18 a 29 N=3.334	5,5%
	30 a 49 N=4.024	10,2%
	50 a 59 N=21	9,1%
	60 y más N=446	3,7%

El uso de celular se da entre los conductores menores de 50 años, en vehículos de uso comercial, los fines de semana entre las mujeres. Mientras que el transporte de carga aumenta notoriamente en motocicletas conducidas por hombres, en conductores entre 30 y 59 años, y fuertemente en vehículos de uso comercial.

9.3 Estudio mediante encuesta coincidental

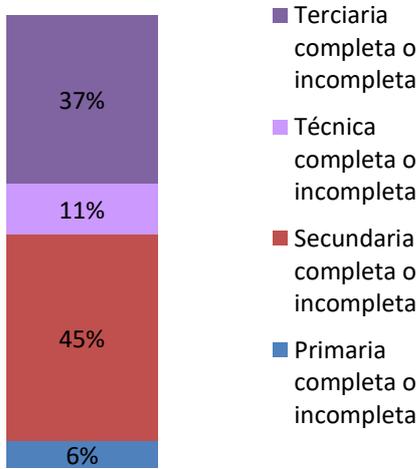
La encuesta coincidental en Paraguay se realizó a 400 personas, distribuidas de la siguiente manera:

CANTIDAD DE CASOS

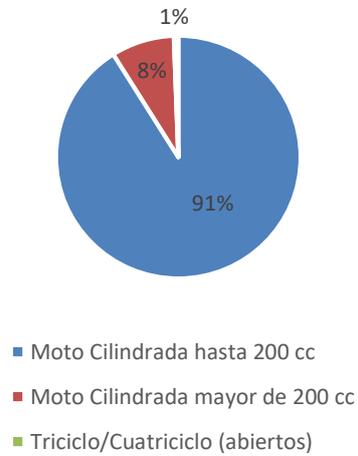


Estructura de la muestra

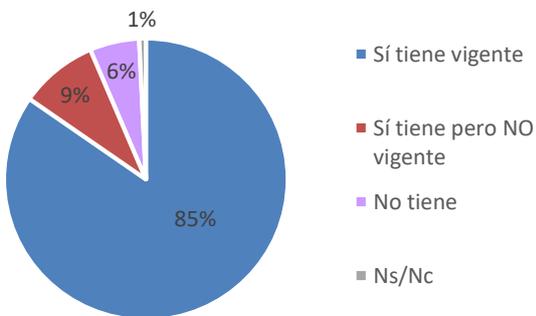
Nivel educativo



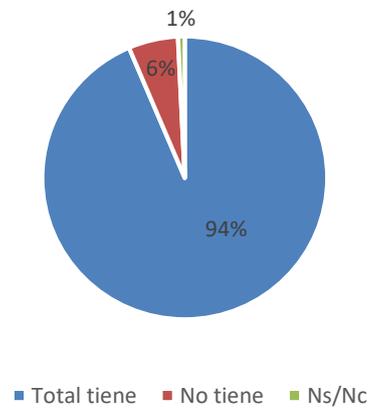
Tipo de vehículo



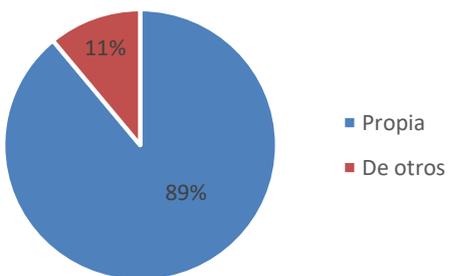
Licencia de conducir



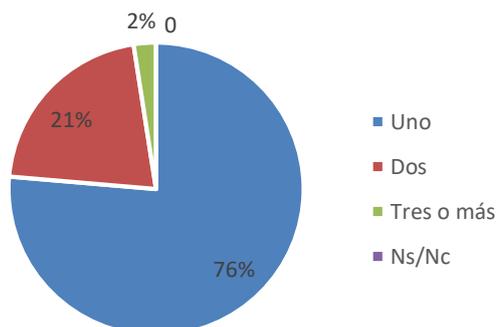
Licencia de conducir agrupado



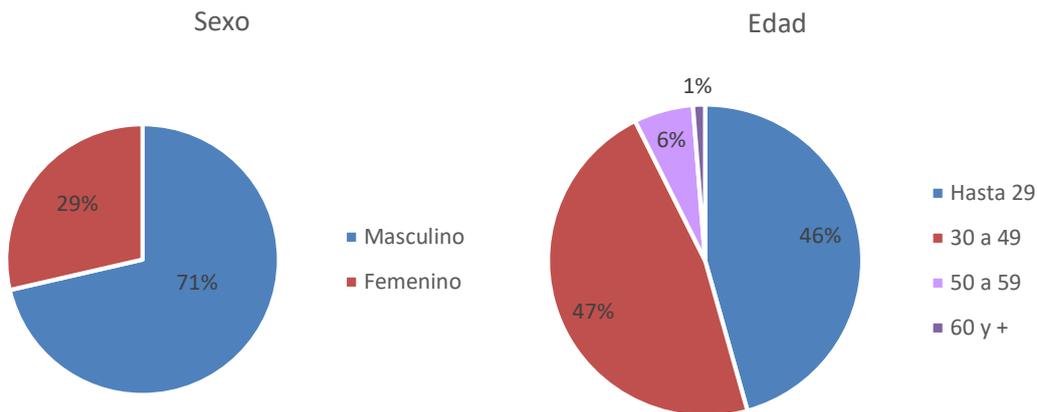
Propiedad de la moto



Niños menores de 15 años que suelen viajar agrupado

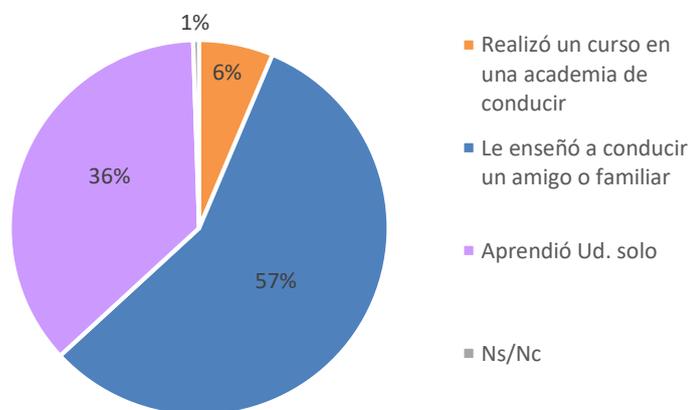


²⁵ Dada la escasa cantidad de casos en la categoría de tres o más, dicha categoría no será tomada en cuenta para los análisis según la cantidad de menores de 15 años que suelen viajar.



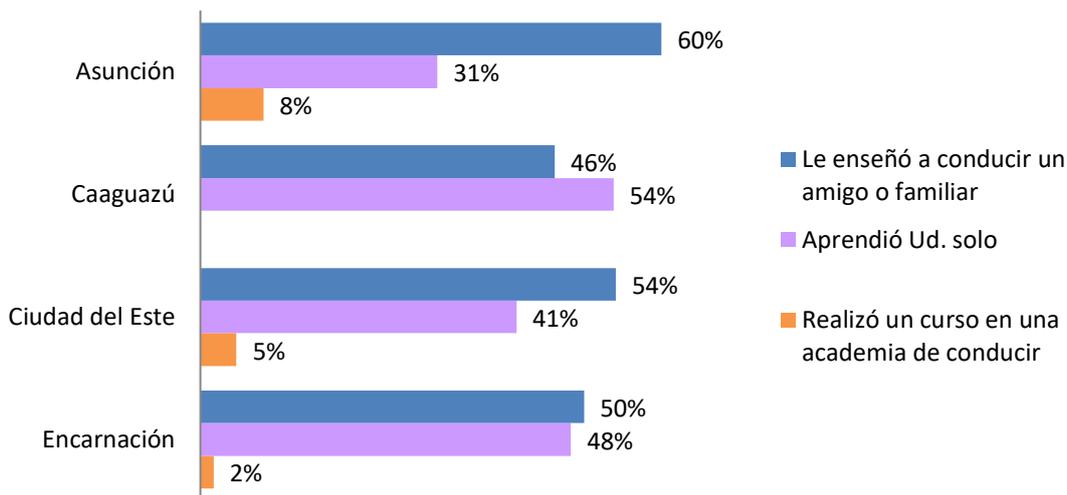
26

¿Cómo aprendió a conducir motos?



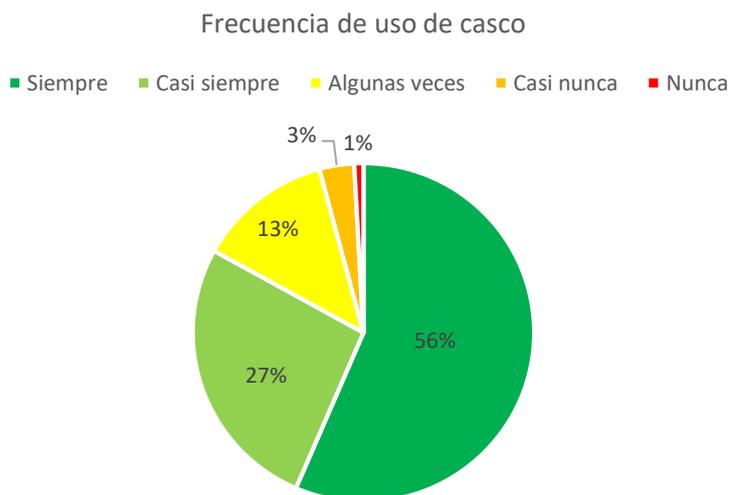
Resulta mayoritario el haber aprendido a través de un amigo o familiar, seguido por haberlo hecho solo, y es claramente minoritario (solo 6%) el haber realizado un curso en una academia de conducir.

²⁶ Dada la escasa cantidad de casos en el tramo de 60 años y más de edad, dicha categoría no será tomada en cuenta para los análisis según la edad.

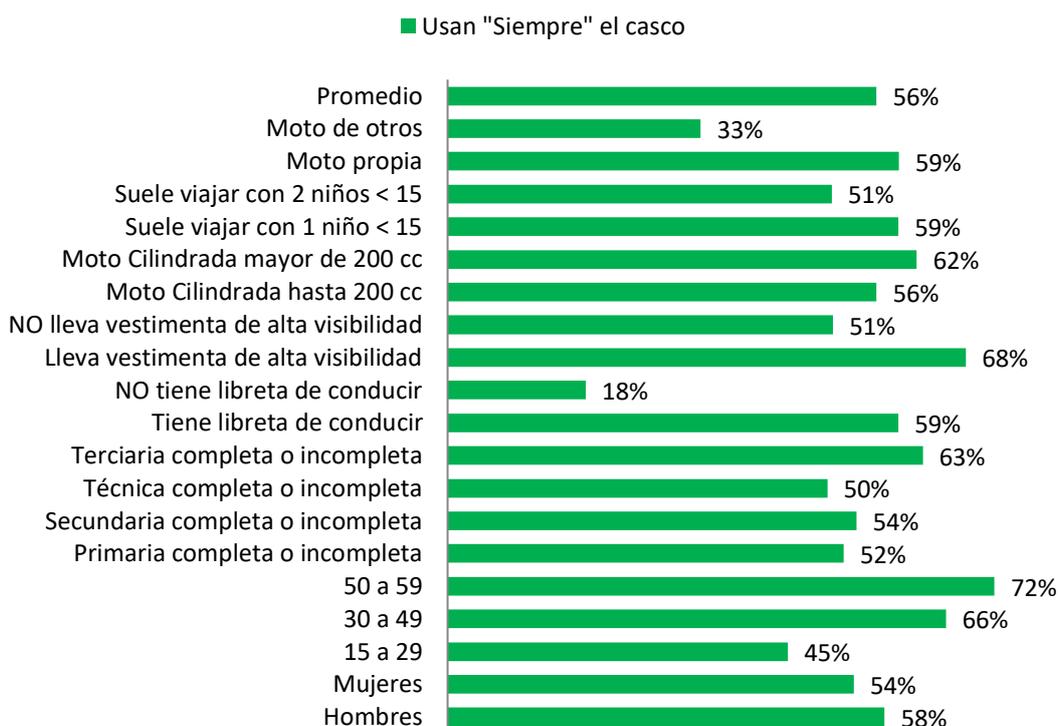


El aprender a través de un amigo o familiar destaca en Asunción, el hacerlo solo en Caaguazú, mientras que el haber realizado un curso en una academia de conducir aumenta su magnitud en Asunción aunque alcanzando solamente al 8% de los encuestados.

¿Con qué frecuencia usa el casco puesto en la cabeza cuando anda en moto?



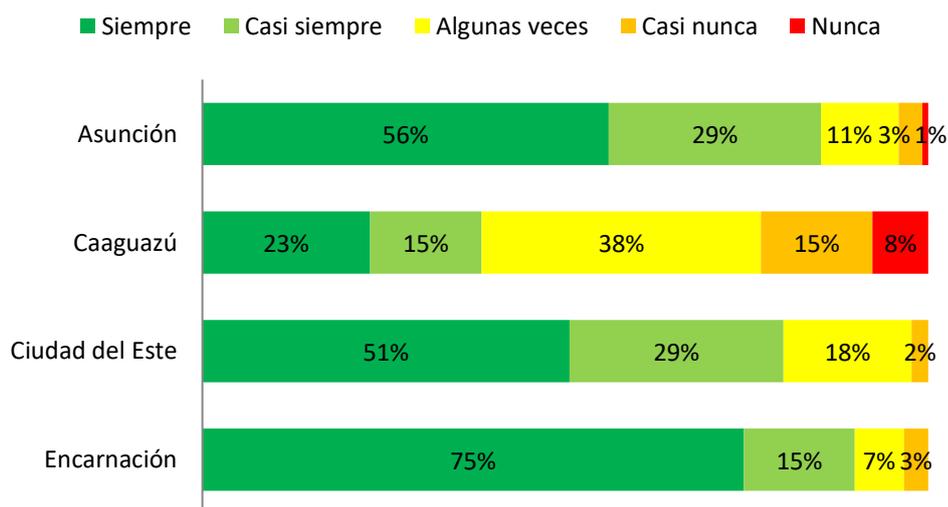
Poco menos de 6 de cada 10 conductores de moto declara usar “siempre” el casco en la cabeza, quedando por tanto un amplio espacio de mejora hacia un uso óptimo al respecto.



El hacerlo "siempre" se incrementa fuertemente entre los conductores de mayor nivel educativo, en los de mayor edad, los que llevan vestimenta de alta visibilidad, a medida que aumenta la edad, entre quienes suelen viajar con 1 niño menor de 15 años, los que viajan en motos de más de 200cc.

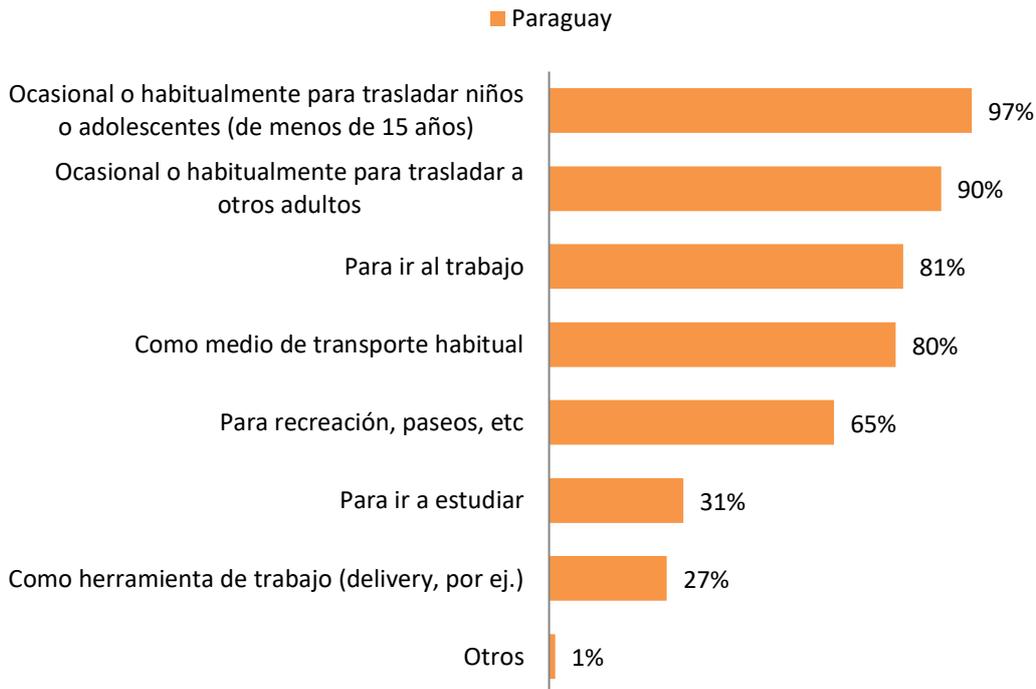


Quienes NO lo utilizan "siempre" se incrementa notoriamente entre quienes no tienen libreta de conducir, los que viajan en la moto de otros, a medida que disminuye la edad.

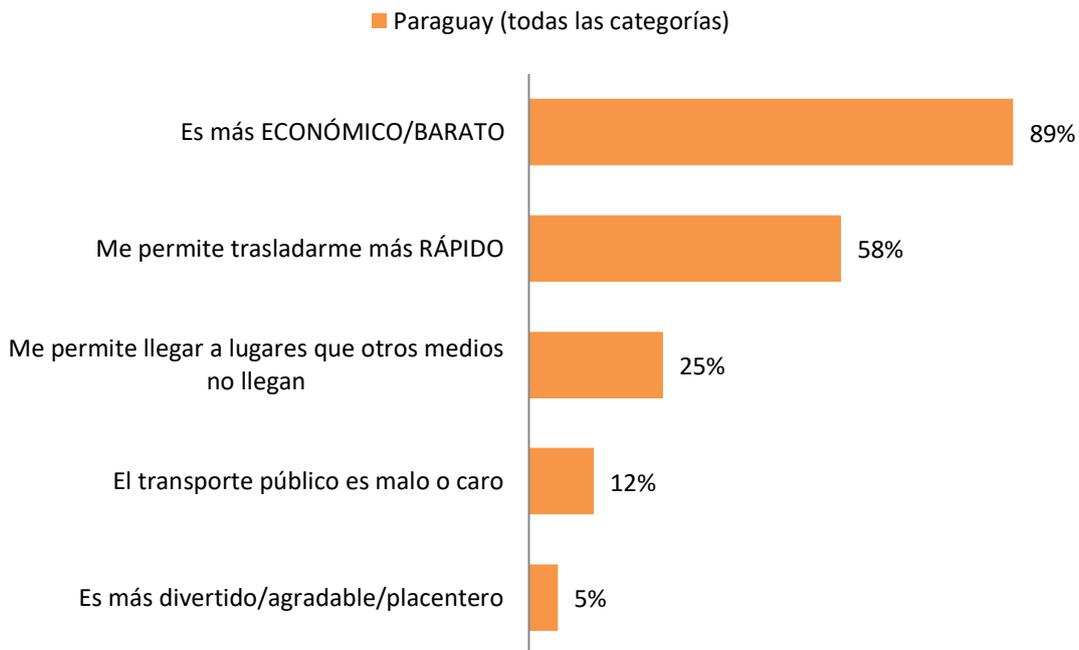


Encarnación presenta el mejor desempeño, mientras que destaca claramente Caaguazú por registrar el resultado más crítico, tal como también se verificó en el estudio observacional.

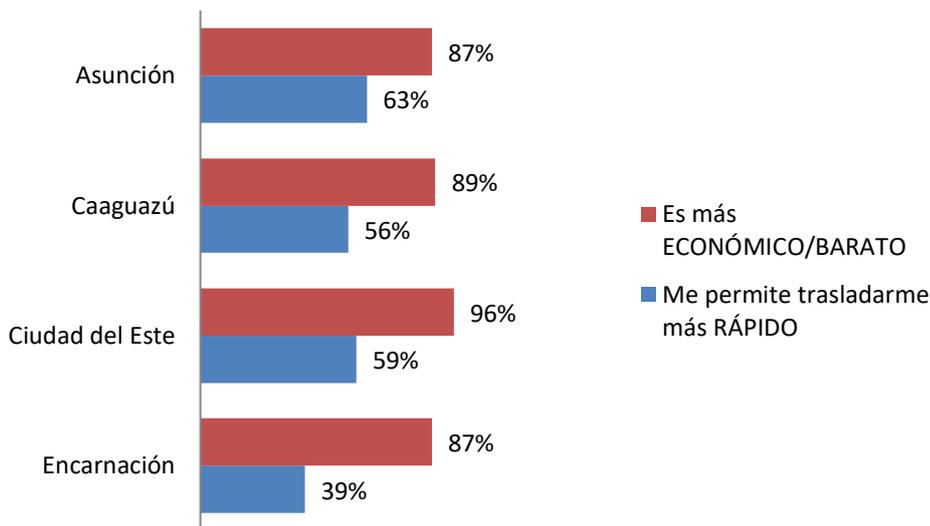
Uso de la moto



¿Por qué motivo ha elegido la moto como medio de transporte? – Para quienes usan la moto como medio de transporte habitual.

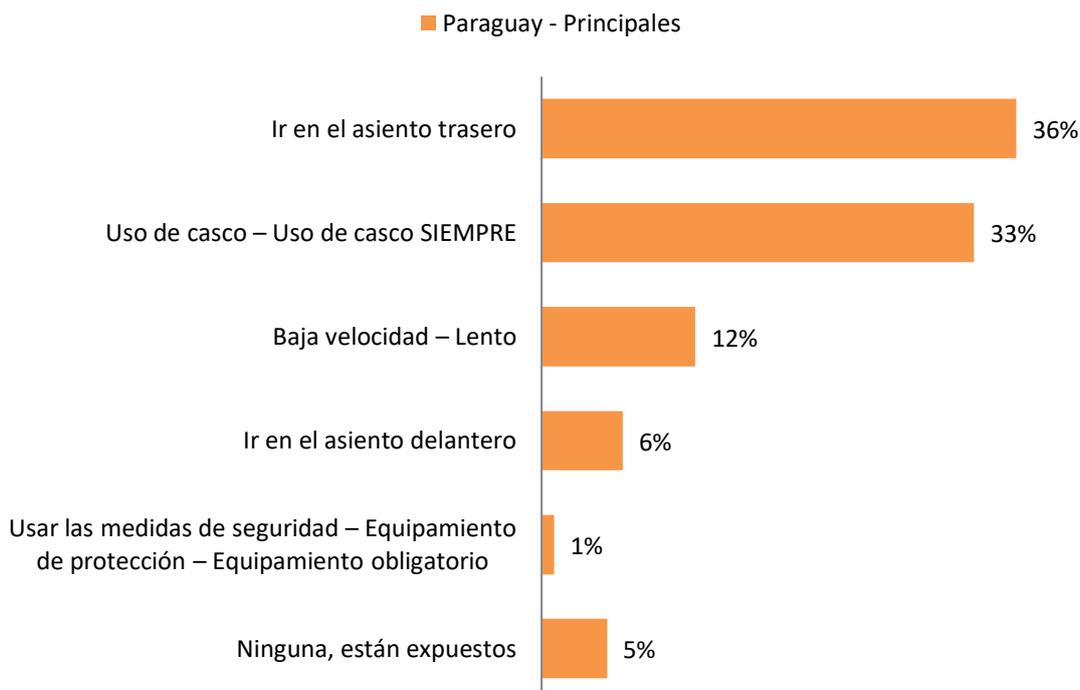


Destaca claramente la percepción de más económico, seguido por la de rapidez.

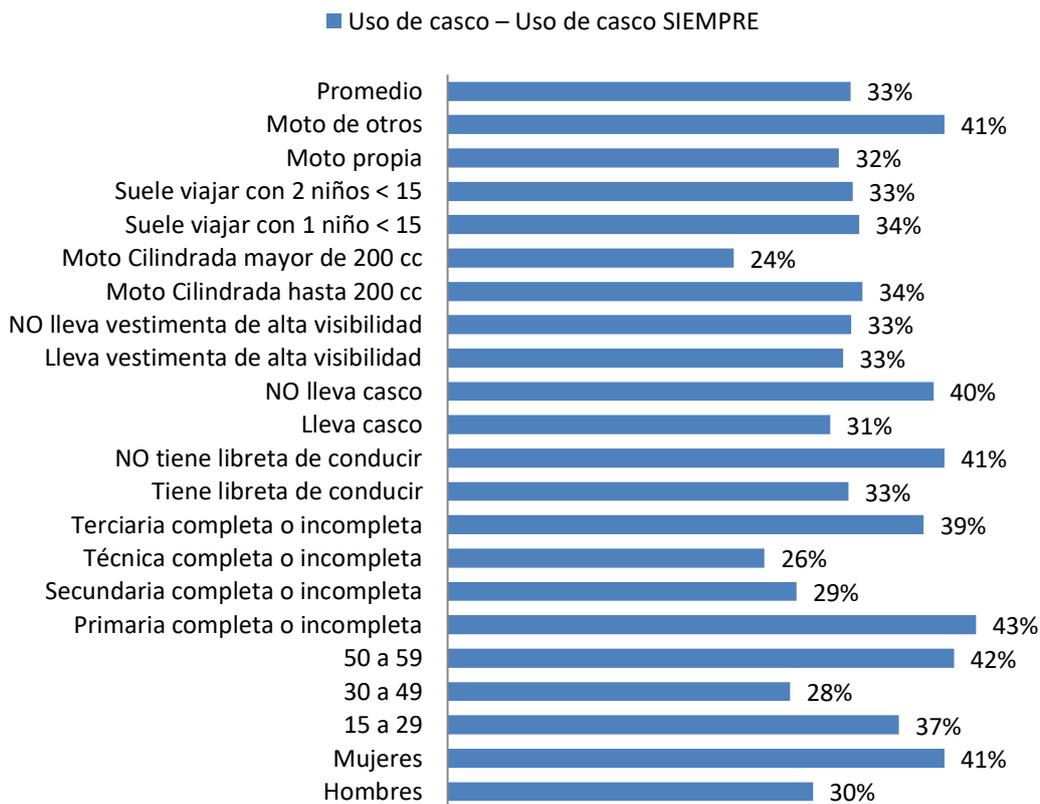


El factor económico destaca en Ciudad del Este, mientras que la rapidez se incrementa en mayor medida en Asunción.

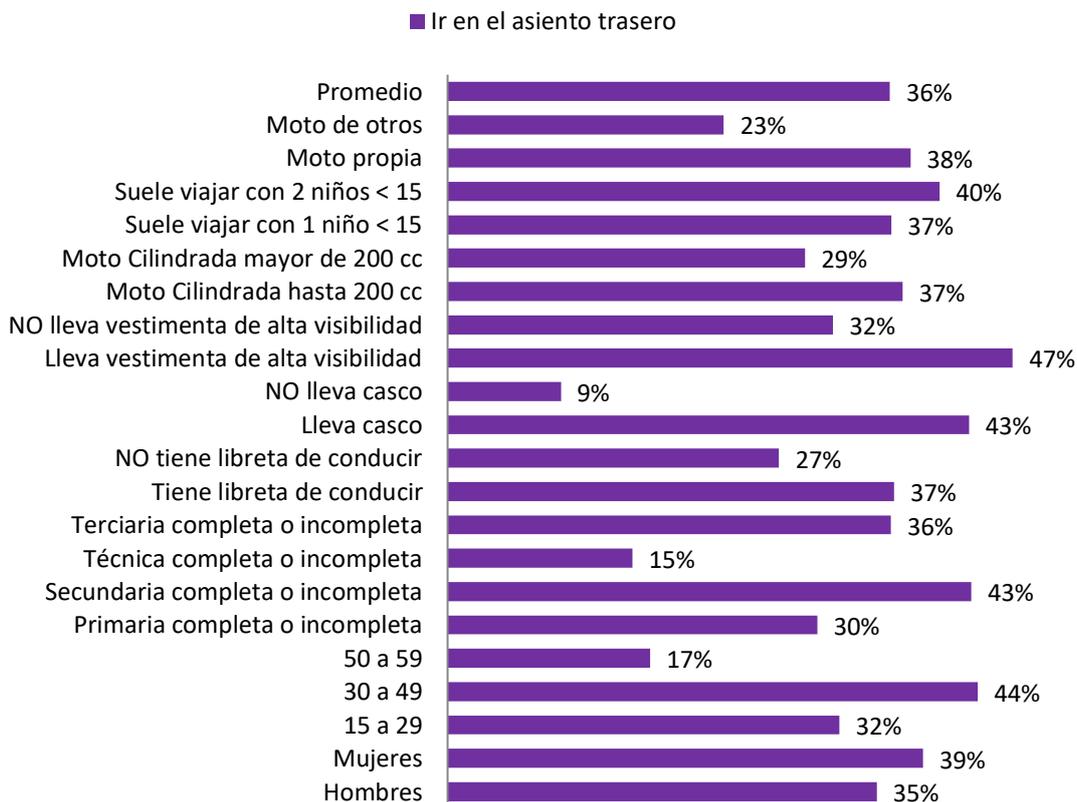
En su opinión, ¿cuál es la forma más segura de viajar para los menores de 15 años cuando van en moto?



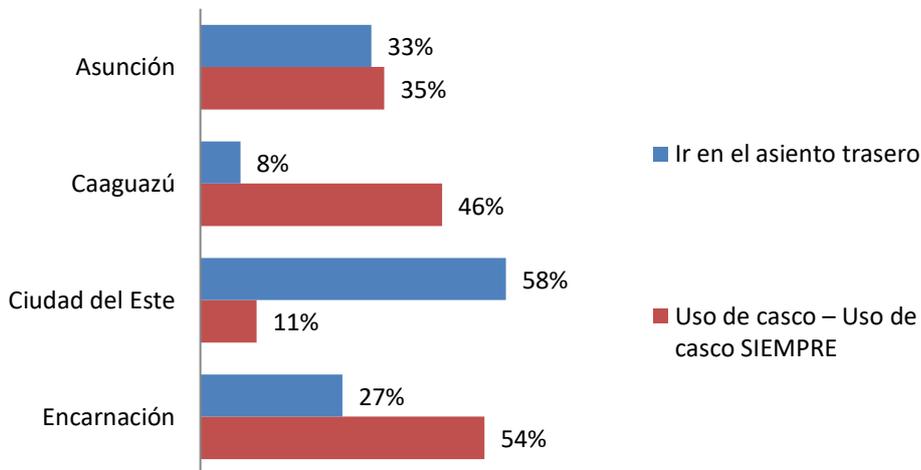
Destaca el ir en el asiento trasero, que supera al uso de casco SIEMPRE, y luego a distancia y en tercer lugar aparece la baja velocidad.



El uso de casco SIEMPRE aumenta en los extremos del nivel educativo, en los extremos de la edad, entre quienes viajan en moto de otros, en los conductores que no llevan casco, en los que no tienen libreta de conducir.



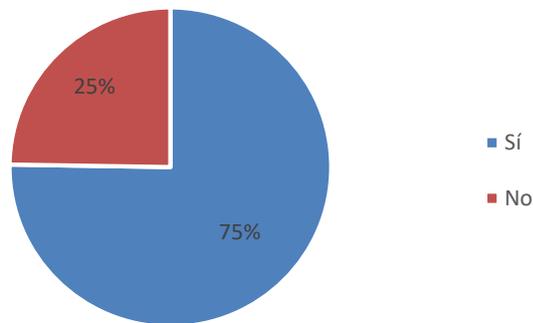
Ir en el asiento trasero se incrementa entre quienes llevan medidas de seguridad (casco, ropa apropiada), en los extremos del nivel educativo, en los extremos de la edad, entre quienes tienen de 30 a 49 años, en los que tienen secundaria completa o incompleta.



El ir en el asiento trasero destaca claramente en Ciudad del Este. El usar casco SIEMPRE destaca en Encarnación, y presenta un registro crítico en Ciudad del Este.

En las ocasiones en las que viaja con niños o adolescentes, ¿utiliza alguna medida de seguridad o dispositivos de protección para esos pasajeros?

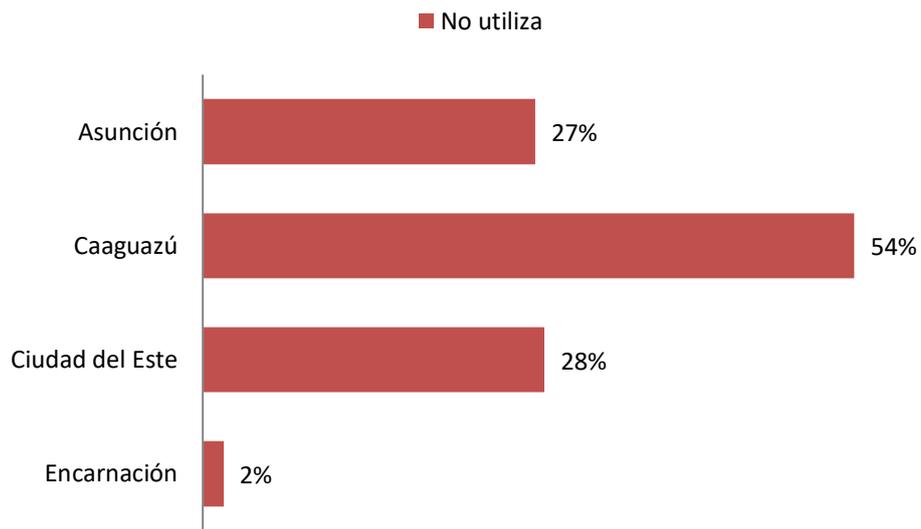
Utilización de medidas de seguridad cuando viaja con niños o adolescentes



Si bien es ampliamente mayoritario el uso de medidas, de todas formas se aprecia una alerta en que 1 de cada 4 conductores no las emplea cuando se viaja en moto con niños o adolescentes.

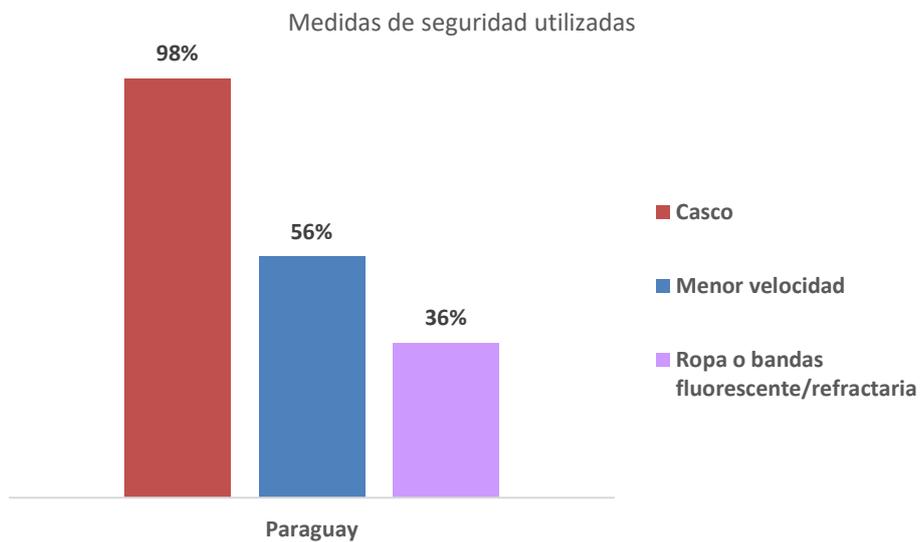


Quienes no las utilizan en mayor medida son los que no tienen libreta de conducir, no llevan casco, viajan en moto de otros, suelen viajar con 2 niños menores de 15 años, son claramente los conductores más jóvenes.

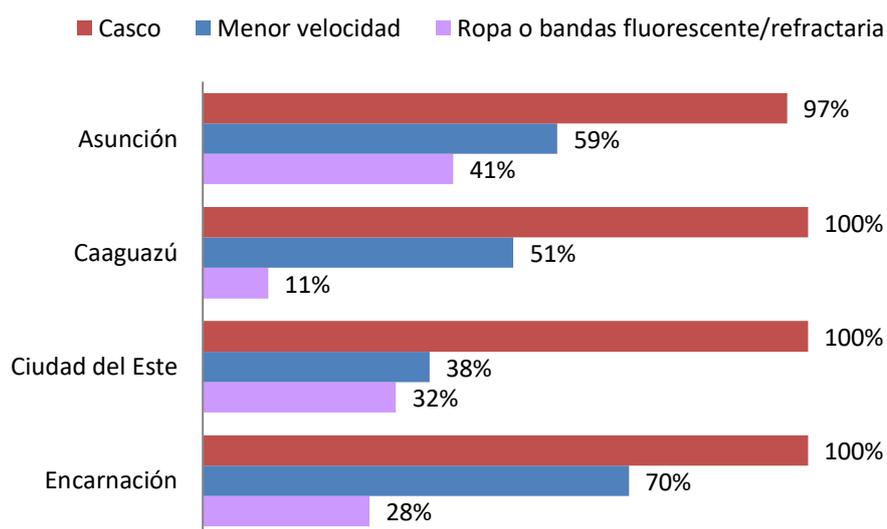


Caaguazú presenta el resultado más crítico en el indicador.

¿Qué medidas utiliza? – Para quienes respondieron que SÍ las utilizan.

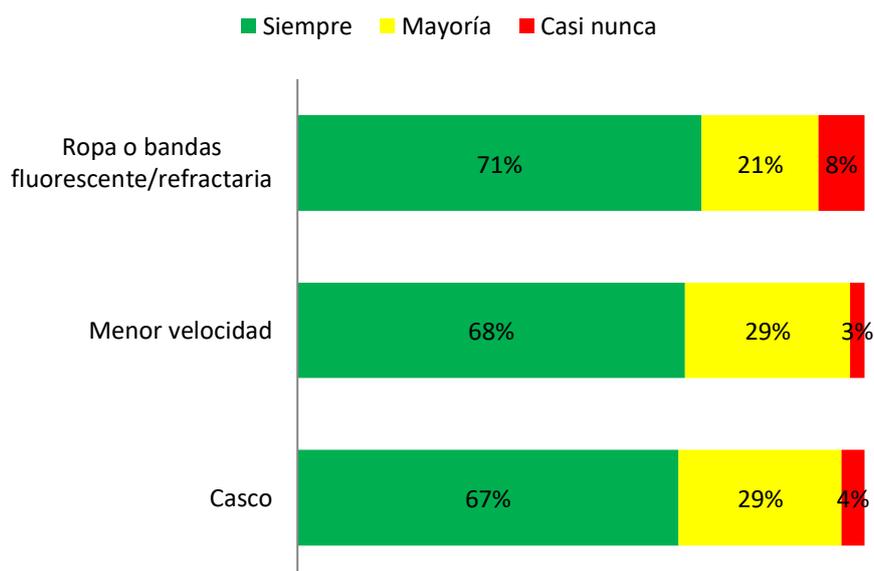


Destaca el uso de casco, seguido por la de menor velocidad y en tercer lugar la de ropa apropiada.



El uso de casco es fuertemente mayoritario en las cuatro ciudades relevadas, la menor velocidad destaca en Encarnación, al tiempo que Asunción lo hace en el uso de ropa apropiada, donde Caaguazú muestra un bajo porcentaje.

¿Lo usa siempre que lleva menores, la mayoría de las veces o casi nunca? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.

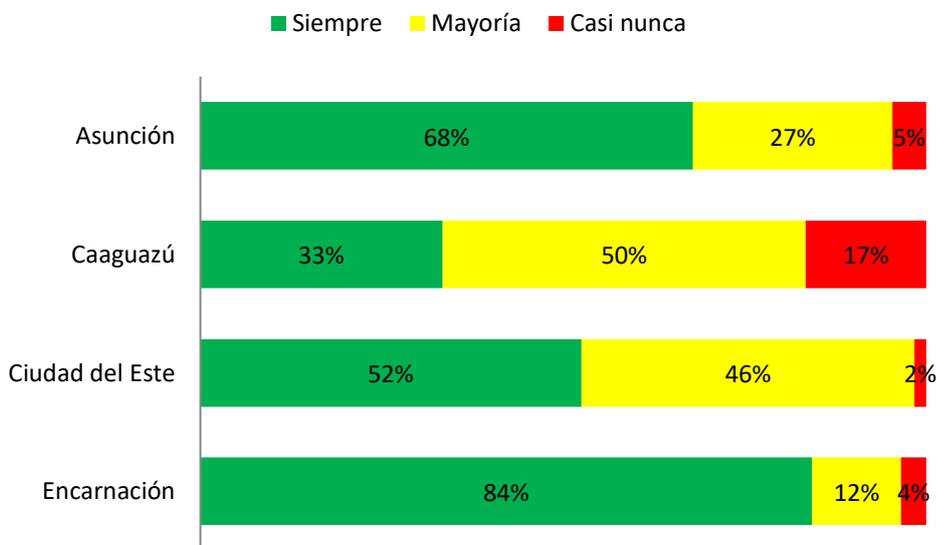


El uso de ropa apropiada presenta la mayor frecuencia de uso, superando levemente a la menor velocidad y al uso de casco, aunque al mismo tiempo el uso de ropa muestra la mayor magnitud del “casi nunca”.



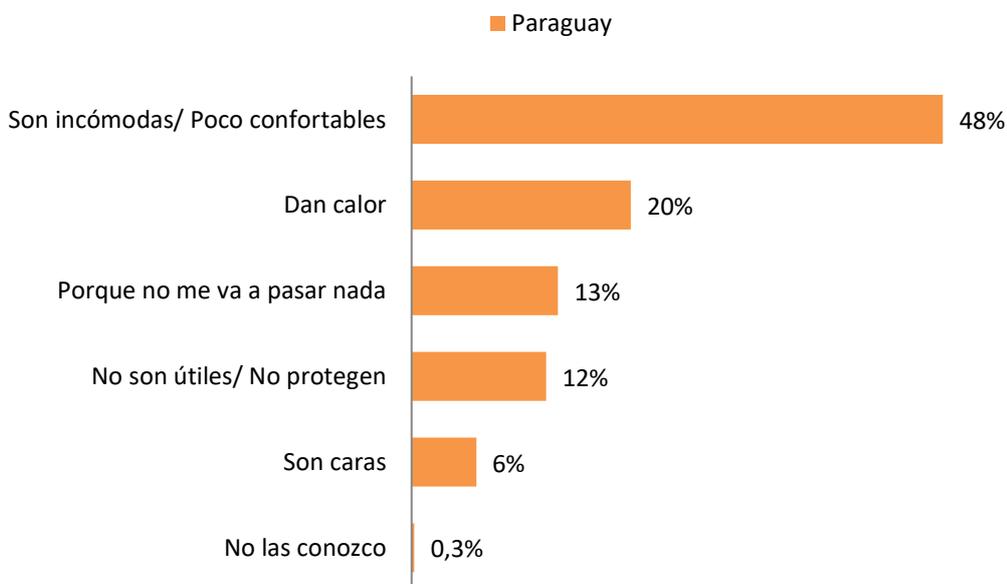
El uso de casco “siempre” que viaja con niños destaca fundamentalmente a medida que se incrementa la edad, entre quienes llevan ropa apropiada, entre los que suelen viajar con 1 niño menor de 15 años y en quienes tienen formación terciaria completa o incompleta.

Frecuencia de uso de casco cuando viaja con niños o adolescentes según ciudad – Para quienes respondieron que SÍ lo utilizan.

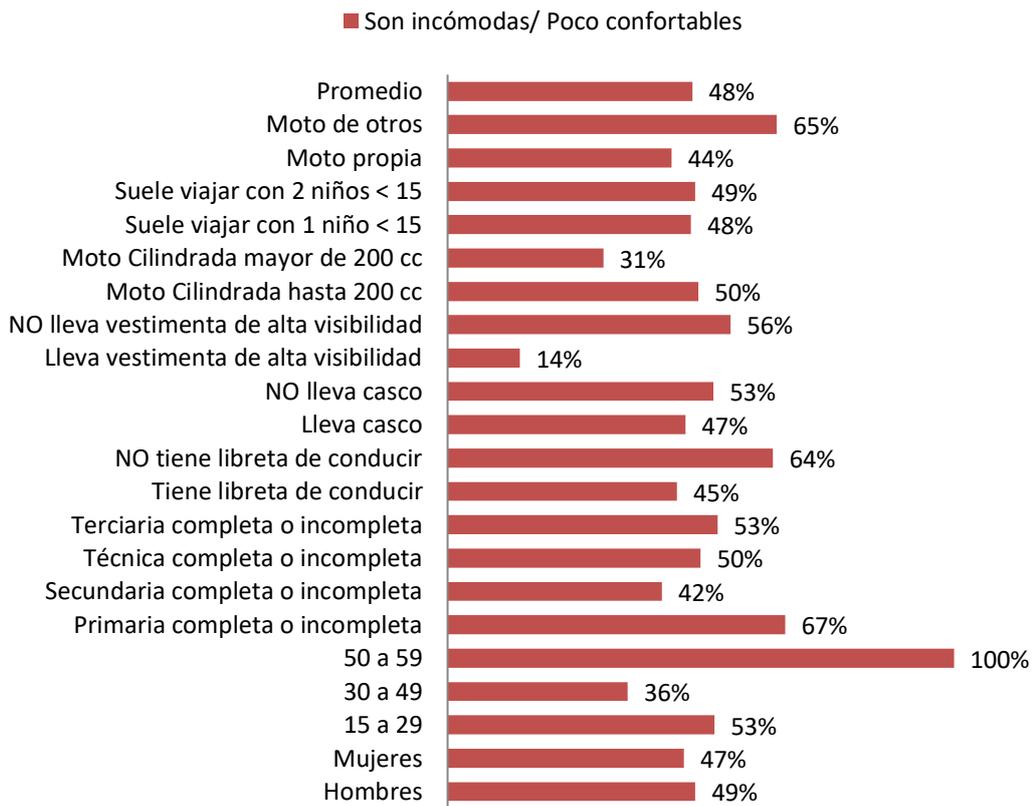


La mención al uso de casco “siempre” se incrementa en Encarnación, pero disminuye significativamente en Ciudad del Este y más aún en Caaguazú (siendo coherente con lo registrado en el Observacional).

¿Por qué motivo no utiliza medidas de protección o por qué motivo solo usa medidas de protección en contadas ocasiones? – Para quienes respondieron que NO las utilizan.

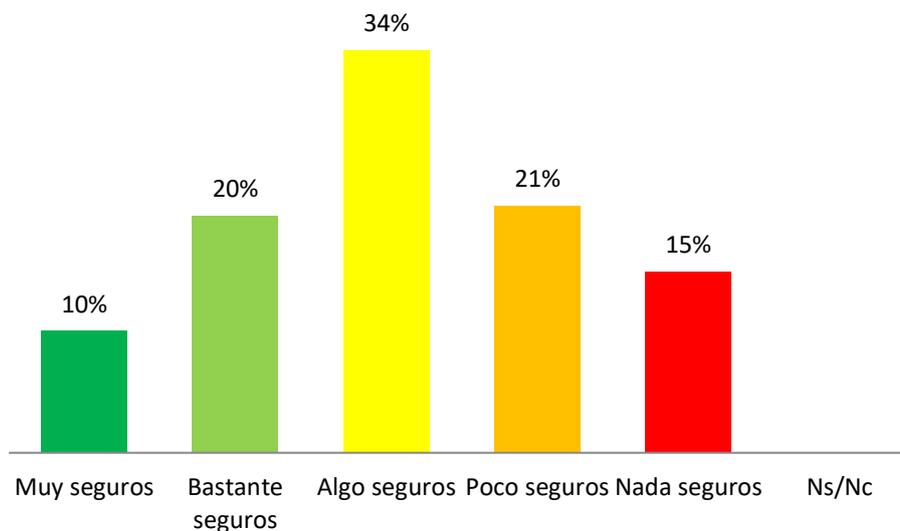


Destaca claramente la percepción de incomodidad, seguido a distancia por la de que dan calor.

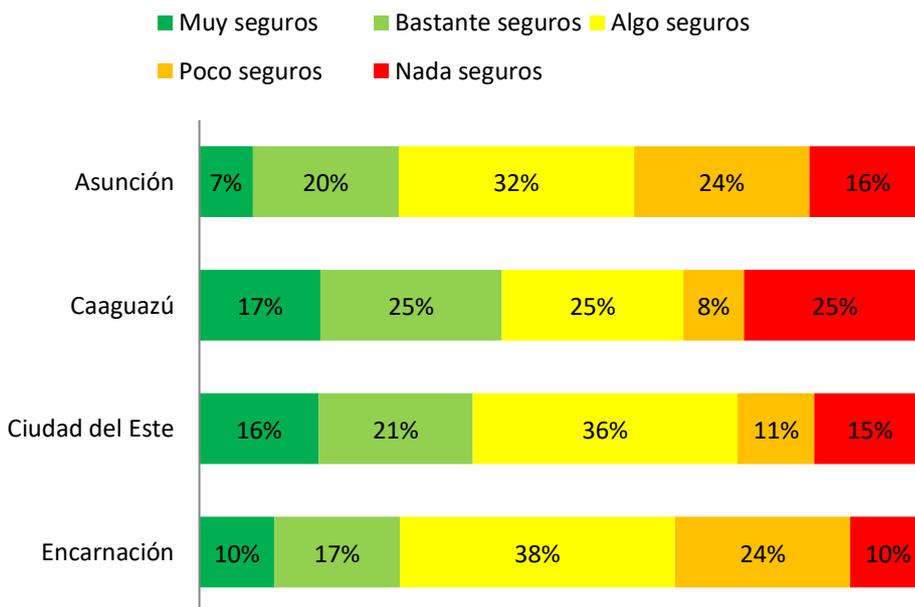


La percepción de incomodidad aumenta en el tramo de 50 a 59 años, en quienes no tienen libreta de conducir, los que viajan en motos de otros, entre quienes tienen menor nivel educativo, los que no llevan vestimenta apropiada.

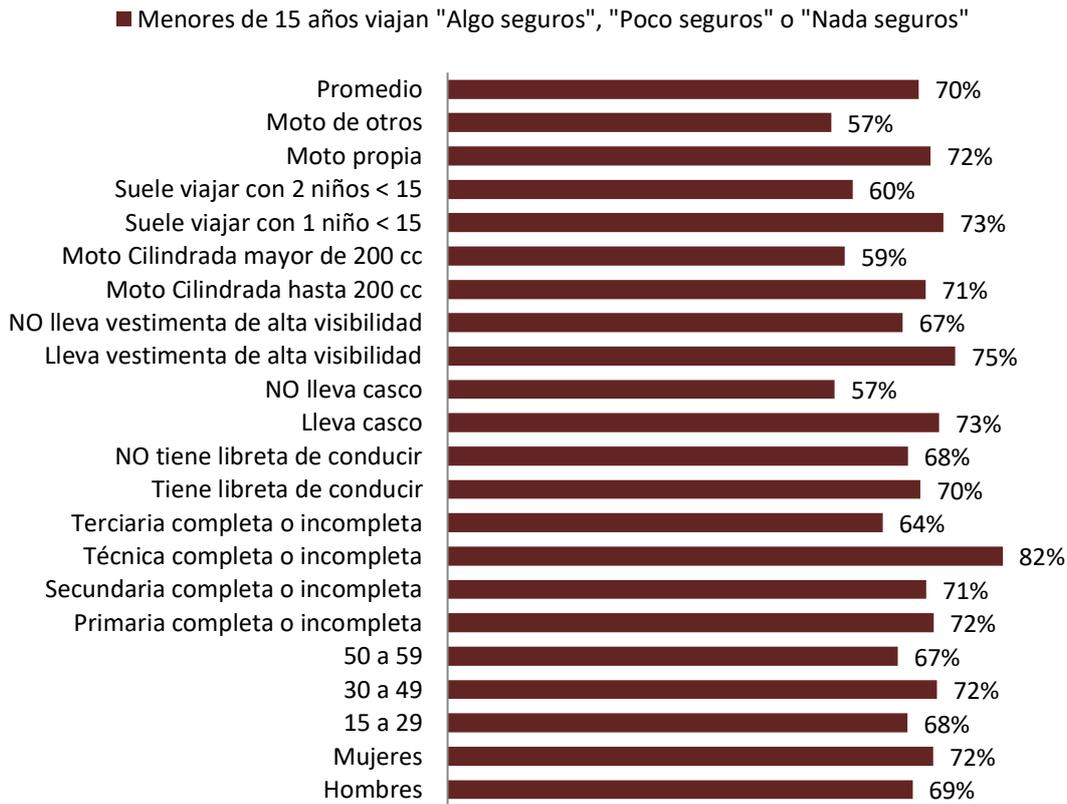
¿Cuán seguros cree que viajan los menores de 15 años cuando van con Ud. en su moto?



Resulta crítico que es mayor la proporción de que encuestados que consideran que los menores de 15 años viajan “poco seguros” o “nada seguros” respecto a los que dicen que lo hacen “muy seguros” o “bastante seguros” en su moto. Incluso el indicador resulta más crítico aún (70%) si se considera al total de encuestados que ponen en duda la seguridad con la que viajan los menores.

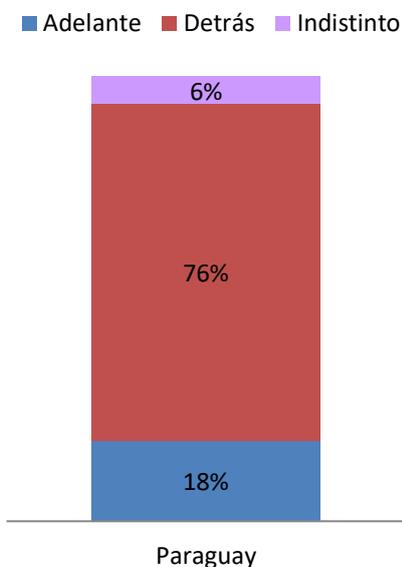


La peor performance en cuanto a la percepción de inseguridad se observa en Asunción. Y el mayor grado de confianza en la seguridad se produce en las ciudades donde se registró un menor apego a los implementos de seguridad relevados.



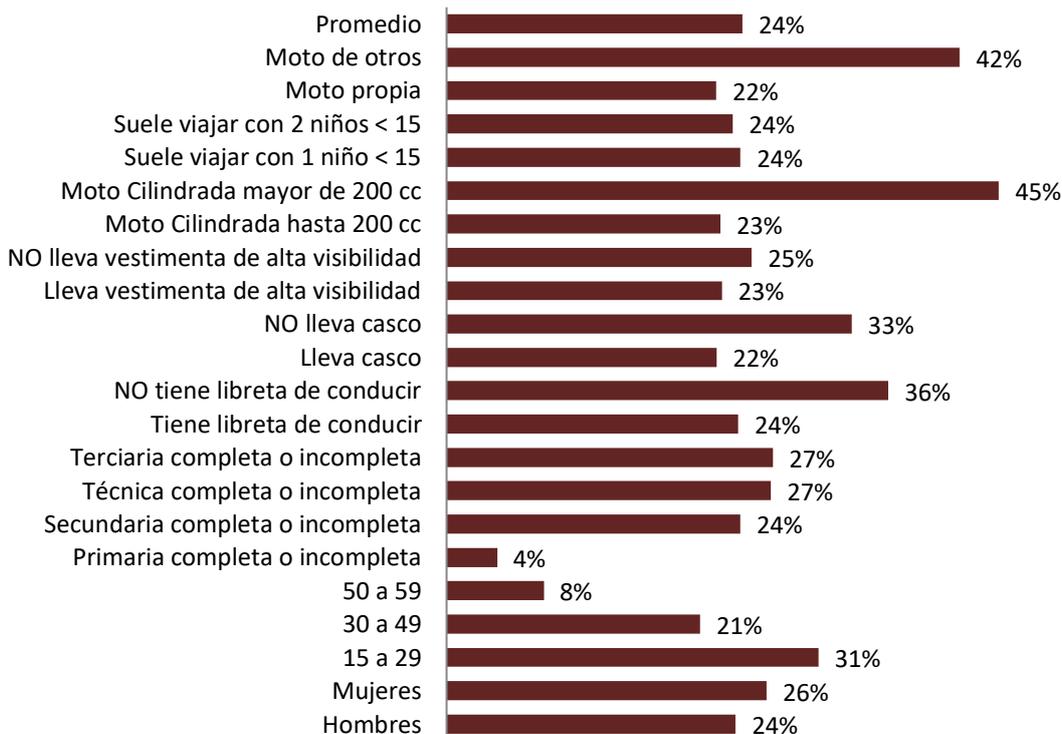
La opinión de que los menores de 15 años viajan “algo”, “poco” o “nada seguros” destaca fundamentalmente entre quienes tienen formación técnica, que llevan vestimenta apropiada, pero que no llevan casco, que suelen viajar con 1 niño menor de 15 años, que viajan en la moto propia.

Cuando lleva niños o adolescentes, siendo Ud. el conductor, ¿ubica a los menores delante o detrás de Ud. en el asiento de la moto?



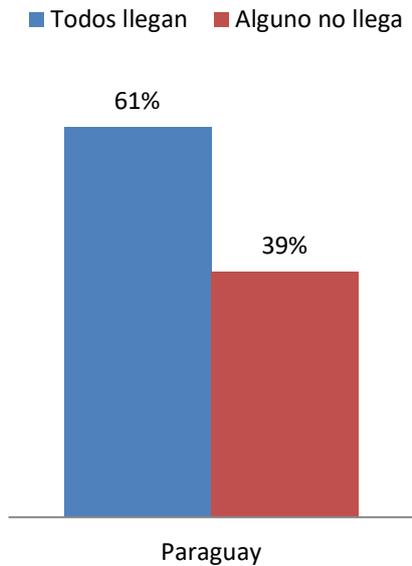
Es ampliamente mayoritario el ubicar a los niños o adolescentes en el asiento detrás del conductor. Sin embargo, se detecta que el 18% los pone delante (posición 0 del observacional) y hay otro 6% que los coloca en forma indistinta.

■ Ubicar a niños o adolescentes "Adelante" o "Indistinto" en el asiento de la moto



El hacerlo "adelante" o "indistinto" se incrementa fuertemente en quienes viajan en motos mayores a 200cc, los que lo hacen en moto de otros, entre los que no tienen libreta de conducir, los que no llevan casco, claramente a medida que disminuye la edad.

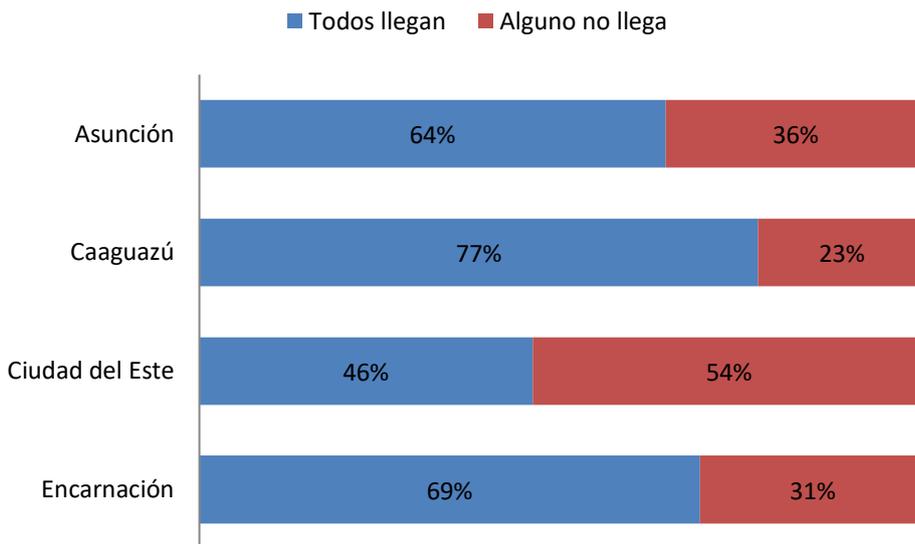
De los niños que transporta, por su altura, ¿alguno no llega al posapié de la moto?



Si bien es mayoritaria la mención a que todos los niños llegan al posapié, resulta crítico que prácticamente 4 de cada 10 conductores afirman que alguno no llega.

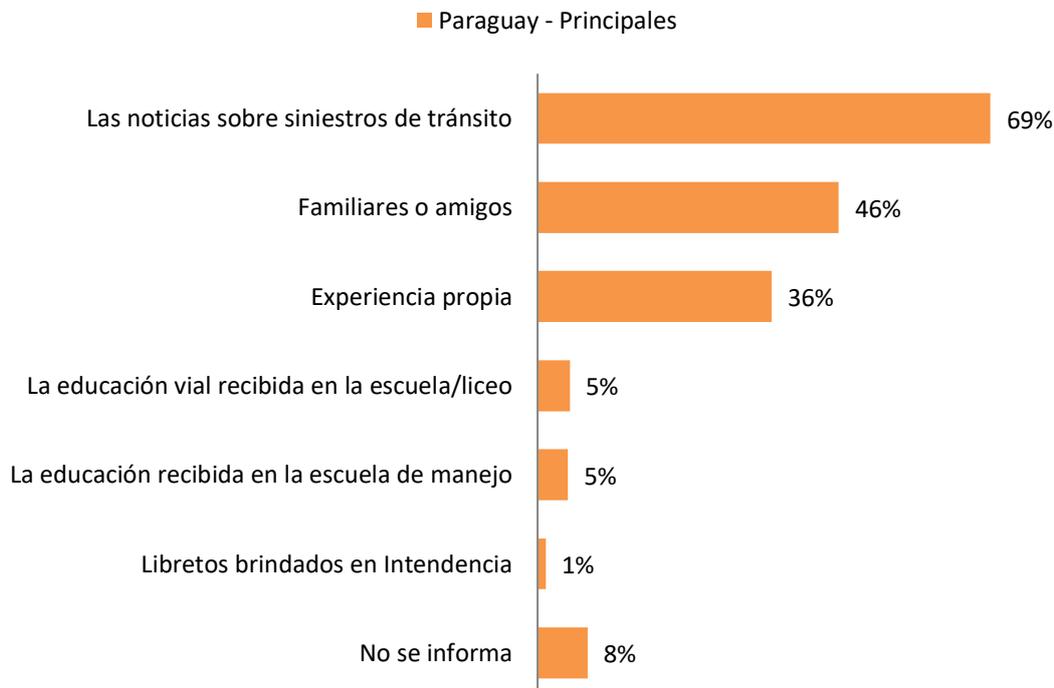


La mención a ese hecho no deseado aumenta fuertemente entre quienes no tienen libreta de conducir, en los que viajan en moto de otros, nueva y claramente a medida que desciende la edad, entre las mujeres, en los que viajan en motos de más de 200 cc.

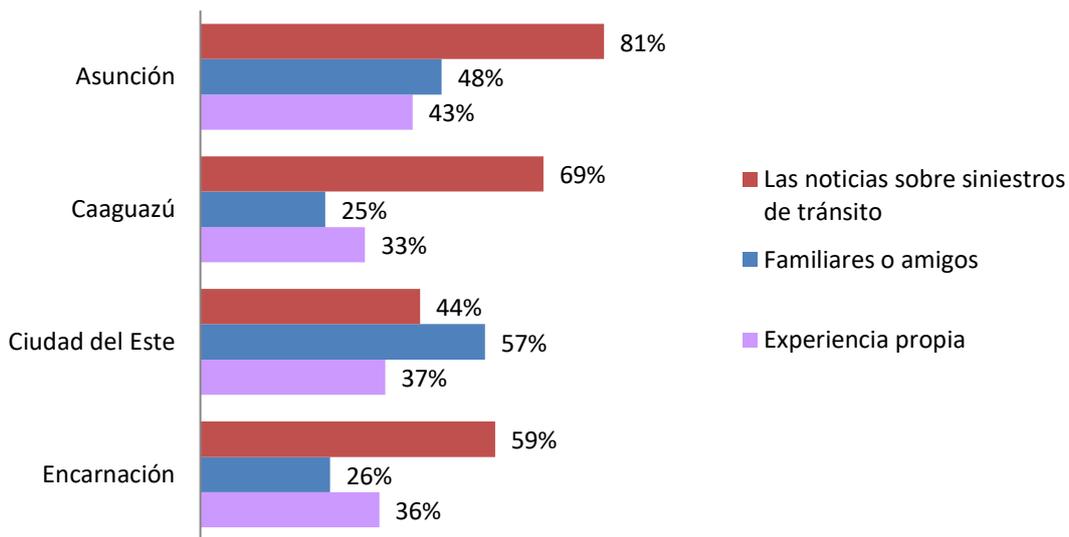


La peor performance en el indicador aparece claramente en Ciudad del Este.

¿A través de qué medios se informa sobre seguridad en el tránsito para conductores y peatones?

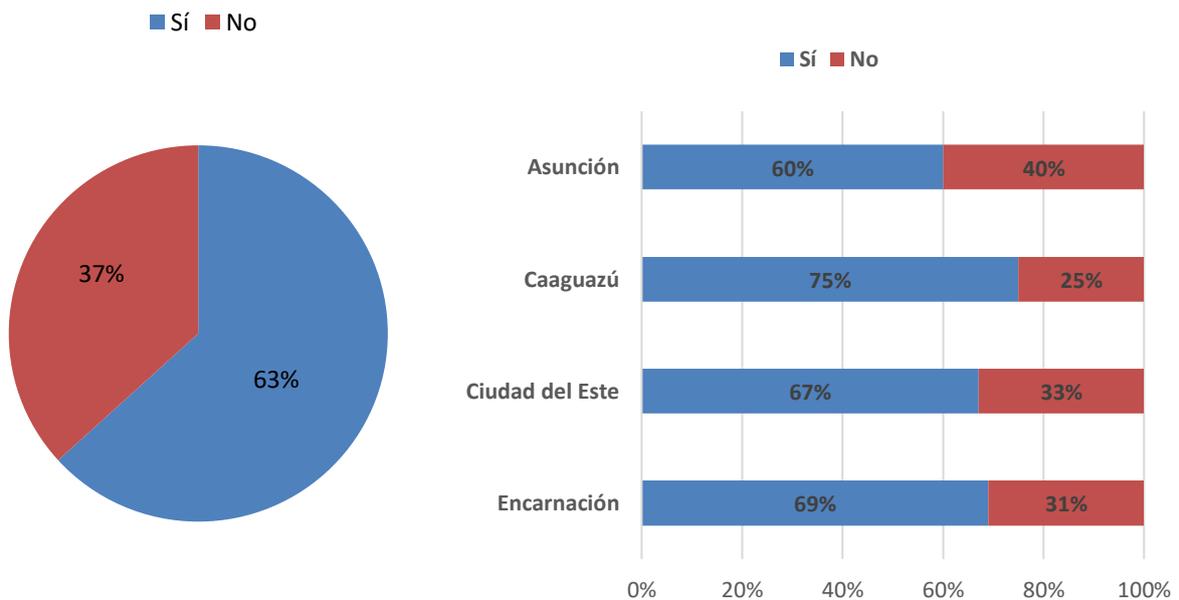


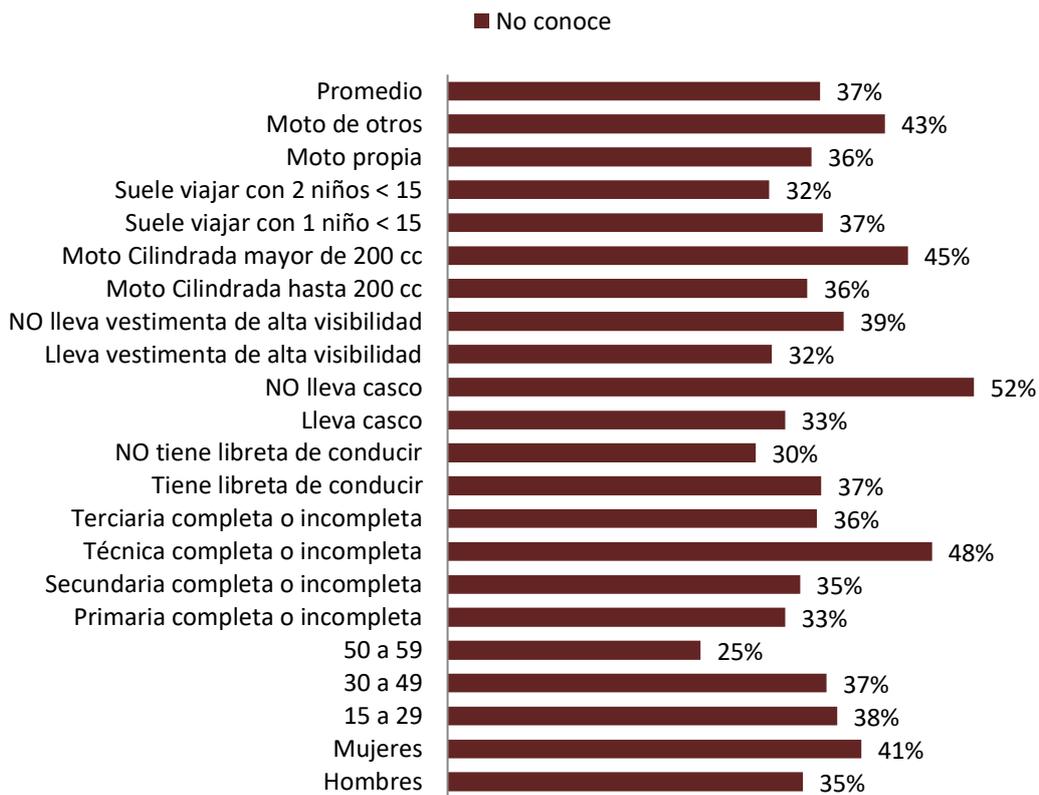
Resalta la mención a las noticias sobre siniestros de tránsito, seguido luego por hacerlo a través de familiares o amigos, y en tercer lugar aparece la experiencia propia.



El hacerlo a través de las noticias sobre siniestros aumenta en Asunción al igual que la experiencia propia, y el hacerlo a través de amigos o familiares se incrementa en Ciudad del Este.

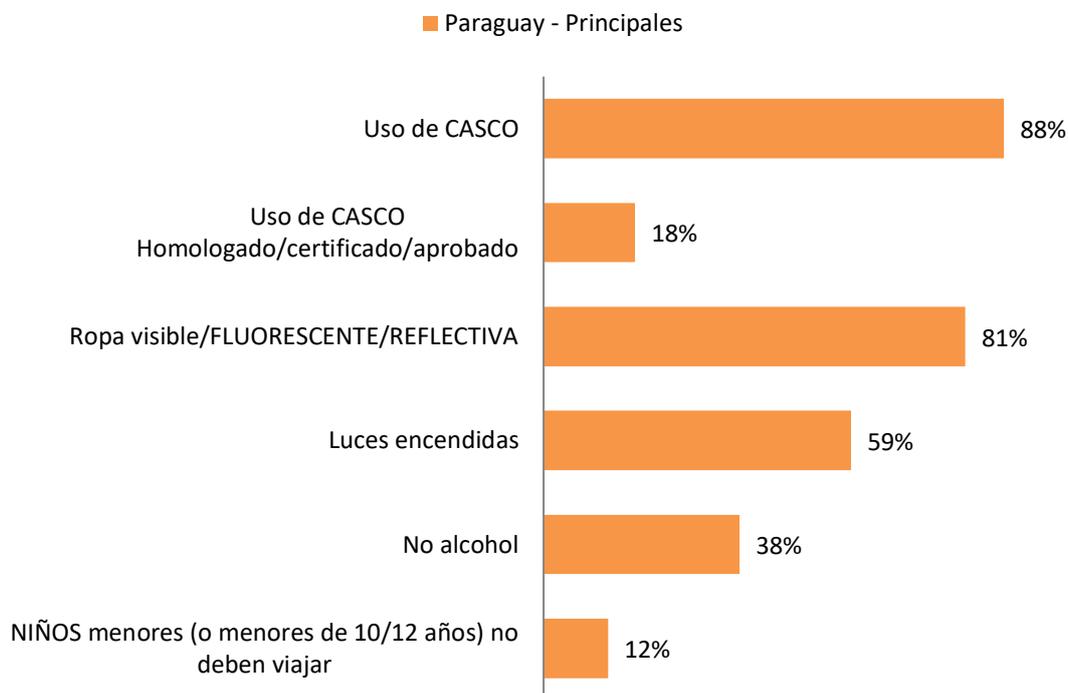
¿Sabe si en Paraguay existe alguna reglamentación o ley para circular en moto o motocicleta?



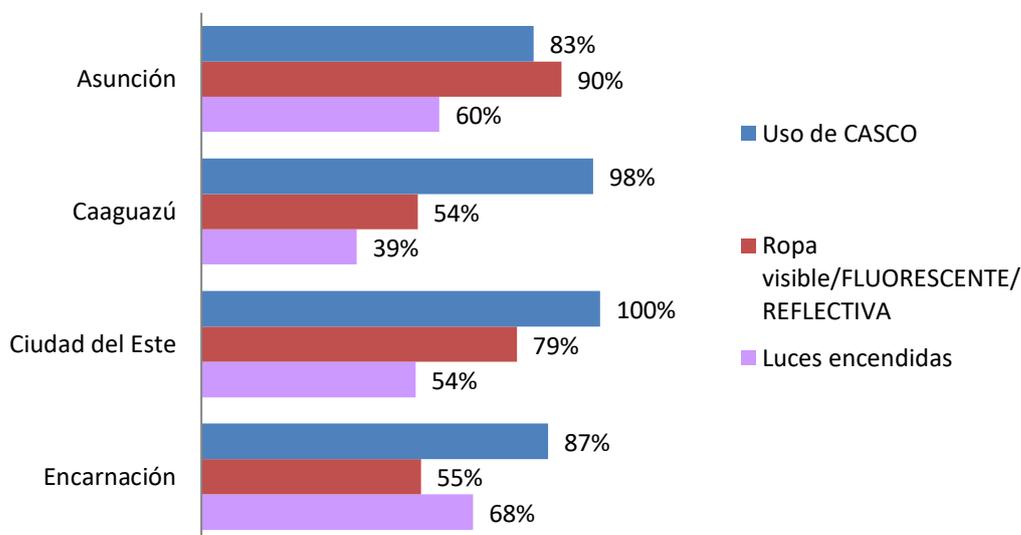


Si bien es mayoritario el conocimiento, destaca la importante magnitud de desconocimiento de la existencia de reglamentación, la cual se incrementa en Asunción, destaca fuertemente en quienes no llevan casco, los que tienen formación técnica, viajan en motos de más de 200 cc, lo hacen en motos de otros, entre las mujeres, entre los menores de 50 años.

¿Recuerda alguna medida de seguridad indicada en esas leyes para circular en moto? ¿Qué recuerda, aunque no esté seguro? ¿Algo más? – Para quienes respondieron que **SÍ** saben.

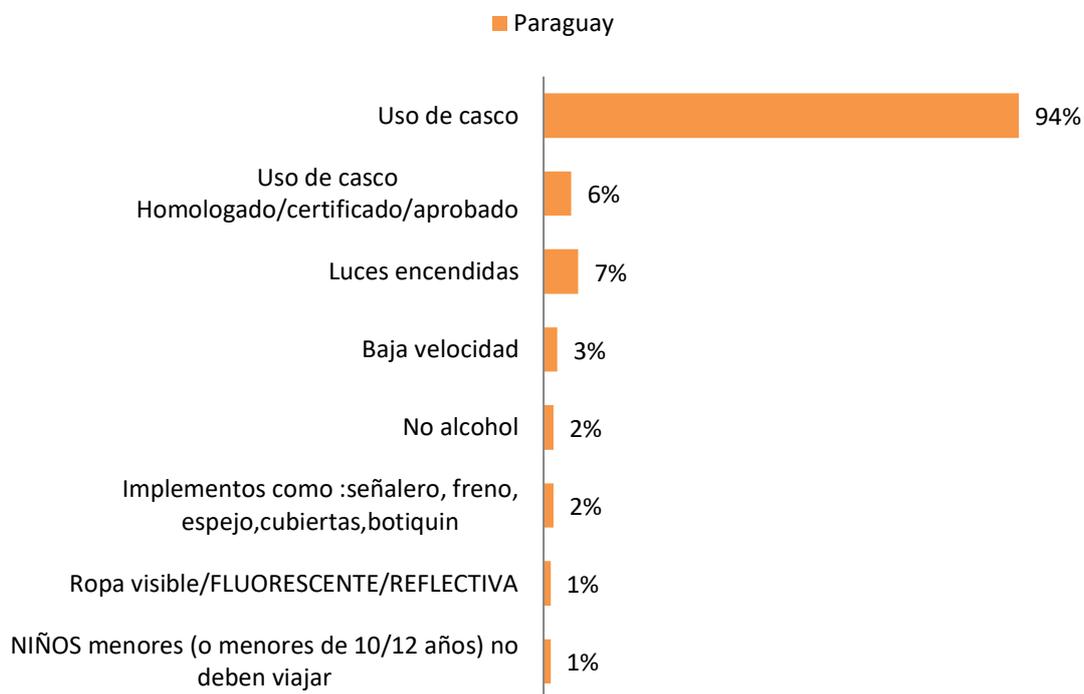


Destaca el uso de casco (en general), en mucha menor medida la de casco homologado/etc., seguido por el uso de ropa visible y, en tercer lugar, aparece el uso de luces encendidas, y aparece en mucho menor medida que los niños menores de 10/12 años no deben viajar.



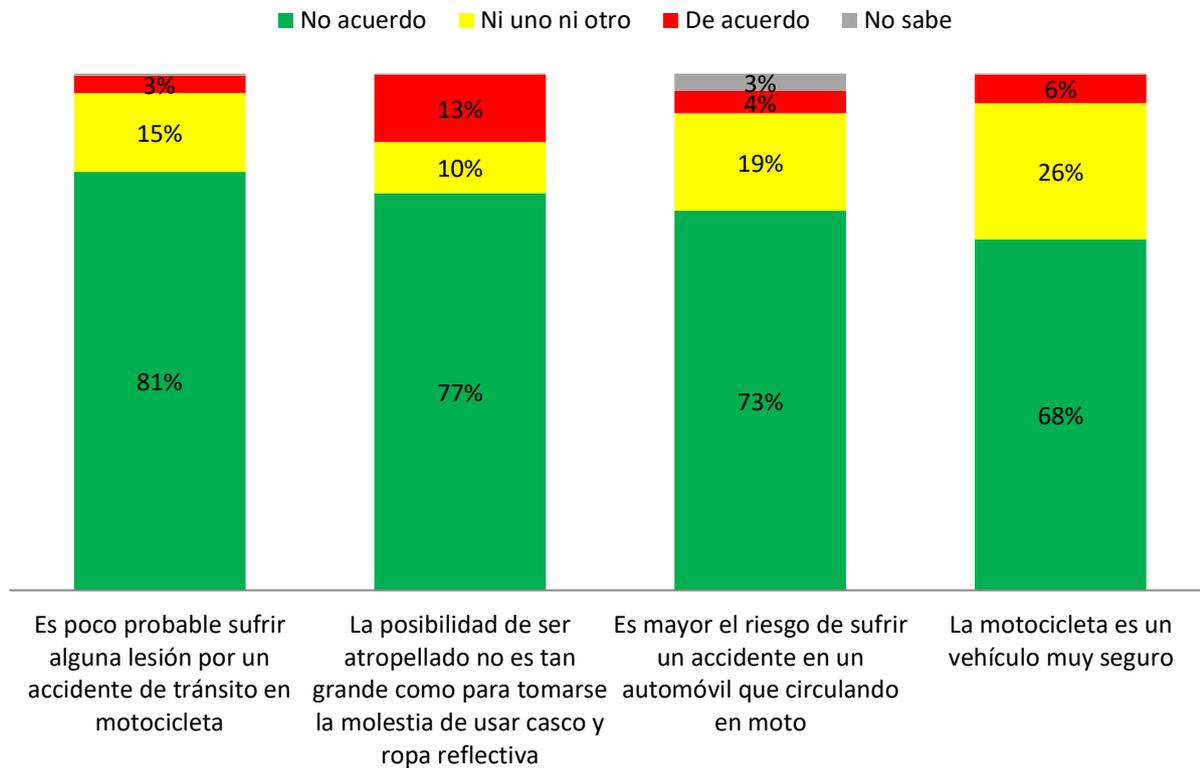
El recuerdo del uso de casco destaca en Ciudad del Este y Caaguazú, el de ropa apropiada lo hace en Asunción y Ciudad del Este, mientras que el de luces encendidas destaca en Encarnación.

Aunque no haya oído hablar de una ley o reglamentación, ¿conoce alguna medida de seguridad recomendada para circular en motocicleta? ¿Recuerda alguna otra? Para quienes respondieron que NO saben.



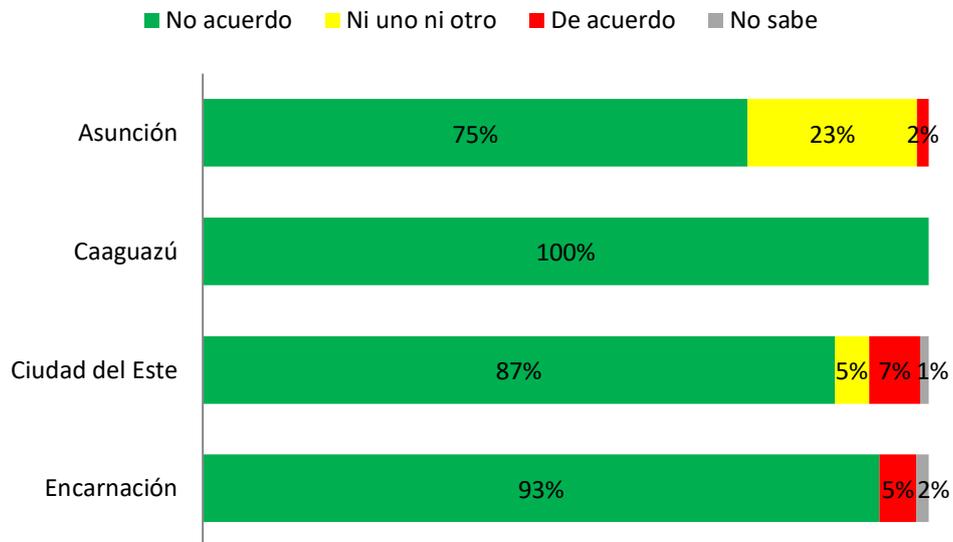
También en este caso destaca notoriamente el uso de casco (en general).

Voy a leerle una frase, dígame por favor si está de acuerdo o no está de acuerdo. ¿Está de acuerdo o no? Ahora le leo una más... ¿Está de acuerdo o no? La última frase...

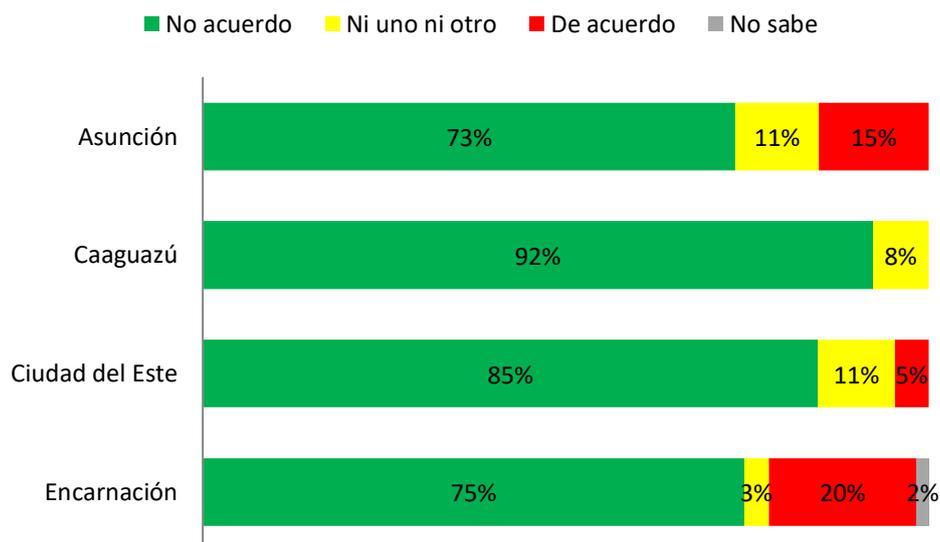


Los cuatro reactivos reciben mayoritariamente evaluaciones positivas (por la negativa), y aparece una alerta en el grado de acuerdo (prácticamente 1 de cada 7) con que la posibilidad de ser atropellado no es tan grave como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva.

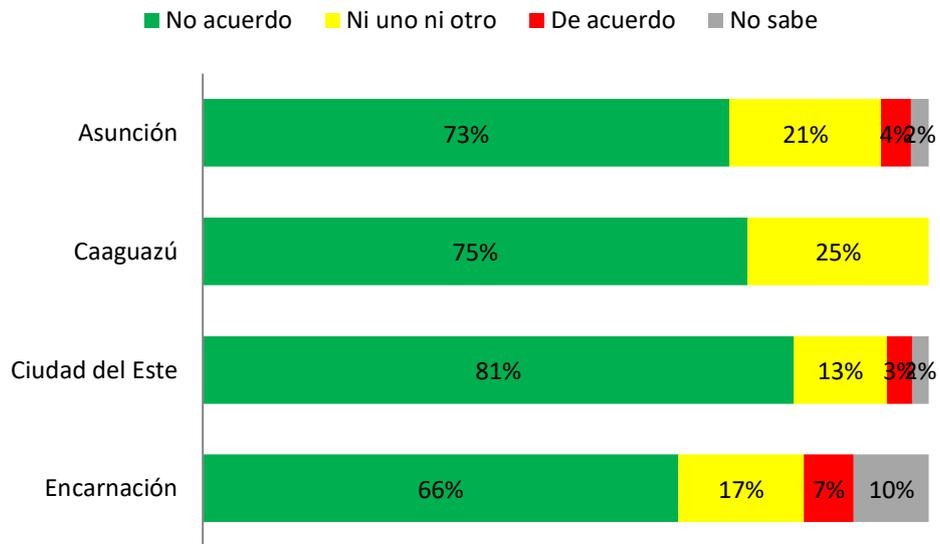
Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – Es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta.



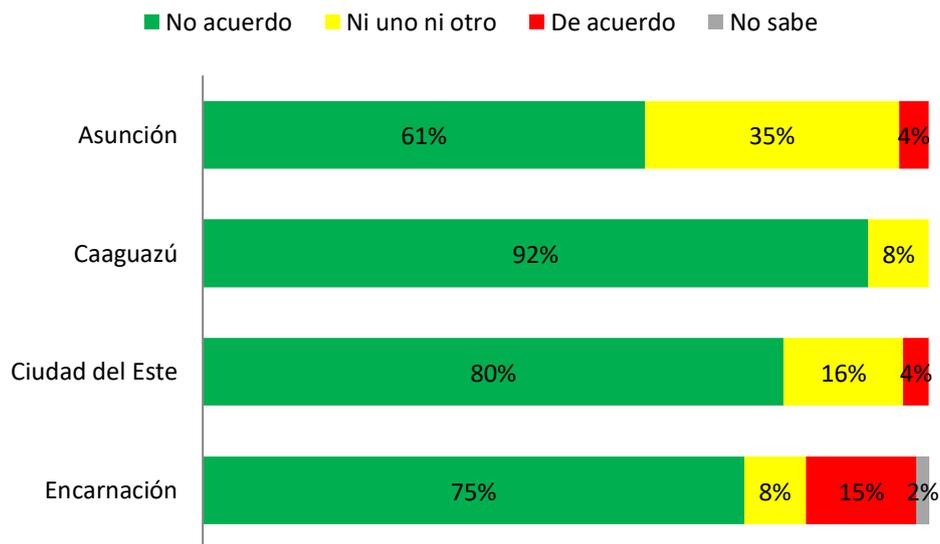
Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – La posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva.



Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – Es mayor el riesgo de sufrir un accidente en un automóvil que circulando en moto.



Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – La motocicleta es un vehículo muy seguro.



9.4 Síntesis y conclusiones

Resumen de indicadores observacional para motocicletas por ciudad (%)

Ciudades	Motos							
	Usa casco	Ropa visible	Luces	Alcanza posapié hasta 12 años	Usa celular	Transporta carga	Niños hasta 12 años que viajan como acompañantes	Niños hasta 17 años que viajan como acompañantes
Asunción	76,9%	6,0%	43,0%	29,9%	1,6%	7,0%	5,3%	8,0%
Caaguazú	6,1%	0,6%	8,6%	11,3%	1,9%	7,8%	11,7%	14,0%
Ciudad del Este	72,8%	13,8%	49,7%	19,5%	0,5%	10,6%	8,8%	12,0%
Encarnación	72,5%	3,1%	40,0%	29,5%	0,8%	6,9%	5,3%	7,7%

Similar a lo detectado en otros países, también en Paraguay se observan dos indicadores donde el escenario es crítico, tal como es en primer lugar y claramente el porcentaje de niños de hasta 12 años que llegan al posapié y la utilización de ropa visible. Si bien en ambos existen diferencias entre las cuatro ciudades relevadas, en ninguna de ellas la mejor performance resulta satisfactoria.

Asimismo, en lo relativo al uso de casco queda un importante espacio de mejora. También en el caso del uso de luces diurnas por parte de los conductores.

En el análisis por Ciudad, Caaguazú es notoriamente la que presenta la mayor cantidad de problemas, fundamentalmente en lo concerniente al uso de casco donde su registro es extremadamente bajo.

Ciudad del Este presenta un problema en la magnitud del transporte de carga como elemento distractor.

El principal foco de mejora para Asunción y Encarnación está en disminuir –al igual que el resto de las ciudades– el bajo porcentaje de niños de hasta 12 años que llegan al posapié y, en segundo orden, mejorar los bajos porcentajes del uso de ropa visible.

Resumen de indicadores coincidental para motocicletas por ciudad (%)

Ciudades	Motos					
	Usa casco siempre	Utiliza medidas seguridad < 15	Viajan muy o bastante seguros < 15	Lleva niños o menores adelante	Algunos niños no llegan al posapié	Conocimiento de reglamentación para circular en motos
Asunción	56%	73%	27%	21%	36%	60%
Caaguazú	23%	46%	42%	0%	23%	75%
Ciudad del Este	51%	72%	38%	20%	54%	67%
Encarnación	75%	98%	28%	9%	31%	69%

Se observan continuidades y a la vez discontinuidades en los resultados de las distintas ciudades entre la encuesta y el estudio observacional, a la vez que resulta heterogéneo el comportamiento de las distintas ciudades.

En línea con lo detectado en el estudio observacional, se aprecian resultados críticos acerca del uso de casco, también en lo relativo a la utilización de medidas de seguridad cuando se viaja con menores de 15 años, y vinculado a ello la baja percepción de la seguridad de los mismos cuando viajan en moto.

Otro indicador con resultados preocupante es el que refiere a si algunos de los niños viajan sin llegar al posapié, lo cual se vincula con lo detectado en el estudio observacional.

Caaguazú presenta los peores resultados en lo relativo a la frecuencia del uso de casco y a la utilización de medidas de seguridad cuando se viaja con menores de 15 años.

Asunción exhibe los principales focos de alerta en el alto porcentaje declarado de llevar menores adelante, así como al bajo conocimiento de reglamentación para circular en motos.

Ciudad del Este registra valores críticos en relación a llevar niños adelante, así como de que algunos de ellos no lleguen al posapié.

Datos destacados del estudio coincidental

Perfil de las personas encuestadas

El nivel educativo de las personas mayores que trasladan niños es medio, casi la mitad tiene secundaria completa o incompleta (45%) y el 37% terciaria completa o incompleta. La gran mayoría tiene menos de 49 años y son varones (71%).

El 85% tiene libreta de conducir vigente y el 89% es propietario de la motocicleta. Al 57% le enseñó un amigo o familiar a conducir, y el 36% aprendió solo.

El 76% se traslada con un niño menor y el 21% con dos niños menores.

Uso de la motocicleta

De estas personas que trasladan niños en motos habitualmente, el 81% declara utilizar la motocicleta para ir a trabajar y el 80% como medio de transporte habitual.

Los motivos que expresan son principalmente dos: es más económico (89%) y más rápido (58%). El factor económico destaca en Ciudad del Este, mientras que la rapidez se incrementa en mayor medida en Asunción.

Uso del casco

Poco menos de seis de cada diez conductores de motocicleta declara usar siempre el casco (56%), quedando por tanto un amplio espacio de mejora hacia un uso óptimo al respecto. El hacerlo siempre se incrementa fuertemente entre los conductores de mayor nivel educativo, en los de mayor edad, los que llevan vestimenta de alta visibilidad, a medida que aumenta la edad y entre quienes suelen viajar con un niño.

Forma más segura de viajar con menores

Se destaca el ir en el asiento trasero (36%), que supera al uso de casco siempre (33%) y luego a distancia, y en tercer lugar aparece la baja velocidad (12%).

El uso de casco siempre aumenta entre quienes viajan en motocicleta de otros, en los conductores que no llevan casco, en los que no tienen libreta de conducir.

Si bien es ampliamente mayoritario el uso de medidas de seguridad cuando se viaja con niños (75%), de todas formas se aprecia que uno de cada cuatro conductores no las emplea cuando se viaja en motocicleta con menores.

El uso de casco es fuertemente mayoritario en las cuatro ciudades relevadas, la menor velocidad destaca en Encarnación, al tiempo que Asunción lo hace en el uso de ropa apropiada, donde Caaguazú muestra un bajo porcentaje.

Los motivos por los que no utiliza medidas de seguridad que se mencionan son: 48% son incómodas o poco confortables; 20% dan calor; 13% porque “no me va a pasar nada”. Destaca claramente la percepción de incomodidad, seguido a distancia por la de que dan calor.

Percepción del riesgo

10% muy seguros, 20% bastante seguros, 34% algo seguros, 21% poco seguros, 15% nada seguros. Es mayor la proporción de encuestados que consideran que los menores viajan poco seguros (21%) o nada seguros (15%) respecto a los que dicen que lo hacen muy seguros (10%) o bastante seguros (20%) en su motocicleta. El 70% de los encuestados ponen en duda la seguridad con la que viajan los menores.

Medios por lo que se informa

El medio principal que utilizan es noticias sobre siniestros con un 69%, familiares o amigos con el 46% y 36% por experiencia propia.

Conocimiento de las reglamentaciones

Si bien es mayoritaria la declaración de conocimiento (63%), es relevante el desconocimiento de la existencia de reglamentación (37%), la cual se incrementa en Asunción.

Respecto a los aspectos de la ley que los encuestados mencionaron, se hizo referencia al uso del casco en primer lugar (88%), a la ropa de alta visibilidad en segundo lugar (81%) y a luces encendidas en tercer lugar (59%).

En suma:

Este país cuenta con una ley nacional que regula el traslado de niños en motocicletas, además de contemplar el uso de otras medidas de seguridad, exceptuando que estos lleguen al posapié. Asunción, la capital del país, también tiene una norma que regula el traslado de niños en motos, en la misma línea que la ley nacional.

La siniestralidad vial es importante. De los seis países en estudio Paraguay es uno de los que tiene más alta tasa de fallecidos cada 100.000 mil habitantes. Al mismo tiempo, es alto el porcentaje de niños fallecidos entre 6 y 14 años y extremadamente alto, cifra alarmante, en los que tienen hasta 17 años.

Al analizar la situación del traslado de niños en motocicletas que se desprende del estudio haciéndolo desde el punto de vista del “deber ser” o situación “ideal”, destaca notoriamente –tanto por lo resaltado en el observacional como en la encuesta– que los niños se encuentran en una situación de notoria vulnerabilidad. Es que existen tanto conductas detectadas (observacional) que dan cuenta de ello como percepciones (encuesta) que van en el mismo sentido, por lo cual existe un amplio margen de mejora en Paraguay para reducir la brecha entre la realidad actual y la realidad deseada.

En esa línea de análisis, se detectó un muy bajo uso de casco en los niños (hasta 12 años) y también incorporando a los adolescentes (hasta 17 años). Y si bien en lo declarativo el uso de casco aparece claramente como la principal medida de seguridad para cuando se viaja con niños o adolescentes, en lo observado se detecta una grave carencia en su uso por parte de niños y adolescentes.

Más lejos aún del escenario “ideal” es lo que se observa en relación a la utilización de ropa visible que presenta unabrecha aún mayor que en el caso del casco, tanto por lo observado (fundamentalmente) como por lo declarado.

Pero aunque la totalidad de los niños y adolescentes viajen con casco, usado correctamente, llevando ropa visible, debe trabajarse a su vez en que no deben viajar niños en posiciones no autorizadas (delante del conductor o como tercer, cuarto o quinto ocupante).

A su vez hay otro indicador donde lo que se realiza presenta una amplia distancia con el deber ser, es que los niños y adolescentes lleguen al posapié, donde Paraguay registra valores críticos y más aún en los niños de hasta 12 años.

Analizando los resultados del estudio desde el punto de vista del cumplimiento de la normativa existente en Paraguay, también se aprecian diferencias en lo que atañe al traslado de niños y adolescentes en motocicletas, fundamentalmente en lo referido a llegar al posapié por parte de los niños y adolescentes, al uso de casco, al uso de material reflectivo, al uso de luces diurnas (crítico en Caaguazú). En cuanto al uso de celular, es mínima su ocurrencia, por lo que se está cercano al cumplimiento de la normativa.

En cuanto a las percepciones acerca del traslado de niños y adolescentes en motocicletas, si bien presentan dimensiones minoritarias, de todas formas se detectan una serie de alertas en relación a la “incomodidad” como motivo de la no utilización de medidas de seguridad cuando se viaja con niños o adolescentes. En este sentido, algunas de las preguntas realizadas muestran que está lejos de ser universal la percepción acerca de la seguridad con la que viajan los menores de 15 años, o tampoco lo es la que refiere al lugar en la moto donde es más seguro que viajen, y menos aún a que alguno de los niños no llegue al posapié. Pero también existe una percepción del riesgo un tanto disminuida; en este sentido, resulta llamativo que casi el 13% considere que la posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva. Es decir, existe un conjunto de ideas que, si bien son minoritarias en términos de magnitud, parecen arraigadas en la percepción de quienes circulan en motocicleta transportando niños que dan cuenta de un panorama lejano al “ideal” en relación a la seguridad del transporte de niños y adolescentes en motocicletas.

En el análisis por ciudad, Caaguazú es notoriamente la que presenta la mayor cantidad de problemas, fundamentalmente en lo concerniente al uso de casco, donde su registro es extremadamente bajo. Tanto para Asunción como para Encarnación el principal desafío está en mejorar los bajos porcentajes del uso de ropa de alta visibilidad.

En línea con lo detectado en el estudio observacional, se aprecian resultados críticos acerca del uso de casco siempre, también en lo relativo a la utilización de medidas de seguridad cuando se viaja con menores y, vinculado a ello, la baja percepción de la seguridad de los mismos cuando viajan en motocicleta.

El perfil de las personas encuestadas es mayoritariamente de varones jóvenes, medianamente educados, que usan la motocicleta como el medio habitual de transporte, porque es más económico y más rápido, en ese orden de mención. Solo seis de cada diez de los entrevistados declaran usar el casco.

Respecto al traslado de niños en motocicleta, se aprecia que es baja la cantidad de niños que llegan al posapié. No obstante, tanto en Caaguazú como en Ciudad del Este la cantidad de niños que son trasladados en motocicletas está en el entorno del 10%, lo que es significativo. El uso del casco en niños es muy bajo, y preocupa principalmente la situación de las personas adolescentes. El uso del casco de manera correcta muestra un mejor desempeño, pero son los adolescentes nuevamente los que muestran la peor situación. El uso de material, como otra medida de seguridad, es prácticamente nulo, a pesar de ser una medida contemplada por ley.

Por otra parte, las personas entrevistadas consideran que las medidas de seguridad para que los menores viajen seguros son que lo hagan en el asiento trasero, en primer lugar, el casco, en segundo, y la baja velocidad, en tercer lugar. Quienes no utilizan las medidas de seguridad declaran que les resulta incómodo, que es por el calor y porque no les va a pasar nada, en ese orden de mención. Esto también indica algunos asuntos a trabajar respecto a seguridad y a la percepción de seguridad.

En síntesis, Paraguay muestra un desempeño preocupante, principalmente por el bajo uso de medidas de seguridad en los niños, principalmente el casco.

Argentina

Brasil

Colombia

Paraguay

**República
Dominicana**

Uruguay



10. República Dominicana

10.1 Reglamentación y datos de contexto

Datos generales del país

Población	PBI per cápita (USD)	Fallecidos en siniestros	Fallecidos /100.000	Fallecidos/ 10.000 vehículos	Lesionados
10.403.761	5.770	1.946 (2015)	29.3 (2013)	7,6 (2013)	SD

Fuente: elaboración propia en base a OMS (2015), OISEVI (2014), ONE (2015)

República Dominicana es otro de los países pequeños en cantidad de población, en comparación con Brasil, Colombia y Argentina.

En materia de seguridad vial, este país tiene la más alta tasa de fallecidos cada 100.000 habitantes, ocupando el primer lugar de los seis países en estudio, cercana a las más alta del mundo.

El organismo encargado de la seguridad vial es un Consejo de Seguridad Vial, recientemente creado. En el mismo participa esa institución con otros organismos relacionados a la seguridad vial, como lo son el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) y el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET).

Respecto a la siniestralidad vial infantil, los datos de acceso público y disponibles son escasos. En esa línea solo se accedió a la información de 2015 por tramo etario. Los mismos indican que el problema más crítico está entre quienes tienen 15 y 19 años.

Fallecidos por tramo etario

Tramo de edad	Dominicana (2015)	
	Casos	%
0-4	17	0,9
5-9	30	1,5
10-14	24	1,2
15-19	177	9,1

Fuente: elaboración propia en base a ONE (2015)

Por otra parte, la Ley de Tránsito de vehículos 241-67, en el Capítulo XVIII prevé las disposiciones relativas al uso de motocicletas, triciclos y demás. No obstante, el traslado de niños no está contemplado.

Actualmente está en discusión una nueva ley de transporte que prevé regular el traslado de niños en motos. Este proyecto de ley –Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana– cuenta con la aprobación de la Cámara de Diputados. Entre otros aspectos, la Ley establece que podrán transportarse hasta dos personas en motocicleta, con casco protector; los niños menores de ocho años no podrán ser trasladados en motocicletas²⁷.

Aspectos regulados

Aspectos regulados	Republica Dominicana
Traslado de niños	No
Cantidad de pasajeros	Sí
Uso del casco para todos los pasajeros	Sí
Casco homologado	No
Uso correcto del casco	No
Uso de material reflectivo	No
Llega al posapié	No
Vehículos de tres y cuatros ruedas	Sí
Luces encendidas	Sí
Uso del celular	No

En República Dominicana no se exige el cumplimiento de norma técnica para las motos y, por tanto, no existe un organismo certificador.

²⁷[Noticia El Caribe](#); [Noticia Clave Viral](#); [Noticia Listin Diario](#)

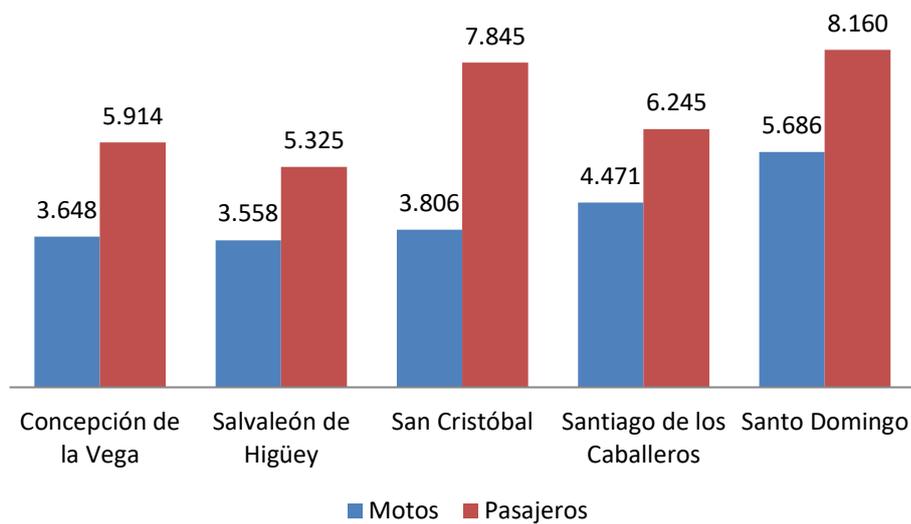
10.2 Estudio observacional

El estudio observacional de motos en el tránsito en República Dominicana se realizó en un total de 24 puntos de observación distribuidos de la siguiente manera:

Cantidad de PO por ciudad

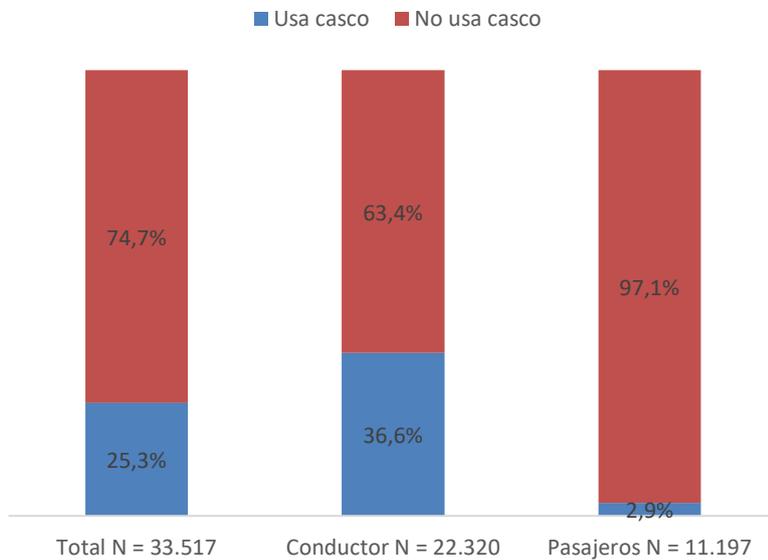
CIUDADES	CANTIDAD
Concepción de la Vega	4
Salvaleón de Higüey	4
San Cristóbal	5
Santiago de los Caballeros	5
Santo Domingo	6
TOTAL	24

CANTIDAD DE OBSERVACIONES



USO DE CASCO

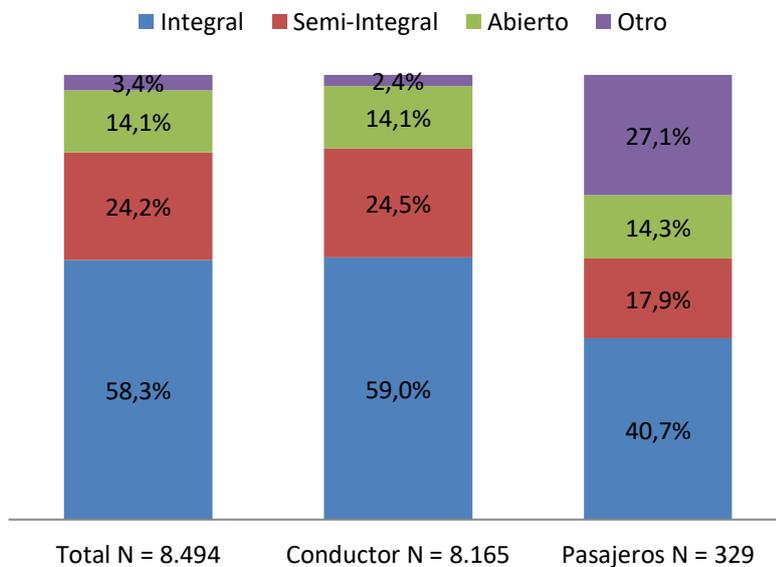
Según posición en el vehículo (%)



El uso de casco en República Dominicana se presenta en niveles muy bajos, solo una de cada cuatro personas que circulan en motos lo utilizan. Para el caso de los acompañantes el uso de casco es casi nulo (solo el 3% utiliza casco), mientras que en los conductores la utilización es cercano a uno de cada tres.

TIPO DE CASCO USADO

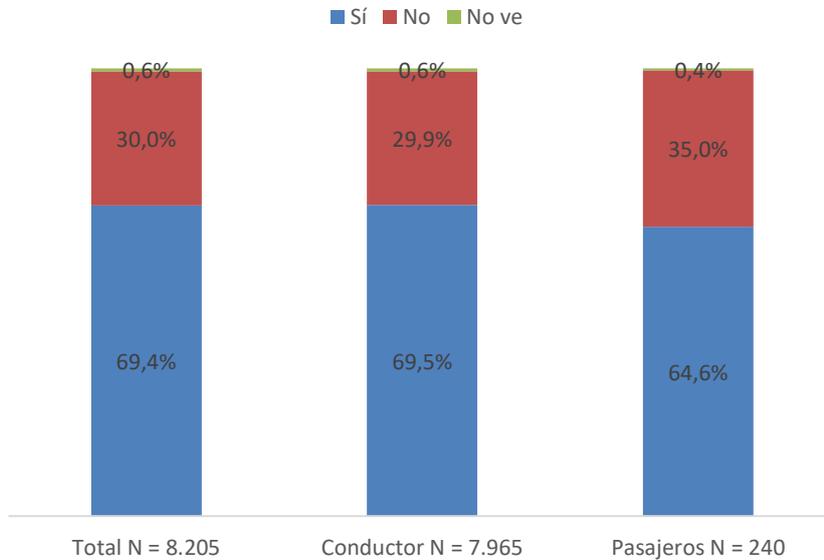
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 25,3% del total.



A su vez, dentro de los que usan casco, se aprecia una utilización cercana a cuatro de cada diez, de cascos que nos son integrales.

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

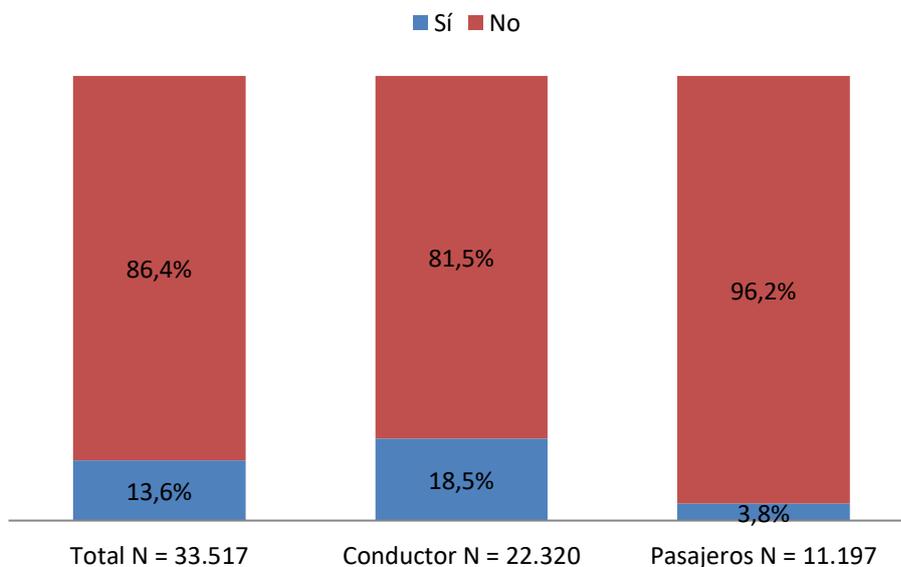
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 25,3% del total.



También resulta relevante que, de quienes utilizan casco, solo siete de cada diez lo llevan abrochado correctamente.

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

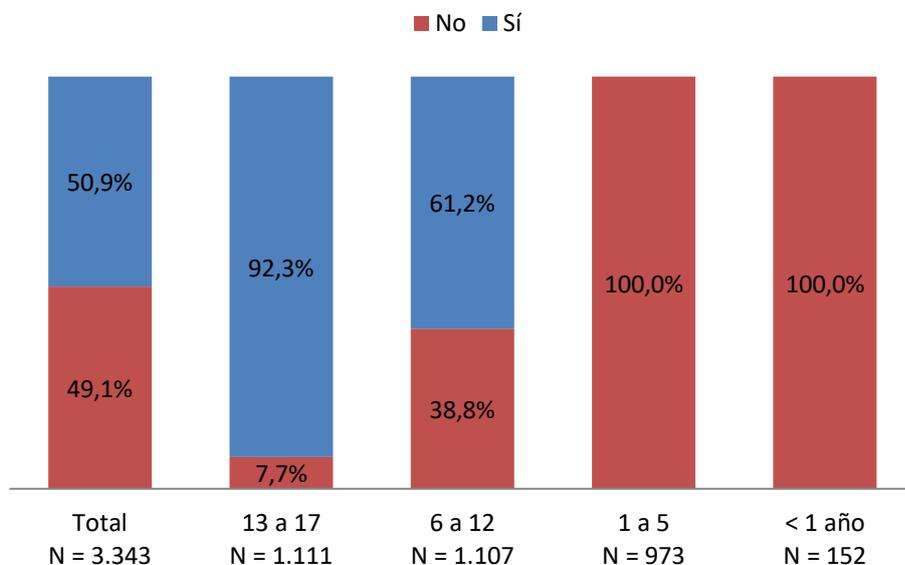
Según posición en el vehículo (%)



El uso de vestimenta de alta visibilidad es bajo y resulta crítico entre los pasajeros.

LLEGA A POSAPIÉ

Según grupos de edad (%)– Pasajeros hasta 17 años: 9,9% del total.



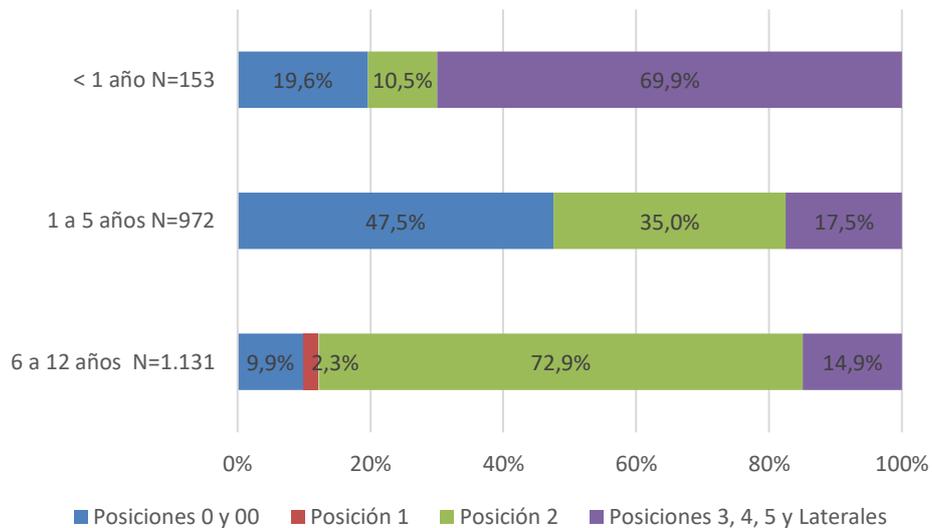
La mitad de los pasajeros de hasta 17 años de edad que viajan en moto NO alcanzan al posapié, en el caso de los niños de 6 a 12 años, 6 de cada diez no alcanzan al posapié.

Según ciudad y edad (%)

Llega a posapié	< 1 año	1 a 5	6 a 12	13 a 17
Concepción de la Vega			83,5%	97,2%
Salvaleón de Higüey			61,4%	97,0%
San Cristóbal			48,8%	94,6%
Santiago de los Caballeros			76,2%	98,4%
Santo Domingo			53,2%	86,1%

UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

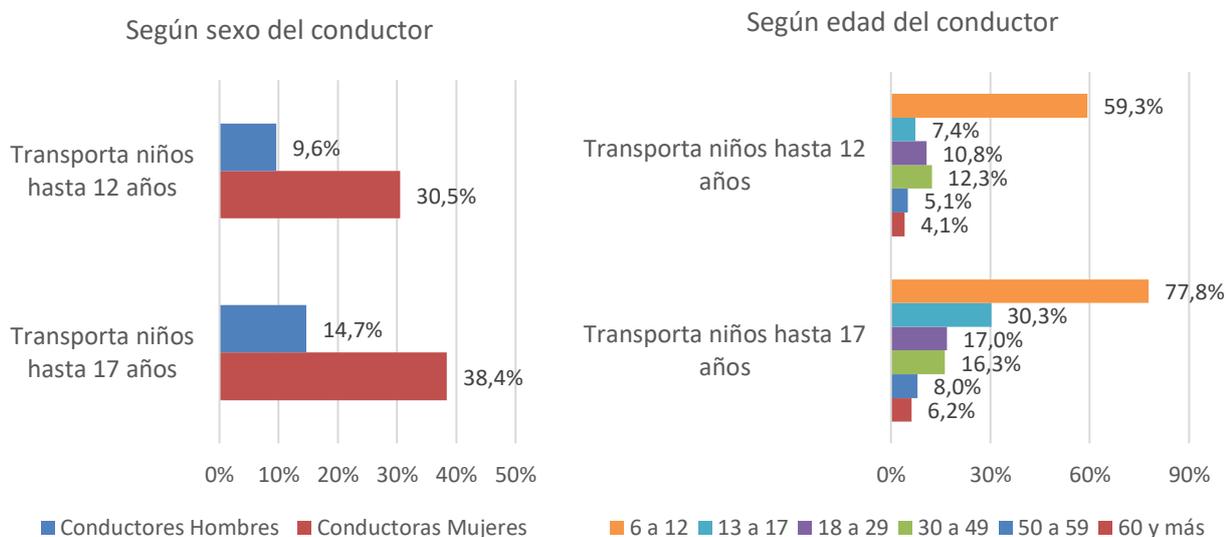
Según posición en el vehículo (%)—Hasta 12 años: 6,7% del total.



Resulta crítico que el 90% de los niños menores de 1 año y el 65% de los de 1 a 5 años viajan en posiciones no autorizadas (posiciones 0, 00, 3, 4, 5 y laterales), y aunque la cifra disminuye llega al 25% en los niños de 6 a 12 años.

NIÑOS HASTA 17 AÑOS QUE VIAJAN EN MOTO

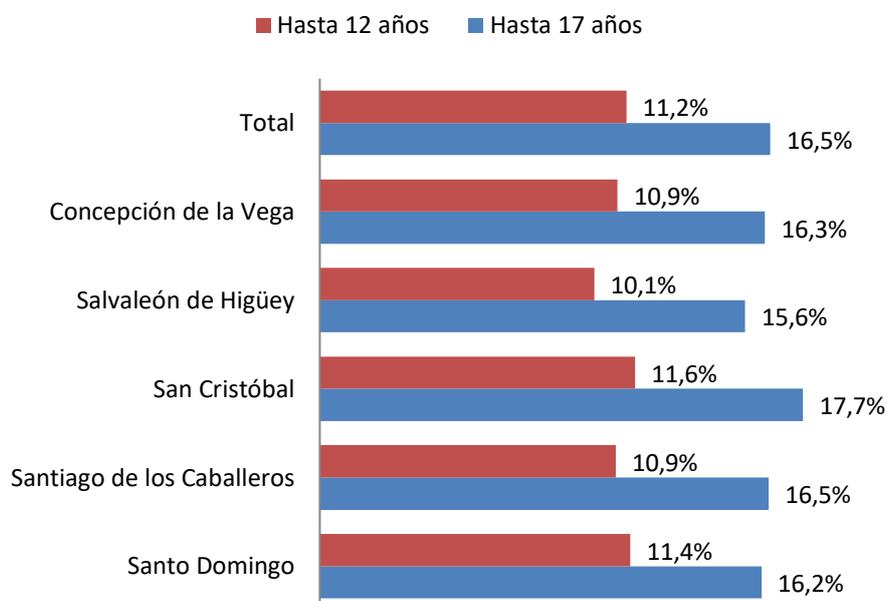
Según sexo del conductor por grupos de edad (%)—Hasta 17 años, 9,9% del total y hasta 12 años, 6,7% del total.



Considerando las características del conductor, la presencia de menores en la moto aumenta fuertemente cuando hay mujeres al volante, situación probablemente explicada por la distribución sexual del trabajo de cuidado de los niños y consecuentemente de su traslado.

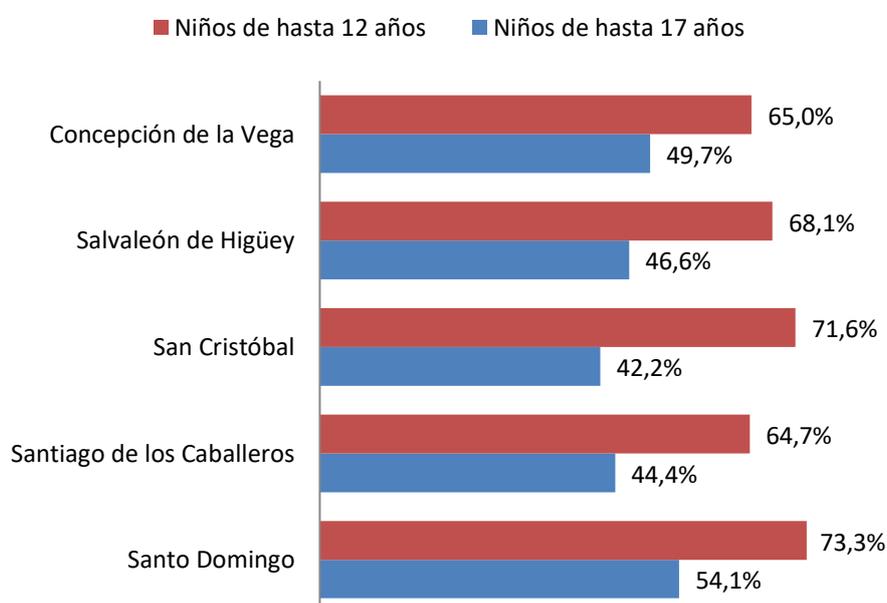
En lo que refiere a la edad de los conductores, se aprecia en primer lugar que, tomando tanto a los niños de hasta 12 años como a los de hasta 17, en ambos casos mayoritariamente viajan conducidos por sus pares respectivamente, luego entre los de hasta 12 se incrementa gradualmente su frecuencia de viajar con conductores desde los 13 hasta los 49 años, para luego descender; mientras que tomando a los de hasta 17 se aprecia un progresivo descenso de su presencia en motos a medida que aumenta la edad de los conductores.

NIÑOS QUE VIAJAN COMO ACOMPAÑANTES Según ciudad (%)



En un contexto que muestra una homogeneidad importante en las magnitudes de las distintas ciudades en ambos indicadores, se puede indicar que el 11% de las motos transporta niños menores de 12 años, y el 16,5% transporta niños y adolescentes de hasta 17 años de edad.

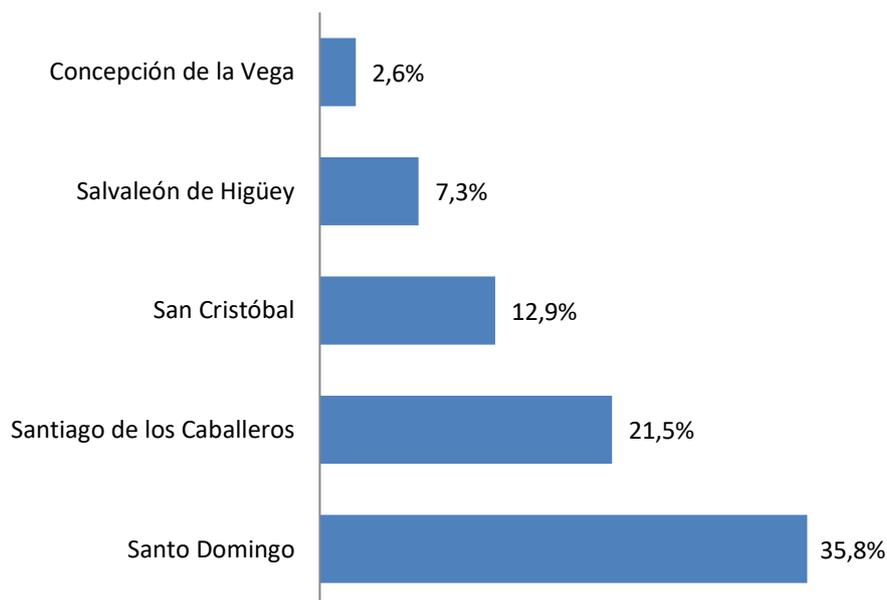
NIÑOS QUE VIAJAN SIN LLEGAR A POSAPIÉ Según ciudad y grupo de edad (%) –Hasta 17 y hasta 12 años (9,9% y 6,7% del total).



En cuanto a los niños que viajan como pasajeros sin alcanzar el posapié, los valores son críticos en las cinco ciudades relevadas, y resulta más preocupante aún tomando a los niños de hasta 12 años. En ambos indicadores la peor performance es para Santo Domingo, seguida por San Cristóbal en los de hasta 12 años, mientras que la segunda ciudad en mayor proporción, tomando hasta los de 17 años, es Concepción de la Vega.

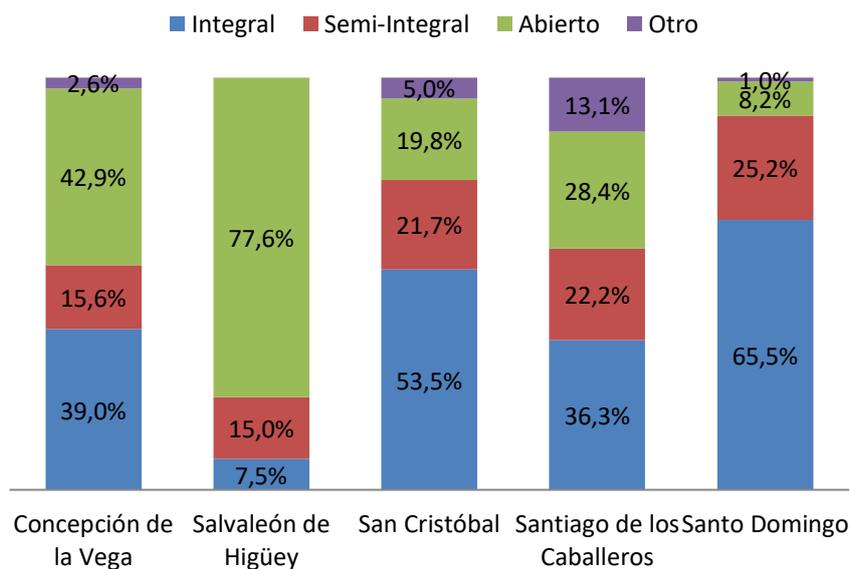
USO DE CASCO

Según ciudad (%)



TIPO DE CASCO USADO

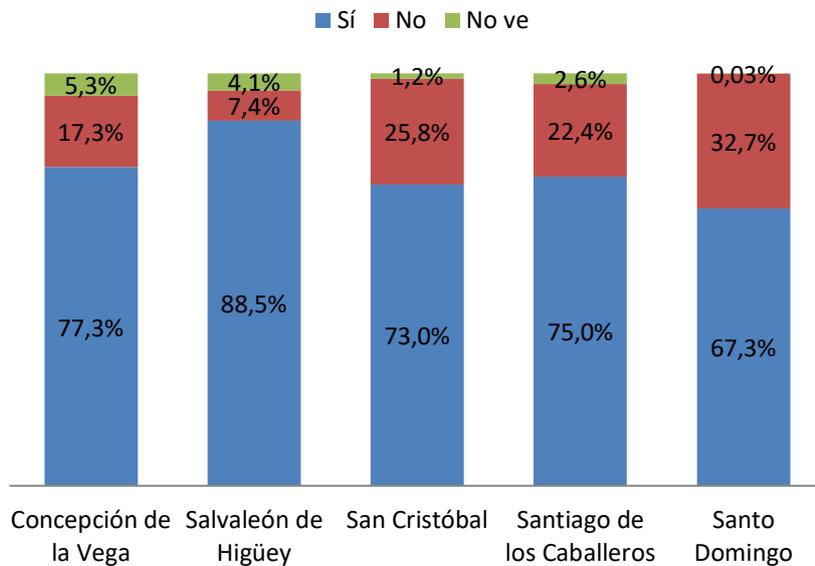
Según ciudad (%)—Para usuarios de casco: 25,3% del total.



El uso de casco integral resulta mayoritario únicamente en Santo Domingo y San Cristóbal, a la vez que destaca que tanto en Concepción de la Vega como sobre todo en Salvaleón de Higüey prevalece el abierto, y en Santiago de los Caballeros resulta una alerta que el 41% utiliza abierto u otro tipo de casco.

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según departamento (%)—Para usuarios de casco: 25,3% del total.



Es claramente mayoritario el uso correcto del casco. Salvaleón de Higüey registra el mayor porcentaje de uso correcto, mientras que el resto de las ciudades registran entre un cuarto y un tercio que no utilizan correctamente el casco.

RESUMEN DE INDICADORES SOBRE EL USO DE CASCO SEGÚN CIUDAD Y EDAD

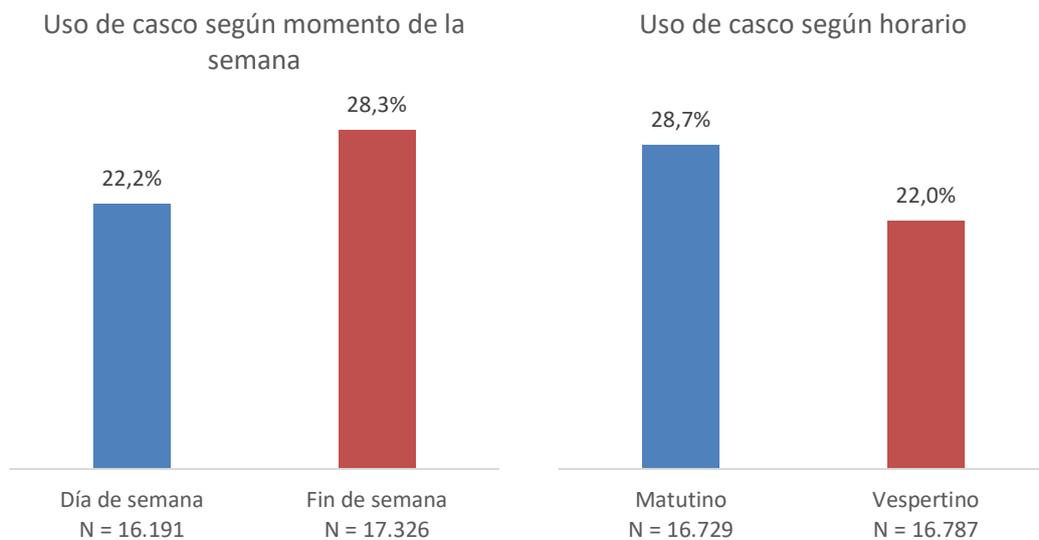
Usa casco	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Concepción de la Vega	0,3%		0,9%	3,3%	5,0%	3,9%
Salvaleón de Higüey			2,9%	12,9%	12,0%	
San Cristóbal	1,9%	1,7%	9,1%	19,4%	21,8%	17,5%
Santiago de los Caballeros	3,2%	10,0%	13,2%	26,7%	32,4%	21,2%
Santo Domingo	1,4%	6,8%	26,3%	47,0%	46,0%	23,1%

Ciudad	Tipo de casco	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Concepción de la Vega	Integral			37,5%	21,9%	15,8%	50,0%
	Semi-integral			18,8%	19,2%	10,5%	
	Abierto			43,8%	54,8%	68,4%	50,0%
	Otro				4,1%	5,3%	
Salvaleón de Higüey	Integral			9,6%	6,3%		
	Semi-integral			15,4%	14,6%	12,0%	
	Abierto			73,1%	79,1%	88,0%	
	Otro			1,9%			
San Cristóbal	Integral		36,4%	52,9%	59,0%	41,5%	
	Semi-integral		9,1%	20,0%	19,3%	22,0%	14,3%
	Abierto		18,2%	19,2%	18,2%	34,1%	85,7%
	Otro		36,4%	7,8%	3,5%	2,4%	
Santiago de los Caballeros	Integral		9,1%	34,9%	39,5%	18,4%	14,3%
	Semi-integral			16,0%	22,7%	19,3%	14,3%
	Abierto		9,1%	24,9%	28,5%	54,4%	71,4%
	Otro		81,8%	24,2%	9,2%	7,9%	
Santo Domingo	Integral		38,1%	59,6%	69,1%	56,6%	53,3%
	Semi-integral		33,3%	27,7%	23,7%	30,1%	26,7%
	Abierto		23,8%	10,5%	6,6%	12,4%	20,0%
	Otro		4,8%	2,1%	0,6%	0,8%	

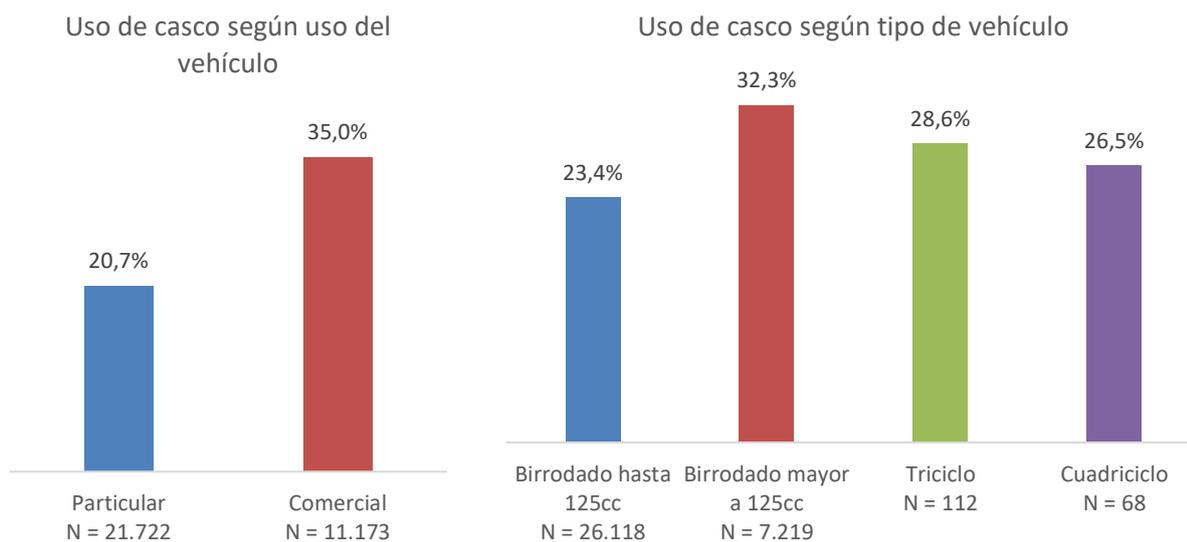
Ciudad	Uso correcto	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Concepción de la Vega	Sí		56,3%	77,1%	88,9%	75,0%
	No		37,5%	20,0%	11,1%	25,0%
	No ve		6,3%	2,9%		
Salvaleón de Higüey	Sí		86,3%	89,4%	84,0%	
	No		7,8%	7,0%	12,0%	
	No ve		5,9%	3,6%	4,0%	
San Cristóbal	Sí	57,1%	72,8%	73,4%	75,0%	42,9%
	No	42,9%	26,8%	25,6%	25,0%	42,9%
	No ve		0,4%	1,0%		14,3%
Santiago de los Caballeros	Sí	75,0%	64,3%	74,8%	81,0%	100,0%
	No		32,9%	22,2%	19,0%	
	No ve	25,0%	2,8%	3,0%		
Santo Domingo	Sí	60,0%	65,2%	68,7%	62,8%	66,7%
	No	40,0%	34,8%	31,3%	37,2%	33,3%
	No ve					

USO DE CASCO

Según momento de la semana y del día

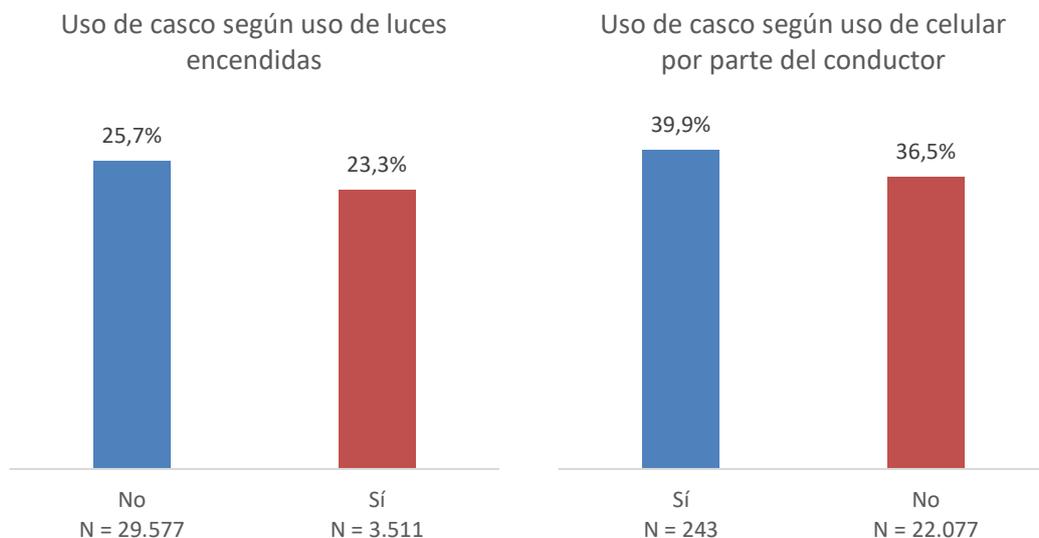


Según uso y tipo de vehículo

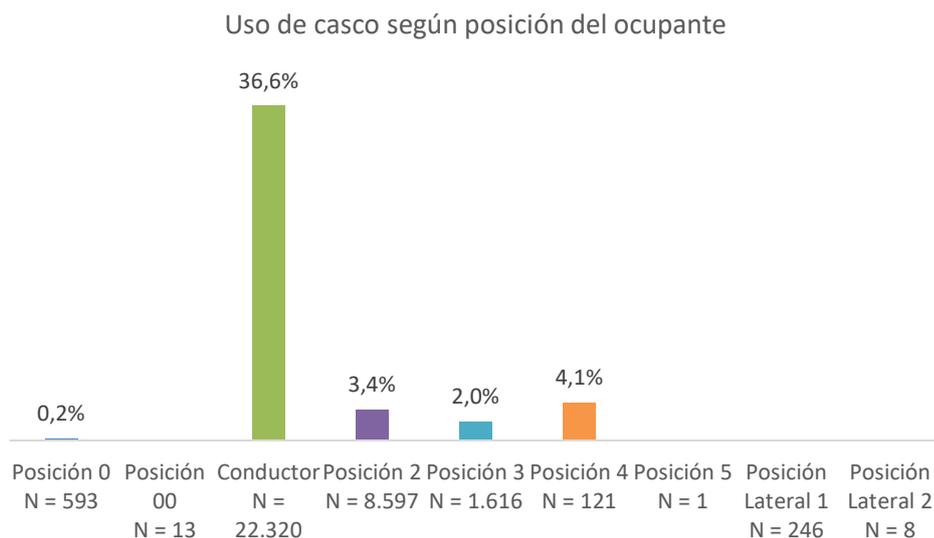


USO DE CASCO

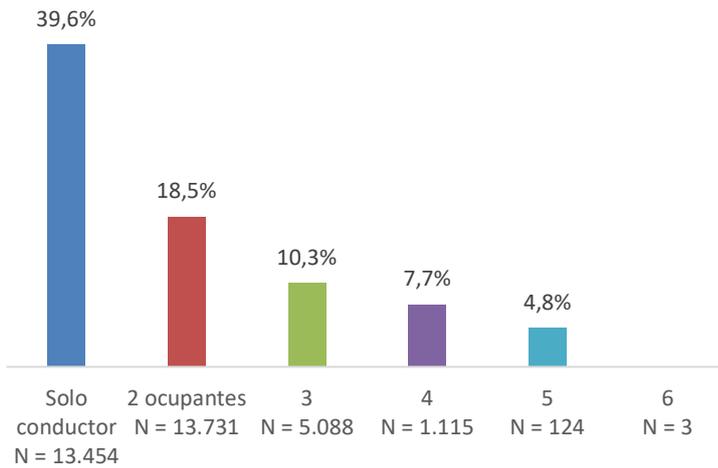
Según otras conductas



Según distribución de pasajeros en el vehículo



Uso de casco según cantidad de ocupantes



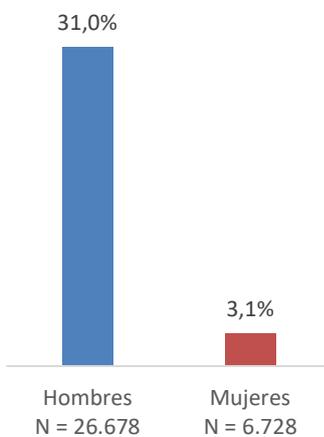
El uso de casco disminuye notoriamente cuando no se es el conductor, incluso llega a ser inexistente el uso en quienes viajan delante del conductor, observándose una situación general que aumenta fuertemente la vulnerabilidad de los pasajeros.

El indicador también disminuye claramente a medida que aumenta la cantidad de ocupantes, cuantos más ocupantes, menor uso de casco.

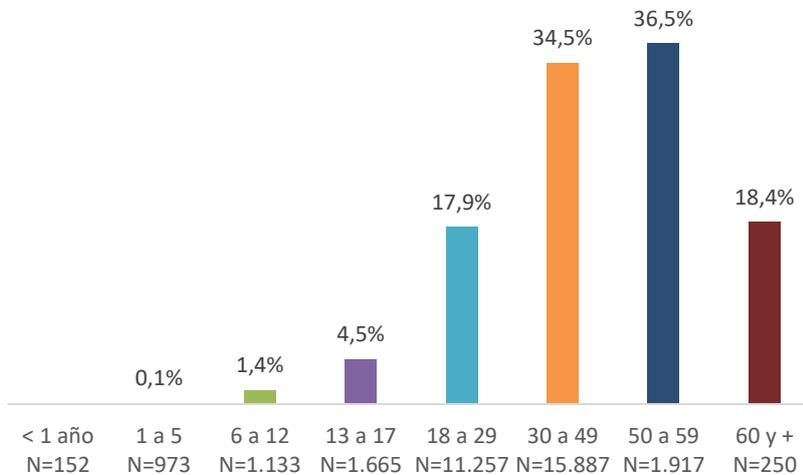
USO DE CASCO

Según características del ocupante

Uso de casco según sexo del ocupante



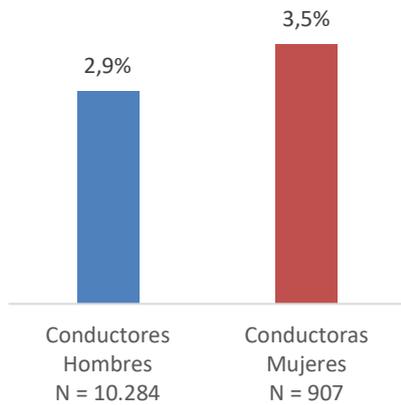
Uso de casco según edad del ocupante



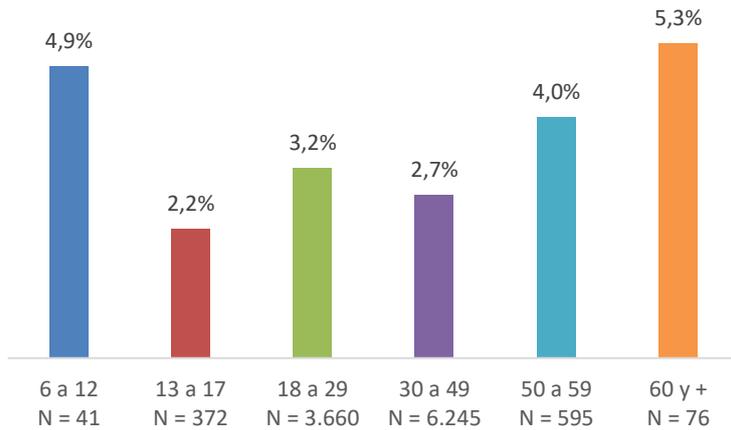
El uso de casco aumenta fuertemente entre los hombres, mientras que según la edad aumenta entre los 30 hasta los 49 años, y desciende fuertemente así como gradualmente por debajo de los 18 años y llegando a magnitudes críticas –incluso su ausencia– en las edades más tempranas.

Según características del conductor

Uso de casco en el resto de los ocupantes según sexo del conductor

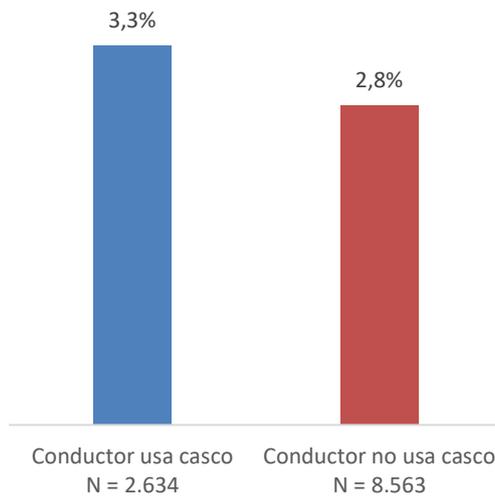


Uso de casco en el resto de los ocupantes según edad del conductor



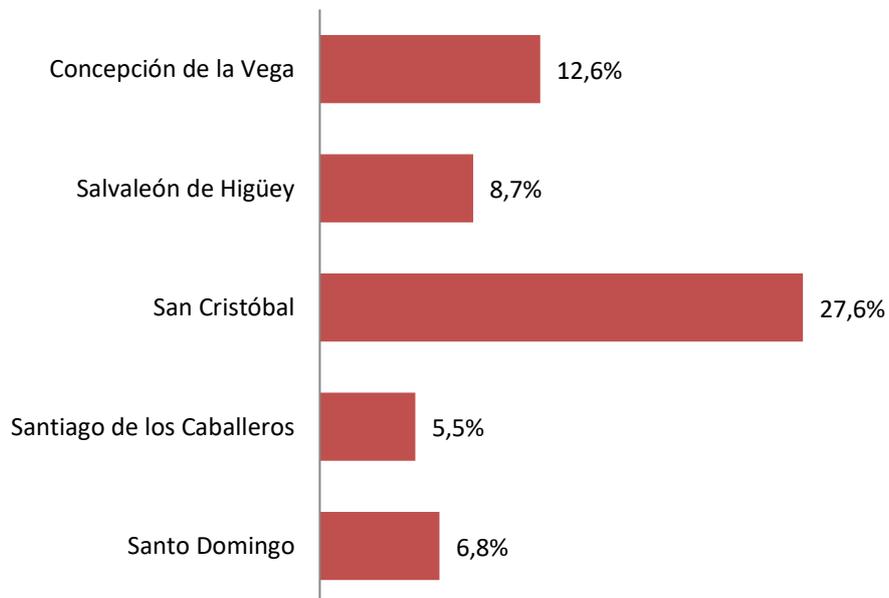
El uso de casco por parte del resto de los ocupantes es claramente bajo, y en ese escenario no presenta diferencias significativas según el sexo del conductor, mientras que se incrementa levemente en los extremos de edad.

Uso de casco en pasajeros en función del uso de casco por parte del conductor (%)

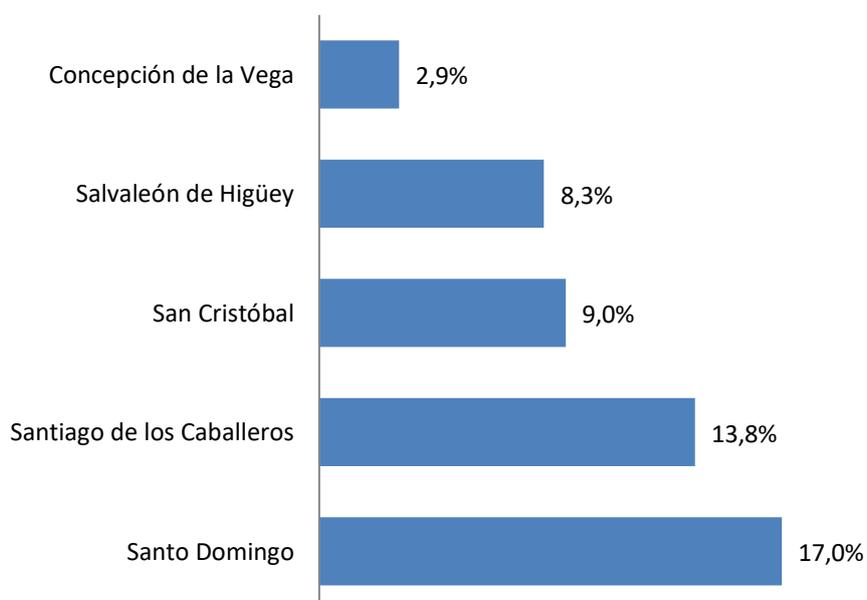


En ese contexto de un muy bajo nivel de uso de casco por parte de los conductores, se observa que el uso de casco por el resto de los pasajeros no parece estar influenciado significativamente por el uso del mismo por parte del conductor.

MOTOS CON CANTIDAD DE OCUPANTES SUPERIOR A LO PERMITIDO (más de 2) Según ciudad (%)



USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera) Según ciudad (%)



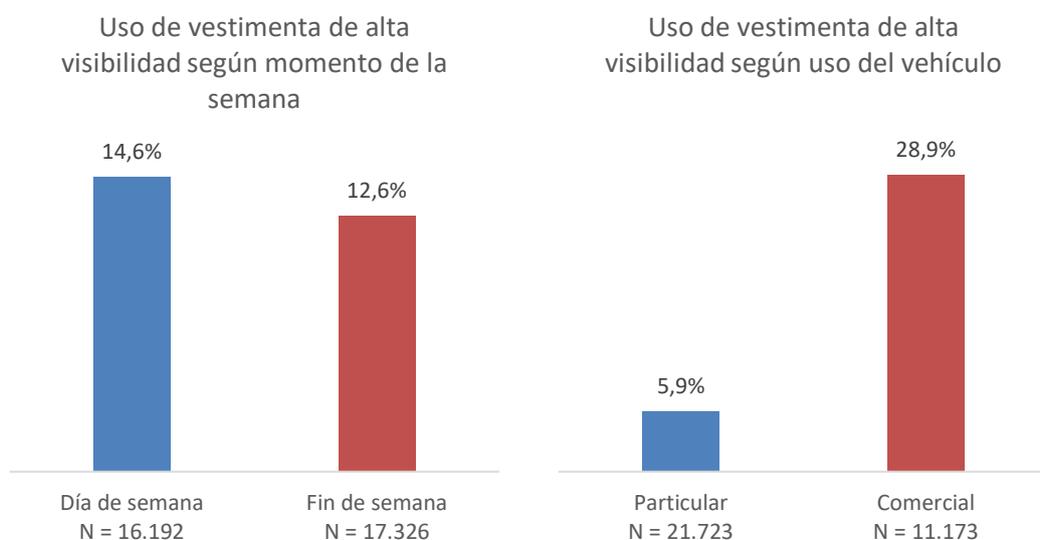
Resulta bajo el uso de vestimenta de alta visibilidad en todas las ciudades, en ese escenario el mejor registro es de Santo Domingo y el más crítico se detecta en Concepción de la Vega.

Según ciudad y edad (%)

Ropa visible	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Concepción de la Vega	0,5%	0,5%	1,5%	2,3%	4,3%	4,7%	1,0%
Salvaleón de Higüey	0,9%	0,4%	1,9%	3,5%	14,7%	9,6%	
San Cristóbal		0,2%	2,6%	6,7%	14,0%	14,4%	7,5%
Santiago de los Caballeros	1,6%	3,2%	2,7%	9,5%	18,1%	15,6%	
Santo Domingo	1,5%	2,3%	2,9%	12,7%	22,9%	14,8%	13,8%

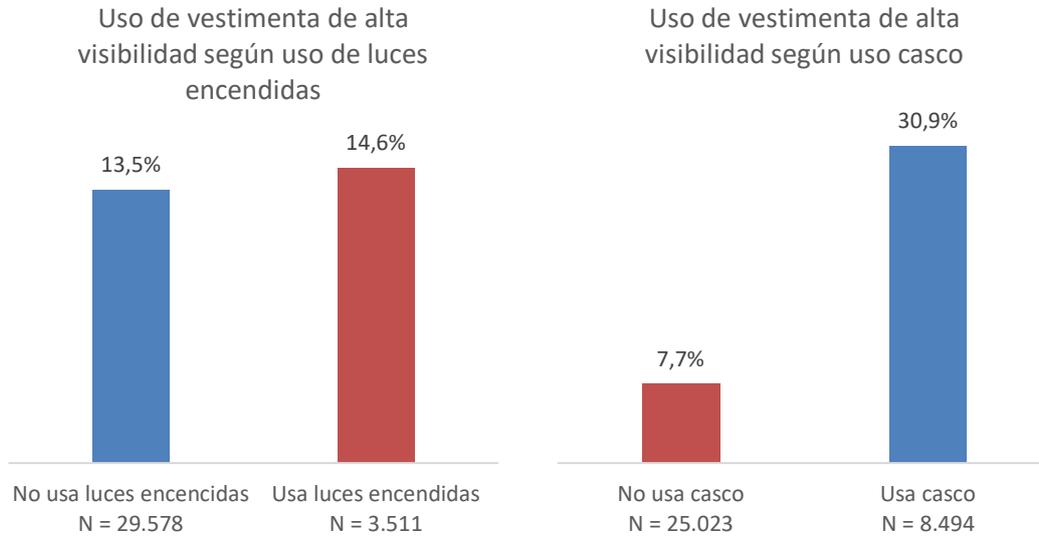
USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

Según variables de contexto



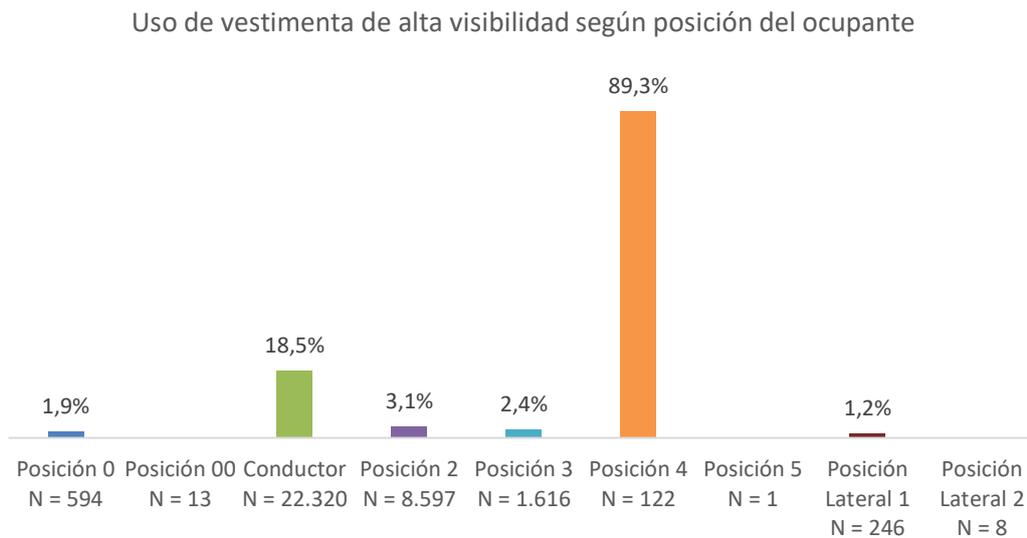
El uso de vestimenta de alta visibilidad aumenta mínimamente los días de semana, pero sí se incrementa claramente cuando el vehículo es de uso comercial.

Según otras conductas

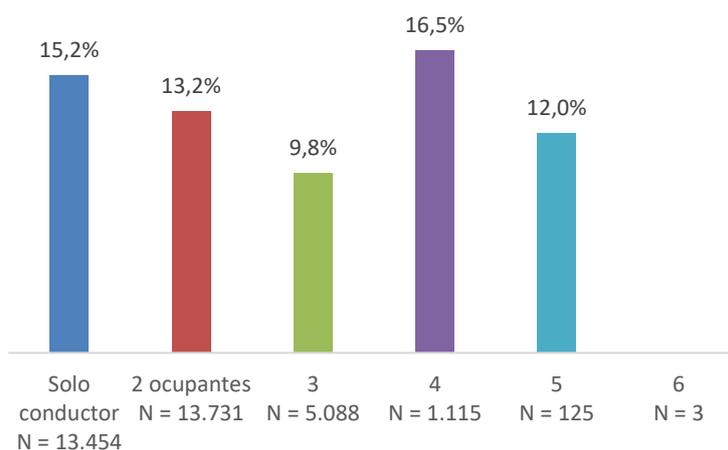


El uso de vestimenta no presenta variaciones significativas según si la moto lleva las luces diurnas encendidas o no, pero sí aumenta fuertemente cuando a la vez se usa casco.

Según distribución de pasajeros en el vehículo

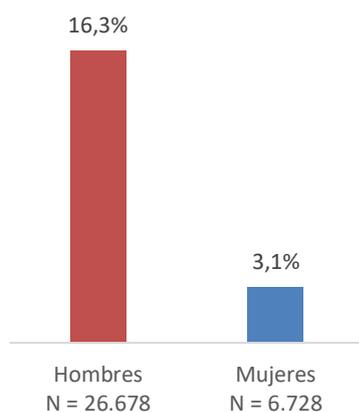


Uso de vestimenta de alta visibilidad según cantidad de ocupantes

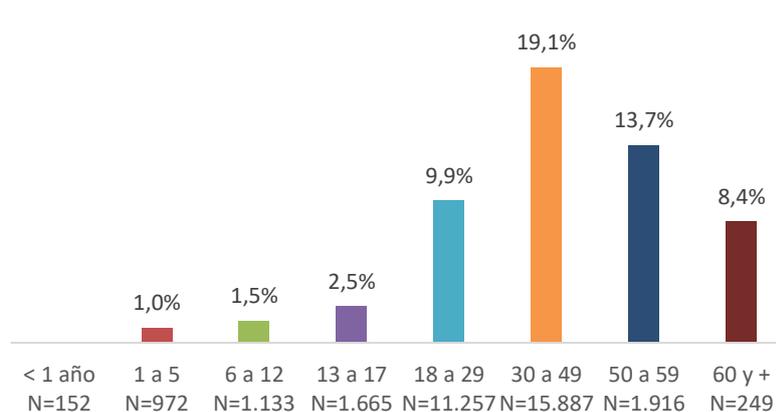


Según características del ocupante

Uso de vestimenta de alta visibilidad según sexo del ocupante



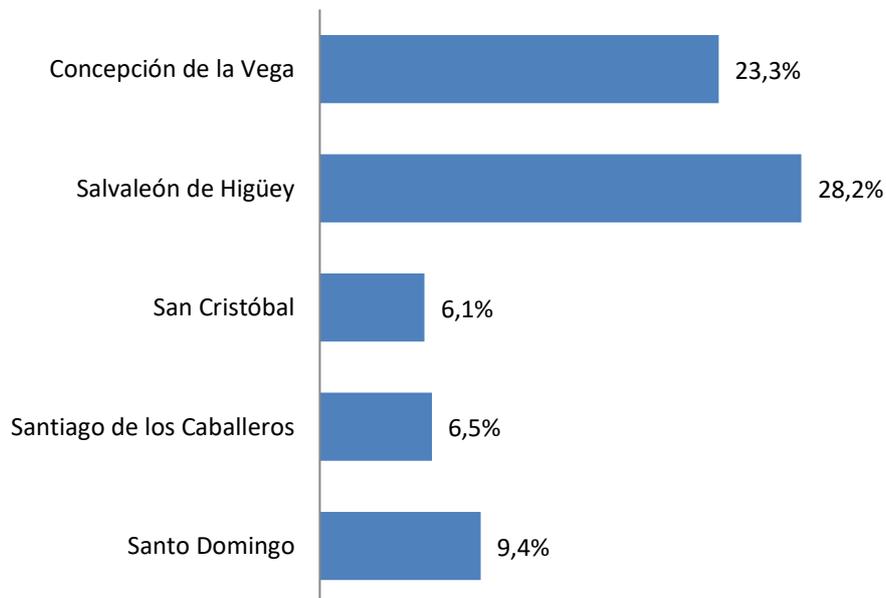
Uso de vestimenta de alta visibilidad según edad del ocupante



Los hombres presentan claramente un mayor uso de vestimenta de alta visibilidad y, con respecto a la edad de los ocupantes, desciende entre quienes tienen menos de 30 años, con más fuerza entre los menores de 18 y resulta crítico entre los ocupantes de edades más tempranas.

USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según ciudad (%)

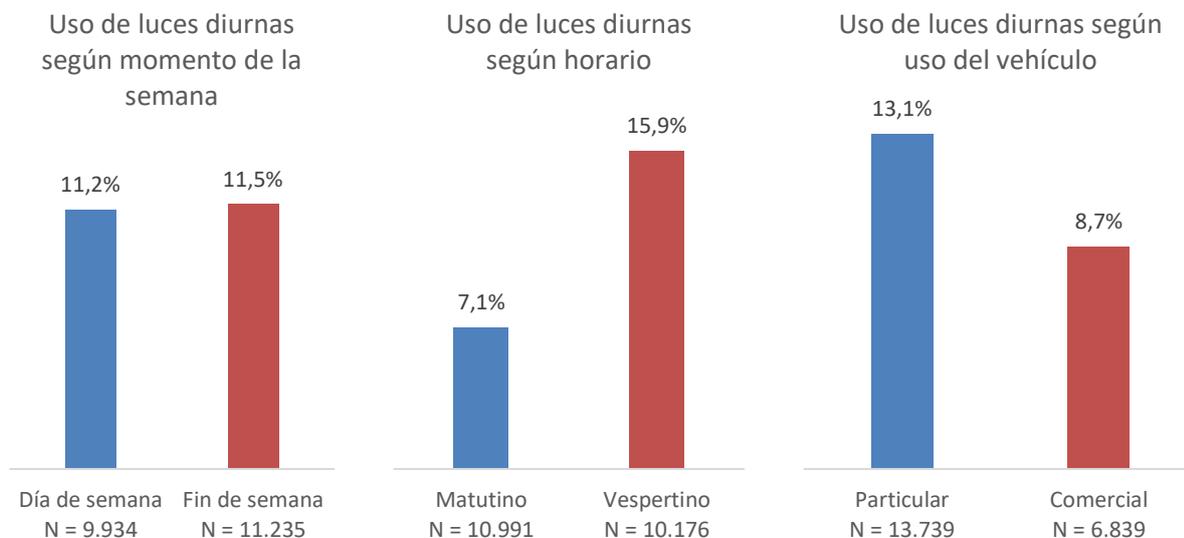


Según ciudad y edad (%)

Uso de luces	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Concepción de la Vega	22,8%	27,6%	22,1%	15,5%	18,2%
Salvaleón de Higüey	31,0%	27,4%	29,1%	21,6%	100,0%
San Cristóbal	8,8%	8,2%	5,3%	3,5%	
Santiago de los Caballeros	2,2%	5,9%	7,1%	6,3%	4,3%
Santo Domingo	9,1%	10,2%	8,8%	10,0%	13,2%

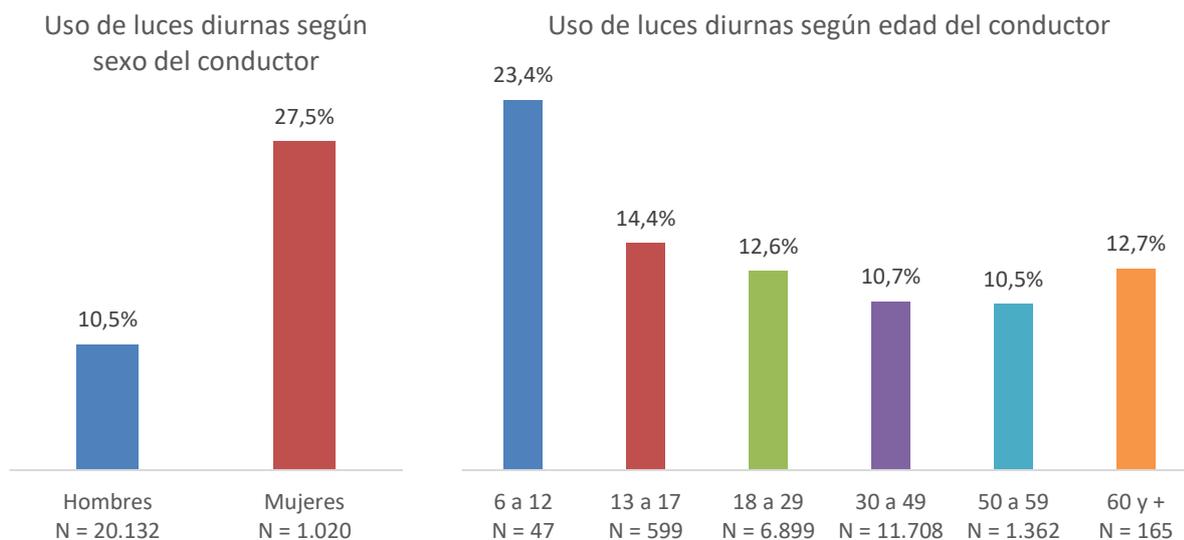
USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según momento de la semana y día, y según uso del vehículo



El uso de luces diurnas no presenta diferencias según los días de semana, sí aumenta en el horario vespertino, así como lo hace cuando la moto es de uso comercial.

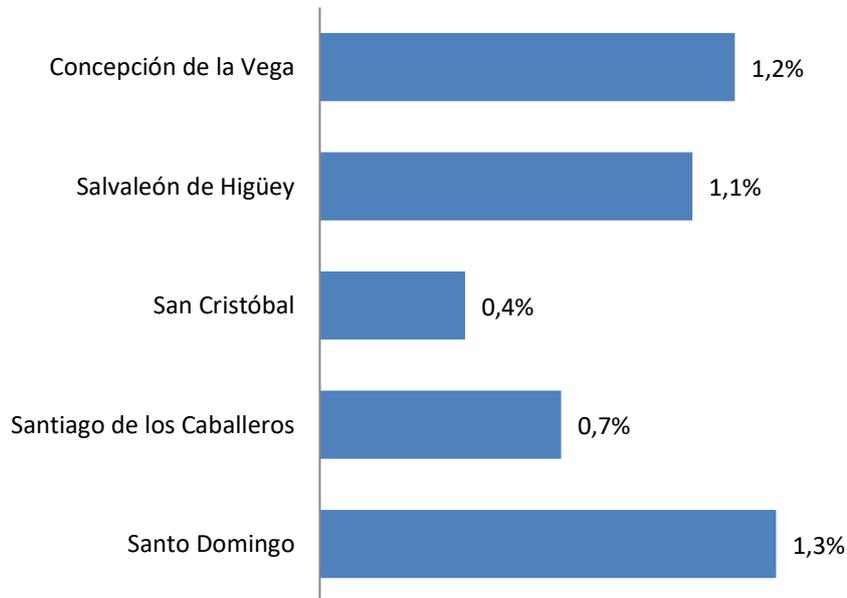
Según características del conductor: sexo y grupo de edad



El uso de luces es fuertemente mayor cuando el conductor es mujer, y aumenta entre los conductores niños, seguido por los adolescentes, para luego descender gradualmente hasta los de 59 años.

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



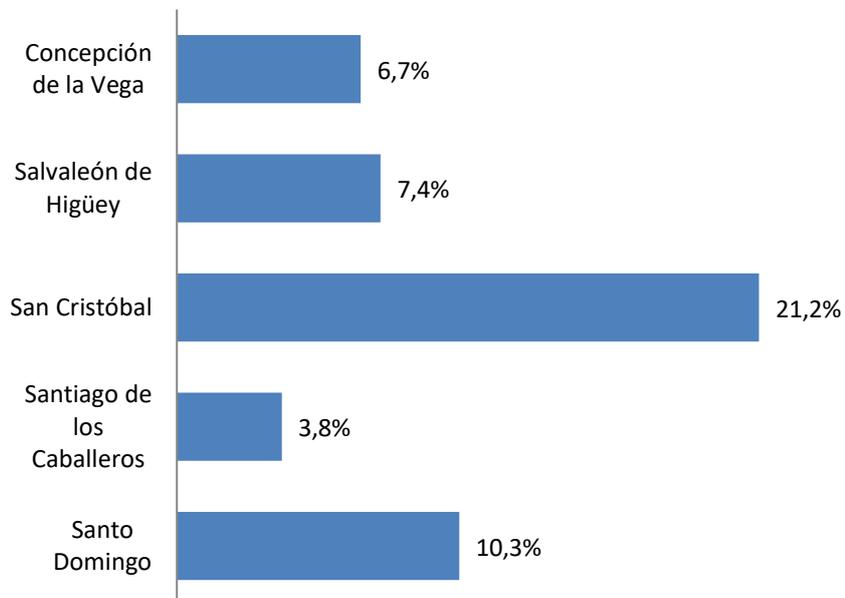
El uso de celular por parte de conductores de motocicletas es bajo en todas las ciudades, y en este contexto el mayor registro es para Santo Domingo, seguida de Concepción de la Vega y Salvaleón de Higüey.

Según ciudad y edad (%)

Uso de celular	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Concepción de la Vega	0,4%	1,6%	1,4%	0,3%	
Salvaleón de Higüey	0,7%	1,6%	0,9%		
San Cristóbal	0,8%	0,6%	0,3%		
Santiago de los Caballeros	2,2%	0,6%	0,8%	0,3%	
Santo Domingo	4,0%	1,7%	1,0%	1,6%	2,6%

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



Ya es de una mayor magnitud el uso de transporte de carga libre u obstaculizando la visibilidad del conductor, donde San Cristóbal presenta la peor performance.

Según ciudad y edad (%)

Transporte de carga	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Concepción de la Vega	4,2%	5,1%	7,1%	11,3%	9,1%
Salvaleón de Higüey	2,8%	5,4%	8,6%	13,0%	
San Cristóbal	37,6%	23,3%	18,0%	35,4%	18,2%
Santiago de los Caballeros	6,5%	3,5%	3,3%	5,7%	4,3%
Santo Domingo	9,1%	10,7%	9,4%	14,3%	26,3%

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

		USA CELULAR
Uso del vehículo	Particular N=13.739	,9%
	Comercial N=6.839	1,3%
	No se ve N=590	,9%
Momento de la semana	Día de semana N=9.934	1,1%
	Fin de semana N=11.234	1,3%
Sexo del conductor	Hombres N=20.133	1,1%
	Mujeres N=1.020	1,0%
	No ve N=15	
Edad del conductor	6 a 12 N=48	
	13 a 17 N=598	1,8%
	18 a 29 N=6.889	1,4%
	30 a 49 N=11.707	0,9%
	50 a 59 N=1.362	1,1%
	60 y más N=164	1,2%
	No se ve N=398	0,3%

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

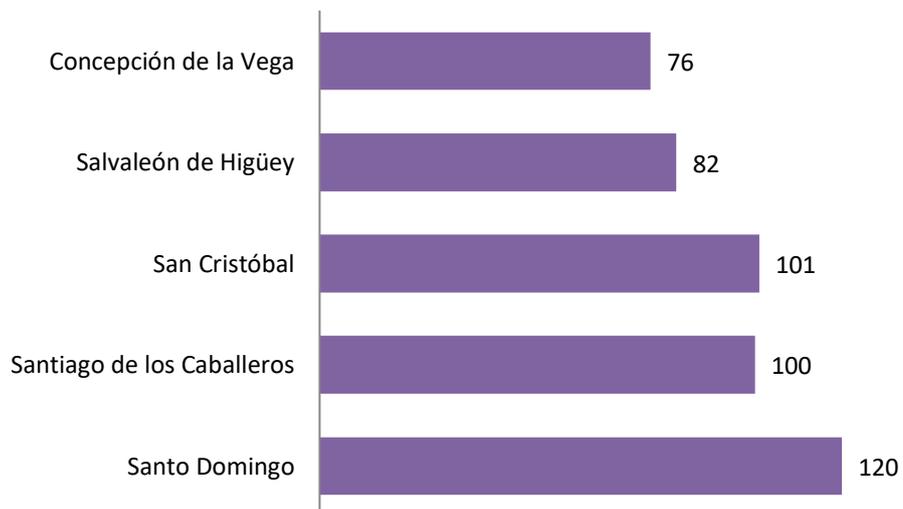
		TRANSPORTA CARGA
Uso del vehículo	Particular N=13.739	8,3%
	Comercial N=6.839	18,0%
	No se ve N=590	8,5%
Momento de la semana	Día de semana N=9.934	10,6%
	Fin de semana N=11.234	12,1%
Sexo del conductor	Hombres N=20.133	11,6%
	Mujeres N=1.020	5,9%
	No ve N=15	62,5%
Edad del conductor	6 a 12 N=48	63,3%
	13 a 17 N=598	13,9%
	18 a 29 N=6.889	11,7%
	30 a 49 N=11.707	10,3%
	50 a 59 N=1.362	15,0%
	60 y más N=164	17,9%
	No se ve N=398	12,7%

El uso de celular es más alto en conductores menores de edad y en vehículos de uso comercial. Mientras que el transporte de carga aumenta notoriamente en motocicletas conducidas por hombres, a medida que aumenta la edad –y con un registro notoriamente crítico en los minoritarios conductores de 6 a 12 años–, y en vehículos de uso comercial.

10.3 Estudio mediante encuesta coincidental

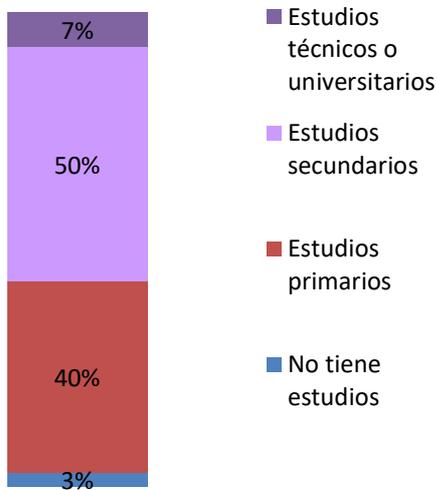
La encuesta coincidental en República Dominicana se realizó a 479 personas, distribuidas de la siguiente manera:

CANTIDAD DE CASOS

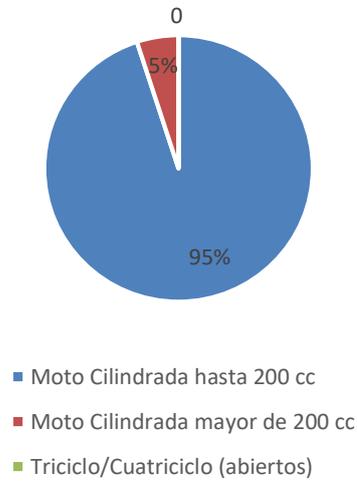


Estructura de la muestra

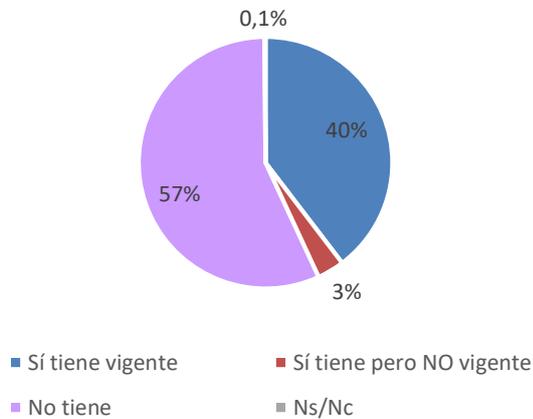
Nivel educativo



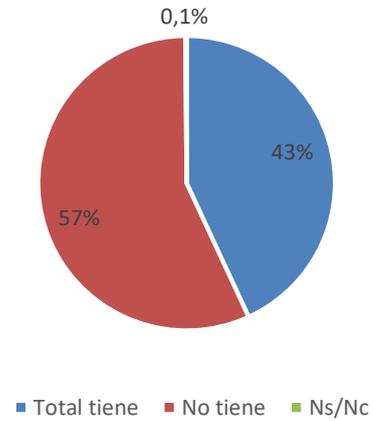
Tipo de vehículo



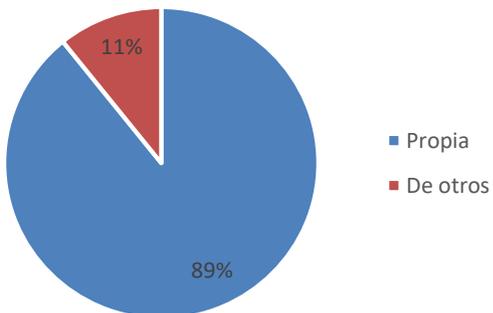
Licencia de conducir



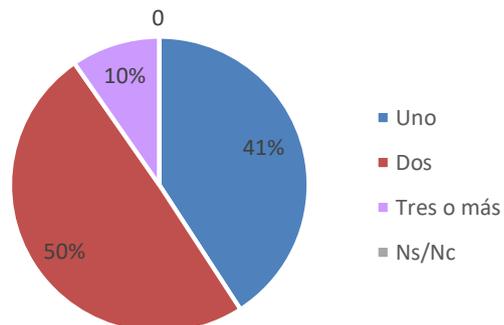
Licencia de conducir agrupado

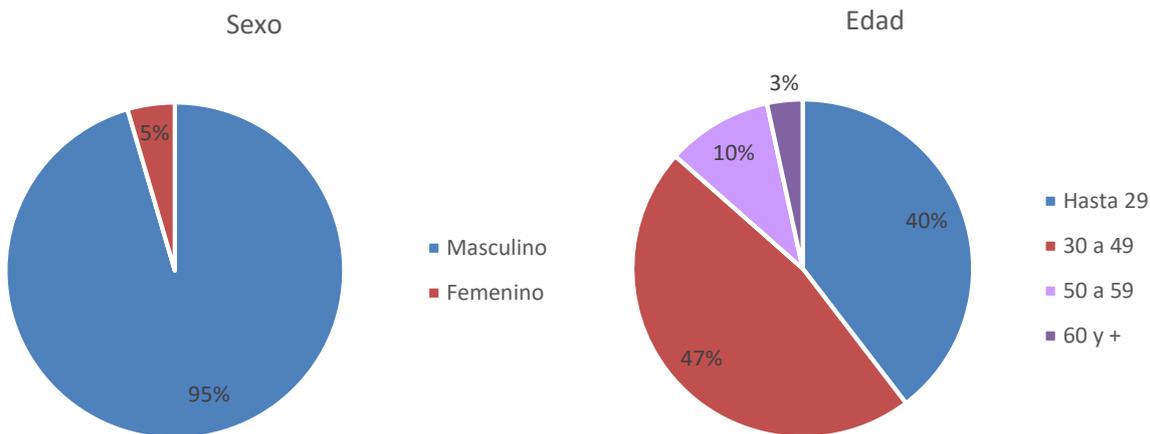


Propiedad de la moto

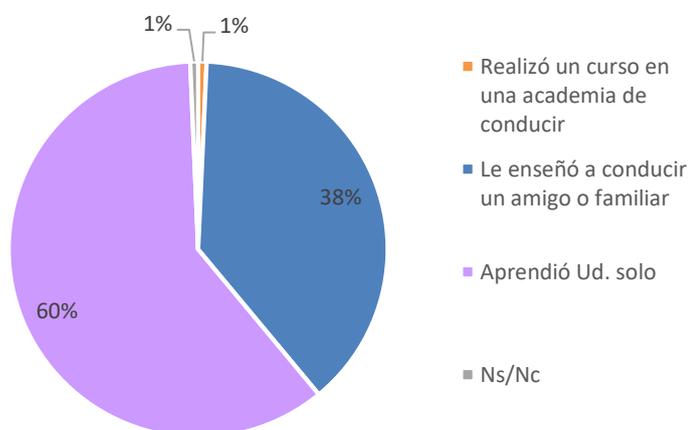


Niños menores de 15 años que suelen viajar agrupado

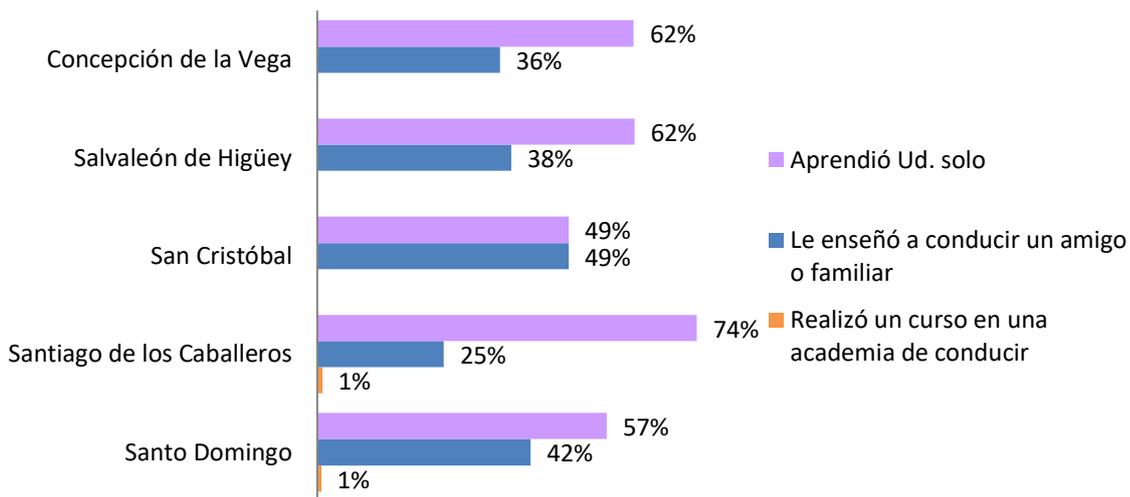




¿Cómo aprendió a conducir motos?

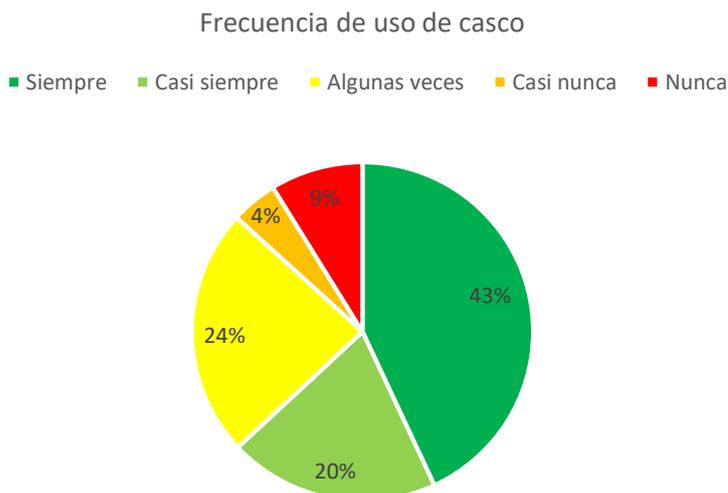


Resulta claramente mayoritario el haber aprendido solo, seguido por haberlo hecho a través de un amigo o familiar, siendo mínima la magnitud de haber realizado un curso en una academia de conducir.

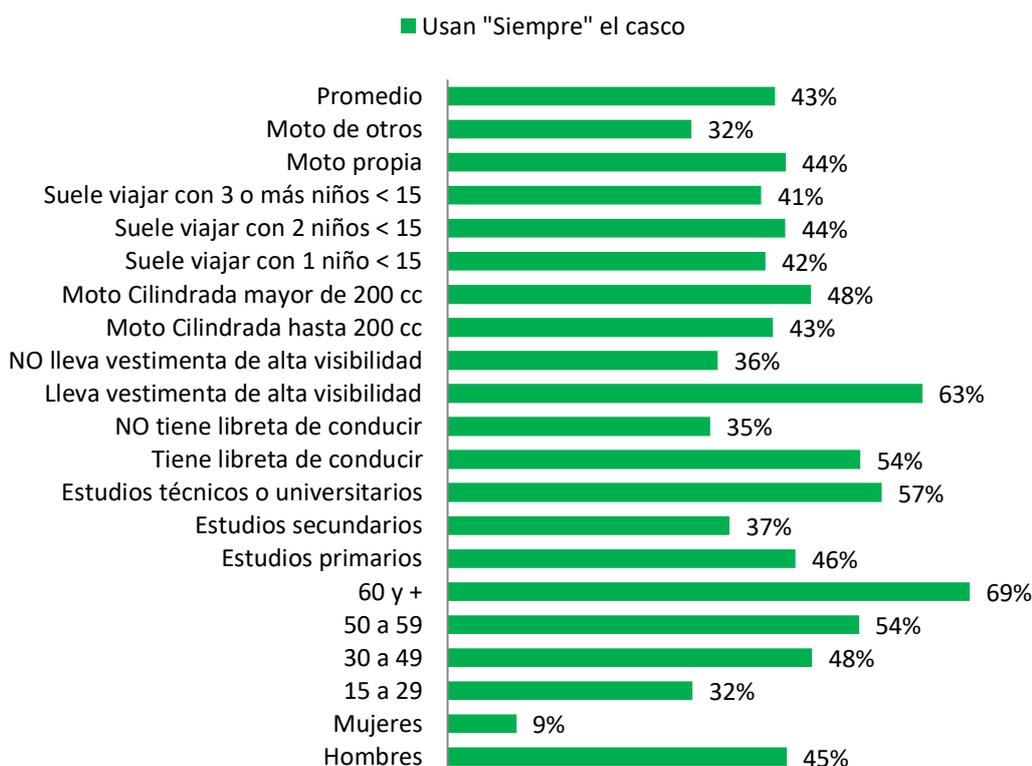


El haber aprendido solo destaca en Santiago de los Caballeros, mientras que el haberlo hecho a través de un amigo o familiar destaca en San Cristóbal.

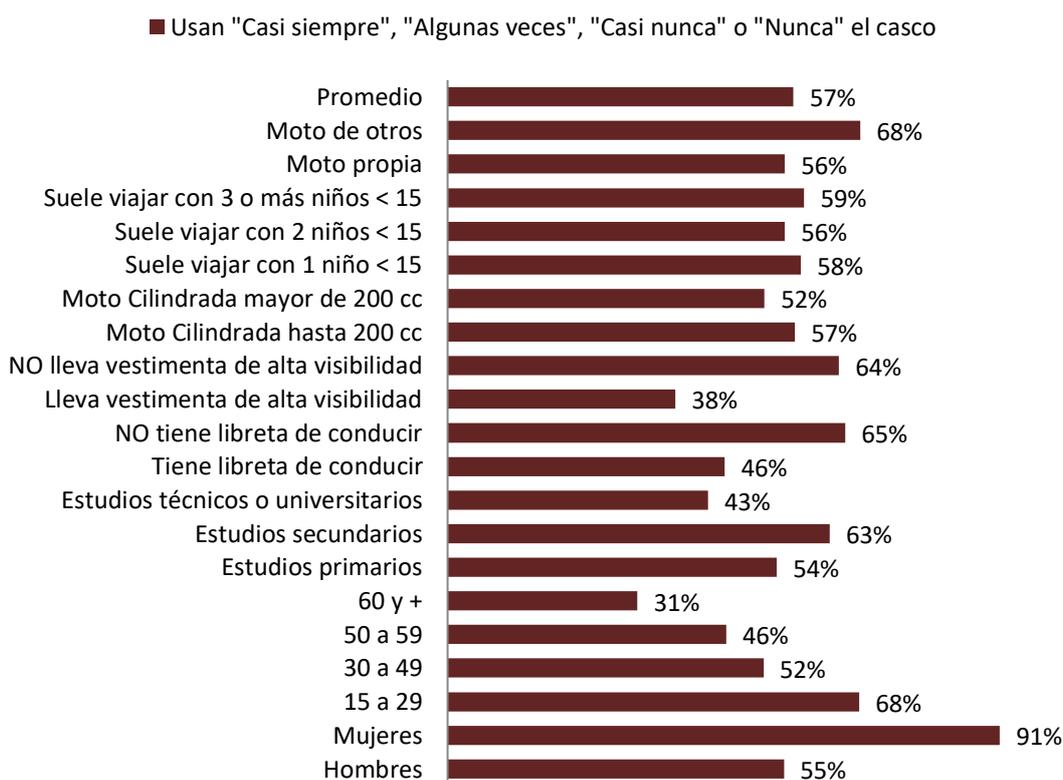
¿Con qué frecuencia usa el casco puesto en la cabeza cuando anda en moto?



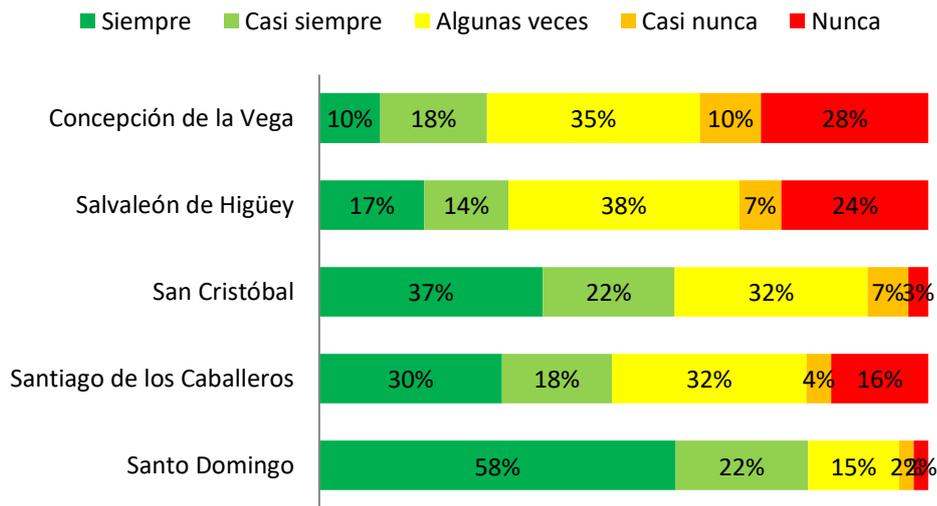
Solamente 4 de cada 10 conductores de moto declaran usar “siempre” el casco en la cabeza, observándose por tanto un escenario crítico al respecto.



El hacerlo “siempre” se incrementa claramente a medida que aumenta la edad de los conductores, en los de mayor nivel educativo, entre los que llevan vestimenta de alta visibilidad, en los que tienen libreta de conducir, siendo marcada la diferencia a favor de los hombres respecto a las mujeres en tal conducta.

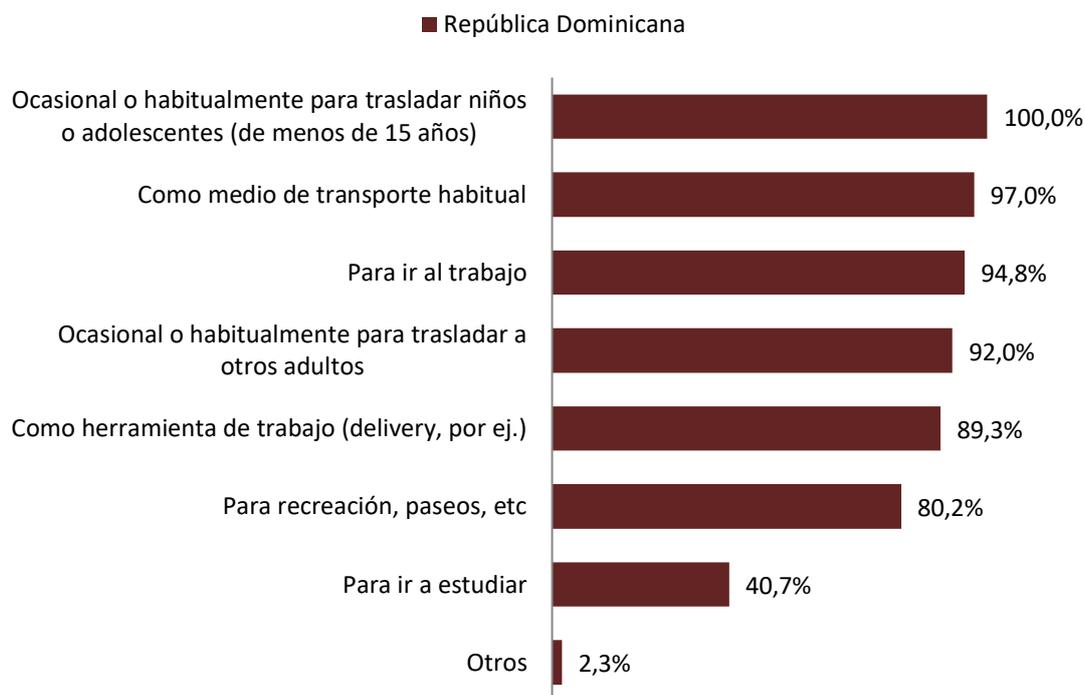


Quienes NO lo utilizan “siempre” se incrementa notoriamente entre las mujeres, a medida que desciende la edad, en quienes no tienen libreta de conducir, en los que tienen estudios secundarios, entre los que viajan en la moto de otros, entre quienes no llevan vestimenta apropiada.

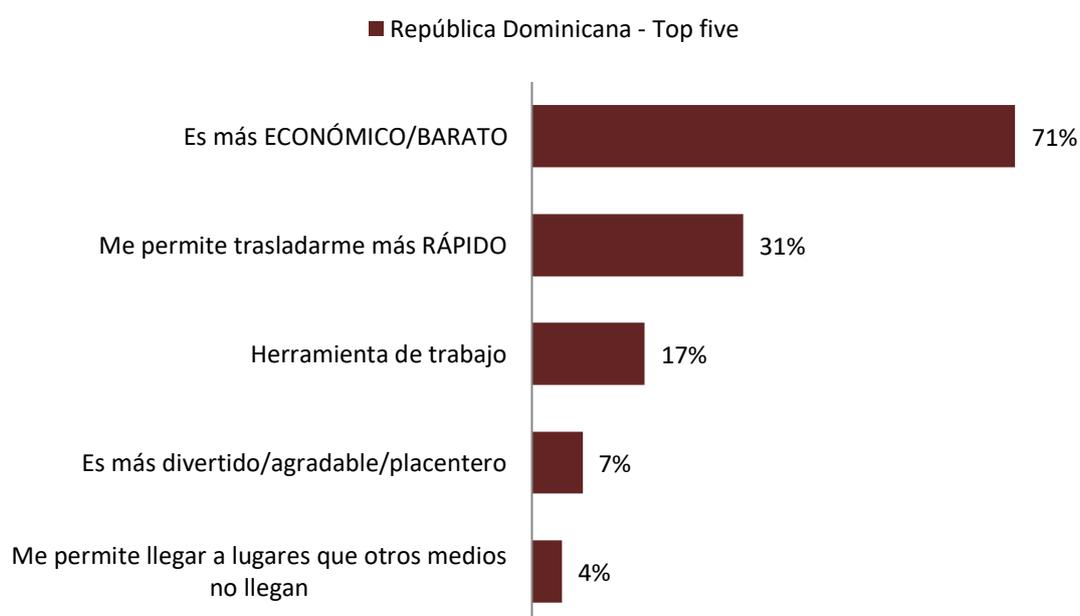


Santo Domingo presenta el mejor desempeño, mientras que destacan claramente Salvaleón de Higüey y Concepción de la Vega por registrar el resultado más crítico, tal como también se verificó en el estudio observacional tanto para el mejor (o menos malo) como para el peor desempeño según ciudad.

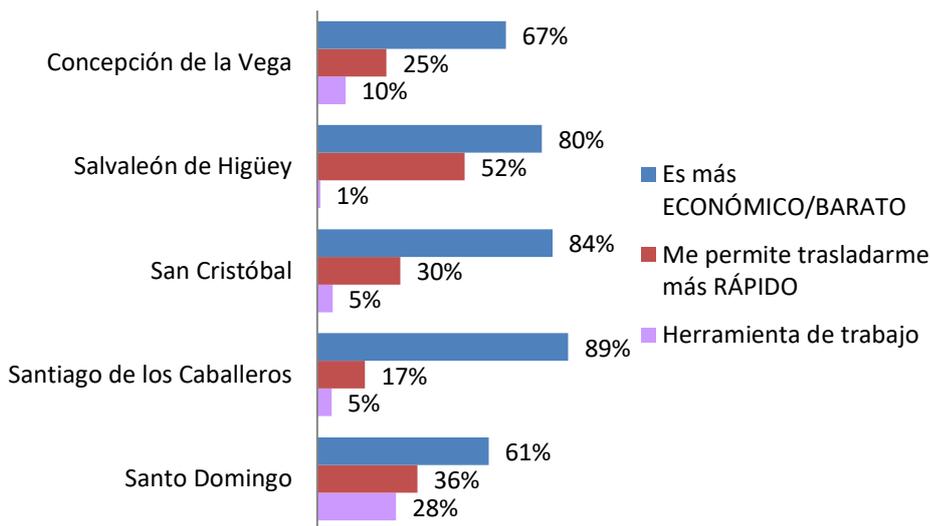
Uso de la moto



¿Por qué motivo ha elegido la moto como medio de transporte? – Para quienes usan la moto como medio de transporte habitual.

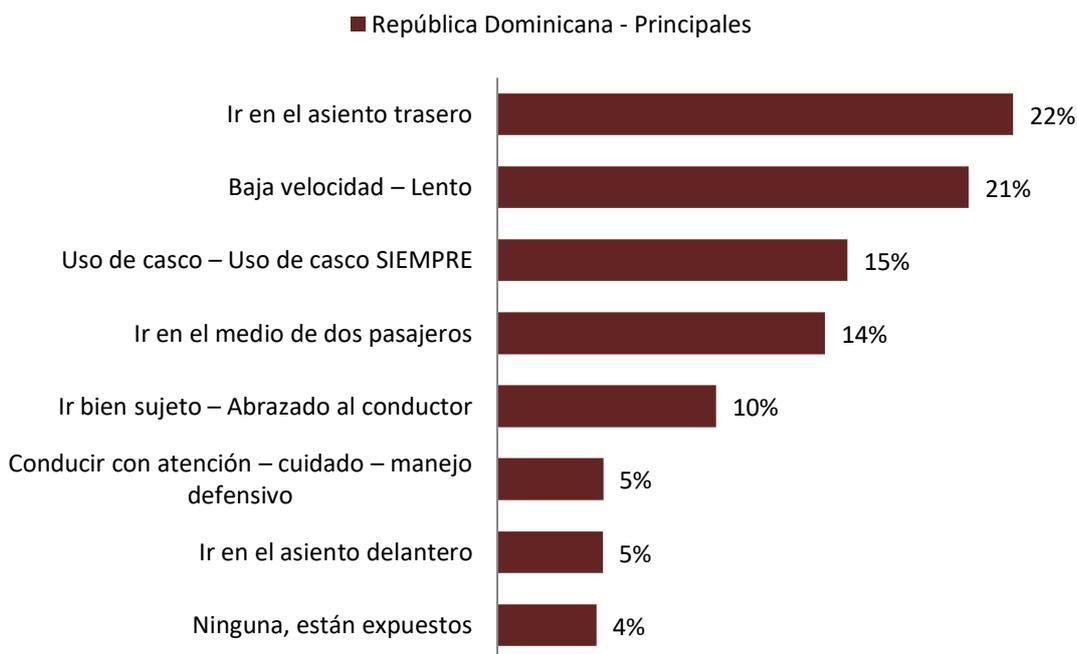


Destaca claramente la percepción de más económico, seguida por la de rapidez y no es menor la magnitud de la elección de la moto por tratarse de una herramienta de trabajo.

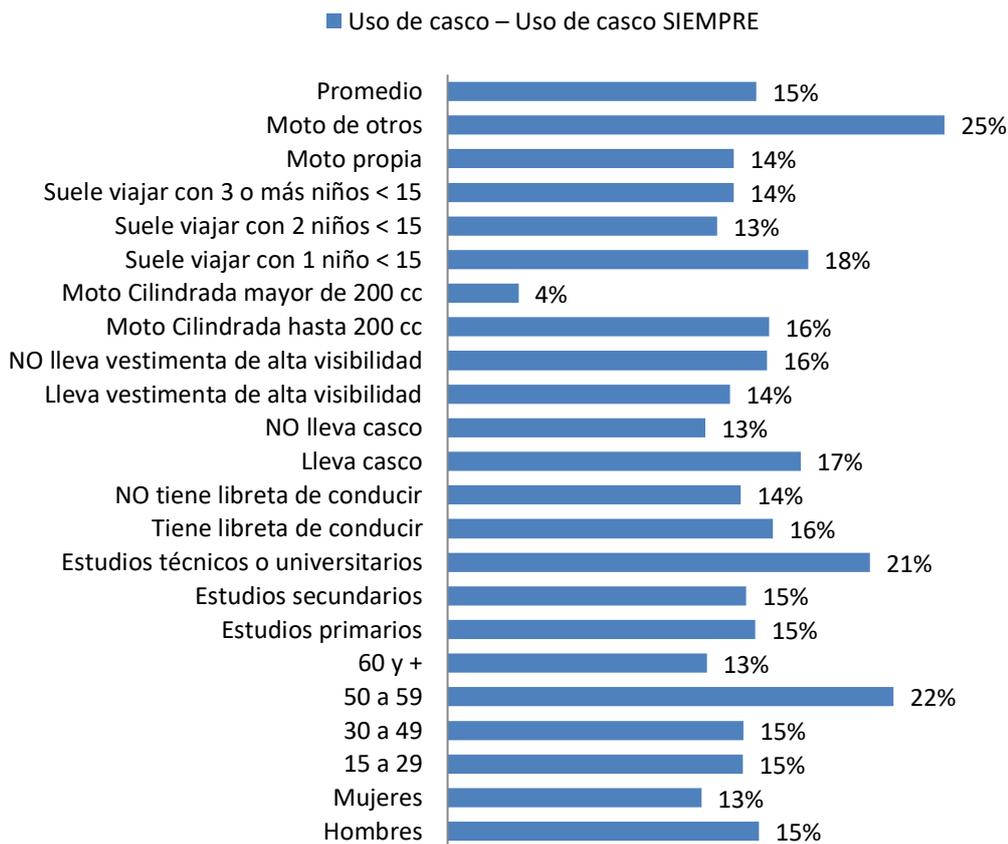


El factor económico destaca en Santiago de los Caballeros así como en San Cristóbal, la rapidez en Salvaleón de Higüey, mientras que en Santo Domingo aumenta fuertemente el que sea una herramienta de trabajo.

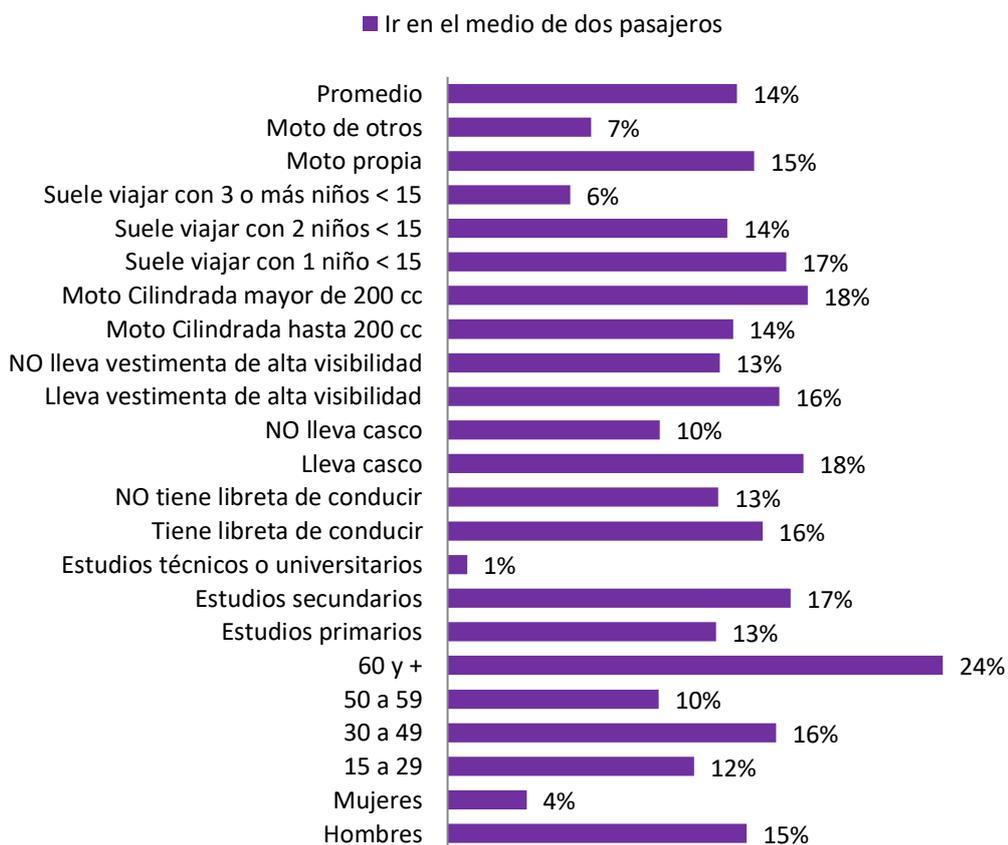
En su opinión, ¿cuál es la forma más segura de viajar para los menores de 15 años cuando van en moto?



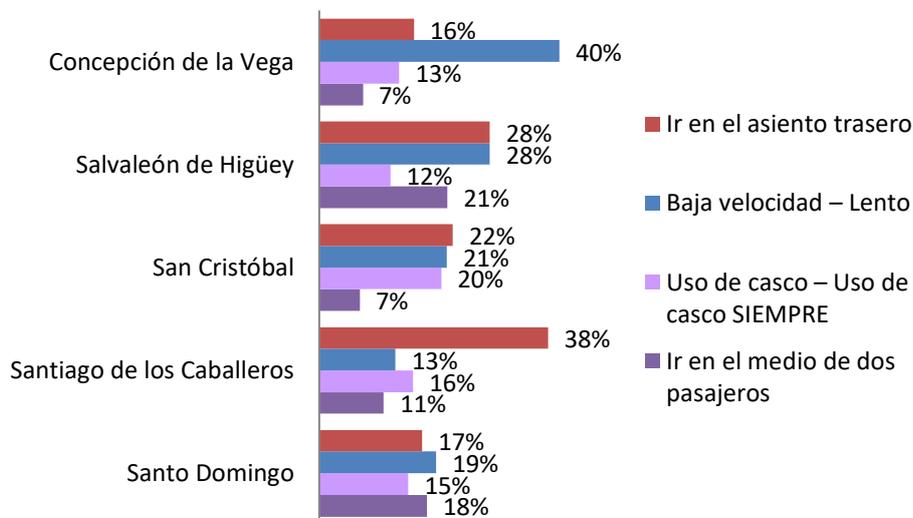
En un escenario donde no se observa una categoría que destaque claramente, el mayor registro es para ir en el asiento trasero, pero resulta crítico que el uso de casco “siempre” recién aparezca en tercer lugar en el ranking de menciones, y que incluso apenas supere a “ir en el medio de dos pasajeros”, que se ubica en cuarto lugar y que se trata de una práctica que lleva implícito el hecho de que se viaje con una cantidad de pasajeros no permitida.



El uso de casco “siempre” aumenta en los que viajan en moto de otros, en los de mayor nivel educativo, entre quienes tienen de 50 a 59 años de edad.



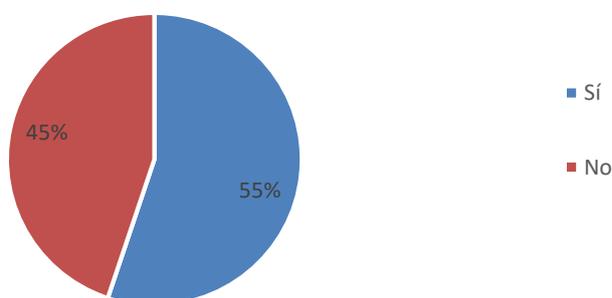
Llevarlos en el medio de dos pasajeros se incrementa entre los conductores de mayor edad, en los que llevan casco, en los que viajan en moto propia y, también en este caso, se observa una clara diferencia de conductas entre hombres y mujeres, donde prevalecen los conductores hombres al respecto.



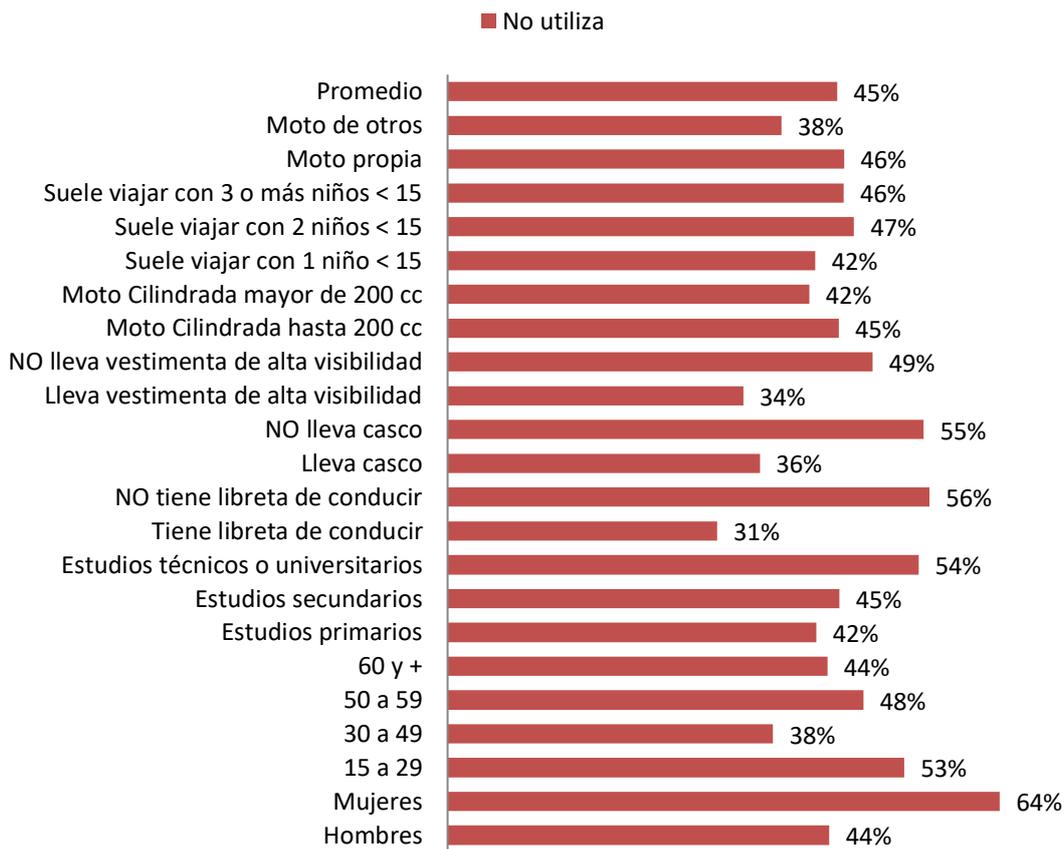
El ir en el asiento trasero destaca en Santiago de los Caballeros, la baja velocidad lo hace en Concepción de la Vega, el uso de casco “siempre” destaca en San Cristóbal, e ir en el medio de dos pasajeros resalta en Salvaleón de Higüey así como en Santo Domingo.

En las ocasiones en las que viaja con niños o adolescentes, ¿utiliza alguna medida de seguridad o dispositivos de protección para esos pasajeros?

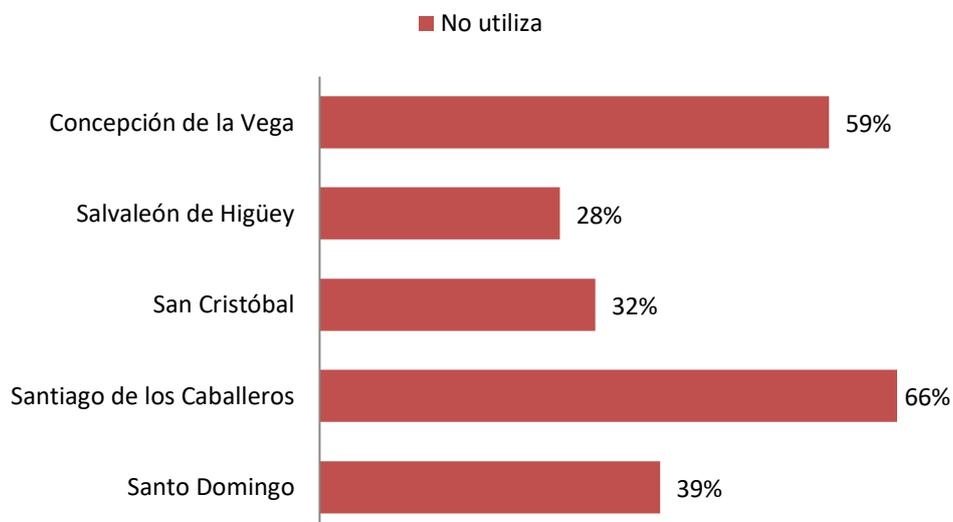
Utilización de medidas de seguridad cuando viaja con niños o adolescentes



Resulta preocupante que poco menos de la mitad de los conductores menciona no utilizar medidas de seguridad cuando se viaja en moto con niños o adolescentes.

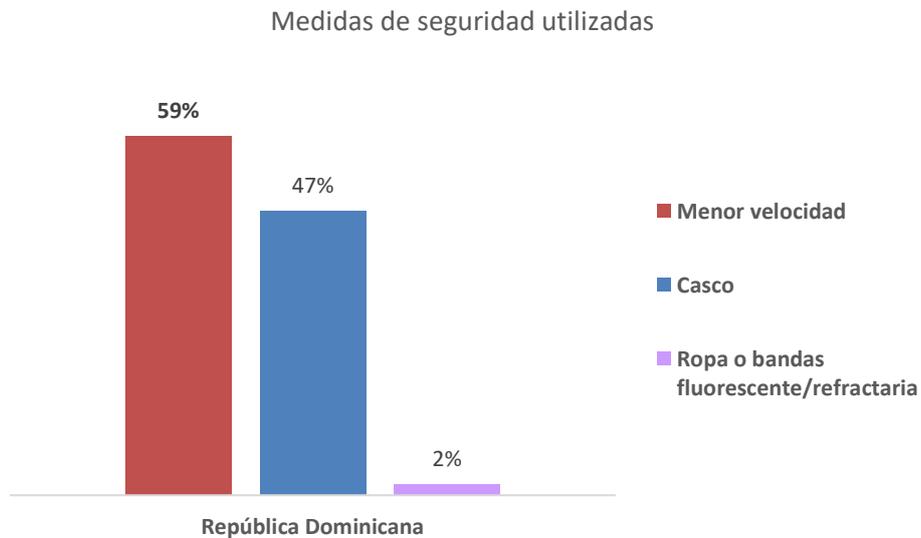


Quienes no las utilizan en mayor medida son los que no llevan casco, no tienen libreta de conducir, a medida que aumenta el nivel educativo, que no llevan vestimenta apropiada, entre los conductores más jóvenes, y nuevamente fuerte entre las conductoras mujeres.

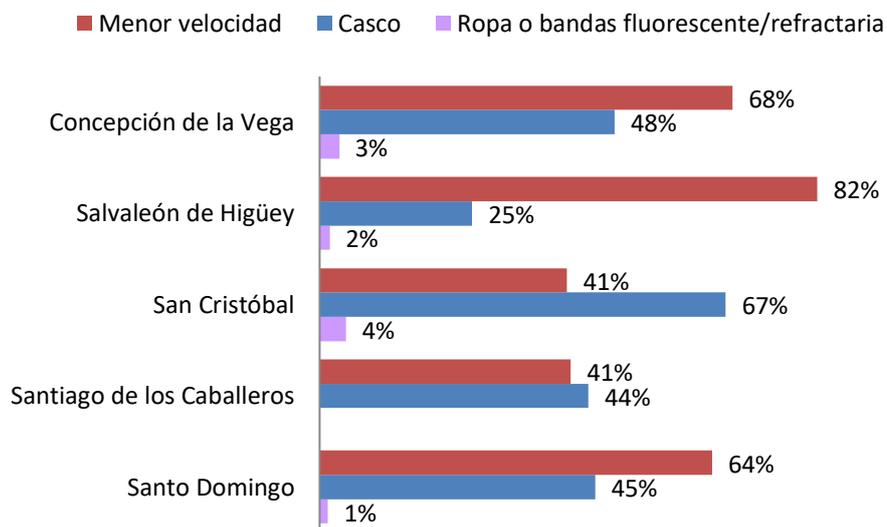


Santiago de los Caballeros y Concepción de la Vega presentan los resultados más críticos en el indicador.

¿Qué medidas utiliza? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.

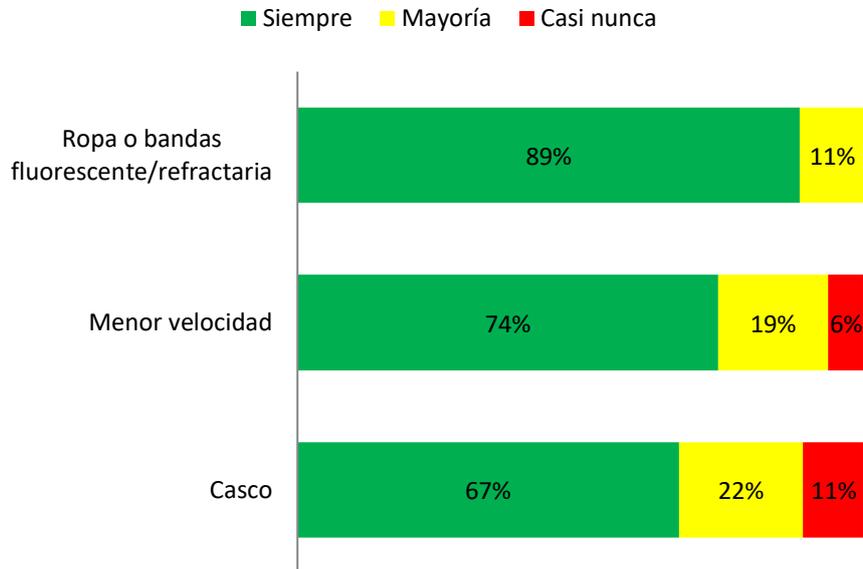


Destaca la menor velocidad, quedando en segundo lugar el uso de casco, siendo mínimo el registro del uso de ropa apropiada.



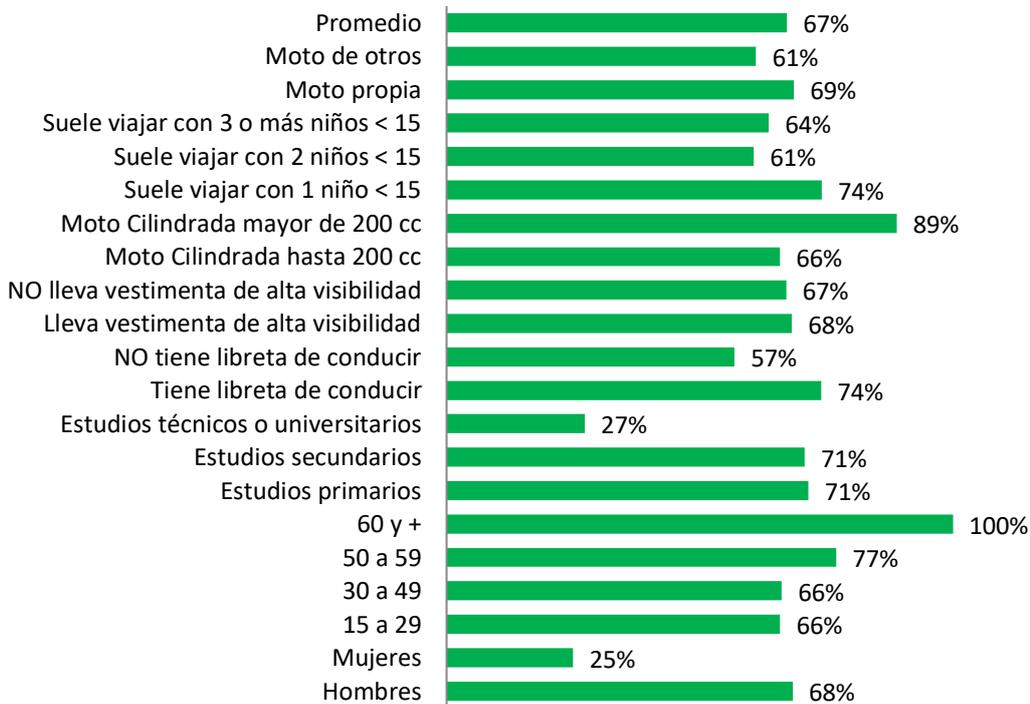
La menor velocidad destaca en Salvaleón de Higüey, el uso de casco lo hace en San Cristóbal, y en Santiago de los Caballeros resalta el hecho de que no hay menciones al uso de la ropa apropiada.

¿Lo usa siempre que lleva menores, la mayoría de las veces o casi nunca? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.



El uso de ropa apropiada presenta la mayor frecuencia de uso, mientras que de las medias más mencionadas la menor velocidad presenta una mayor frecuencia de uso respecto al casco, donde a la vez resalta que 1 de cada 3 lo hacen “la mayoría” o “casi nunca” de las veces y, específicamente, 1 de cada 9 “casi nunca”.

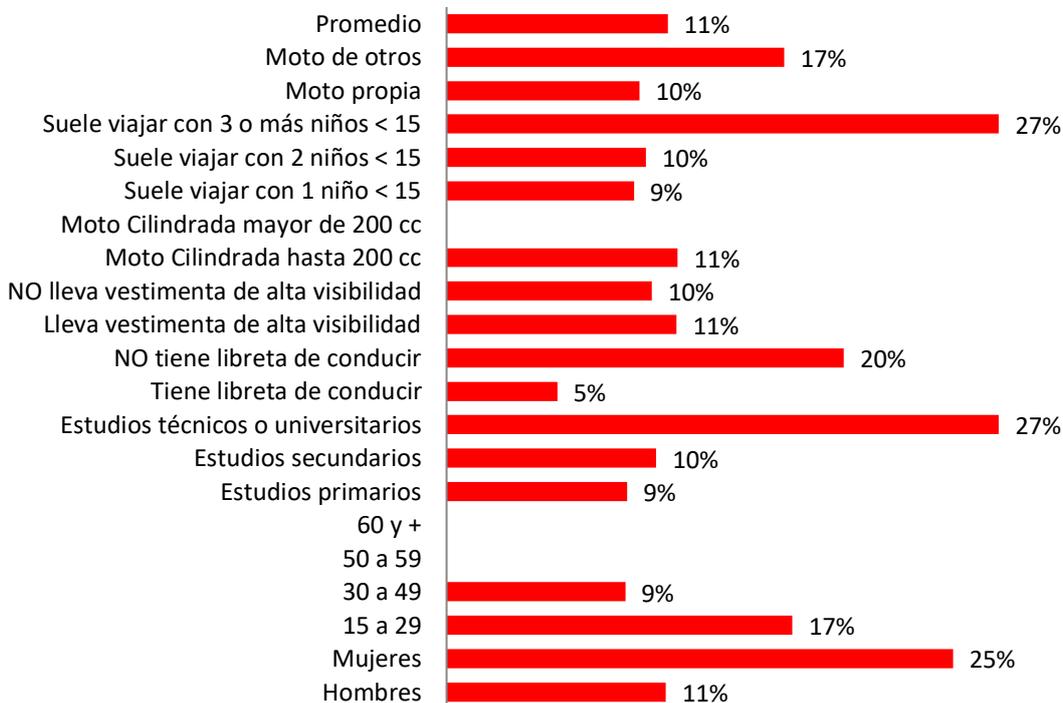
Utilización de casco "siempre" que viaja con niños



El uso de casco “siempre” que viaja con niños destaca fundamentalmente entre los conductores de más de 50 años de edad, que viajan en motos de más de 200 cc, que tienen libreta de conducir, entre los que suelen

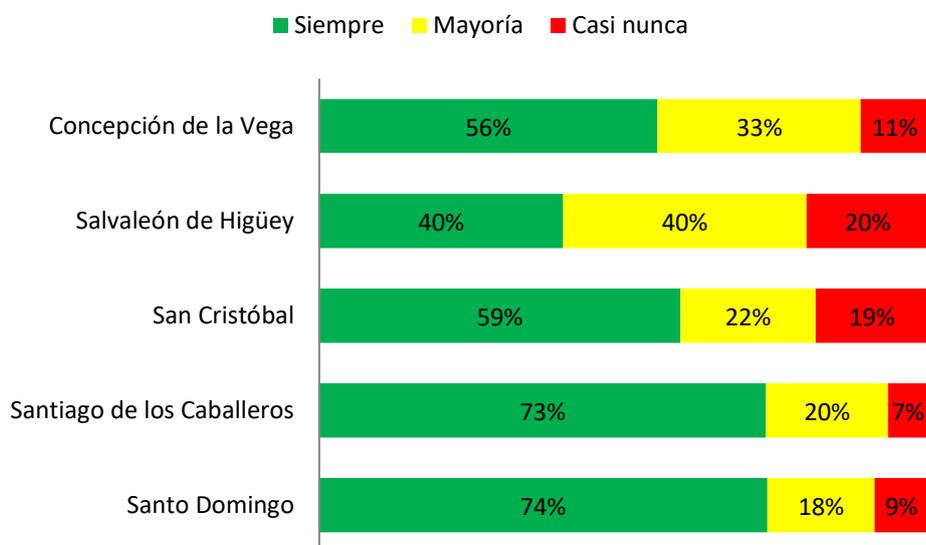
viajar con 1 niño menor de 15 años, en quienes tienen estudios secundarios o primarios, nuevamente entre los conductores hombres.

■ Utilización de casco "casi nunca" que viaja con niños



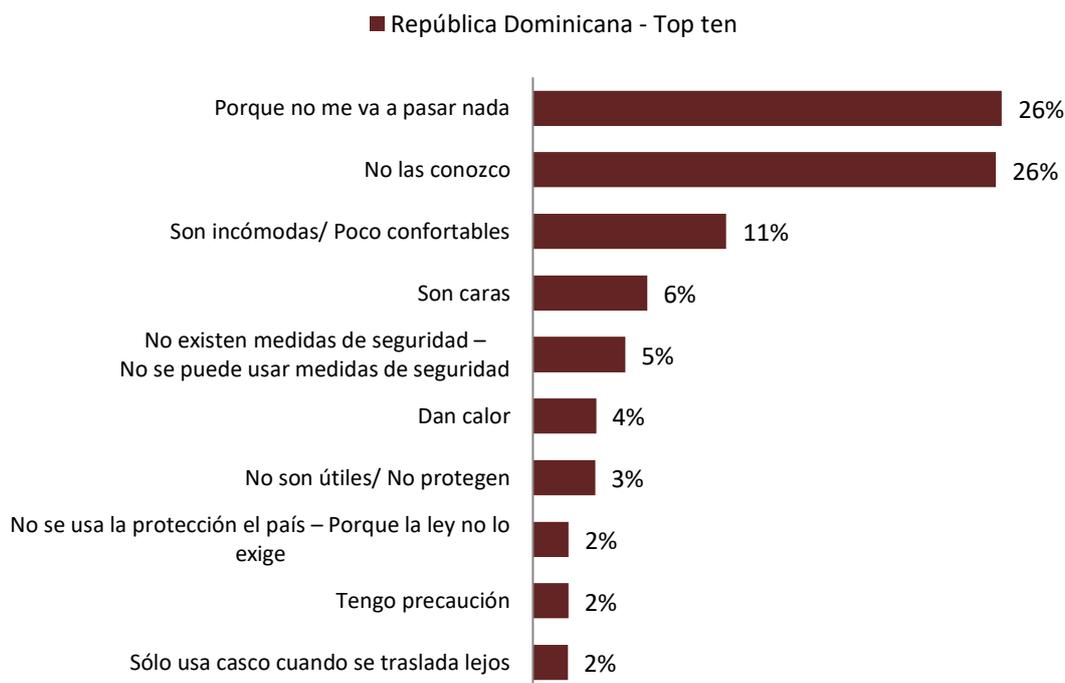
El uso de casco “casi nunca” de las veces que viaja con niños destaca fundamentalmente entre los conductores que suelen viajar con 3 o más niños menores de 15 años, en los que tienen estudios técnicos o universitarios, quienes no tienen libreta de conducir, también en este caso entre las conductoras mujeres, claramente entre los más jóvenes, entre los que viajan en motos de menos de 200 cc (exclusivamente).

Frecuencia de uso de casco cuando viaja con niños o adolescentes según ciudad – Para quienes respondieron que Sí lo utilizan.



La mención al uso de casco “siempre” se incrementa en Santo Domingo y Santiago de los Caballeros, mientras que el “casi nunca” aumenta críticamente en Salvaleón de Higüey y San Cristóbal.

¿Por qué motivo no utiliza medidas de protección o por qué motivo solo usa medidas de protección en contadas ocasiones? – Para quienes respondieron que NO las utilizan.



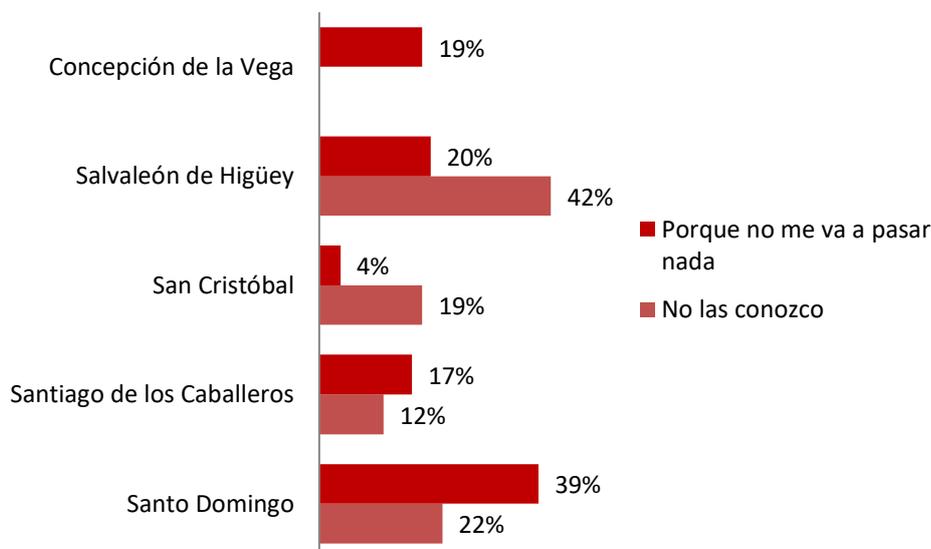
Destacan tanto el preocupante “no me va a pasar nada” como el desconocimiento de las mismas, seguido por la percepción de “incomodidad”.



La opinión de que “no me va a pasar nada” aumenta fuertemente entre quienes viajan en motos de más de 200 cc, en quienes suelen viajar con 1 niño menor de 15 años, que no llevan la vestimenta apropiada, en los conductores menores de 50 años, entre los conductores hombres, en los que viajan en moto de otros, entre quienes tienen estudios secundarios.

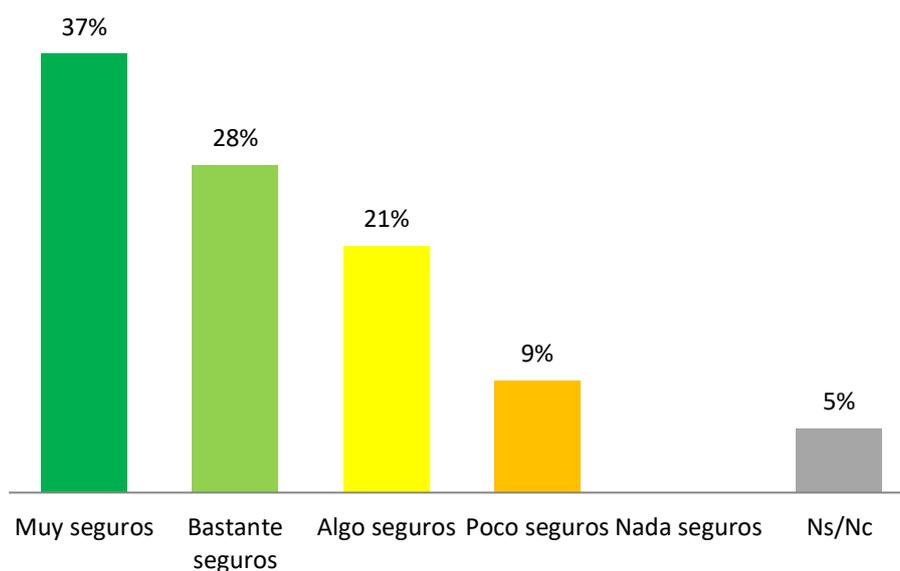


La declaración de desconocimiento de las medidas de seguridad para cuando se viaja con niños destaca entre quienes viajan en motos de más de 200 cc, en quienes suelen viajar con más de 1 niño menor de 15 años, quienes no llevan la vestimenta apropiada, en los conductores menores de 50 años, pero sobre todo entre los más jóvenes, en los que viajan en moto de otros, a medida que desciende el nivel educativo.

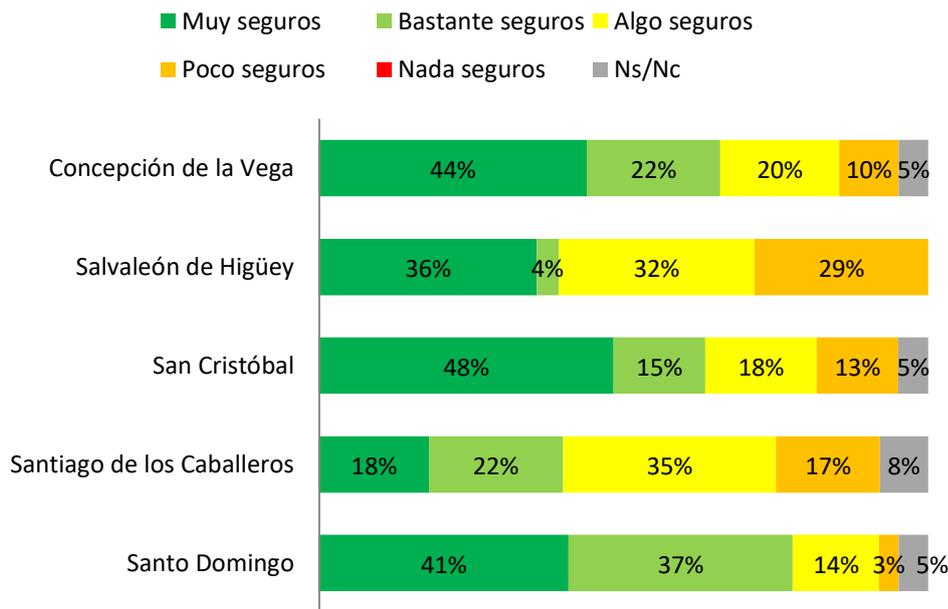


Santo Domingo presenta el resultado más crítico acerca del “porque no me va a pasar nada”, mientras que el desconocimiento se incrementa fuertemente en Salvaleón de Higüey.

¿Cuán seguros cree que viajan los menores de 15 años cuando van con Ud. en su moto?

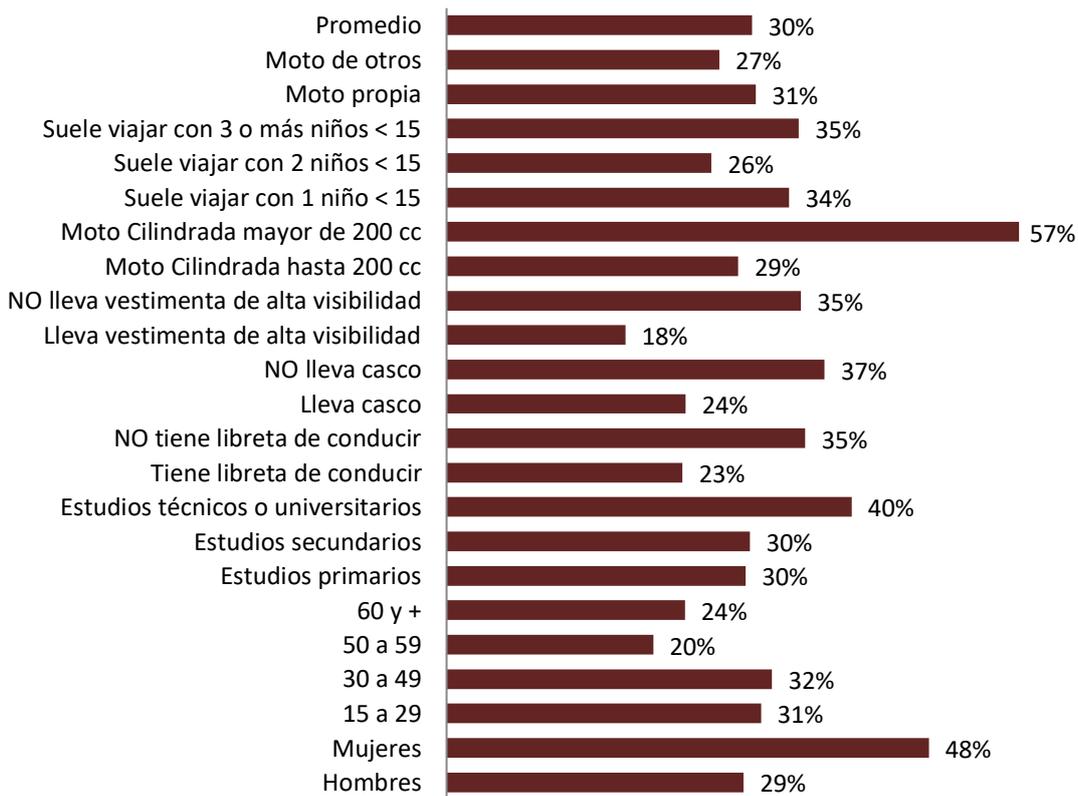


2 de cada 3 encuestados consideran que los menores de 15 años viajan “muy seguros” o “bastante seguros”. Este escenario muestra que en República Dominicana hay una percepción de minimización del riesgo del viajar en moto (lo que explicaría, solo en parte, el bajo uso de implementos de seguridad como ser el casco o la cantidad de niños y adolescentes que viajan en motos).



La mayor percepción de seguridad se observa en Santo Domingo, la del “muy seguros” se detecta en San Cristóbal, y la peor performance en cuanto a la percepción de inseguridad se observa en Salvaleón de Higüey –sobre todo por la magnitud del “poco seguros” – y en Santiago de los Caballeros.

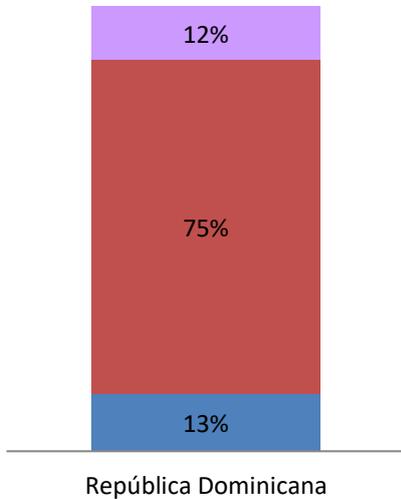
■ Menores de 15 años viajan "Algo seguros" o "Poco seguros"



La opinión de que los menores de 15 años viajan “algo” o “poco seguros” destaca fundamentalmente entre quienes viajan en motos de más de 200 cc, entre las mujeres, en los que tienen formación técnica o universitaria, en los que no tienen libreta de conducir, entre los que no llevan casco, en los que no llevan la ropa apropiada, entre los que tienen menos de 50 años de edad, entre los que suelen viajar tanto con 1 como con 3 o más niños menores de 15 años.

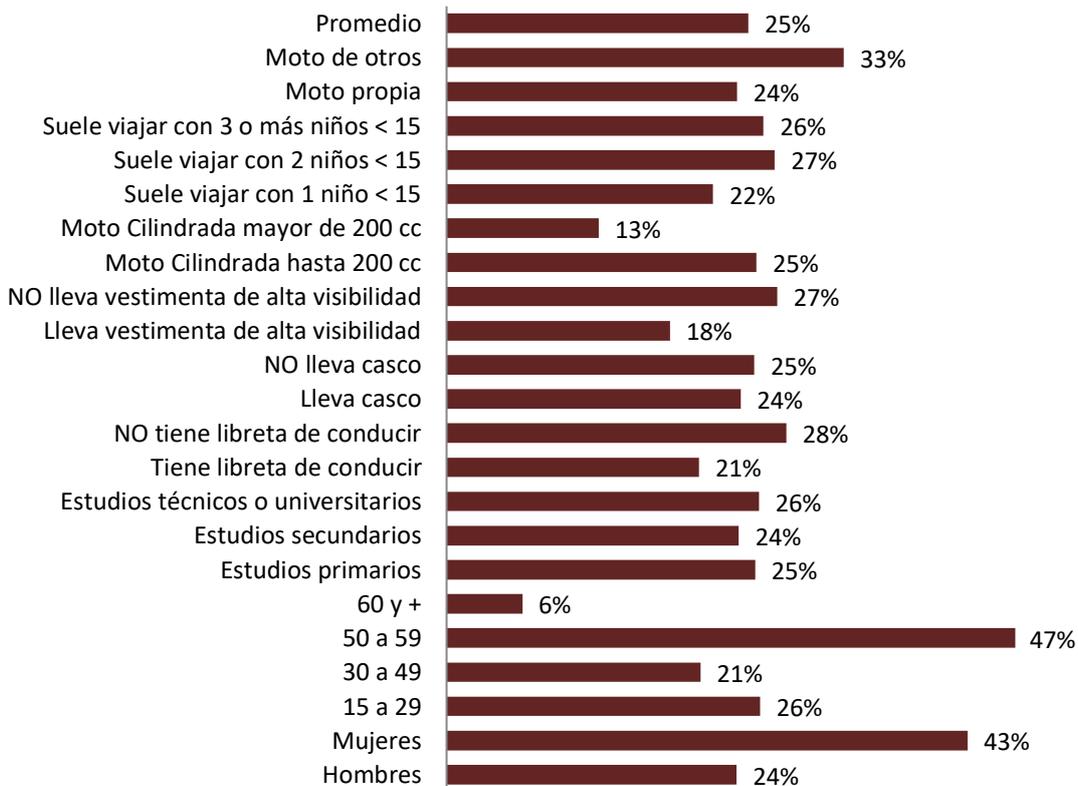
Cuando lleva niños o adolescentes, siendo Ud. el conductor, ¿ubica a los menores delante o detrás de Ud. en el asiento de la moto?

■ Adelante ■ Detrás ■ Indistinto

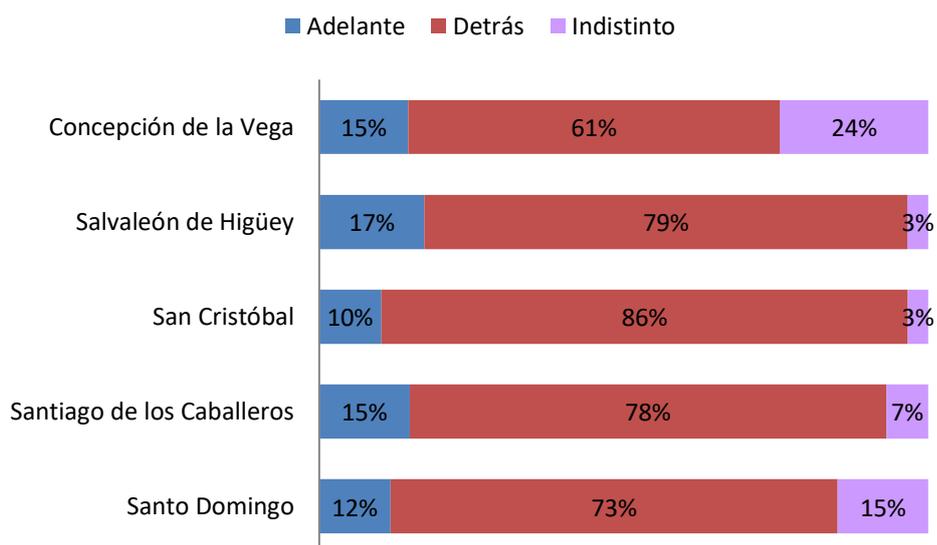


Es ampliamente mayoritario el ubicar a los niños o adolescentes en el asiento detrás del conductor. Sin embargo, se detecta una alerta en que el 13% los pone delante (posición 0 del observacional) y hay otro 12% que los coloca en forma indistinta, por lo cual el riesgo en cuanto a la ubicación llega a 1 de cada 4 conductores.

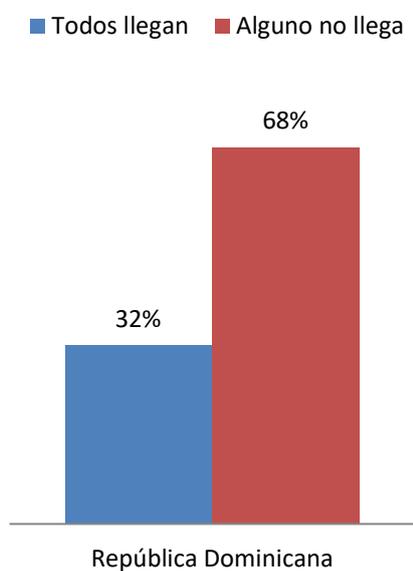
■ Ubicar a niños o adolescentes "Adelante" o "Indistinto" en el asiento de la moto



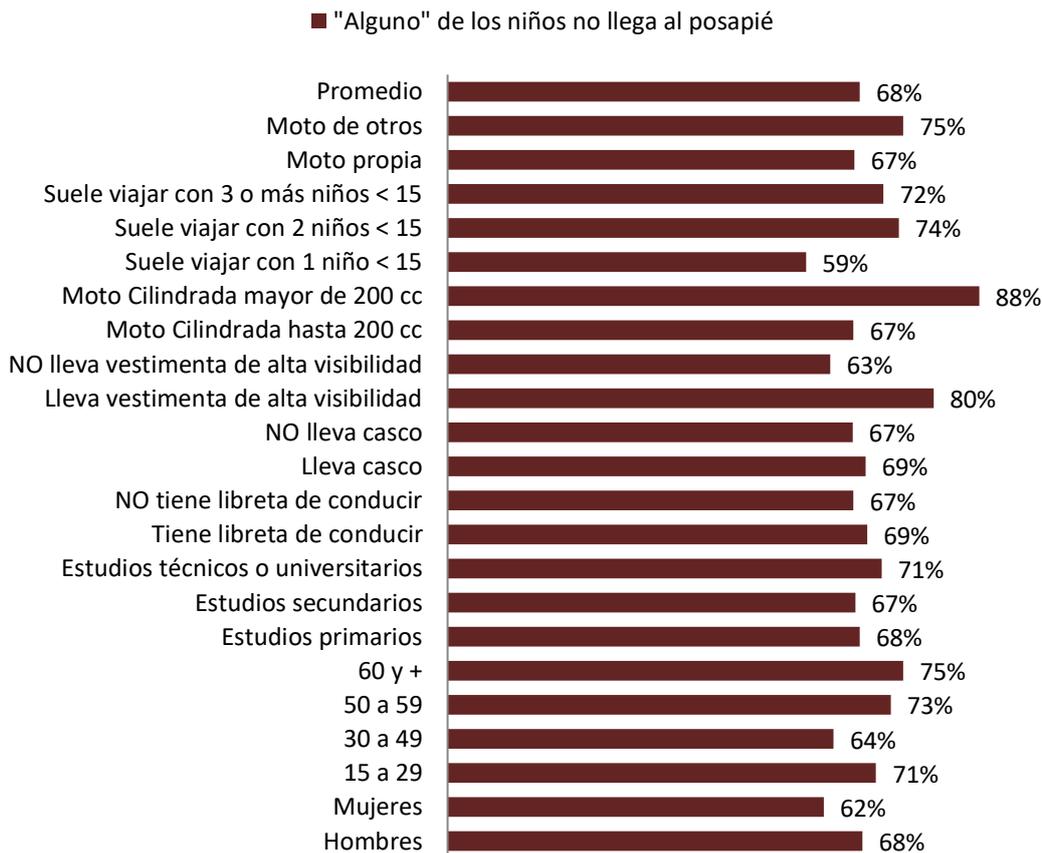
El hacerlo "adelante" o "indistinto" se incrementa fuertemente en quienes tienen de 50 a 59 años, entre las mujeres, en los que viajan en moto de otros, no tienen libreta de conducir, no llevan vestimenta apropiada, viajan en motos de hasta 200cc.



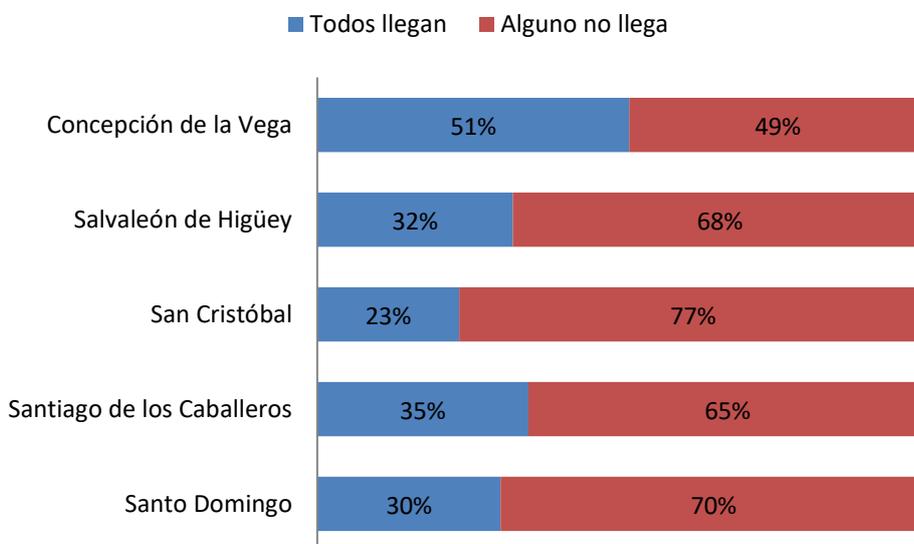
De los niños que transporta, por su altura, ¿alguno no llega al posapié de la moto?



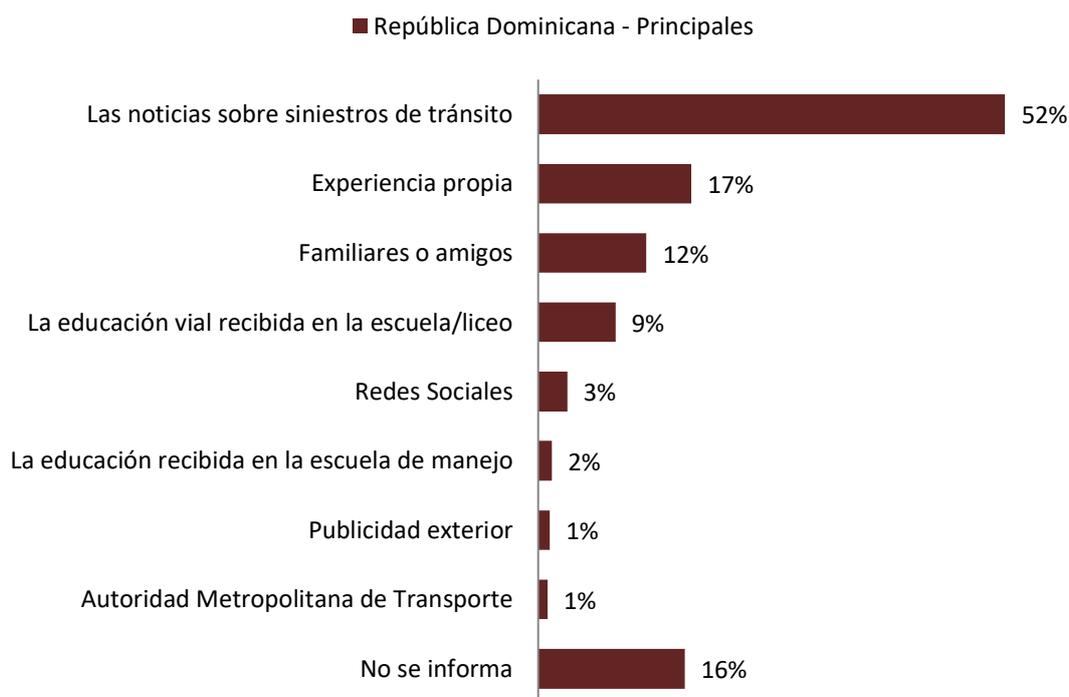
Resulta crítico que prácticamente 7 de cada 10 conductores indican que algunos de los niños no llegan al posapié.



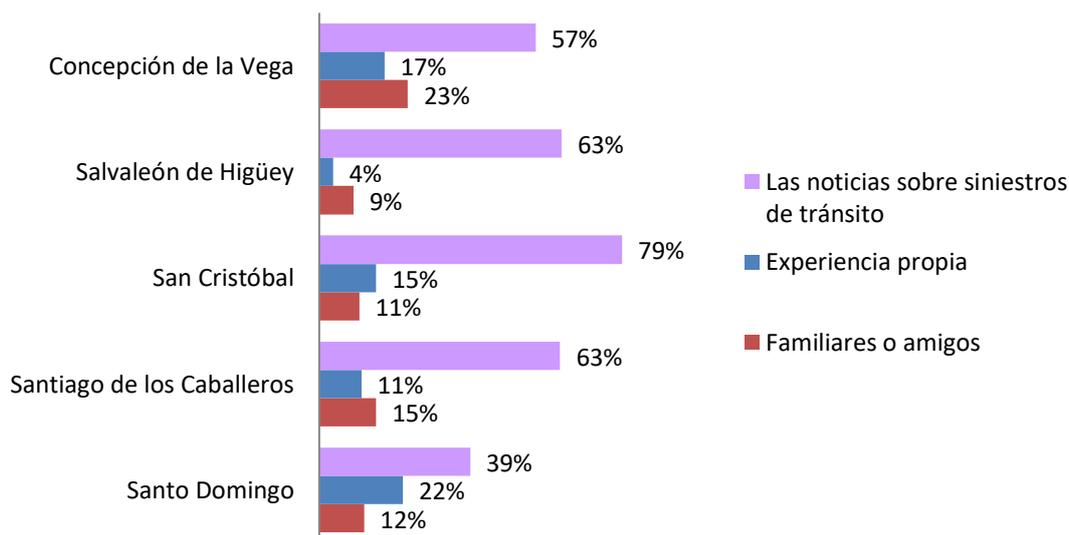
La mención a ese hecho no deseado aumenta fuertemente entre quienes viajan en motos de más de 200 cc, quienes llevan la ropa apropiada, en los que viajan en moto de otros, tanto en los más jóvenes como a partir de los 50 años de edad en adelante, que suelen viajar con más de 1 niño menor de 15 años.



¿A través de qué medios se informa sobre seguridad en el tránsito para conductores y peatones?

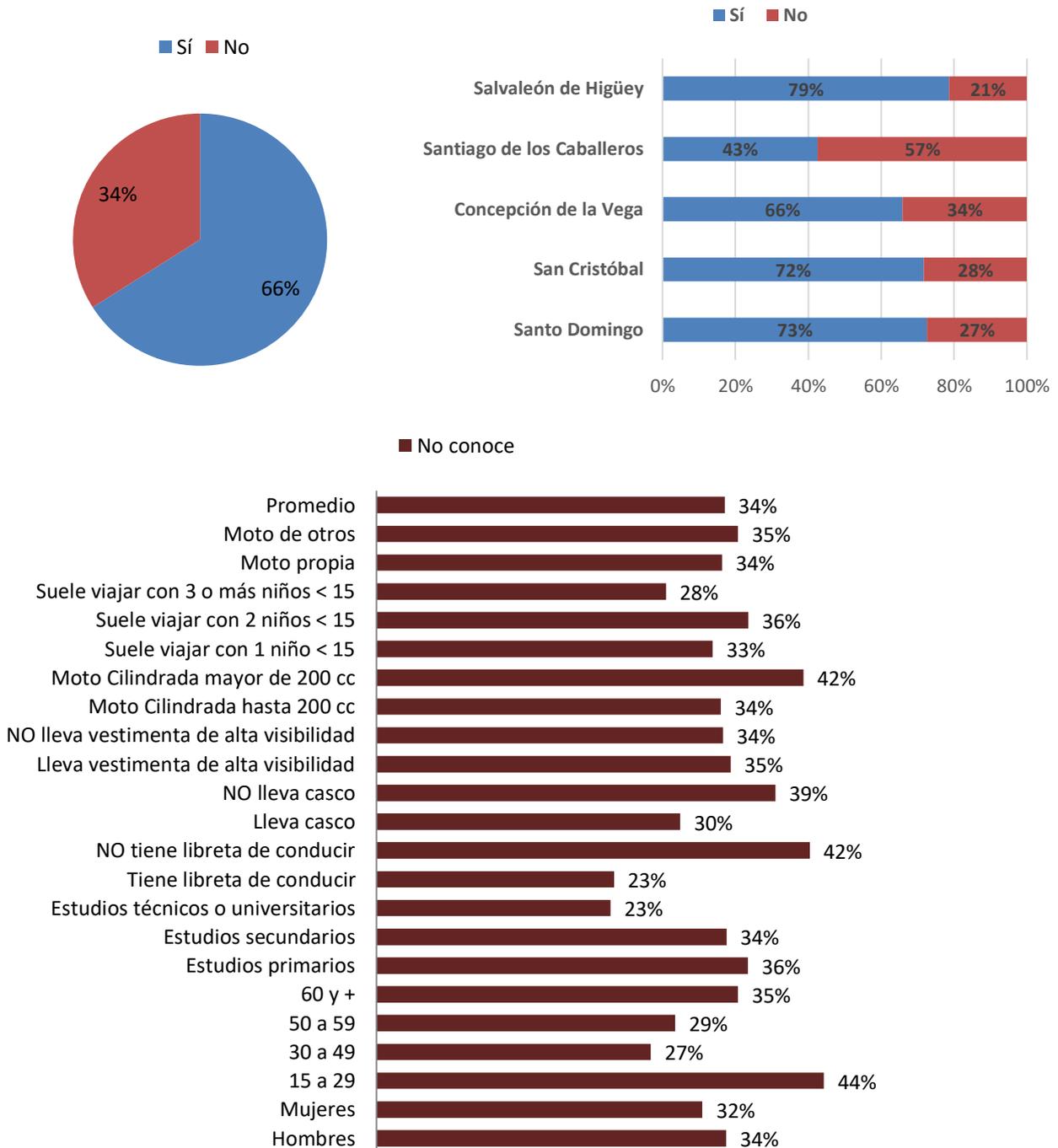


Resalta claramente la mención a las noticias sobre siniestros de tránsito, seguido luego por la experiencia propia y luego por hacerlo a través de familiares o amigos.



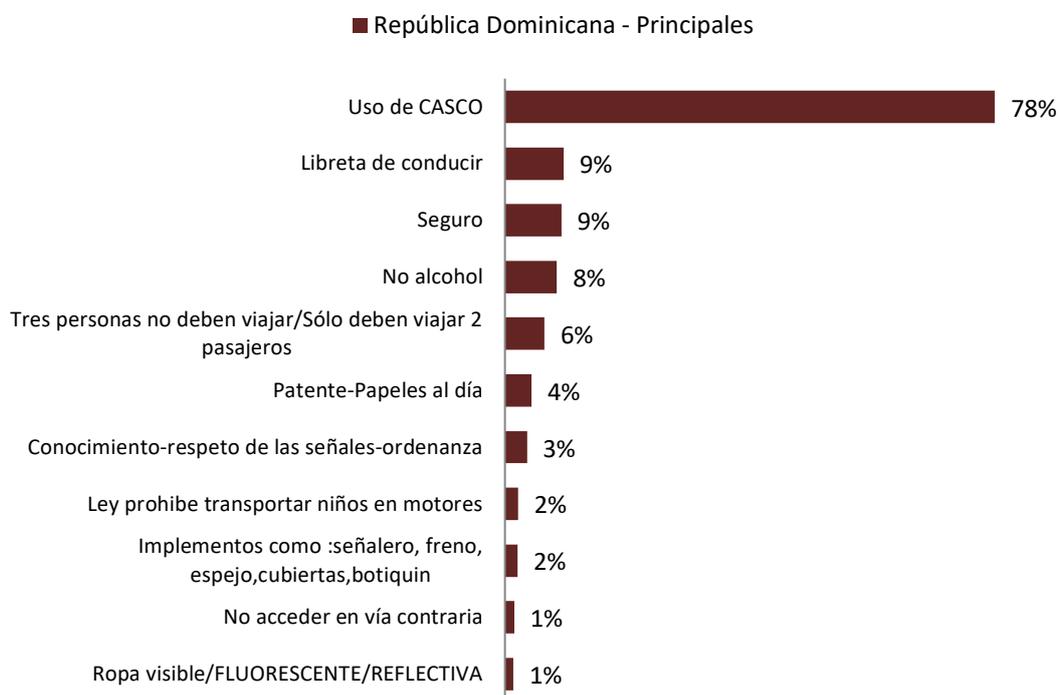
El hacerlo a través de las noticias sobre siniestros aumenta en San Cristóbal, la experiencia propia en Santo Domingo y el hacerlo a través de amigos o familiares se incrementa en Concepción de la Vega.

¿Sabe si en República Dominicana existe alguna reglamentación o ley para circular en moto o motocicleta?

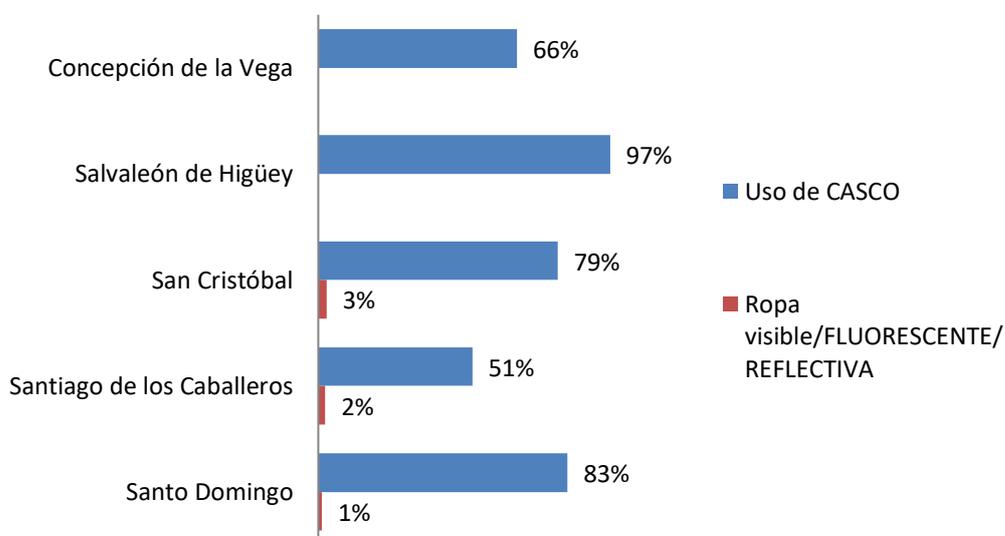


Si bien es mayoritario el conocimiento, destaca que 1 de cada 3 desconoce la existencia de reglamentación. Esto se incrementa fuertemente en Santiago de los Caballeros, destaca fuertemente en quienes no tienen libreta de conducir, en los más jóvenes, entre quienes no llevan casco, en los que viajan en motos de más de 200 cc, en los de menor nivel educativo.

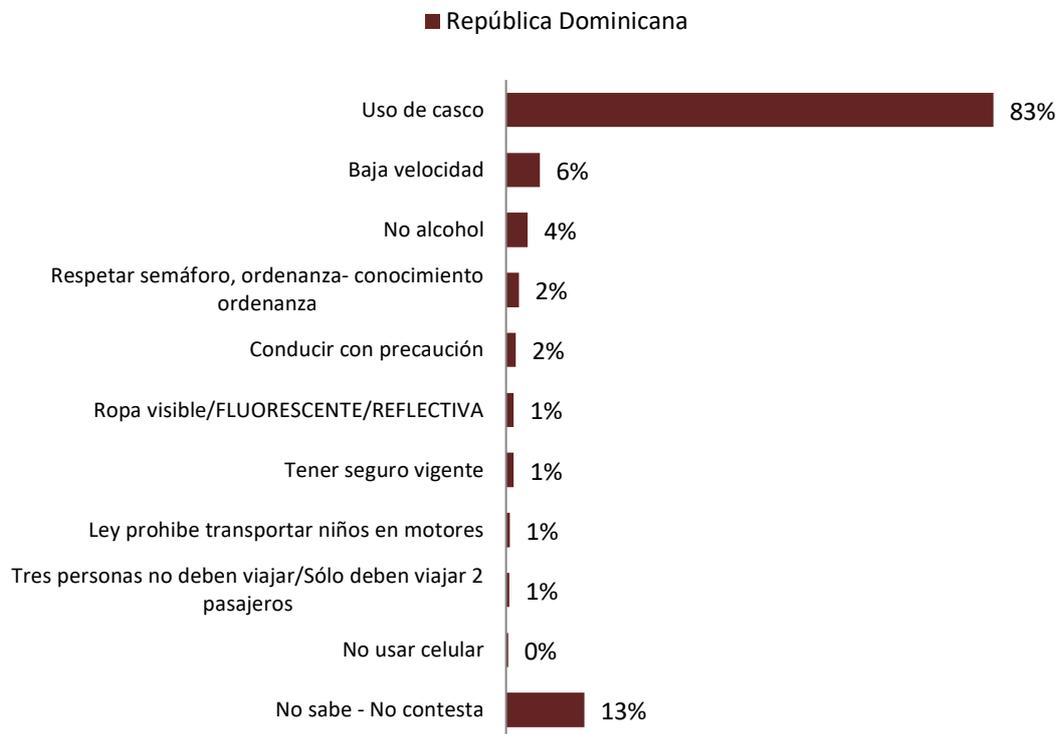
¿Recuerda alguna medida de seguridad indicada en esas leyes para circular en moto? ¿Qué recuerda, aunque no esté seguro? ¿Algo más? – Para quienes respondieron que Sí saben.



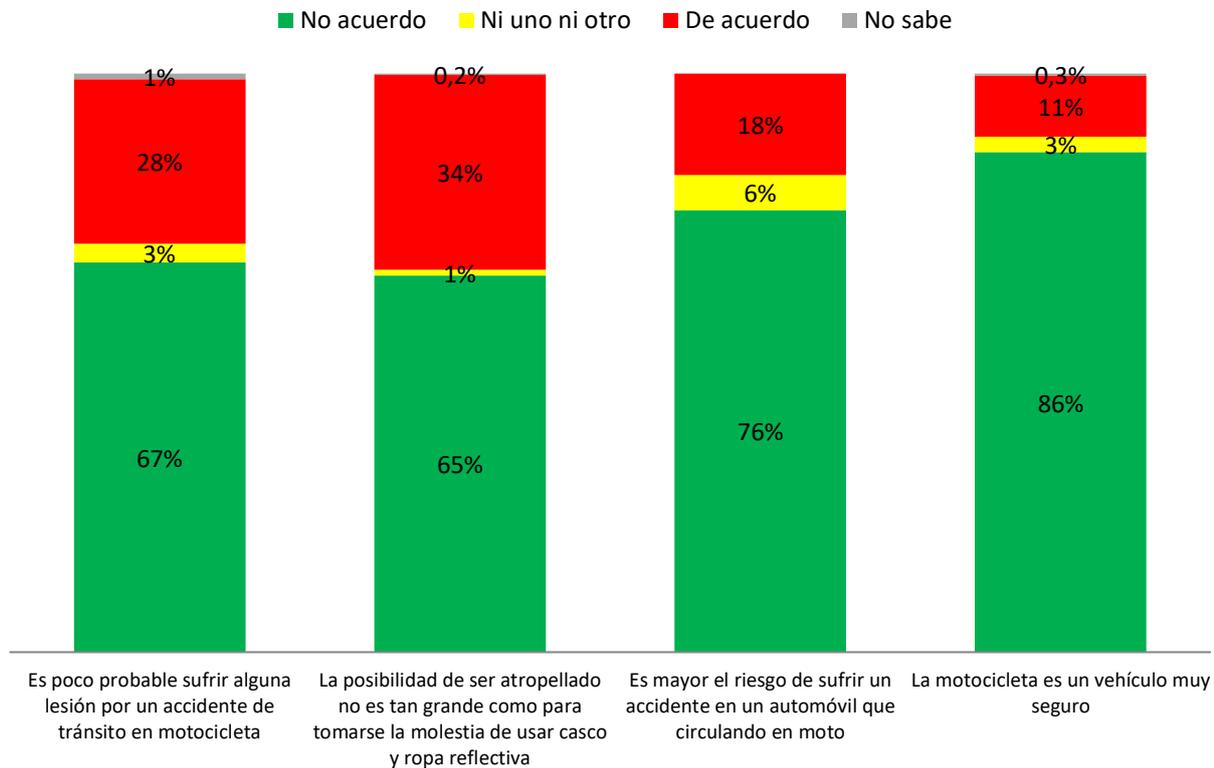
Destaca claramente el uso de casco, es mínimo el de ropa apropiada y no aparecen menciones a las luces encendidas.



Aunque no haya oído hablar de una ley o reglamentación, ¿conoce alguna medida de seguridad recomendada para circular en motocicleta? ¿Recuerda alguna otra?—Para quienes respondieron que NO saben.

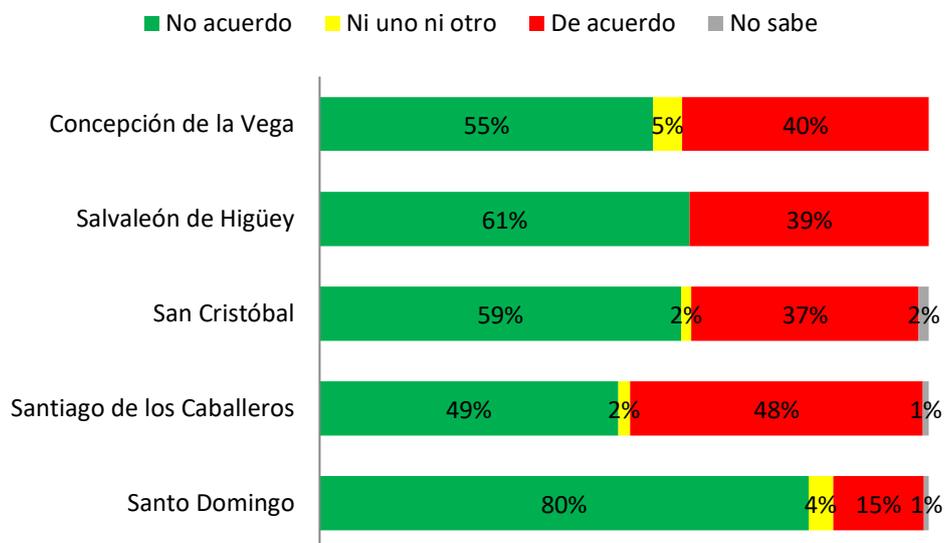


Voy a leerle una frase, dígame por favor si está de acuerdo o no está de acuerdo. ¿Está de acuerdo o no? Ahora le leo una más... ¿Está de acuerdo o no? La última frase...

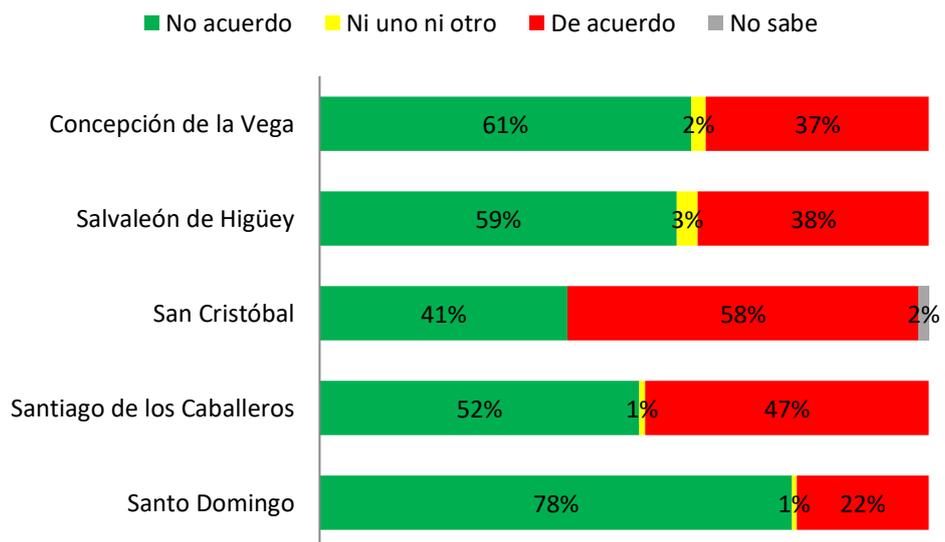


Si bien los cuatro reactivos reciben mayoritariamente evaluaciones positivas (por la negativa), el destaque de República Dominicana es el importante (y crítico) grado de acuerdo con que “la posibilidad de ser atropellado no es tan grave como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva”, así como con que “es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta”, al tiempo que también presenta una magnitud de alerta el acuerdo con que “es mayor el riesgo de sufrir un accidente en un automóvil que circulando en moto”.

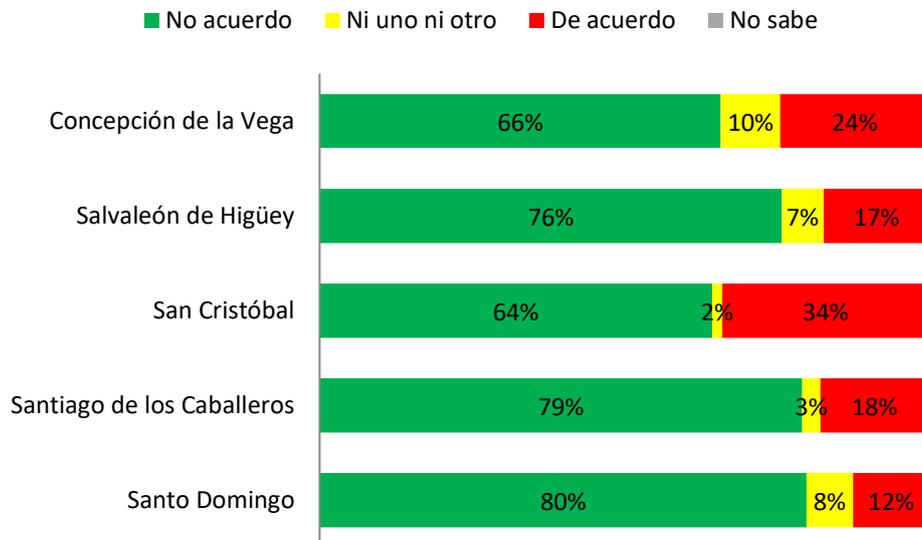
Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – Es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta.



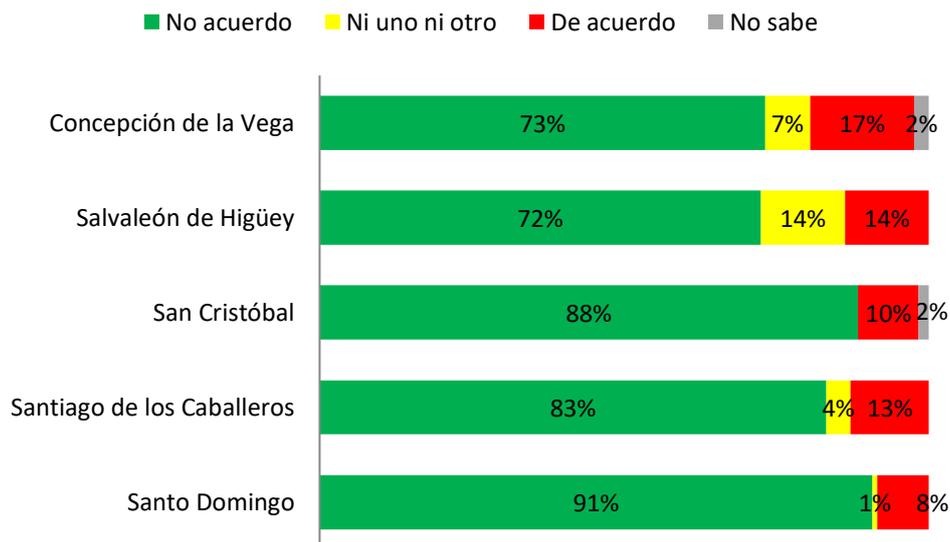
Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – La posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva.



Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – Es mayor el riesgo de sufrir un accidente en un automóvil que circulando en moto.



Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – La motocicleta es un vehículo muy seguro.



10.4 Síntesis y conclusiones

Resumen de indicadores observacional para motocicletas por ciudad (%)

Ciudades	Motos							
	Usa casco	Ropa visible	Luces	Alcanza posapié hasta 12 años	Usa celular	Transporta carga	Niños hasta 12 años que viajan como acompañantes	Niños hasta 17 años que viajan como acompañantes
Concepción de la Vega	2,6%	2,9%	23,3%	35,0%	1,2%	6,7%	10,9%	16,3%
Salvaleón de Higüey	7,3%	8,3%	28,2%	31,9%	1,1%	7,4%	10,1%	15,6%
San Cristóbal	12,9%	9,0%	6,1%	28,4%	0,4%	21,2%	11,6%	17,7%
Santiago de los Caballeros	21,5%	13,8%	6,5%	35,3%	0,7%	3,8%	10,9%	16,5%
Santo Domingo	35,8%	17,0%	9,4%	26,7%	1,3%	10,3%	11,4%	16,2%

República Dominicana presenta varios indicadores con resultados críticos y siéndolo también en cada una de las ciudades del país donde se realizó el estudio observacional. El uso de casco, el porcentaje de niños de hasta 12 años que llegan al posapié, el uso de ropa reflectiva y el uso de luces diurnas son esos indicadores con valores preocupantes y que permean en las distintas ciudades.

Pero, incluso al profundizar en el análisis en esos cuatro indicadores dentro de cada Ciudad, resultan altamente preocupantes los guarismos de Concepción de la Vega en relación al uso de casco y de ropa visible, siguiéndole en orden en cuanto a la problemática Salvaleón de Higüey, en lo relativo al uso de casco, y sumándole San Cristóbal, en lo relativo al uso de luces diurnas.

Por su parte, San Cristóbal, Santiago de los Caballeros, así como también Santo Domingo presentan el peor escenario en cuanto al uso de luces diurnas.

Otro indicador donde San Cristóbal presenta un valor preocupante es en el del llevar transporte de carga en la moto como elemento distractor.

Resumen de indicadores coincidental para Motocicletas por Ciudad (%)

Ciudades	Motos					
	Usa casco siempre	Utiliza medidas seguridad < 15	Viajan muy o bastante seguros < 15	Lleva niños o menores adelante	Algunos niños no llegan al posapié	Conocimiento de reglamentación para circular en motos
Concepción de la Vega	10%	41%	66%	15%	49%	66%
Salvaleón de Higüey	17%	72%	39%	17%	68%	79%
San Cristóbal	37%	68%	63%	10%	77%	72%
Santiago de los Caballeros	30%	34%	40%	15%	65%	43%
Santo Domingo	58%	61%	78%	12%	70%	73%

También en el análisis del estudio coincidental República Dominicana exhibe un escenario preocupante, observándose algunas continuidades con lo detectado en el estudio observacional. Es así como la baja frecuencia del uso del casco declarada por los encuestados en el coincidental se vincula con lo detectado en el observacional acerca del uso efectivo del casco, repitiendo Concepción de la Vega y Salvaleón de Higüey las peores performances en ambos estudios y en ambos indicadores.

Otro indicador donde Concepción de la Vega presenta un panorama crítico, y en el que se le suma Santiago de los Caballeros, es en la utilización de medidas de seguridad para cuando se viaja con menores de 15 años. Así como también Santiago de los Caballeros destaca por su alto grado de desconocimiento de la existencia de reglamentación para circular en moto.

San Cristóbal presenta un comportamiento similar al detectado en el observacional en cuanto a los niños y el posapié, mostrando en el coincidental el más crítico porcentaje de que algunos niños no llegan al mismo.

Santo Domingo registra sus mayores focos negativos en lo relativo a que algunos niños no llegan al posapié, así como a la utilización de medidas de seguridad cuando se viaja con menores de 15 años, y en ambos estudios exhibe los “menos malos” de los resultados sobre el uso y frecuencia de uso del casco.

Datos destacados del estudio coincidental

Perfil de las personas encuestadas

El perfil educativo de las personas que trasladan niños en motos es medio-bajo, ya que la mayoría tiene estudios secundarios (50%) y una importante proporción tiene solo estudios primarios (40%).

Es ampliamente mayoritaria la cantidad de varones, el 95% de los encuestados. También es mayoría los menores de 49 años.

Respecto a la tenencia de libreta de conducir, solo el 40% tiene libreta vigente y el 57% no tiene. No obstante, el 89% es propietario de la motocicleta. El 60% aprendió solo a conducir motocicleta y al 38% le enseñó un familiar o amigo.

En República Dominicana hay más adultos que trasladan a más de a un niño. En ese sentido, el 50% traslada habitualmente dos niños y el 41% traslada uno.

Uso de la motocicleta

La motocicleta constituye el medio de transporte habitual para el 97% de las personas entrevistadas. El 94,8% la usa para ir al trabajo y el 89% como herramienta de trabajo. Las razones por las que escoge este medio son 71% porque es más barato y 31% porque es más rápido.

El factor económico destaca en Santiago de los Caballeros así como en San Cristóbal; la rapidez en Salvaleón de Higüey; mientras que en Santo Domingo aumenta fuertemente el que sea una herramienta de trabajo.

Uso del casco

Solamente cuatro de cada diez conductores de motocicleta declaran usar siempre el casco, observándose un escenario crítico al respecto. El hacerlo siempre se incrementa claramente a medida que aumenta la edad de los conductores, en los de mayor nivel educativo, entre los que llevan vestimenta de alta visibilidad, en los que tienen libreta de conducir, siendo marcada la diferencia a favor de los hombres respecto a las mujeres en tal conducta. Santo Domingo presenta el mejor desempeño, mientras que destacan claramente Salvaleón de Higüey y Concepción de la Vega por registrar el resultado más crítico, tal como también se verificó en el estudio observacional tanto para el mejor (o menos malo) como para el peor desempeño según ciudad.

Forma más segura de viajar con menores

En un escenario donde no se observa una categoría que destaque claramente, el mayor registro es ir en el asiento trasero (22%), pero resulta crítico que el uso de casco siempre recién aparezca en tercer lugar (15%) en el ranking de menciones y que incluso apenas supere a ir en el medio de dos pasajeros (14%), que se ubica en cuarto lugar y que se trata de una práctica que lleva implícito el hecho de que se viaje con una cantidad de pasajeros no permitida.

Resulta preocupante que poco menos de la mitad de los conductores mencione no utilizar medidas de seguridad cuando se viaja en motocicleta con niños o adolescentes (45%). Quienes no las utilizan en mayor medida son los que no llevan casco, no tienen libreta de conducir, a medida que aumenta el nivel educativo, quienes no llevan vestimenta apropiada, entre los conductores más jóvenes y nuevamente fuertemente entre las conductoras mujeres.

No obstante, entre quienes sí utilizan medidas de seguridad para viajar con niños (el restante 55%), se menciona la menor velocidad (59%), quedando en segundo lugar el uso de casco (47%), siendo mínimo el registro del uso de ropa apropiada (2%).

Los motivos por los que no utilizan medidas de seguridad son, según las respuestas, porque “no me va a pasar nada” y por desconocimiento en la misma proporción (26%); seguido por la percepción de incomodidad (11%).

Percepción del riesgo

Dos de cada tres encuestados consideran que los menores viajan muy seguros (37%) o bastante seguros (28%). Este escenario muestra que en República Dominicana hay una percepción de minimización del riesgo del viajar en motocicleta (lo que explicaría, en parte, el bajo uso de dispositivos de seguridad como ser el casco).

Medios por lo que se informa

El 52% se informa por medio de noticias sobre siniestros de tránsito, 17% por experiencia propia y 12% por familiares y amigos. Resalta claramente la mención a las noticias sobre siniestros de tránsito, seguido luego por la experiencia propia y luego por hacerlo a través de familiares o amigos. El hacerlo a través de las noticias sobre siniestros aumenta en San Cristóbal, la experiencia propia en Santo Domingo y el hacerlo a través de amigos o familiares se incrementa en Concepción de la Vega.

Conocimiento de las reglamentaciones

El 66% de las personas que fueron entrevistadas dice que hay una reglamentación para circular en motocicleta. Si bien es mayoritario el conocimiento, destaca que uno de cada tres desconoce la existencia de la reglamentación. Esto se incrementa fuertemente en Santiago de los Caballeros, destaca fuertemente en quienes no tienen libreta de conducir, en los más jóvenes, entre quienes no llevan casco y en los de menor nivel educativo.

Además, se preguntó por los elementos de seguridad contemplados en la ley. Las personas encuestadas respondieron uso del casco (78%), libreta de conducir y seguro (9%), y no alcohol (8%).

En suma:

Este país tiene una ley nacional que regula el tránsito, pero esta norma no contempla el traslado de niños en motocicletas. En ese sentido, solo obliga el uso del casco y la cantidad de pasajeros.

Por otro lado, Dominicana tiene la tasa de fallecidos cada 100.000 habitantes más alta de los seis países en estudio y constituye una de las tasas más alta del mundo.

Al analizar la situación del traslado de niños en motocicletas que se desprende del estudio, haciéndolo desde el punto de vista del “deber ser” o situación “ideal”, destaca clara y fuertemente –tanto por lo detectado en el observacional como en la encuesta– que los niños se encuentran en una situación de notoria vulnerabilidad. Es que existen tanto conductas detectadas (observacional) que dan cuenta de ello como percepciones (encuesta) que van en el mismo sentido, por lo que hay un amplísimo margen de mejora en República Dominicana para reducir la brecha entre la realidad actual y la realidad deseada.

En esa línea de análisis, se detectó un uso prácticamente inexistente de casco en los niños (hasta 12 años) y sucede lo mismo incorporando a los adolescentes (hasta 17 años). Al mismo tiempo, en lo declarativo destaca que el uso de casco no es la principal medida de seguridad para cuando se viaja con niños o adolescentes ya que aparece en segundo lugar luego de la “menor velocidad”, por lo cual la brecha no es solo en la práctica observada sino en la opinión enunciada.

En una situación similar, sumamente lejana del escenario “ideal”, es lo que se observa en relación a la utilización de ropa visible, tanto por lo observado (fundamentalmente) como por lo declarado.

Debe trabajarse fuertemente a su vez en que no deben viajar niños en posiciones no autorizadas (delante del conductor o como tercer, cuarto, quinto ocupante o laterales).

Del mismo modo, hay otro indicador donde lo que se realiza presenta una amplia distancia con el deber ser, y es que los niños y adolescentes lleguen al posapié, donde República Dominicana presenta –al igual que los restantes países estudiados– valores críticos y más aún en los niños de hasta 12 años.

Analizando los resultados del estudio desde el punto de vista del cumplimiento de la normativa existente en República Dominicana, también se aprecian diferencias en lo que atañe a la cantidad de pasajeros que viajan en motocicletas, fuertes diferencias en cuanto al uso de casco, así como hay un amplio margen de mejora para cumplir con el uso de luces diurnas.

En cuanto a las percepciones acerca del traslado de niños y adolescentes en motocicletas, se observan una serie de alertas por las magnitudes de ciertos indicadores, como es el caso del no uso de medidas de seguridad para cuando se viaja con niños o adolescentes (45%). Relacionado a ello, las menciones al “porque no me va a pasar nada” y al “no las conozco” como los principales motivos de su no utilización. A su vez, algunas de las preguntas realizadas muestran que no es universal la percepción acerca de la seguridad con la que viajan los menores de 15 años, o tampoco lo es la que refiere al lugar en la moto donde es más seguro que viajen y, notoriamente, que alguno de los niños no llegue al posapié. Pero también existe una percepción del riesgo preocupantemente disminuida; en este sentido, resulta llamativo que casi el 34% considere que la posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva, o que el 28% opine que es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta. Es decir, existe un conjunto de ideas arraigadas en la percepción de quienes circulan en motocicleta transportando niños que dan cuenta de un panorama claramente lejano al “ideal” en relación a la seguridad del transporte de niños y adolescentes en motocicletas.

De ese modo, presenta varios indicadores con resultados críticos y siéndolo también en cada una de las ciudades del país donde se realizó el estudio observacional. El uso de casco, el uso de ropa de alta visibilidad y el uso de luces diurnas son indicadores con valores preocupantes y que permean en las distintas ciudades.

Asimismo, al profundizar en el análisis en estos indicadores dentro de cada ciudad, resultan altamente preocupantes los guarismos de Concepción de la Vega en relación al uso de casco y de ropa visible, siguiéndole en orden en cuanto a la problemática Salvaleón de Higüey, en lo relativo al uso de casco, y a lo cual se agrega San Cristóbal, en lo relativo al uso de luces diurnas.

La situación se convierte en alarmante cuando se observa la alta tasa de niños viajando en motocicletas. Los menores de 12 años superan el 10% en todas las ciudades en estudio y los menores de 17 años son más del 15%. Además, es significativa la cantidad de niños de hasta 12 años que no llegan al posapié, alcanzando casi la mitad. A lo que se suma que el uso del casco en niños es casi nulo y tampoco se utilizan otras medidas de seguridad como la vestimenta de alta visibilidad.

Igualmente, en el análisis del estudio coincidental República Dominicana exhibe un escenario preocupante. En esa línea, los encuestados tienen un nivel educativo medio-bajo, son casi en su totalidad varones jóvenes, y solo cuatro de cada diez tiene libreta de conducir. Asimismo, la mitad viaja habitualmente con más de un niño. La motocicleta es el medio de transporte que utilizan, tanto para ir a trabajar como herramienta de trabajo. La escogen porque es más económico y más rápido. Nuevamente, estas son las dos principales razones por las que se trasladan en motocicleta, al igual que en Argentina, Uruguay y Paraguay.

Resulta preocupante lo manifestado respecto a cómo trasladar de forma segura a los niños en motocicleta. En ese sentido, mencionaron que viajan en el medio (superando la cantidad máxima de pasajeros) o adelante. Estos factores constituyen un riesgo importante y demuestran falta de información en la materia, desconocimiento en seguridad vial infantil. El uso del casco recién aparece en tercer lugar. De todos modos, en la observación se constató el bajo uso de todas las medidas de seguridad. En esa línea, las personas encuestadas dicen no utilizar las medidas porque no les va a pasar nada y por desconocimiento. Esto último es claramente comprobado cuando se consulta sobre cómo trasladar a un niño de forma segura en una motocicleta.

Por otra parte, la percepción del riesgo es muy baja. Dos de cada tres creen que los niños viajan muy o bastante seguros en una motocicleta.

Argentina

Brasil

Colombia

Paraguay

República
Dominicana

Uruguay



11. Colombia

11.1 Reglamentación y datos de contexto

Datos generales del país

Población	PBI per cápita (USD)	Fallecidos en siniestros	Fallecidos /100.000	Fallecidos/ 10.000 vehículos	Lesionados
48.321.405	6.560	6.884 (2015)	14,2 (2015)	5,5 (2014)	45.806 (2015)

Fuente: elaboración propia en base a OMS (2015), OISEVI (2015), Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia (2015)

Colombia es de los países más grandes del estudio en términos de población, luego de Brasil. Además es país de renta media, con un PBI per cápita similar al de Argentina.

En materia de seguridad vial, tiene una de las tasas de fallecidos cada 100.000 habitantes más baja de los seis países en estudio. No obstante, todas constituyen altas tasas de fallecidos cada 100.000 habitantes.

El organismo encargado de la seguridad vial es el Ministerio de Transporte de Colombia.

Respecto a la siniestralidad vial infantil, cabe destacar en primer lugar que es el país que cuenta con mayor cantidad de información pública.



Fuente: elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2015)

Fallecidos y lesionados por tramo etario

	2014				2015			
	Muertes		Lesionados		Muertes		Lesionados	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
0-4	89	1,39	751	1,7	77	1,12	704	1,54
5-9	70	1,09	1302	2,95	78	1,13	1085	2,37
10-14	119	1,86	1509	3,42	101	1,47	1392	3,04
15-17	258	4,03	1799	4,07	244	3,54	1823	3,98
18-19	306	4,78	2069	4,68	317	4,6	2240	4,89

Fuente: elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2015)

La tabla anterior permite observar que Colombia tiene la siniestralidad vial infantil más importante de los seis países en estudio. Esto se sostiene en base a la proporción de niños fallecidos en el total de personas fallecidas. En esa línea, en el tramo de 10-17 el porcentaje de niños fallecidos alcanza el 4% en 2014 y 2015.

Asimismo, con Colombia existe información sobre lesionados y fallecidos en cada uno de los departamentos y municipios del país. En ese sentido, se presentan las personas fallecidas y lesionadas en 2015 en las ciudades del estudio.

Fallecidos por ciudad 2015

	Fallecidos	Lesionados
Bogotá	22	740
Cali	18	302
Galapa	0	1
Riohacha	5	5
Santa Marta	6	25

Fuente: elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2015)

Por otro lado, en Colombia durante el 2015 fallecieron 211 menores de 17 años en motos.

El Código Nacional de Tránsito Terrestre es la ley reguladora del traslado en motocicleta. No obstante, el traslado de niños en motocicleta no está contemplado²⁸.

²⁸ Colombia

Al mismo tiempo, en Bogotá el Decreto 35²⁹ de 2009 prohíbe que menores de 10 años circulen en motocicleta³⁰. De ese modo, a continuación se presentan los aspectos regulados por estas normas.

Aspectos regulados por leyes

	Nacional	Bogotá
Traslado de niños	No	Sí
Cantidad de pasajeros	Sí	No
Uso del casco para todos los pasajeros	Sí	No
Casco homologado	Sí	No
Uso correcto del casco	No	No
Uso de material reflectivo	Sí	No
Llega al Posapié	No	No
Vehículos de tres y cuatros ruedas	Sí	No
Luces encendidas	Sí	No
Uso del celular	Sí	No

Norma de cascos

Norma	Identificación	Organismo certificador
Sí	NTC-4533	ICOTEC

²⁹ [Bogotá](#)

³⁰ En la ciudad de Cartagena, Colombia, también existe una reglamentación sobre el traslado de niños en motos, identificada por Decreto 1561/2013, la cual prohíbe el transporte de niños menores de 10 años. Información en [Colombia, Cartagena](#)

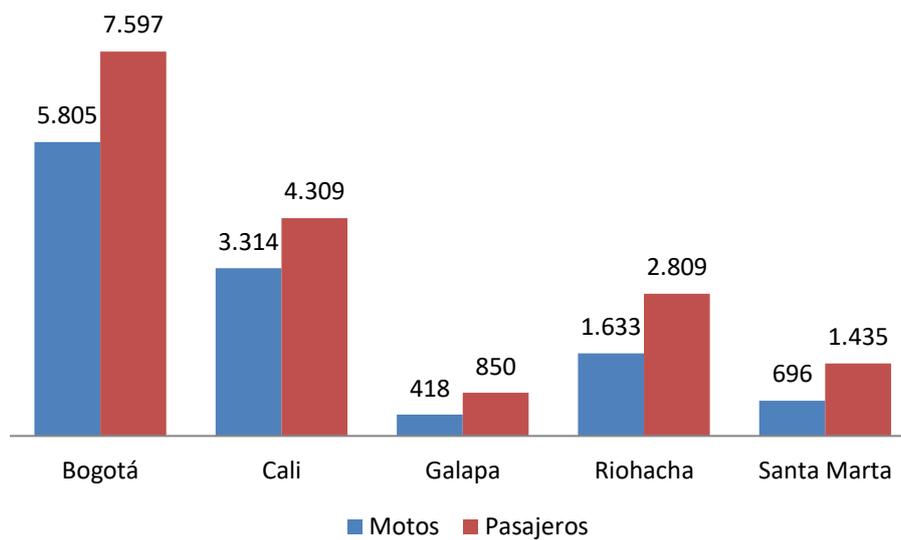
11.2 Estudio observacional

El estudio observacional de motos en el tránsito en Colombia se realizó en un total de 25 puntos de observación distribuidos de la siguiente manera:

Cantidad de PO por ciudad

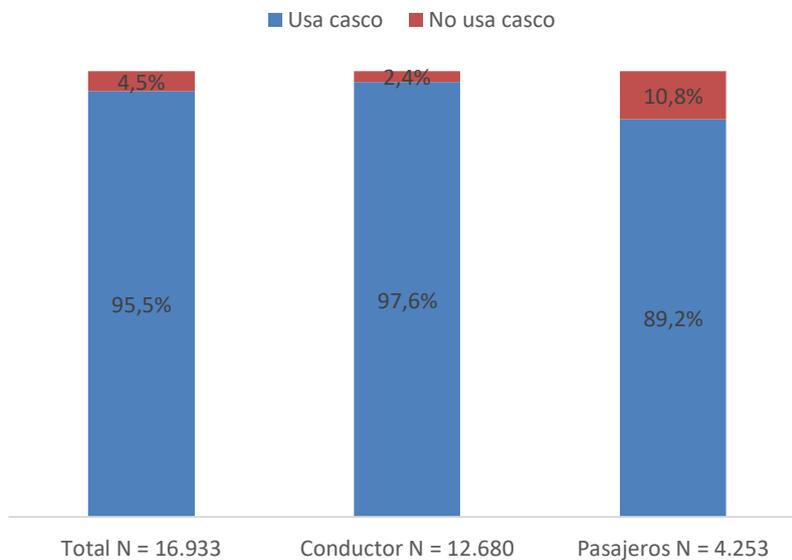
CIUDADES	CANTIDAD
Bogotá	9
Cali	6
Galapa	2
Riohacha	4
Santa Marta	4
TOTAL	25

CANTIDAD DE OBSERVACIONES



USO DE CASCO

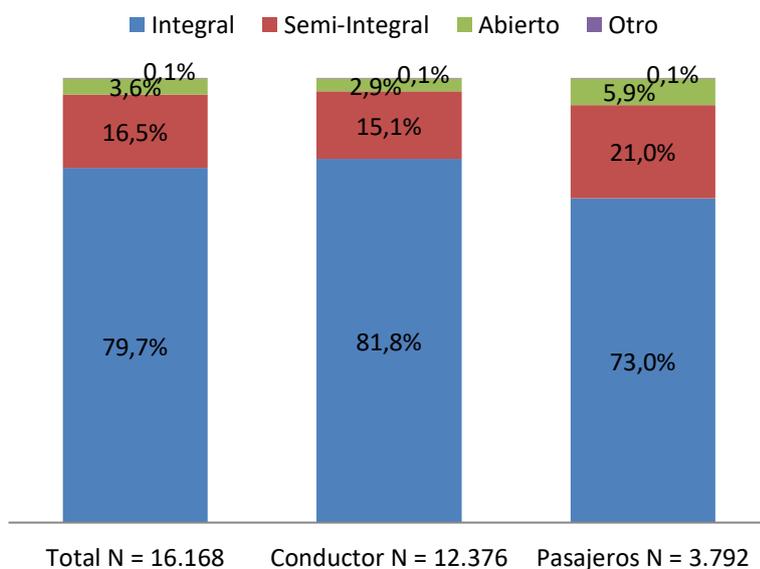
Según posición en el vehículo (%)



El uso de casco en Colombia se muestra muy extendido, siendo utilizado por el 95,5% de los usuarios de motos en las ciudades relevadas. Como se puede apreciar, el uso de casco es mayor entre los conductores que entre los pasajeros de las motos. Entre los conductores, el uso de casco es prácticamente universal (97,6%), mientras que en los pasajeros es sensiblemente más bajo (89,2%).

TIPO DE CASCO USADO

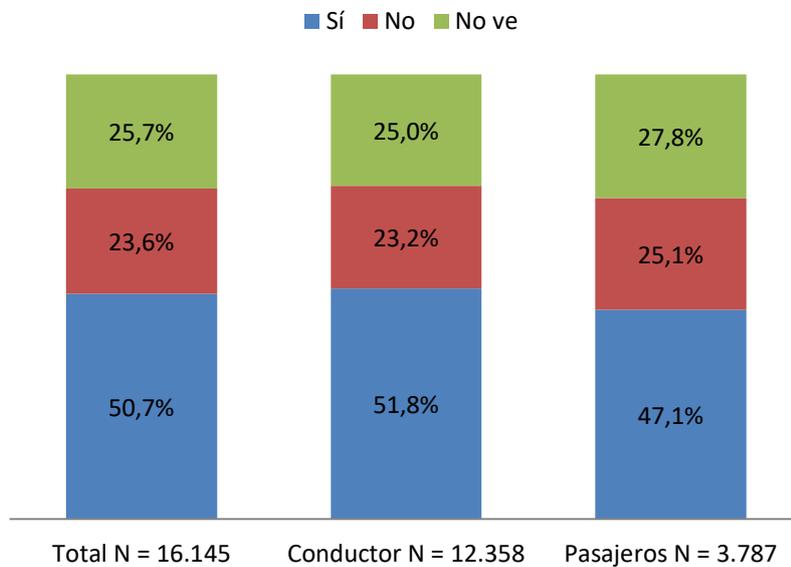
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 95,5% del total.



En ocho de cada diez casos, el casco utilizado es integral. En el caso de los pasajeros esa cifra cae al 73%. Los acompañantes entonces: usan menos en menor proporción el casco, pero además utilizan en menor proporción el casco integral.

USO DE CASCO CERTIFICADO

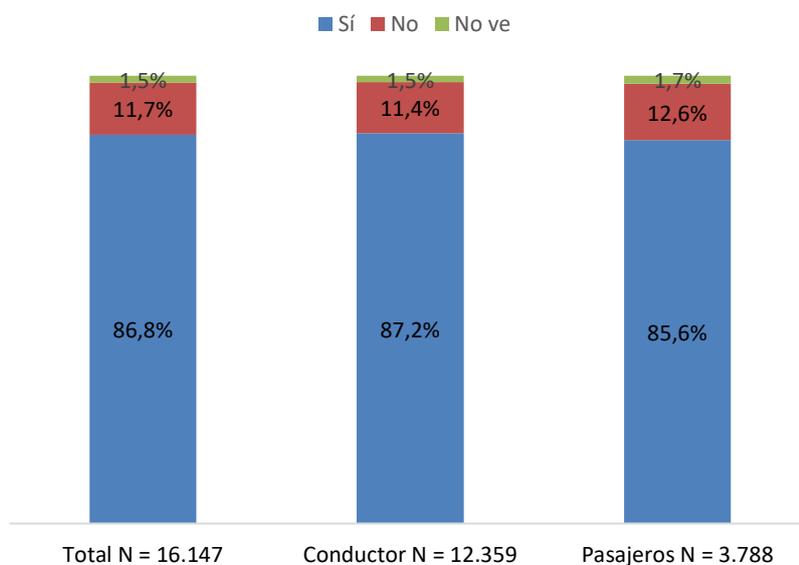
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 95,5% del total.



En poco más de la mitad de los casos se apreció que el casco utilizado era certificado. Mientras tanto cerca de la cuarta parte no era certificado. Otra cuarta parte no se pudo establecer en forma certera si era un casco certificado o no lo era.

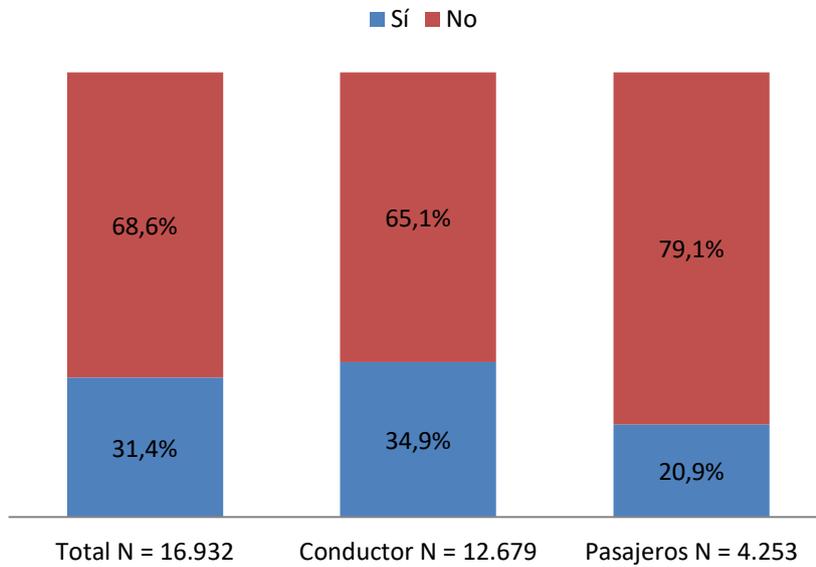
USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 95,5% del total.



Es ampliamente mayoritario el uso correcto del casco y sin diferencias significativas entre conductor/pasajeros. Cerca del 87% utiliza el casco en forma correcta. Sin embargo, no es despreciable que más de uno de cada diez utiliza el casco en forma incorrecta (sin prender).

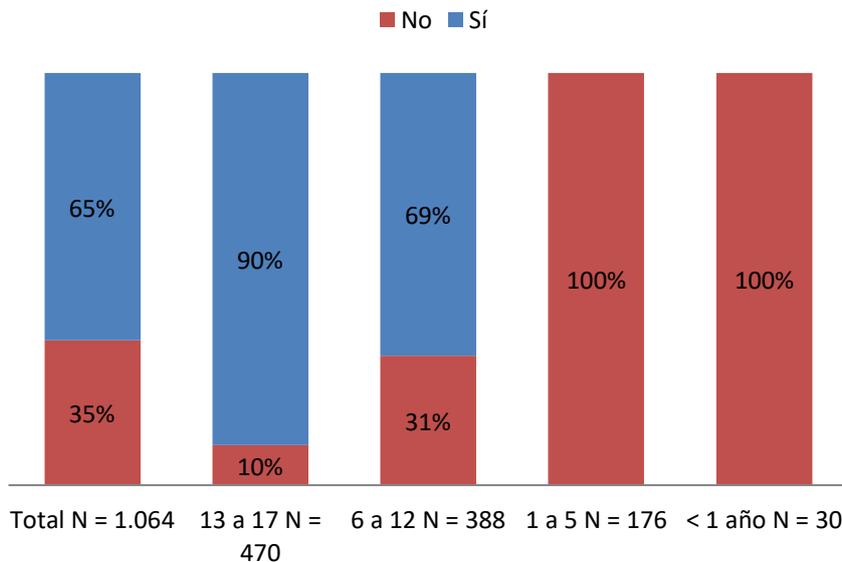
USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)
Según posición en el vehículo (%)



El uso de vestimenta de alta visibilidad es mayor entre los conductores.

LLEGA A POSAPIÉ

Según grupos de edad (%)– Pasajeros hasta 17 años: 6,3% del total.



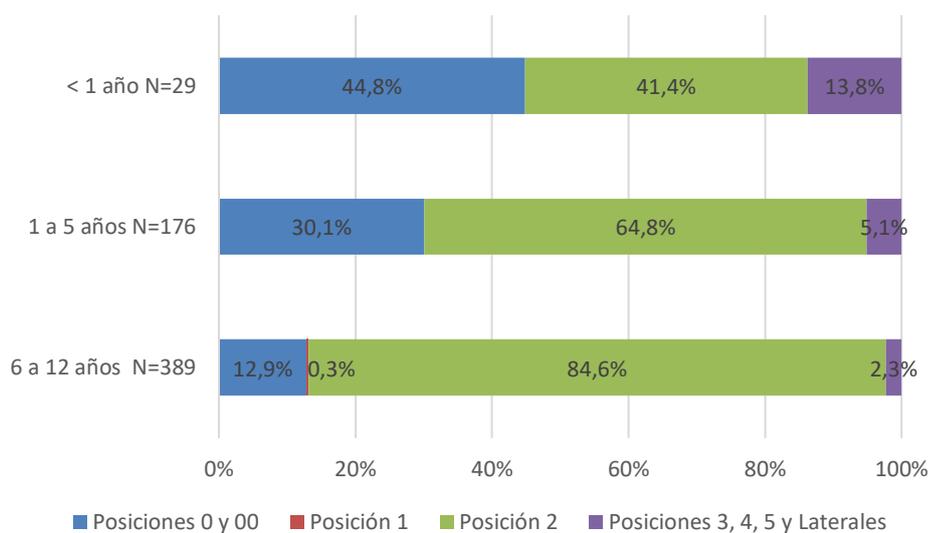
Más de 1 de cada 3 de los pasajeros de hasta 17 años de edad que viajan en moto no alcanzan al posapié.

Según ciudad y edad (%)

Llega a posapié	< 1 año	1 a 5	6 a 12	13 a 17
Bogotá			72,1%	97,2%
Cali			70,3%	89,8%
Galapa			23,8%	76,1%
Riohacha			18,9%	27,2%
Santa Marta			61,2%	94,5%

UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

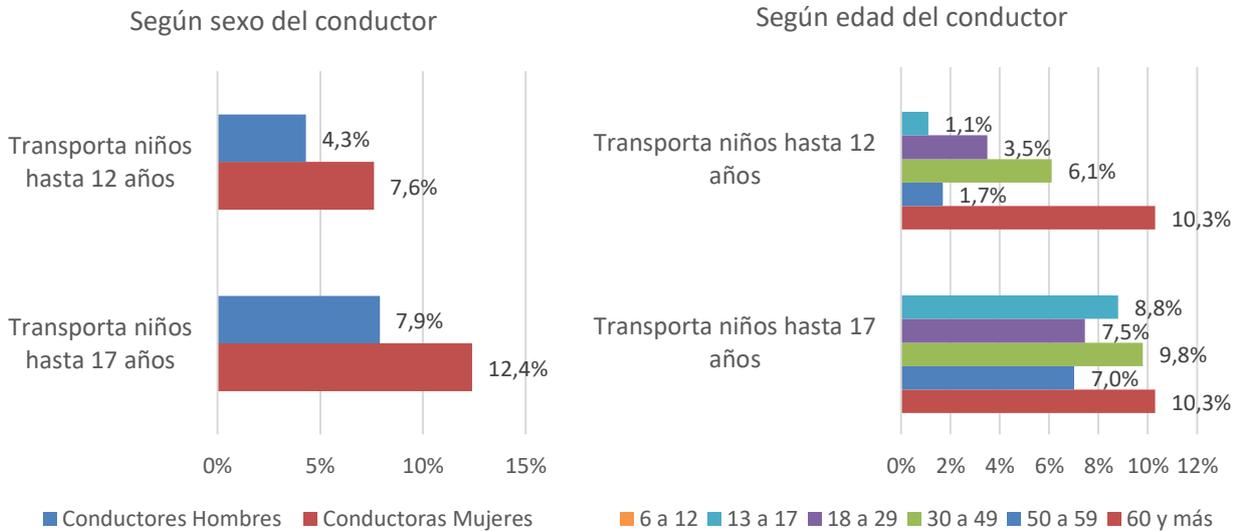
Según posición en el vehículo (%)—Hasta 12 años: 3,5% del total.



Resulta crítico que el 35% de los niños de 1 a 5 años viajan en posiciones no autorizadas, y más aún que lo haga el 58% de los menores a 1 año.

NIÑOS HASTA 17 AÑOS QUE VIAJAN EN MOTO

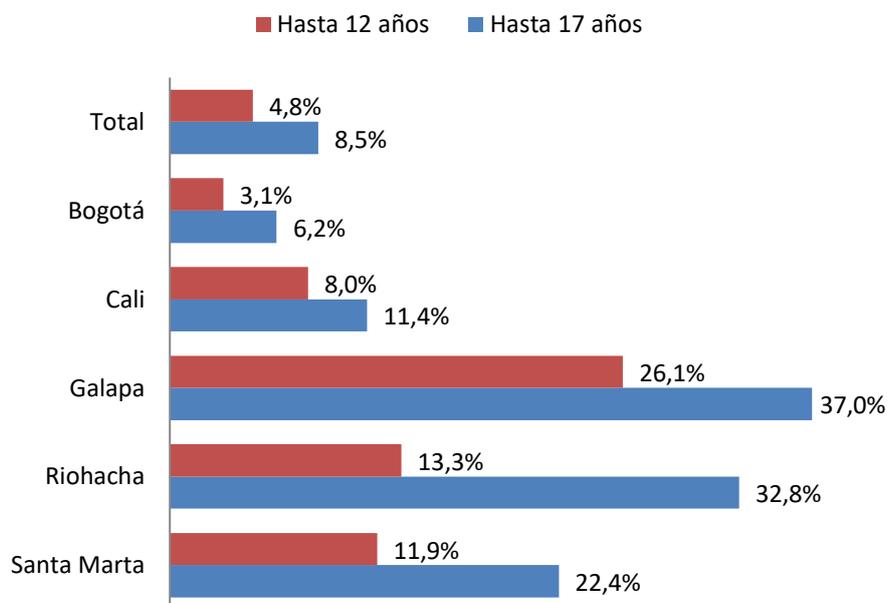
Según sexo del conductor por grupos de edad (%)—Hasta 17 años, 6,7% del total y hasta 12 años, 3,5% del total.



Considerando las características del conductor, la presencia de menores en la moto aumenta cuando hay mujeres al volante, situación probablemente explicada por la distribución sexual del trabajo de cuidado de los niños y consecuentemente de su traslado.

En lo que refiere a la edad de los conductores, se aprecia que tomando a los niños de hasta 12 años aumenta correlativamente su frecuencia como pasajeros entre conductores de 13 hasta 49 años, luego desciende y aumenta fuertemente entre los de 60 años y más, mientras que entre los niños pasajeros de hasta 17 años se observa un comportamiento que tiende a la homogeneidad según la edad del conductor, sin grandes diferencias según la edad del mismo.

NIÑOS QUE VIAJAN COMO ACOMPAÑANTES Según ciudad (%)

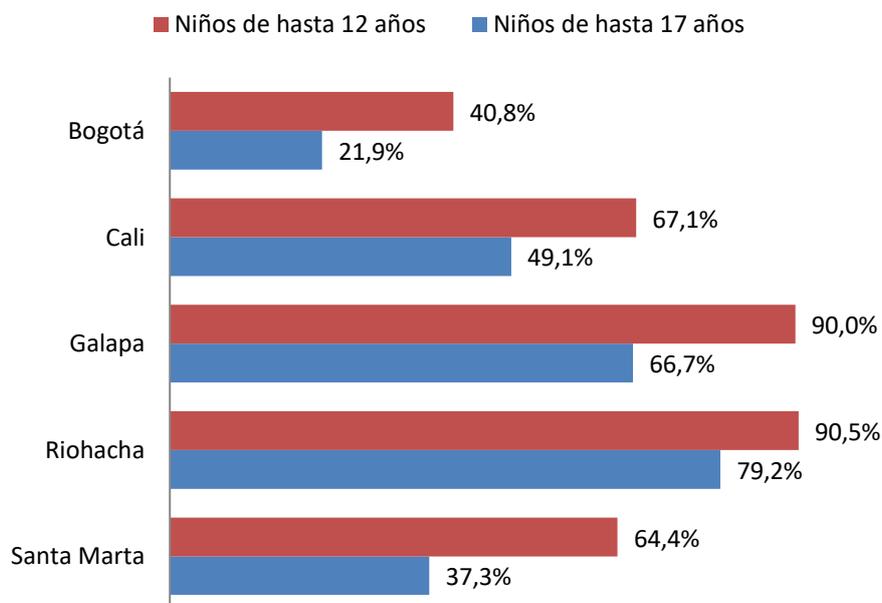


La ciudad donde se aprecia mayor presencia de niños circulando en motos es la ciudad de Galapa y fundamentalmente en menores de hasta 12 años que viajan como acompañantes. Una de cada cuatro motos relevadas en Galapa circulaba con niños de hasta 12 años, mientras que una de cada tres circulaba con niños y adolescentes de hasta 17 años.

En el caso de Riohacha, tiene niveles similares de menores de hasta 17 años de edad circulando en moto, aunque en el caso de los menores de 12 años registra niveles inferiores a Galapa y similares a Santa Marta.

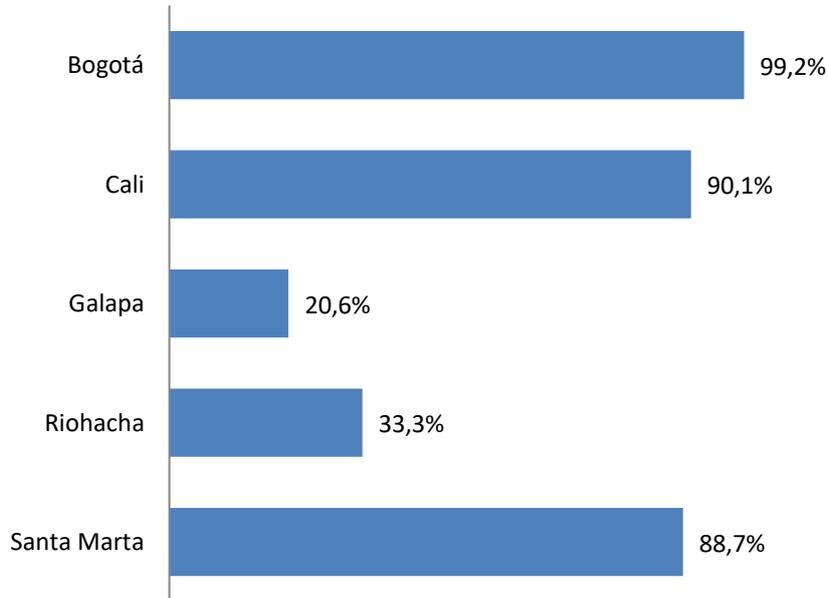
NIÑOS QUE VIAJAN SIN LLEGAR A POSAPIÉ

Según ciudad y grupo de edad (%) –Hasta 17 y hasta 12 años (6,7% y 3,5% del total).



En cuanto a los niños que viajan como pasajeros sin alcanzar el posapié, los valores más críticos se observan en Riohacha y Galapa, con notorios porcentajes que lo hacen en situación de riesgo y fundamentalmente hasta 12 años, siendo Bogotá la única ciudad donde ambos indicadores se ubican por debajo del 50%.

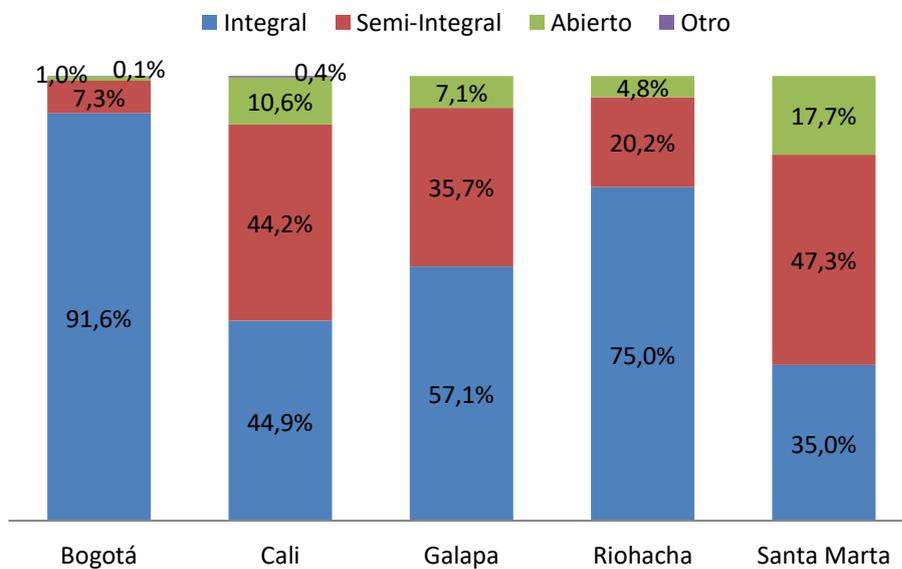
USO DE CASCO
Según ciudad (%)



También destaca Bogotá por la notoria magnitud del uso de casco integral, mientras que el semi-integral aumenta en el resto, sobre todo en Cali y Santa Marta, al igual que el abierto.

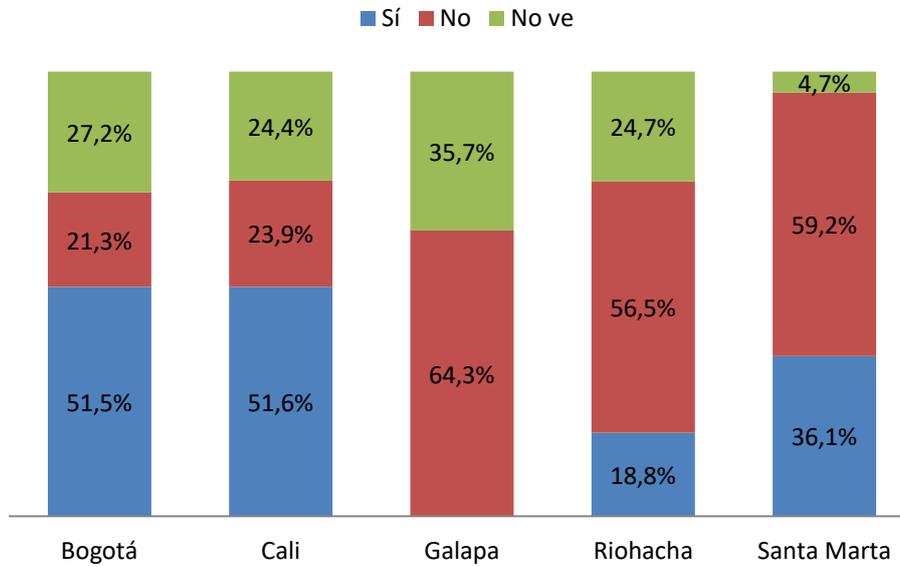
Bogotá presenta el mejor desempeño –prácticamente unánime–, seguida por Cali y Santa Marta (9 de cada 10 usan casco), mientras que también en este caso la peor performance es para Riohacha (33%) y Galapa (20,6%).

TIPO DE CASCO USADO
Según ciudad (%) –Para usuarios de casco: 95,5% del total.

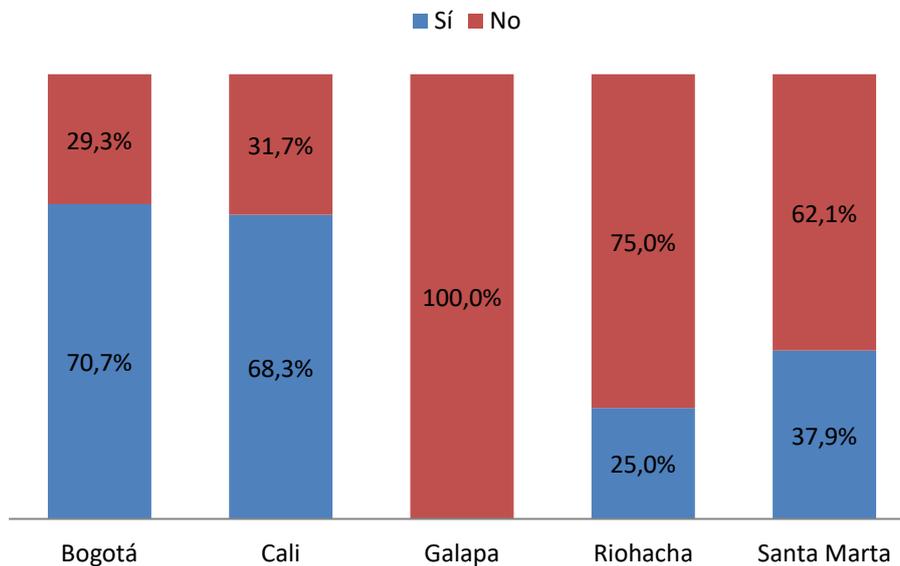


USO DE CASCO CERTIFICADO

Según ciudad (%)–Para usuarios de casco: 95,5% del total.



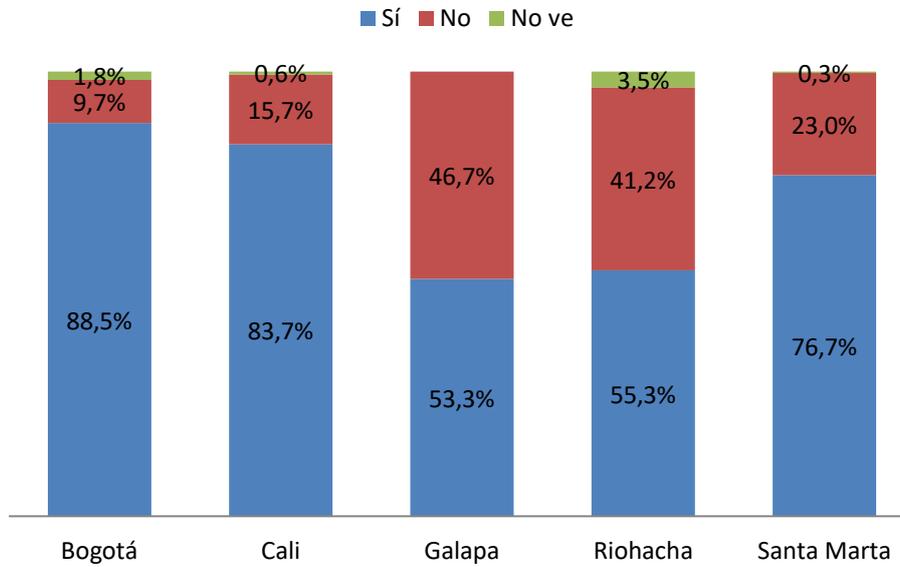
Quitando el efecto del “no ve”



Deflactando el efecto del “no ve” en cada ciudad relevada, destaca también Bogotá seguida por Cali, luego ya es crítico el registro de Santa Marta y Riohacha, y notoriamente la peor performance en el indicador es de Galapa.

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según departamento (%)—Para usuarios de casco: 95,5% del total.



El uso correcto del casco es mayoritario en todas las ciudades, donde nuevamente el mayor registro se da en Bogotá, seguido por Cali, y el menor en Riohacha y Galapa.

RESUMEN DE INDICADORES SOBRE EL USO DE CASCO SEGÚN CIUDAD Y EDAD

Usa casco	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Bogotá	36,7%	90,5%	99,6%	99,6%	99,7%	100,0%	
Cali	32,8%	73,6%	81,0%	88,7%	95,2%	97,0%	88,2%
Galapa		1,6%	7,6%	23,8%	30,3%	27,3%	
Riohacha		1,4%	8,0%	34,4%	48,8%	25,0%	13,3%
Santa Marta	17,2%	59,2%	75,0%	89,4%	95,4%	100,0%	100,0%

Ciudad	Tipo de casco	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59
Bogotá	Integral	27,3%	89,5%	92,4%	93,1%	90,5%	86,6%
	Semi-integral	9,1%	3,8%	6,7%	6,2%	8,5%	13,4%
	Abierto	36,4%	6,8%	0,9%	0,7%	1,0%	
	Otro	27,3%			0,1%	0,1%	
Cali	Integral	12,5%	20,0%	16,5%	35,8%	43,6%	61,1%
	Semi-integral	47,5%	53,7%	56,5%	50,0%	47,9%	31,4%
	Abierto	40,0%	26,3%	21,2%	14,0%	8,4%	7,4%
	Otro			5,9%	0,2%	0,1%	
Galapa	Integral		100,0%	42,9%	51,3%	64,9%	16,7%
	Semi-integral			57,1%	43,6%	27,3%	66,7%
	Abierto				3,8%	7,8%	16,7%
	Otro				1,3%		
Riohacha	Integral		100,0%	48,4%	70,8%	77,7%	70,0%
	Semi-integral			25,8%	24,2%	18,2%	25,0%
	Abierto			25,8%	5,0%	4,0%	5,0%
Santa Marta	Integral	20,0%	34,5%	41,7%	43,1%	28,5%	13,9%
	Semi-integral	80,0%	37,9%	26,7%	37,0%	57,4%	69,4%
	Abierto		27,6%	31,7%	20,0%	14,0%	16,7%

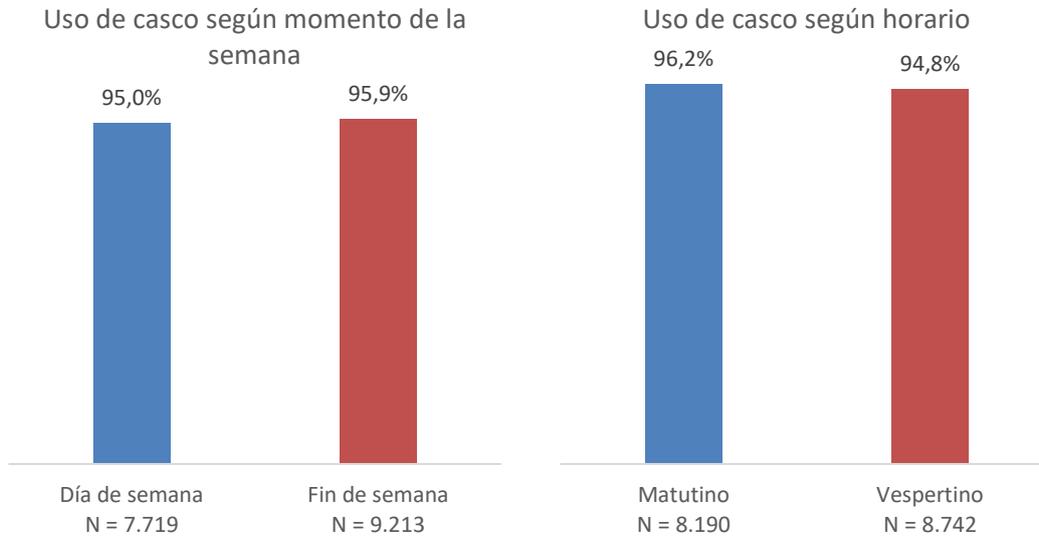
Ciudad	Norma	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59
Bogotá	Sí		47,4%	58,0%	57,0%	47,0%	37,1%
	No	62,5%	19,5%	12,9%	18,8%	22,6%	24,7%
	No ve	37,5%	33,1%	29,0%	24,2%	30,4%	38,1%
Cali	Sí	35,0%	48,4%	48,8%	46,5%	49,4%	60,7%
	No	15,0%	10,5%	18,1%	26,7%	26,4%	25,3%
	No ve	50,0%	41,1%	33,1%	26,9%	24,2%	14,0%
Galapa	Sí				1,3%	3,9%	
	No		100,0%	42,9%	50,6%	70,1%	83,3%
	No ve			57,1%	48,1%	26,0%	16,7%
Riohacha	Sí		100,0%	19,4%	19,3%	19,6%	5,0%
	No			54,8%	54,3%	58,7%	65,0%
	No ve			25,8%	26,4%	21,7%	30,0%
Santa Marta	Sí	20,0%	58,6%	58,3%	34,2%	35,4%	25,0%

	No	60,0%	41,4%	41,7%	60,4%	59,6%	75,0%
	No ve	20,0%			5,4%	5,0%	

Ciudad	Uso correcto	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59
Bogotá	Sí	85,0%	90,6%	89,1%	88,0%	87,6%	
	No	12,8%	7,1%	9,7%	9,9%	10,3%	
	No ve	2,3%	2,2%	1,2%	2,0%	2,1%	
Cali	Sí	91,6%	77,5%	80,4%	83,1%	83,0%	85,0%
	No	7,4%	22,5%	19,1%	16,1%	16,6%	15,0%
	No ve	1,1%		0,5%	0,8%	0,4%	
Galapa	Sí		28,6%	50,6%	54,5%	83,3%	
	No	100,0%	71,4%	48,1%	45,5%	16,7%	
	No ve			1,3%			
Riohacha	Sí		35,5%	57,0%	56,1%	50,0%	
	No	100,0%	54,8%	41,0%	40,3%	50,0%	100,0%
	No ve		9,7%	1,9%	3,6%		
Santa	Sí	93,1%	88,3%	76,0%	75,0%	77,8%	100,0%
Marta	No	6,9%	11,7%	24,0%	24,4%	22,2%	
	No ve				0,7%		

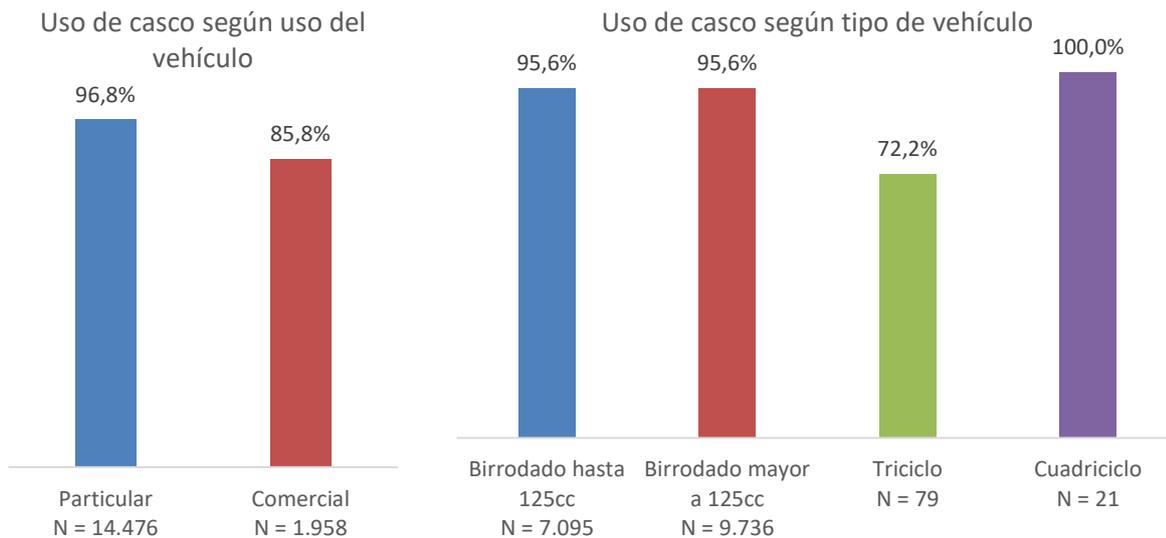
USO DE CASCO

Según momento de la semana y del día



El uso de casco no presenta diferencias significativas según el día de la semana ni según el horario.

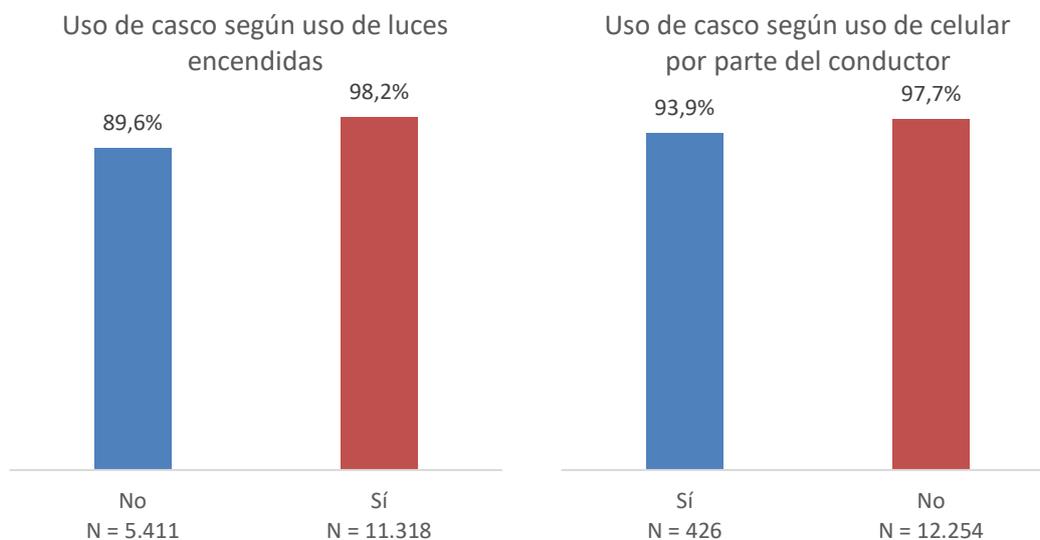
Según uso y tipo de vehículo



El uso de casco aumenta en motos de uso particular, mientras que disminuye entre los triciclos aunque de todas formas presenta un porcentaje de uso importante en dichos vehículos.

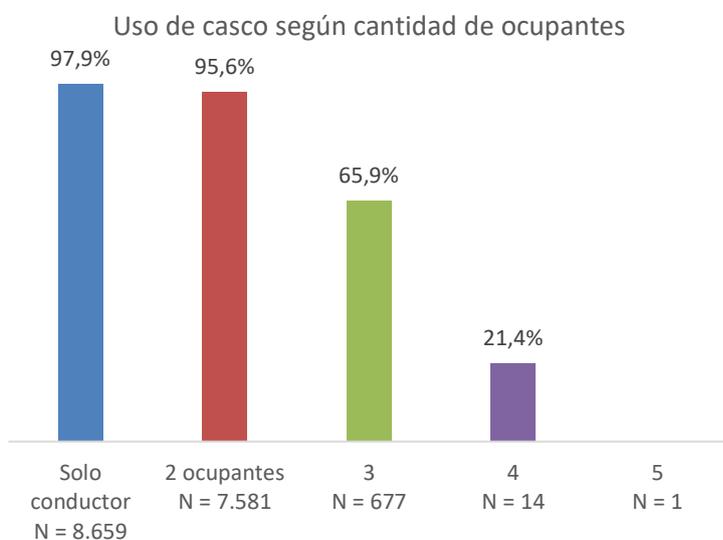
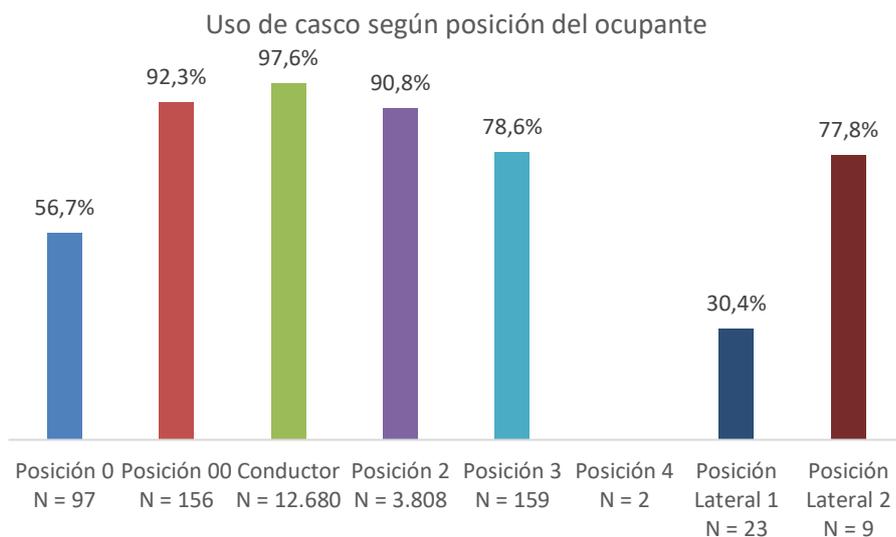
USO DE CASCO

Según otras conductas



El uso de casco es mayor en pasajeros que viajan en vehículos con luces diurnas, así como levemente cuando el conductor no usa el celular.

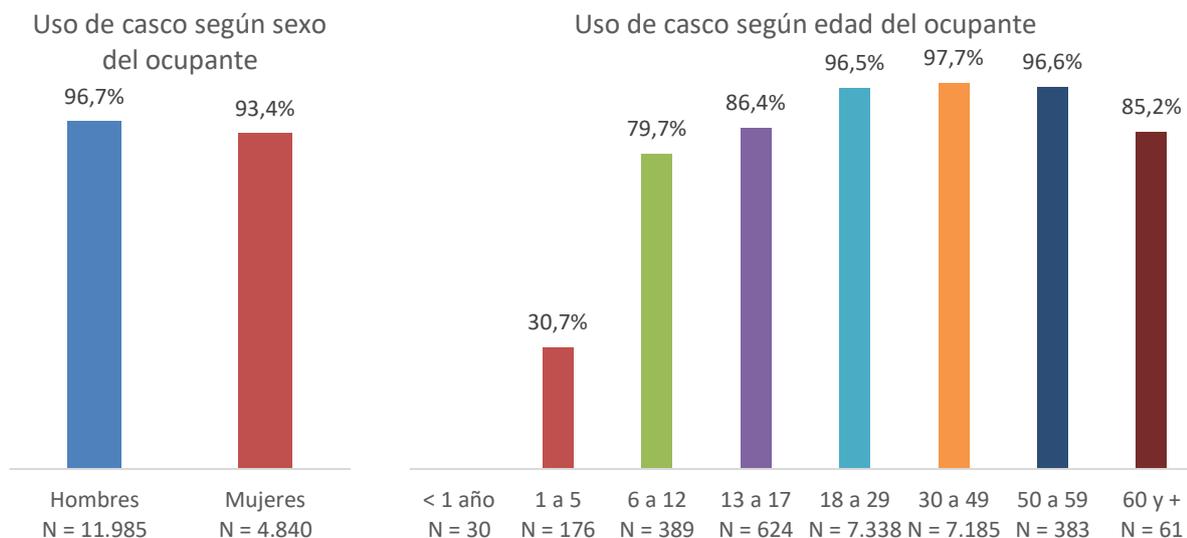
Según distribución de pasajeros en el vehículo



Las posiciones de mayor vulnerabilidad muestran claramente el menor porcentaje de uso de casco, fundamentalmente la 0 y la lateral 1, situación que aumenta fuertemente la exposición de esos pasajeros. El indicador también disminuye notoriamente en motos con mayor cantidad de ocupantes.

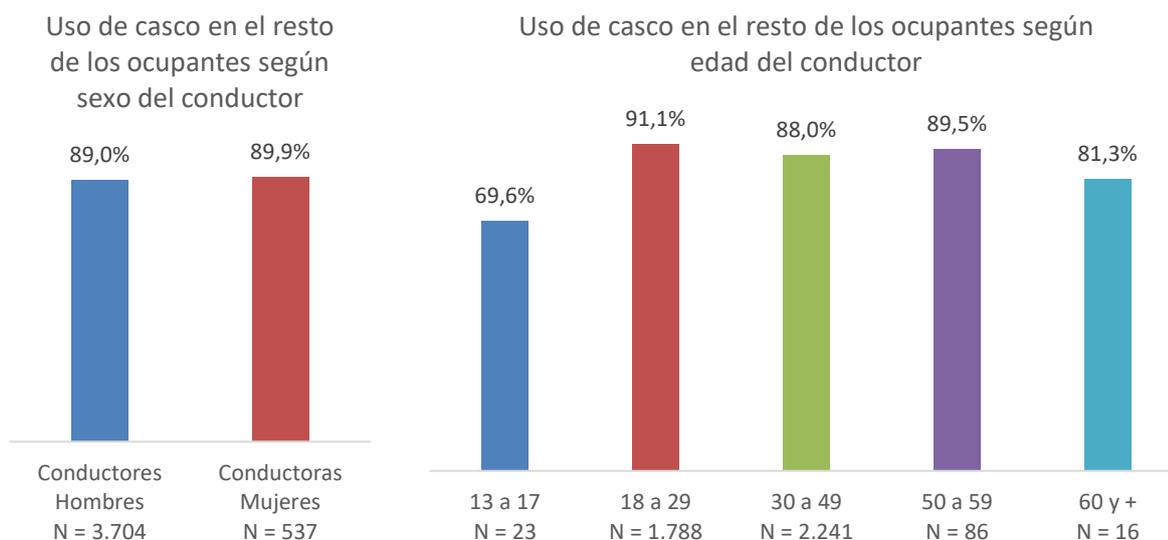
USO DE CASCO

Según características del ocupante



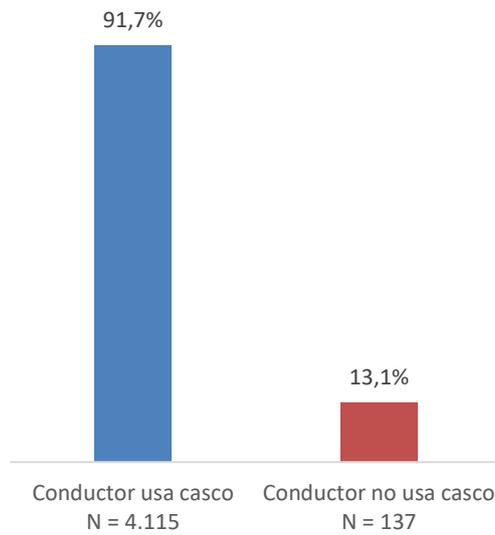
El uso de casco aumenta entre los hombres, mientras que según la edad, resulta preocupante su descenso entre los niños de edades más tempranas.

Según características del conductor



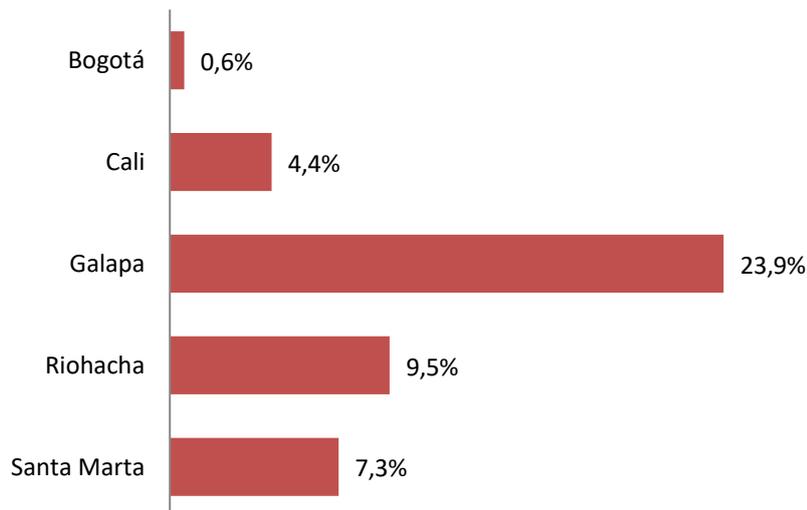
El uso de casco por parte del resto de los ocupantes no presenta diferencias según el sexo del conductor, mientras que desciende –aunque registrando de todas formas un porcentaje importante de uso– cuando el conductor es adolescente.

Uso de casco en pasajeros en función del uso de casco por parte del conductor (%)



Claramente se aprecia cómo el uso de casco por el resto de los pasajeros está influenciado por el uso del mismo por parte del conductor.

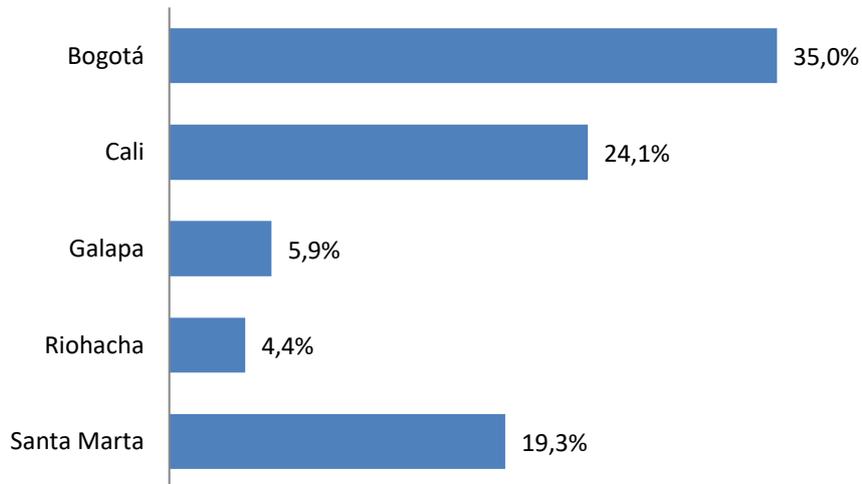
MOTOS CON CANTIDAD DE OCUPANTES SUPERIOR A LO PERMITIDO (más de 2) Según ciudad (%)



Destaca claramente la peor performance en Galapa, donde la cuarta parte de las motos circulaban con mayor cantidad de ocupantes de la permitida.

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

Según ciudad (%)

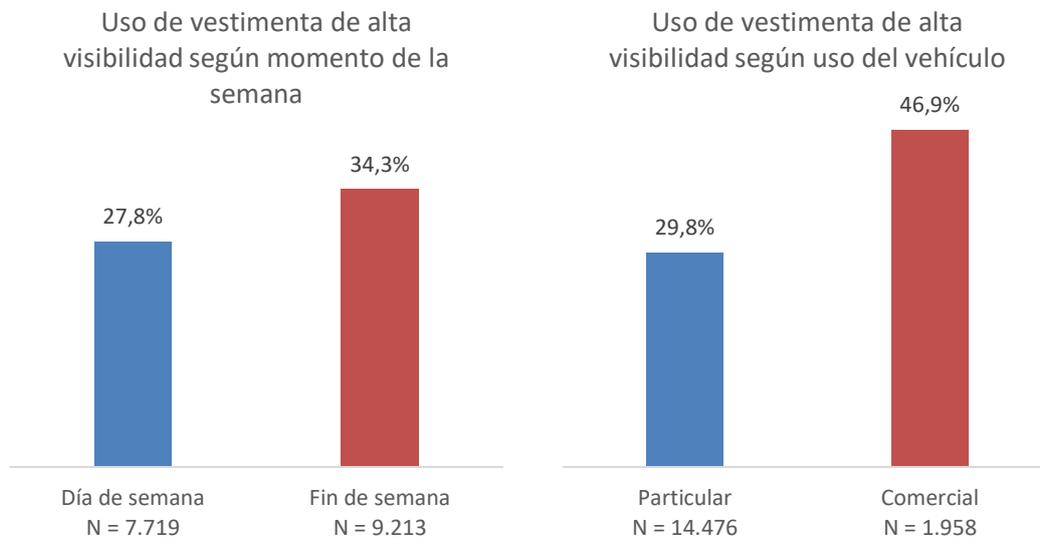


También en este indicador la mejor performance la presenta Bogotá seguida por Cali y Santa Marta, al tiempo que nuevamente la peor registran Galapa y Riohacha.

Según ciudad y edad (%)

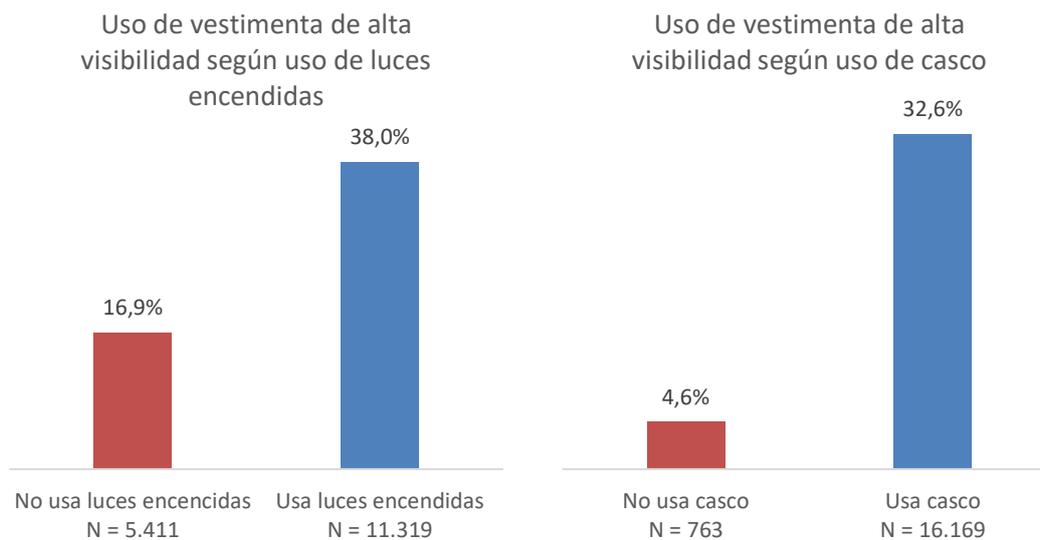
Ropa visible	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Bogotá	6,7%	19,0%	40,4%	33,7%	36,9%	23,7%	
Cali		15,5%	24,3%	19,9%	25,8%	24,6%	23,5%
Galapa			1,1%	4,9%	9,1%	13,6%	
Riohacha			1,0%	4,1%	6,6%	7,5%	
Santa Marta	3,4%	8,2%	18,8%	17,5%	23,2%	16,7%	

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera) Según variables de contexto



El uso de vestimenta de alta visibilidad es mayor durante los fines de semana, y a su vez aumenta cuando el vehículo es de uso comercial.

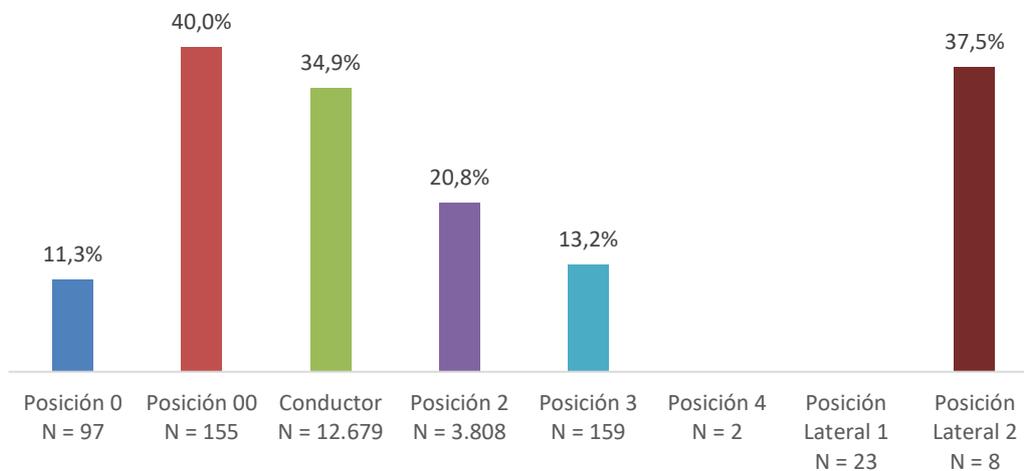
Según otras conductas



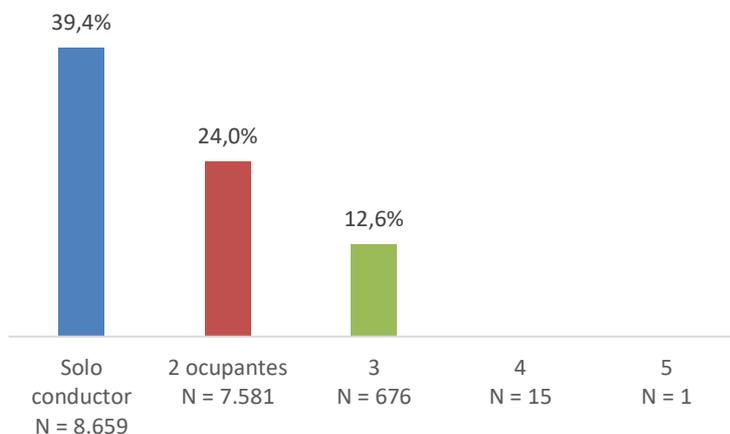
El uso de vestimenta se incrementa cuando a la vez se lleva encendidas las luces diurnas en la moto, así como aumenta fuertemente cuando se usa casco.

Según distribución de pasajeros en el vehículo

Uso de vestimenta de alta visibilidad según posición del ocupante

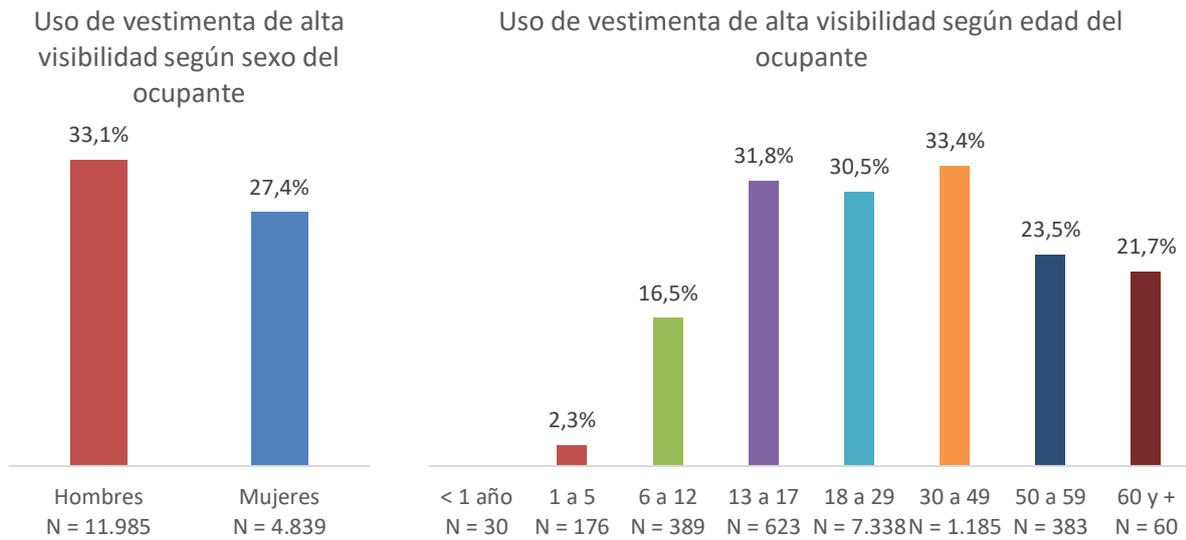


Uso de vestimenta de alta visibilidad según cantidad de ocupantes



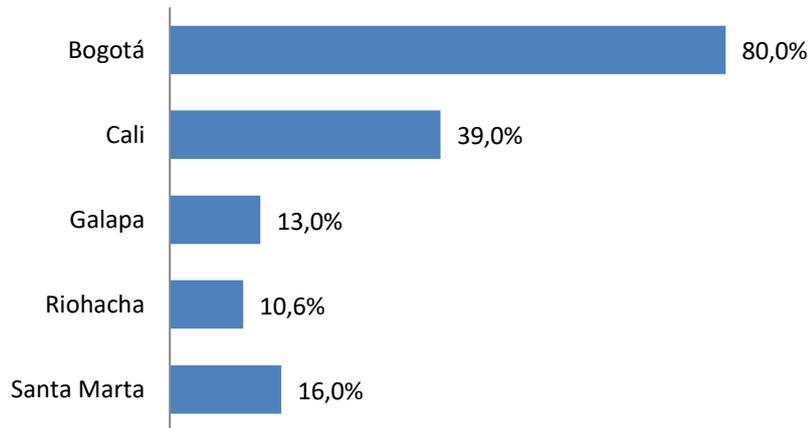
El indicador resulta crítico en la posición lateral 1, así como desciende en la 0 y en las posiciones que más se alejan del conductor a su espalda (con excepción de la lateral 2), a la vez que disminuye su magnitud a medida que desciende la cantidad de ocupantes.

Según características del ocupante



Se observa que los hombres presentan un mayor uso de vestimenta de alta visibilidad y, con respecto a la edad de los ocupantes, desciende el uso especialmente en las más tempranas.

USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS Según ciudad (%)



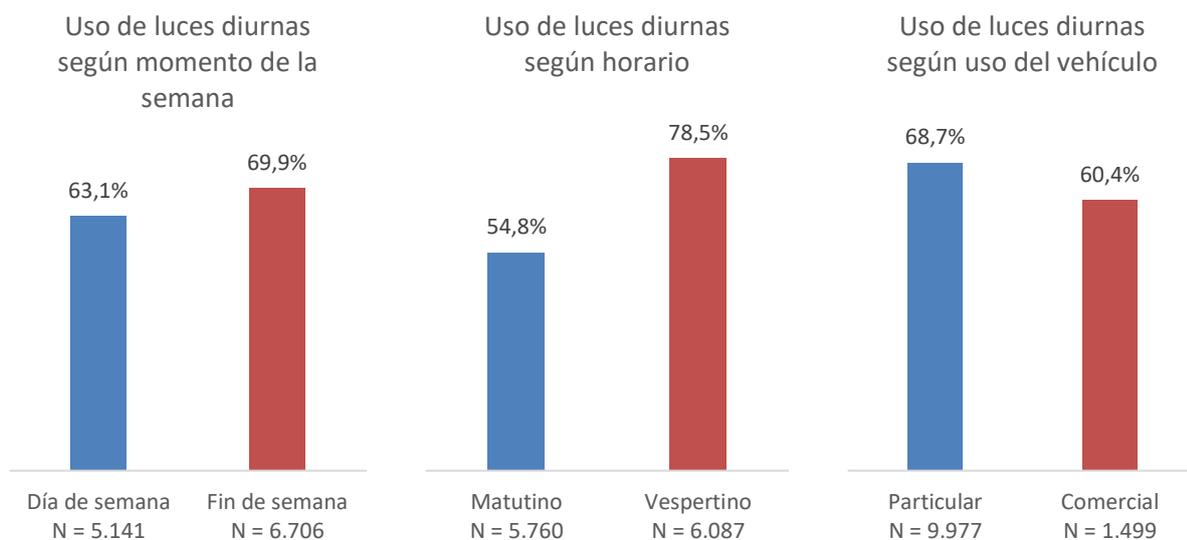
La mejor performance en la utilización de luces diurnas es claramente para Bogotá, mientras que también en este indicador la peor es para Galapa y Riohacha, al tiempo que también cabe destacar al bajo porcentaje de Santa Marta.

Según ciudad y edad (%)

Uso de luces	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Bogotá	85,1%	81,3%	79,4%	72,0%	
Cali	27,7%	30,4%	41,5%	34,6%	36,8%
Galapa	8,0%	13,9%	13,8%	25,0%	
Riohacha	17,4%	9,5%	10,5%	15,1%	
Santa Marta	42,9%	15,1%	16,5%	12,5%	

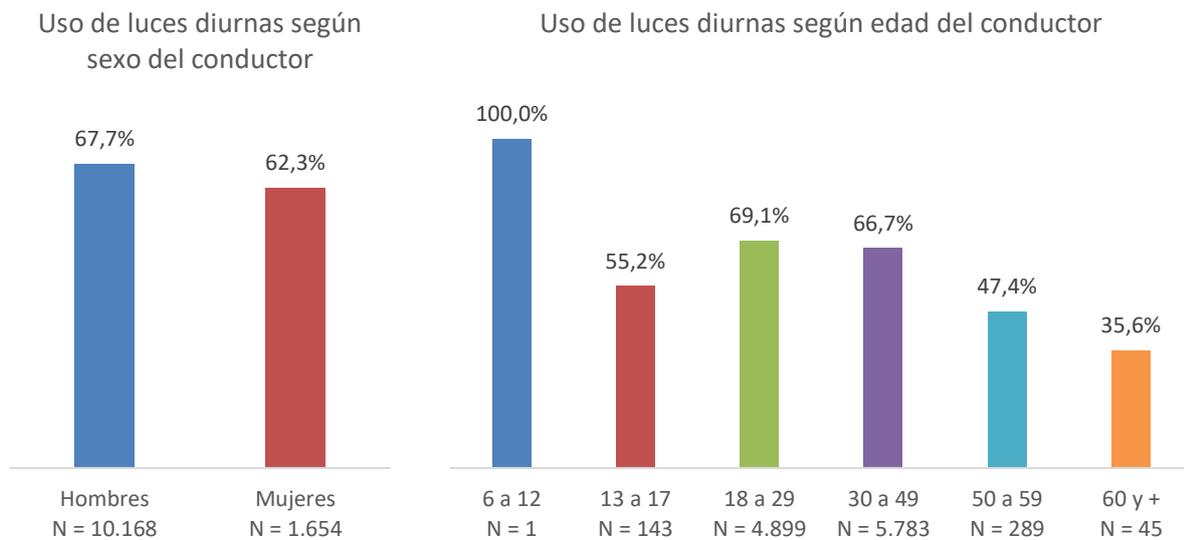
USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según momento de la semana y día, y según uso del vehículo



El uso de luces diurnas aumenta los fines de semana, en las tardes, y cuando la moto es de uso comercial.

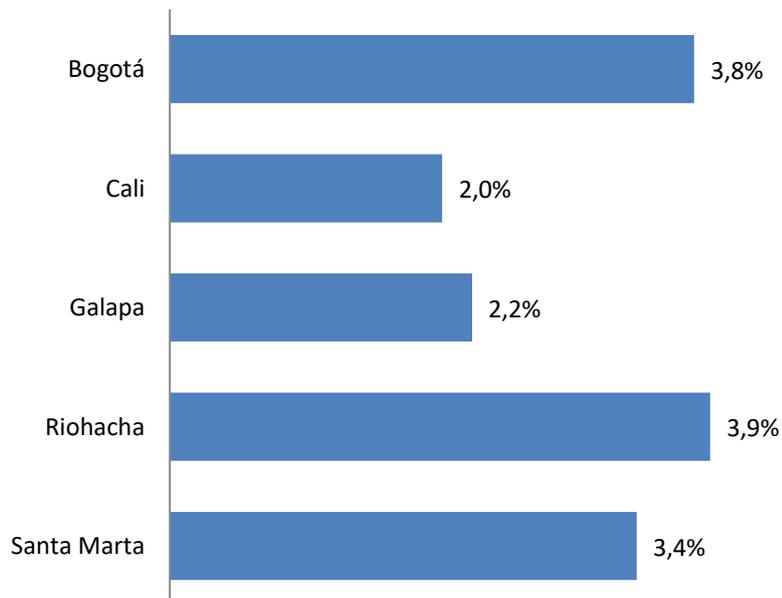
Según características del conductor: sexo y grupo de edad



El uso de luces es mayor cuando el conductor es hombre, y disminuye por debajo del 50% cuando el conductor tiene 50 años en adelante, al tiempo que cabe prestar atención a su disminución entre los de 13 a 17 años, aunque de todas formas resulta mayoritario en dicho tramo.

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



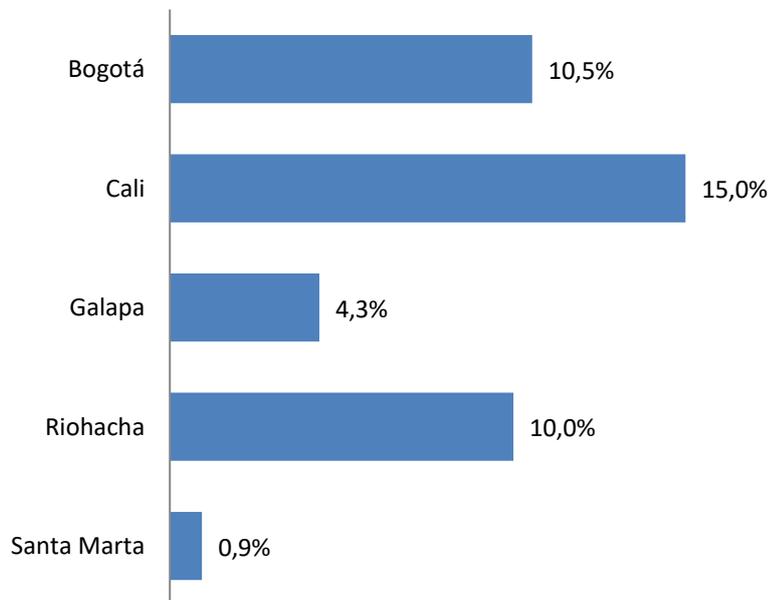
El uso de celular por parte de conductores de motocicletas es bajo en todas las ciudades, y en este contexto el mayor registro es para Riohacha, Bogotá y Santa Marta.

Según ciudad y edad (%)

Uso de celular	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Bogotá	4,3%	3,5%	3,9%		
Cali	2,4%	2,9%	1,7%	1,0%	
Galapa	4,0%	3,0%	3,1%		
Riohacha	17,4%	5,2%	2,2%	1,9%	
Santa Marta		5,8%	1,8%		

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



Según ciudad y edad (%)

Transporte de carga	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Bogotá	4,3%	7,2%	13,3%	10,7%	
Cali	4,8%	14,1%	15,6%	20,2%	14,0%
Galapa		3,0%	6,3%	25,0%	
Riohacha	8,7%	9,1%	10,7%	13,2%	
Santa Marta		1,4%	0,8%		

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

		USA CELULAR
Uso del vehículo	Particular N=9.977	2,8%
	Comercial N=1.499	7,8%
	No se ve N=371	1,6%
Momento de la semana	Día de semana N=5.142	3,2%
	Fin de semana N=6.705	3,5%
Sexo del conductor	Hombres N=10.167	3,5%
	Mujeres N=1.654	2,7%
	No ve N=25	6,1%
Edad del conductor		
	13 a 17 N=144	3,5%
	18 a 29 N=4.899	3,5%
	30 a 49 N=5.784	3,3%
	50 a 59 N=289	0,6%
	60 y más N=45	
	No se ve N=686	3,7%

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

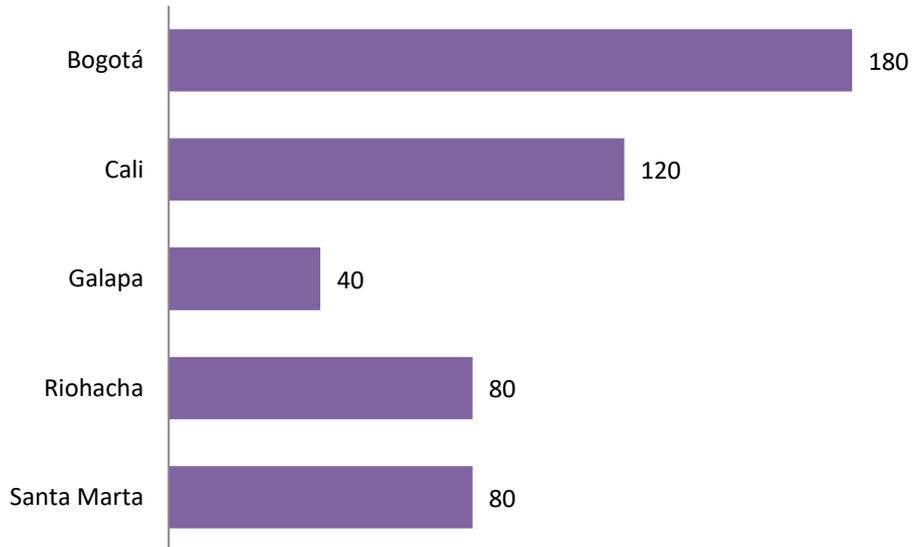
		TRANSPORTA CARGA
Uso del vehículo	Particular N=9.977	6,9%
	Comercial N=1.499	32,1%
	No se ve N=371	37,6%
Momento de la semana	Día de semana N=5.142	9,3%
	Fin de semana N=6.705	12,4%
Sexo del conductor	Hombres N=10.167	12,0%
	Mujeres N=1.654	5,6%
	No ve N=25	3,1%
Edad del conductor		100,0%
	13 a 17 N=144	4,3%
	18 a 29 N=4.899	8,0%
	30 a 49 N=5.784	13,0%
	50 a 59 N=289	15,6%
	60 y más N=45	13,7%
	No se ve N=686	15,4%

El uso de celular es claramente más alto en conductores que circulan en vehículos de uso comercial. Mientras que el transporte de carga aumenta notoriamente en motocicletas conducidas por hombres, a medida que aumenta su edad, en vehículos de uso comercial, levemente en los fines de semana.

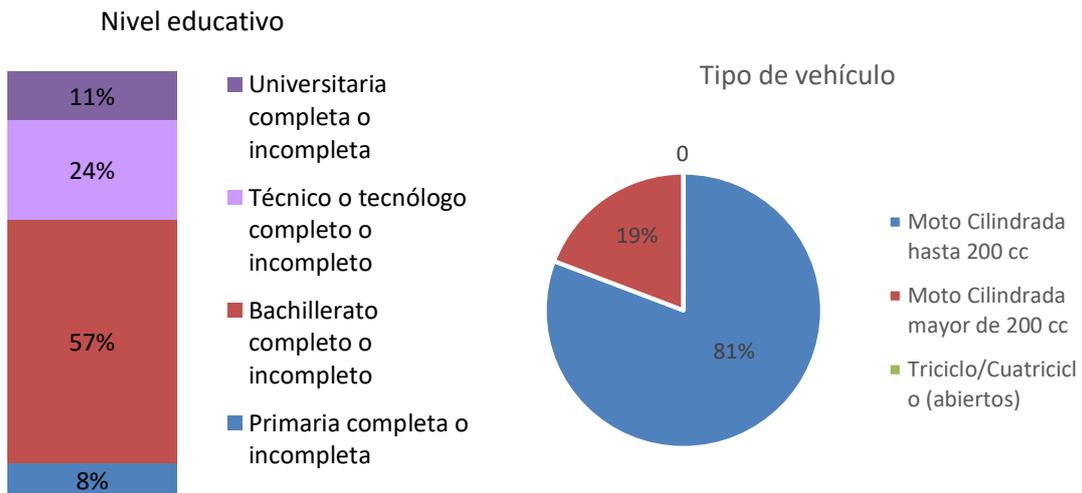
11.3 Estudio mediante encuesta coincidental

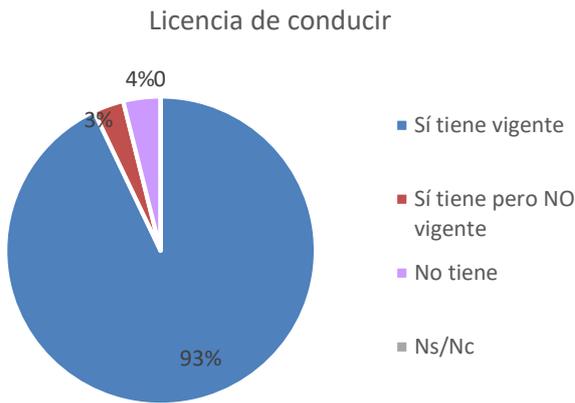
La encuesta coincidental en Colombia se realizó a 500 personas, distribuidas de la siguiente manera:

CANTIDAD DE CASOS

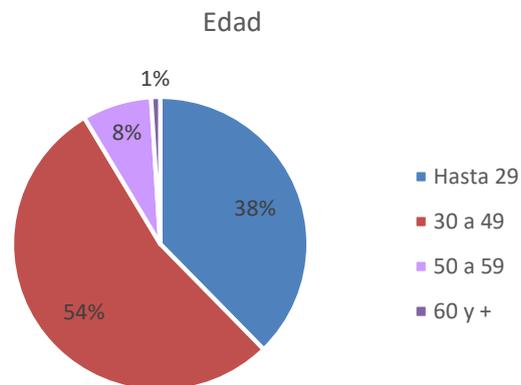
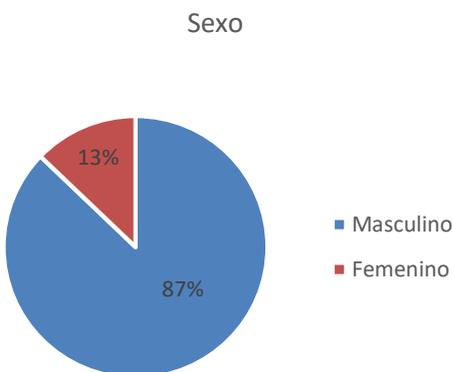
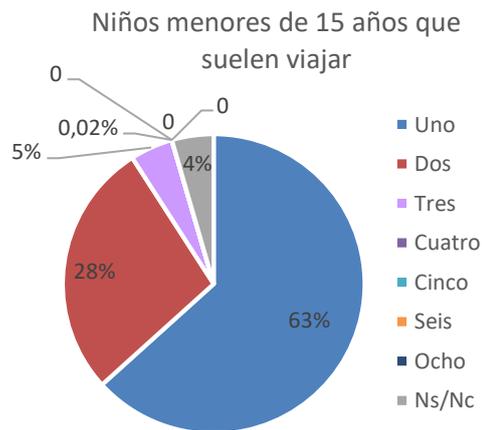
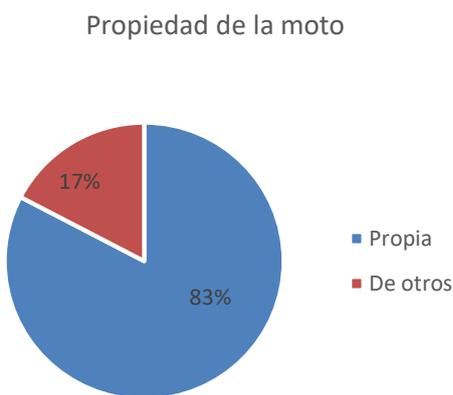


Estructura de la muestra





31

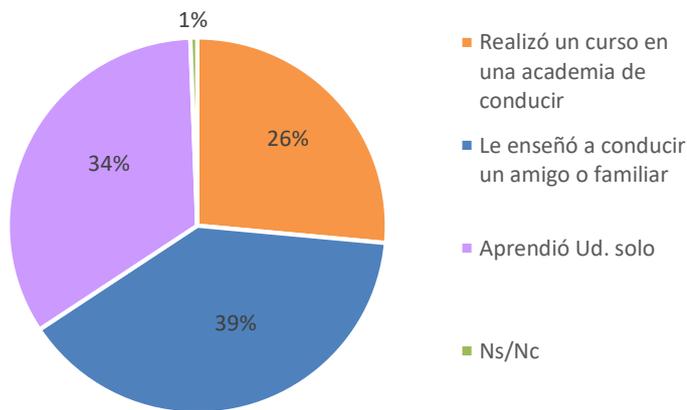


32

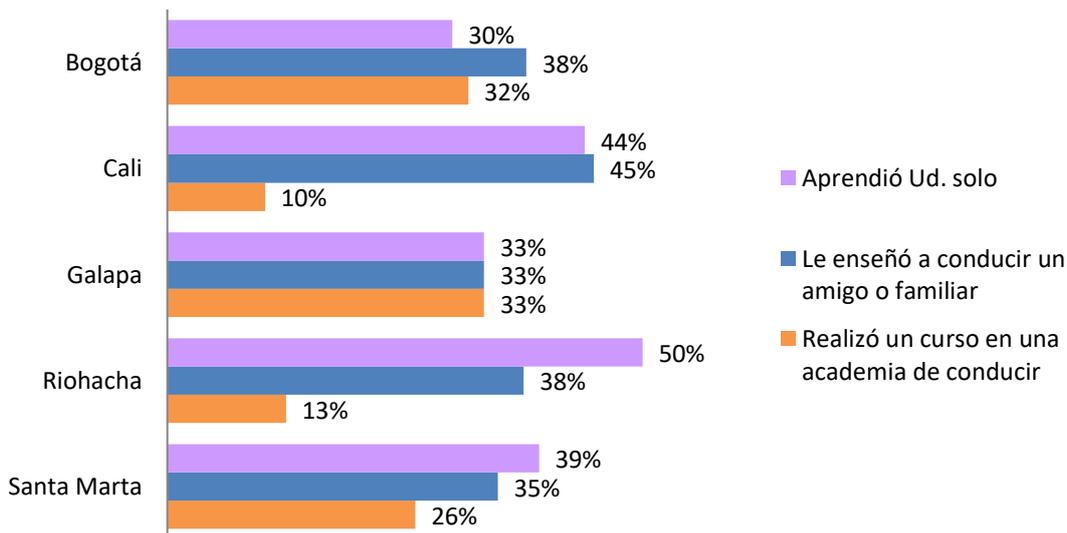
³¹ Dada la escasa cantidad de casos de los que no tienen licencia de conducir, dicha categoría no será tomada en cuenta para los análisis.

³² Dada la escasa cantidad de casos en el tramo de 60 años y más de edad, dicha categoría no será tomada en cuenta para los análisis según la edad.

¿Cómo aprendió a conducir motos?

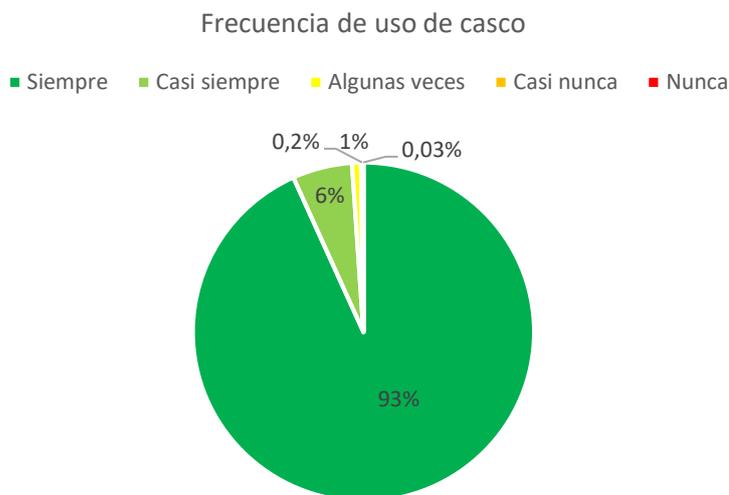


Se observa un escenario relativamente parejo entre las distintas opciones, con una prevalencia de haber aprendido a través de un amigo o familiar, seguido por hacerlo solo y en tercer lugar se aprecia que 1 de cada 4 conductores realizaron un curso en una academia de conducir.

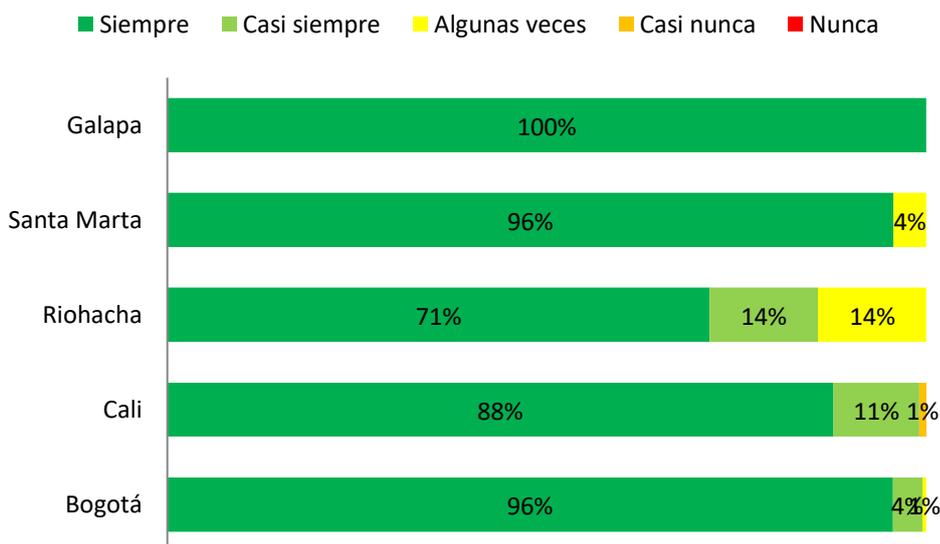


El aprender solo destaca en Riohacha y Cali, el hacerlo a través de amigos o familiares resalta también en Cali, mientras que el haber realizado un curso en una academia de conducir aumenta su magnitud en Bogotá y Galapa, siendo claramente minoritario en Riohacha y Cali.

¿Con qué frecuencia usa el casco puesto en la cabeza cuando anda en moto?

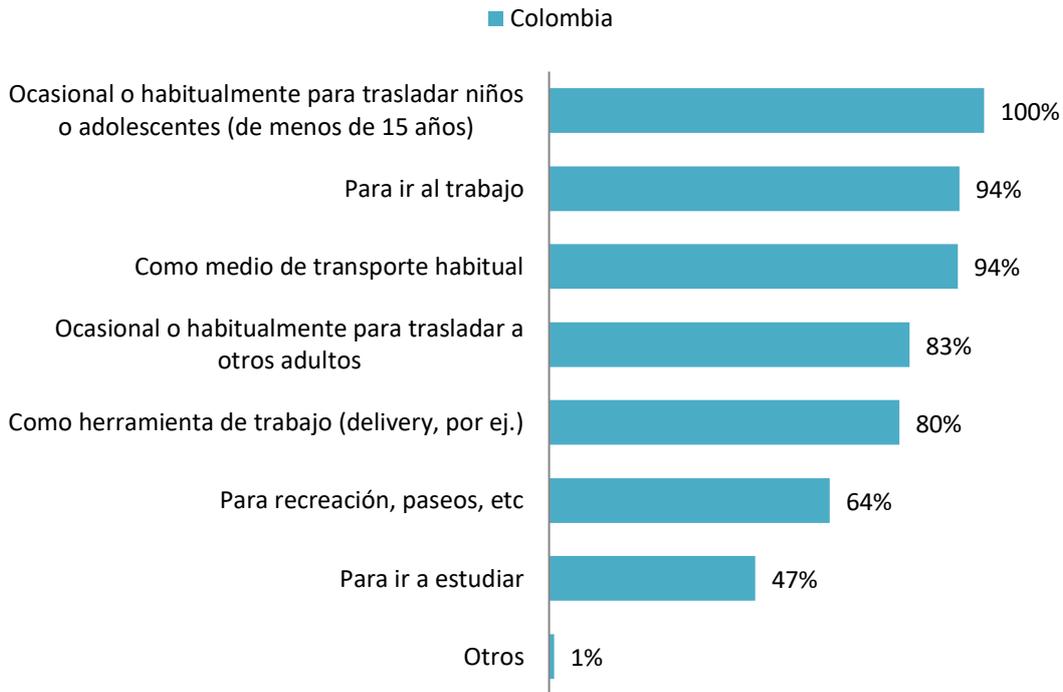


9 de cada 10 conductores de moto declaran usar “siempre” el casco en la cabeza, llegando prácticamente a la unanimidad cuando se le suma el “casi siempre”.

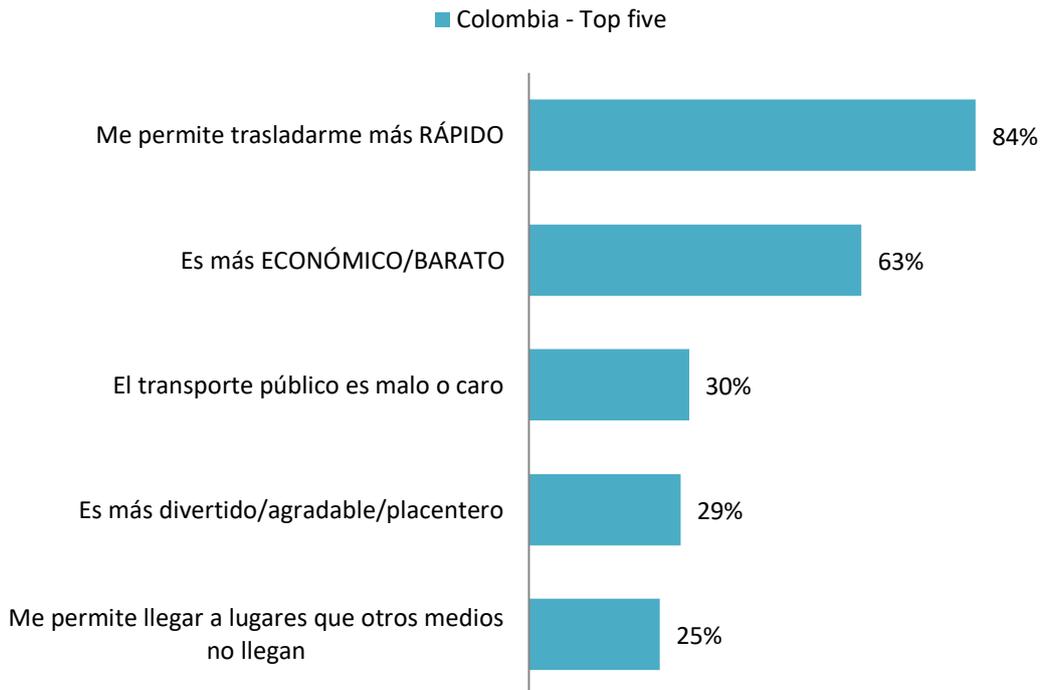


En este contexto, Galapa, Santa Marta y Bogotá son las ciudades con mejor desempeño, mientras que destaca Riohacha por presentar la menor magnitud del “siempre”.

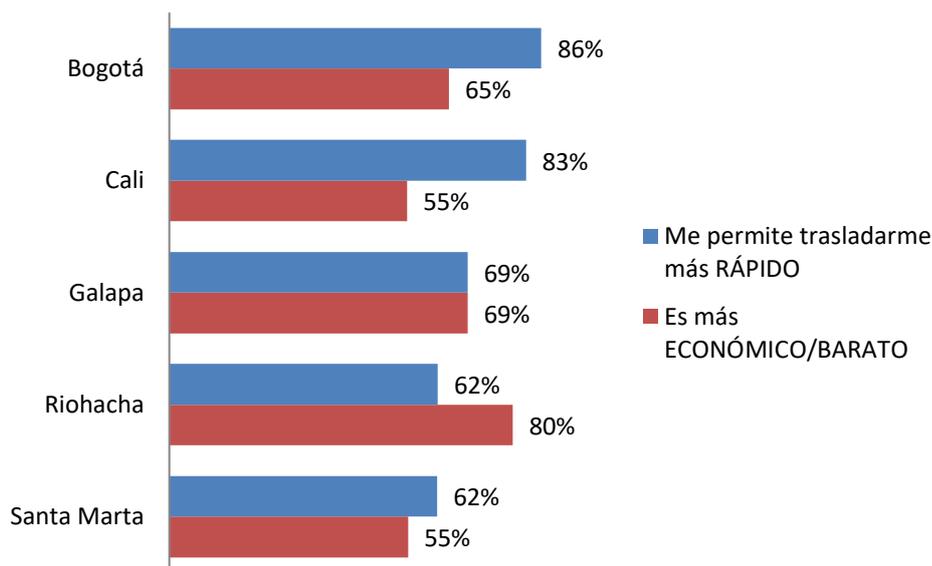
Uso de la moto



¿Por qué motivo ha elegido la moto como medio de transporte? – Para quienes usan la moto como medio de transporte habitual.

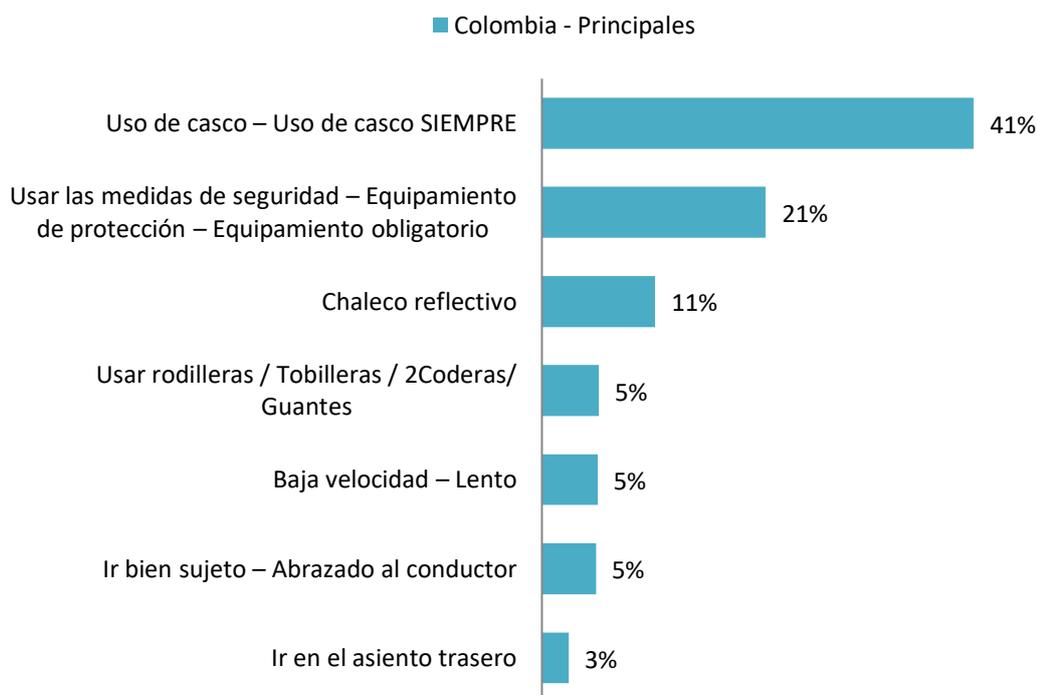


Destacan claramente la percepción de rapidez seguida por la de más económico/barato.

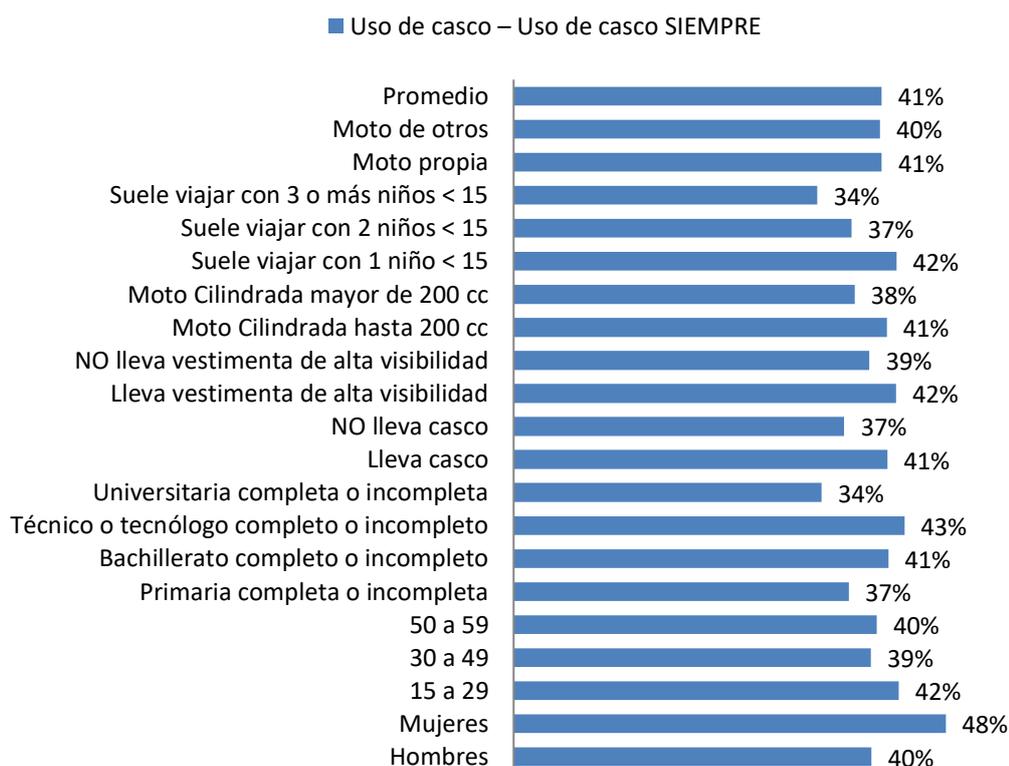


La rapidez destaca en Bogotá y Cali, mientras que el factor económico se incrementa fuertemente en Riohacha así como también en Galapa.

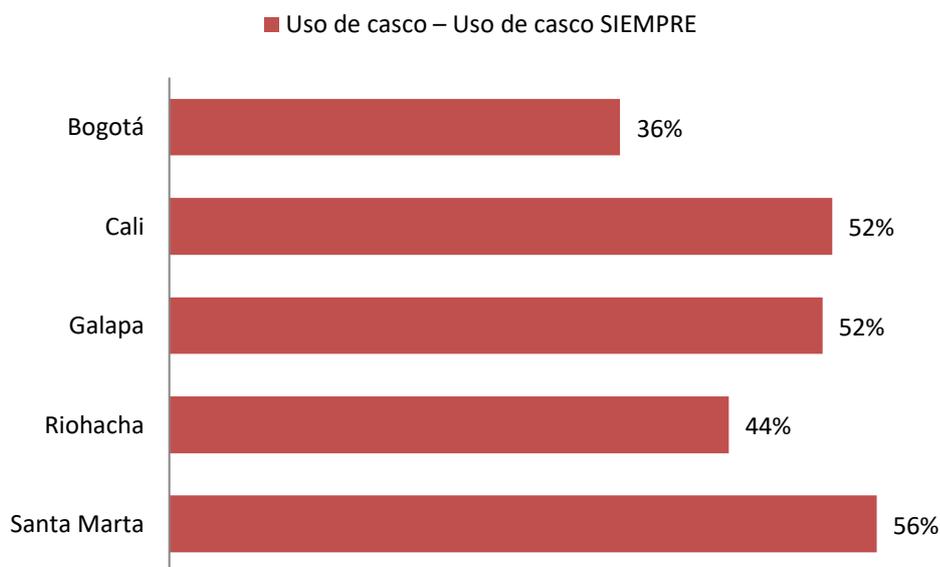
En su opinión, ¿cuál es la forma más segura de viajar para los menores de 15 años cuando van en moto?



Resalta la mención al uso de casco siempre, seguido a distancia por el uso de las medidas de seguridad y en tercer lugar, ya en menor magnitud, por el uso de chaleco reflectivo.



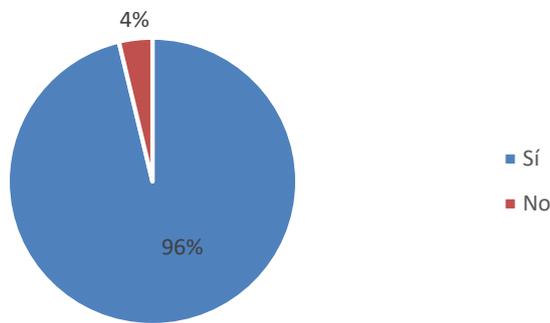
El uso de casco siempre aumenta fuertemente entre las mujeres, también se incrementa a medida que se viaja con menos cantidad de niños menores de 15 años, entre los que tienen formación de bachillerato y técnica.



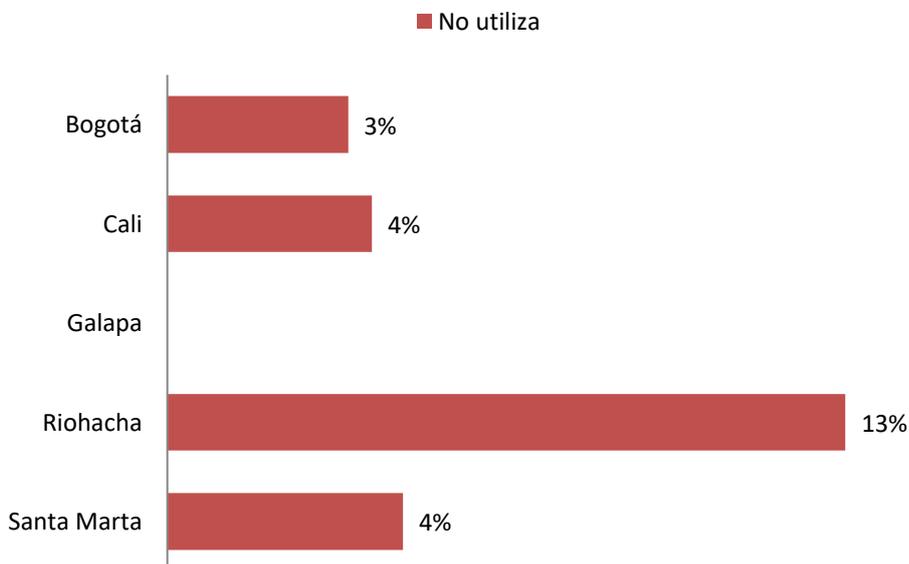
El usar casco siempre destaca en Santa Marta, luego en Cali y Galapa, y el menor registro se da en Bogotá, donde el uso de las medidas de seguridad es del 27%.

En las ocasiones en las que viaja con niños o adolescentes, ¿utiliza alguna medida de seguridad o dispositivos de protección para esos pasajeros?

Utilización de medidas de seguridad cuando viaja con niños o adolescentes

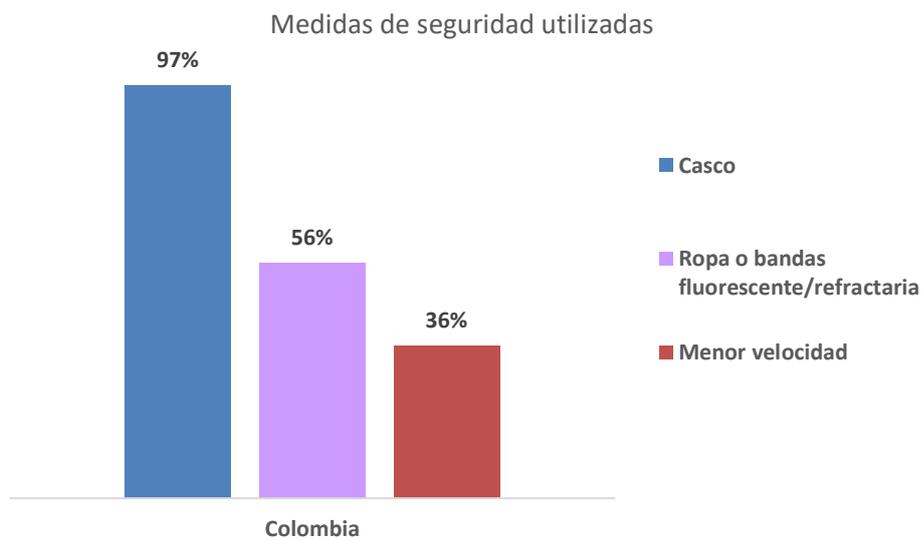


Se observa un notorio uso de medidas de seguridad cuando se viaja en moto con niños o adolescentes, prácticamente unánime.

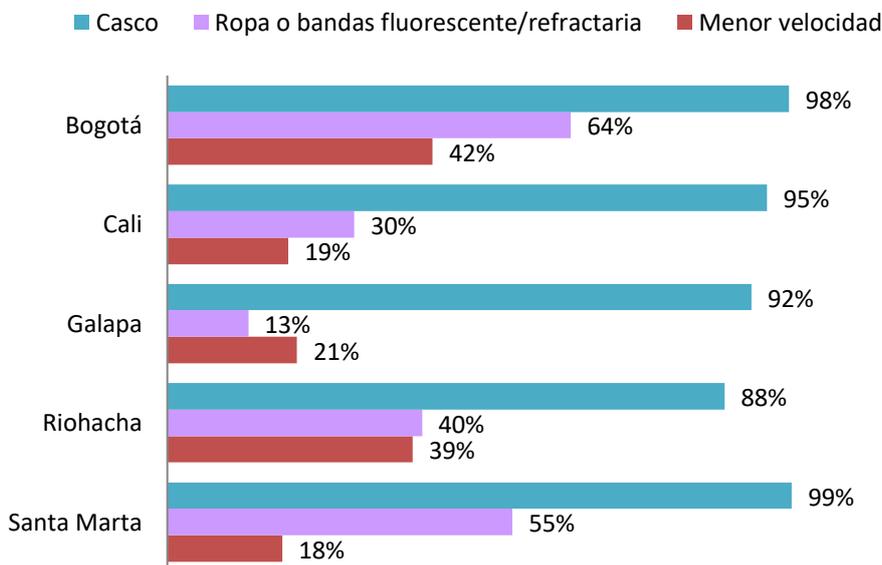


Galapa presenta un registro óptimo, y es claramente en Riohacha donde se detecta la mayor magnitud de la no utilización de medidas de seguridad para cuando se viaja con niños o adolescentes.

¿Qué medidas utiliza? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.



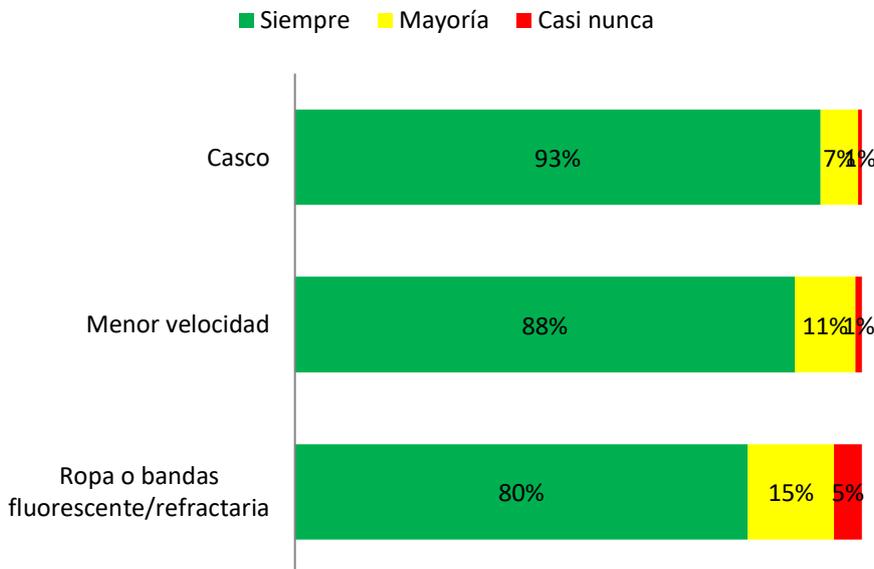
Destaca nuevamente el uso de casco, seguido por la de la ropa apropiada y en tercer lugar la menor velocidad.



El uso de casco es fuertemente mayoritario en las cinco ciudades relevadas, el uso de la ropa apropiada aumenta en Bogotá y Santa Marta, y la menor velocidad se incrementa también en Bogotá y en Riohacha.

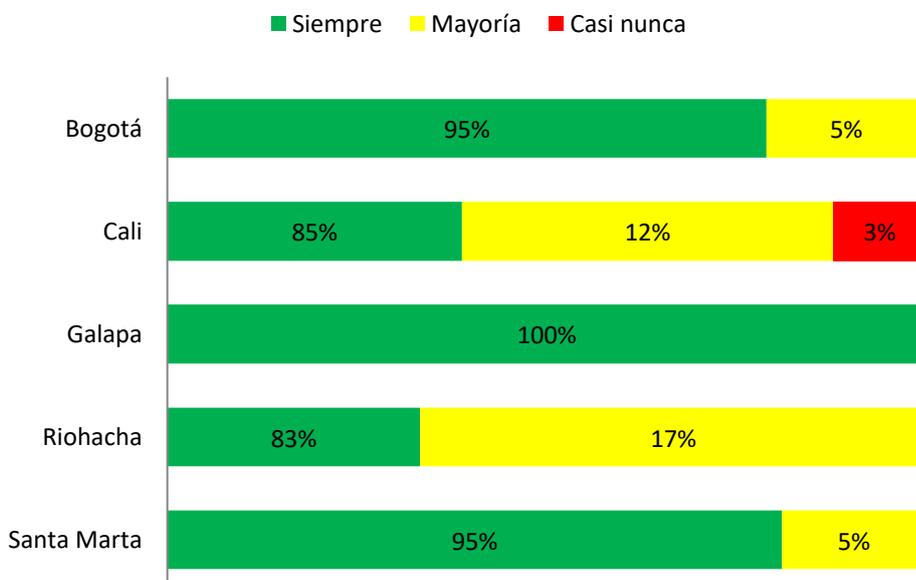
Por el contrario, resulta una alerta el bajo registro del uso de ropa apropiada en Galapa, así como el hecho de que Cali presenta una magnitud que es la mitad del valor de Bogotá en el indicador.

¿Las usa siempre que lleva menores, la mayoría de las veces o casi nunca? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.



El uso de casco presenta la mayor frecuencia de uso con un guarismo notoriamente mayoritario, en segundo orden aparece la menor velocidad, y en tercero el de ropa o bandas fluorescente/refractaria, que de todas formas presenta un 20% que lo hace la “mayoría” o “casi nunca” de las veces.

Frecuencia de uso de casco cuando viaja con niños o adolescentes según ciudad – Para quienes respondieron que Sí lo utilizan.



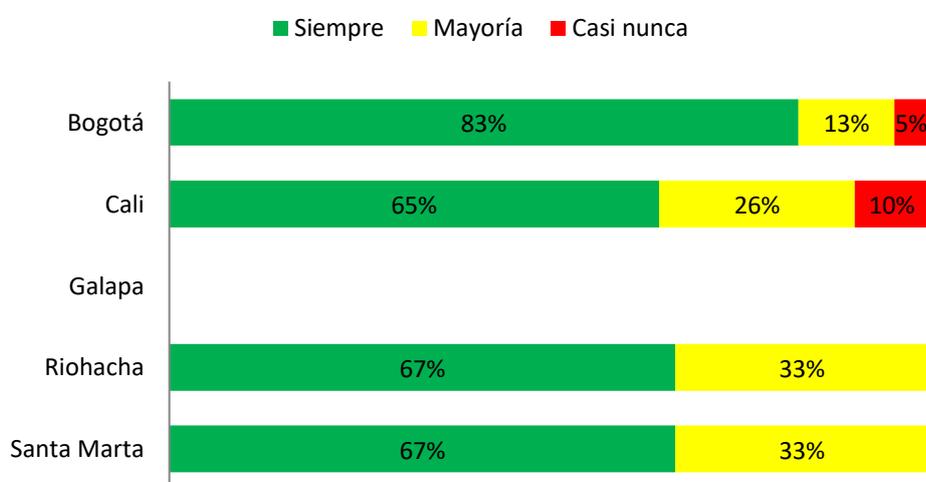
El uso de casco “siempre” es óptimo en Galapa, y los menores registros se dan en Riohacha y Cali.

■ Utilización de ropa o bandas fluorescente/refractaria la "mayoría" o "casi nunca" de las veces que viaja con niños



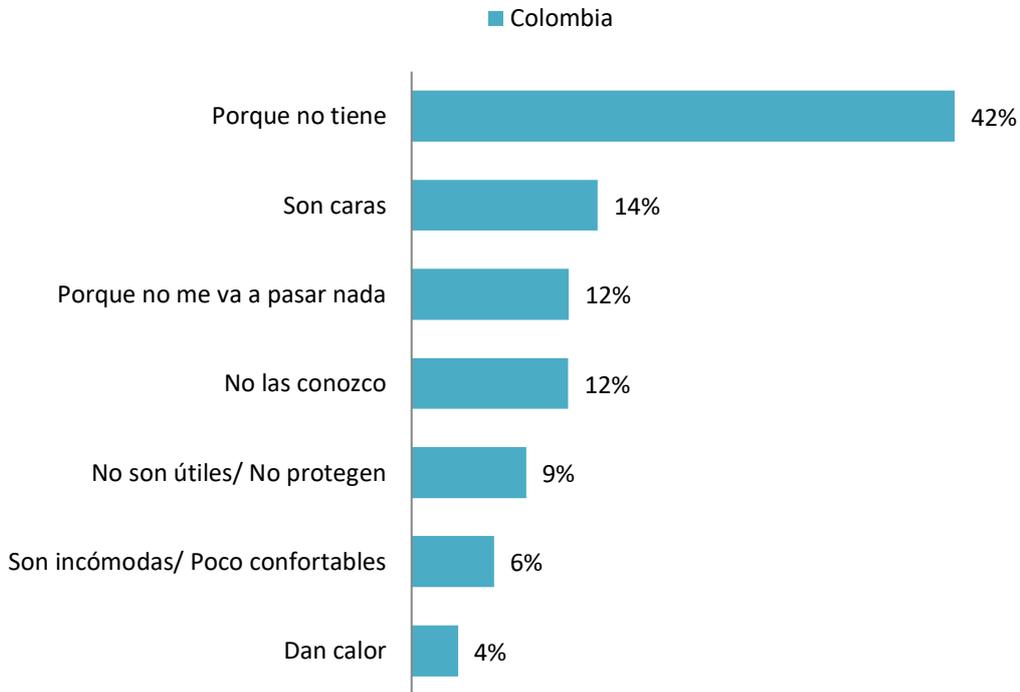
El uso de ropa apropiada la “mayoría” o “casi nunca” de las veces se incrementa aún más a medida que desciende la cantidad de niños menores de 15 años con los que se suele viajar, en los que viajan en motos de menos de 200 cc, en los conductores de 30 a 49 años de edad, entre los propietarios de la moto, entre los hombres.

Frecuencia de uso de ropa o bandas fluorescente/refractaria cuando viaja con niños o adolescentes según ciudad – Para quienes respondieron que Sí lo utilizan.

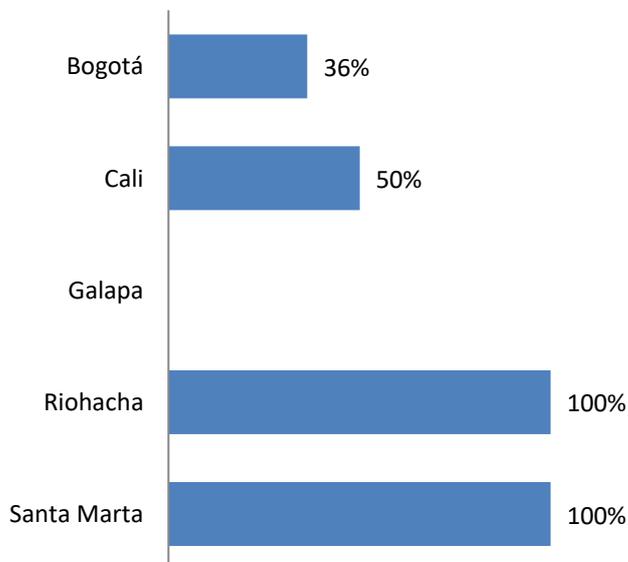


Claramente, el no uso de la ropa apropiada se encuentra focalizado en Galapa, al tiempo que Cali presenta aún espacio para mejorar en la calidad de la frecuencia de uso.

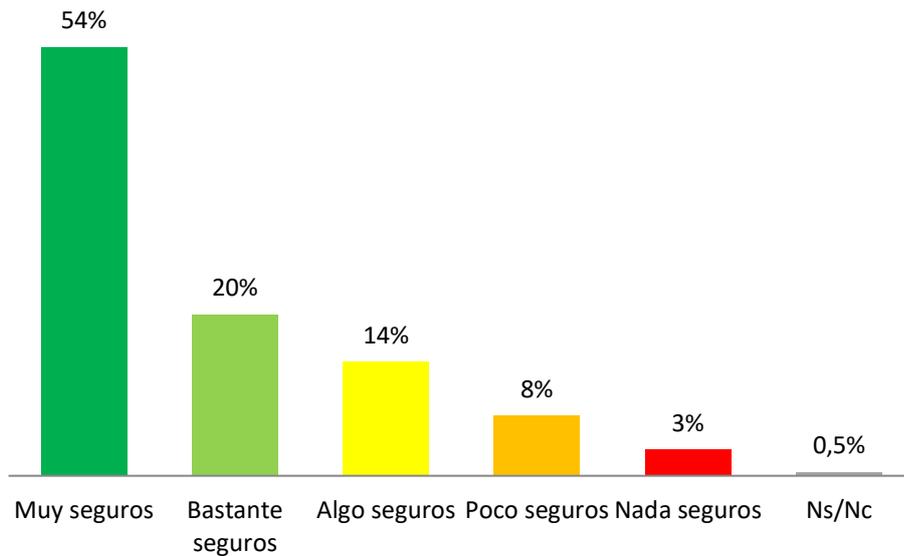
¿Por qué motivo no utiliza medidas de protección o por qué motivo solo usa medidas de protección en contadas ocasiones? – Para quienes respondieron que NO las utilizan.



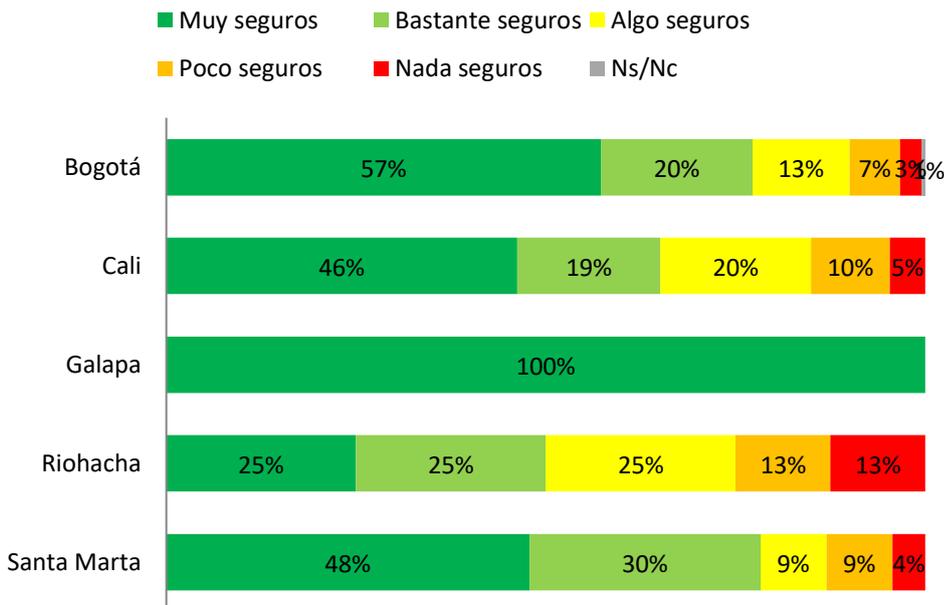
Dentro de la minoritaria proporción de quienes declararon no utilizarlas, destaca claramente el “no tener” medidas de seguridad, y focalizado en Riohacha y Santa Marta.



¿Cuán seguros cree que viajan los menores de 15 años cuando van con Ud. en su moto?

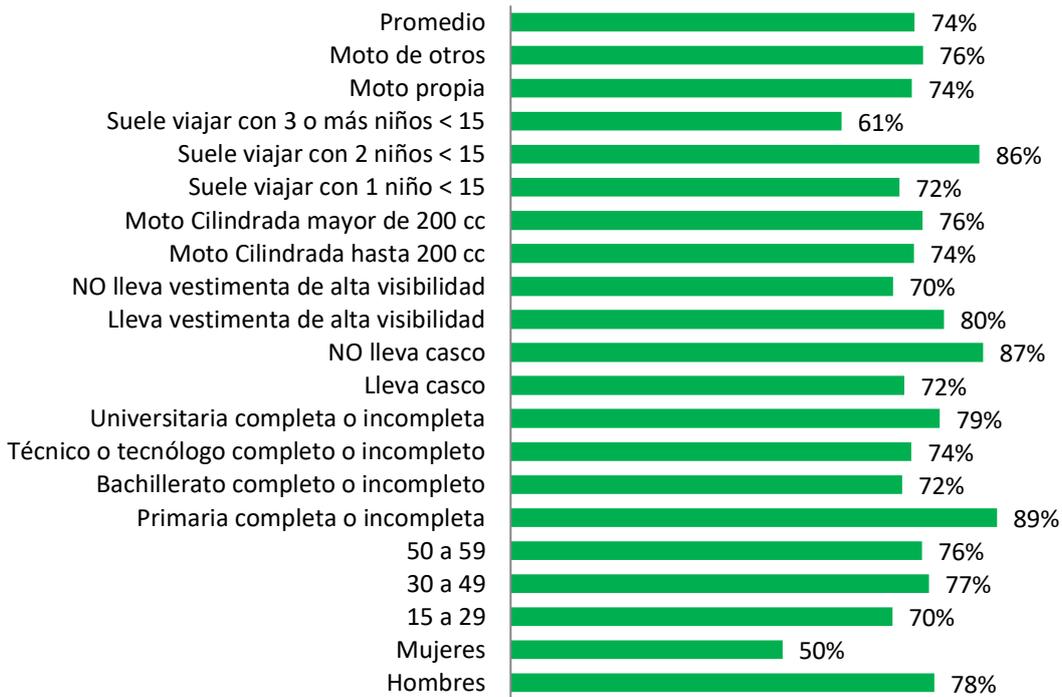


Si bien es ampliamente mayoritaria la percepción de seguridad en una relación prácticamente de 3 de cada 4, de todas formas aún se detecta un espacio de mejora, ya que 1 de cada 4 lo haría con un bajo grado de seguridad y, profundizando en la percepción de inseguridad, 1 de cada 9 lo haría “poco seguro” o “nada seguro”.



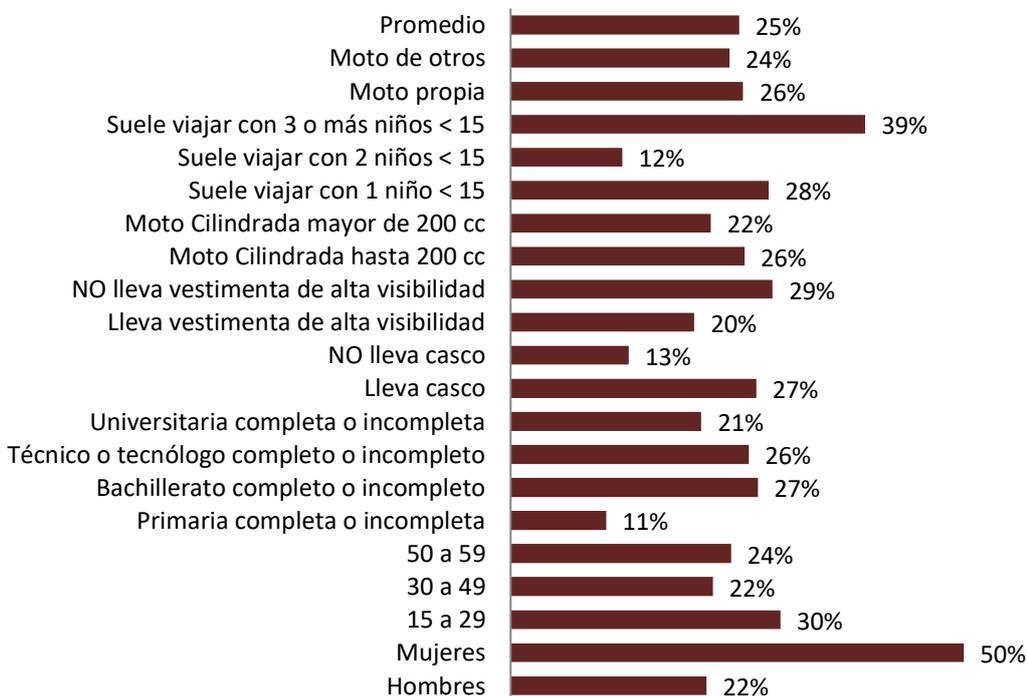
La mejor performance de la percepción del “muy seguros” se observa claramente en Galapa, mientras que el peor registro tomando la magnitud del “algo”, “poco” o “nada seguros” se observa en Riohacha, y cuando se analiza únicamente al “poco” o “nada seguros” también destaca Riohacha.

■ Menores de 15 años viajan "Muy seguros" o "Bastante seguros"



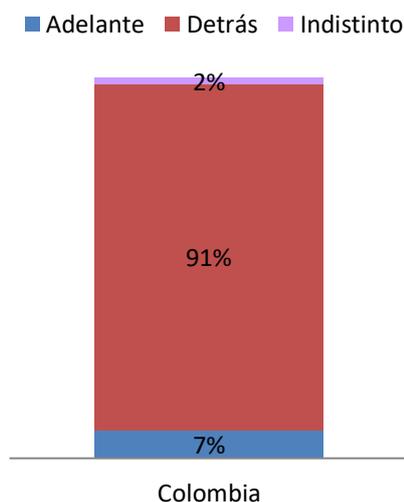
La opinión de que los menores de 15 años viajan “muy” o “bastante seguros” destaca fundamentalmente en los extremos del nivel educativo, en quienes suelen viajar con 2 niños menores de 15 años, en los conductores hombres, pero no parece tener una relación lógica con llevar las medidas de seguridad necesarias (casco o ropa apropiada).

■ Menores de 15 años viajan "Algo seguros", "Poco seguros" o "Nada seguros"

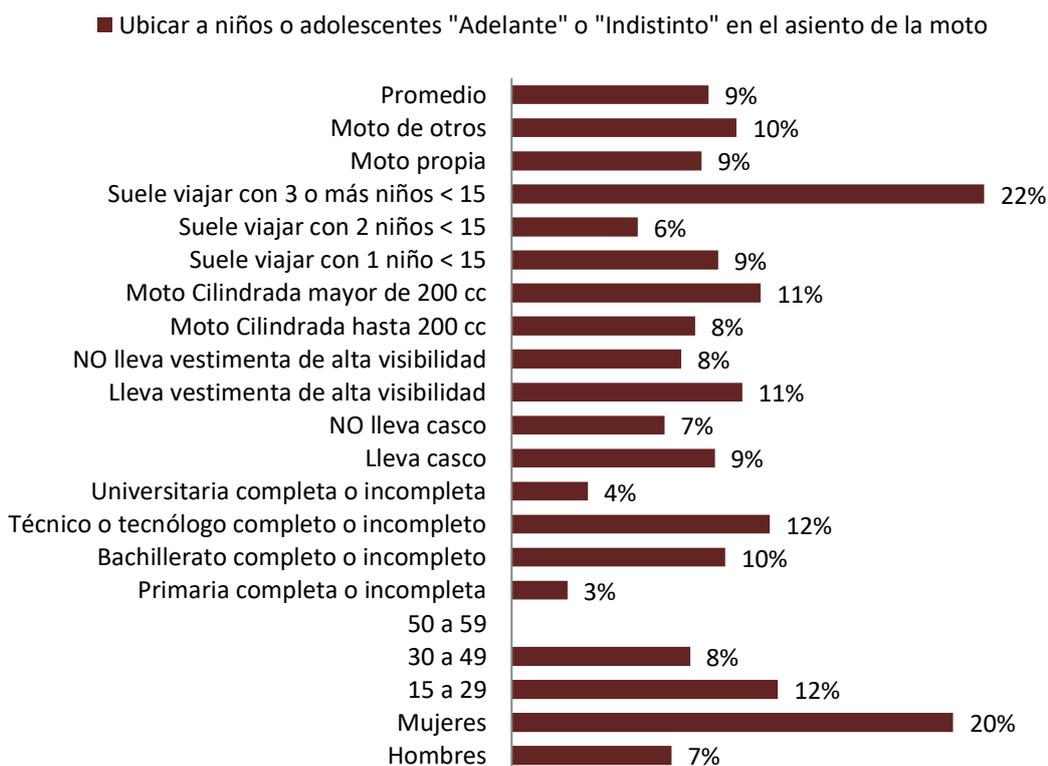


La opinión de que los menores de 15 años viajan “algo”, “poco” o “nada seguros” destaca fundamentalmente entre las mujeres, así como entre quienes suelen hacerlo con 3 o más niños menores de 15 años, en los conductores más jóvenes, y tampoco en este caso parece existir una relación lógica con llevar las medidas de seguridad necesarias (casco o ropa apropiada).

Cuando lleva niños o adolescentes, siendo Ud. el conductor, ¿ubica a los menores delante o detrás de Ud. en el asiento de la moto?

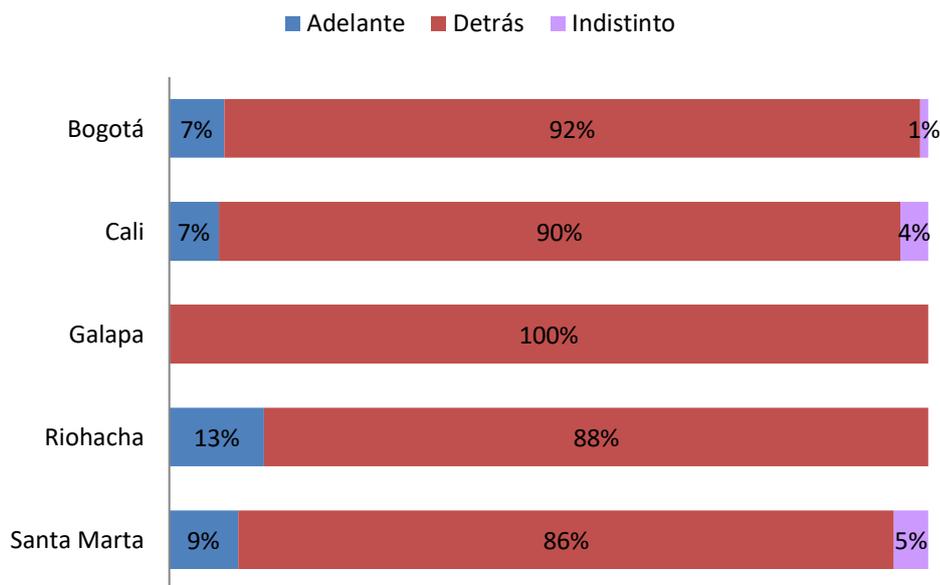


Es notoriamente mayoritario el ubicar a los niños o adolescentes en el asiento detrás del conductor.



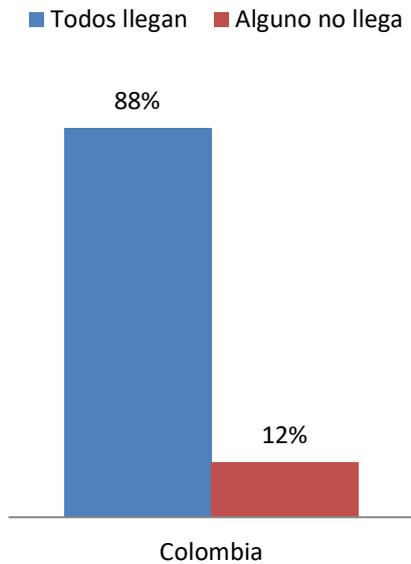
Si bien resulta claramente mayoritaria la respuesta de llevar a los niños detrás, de todas formas cabe indicar que el hacerlo “adelante” o “indistinto” se incrementa entre quienes suelen viajar con 3 o más niños

menores de 15 años, fuertemente entre las mujeres y, también en este caso, aparece como una conducta independiente del uso de medidas de seguridad (casco o vestimenta).

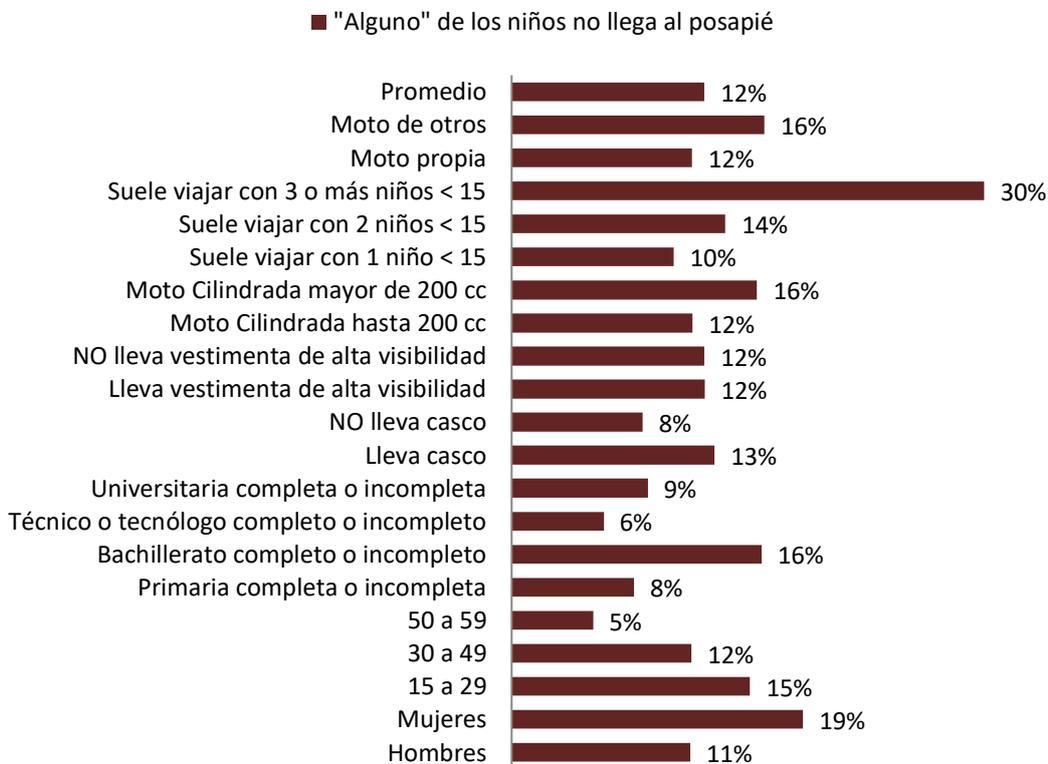


La mejor performance es para Galapay la mayor magnitud de ubicarlos adelante se observa en Riohacha, mientras que, tomando al “adelante” junto al “indistinto”, el mayor porcentaje se da en Santa Marta.

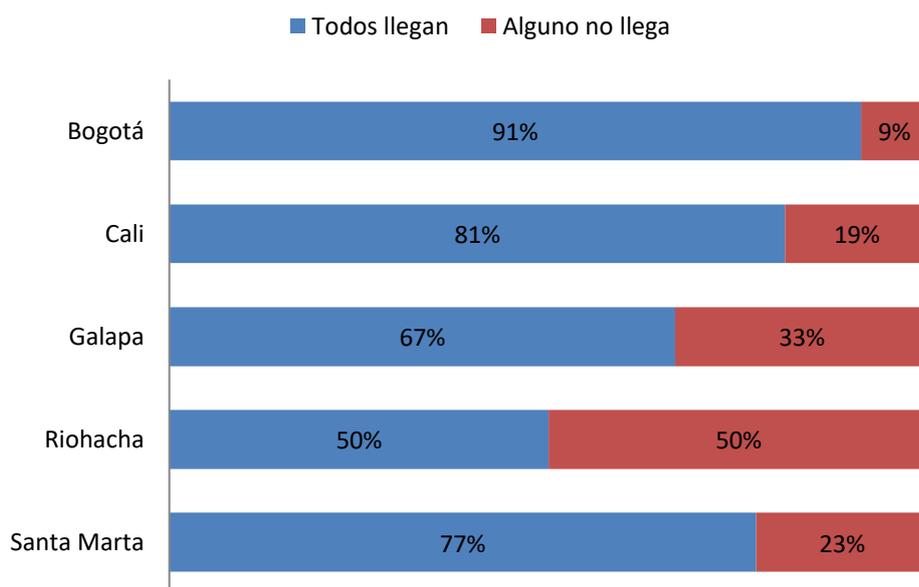
De los niños que transporta, por su altura, ¿alguno no llega al posapié de la moto?



Es ampliamente mayoritaria la mención a que todos los niños llegan al posapié, aunque sin llegar al óptimo, dándose aun que 1 de cada 8 conductores afirma que alguno no llega.



La mención a ese hecho no deseado aumenta a medida que se incrementa la cantidad de niños menores de 15 años con los que se suele viajar, también en este caso, fuertemente entre las mujeres, claramente a medida que disminuye la edad de los conductores, en los que tienen bachillerato completo o incompleto, los que viajan en motos de más de 200cc, entre los que viajan en motos de otros.

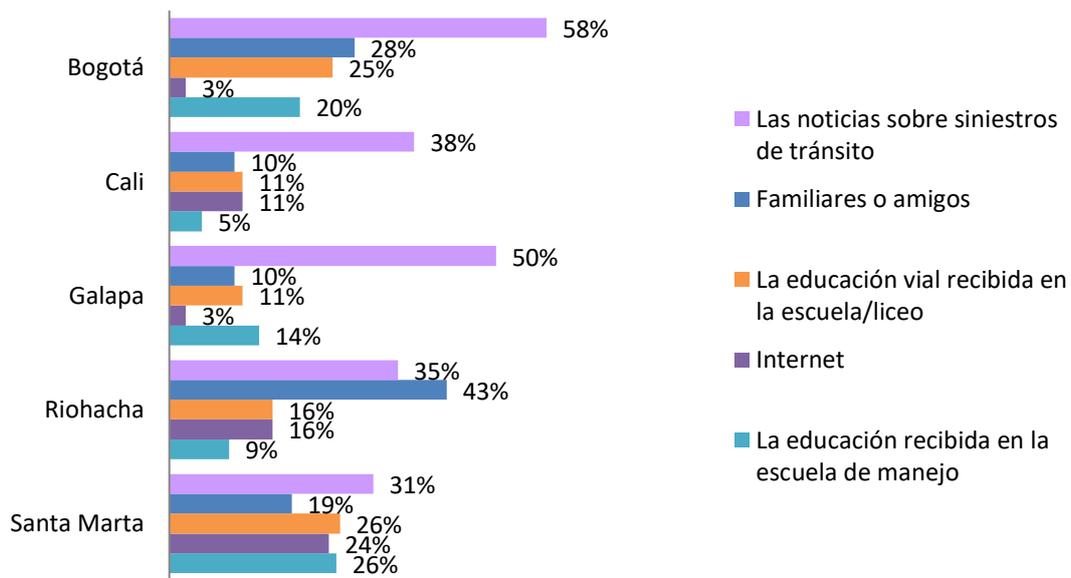


La mejor performance en el indicador es para Bogotá, mientras que la peor recae claramente en Riohacha, al tiempo que también se aprecia una alerta en la magnitud del “alguno no llega” que presenta Galapa.

¿A través de qué medios se informa sobre seguridad en el tránsito para conductores y peatones?

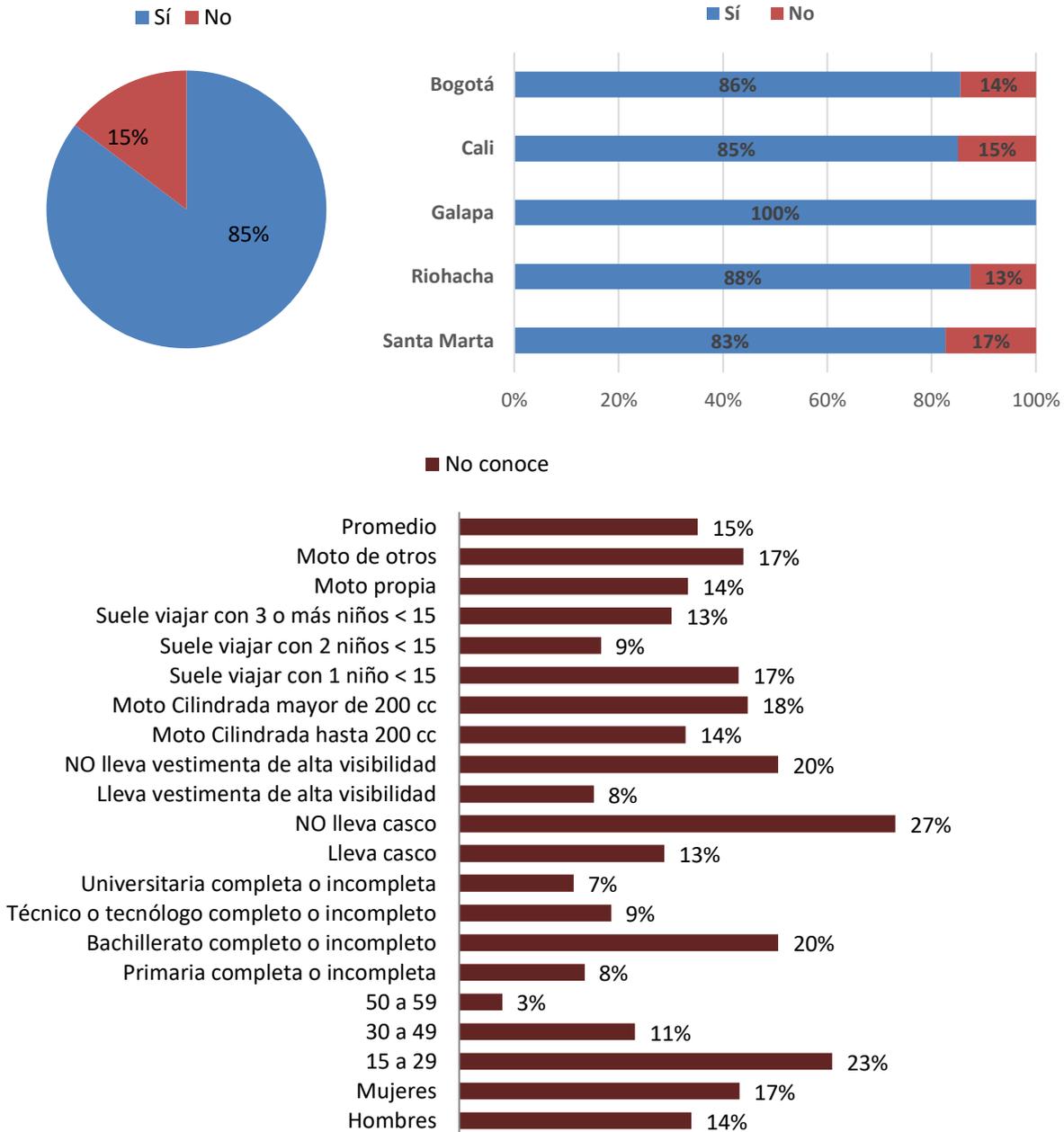


Resalta la mención a las noticias sobre siniestros del tránsito, seguido por informarse a través de amigos o familiares, una importante magnitud de hacerlo a través de la educación vial recibida en la escuela/liceo, hacerlo por internet, y también cabe señalar la magnitud de hacerlo a través de la educación recibida en la escuela de manejo, que incluso supera la de la experiencia propia.



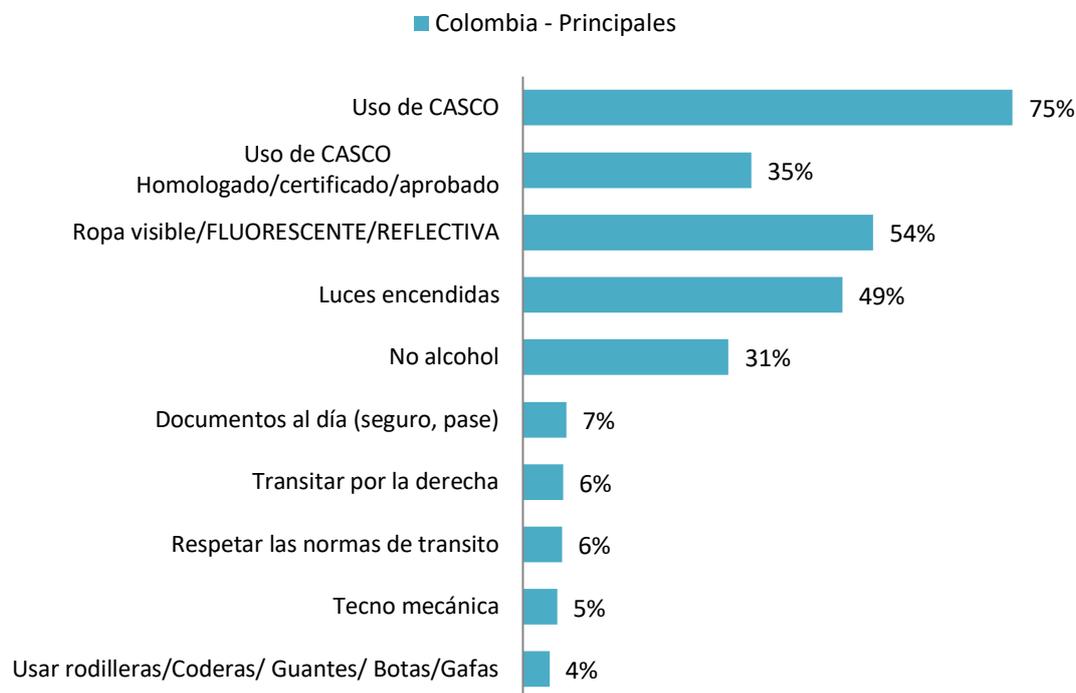
Las noticias sobre el tránsito destacan en Bogotá y Galapa, hacerlo a través de familiares o amigos destaca en Riohacha, la educación vial recibida en la escuela/liceo resalta en Santa Marta y en Bogotá, internet destaca en Santa Marta al igual que la educación recibida en la escuela de manejo, donde, por el contrario, cabe señalar la baja magnitud de Cali.

¿Sabe si en Colombia existe alguna reglamentación o ley para circular en moto o motocicleta?

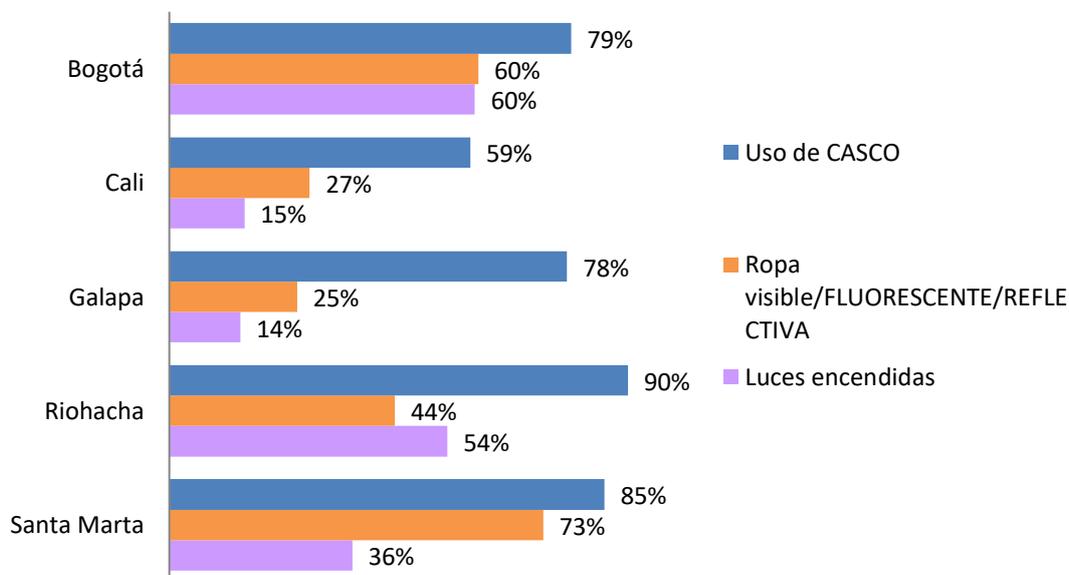


En un contexto de una importante magnitud de conocimiento de la existencia de reglamentación, de todas formas, destaca la alerta del aumento del desconocimiento de ello entre quienes no llevan medidas de seguridad (casco y vestimenta apropiada), fuertemente a medida que desciende la edad, nuevamente entre los que tienen bachillerato completo o incompleto, en los que suelen viajar con 1 niño menor a 15 años.

¿Recuerda alguna medidas de seguridad indicada en esas leyes para circular en moto? ¿Qué recuerda, aunque no esté seguro? ¿Algo más? – Para quienes respondieron que **SÍ** saben.

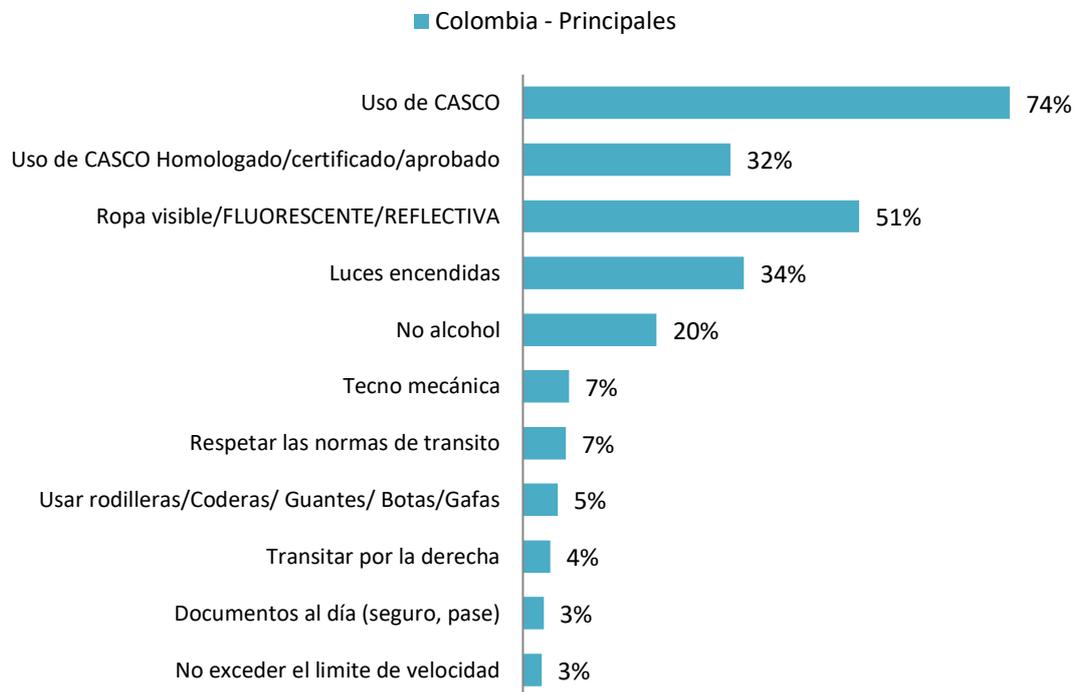


Nuevamente destaca el uso de casco (en general), en menor medida la de casco homologado/etc., seguido por el uso de ropa visible/fluorescente/reflectiva, y en tercer lugar las luces encendidas.



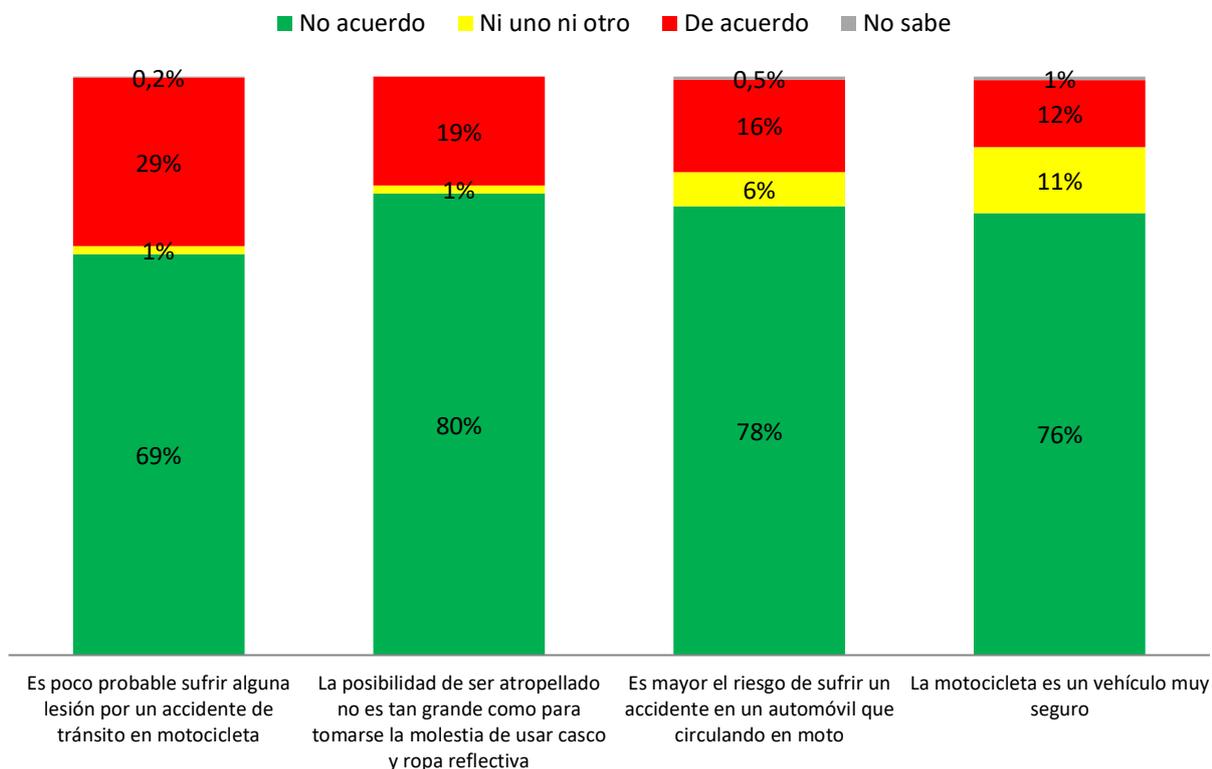
El recuerdo del uso de casco destaca en Riohacha y Santa Marta, el de la ropa apropiada en Santa Marta y Bogotá, y el de las luces encendidas también en Bogotá así como en Riohacha.

Aunque no haya oído hablar de una ley o reglamentación, ¿conoce alguna medida de seguridad recomendada para circular en motocicleta? ¿Recuerda alguna otra?—Para quienes respondieron que NO saben.



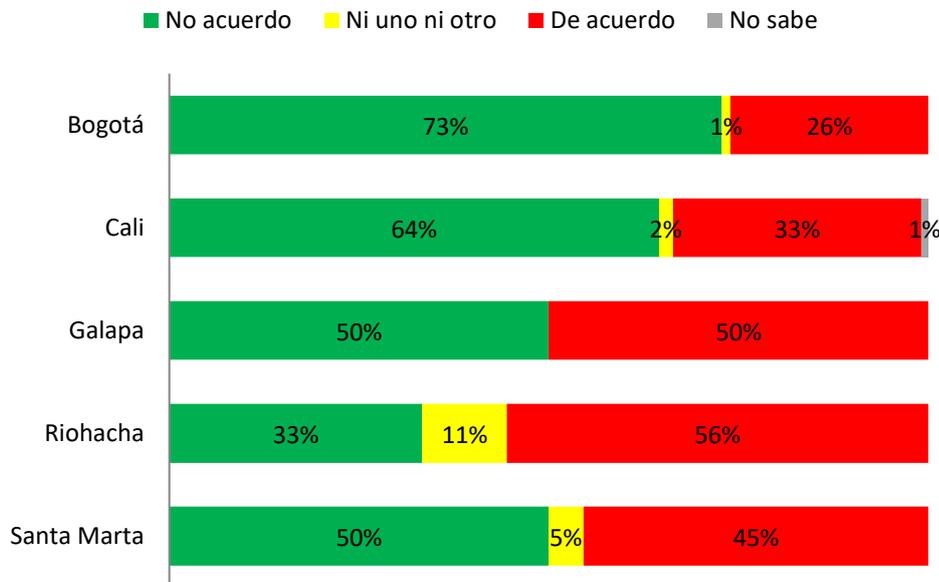
También en este caso destaca el uso de casco (en general), seguido también en el mismo orden por el “no alcohol” y las luces encendidas.

Voy a leerle una frase, dígame por favor si está de acuerdo o no está de acuerdo. ¿Está de acuerdo o no? Ahora le leo una más... ¿Está de acuerdo o no? La última frase...



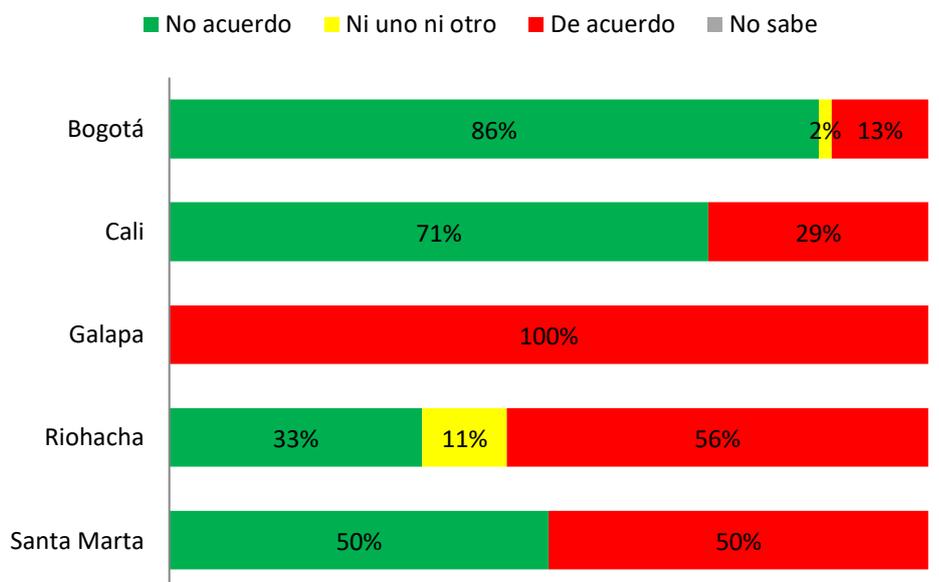
También en Colombia los cuatro reactivos reciben opiniones mayoritariamente positivas, aunque a la vez destaca la alerta por la magnitud del grado “de acuerdo con” de cada uno de los mismos, y sobre todo en el que refiere a que es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito.

Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – Es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta.



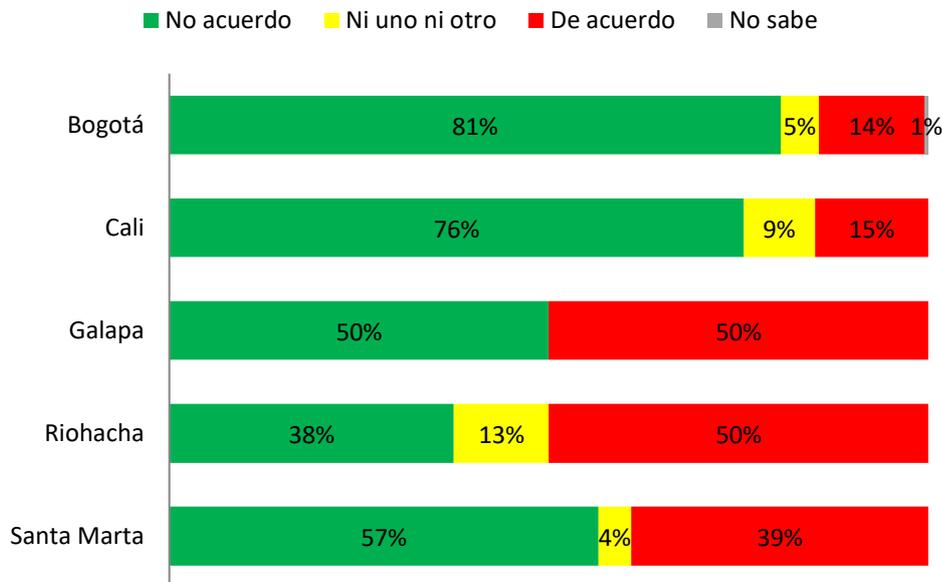
La mejor performance es para Bogotá, y la peor claramente para Riohacha, así como para Galapa, al tiempo que resulta una alerta el porcentaje “de acuerdo” que registra Santa Marta.

Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – La posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva.



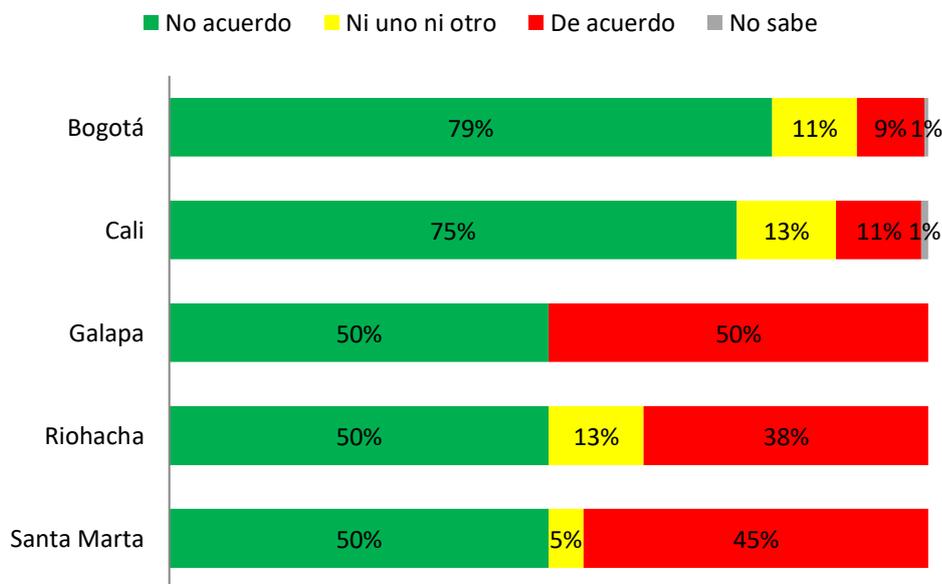
La mejor performance es para Bogotá y, por el contrario, resulta crítico el registro de Galapa, así como también cabe prestar atención ala alerta que se observa en Riohacha y Santa Marta.

Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – Es mayor el riesgo de sufrir un accidente en un automóvil que circulando en moto.



La mejor performance es nuevamente para Bogotá seguido por Cali, mientras que la peor es una vez más para Riohacha y Galapa.

Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – La motocicleta es un vehículo muy seguro.



También en este caso la mejor performance es en Bogotá y Cali, y los valores críticos se ubican en las restantes tres ciudades relevadas.

11.4 Síntesis y conclusiones

Resumen de indicadores observacional para motocicletas por ciudad (%)

Ciudades	Motos							
	Usa casco	Ropa visible	Luces	Alcanza posapié hasta 12 años	Usa celular	Transporta carga	Niños hasta 12 años que viajan como acompañantes	Niños hasta 17 años que viajan como acompañantes
Bogotá	99,2%	35,0%	80,0%	59,2%	3,8%	10,5%	3,1%	6,2%
Cali	90,1%	24,1%	39,0%	32,9%	2,0%	15,0%	8,0%	11,4%
Galapa	20,6%	5,9%	13,0%	10,0%	2,2%	4,3%	26,1%	37,0%
Riohacha	33,3%	4,4%	10,6%	9,5%	3,9%	10,0%	13,3%	32,8%
Santa Marta	88,7%	19,3%	16,0%	35,6%	3,4%	0,9%	11,9%	22,4%

La primera lectura del cuadro de resumen de los principales indicadores muestra que la situación de Colombia está claramente influenciada por el factor geográfico, donde Bogotá y Cali presentan un comportamiento que difiere fuertemente del de Galapa y Riohacha, quedando Santa Marta en cierta medida en una situación intermedia.

De todas formas, que los niños de hasta 12 años alcancen al posapié presenta valores críticos incluso en Bogotá y Cali, siendo por tanto el principal elemento de alerta.

Claramente los escenarios más críticos los presentan Galapa y Riohacha, fundamentalmente en cuanto a las medidas de seguridad (casco, ropa reflectiva y luces), notoriamente en la cantidad de menores de 12 años, y particularmente Galapa, que exhibe un preocupante porcentaje de niños de hasta 12 años que viajan como acompañantes.

Bogotá presenta los mejores resultados, aunque tiene espacio de mejora para el uso de ropa visible; para los niños que no llegan al posapié.

Asimismo, Cali tiene espacio de mejora para el uso de ropa visible, mucho más en el de uso de luces diurnas, claramente en el de posapié y es de preocupar la magnitud del transporte de carga.

Santa Marta tiene un gran margen de mejora para el uso de ropa visible, así como en el uso de luces diurnas. Además, claramente, en los niños que llegan al posapié y es preocupante la magnitud del porcentaje de niños de hasta 17 años que viajan como acompañantes.

Resumen de indicadores coincidental para motocicletas por ciudad (%)

Ciudades	Motos					
	Usa casco siempre	Utiliza medidas seguridad < 15	Viajan muy o bastante seguros < 15	Lleva niños o menores adelante	Algunos niños no llegan al posapié	Conocimiento de reglamentación para circular en motos
Bogotá	96%	97%	77%	7%	9%	86%
Cali	88%	96%	65%	7%	19%	85%
Galapa	100%	100%	100%	0%	33%	100%
Riohacha	71%	88%	50%	13%	50%	88%
Santa Marta	96%	96%	78%	9%	23%	83%

El principal destaque del análisis de los datos de los principales indicadores del estudio coincidental es el comportamiento atípico de Galapa, ya que es la ciudad que presentó claramente los peores resultados en el estudio observacional, por lo que se aprecia una disociación clara entre conducta observada y medida, en contraposición con la respuesta a una encuesta.

De todas formas, en el resultado de Galapa en el indicador sobre los niños y el posapié del coincidental queda en evidencia que esa disociación entre conducta y declaración pueda deberse a lo que sea considerado como “prácticas normales” en cierto enclave cultural-espacial.

Donde sí se aprecia asociación entre las conductas advertidas en el observacional y las respuestas del coincidental es en el caso de Riohacha. En este caso se muestran los más bajos registros, siendo críticos en relación a la percepción de inseguridad sobre los menores de 15 años que viajan en moto, así como en lo relativo a que algunos de los niños no lleguen al posapié. Es también preocupante el porcentaje de niños que se declaran llevar adelante en el vehículo (posición 0).

Al igual que en el observacional, Bogotá y Cali presentan los mejores resultados (dejando de lado los valores de Galapa ya comentados). De todos modos, Bogotá tiene un margen de mejora respecto de la percepción acerca de la seguridad de los niños en los viajes. En el caso de Cali, ese espacio de mejora es aún mayor, a la vez que se suma una alerta en lo concerniente a los niños y el posapié.

Santa Marta también tiene un espacio de mejora en la percepción sobre la seguridad, pero es crítico su guarrismo en relación a que algunos niños no llegan al posapié.

Datos destacados del estudio coincidental

Perfil de las personas encuestadas

El nivel educativo de las personas que trasladan niños en motocicletas es medio-alto. El 57% tiene bachillerato completo o incompleto, el 24% técnico o tecnológico y 11% universitario completo o incompleto.

Son también en su mayoría varones, con 87%, que tienen menos de 49 años.

El nivel de registro y formalidad es alto en Colombia, ya que el 93% tiene libreta de conducir vigente y el 83% es propietario de la motocicleta.

Respecto a cómo aprendió a conducir, al 39% de los encuestados le enseñó un amigo o familiar, 34% aprendió solo, 26% realizó un curso. Colombia es el único país en que se menciona este último aspecto.

El 63% suele trasladar solo un menor, mientras que el 28% traslada dos.

Uso de la motocicleta

El 94% de los adultos que trasladan niños en motocicleta utiliza este medio de transporte para ir al trabajo; es igual la proporción de personas que lo utiliza como medio habitual de transporte, mientras que el 80% lo usa como herramienta de trabajo.

Las razones por las que se elige la motocicleta son: 84% porque es más rápido, 63% porque es más económico, 30% porque el transporte público es malo o caro. Este asunto solo se mencionó en Colombia. La rapidez se destaca en Bogotá y Cali, mientras que el factor económico se incrementa fuertemente en Riohacha así como también en Galapa.

Uso del casco

Nueve de cada diez conductores de motocicleta declaran usar siempre el casco en la cabeza (93%), llegando prácticamente a la unanimidad cuando se le suma el “casi siempre” (6%).

Forma más segura de viajar con menores

Resalta la mención al uso de casco siempre con un 41%, seguido a distancia por el uso de las medidas de seguridad (21%), y en tercer lugar, ya en menor magnitud, por el uso de material reflectivo (11%).

El uso de casco siempre aumenta fuertemente entre las mujeres, también se incrementa a medida que se viaja con menos cantidad de menores, entre los que tienen formación de bachillerato y técnica. Así como también, se menciona más frecuentemente en Santa Marta, luego en Cali y Galapa, y el menor registro se da en Bogotá.

Los motivos por los que no utiliza medidas de protección son: 42% porque no tiene, 14% porque son caras, 12% porque “no me va a pasar nada”, 12% porque “no las conozco”.

Percepción del riesgo

Es ampliamente mayoritaria la percepción de seguridad en una relación prácticamente de tres de cada cuatro, dado que 54% considera que los niños viajan muy seguros en motocicleta, el 20% que lo hace bastante seguro y 14% algo seguro. Por otra parte, solo el 8% piensa que lo hace poco seguro y el 3% nada seguro.

La mejor performance de la percepción del “muy seguros” se observa en Galapa, mientras que el peor registro tomando la magnitud del “algo, poco o nada seguros” se observa en Riohacha, y cuando se analizan únicamente al “poco o nada seguros” también destaca Riohacha.

Medios por lo que se informa

El 52% sostiene que se informa por noticias sobre siniestros, 24% por familiares o amigos, 23% por educación vial en un centro educativo, 22% por internet, 21% en escuela de manejo. En Colombia la cantidad de medios por los que las personas se informan es mayor y más diversa.

Conocimiento de las reglamentaciones

En un contexto de una importante magnitud de conocimiento de la existencia de reglamentación (85%), de todas formas, destaca la alerta del aumento del desconocimiento de ello entre quienes no llevan medidas de seguridad (casco y vestimenta apropiada), fuertemente a medida que desciende la edad, entre los que tienen bachillerato completo o incompleto, en los que suelen viajar con un menor.

Ante el pedido de que se mencionaran elementos que regula la reglamentación, los encuestados contestaron: uso del casco (75%), uso de ropa visible (54%), luces encendidas (49%).

En suma

En este país el Código Nacional de Tránsito no regula el traslado de niños en motos, pero sí lo hace la ciudad de Bogotá. Por otro lado, Colombia tiene la segunda menor tasa de fallecidos cada 100.000 habitantes después de Argentina. Pero el porcentaje de niños fallecidos es importante, principalmente en los tramos de 5 a 19, según los datos expuestos anteriormente.

La primera lectura del cuadro de resumen de los principales indicadores muestra que la situación de Colombia está claramente influenciada por el factor geográfico, con un escenario muy heterogéneo, donde Bogotá y Cali presentan un comportamiento que difiere fuertemente del de Galapa y Riohacha, quedando Santa Marta en cierta medida en una situación intermedia.

En esa línea, el uso del casco, por ejemplo, alcanza casi un 100% en Bogotá y 20% en Galapa. El uso de las demás medidas de seguridad es relativamente bajo también, con alguna salvedad, como el uso de luces en Bogotá.

Al analizar específicamente la situación del traslado de niños en motocicletas, haciéndolo desde una perspectiva del “deber ser” o situación ideal, se aprecia el efecto del factor geográfico ya mencionado en Colombia; tal como lo indican los resultados del estudio observacional sobre el porcentaje de uso de casco en los niños (hasta 6 años inclusive) donde la mejor performance la presenta Bogotá, seguida por Cali, y donde las brechas más importantes se detectan en Riohacha y Galapa. En los niños de 1 a 5 años, si bien se mantiene el mejor registro de Bogotá y Cali, de todas formas sus guarismos se ubican lejos del umbral “deseable” del 90%. Un escenario similar se observa en relación al uso correcto del casco, aunque en este caso Bogotá, Cali y Santa Marta exhiben una performance razonablemente bien entre los niños de edades más tempranas. En cuanto a la utilización de casco certificado, la comparación con un escenario ideal presenta brechas notorias en todas las ciudades. Al mismo tiempo, pese a que en lo declarativo el uso de casco aparece claramente como la principal medida de seguridad para cuando se viaja con niños o adolescentes, en lo observado se detecta que existe un amplio margen de mejora en su uso por parte de niños y adolescentes, fundamentalmente en las ciudades ya señaladas con valores críticos.

Pero en cuanto al uso de la ropa adecuada, se aprecia una brecha claramente mayor que en el del casco, tanto por lo observado como por lo declarado. No obstante, Bogotá y Cali registran valores muy por debajo del ideal, y más aún en los niños de edades más tempranas.

Del mismo modo, si los niños o adolescentes de todas las ciudades medidas además de usar el casco correctamente y certificado llevaran la ropa adecuada, hay otro indicador en el que la realidad observada presenta una amplia distancia con el “deber ser”, y es que los niños y adolescentes lleguen al posapié, donde la mayor brecha se detecta en los niños de hasta 12 años.

De la misma manera, se detecta una brecha importante en relación a la situación ideal respecto a la ubicación en que los niños y adolescentes viajan en motocicleta. Nuevamente con el impacto de lo geográfico, aunque en este caso son Cali y Galapa donde la brecha presenta el mayor margen de mejora.

De igual forma, analizando los resultados del estudio desde el punto de vista del cumplimiento de la normativa existente en Colombia acerca del traslado de niños y adolescentes en motocicletas, si bien no se cumple en lo concerniente al traslado de niños para Bogotá -donde existe normativa-, de todas formas cabe señalar que es bajo el porcentaje que lo hacen sobre todo los de hasta los 12 años. Igualmente, existe unabrecha por mejorar en el cumplimiento de que todos los pasajeros usen casco (en este caso el foco es en los niños y adolescentes), en relación al uso de casco certificado, en el uso de material reflectivo y en cuanto al uso de luces diurnas. Este último se usa en Bogotá pero no así en el resto de las ciudades. En relación al uso de celular, si bien no se da el cumplimiento del 100%, de todas formas destaca el bajo uso como elemento distractor, con la excepción de Riohacha que registra un 17% entre los conductores de 13 a 17 años.

En cuanto a las percepciones acerca del traslado de niños y adolescentes en motocicletas, si bien presentan magnitudes minoritarias, de todas formas se detecta una serie de alertas en relación al “porque no tiene” como el principal motivo de la no utilización de medidas de seguridad cuando se viaja con niños o adolescentes (en un contexto de una declaración prácticamente unánime de utilización de medidas). En este sentido, algunas de las preguntas realizadas muestran que no es universal la percepción acerca de la inseguridad con la que viajan los menores de 15 años. Del mismo modo lo es el lugar en la moto donde es más seguro que viajen, en que alguno de los niños no llega al posapié. Pero también existe una percepción del riesgo preocupantemente disminuida, como se aprecia en el hecho de que el 29% considera que es poco probable sufrir alguna lesión por un siniestro de tránsito en motocicleta. Es decir, existe un conjunto de ideas que si bien son minoritarias en términos de magnitud parecen arraigadas en la percepción de quienes circulan en motocicleta transportando niños, que dan cuenta de un panorama lejano al “ideal” en relación a la seguridad del transporte de niños y adolescentes en motocicletas.

Sobre las personas encuestadas, estas son de nivel educativo medio, son mayoritariamente varones jóvenes y casi todos tienen libreta de conducir vigente. La motocicleta es su medio para ir al trabajo y la escogen porque es el medio más rápido y más económico. Estas dos razones se mencionan también en los demás países. Pero en Colombia se menciona en tercer lugar lo malo del transporte público; es en el único país que surge esta comparación.

El principal destaque del análisis de los datos de los principales indicadores del estudio coincidental es el comportamiento atípico de Galapa, ya que es la ciudad que presentó claramente los peores resultados en el estudio observacional, por lo que en dicha ciudad se aprecia una disociación clara entre conducta observada y medida, en contraposición a la respuesta a una encuesta.

En referencia al asunto central de este estudio, que es el traslado de niños en motocicletas, en Colombia la situación es muy heterogénea. En primer lugar, es importante resaltar que este país tiene una cantidad significativa de niños viajando en motocicleta. Tanto es así que la ciudad de Galapa tiene la tasa más alta de las

28 ciudades en estudio. Además, el uso del casco es muy bajo y el uso del casco homogéneo es disímil pero igual de bajo entre las ciudades estudiadas. La ropa de alta visibilidad prácticamente no se usa. Además, es poca la cantidad de niños que llegan al posapié, principalmente en Galapa y Riohacha.

En general, la percepción de seguridad sobre el traslado de niños en motocicleta es muy alta, ya que tres de cada cuatro considera que los niños viajan muy o bastante seguros en motocicleta.

Sobre el no uso de medidas de seguridad, declaran no utilizarlas porque no tienen, en primer lugar; porque son caras, en segundo; y porque no les va a pasar nada, en tercer lugar. Esta última hace referencia a cierta minimización del riesgo, que se complementa con lo antes mencionado. Asimismo, surgen algunos elementos nuevos que están vinculados al acceso, como lo es no tener y el precio. Estos son aspectos importantes a trabajar en Colombia.

De todas formas, que los niños de hasta 12 años alcancen al posapié presenta valores críticos incluso en Bogotá y Cali, siendo por tanto el principal elemento de alerta.

Claramente los escenarios más críticos los presentan Galapa y Riohacha, fundamentalmente en cuanto a las medidas de seguridad (casco, ropa apropiada y luces); notoriamente, en cuanto a los menores de hasta 12 años y particularmente Galapa también exhibe un preocupante porcentaje de niños de hasta 12 años que viajan como acompañantes.

Argentina

Brasil

Colombia

Paraguay

República
Dominicana

Uruguay



12. Brasil

12.1 Reglamentación y datos de contexto

Datos generales del país

Población	PBI per cápita (USD)	Fallecidos en siniestros	Fallecidos/100.000	Fallecidos/10.000 vehículos	Lesionados
200.361.925	11.690	40.451 (2014)	23.4 (2013)	19,2 (2012)	SD

Fuente: elaboración propia en base a datos de OMS (2015) y Ministerio de Salud de Brasil (2014)

Brasil es el país más grande del estudio en términos de población. Además es país de renta media.

En materia de seguridad vial, tiene una de las tasas de fallecidos cada 100.000 habitantes más alta de los seis países en estudio, luego de República Dominicana.

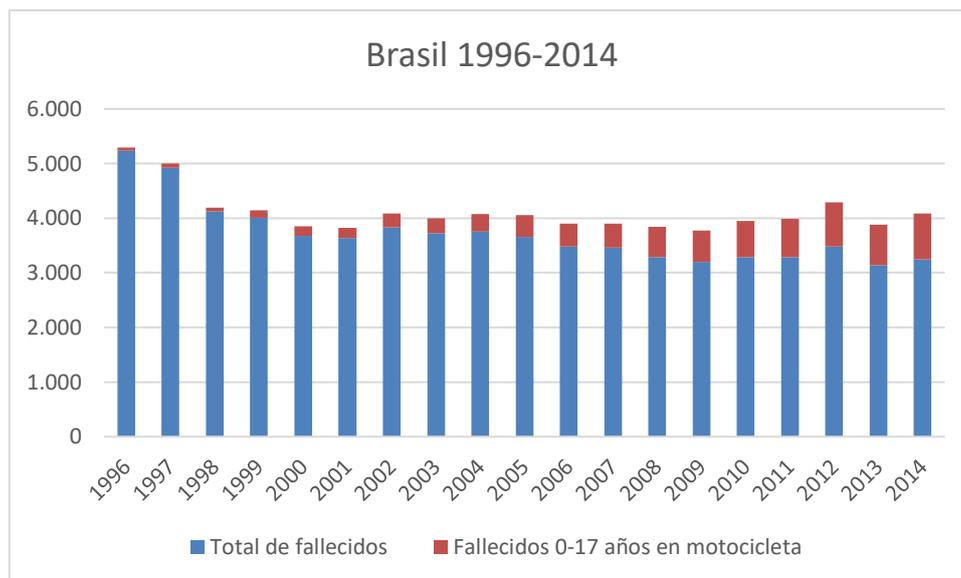
El organismo regulador del tránsito en Brasil es el Departamento Nacional de Transito (DENATRAN).

Respecto a la siniestralidad vial infantil, la última información disponible permite observar que los niños fallecidos rondan el 1% en tramos de 0 a 4, 5 a 9, 10 a 14.

Fallecidos por tramo etario

Tramo de edad	Brasil (2015)	
		%
0-4	432	1,1
5-9	376	1,0
10-14	583	1,5
15-19	3054	8,0

Fuente: elaboración propia en base a datos de Ministerio de Salud de Brasil



Fuente: elaboración propia en base a datos de Ministerio de Salud de Brasil (2014)

En Brasil la evolución de menores de 17 años fallecidos en una motocicleta aumentó drásticamente. En 1996 eran el 1% de las víctimas fatales en el tránsito, en 2006 ya alcanzaban el 12% y en 2014 (último dato disponible) fueron el 26%.

El Código de Tránsito Brasileiro, de alcance nacional, regula el traslado de niños en motos en sus artículos 54,55 y 244. En este último artículo se estipula la prohibición del traslado de menores de 7 años.

Aspectos regulados

	Brasil
Traslado de niños	Sí
Cantidad de pasajeros	No
Uso del casco para todos los pasajeros	Sí
Casco homologado	Sí
Uso correcto del casco	Sí
Uso de material reflectivo	Sí
Llega al posapié	No
Vehículos de tres y cuatros ruedas	No
Luces encendidas	Sí
Uso del celular	Sí

País	Norma	Identificación	OrganismoCertificador
Brasil	Sí	NBR7471	Instituto Nacional de Metrología, Normalización y Calidad Industrial (INMETRO)

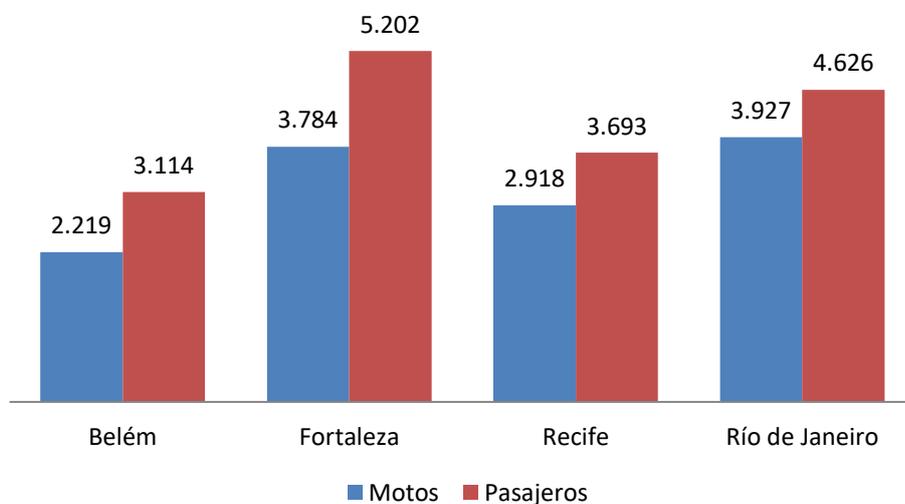
12.2 Estudio observacional

El estudio observacional de motos en el tránsito en Brasil se realizó en un total de 27 puntos de observación distribuidos de la siguiente manera:

Cantidad de PO por ciudad

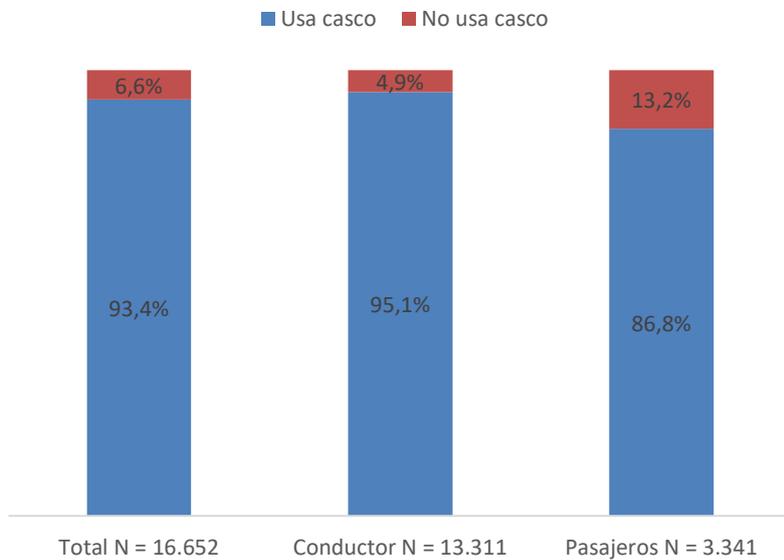
CIUDADES	CANTIDAD
Belém	6
Fortaleza	6
Recife	7
Río de Janeiro	8
TOTAL	27

CANTIDAD DE OBSERVACIONES



USO DE CASCO

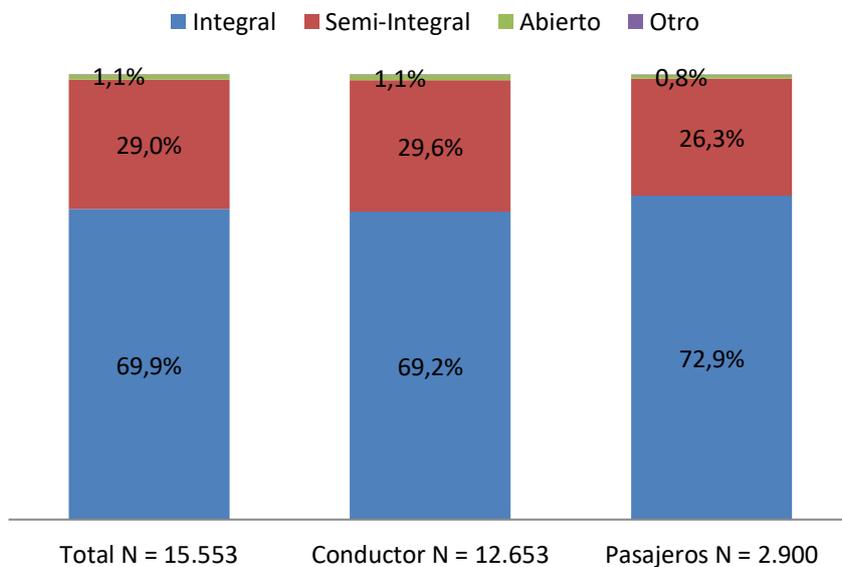
Según posición en el vehículo (%)



El uso de casco alcanza al 93,4% del total de usuarios de motos. Es mayor entre los conductores (95,1%) que entre los pasajeros (86,8%).

TIPO DE CASCO USADO

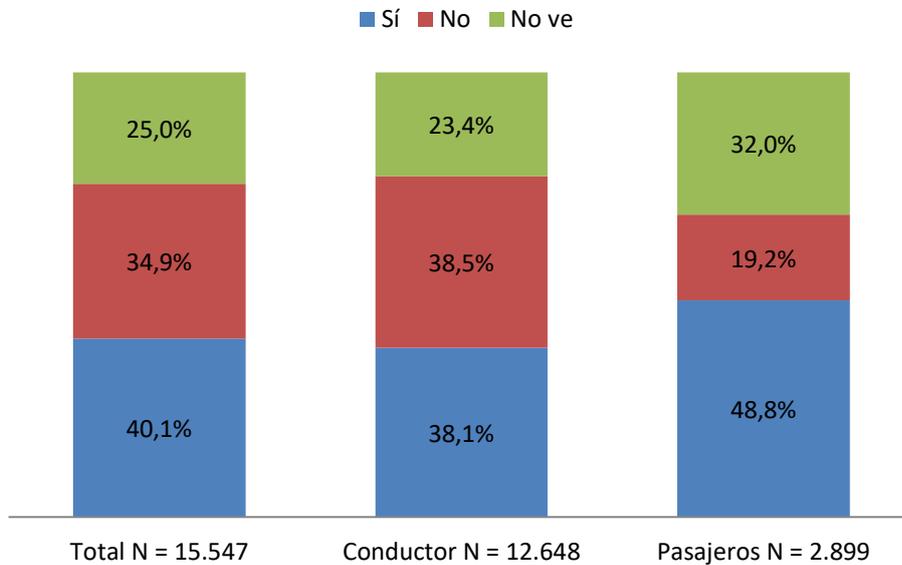
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 93,4 % del total.



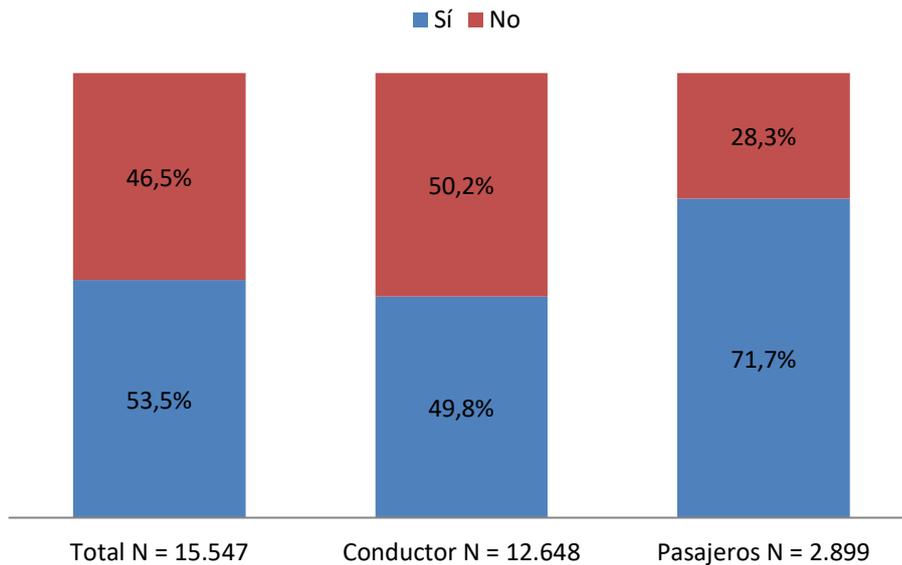
Predomina el uso de casco integral. Sin embargo, casi la tercera parte de los usuarios de casco usan un casco semi-integral.

USO DE CASCO CERTIFICADO

Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 93,4 % del total.



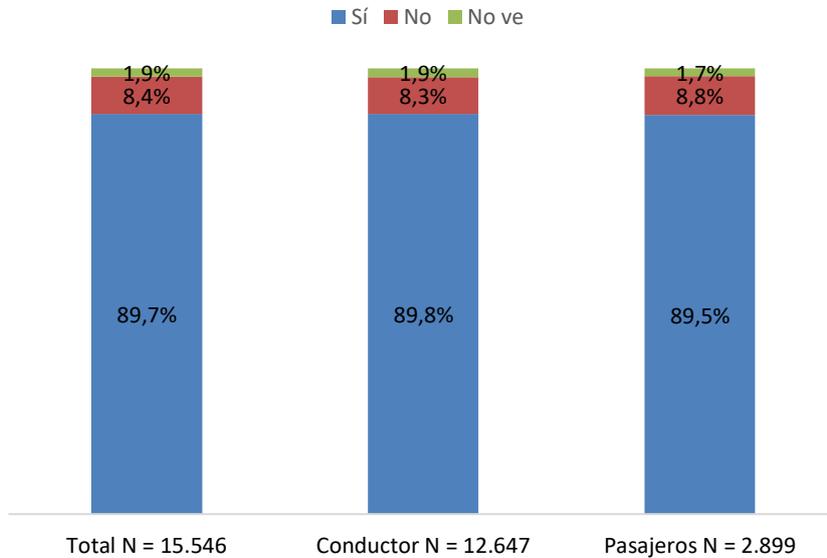
Quitando el efecto del “no ve”



Resulta levemente mayoritario el uso de casco certificado. Quitando el efecto del “no ve”, el uso es mayor entre los pasajeros que entre conductores.

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 93,4 % del total.

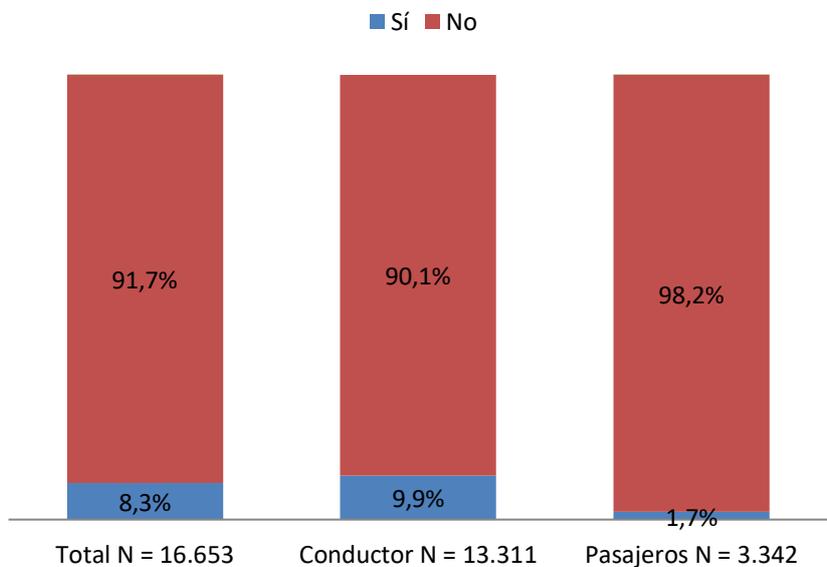


Es ampliamente mayoritario el uso correcto del casco y sin diferencias entre conductor/pasajeros.

Sin embargo es destacable que casi uno de cada diez utiliza el casco en forma incorrecta.

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

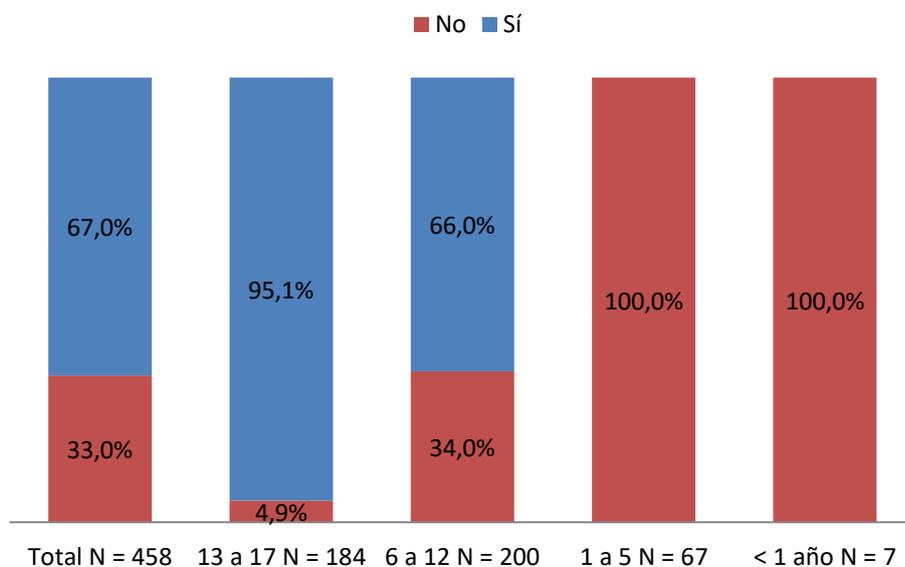
Según posición en el vehículo (%)



El uso de vestimenta de alta visibilidad es bajo entre conductores (8,3%) y prácticamente no utilizado entre los pasajeros (1,7%).

LLEGA A POSAPIÉ

Según grupos de edad (%)– Pasajeros hasta 17 años: 2,7% del total.



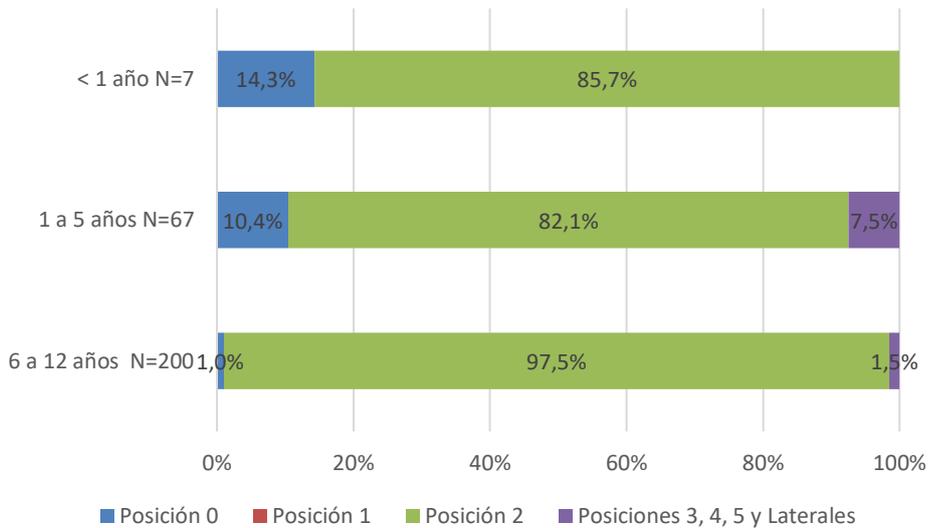
Dos de cada tres pasajeros de hasta 17 años de edad que viajan en moto alcanzan al posapié. Por razones de tamaño del niño, este indicador resulta crítico entre los niños de edades más tempranas.

Según ciudad y edad (%)

Llega a posapié	< 1 año	1 a 5	6 a 12	13 a 17
Belém			48,3%	94,0%
Fortaleza			73,1%	99,3%
Recife			73,5%	86,0%
Río de Janeiro			63,0%	100,0%

UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

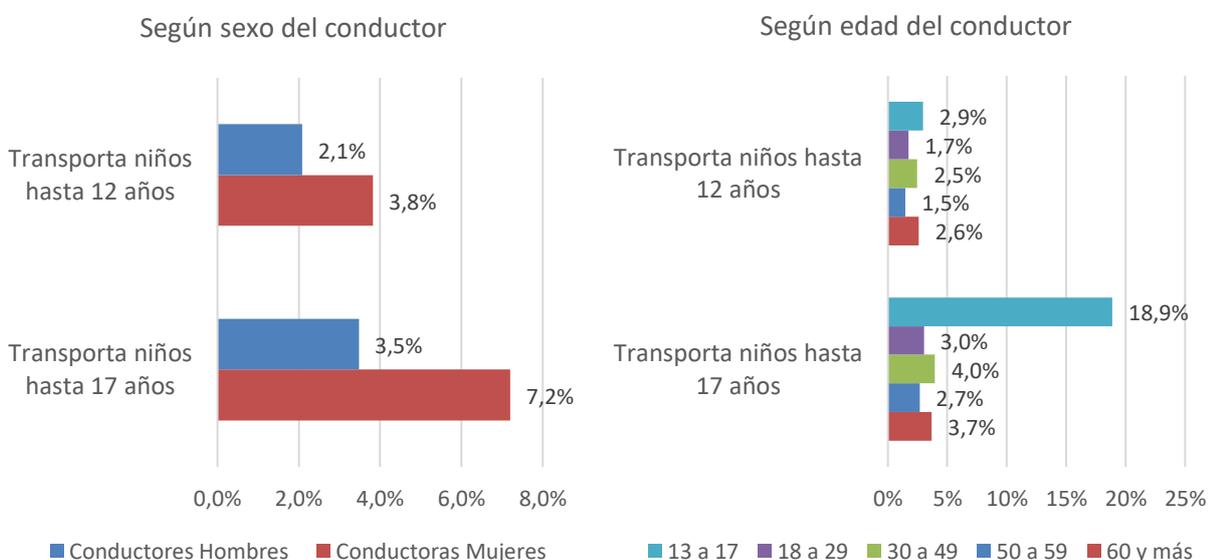
Según posición en el vehículo (%)—Hasta 12 años: 1,6% del total.



Si bien es claramente mayoritario el hecho de que los niños de hasta 12 años que viajan como pasajeros lo hacen en posiciones autorizadas, resulta problemático que a medida que desciende la edad se incrementa la magnitud de la posición 0 (delante del conductor) y, a su vez, que 1 de cada 6 de los niños que tienen entre 1 y 5 años lo hacen en posiciones no autorizadas.

NIÑOS HASTA 17 AÑOS QUE VIAJAN EN MOTO

Según sexo del conductor por grupos de edad (%)—Hasta 17 años, 2,7% del total y hasta 12 años, 1,6% del total.

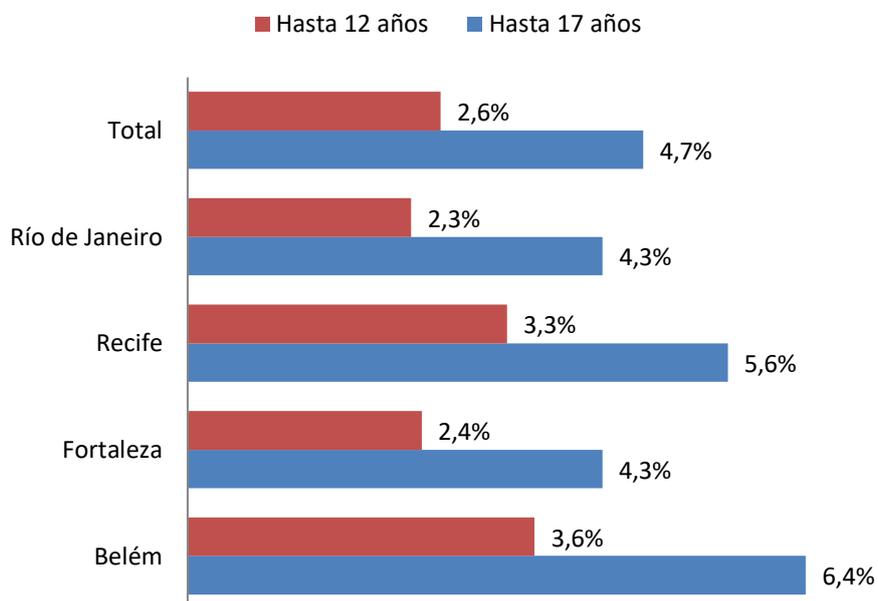


Considerando las características del conductor, también en Brasil la presencia de menores en la moto aumenta cuando hay mujeres al volante, como se ha visto, esta situación probablemente sea explicada por la distribución sexual del trabajo de cuidado de los niños y consecuentemente de su traslado.

En lo que refiere a la edad de los conductores, se aprecia claramente que los niños de hasta 17 años viajan conducidos comparativamente en mayor magnitud por sus pares, y tanto en los de hasta 12 como en los de hasta 17 no se aprecia que sean conducidos en mayor medida en alguno de los restantes grupos etarios.

NIÑOS QUE VIAJAN COMO ACOMPAÑANTES

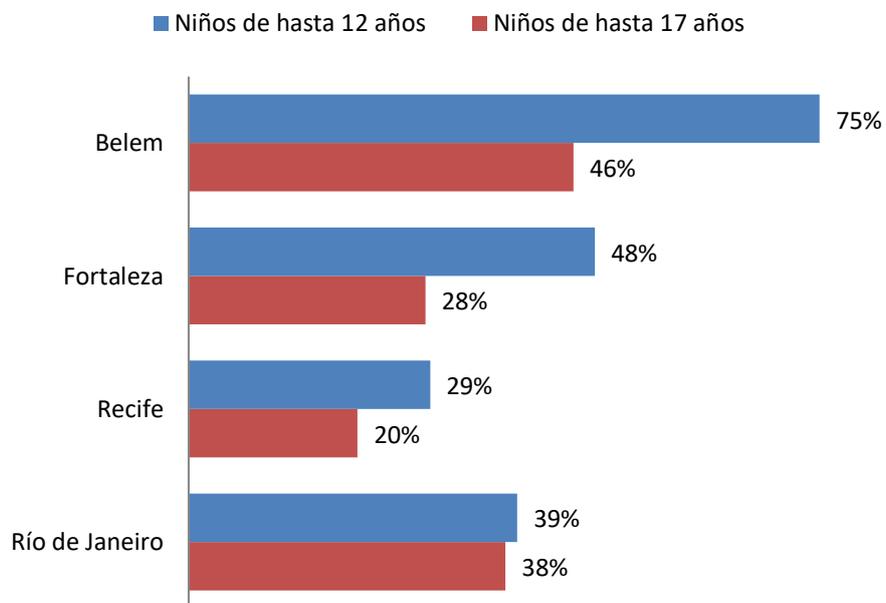
Según ciudad (%)



En un escenario de relativamente bajas magnitudes, los lugares donde se ha detectado mayor presencia de niños viajando en motos son Belém, seguida de Recife, tanto para los niños de hasta 12 años que viajan como acompañantes como para los niños y adolescentes de hasta 17 años.

NIÑOS QUE VIAJAN SIN LLEGAR A POSAPIÉ

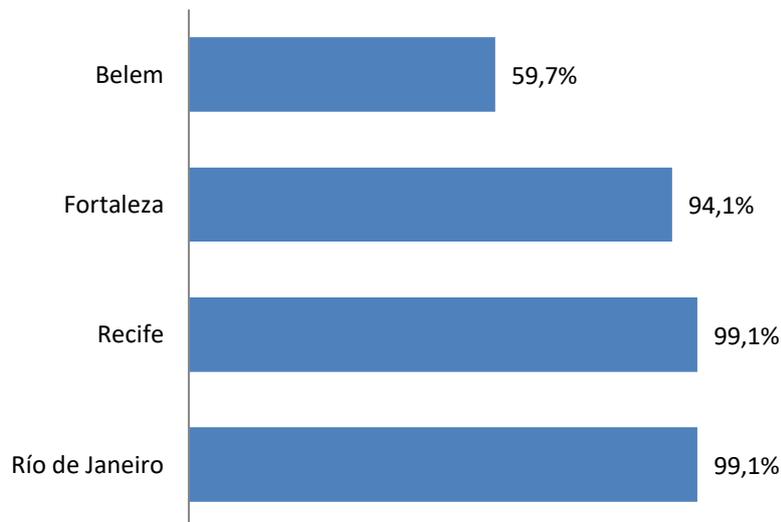
Según ciudad y grupo de edad (%) –Hasta 17 y hasta 12 años (2,7% y 1,6% del total).



En cuanto a los niños que viajan como pasajeros sin alcanzar el posapié, los valores más críticos se observan notoriamente en Belém para los niños de hasta 12 años, mientras que para los de hasta 17 años los más altos registros son para Belém seguida de Río de Janeiro.

USO DE CASCO

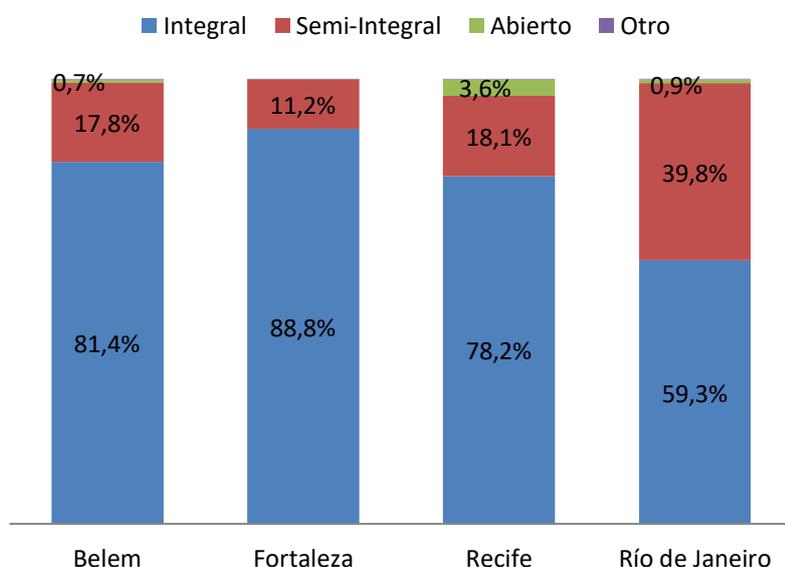
Según ciudad (%)



Río de Janeiro, Recife y Fortaleza presentan el mejor desempeño en la utilización del casco (en los 2 primeros es casi universal el uso), mientras que Belém presenta una utilización bastante menor, siendo utilizada por 6 de cada 10 usuarios de motos.

TIPO DE CASCO USADO

Según ciudad (%)—Para usuarios de casco: 93,4 % del total.

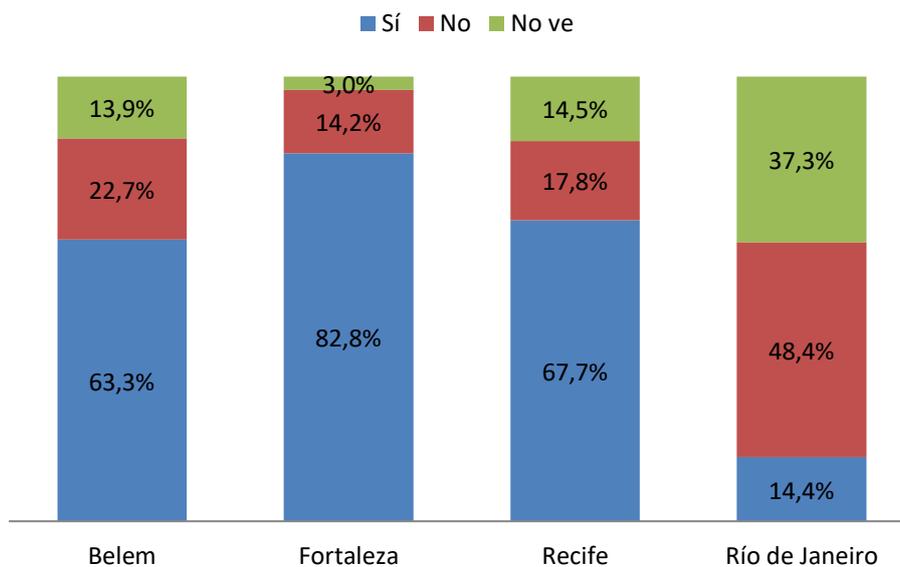


Es mayoritario el uso de casco integral y en este caso destacando Fortaleza, mientras que el semi-integral aumenta fuertemente en Río de Janeiro, aunque por debajo de la magnitud del integral.

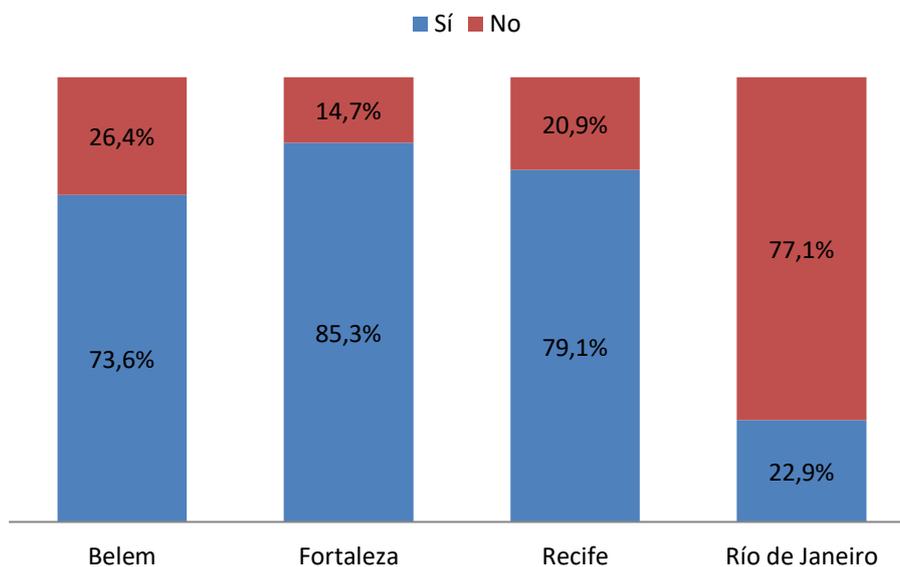
USO DE CASCO CERTIFICADO ³³

³³En el caso de Río de Janeiro hubo problemas de relevamiento de esta variable debido a la complejidad del tránsito y las prioridades establecidas al momento del registro de los datos.

Según ciudad (%)—Para usuarios de casco: 93,4% del total.



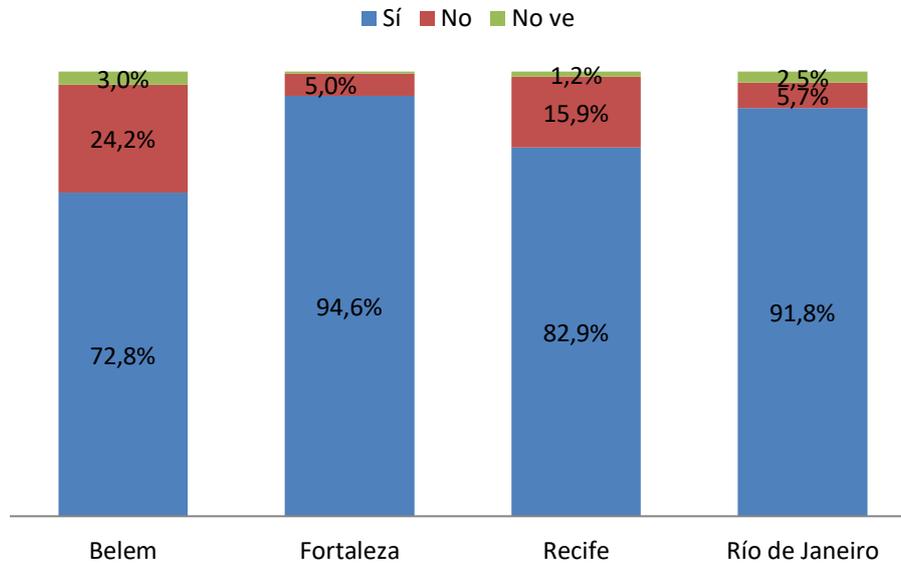
Quitando el efecto del “no ve”



Deflactando el efecto del “no ve” en cada ciudad relevada, destaca nuevamente Fortaleza por el mayor uso de casco certificado, mientras que la menor magnitud la presenta claramente Río de Janeiro.

USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según ciudad (%)—Para usuarios de casco: 93,4 % del total.



El uso correcto del casco es mayoritario en todas las ciudades. El mayor registro se da en Fortaleza y Río de Janeiro, mientras que Recife (15,9%) y Belém (24,2%) presentan mayores niveles de uso incorrecto del casco.

RESUMEN DE INDICADORES SOBRE EL USO DE CASCO SEGÚN CIUDAD Y EDAD

Usa casco	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Belém		25,9%	29,2%	56,1%	68,8%	57,3%	53,3%
Fortaleza	38,3%	88,8%	80,4%	93,7%	96,7%	93,2%	93,5%
Recife	100,0%	100,0%	93,2%	99,0%	99,3%	99,5%	88,9%
Río de Janeiro	100,0%	96,3%	100,0%	98,9%	99,2%	100,0%	100,0%

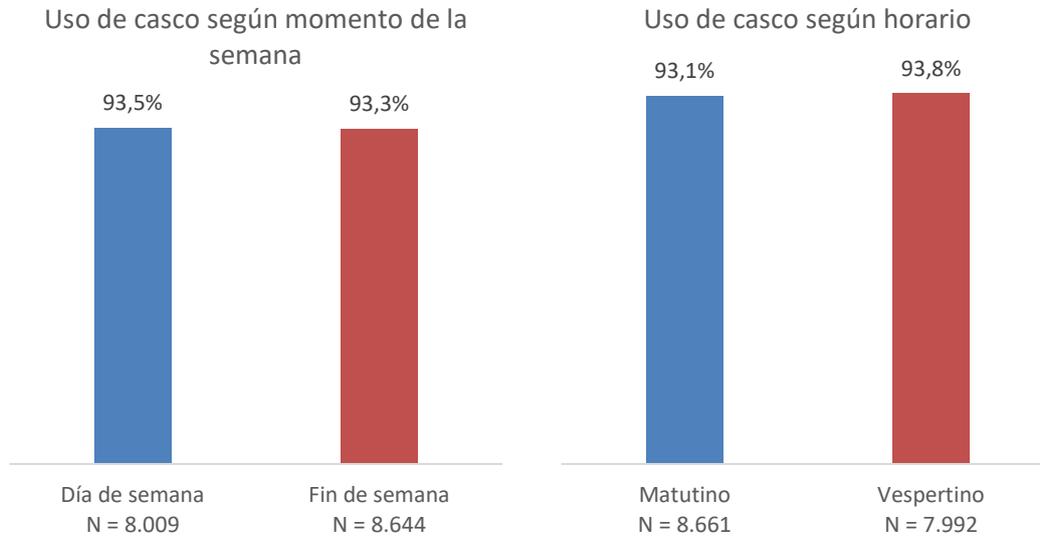
Ciudad	Tipo de casco	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Belém	Integral		53,3%	87,9%	84,7%	78,7%	80,3%	100,0%
	Semi-integral		33,3%	12,1%	14,6%	20,5%	19,7%	
	Abierto		13,3%		0,6%	0,7%		
	Otro				0,1%	0,1%		
Fortaleza	Integral	100,0%	91,6%	87,8%	89,4%	88,3%	83,6%	67,4%
	Semi-integral		8,4%	12,2%	10,6%	11,6%	16,4%	32,6%
	Abierto					0,0%		
	Otro					0,1%		
Recife	Integral	100,0%	91,2%	81,8%	81,1%	75,5%	75,7%	87,5%
	Semi-integral		8,8%	12,7%	16,7%	19,7%	21,8%	12,5%
	Abierto			5,5%	2,1%	4,7%	2,5%	
	Otro				0,1%	0,2%		
Río de Janeiro	Integral	100,0%	69,2%	36,4%	57,7%	60,6%	46,5%	37,5%
	Semi-integral		26,9%	63,6%	41,1%	38,8%	51,8%	62,5%
	Abierto		3,8%		1,2%	0,6%	1,8%	
	Otro				0,1%			

Ciudad	Norma	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Belém	Sí		46,7%	48,5%	64,1%	64,7%	64,8%	75,0%
	No		26,7%	33,3%	20,9%	23,6%	25,4%	25,0%
	No ve		26,7%	18,2%	15,0%	11,7%	9,9%	
Fortaleza	Sí	83,3%	86,6%	87,8%	80,4%	84,1%	82,6%	88,4%
	No	5,6%	5,9%	10,8%	16,2%	13,8%	15,1%	11,6%
	No ve	11,1%	7,6%	1,4%	3,4%	2,1%	2,3%	
Recife	Sí		76,5%	52,7%	67,6%	70,5%	63,9%	87,5%
	No	100,0%	5,9%	25,5%	15,8%	18,0%	23,3%	12,5%
	No ve		17,6%	21,8%	16,6%	11,4%	12,9%	
Río de Janeiro	Sí		34,6%		13,5%	14,8%	17,6%	18,8%
	No	100,0%	11,5%	18,2%	48,0%	48,8%	54,1%	31,3%
	No ve		53,8%	81,8%	38,5%	36,3%	28,2%	50,0%

Ciudad	Uso correcto	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59
Belém	Sí	66,7%	72,7%	74,1%	71,4%	76,1%	87,5%
	No	33,3%	24,2%	22,6%	25,7%	22,5%	12,5%
	No ve		3,0%	3,3%	2,9%	1,4%	
Fortaleza	Sí	99,2%	94,6%	93,4%	94,8%	96,3%	95,3%
	No	0,8%	4,7%	6,3%	4,8%	3,7%	
	No ve		0,7%	0,4%	0,4%		4,7%
Recife	Sí	85,3%	69,1%	85,9%	81,0%	85,1%	87,5%
	No	8,8%	30,9%	12,6%	18,1%	14,4%	12,5%
	No ve	5,9%		1,5%	0,8%	0,5%	
Río de Janeiro	Sí	84,6%	72,7%	91,7%	91,9%	95,3%	93,8%
	No	11,5%	27,3%	6,5%	5,3%	4,1%	6,3%
	No ve	3,8%		1,8%	2,8%	0,6%	

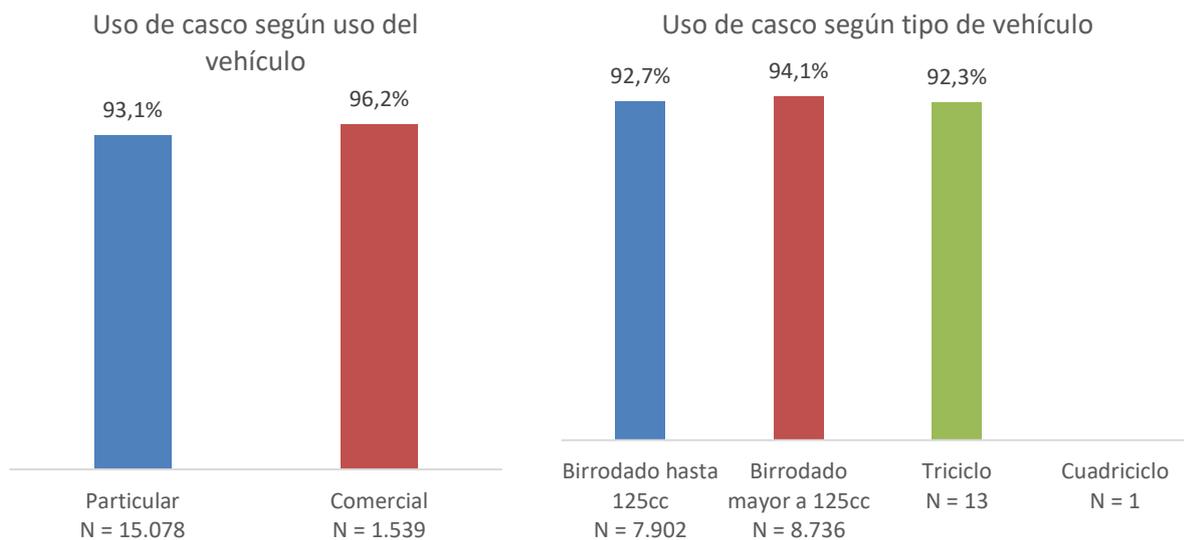
USO DE CASCO

Según momento de la semana y del día



El uso de casco no presenta diferencias según el momento de la semana ni según el horario.

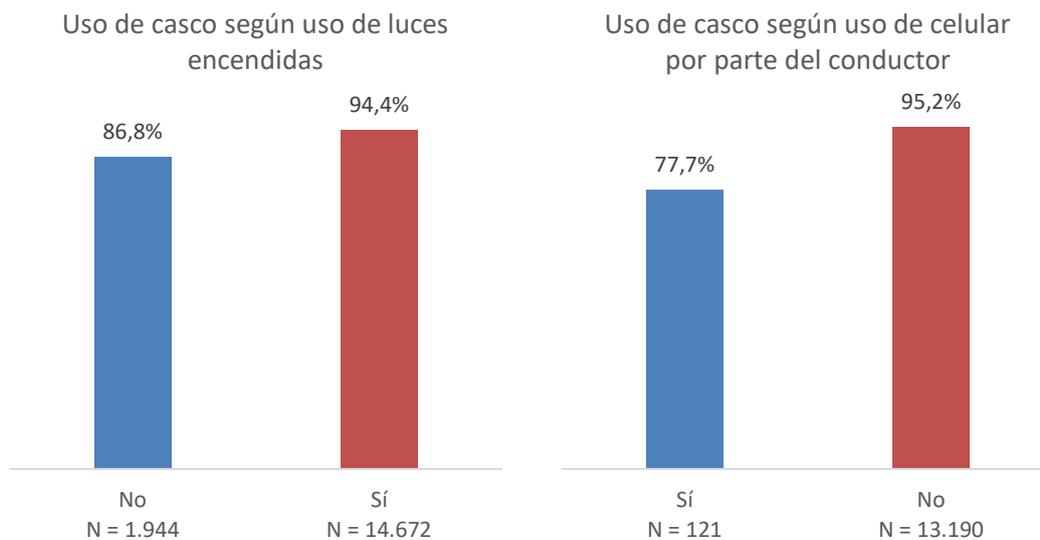
Según uso y tipo de vehículo



El uso de casco aumenta levemente en motos de uso comercial, mientras que no presenta grandes variaciones según la cilindrada de la moto.

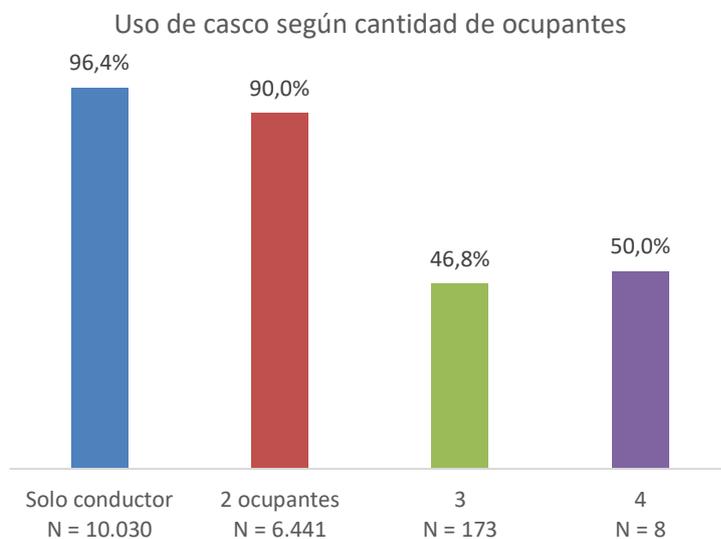
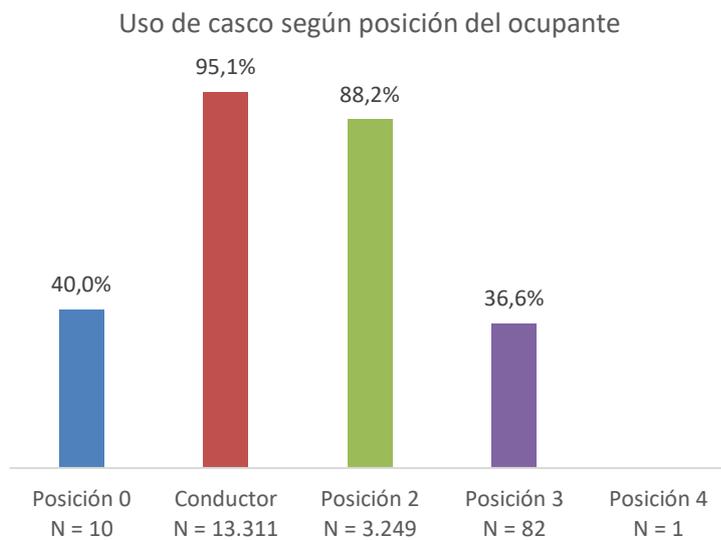
USO DE CASCO

Según otras conductas



El uso de casco es más alto en pasajeros que viajan en vehículos con luces diurnas, así como se incrementa cuando el conductor no usa el celular.

Según distribución de pasajeros en el vehículo

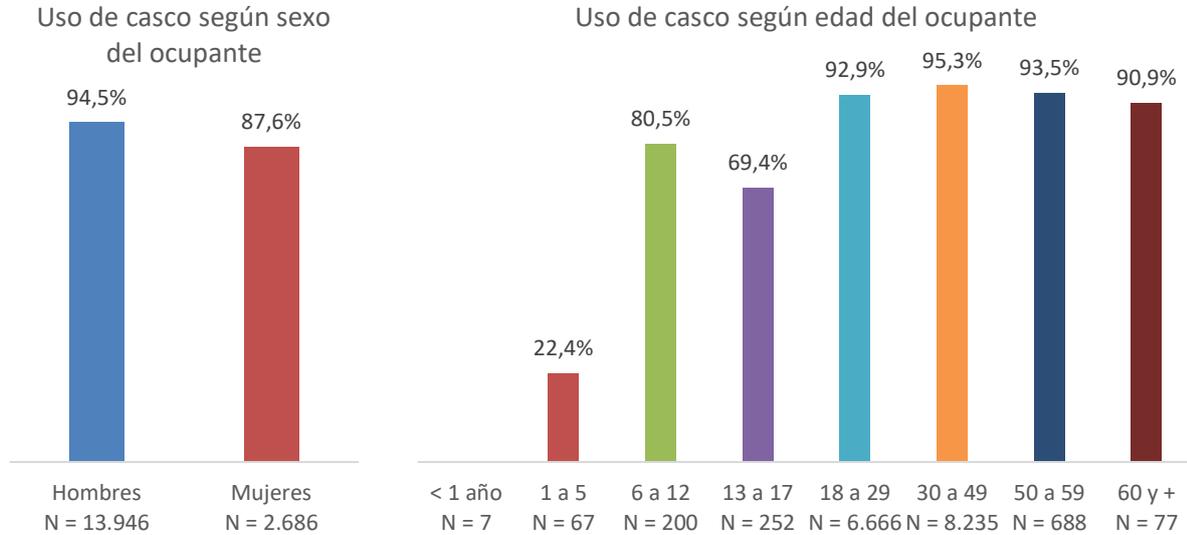


Las posiciones de mayor vulnerabilidad muestran claramente el menor porcentaje de uso de casco, situación que aumenta fuertemente la exposición al riesgo de esos pasajeros.

El indicador también disminuye notoriamente en motos con mayor cantidad de ocupantes.

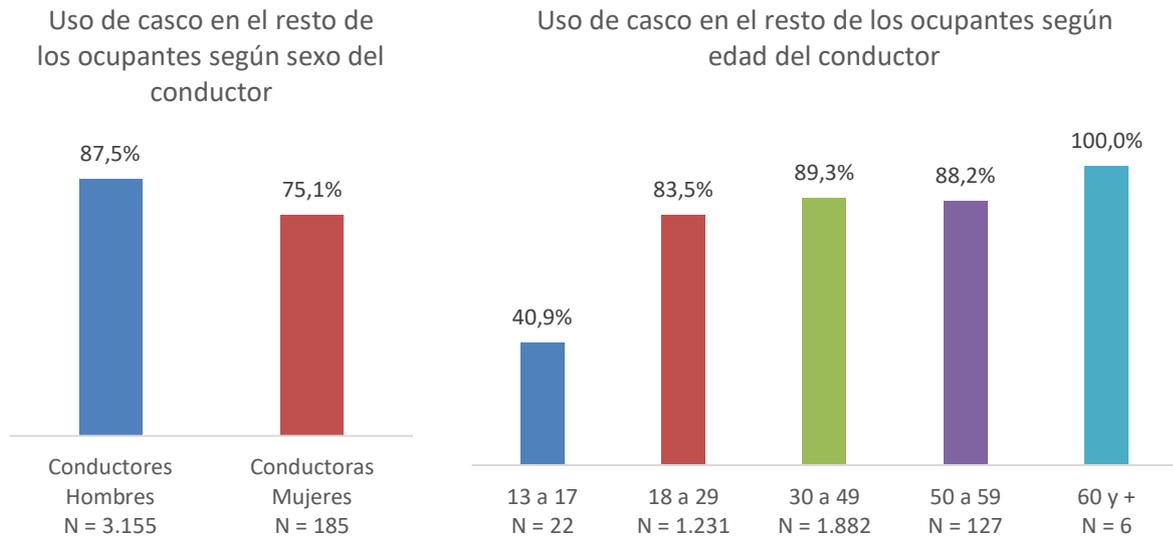
USO DE CASCO

Según características del ocupante



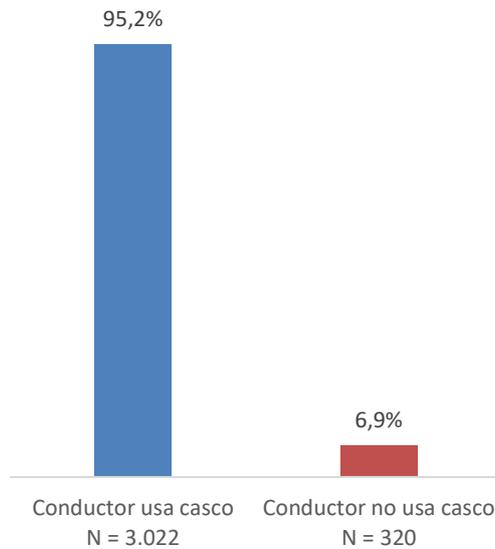
El uso de casco aumenta entre los hombres, mientras que según la edad aumenta de los 18 años en adelante, descendiendo entre los de 13 a 17, pero sobre todo entre los de edades más tempranas.

Según Características del conductor



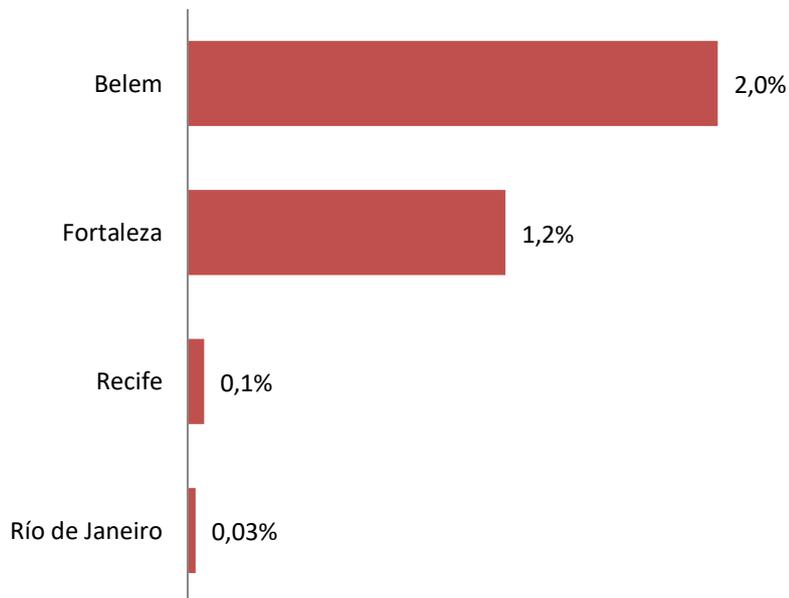
El uso de casco por parte del resto de los ocupantes es mayor cuando el conductor es hombre, mientras que descendiendo con su edad y sobre todo cuando tiene entre 13 y 17 años de edad.

Uso de casco en pasajeros en función del uso de casco por parte del conductor (%)



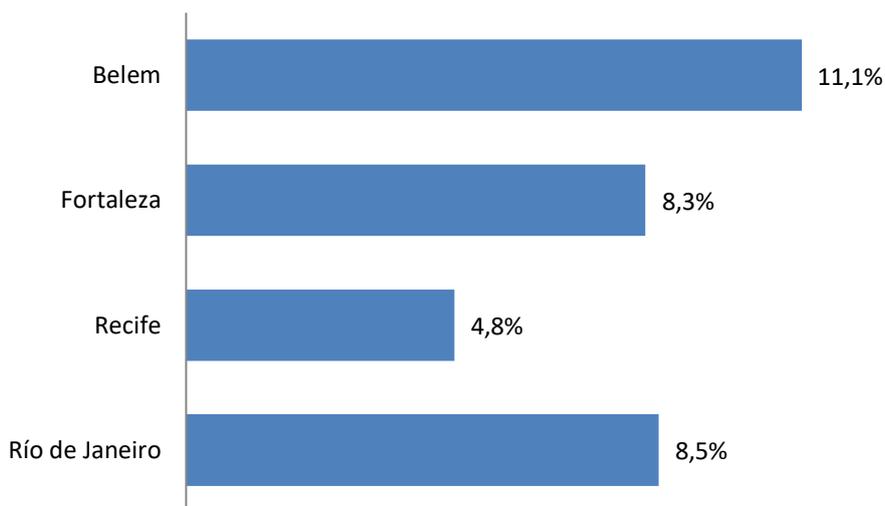
Si bien en Brasil el uso del casco registra una magnitud considerable, de todas formas se aprecia cómo el uso del mismo por el resto de los pasajeros está influenciado fuertemente –como también se detectó en otros países en los cuales se realizó el estudio– por el hecho de que el conductor lleve casco.

MOTOS CON CANTIDAD DE OCUPANTES SUPERIOR A LO PERMITIDO (más de 2) Según ciudad (%)



Este indicador presenta guarismos mínimos, siendo prácticamente inexistente en Recife y Río de Janeiro.

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera) Según ciudad (%)

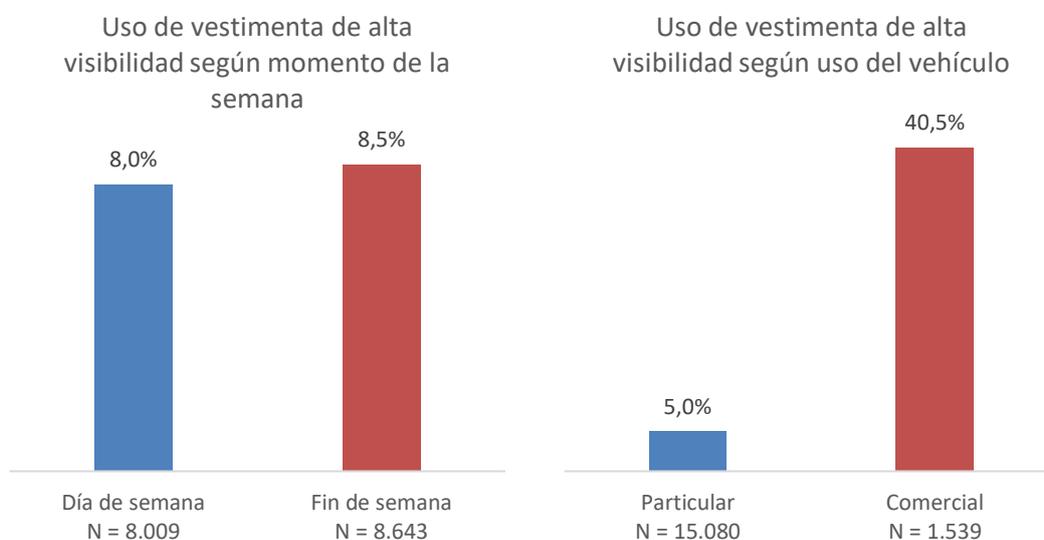


Resulta bajo el uso de vestimenta de alta visibilidad en todas las ciudades. En dicho escenario el mejor registro es de Belém (11,1%) y el peor lo presenta Recife (4,8%).

Según ciudad y edad (%)

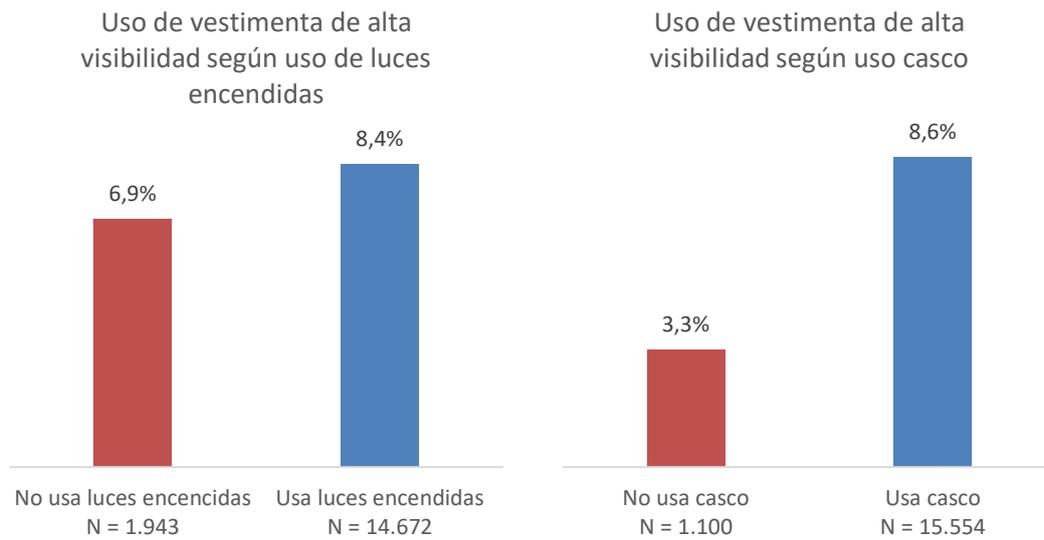
Ropa visible	1 a 5	6 a 12	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Belém				10,2%	13,0%	12,1%	13,3%
Fortaleza	2,1%	3,0%	1,1%	3,8%	11,1%	11,9%	4,3%
Recife		2,9%		3,3%	6,4%	1,0%	
Río de Janeiro				6,7%	10,1%	11,8%	12,5%

USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera) Según variables de contexto

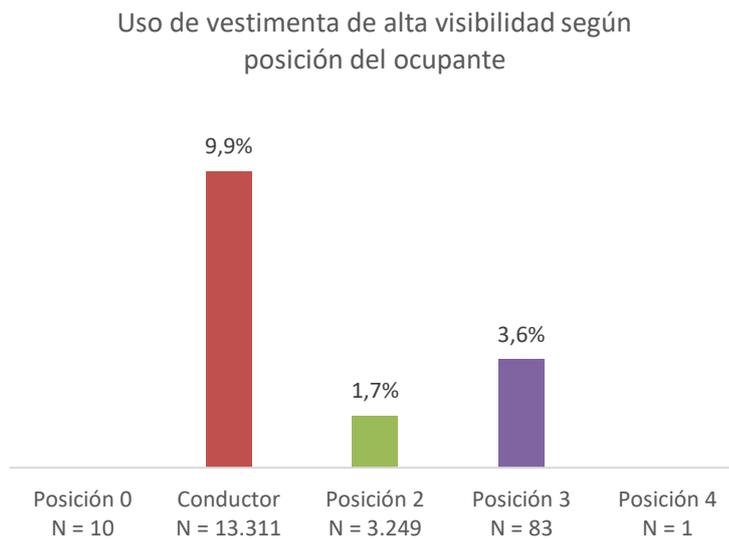


El uso de vestimenta de alta visibilidad es bajo y no presenta variaciones relevantes según el momento de la semana, pero sí es claramente mayor cuando el vehículo es de uso comercial.

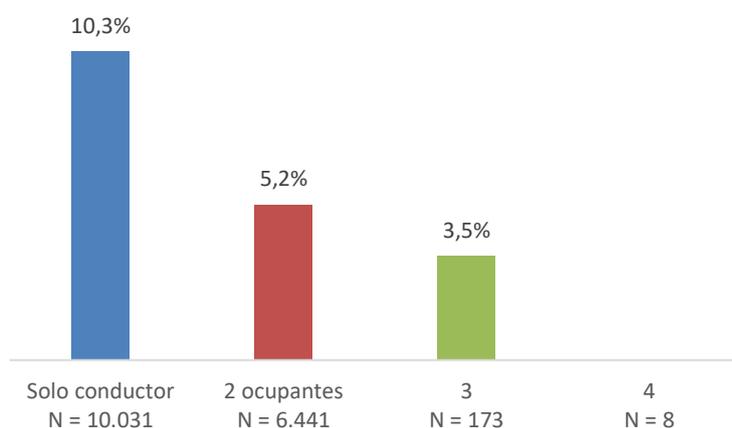
Según otras conductas



Según distribución de pasajeros en el vehículo



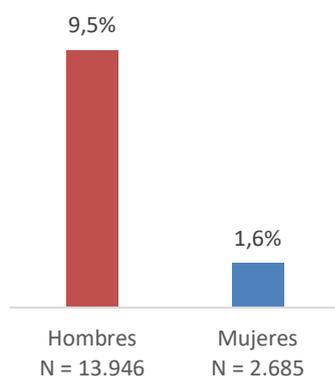
Uso de vestimenta de alta visibilidad según cantidad de ocupantes



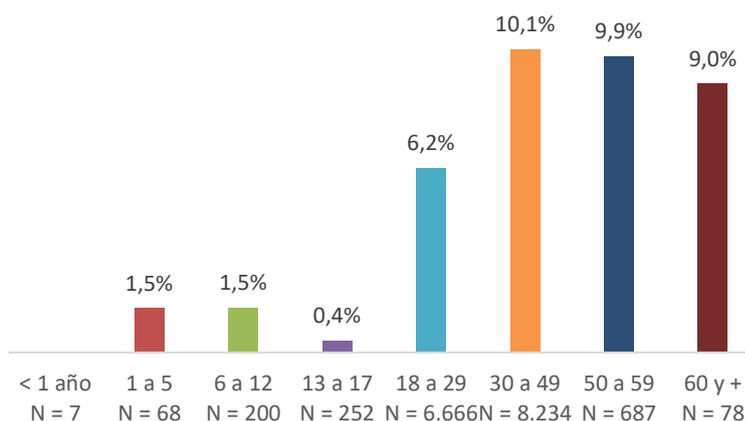
El uso de vestimenta de alta visibilidad resulta crítico en las posiciones no ocupadas por el conductor.

Según características del ocupante

Uso de vestimenta de alta visibilidad según sexo del ocupante



Uso de vestimenta de alta visibilidad según edad del ocupante

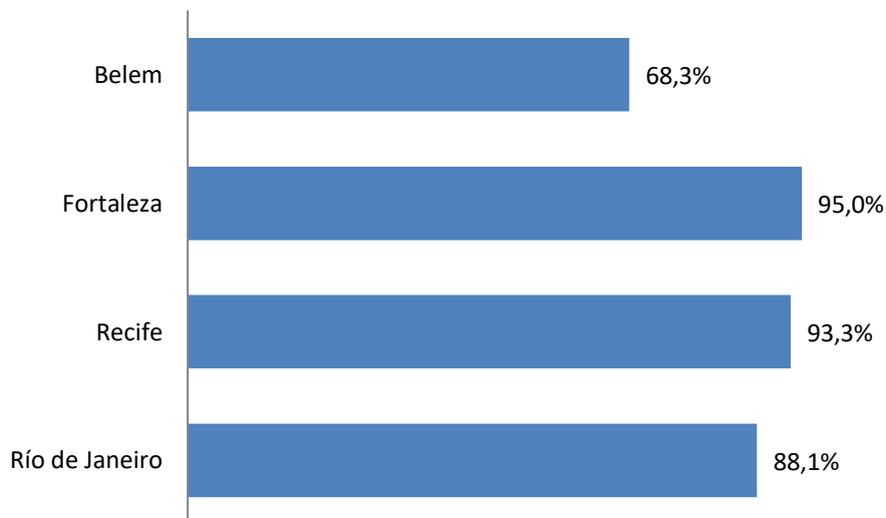


Se observa que los hombres presentan un mayor uso de vestimenta de alta visibilidad.

Con respecto a la edad de los ocupantes, el uso de vestimenta de alta visibilidad desciende entre los menores de 30 años, y fuertemente entre los menores de 18 hasta las edades más tempranas.

USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según ciudad (%)



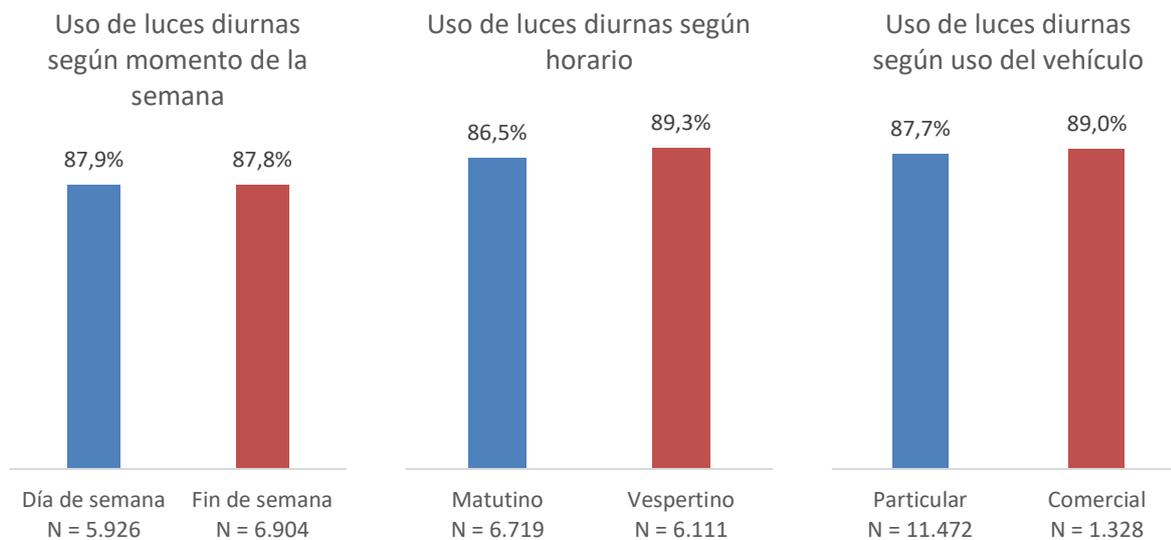
La mejor performance es para Fortaleza, Recife y Río de Janeiro, donde en el entorno de 9 de cada 10 motos utilizan luces encendidas. La menor tasa de uso se aprecia en Belém, donde 7 de cada 10 las utilizan.

Según ciudad y edad del conductor (%)

Uso de luces	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Belém	56,7%	69,1%	68,1%	69,6%	55,6%
Fortaleza	72,1%	94,3%	96,0%	94,2%	90,0%
Recife	100,0%	93,5%	93,5%	96,0%	87,5%
Río de Janeiro	60,0%	88,5%	87,9%	85,6%	87,5%

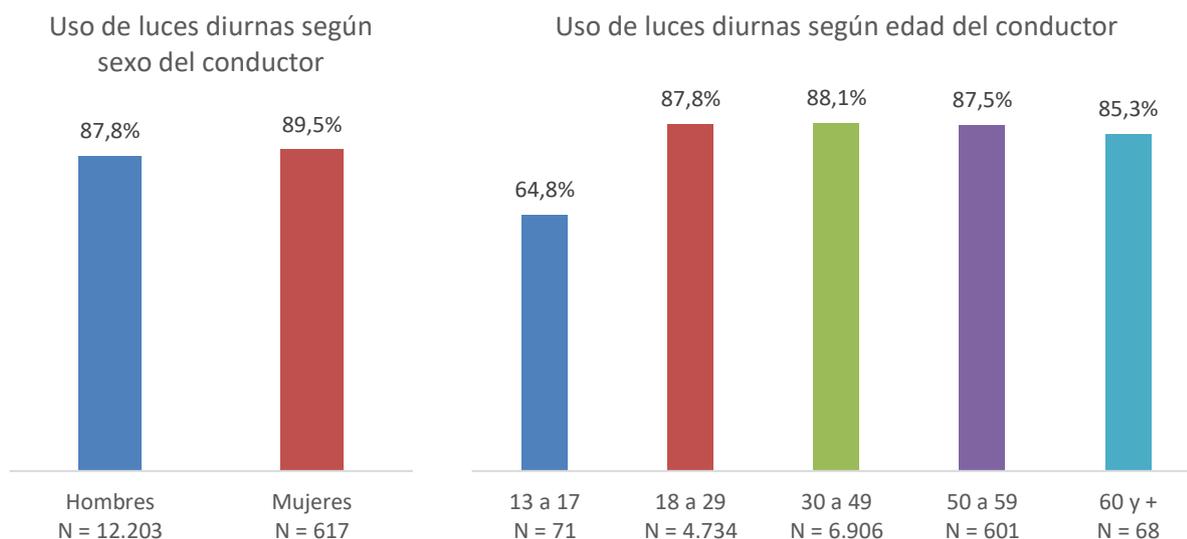
USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

Según momento de la semana y día, y según uso del vehículo



El uso de luces diurnas aumenta levemente en las tardes, y no presenta diferencias significativas según el uso de la moto, ni según el momento de la semana.

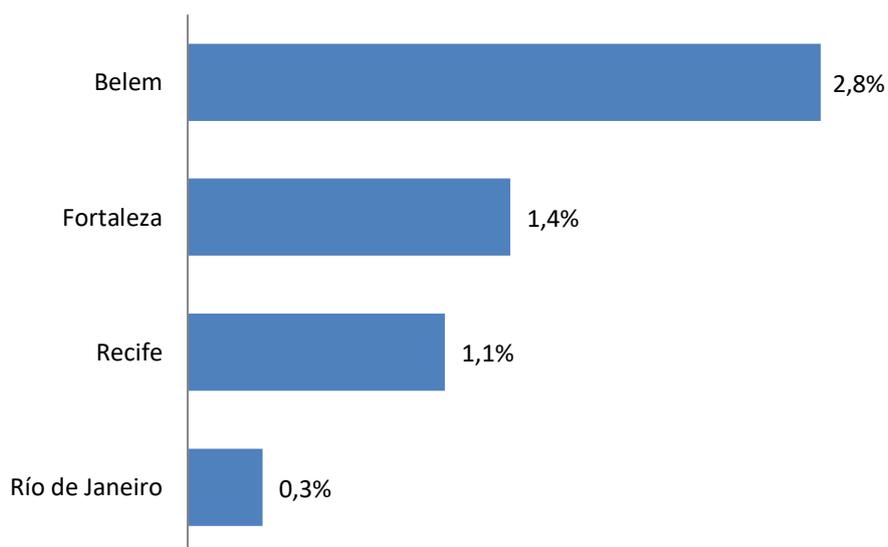
Según características del conductor: sexo y grupo de edad



El uso de luces no presenta diferencias significativas según el sexo del conductor. Disminuye de forma importante en conductores menores de 18 años.

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



El uso de celular por parte de conductores de motocicletas es bajo en todas las ciudades, y en este contexto el mayor registro es para Belém.

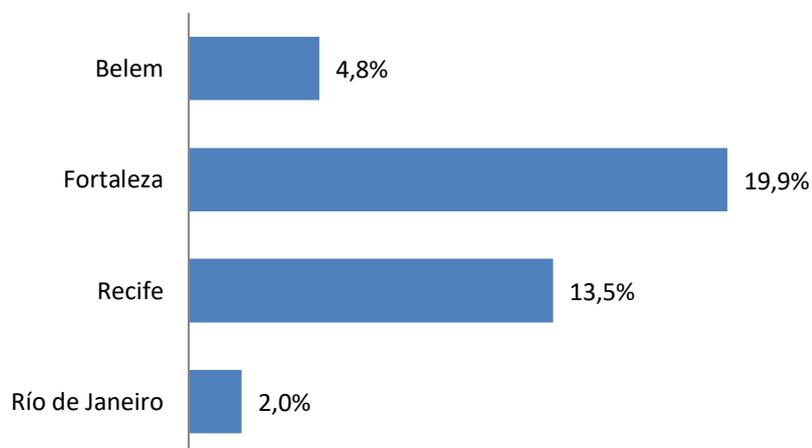
Según ciudad y edad del conductor (%)

Uso de celular	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Belém	10,0%	4,5%	1,9%		
Fortaleza	2,3%	1,8%	1,4%	0,5%	2,5%

Recife		0,9%	1,3%		
Río de Janeiro		0,4%	0,3%		

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según ciudad (%)



El uso de transporte de carga libre u obstaculizando la visibilidad del conductor muestra algunos casos relevantes como ser Recife (13,5%) y Fortaleza (19,9%).

Según ciudad y edad del conductor (%)

Transporte de carga	13 a 17	18 a 29	30 a 49	50 a 59	60 y +
Belém	3,3%	4,1%	5,8%	2,0%	
Fortaleza	7,0%	15,5%	20,3%	21,3%	25,0%
Recife		9,7%	15,7%	14,3%	37,5%
Río de Janeiro	10,0%	1,3%	2,5%	2,5%	

USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

		USA CELULAR
Uso del vehículo	Particular N=11.473	0,9%
	Comercial N=1.329	1,4%
	No se ve N=29	2,0%
Momento de la semana	Día de semana N=5.926	0,9%
	Fin de semana N=6.904	1,0%
Sexo del conductor	Hombres N=12.202	0,9%
	Mujeres N=618	2,7%
	No ve N=11	
Edad del conductor	13 a 17 N=70	4,0%
	18 a 29 N=4.735	1,2%
	30 a 49 N=6.906	0,9%
	50 a 59 N=601	0,1%
	60 y más N=68	1,1%
	No se ve N=451	0,4%

TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

Según variables de contexto y características del conductor (%)

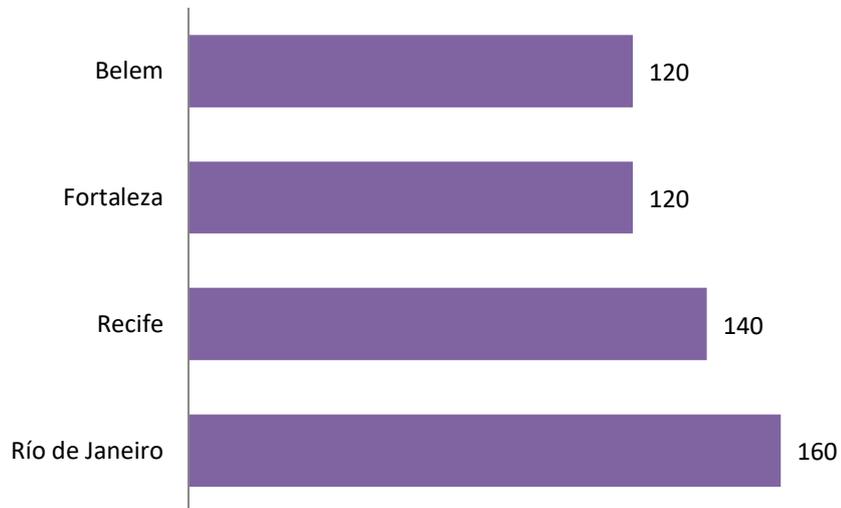
		TRANSPORTA CARGA
Uso del vehículo	Particular N=11.473	6,3%
	Comercial N=1.329	18,7%
	No se ve N=29	14,2%
Momento de la semana	Día de semana N=5.926	8,2%
	Fin de semana N=6.904	7,1%
Sexo del conductor	Hombres N=12.202	7,5%
	Mujeres N=618	8,8%
	No ve N=11	6,3%
Edad del conductor	13 a 17 N=70	6,5%
	18 a 29 N=4.735	5,2%
	30 a 49 N=6.906	8,6%
	50 a 59 N=601	9,0%
	60 y más N=68	13,2%
	No se ve N=451	15,7%

El uso de celular es claramente más alto en conductores menores de edad y entre las mujeres. Mientras que el transporte de carga aumenta a medida que se incrementa la edad del conductor y en vehículos de uso comercial.

12.3 Estudio mediante encuesta coincidental

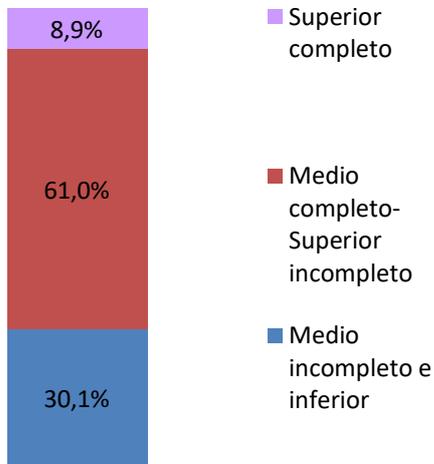
La encuesta coincidental en Brasil se realizó a 640 personas, distribuidas de la siguiente manera:

CANTIDAD DE CASOS

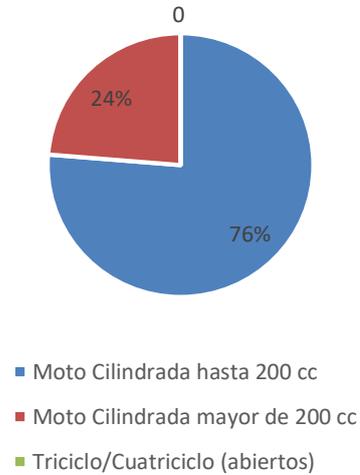


Estructura de la muestra

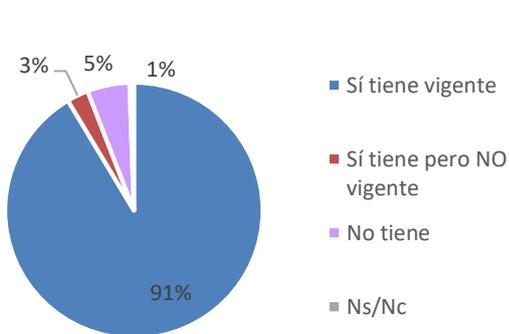
Nivel educativo



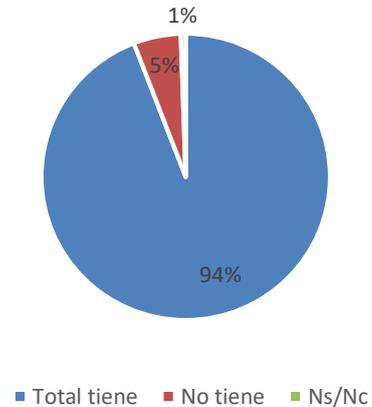
Tipo de vehículo



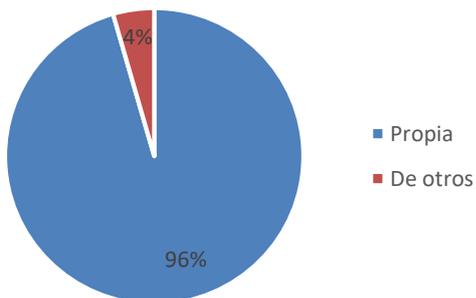
Licencia de conducir



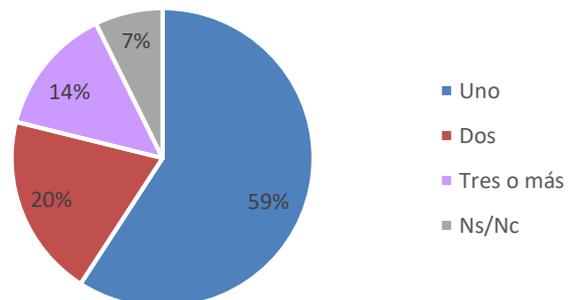
Licencia de conducir agrupado

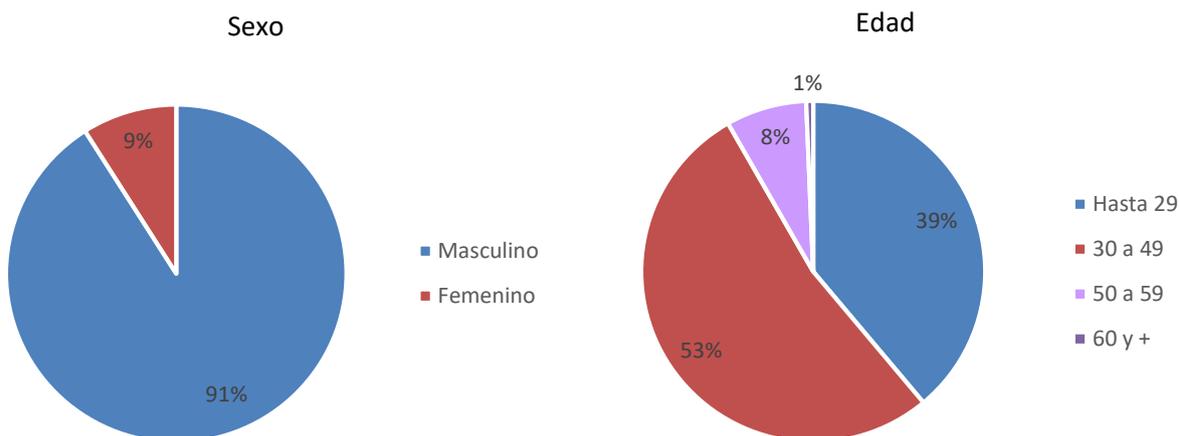


Propiedad de la moto



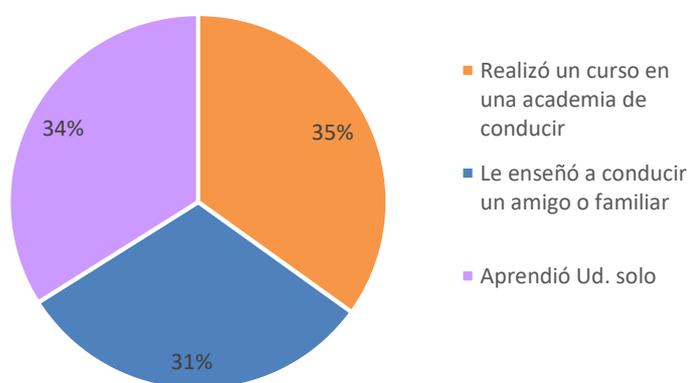
Niños menores de 15 años que suelen viajar agrupado





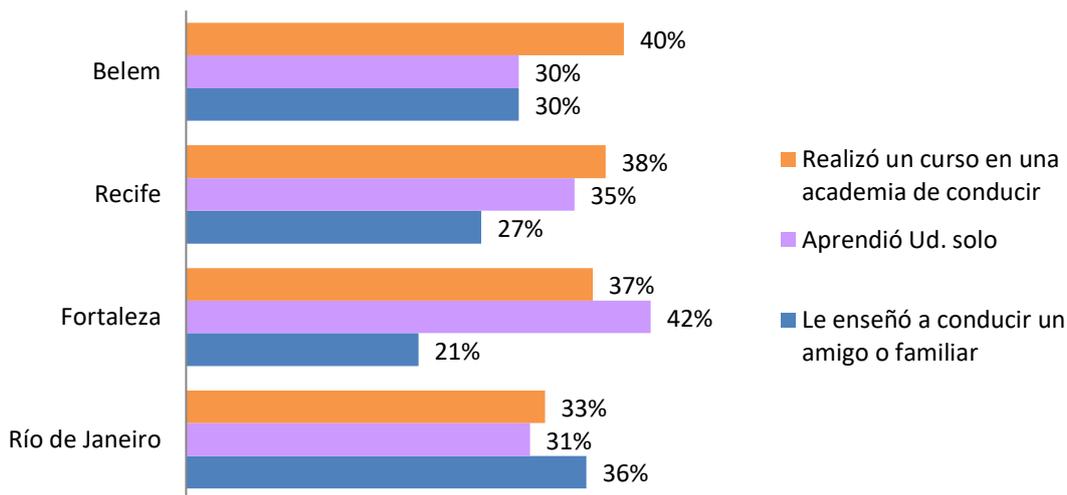
34

¿Cómo aprendió a conducir motos?



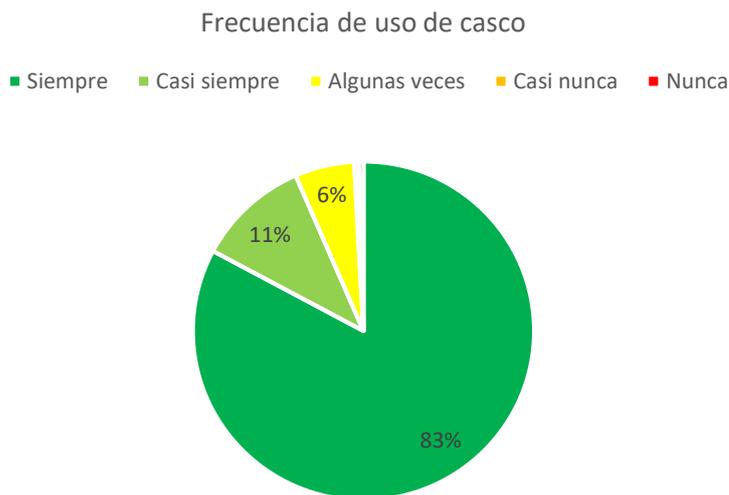
Se observa un panorama de paridad entre quienes realizaron un curso en una academia de conducir (único país de los relevados donde resulta mayoritario), haberlo hecho solo o haber aprendido a través de un amigo o familiar.

³⁴ Dada la escasa cantidad de casos en el tramo de 60 años y más de edad, dicha categoría no será tomada en cuenta para los análisis según la edad.

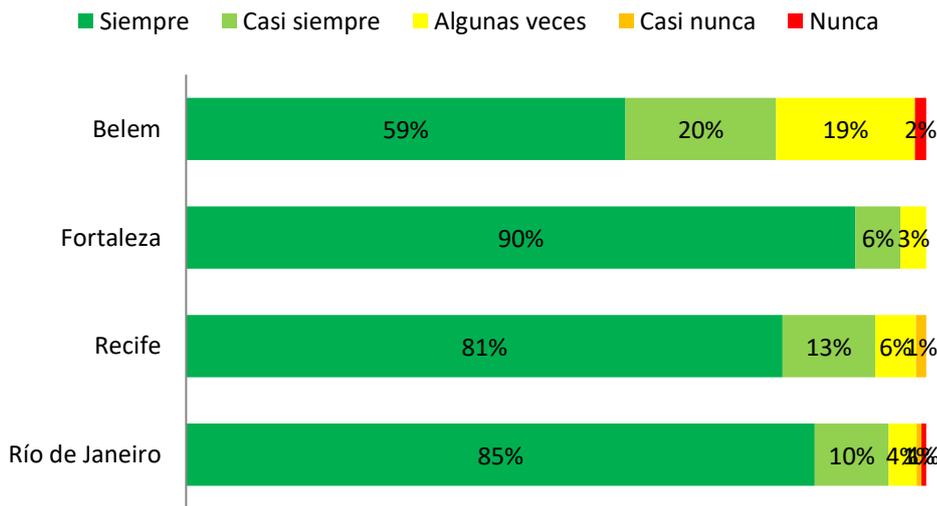


El haber realizado un curso en una academia de conducir aumenta su presencia en Belém, Recife y Fortaleza. Haber aprendido solo tiene mayor presencia en Fortaleza, mientras que aprender a través de amigos o familiares destaca en Río de Janeiro.

¿Con qué frecuencia usa el casco puesto en la cabeza cuando anda en moto?

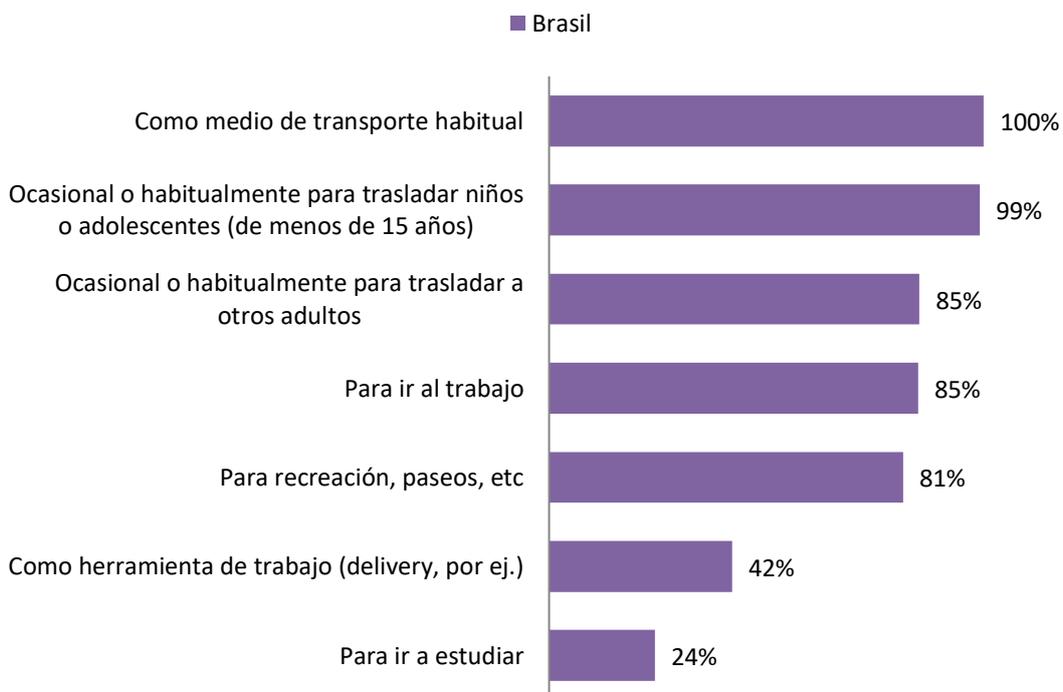


8 de cada 10 conductores de moto declaran usar “siempre” el casco en la cabeza, siendo, después de Colombia, el registro más alto de la categoría.

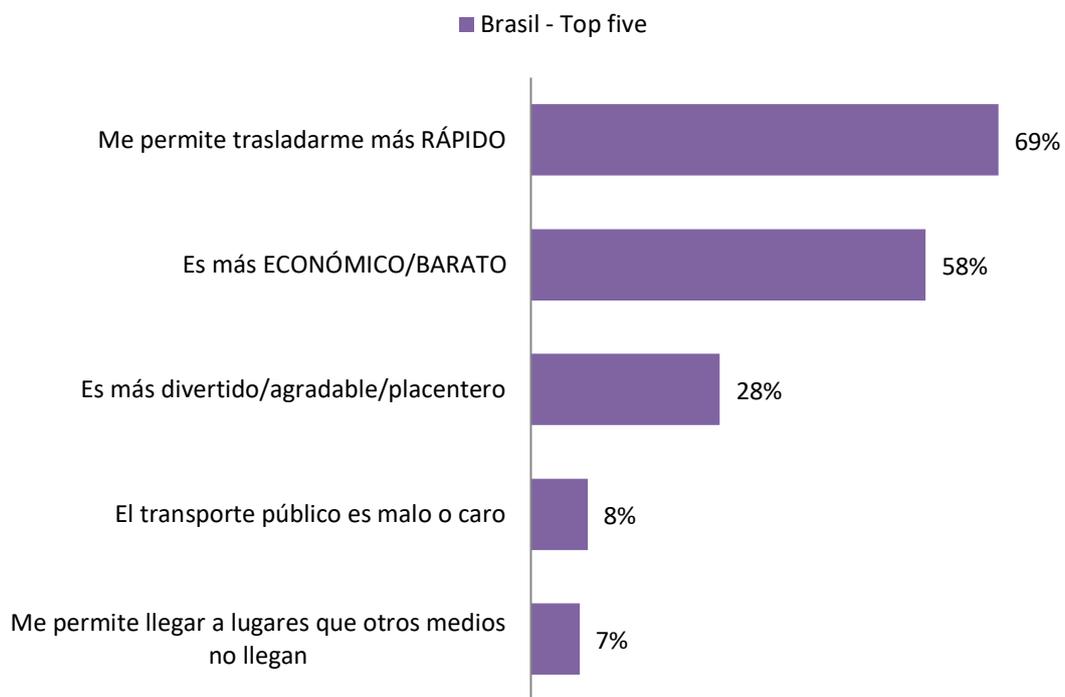


Fortaleza, Río de Janeiro y Recife son las ciudades con mejor desempeño, mientras que en Belém si bien el “siempre” es mayoritario, aún existe un espacio de mejora en la frecuencia de uso del casco. Esto se condice con lo registrado en el estudio observacional, donde Belém presentó el menor uso de casco.

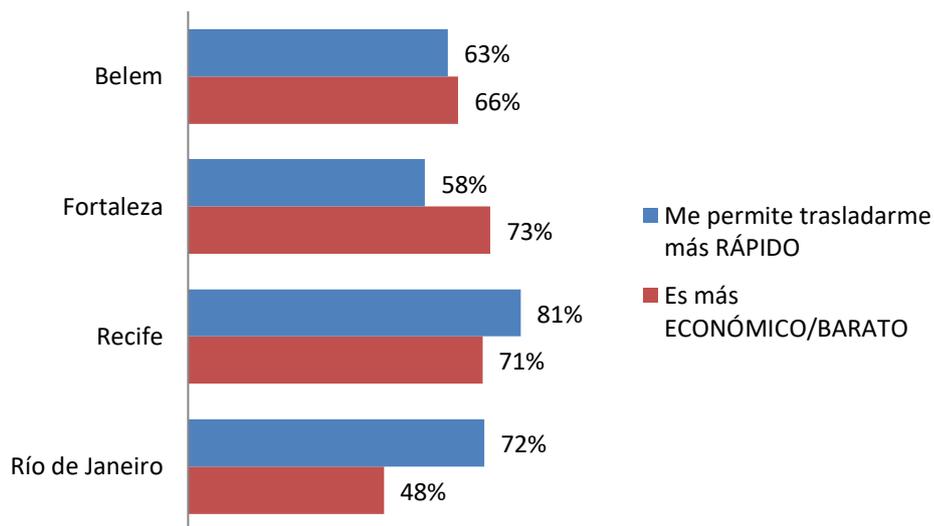
Uso de la moto



¿Por qué motivo ha elegido la moto como medio de transporte? – Para quienes usan la moto como medio de transporte habitual.

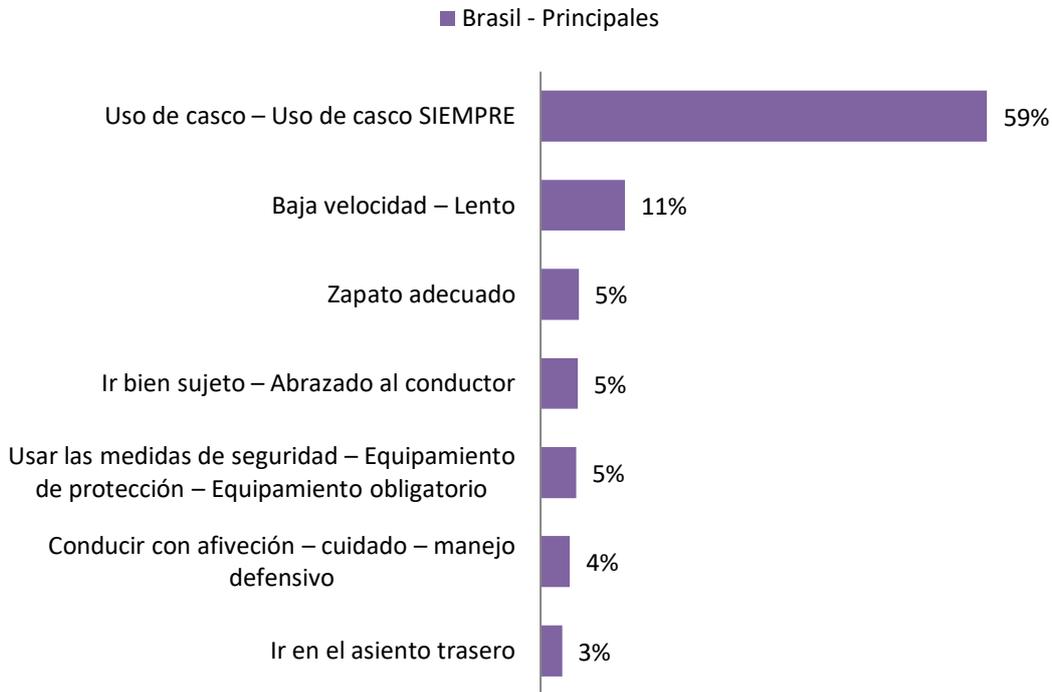


Destacan claramente la percepción de rapidez junto a la de más económico/barato.

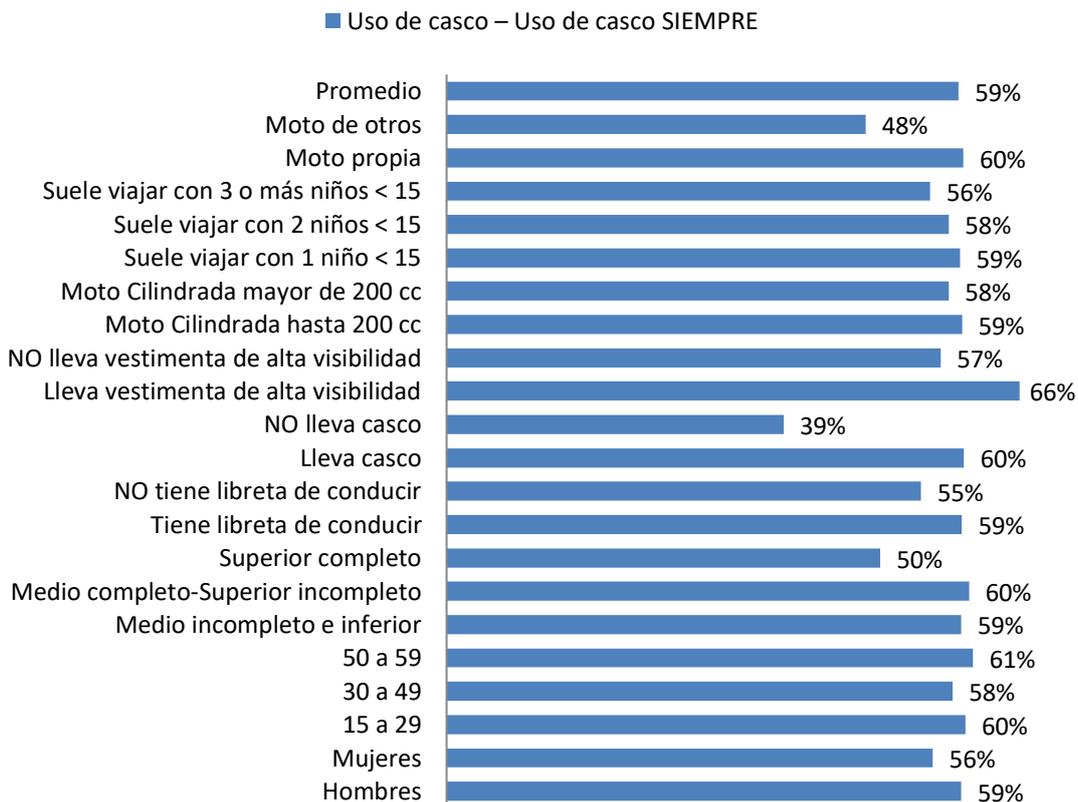


La rapidez destaca en Recife y Río de Janeiro, mientras que el factor económico se incrementa en mayor medida también en Fortaleza y en Recife.

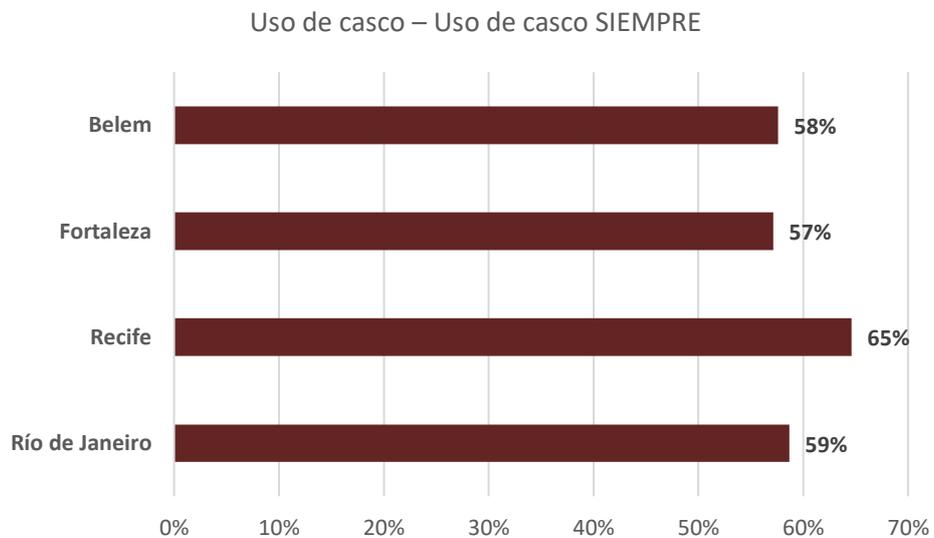
En su opinión, ¿cuál es la forma más segura de viajar para los menores de 15 años cuando van en moto?



Resalta ampliamente la mención al uso de casco SIEMPRE (59%), seguido a distancia por la de baja velocidad (11%).

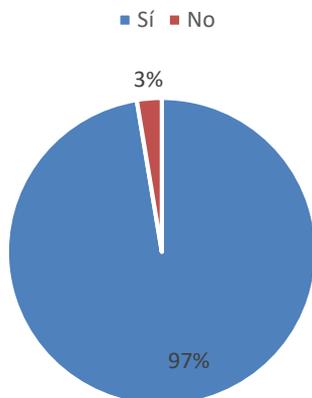


El uso de casco SIEMPRE aumenta entre quienes llevan medidas de seguridad (casco o ropa apropiada), entre los de nivel medio completo-superior incompleto, así como entre los de medio incompleto e inferior, y entre quienes viajan en su propia moto.

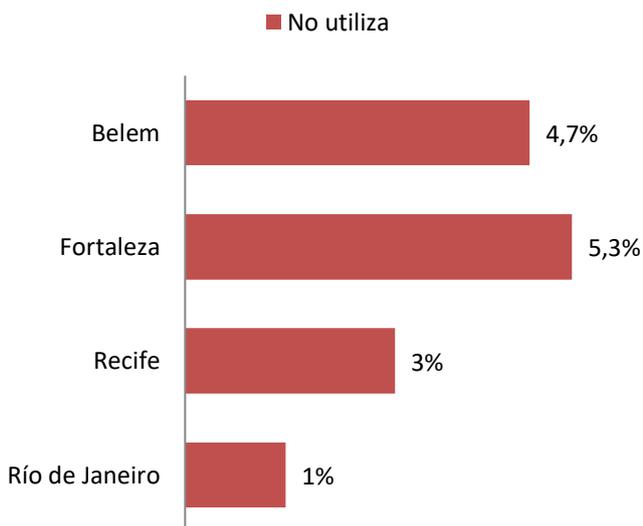


En las ocasiones en las que viaja con niños o adolescentes, ¿utiliza alguna medida de seguridad o dispositivos de protección para esos pasajeros?

Utilización de medidas de seguridad cuando viaja con niños o adolescentes

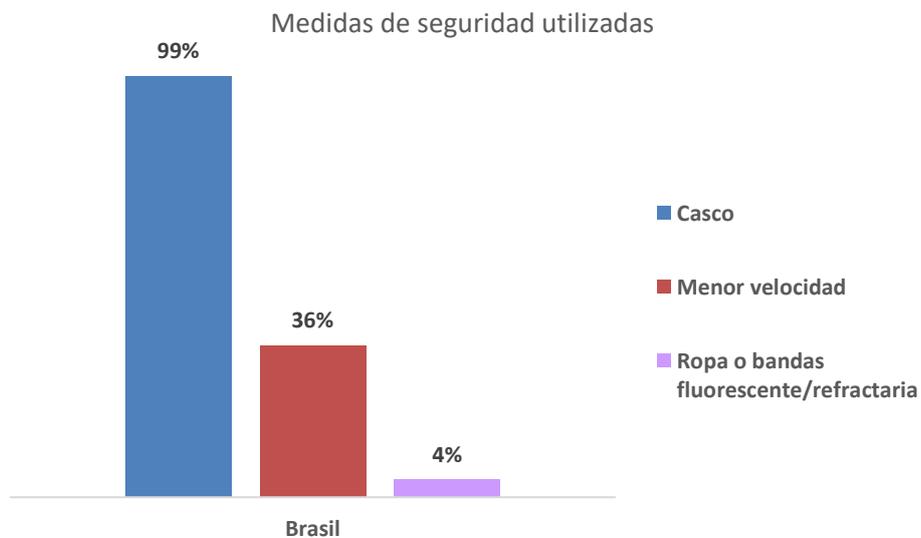


Se observa un uso prácticamente unánime de medidas de seguridad cuando se viaja en moto con niños o adolescentes.

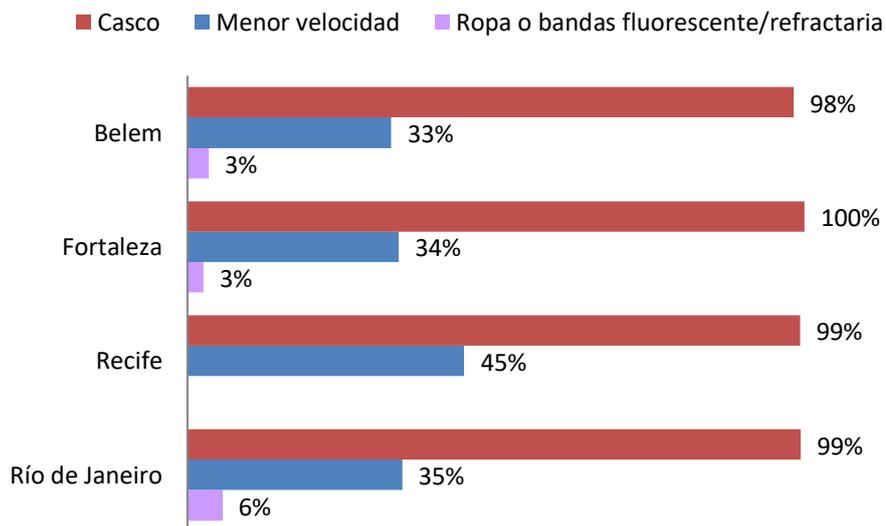


En este escenario de un uso notoriamente mayoritario, cabe señalar que la no utilización registra su mayor magnitud en Fortaleza y Belém.

¿Qué medidas utiliza? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.

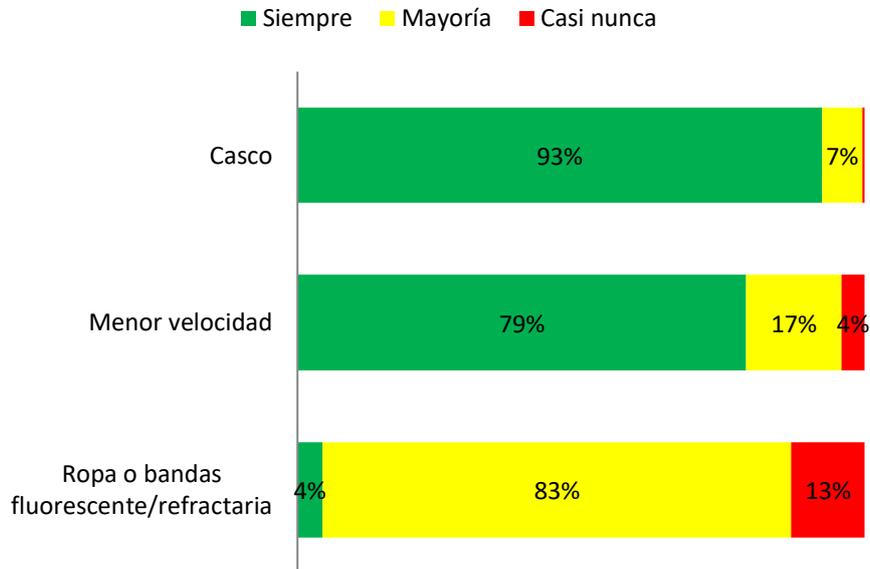


Destaca nuevamente el uso de casco, seguido por la menor velocidad, mientras que el uso de la ropa apropiada es prácticamente mínimo.



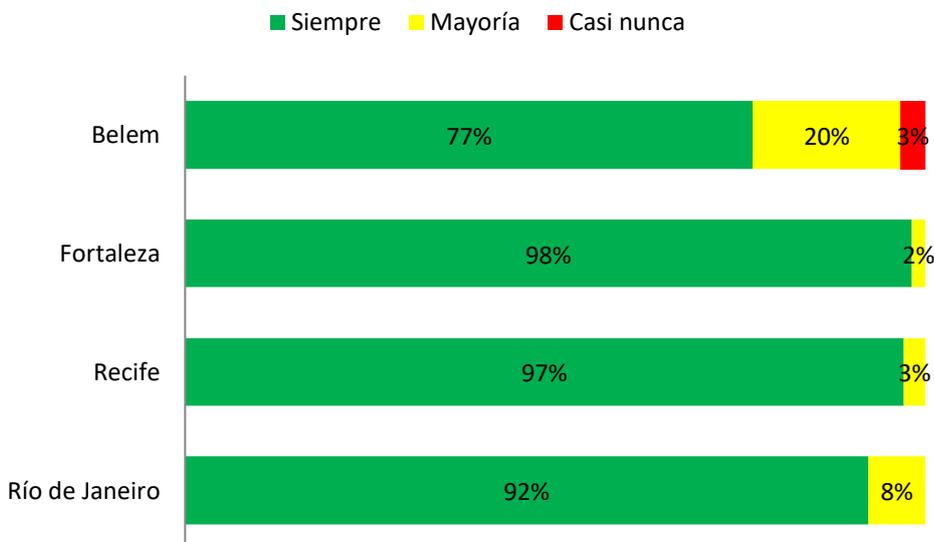
El uso de casco es fuertemente mayoritario en las cuatro ciudades relevadas. La menor velocidad se incrementa en Recife. Finalmente, el uso de ropa visible aumenta en Río de Janeiro y, por el contrario, aparece como inexistente en Recife.

¿Las usa siempre que lleva menores, la mayoría de las veces o casi nunca? – Para quienes respondieron que Sí las utilizan.



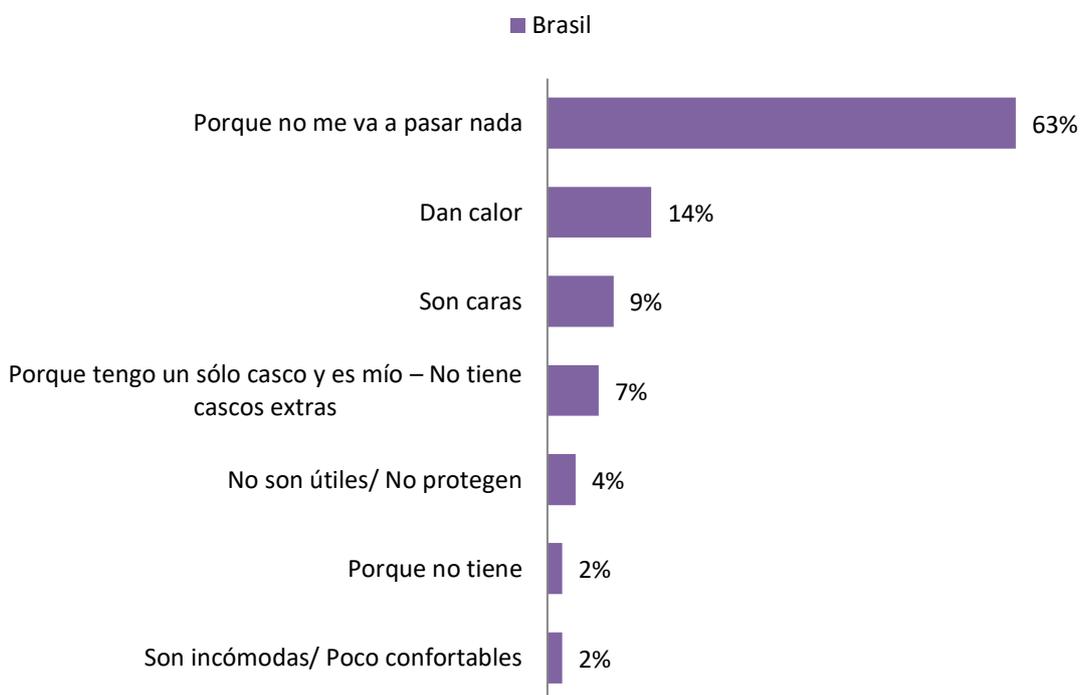
El uso de casco presenta la mayor frecuencia de uso, en segundo orden aparece la menor velocidad, y en el caso de la ropa apropiada resulta crítico que a su poco uso se suma la poca frecuencia del mismo.

Frecuencia de uso de casco cuando viaja con niños o adolescentes según ciudad – Para quienes respondieron que Sí lo utilizan.

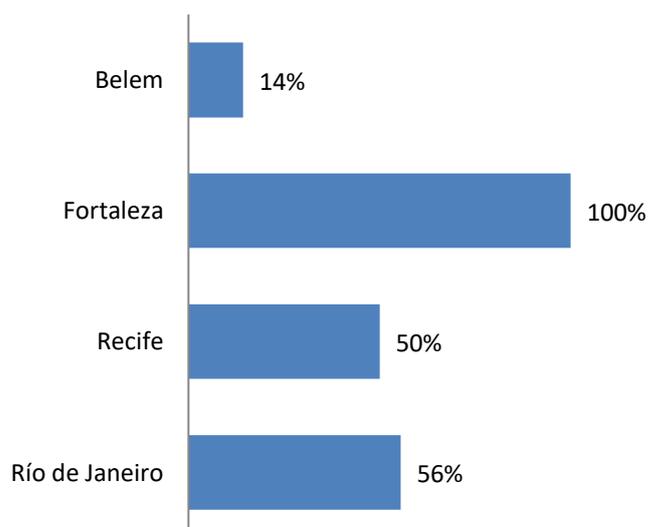


El uso de casco “siempre” es prácticamente unánime en Fortaleza y Recife, mientras que también en este caso se detecta un espacio de mejora para Belém.

¿Por qué motivo no utiliza medidas de protección o por qué motivo solo usa medidas de protección en contadas ocasiones? – Para quienes respondieron que NO las utilizan.

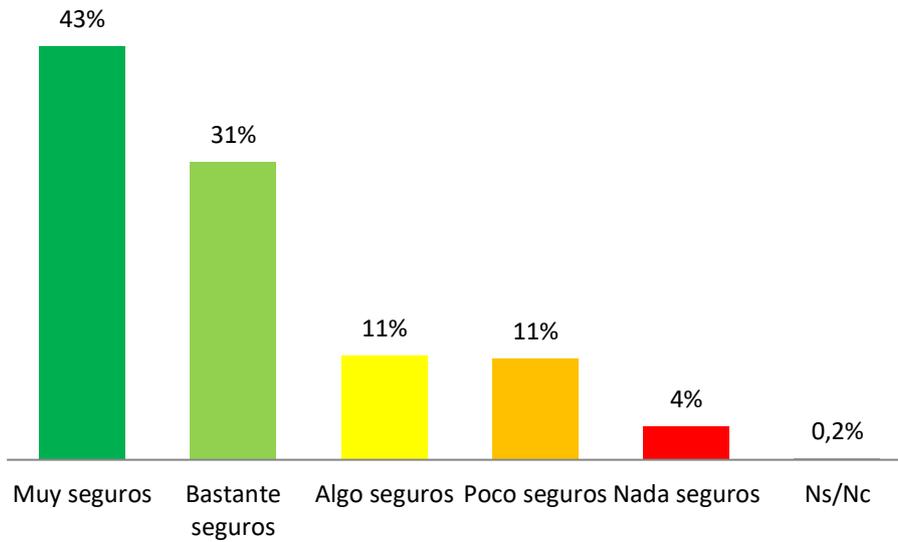


En este contexto, de un uso ampliamente mayoritario de medidas de seguridad para cuando se viaja con niños o adolescentes, entre los que mencionan no hacerlo destaca claramente –y peligrosamente– el “porque no me va a pasar nada”.

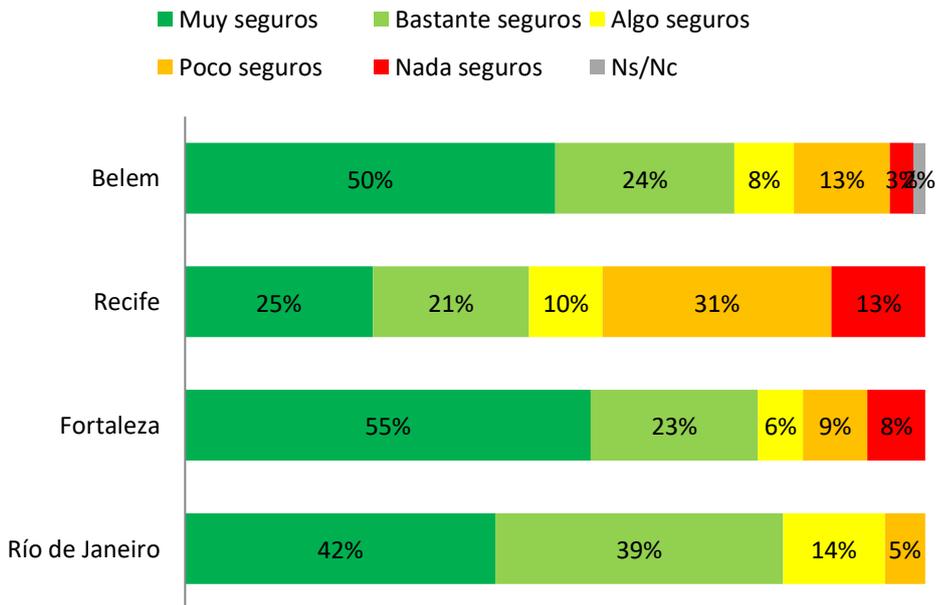


La percepción de “porque no me va a pasar nada” aparece fuertemente en Fortaleza y con altos niveles en Río de Janeiro y Recife.

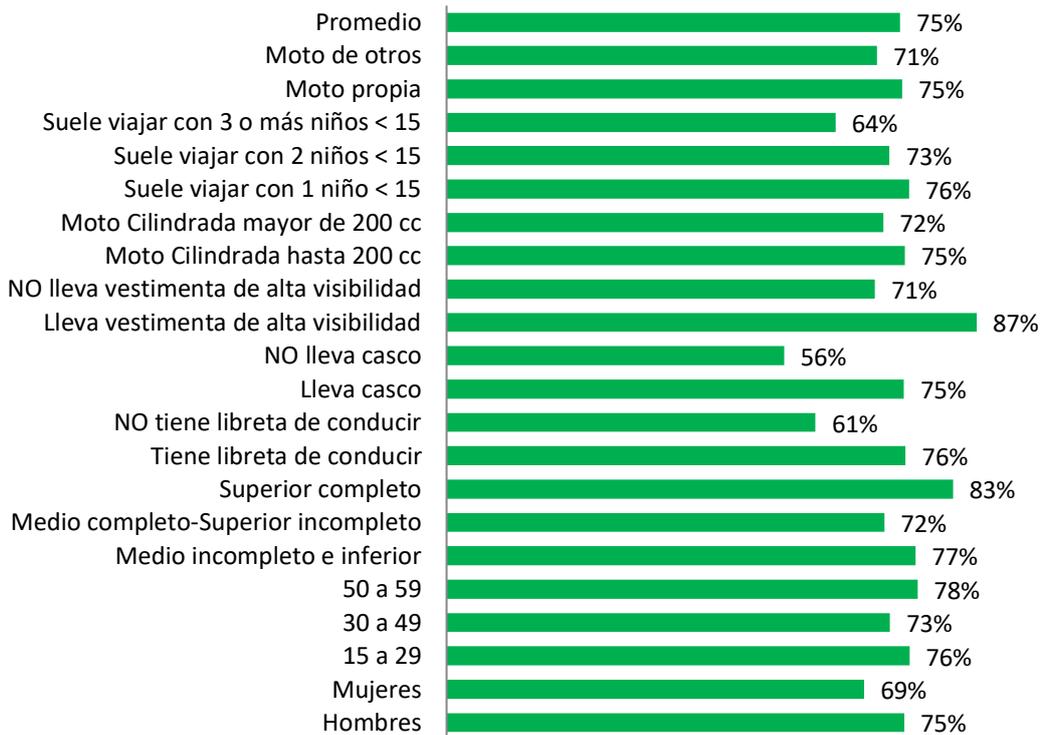
¿Cuán seguros cree que viajan los menores de 15 años cuando van con Ud. en su moto?



Se observa que 3 de cada 4 encuestados consideran que los menores de 15 años viajan seguros en su moto. En este sentido, la sensación de inseguridad para los niños viajando en motos se reduce a 1 de cada 4 que pone en duda la seguridad con la que viajan los menores.



■ Menores de 15 años viajan "Muy seguros" o "Bastante seguros"



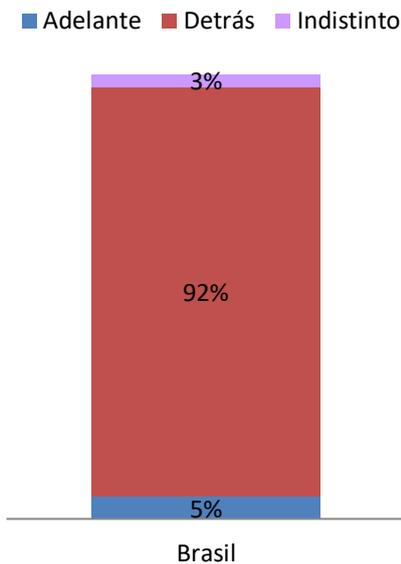
La opinión de que los menores de 15 años viajan “muy” o “bastante seguros” destaca fundamentalmente entre los conductores que utilizan medidas de seguridad (casco o vestimenta apropiada), entre los de mayor nivel educativo, a medida que disminuye la cantidad de niños menores de 15 años con los que se viaja, entre los que tienen libreta de conducir, entre los conductores hombres.

■ Menores de 15 años viajan "Algo seguros", "Poco seguros" o "Nada seguros"



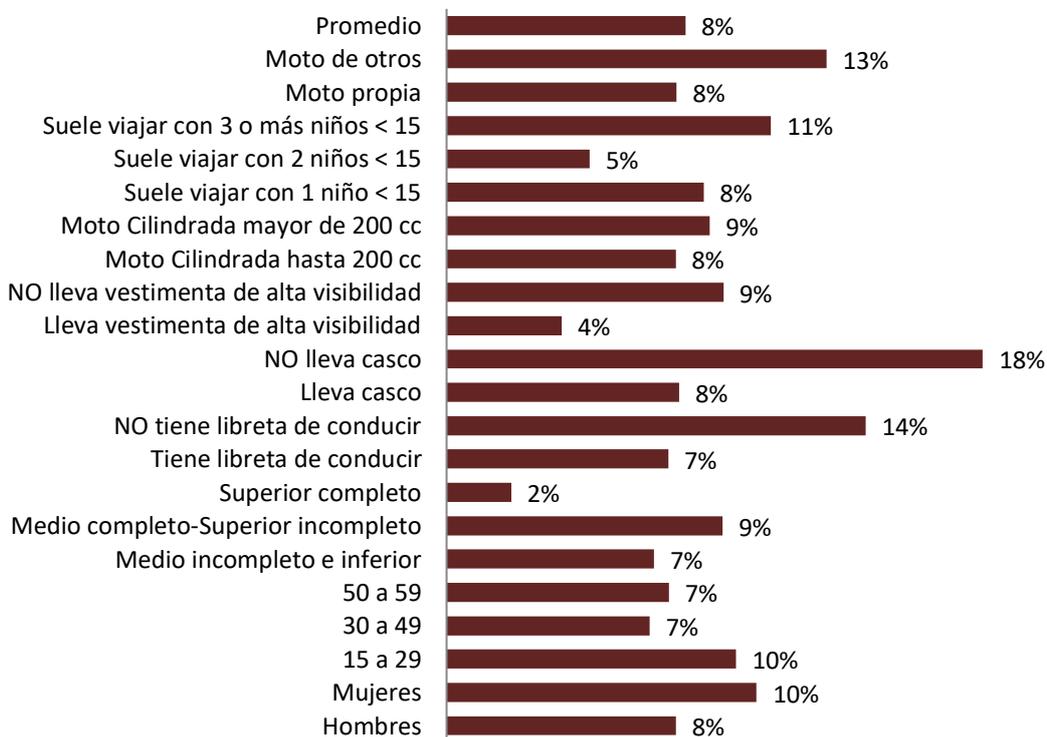
La opinión de que los menores de 15 años viajan “algo”, “poco” o “nada seguros” destaca fundamentalmente entre quienes no llevan medidas de seguridad (casco o ropa apropiada), en los que no tienen libreta de conducir, a medida que aumenta la cantidad de menores de 15 años con los que se suele viajar, entre las conductoras mujeres, en los que tienen medio completo-superior incompleto.

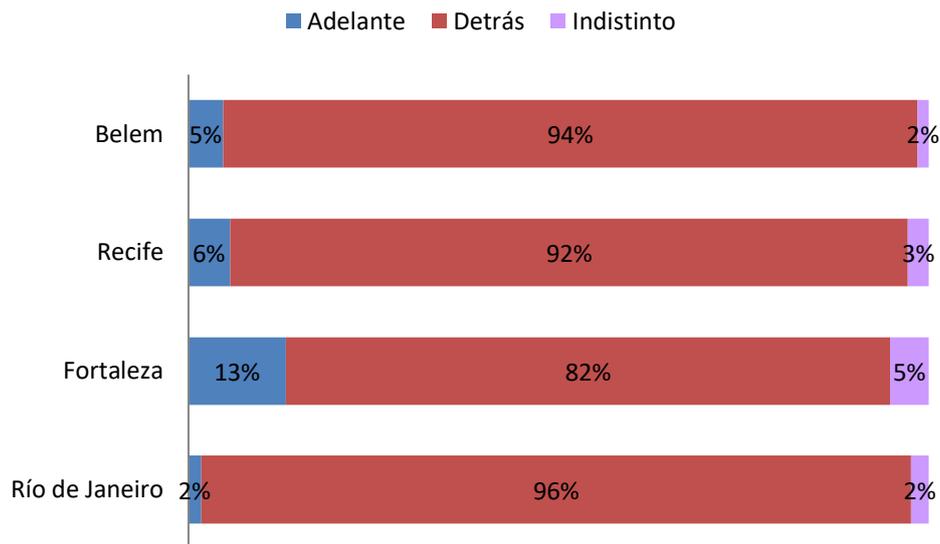
Cuando lleva niños o adolescentes, siendo Ud. el conductor, ¿ubica a los menores delante o detrás de Ud. en el asiento de la moto?



Es notoriamente mayoritario ubicar a los niños o adolescentes en el asiento detrás del conductor. Las respuestas mencionadas en un 5% y 3% son la posición adelante del conductor y quienes mencionaron en forma indistinta respectivamente, siendo el mejor registro de los países relevados.

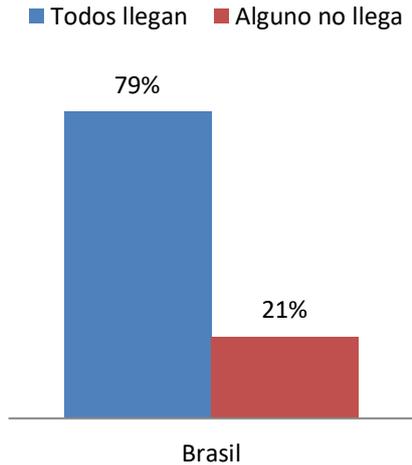
■ Ubicar a niños o adolescentes "Adelante" o "Indistinto" en el asiento de la moto





La mejor performance es para Río de Janeiro seguido por Belém, y la mayor magnitud de ubicarlos adelante o indistinto se da en Fortaleza.

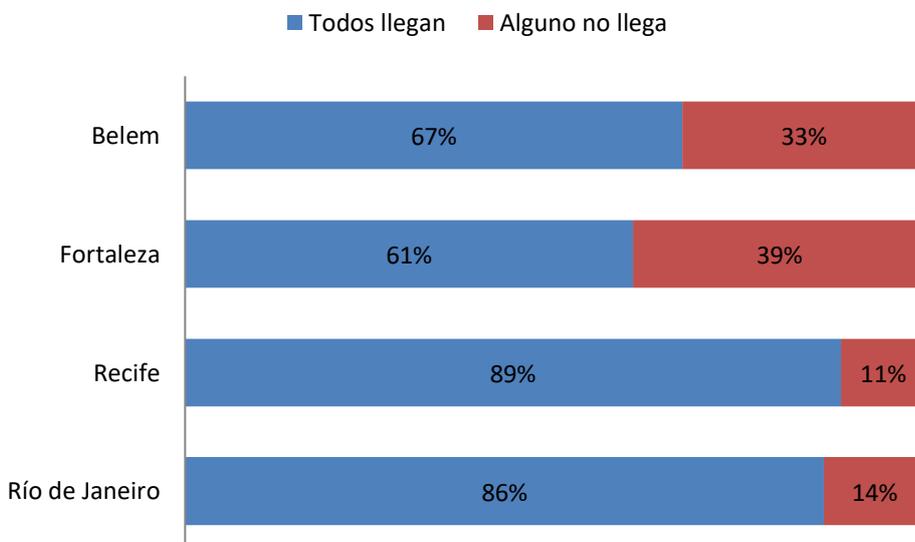
De los niños que transporta, por su altura, ¿alguno no llega al posapié de la moto?



Es mayoritaria la mención a que todos los niños llegan al posapié, aunque de todos modos 1 de cada 5 conductores afirman que alguno no llega.



La mención al hecho de que alguno de los menores no alcance el posapié aumenta fuertemente entre quienes no llevan casco, en los que no llevan la vestimenta apropiada, entre quienes no tienen libreta de conducir, en los que viajan en moto de otros, en los que no llevan casco, en los que suelen viajar con 3 o más niños menores de 15 años, en los extremos del nivel educativo, en los conductores más jóvenes, entre las mujeres.

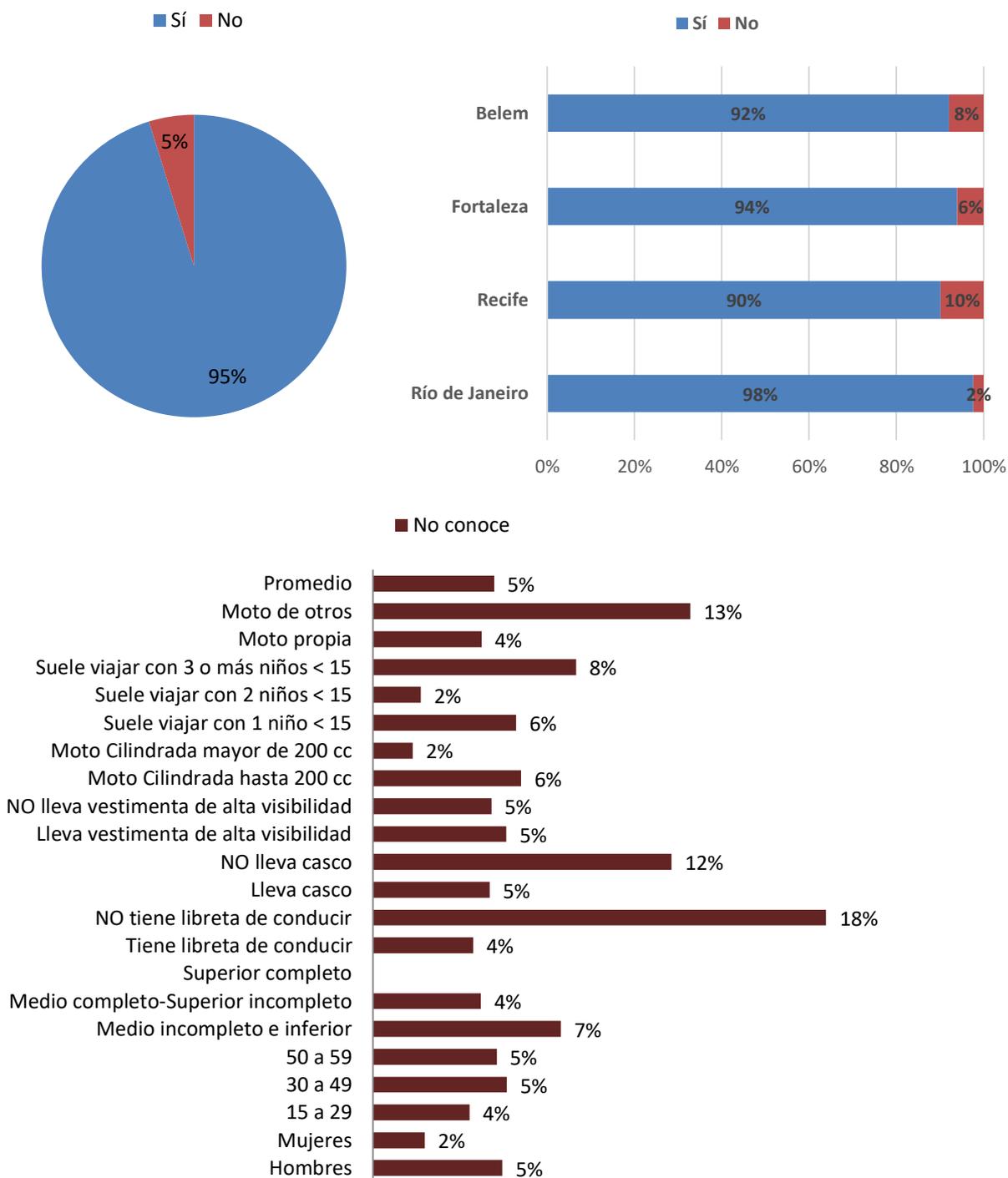


La mejor performance es para Recife y Río de Janeiro, mientras que la peor la presentan Belém y más aún Fortaleza.

¿A través de qué medios se informa sobre seguridad en el tránsito para conductores y peatones?

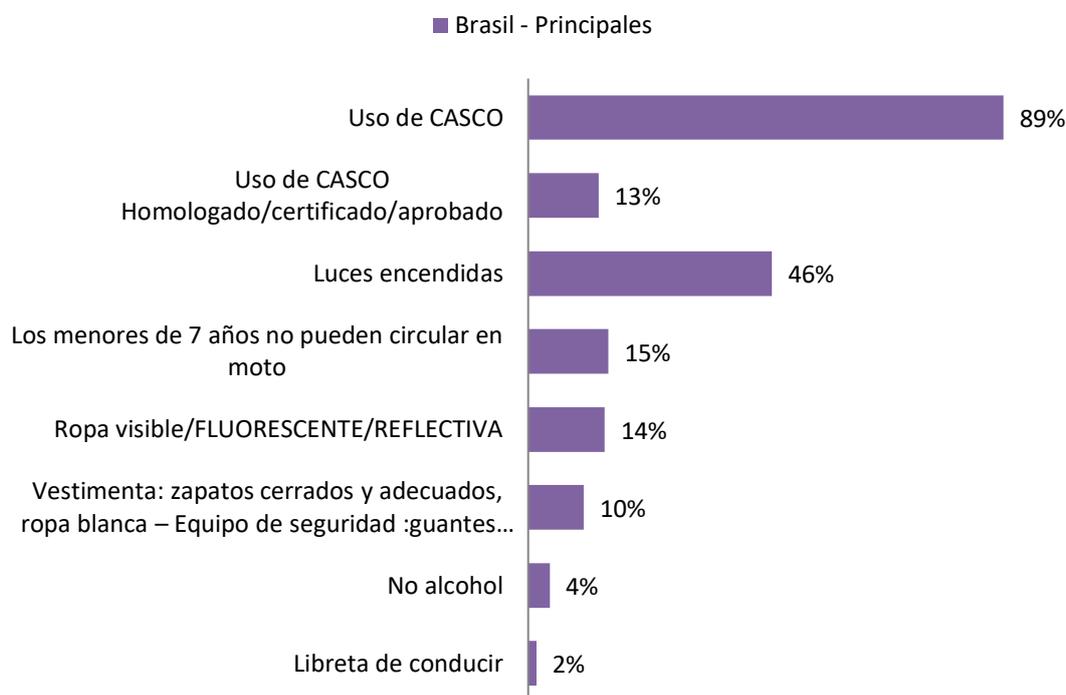


¿Sabe si en Brasil existe alguna reglamentación o ley para circular en moto o motocicleta?

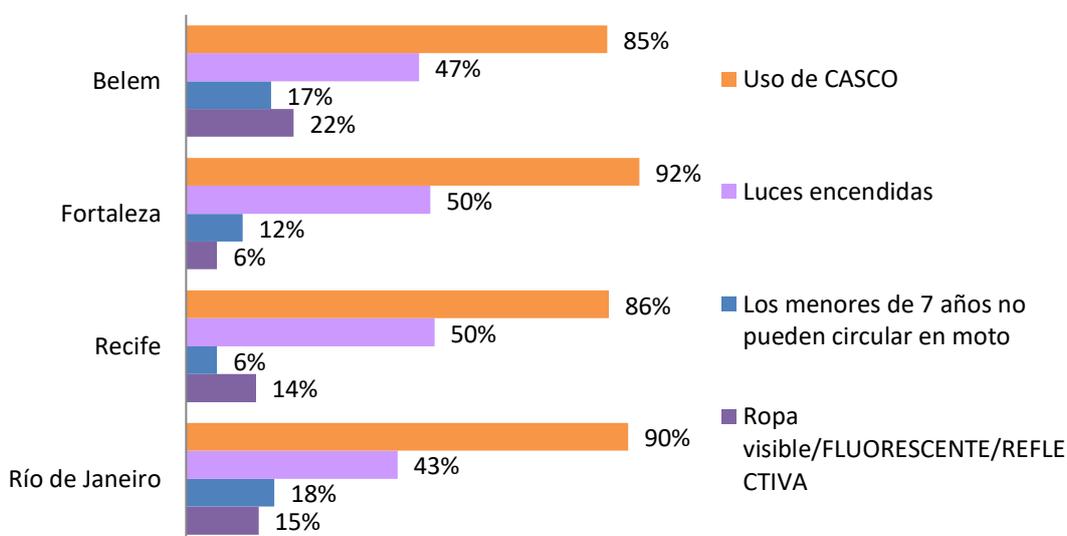


En un contexto de un amplio conocimiento de la existencia de reglamentación, de todas formas, destaca el desconocimiento entre quienes no tienen libreta de conducir, en los que no llevan casco, entre los que viajan en moto de otros, a medida que desciende el nivel educativo, en los que suelen viajar con 3 o más menores de 15 años.

¿Recuerda alguna medidas de seguridad indicada en esas leyes para circular en moto? ¿Qué recuerda, aunque no esté seguro? ¿Algo más? – Para quienes respondieron que **SÍ** saben.



Nuevamente destaca el uso de casco (en general), en mucha menor medida la de casco homologado/etc., seguido por el uso de luces encendidas, luego y en menor medida que los menores de 7 años no pueden circular en moto, y posteriormente el uso de ropa apropiada.



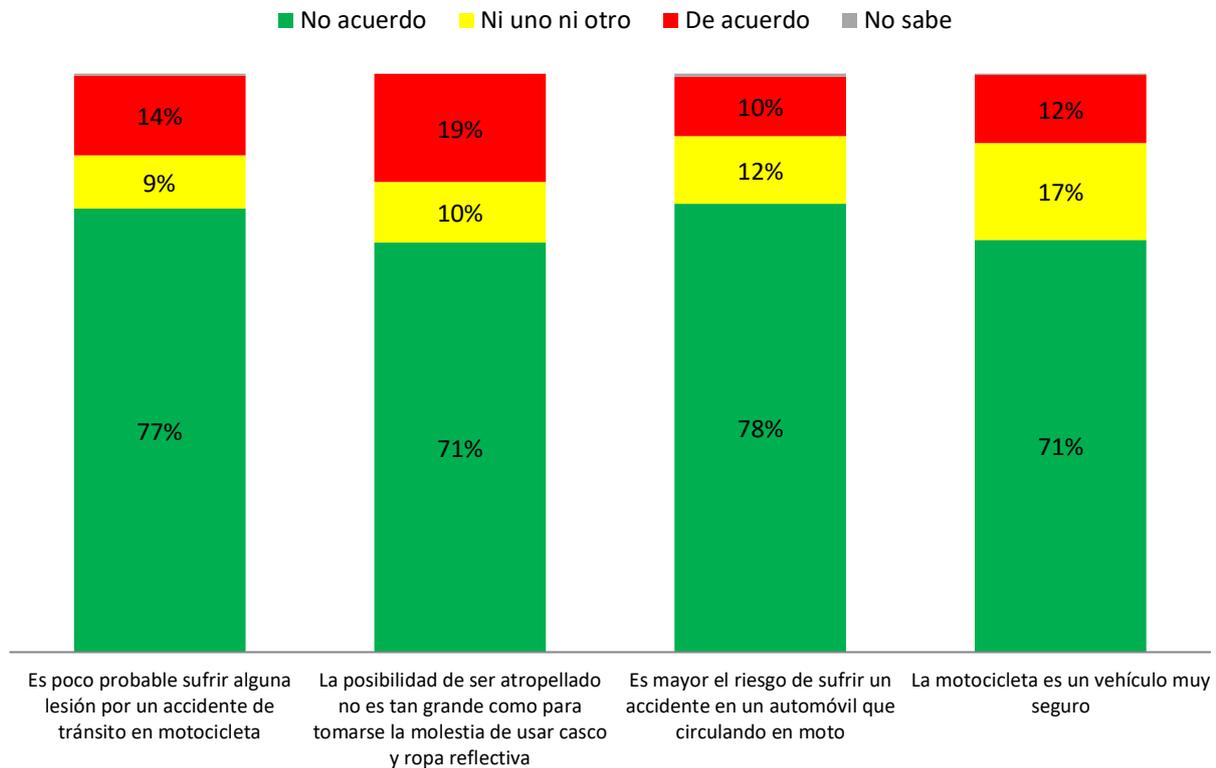
El recuerdo del uso de casco destaca en Fortaleza y Río de Janeiro, el de las luces encendidas en Recife y Fortaleza, el que los menores de 7 años no pueden circular en moto en Río de Janeiro y Belém, y el del uso de la ropa apropiada en Belém.

Aunque no haya oído hablar de una ley o reglamentación, ¿conoce alguna medida de seguridad recomendada para circular en motocicleta? ¿Recuerda alguna otra?—Para quienes respondieron que NO saben.



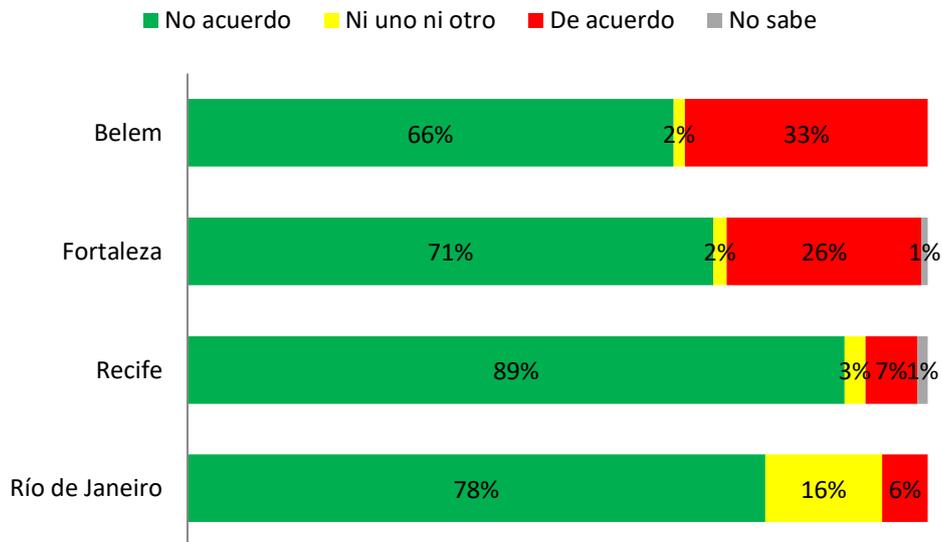
También en este caso destaca el uso de casco (en general), seguido también en el mismo orden por el uso de las luces encendidas.

Voy a leerle una frase, dígame por favor si está de acuerdo o no está de acuerdo. ¿Está de acuerdo o no? Ahora le leo una más... ¿Está de acuerdo o no? La última frase...

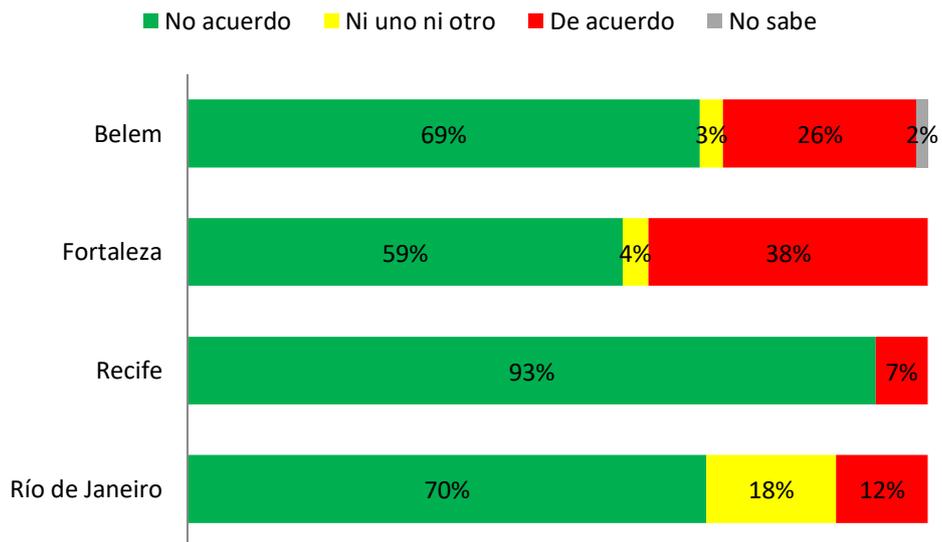


También en Brasil los cuatro reactivos reciben mayoritariamente no estar de acuerdo con las frases, lo cual significa una primera lectura positiva. Sin embargo, surge como principal problema el grado de acuerdo con que la posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva.

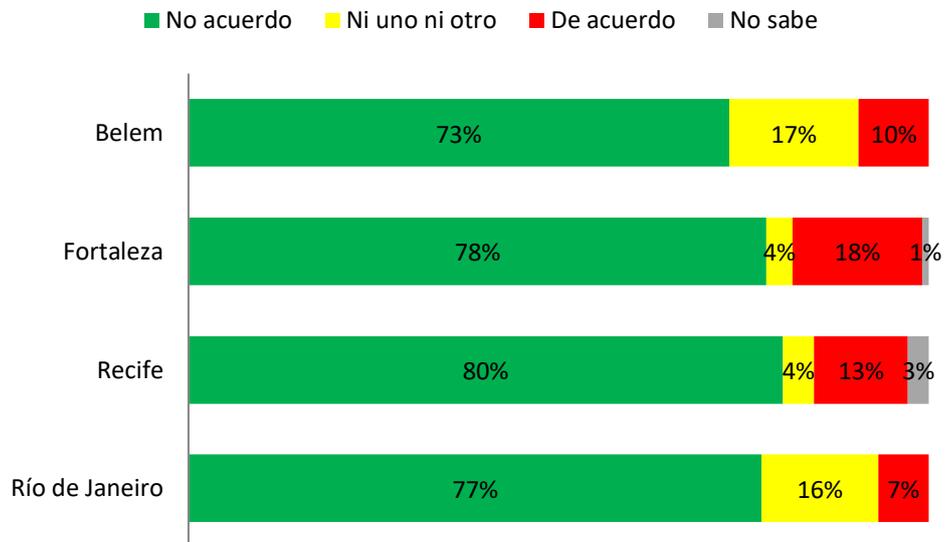
Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – Es poco probable sufrir alguna lesión por un accidente de tránsito en motocicleta.



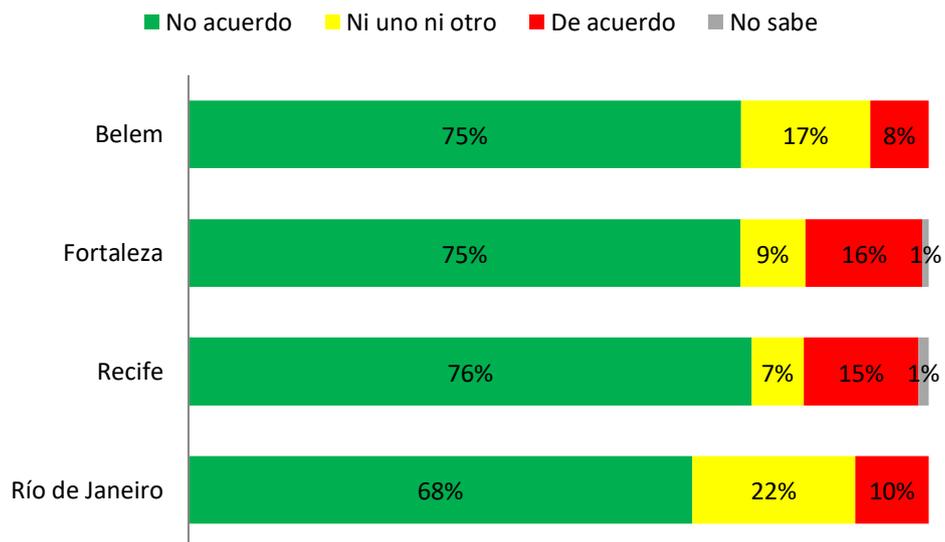
Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – La posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva.



Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – Es mayor el riesgo de sufrir un accidente en un automóvil que circulando en moto.



Acuerdo/Desacuerdo según ciudad – La motocicleta es un vehículo muy seguro.



12.4 Síntesis y conclusiones

Resumen de indicadores observacional para motocicletas por ciudad (%)

Países	Motos							
	Usa casco	Ropa visible	Luces	Alcanza posapié hasta 12 años	Usa celular	Transporta carga	Niños hasta 12 años que viajan como acompañantes	Niños hasta 17 años que viajan como acompañantes
Belém	59,7%	11,1%	68,3%	25,4%	2,8%	4,8%	3,6%	6,4%
Fortaleza	94,1%	8,3%	95,0%	51,9%	1,4%	19,9%	2,4%	4,3%
Recife	99,1%	4,8%	93,3%	71,4%	1,1%	13,5%	3,3%	5,6%
Río de Janeiro	99,1%	8,5%	88,1%	61,1%	0,3%	2,0%	2,3%	4,3%

El porcentaje de niños de hasta 12 años que llegan al posapié, la utilización de ropa visible, así como el transporte de carga, aparecen como los indicadores más críticos de Brasil. Salvo en el uso de ropa visible, donde en las cuatro ciudades el porcentaje de uso es bajo o muy bajo, en los otros dos indicadores se observan importantes variaciones entre las distintas ciudades relevadas.

En cuanto al porcentaje de niños de hasta 12 años que alcanzan al posapié, la situación más crítica se detecta en Belém seguido luego por Fortaleza.

Distinto es el caso del uso de casco, donde con excepción de Belém, las restantes ciudades presentan valores positivos y cercanos al óptimo, situación similar a la que se observa en relación al uso de luces diurnas.

En términos generales, la mayor cantidad de problemas las presenta Belém, y los mejores resultados Río de Janeiro, aunque tiene espacio de mejora en el uso de ropa visible y el porcentaje de niños de hasta 12 años que alcanzan el posapié.

Resumen de indicadores coincidental para motocicletas por ciudad (%)

Ciudades	Motos					
	Usa casco siempre	Utiliza medidas seguridad < 15	Viajan muy o bastante seguros < 15	Lleva niños o menores adelante	Algunos niños no llegan al posapié	Conocimiento de reglamentación para circular en motos
Belém	59%	95%	74%	5%	33%	92%
Fortaleza	90%	95%	77%	13%	39%	94%
Recife	81%	97%	46%	6%	11%	90%
Río de Janeiro	85%	99%	81%	2%	14%	98%

Por un lado se observa un comportamiento homogéneo entre las distintas ciudades y, por el otro, aparecen diferencias entre las mismas según los indicadores que se analicen. Asimismo, se aprecian algunas continuidades con lo detectado en el estudio observacional.

Sobre las continuidades destaca el peor desempeño de Belém y Fortaleza en relación a que algunos niños no llegan al posapié, así como el peor desempeño de Belém en relación a la frecuencia del uso de casco. Es decir que en Belém la respuesta sobre la utilización de casco en la encuesta es aún más crítica que lo que se relevó en el estudio observacional.

Datos destacados del estudio coincidental

Perfil de las personas encuestadas

El nivel educativo de los encuestados da cuenta de un nivel medio-alto, ya que el 61% tiene nivel medio completo o superior incompleto y el 30% medio incompleto e inferior. Son mayoritariamente varones (91%) y tienen menos de 49 años.

Casi la totalidad, el 91%, tiene libreta de conducir vigente. Del mismo modo, la amplia mayoría viaja en una motocicleta propia (96%). Para aprender a conducir la motocicleta el 35% realizó un curso, es el país donde este porcentaje es más significativo. El restante 34% aprendió solo, y 31% le enseñó un amigo o familiar. De estas personas el 59% viaja con un menor de 15 años y el 20% con dos menores.

Uso de la motocicleta

Para todas las personas encuestadas las motocicletas constituyen el medio de transporte habitual; un 85% lo utiliza para ir al trabajo y 81% para recreación y paseos.

Sobre los motivos que expresan por qué la utilizan, se discrimina en un 69% porque es más rápido, 58% porque es más barato o económico. En esa línea, la rapidez destaca en Recife y Río de Janeiro, mientras que el factor económico se incrementa en mayor medida también en Fortaleza y en Recife.

Uso del casco

Ocho de cada diez conductores de motocicleta declaran usar siempre el casco. Fortaleza, Río de Janeiro y Recife son las ciudades con mejor desempeño, mientras que en Belém si bien es mayoritario, aún existe un

espacio de mejora en la frecuencia de uso del casco. Esto se condice con lo registrado en el estudio observacional, donde Belém presentó el menor uso de casco.

Forma más segura de viajar con menores

Resalta ampliamente la mención al uso de casco siempre (59%), seguido a distancia por la de baja velocidad (11%).

Entre los motivos por los que no utilizan medidas de seguridad se hallan: “no me va a pasar nada” con 63%, “dan calor” con 14%, “son caras” con 9%.

La percepción de porque “no me va a pasar nada” aparece fuertemente en Fortaleza y con altos niveles en Río de Janeiro y Recife.

Percepción del riesgo

Se observa que tres de cada cuatro encuestados consideran que los menores viajan seguros en su motocicleta (43% muy seguros, 31% bastante seguros, 11% algo seguros). En este sentido, la sensación de inseguridad para los niños viajando en motocicleta se reduce a uno de cada cuatro que pone en duda la seguridad con la que viajan los menores (11% poco seguros, 4% nada seguros).

Medios por lo que se informa

El 32% se informa por la educación recibida en la escuela de manejo, 31% por experiencia propia, 31% por familiares o amigos, 22% por noticias sobre siniestro de tránsito.

Conocimiento de las reglamentaciones

En un contexto de un amplio conocimiento de la existencia de reglamentación (95%), de todas formas, destaca el desconocimiento entre quienes no tienen libreta de conducir, en los que no llevan casco, entre los que viajan en moto de otros, a medida que desciende el nivel educativo, en los que suelen viajar con tres o más menores.

En suma

Este país tiene una buena norma que regula varios aspectos sobre la movilidad en motocicleta, y el traslado de niños es uno de ellos. En esa línea, el Código de Tránsito aborda una serie de aspectos para el viaje seguro.

Sin embargo, Brasil es uno de los países con la tasa de fallecidos cada 100.000 habitantes más alta en comparación con los países en estudio; es el segundo país con tasa más alta, luego de República Dominicana.

Al analizar la situación del traslado de niños en motocicletas que se desprende del estudio haciéndolo desde una perspectiva del “deber ser” o situación ideal, destaca tanto por lo detectado en el observacional como en la encuesta que existen aún aspectos en los cuales se debe trabajar para disminuir o mitigar la situación de vulnerabilidad a la que se exponen los niños al viajar en motocicletas en Brasil.

En esesentido, se detectó un porcentaje de uso de casco en los niños de hasta 17 años que se ubica por debajo del piso del 90% que se considera deseable; sucede algo similar con el uso de casco certificado. Si

bien en lo declarativo el uso de casco aparece claramente como la principal medida de seguridad para cuando se viaja con niños o adolescentes, en lo observado se detecta que existe aún un margen de mejora en su uso por parte de niños y adolescentes.

Sin embargo, en cuanto al uso de la ropa adecuada se aprecia un abrecamajor que en el del casco, tanto por lo observado como por lo declarado.

De todos modos, aunque los niños o adolescentes además del casco certificado llevaran la ropa adecuada, hay otro indicador donde la realidad observada presenta una amplia distancia con el “deber ser”, y es que los niños y adolescentes lleguen al posapié, donde la mayor brecha se detecta en los niños de hasta 12 años.

Al mismo tiempo, analizando los resultados del estudio desde el punto de vista del cumplimiento de la normativa existente en Brasil acerca del traslado de niños y adolescentes en motocicletas, si bien no se cumple en lo concerniente al traslado de niños, de todas formas cabe señalar que es bajo el porcentaje que lo hace, sobre todo en los que tienen hasta 12 años. Luego existe una brecha aún mayor para mejorar que es el cumplimiento de que todos los pasajeros usen casco (en este caso el foco es en los niños y adolescentes). Respecto al uso correcto del casco se puede sostener que la norma se cumple en niños (supera el 90% en los de hasta 12 años y prácticamente llega a ese umbral tomando los de hasta 17 años). Existe una brecha aún en relación al uso de casco certificado, de igual modo en el uso de material reflectivo y en cuanto al uso de luces diurnas. Se da un importante uso, salvo en Belém, donde la brecha es mayor; y en relación al uso de celular, si bien no se da el cumplimiento al 100%, de todas formas destaca el bajo uso del mismo como elemento distractor.

En cuanto a las percepciones acerca del traslado de niños y adolescentes en motocicletas, si bien presentan magnitudes minoritarias, de todas formas se detectan una serie de alertas en relación al “porque no me va a pasar nada” como el principal motivo de la no utilización de medidas de seguridad cuando se viaja con niños o adolescentes (en un contexto de declaración de utilización de medidas casi unánime). En este sentido, algunas de las preguntas realizadas muestran que no es universal la percepción acerca de la inseguridad con la que viajan los menores de 15 años. Tampoco lo es el lugar en la moto donde es más seguro que viajen, ya en una mayor medida, se observa una alerta en relación a que alguno de los niños no llegue al posapié. Pero también existe una percepción del riesgo preocupantemente disminuida, como se aprecia en el hecho de que el 19% considere que la posibilidad de ser atropellado no es tan grande como para tomarse la molestia de usar casco y ropa reflectiva. Es decir, existe un conjunto de ideas que, si bien son minoritarias en términos de magnitud, parecen arraigadas en la percepción de quienes circulan en motocicleta transportando niños, que dan cuenta de un panorama lejano al “ideal” en relación a la seguridad del transporte de niños y adolescentes en motocicletas.

A nivel general, las ciudades muestran un alto uso del casco, exceptuando Belém. No obstante, exhiben un bajo uso de otras medidas de seguridad como la ropa visible. Son todos aspectos que están contemplados en la normativa nacional pero que claramente el uso no está aún instalado.

Sobre los encuestados, son mayoritariamente varones, de nivel educativo medio, que tienen libreta y son dueños de la motocicleta. Asimismo, se puede señalar que la utilizan como su principal medio de transporte, para ir a trabajar y para pasear. En Brasil es donde aparece esto en las tres primeras preferencias.

Por otro lado, las ciudades de Brasil en estudio muestran la tasa más baja de niños en motocicletas respecto a los demás países. En ese sentido, en cuanto al porcentaje de niños de hasta 12 años que alcanzan al posapié la situación más crítica se detecta en Belém seguido luego por Fortaleza; Recife presenta el panorama más crítico en relación al uso de ropa visible.

El uso del casco en niños presenta una situación heterogénea entre las ciudades y entre los elementos de seguridad de que se trate. De ese modo, es muy bajo en Fortaleza y Belém pero alto en Río de Janeiro. No obstante, el uso correcto del casco en niños es relativamente alto. Respecto al casco homologado, es muy bajo en Río y en Belém; pero más alto en Fortaleza. El uso de ropa visible es bajo en general, en todas las ciudades.

La percepción de seguridad respecto al traslado de los niños en motocicleta es muy alta en Brasil. Tres de cada cuatro entrevistados sostiene que los niños viajan muy seguros o bastante seguros en una motocicleta. Esto se complementa con lo que declaran respecto a los motivos por los que no usan las medidas de seguridad, donde un porcentaje muy alto contestó que no lo usan porque no les va a pasar nada. Es claro que en Brasil es necesario trabajar sobre las percepciones del riesgo respecto a los niños en motocicletas.

TERCERA PARTE

13. Desafíos y recomendaciones

Este estudio deja planteados algunos desafíos respecto a la seguridad de los niños en las motocicletas. En esa línea, el uso del casco certificado es fundamental, pero también lo es el uso de otras medidas de seguridad, como el uso de vestimenta visible, que se observa bajo en general.

Se constata una disparidad al interior de los países, entre ciudades; donde las ciudades importantes o capitales se comportan de una manera y las demás de otra. Esto indica la importancia de lo local en materia de seguridad vial.

En términos generales, en las ciudades con menor uso de medidas de seguridad es donde la cantidad de niños en motos es mayor. Esto se encuentra relacionado con la percepción de seguridad y también respecto a la falta de información. En ese sentido, uno de los desconocimientos principales refiere a la posición en que debe viajar el niño en la motocicleta.

Dados los resultados de los relevamientos realizados y los desafíos planteados anteriormente, se pueden destacar ciertas recomendaciones que contribuirían al traslado más seguro de niños en motocicletas, a saber:

-Recomendaciones para países y ciudades que no contemplan el traslado de niños en motocicleta en sus reglamentaciones de tránsito: Argentina, Colombia y República Dominicana.

- Trabajar estrechamente con los gobiernos para que se regule el traslado de niños en motocicleta y se incluyan las medidas y elementos de seguridad necesarios para la seguridad del niño en este tipo de vehículos en forma explícita dentro de las reglamentaciones nacionales. Y que el cumplimiento de las mismas se haga obligatorio mediante una fuerte fiscalización. Esto permitiría una homogeneización en las condiciones del traslado de menores.
- Asimismo, y acompañando con lo anterior, se recomienda la exigencia de un elemento de seguridad imprescindible como es el casco homologado de acuerdo con el Reglamento 22 de la ONU para todos los ocupantes de motocicletas. Sin embargo, debe considerarse la posible no disponibilidad de este tipo de elementos para niños en los mercados.
- Que se trabaje también sobre la disponibilidad de estos elementos en el mercado a precios accesibles.
- Dado que no existe una convención respecto a la edad o altura mínima requerida para transportarse en motocicleta, se alienta a que se tome como referencia otro elemento de seguridad de las

motocicletas como es el posapié. Así, sería conveniente requerir que los ocupantes niños tengan la altura suficiente para poder utilizarlo, como elemento complementario de seguridad.

- Otros elementos de seguridad como la utilización de ropa de alta visibilidad, y las luces encendidas en todos los horarios son medidas que se aconseja incluir en las reglamentaciones.
- Se recomienda la obligatoriedad de cursos de capacitación teórico-práctico para conducir motocicletas que estos temas sean incluidos en el examen para obtener la licencia de conducir. Al mismo tiempo, la fiscalización del porte de la misma es crucial.
- Se sugiere realizar acciones para crear conciencia sobre el tema, trabajando desde diversos ámbitos como es la salud, educación y también prensa.
- Se recomienda que los países presenten los datos de siniestralidad según lugar de ocurrencia, tipo de usuario y vehículo, tipo de consecuencia (lesión o fallecimiento) y edad de las víctimas, para poder realizar acciones focalizadas en los puntos de mayor riesgo.
- Cabe destacar que la información detallada sobre el tipo de lesión y edad favorecería la comprensión de las consecuencias de los siniestros y contribuiría fuertemente a la posible mejora en las políticas públicas de prevención en salud y tratamiento de los siniestrados. En ese sentido, involucrar al sector salud en esta materia sería deseable.

-Recomendaciones para países y ciudades que contemplan el traslado de niños en motocicletas pero no así todas las medidas de seguridad requeridas: Paraguay, Brasil, Uruguay.

- Trabajar estrechamente con los gobiernos para que incluyan las medidas y elementos de seguridad necesarios para la seguridad del niño en este tipo de vehículos que aún no estén contemplados en la reglamentación vigente. Y que el cumplimiento de las mismas se haga obligatorio mediante una fuerte fiscalización. Esto permitiría una homogeneización en las condiciones del traslado de menores.
- Asimismo, y acompañando con lo anterior, se recomienda la exigencia de un elemento de seguridad imprescindible como es el casco homologado de acuerdo con el Reglamento 22 de la ONU para todos los ocupantes de motocicletas. Sin embargo, debe considerarse la posible no disponibilidad de este tipo de elementos para niños en los mercados.
- Que se trabaje también sobre la disponibilidad de estos elementos en el mercado a precios accesibles.
- Dado que no existe una convención respecto a la edad o altura mínima requerida para transportarse en motocicleta, se alienta a que se tome como referencia otro elemento de seguridad de las motocicletas, como es el posapié. Así, sería conveniente requerir que los ocupantes niños tengan la altura suficiente para poder utilizarlo, como elemento complementario de seguridad.

- Otros elementos de seguridad como la utilización de ropa de alta visibilidad y las luces encendidas en todos los horarios son medidas que se aconseja incluir en las reglamentaciones.
- Se recomienda la obligatoriedad de cursos de capacitación teórico-práctico para conducir motocicleta y que estos temas sean incluidos en el examen para obtener la licencia de conducir. Al mismo tiempo, la fiscalización del porte de la misma es crucial.
- Se sugiere realizar acciones para crear conciencia sobre el tema, trabajando desde diversos ámbitos como lo es la salud, educación y prensa.
- Se recomienda que los países presenten los datos de siniestralidad según lugar de ocurrencia, tipo de usuario y vehículo, tipo de consecuencia (lesión o fallecimiento) y edad de las víctimas, para poder realizar acciones focalizadas en los puntos de mayor riesgo.
- Cabe destacar que la información detallada sobre el tipo de lesión y edad allí favorecería la comprensión de las consecuencias de los siniestros y contribuiría fuertemente a la posible mejora en las políticas públicas de prevención en salud y tratamiento de los siniestrados. En ese sentido, involucrar al sector salud en esta materia sería deseable.

14. Conclusiones generales

Los datos presentados en este estudio permiten una primera aproximación a las condiciones del traslado de niños en motocicleta, y también a las ideas respecto a los adultos que trasladan a menores en las mismas.

De ese modo, se entiende que una de las principales fortalezas del mismo es que aporte una cantidad importante de información sistematizada, comparada y nueva para países de América Latina y el Caribe.

Asimismo, este estudio permite comparar la situación de ciudades; sean estas grandes e importantes, como también ciudades más pequeñas. Esto último permite visualizar las diferencias existentes entre las ciudades a la interna de un mismo país y, en ese sentido, aporta insumos concretos para trabajar en cada una de ellas y poder tomarlas como ejemplo para avanzar en mejoras sobre la temática.

No obstante, el estudio se ha enfrentado a algunas dificultades que también plantean desafíos para la región. Se ha mencionado en varias oportunidades que la información y los datos sobre siniestralidad vial en los países de Latinoamérica y el Caribe es insuficiente. Desde OISEVI se han realizado esfuerzos que conllevaron avances y continuar impulsando esa línea de trabajo es fundamental. En ese sentido, es necesario seguir trabajando para que haya datos disponibles sobre siniestralidad vial de los países y de las ciudades, diferenciada por grupo etario, discriminando el tipo de usuario e informando sobre el vehículo en el que ocurrió el siniestro.

Por otra parte, también se hallan debilidades que se desprenden de la disponibilidad o no de recursos. En última instancia, la cantidad de ciudades por país depende de la cantidad de recursos disponibles. Y en ese sentido fue que se midieron algunas ciudades, no logrando una representatividad a nivel país. Asimismo, la elección de las ciudades no fue aleatoria, por el contrario, fueron seleccionadas de forma intencional.

Del mismo modo, limitaciones que trascienden a este estudio son las que se desprenden de la metodología y estratificación utilizada para este tipo de estudios en la región.

En esta línea, el estudio es una primera aproximación directa a la problemática que pretende crear una base de conocimiento que en el mediano plazo aliente a la mejora de las condiciones del traslado de niños en motocicleta, y que las medidas que puedan ser llevadas adelante, en el mediano y largo plazo, contribuyan a la reducción de muertes y lesiones a causa de los siniestros de tránsito.

Este estudio no habrá cumplido con su objetivo esencial de mejorar las condiciones del traslado de niños hasta tanto no exista voluntad de los gobiernos y organizaciones vinculadas en incorporar, implementar y exigir requisitos mínimos que contribuyan con la reducción de muertes y lesiones a causa de los siniestros de tránsito.

15. Referencias utilizadas

- AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE PARAGUAY(2015). *Boletín del Observatorio*. Disponible en: <http://www.antsv.gov.py/direcciones/direcci%C3%B3n-de-observatorio-vial>
- ARAÚJO, Miguel; Eduardo ILLANES, EvelinaCHAPMANY EugêniaRODRIGUES(2016). "Effectiveness of interventions to prevent motorcycle injuries: systematic review of the literature" en*International Journal of Injury Control and Safety Promotion*. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1080/17457300.2016.1224901>
- CAF (2013). *Motos y seguridad vial: por una convivencia más segura (memorias)*. Bogotá: CAF. Disponible en: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/799>
- INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES DE COLOMBIA (2015). Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte. Disponible en: <http://www.medicinalegal.gov.co/forensis>
- OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (2016). *VII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2015/2016*. Disponible en: <http://www.oisevi.org/a/images/files/informes/info-7.pdf>
- OFICINA DE ESTADÍSTICA DE REPÚBLICA DOMINICANA (2015). *Anuario de Estadísticas 2015- Muertes Accidentales y violentas*. República Dominicana. Disponible en: <http://www.one.gob.do/Estadisticas/199/accidentes-y-muertes-en-accidentes-de-transito>
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (2015). *Global status report on road safety 2015*. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/
- _____ (2015). *Motorcycle-related injuries in children in the South-East Asia Region*. Disponible en: http://www.searo.who.int/entity/disabilities_injury_rehabilitation/documents/motorcyclerelatedinjuriesinchildrearsear.pdf?ua=1
- _____ (2013). *Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries*. Disponible en: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/85396/1/9789241505109_eng.pdf
- _____ (2008). *Child Injury Prevention in the South-East Asia Region*. Disponible en: http://apps.searo.who.int/PDS_DOCS/B3765.pdf
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUDY UNICEF (2008). *World report on child injury prevention*. Disponible en: https://www.unicef.org/eapro/World_report.pdf
- ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (2008). *Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales*. Disponible en: <http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/cascos.pdf>
- RODRIGUES, Eugênia M. S.; Andrés VILLAVECES, Antonio SANHUEZA y José A. ESCAMILLA-CEJUDO (2014). "Trends in fatal motorcycle injuries in the Americas, 1998–2010" en*International Journal of Injury Control and*

Safety Promotion, 21:2, pp. 170-180. Disponible en:
<http://dx.doi.org/10.1080/17457300.2013.792289>

RODRÍGUEZ, D.; M. SANTANA y C. PARDO (2015). *La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región* (Espacio, Ed.), Bogotá: CAF. Disponible en:
<http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/754/CAF%20LIBRO%20motos%20digital.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL DE URUGUAY (2015). *Informe de Siniestralidad Vial en Uruguay*.
http://unasev.gub.uy/inicio/sinatran/informes_siniestralidad_vial_uruguay/

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (2016). *The United Nations Motorcycle Helmet Study. Part of WP.29, "How it works and how to join it", series*. Disponible en:
https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/WP29/United_Nations_Motorcycle_Helmet_Study.pdf

WORLD HEALTH ORGANIZATION (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*. Disponible en:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/



16. Anexos

ESTUDIO OBSERVACIONAL Y APROXIMACIÓN CUANTITATIVA AL USO DE MOTOS

Fundación Gonzalo Rodríguez 2017

FICHA FINAL DEL TRABAJO DE CAMPO POR PAÍS

A continuación se presenta el reporte de lo actuado en el proyecto de investigación “Situación y reglamentación del desplazamiento de los niños en motos. Estudio observacional y aproximación cuantitativa a usuarios de motos”.

El mismo contiene un resumen de información relativa a las actividades y resultados de campo, para el relevamiento realizado en los distintos países: Argentina, Brasil, Colombia, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.

Se reportan las localizaciones de los Puntos de Observación (intersecciones donde se realizó el relevamiento para la técnica de observación no participante), fechas de ejecución y cantidad de observaciones y encuestas logradas por ciudad.

En el caso de Uruguay las actividades de campo se desarrollaron directamente por Factum. Para los casos de las actividades de campo fuera del Uruguay se contrataron servicios de proveedores locales, en estos casos se brinda además información de identificación de la Empresa que participó en el estudio. Junto a este dato se incluye la cantidad de personal de campo asignado al relevamiento (cantidad de observadores, encuestadores, supervisores).

PAÍS	TURNO MATUTINO	TURNO VESPERTINO
PARAGUAY	8:00 a 10:00 horas	16:00 a 18:00 horas
URUGUAY	Jueves, viernes y sábado: de 8:00 a 10:00 h - Domingo: de 10:00 a 12:00 h	16:30 a 18:30 horas
COLOMBIA	Sábado, lunes y martes: de 7 a 9 h – Domingo: de 8:30 a 10:30 h	16:30 a 18:30 horas
BRASIL	Sábado, lunes y martes: de 8:00 a 10:00 h - Domingo: de 9:00 a 11:00 h	16:00 a 18:00 horas
REPÚBLICA DOMINICANA	Sábado y domingo: de 9:00 a 11:00 h - Lunes y martes: de 8:00 a 10:00 h	16:00 a 18:00 horas
ARGENTINA	Sábado, lunes y martes: de 8:00 a 10:00 h - Domingo: de 9:00 a 11:00 h	16:30 a 18:30 horas

1) Argentina

Fecha de campo: sábado 19 a miércoles 23 de noviembre de 2016.

Supervisión: finalizada el 11 de diciembre de 2016.

a) Provisión de campo y personal asignado

Para el trabajo de campo en Argentina fue contratada la empresa FINE Research.

Domicilio: Olazábal 1334 – Ciudad de Buenos Aires – Argentina.

La cantidad de personal directamente asignado al relevamiento en campo se describe a continuación.

- Cantidad de observadores: 26
- Cantidad de encuestadores: 26
- Cantidad de supervisores de la empresa: 7
- Cantidad de supervisores de FACTUM: 1.

b) Técnica de Observación no participante

En la **Tabla 1** se presenta el detalle de los Puntos de Observación por Región y Ciudades implementados para la aplicación de la técnica observacional.

Debido a inclemencias climáticas se resolvió suspender un turno en Jujuy y dos en Tucumán del día martes 22 de noviembre, recuperándose los mismos al día siguiente.

Se obtuvieron para la técnica observacional un total de 13072 casos. En la **Tabla 2** se presenta la distribución final de casos por Región y Ciudades de Argentina.

c) Técnica de encuesta

En lo que refiere a la realización de encuestas a usuarios de motos, se cumplió con los 520 casos previstos.

En la **Tabla 3** se presenta la distribución de los casos por Región.

Cuando existían centros educativos cercanos a los PO, se identificaron y asignaron como zona de referencia para la realización de las encuestas, permitiendo al encuestador circular en los alrededores para ubicar casos adecuados a los requerimientos del trabajo. Cuando no se ubicaron centros educativos a menos de 10 cuadras, se aplicó el filtro a usuarios de motos que circulaban en las cercanías de los PO para identificar a quienes trasladan a menores de 15 años habitual u ocasionalmente en esos vehículos y aplicarles la encuesta.

Tabla 1. Técnica observacional: Localización de PO por Región y Ciudad. Argentina.

Región	Ciudad	Ubicación de cada PO
Jujuy	San Salvador Jujuy	General San Martín y Coronel Otero
		General Lamadrid y General San Martín
		General Güemes y General Lamadrid
		Salta y Patricias Argentinas
Tucumán	San Miguel de Tucumán	Crisostomo Álvarez y Las Heras
		Córdoba y 25 de Mayo
		25 de Mayo y Santiago
		Congreso y Las Piedras
		24 de Septiembre y Balcarce
Córdoba	Córdoba	Colon y Riobamba
		Duarte Quiroz y Maestro Vidal
		27 de Abril y Marcelo T. de Alvear
		Fuerza Aérea y Díaz de la Fuente
		Marcelo T. de Alvear y Blvr. San Juan
		Estrada y Buenos Aires
Buenos Aires	La Plata	Calle n.º 14 y Calle n.º 49
		Diagonal n.º 74 y Calle n.º 45
		Av. 7 y 55
		Calle n.º 12 y Calle n.º 49
		Diagonal n.º 74 y Calle n.º 15
CABA	CABA	Av. San Juan y Lima
		Av. San Martín y Beiro
		Paseo Colón y Humberto Primo
		Entre Ríos y San Juan
		Suarez y Montes de Oca
		Combate de los pozos y Rivadavia

Tabla 2. Técnica observacional: cantidad de PO y casos obtenidos por Región y Ciudad. Argentina.

Región	Ciudad	Cantidad de unidades relevadas	Cantidad de PO
Jujuy	San Salvador Jujuy	2201	4
Tucumán	San Miguel de Tucumán	2378	5
Córdoba	Córdoba	2487	6
Buenos Aires	La Plata	2339	5
CABA	CABA	3667	6
TOTAL		13072	26

Tabla 3. Técnica de encuesta: casos realizados por Región. Argentina.

Región	Cantidad de encuestas realizadas
Jujuy	80
Tucumán	100
Córdoba	120
Buenos Aires	100
CABA	120
TOTAL	520

2) Brasil

Fecha de campo: desde el sábado 22 al martes 25 de octubre de 2016.

Supervisión: Finalizada el 7 de noviembre de 2016.

a) Provisión de campo y personal asignado

El trabajo de campo en Brasil fue contratado a la empresa FINE Research.

Domicilio: Olazábal 1334 – Ciudad de Buenos Aires – Argentina.

La cantidad de personal directamente asignado al relevamiento en campo se describe a continuación.

- Cantidad de observadores: 27
- Cantidad de encuestadores: 27
- Cantidad de supervisores de la empresa: 5
- Cantidad de supervisores de FACTUM: 1

b) Técnica de observación no participante

Se obtuvieron para la técnica observacional un total de 12.848 casos. En la **Tabla 5** se presenta la distribución total de casos por Ciudad en Brasil.

c) Técnica de encuesta

En lo que refiere a la realización de encuestas a usuarios de motos, se cumplió con los 540 casos previstos.

En la **Tabla 6** se presenta la distribución de los casos por Ciudad.

Tabla 4. Técnica observacional: Localización de PO por Región y Ciudad. Brasil.

Estado	Ciudad	Ubicación de cada PO
Río de Janeiro	Río de Janeiro	Av. Presidente Vargas esquina Av. Río Branco - Centro - RJ
		Rua do Riachuelo esquina Rua dos Inválidos - Lapa - RJ
		Radial Oeste esquina Av. Maracanã - Maracanã - RJ
		Rua Conde de Bonfim esquina Rua General Rocca - Tijuca - RJ
		Rua Carolina Machado esquina Av. Ministro Edgard Romero - Madureira - RJ
		Av. Nelson Cardoso esquina Estrada do Tindiba - Taquara - Jacarepaguá - RJ
		Estrada dos Bandeirantes esquina Rua Carlos Palut - Taquara - Jacarepaguá - RJ
		Rua Siqueira Campos esquina Av. N. Sra. Copacabana - Copacabana - RJ
Pernambuco	Recife	Av. Agamenon Magalhães esquina Conde da Boa Vista
		Av. Recife esquina Av. João Cabral de Melo Neto
		Av. Fernando Simões Brabosa esquina Rua Ernesto de Paula Santos
		Av. Abdias de Carvalho esquina Av. General San Martim
		Av. Professor José dos Anjos esquina Av. Beberibe
		Av. Conde de Boa Vista esquina Rua do hospicio
		Av. Dantas Barreto esquina Rua São João
Ceará	Fortaleza	Woshingtom Soares esquina Edson Brasil
		Borges De Melo esquina Expedicionários
		Tenente Jurandir Alencar esquina Frei Cirilo
		Dom Luis esquina Virgilio Tavora
		Av. Aguanambi y Antonio Sales
		Francico Sá esquina Temberge
Pará	Belém	Avenida Mario covascomsn 2 (bairro coqueiro)
		Rua São Pedro esquina Rua Lameira Bitencurt
		Rua dos mundurucus esquina Tv Padre Eutiquio.
		Rua Barão de igarapémirím esquina Rua Liberato de castro.
		Rua principal do Panorama xxi esquina Rodovia Augusto Montenegro.
		Rua Manoel Barata esquina Mercado municipal.

Tabla 5. Técnica observacional: cantidad de PO y casos obtenidos por Región y Ciudad. Brasil.

Región	Estado	Ciudad	Cantidad de unidades relevadas	Cantidad de PO
Sudeste	Río de Janeiro	Río de Janeiro	3927	8
Nordeste	Ceará	Fortaleza	3784	6
Nordeste	Pernambuco	Recife	2918	7
Norte	Pará	Belém	2219	6
TOTAL			12848	27

Tabla 6. Técnica de encuesta: casos realizados por Región. Brasil.

REGIÓN	ESTADO	CIUDAD	Cantidad de encuestas realizadas
SUDESTE	RJ	RIO DE JANEIRO	160
NORDESTE	CEARÁ	FORTALEZA	120
NORDESTE	PERNAMBUCO	RECIFE	140
NORTE	PARÁ	BELÉM	120
TOTAL			540

3) Colombia

Fecha de campo: desde el sábado 17 al martes 20 de setiembre de 2016³⁵. Tras la supervisión de actividades se decidió implementar, entre el jueves 22 y el martes 27 de setiembre, la realización y/o repetición del relevamiento en los PO que por motivos de fuerza mayor no pudieron realizarse de forma completa durante el primer período establecido.

Supervisión: Finalizada el 30 de setiembre de 2016.

a) Provisión de campo y personal asignado

El trabajo de campo en Colombia fue contratado a la empresa Ipsos.

- Ipsos Napoleón Franco y Cía. S.A.S. - Nit: 890319494-5
- Domicilio: Cl. 74 #1181 Bogotá D.C.
- Página web <https://www.ipsos.com.co>

La cantidad de personal directamente asignado al relevamiento en campo se describe a continuación.

- Cantidad de observadores: 24
- Cantidad de encuestadores: 24
- Cantidad de supervisores de la empresa: 6
- Cantidad de supervisores de FACTUM: 1

b) Técnica de observación no participante

En la **Tabla 7** se presenta el detalle de los PO por Provincia y Ciudad, implementados para la aplicación de la técnica observacional.

Se obtuvieron para esta técnica un total de 11.866 casos durante el primer período de relevamiento.

En la **Tabla 8** se presenta la distribución total de casos por Provincia y Ciudad en Colombia.

c) Técnica de encuesta

En lo que refiere a la aplicación de la encuesta en Colombia, se relevaron 500 casos. En la **Tabla 9** se presenta la distribución de los mismos por Provincia.

Para la realización de las encuestas se seleccionaron centros educativos cercanos a los PO o, en su defecto, espacios próximos que por el tipo de circulación de vehículos y personas se previó que facilitarían la localización de informantes con las características requeridas para el estudio.

³⁵En el caso de Santa Marta la medición se realizó los días sábado 17, domingo 18, lunes 19 y miércoles 21 de setiembre. Por disposición de la Alcaldía de Santa Marta, los días 20 de cada mes no se permite la circulación de motos.

Tabla 7. Técnica observacional: Localización de PO por Provincia y Ciudad. Colombia.

Provincia	Ciudad	Ubicación de cada PO
Bogotá	Bogotá	Carrera 79 n.º 38 c Sur
		Calle 139 n.º Transversal 127
		Carrera 70 n.º 64 d
		Carrera 5 a n.º 30 a Sur
		Carrera 24 n.º 48b Sur
		Carrera 9 n.º 51 Sur
		Transversal 76 n.º 81 i
		Carrera 84 a n.º Transversal 85
		Carrera 100 n.º 24
La Guajira	Riohacha	Calle 15 Carrera 7
		Carrera 15 Cl 15
		CL 12 Carrera 7
		Calle 7 Carrera 7
Magdalena	Santa Marta	Av. del Río con Calle del Ferrocarril
		Av. El libertador Carrera 12A
		Calle 29 Carrera 22
		Calle 22 Carrera 9
Atlántico	Galapa	Vía Principal Galapa Colegio Francisco de Paula
		Carrera 18 Calle 13
Valle del Cuca	Cali	Calle 16 con Carrera 100 Rio Lili
		Calle 5 con Carrera 50 Tequendama
		Calle 70 con Carrera 1 Calima
		Carrera 39 n.º 36-11
		Calle 70 con Carrera 28 Calipso
		Carrera 15 con Calle 14 San Pascual

Tabla 8. Técnica observacional: casos obtenidos por Provincia y Ciudad. Colombia.

Provincia	Ciudad	Cantidad de unidades relevadas	Cantidad de PO
Bogotá	Bogotá	5805	9
La Guajira	Riohacha	1633	4
Magdalena	Santa Marta	696	4
Atlántico	Galapa	418	2
Valle del Cuca	Cali	3314	6
TOTAL		11866	25

Tabla 9. Técnica de encuesta: casos realizados por Provincia. Colombia.

Provincia	Ciudad	Cantidad de Encuestas realizadas
Bogotá	Bogotá	180
La Guajira	Riohacha	80
Magdalena	Santa Marta	80
Atlántico	Galapa	40
Valle del Cuca	Cali	120
TOTAL		500

4) Paraguay

Fecha de campo: desde el sábado 20 al martes 23 de agosto de 2016.

Supervisión: Finalizada el 31 de agosto de 2016.

a) Provisión de campo y personal asignado

El trabajo de campo en Paraguay fue contratado a la empresa ICA MARKET Research.

- Razón Social: ICA MARKET Research - RUC n.º 623225-6
- Domicilio: 25 de Mayo 1835, Asunción
- Página web <http://www.ica.com.py>

La cantidad de personal directamente asignado al relevamiento en campo se describe a continuación.

- Cantidad de observadores: 20
- Cantidad de encuestadores: 20
- Cantidad de supervisores de la empresa: 2
- Cantidad de supervisores de FACTUM: 1

b) Técnica de observación no participante

En la **Tabla 10** se presenta el detalle de los PO por Región y Departamento implementados para la aplicación de la técnica observacional.

La incorporación de un nuevo PO en la localidad de Caaguazú se debió a la resistencia expresada por vecinos y autoridades en el PO 4 (*Pedro Juan Caballero y Guillermo Arias*), situación que obligó a la mudanza del mismo luego del registro de 40 casos, hacia la intersección de las calles 15 de Agosto y Roberto L. Pettit para continuar con el trabajo.

Se obtuvieron para la técnica observacional un total de 7.884 casos. En la **Tabla 11** se presenta la distribución total de casos por Región y Departamento en Paraguay.

c) Técnica de encuesta

En lo que refiere a la realización de encuestas a usuarios de motos, se cumplió con los 400 casos previstos.

En la **Tabla 12** se presenta la distribución de los casos por Región.

Cuando existían centros educativos cercanos a los PO, se identificaron y asignaron como zona de referencia para la realización de las encuestas, permitiendo al encuestador circular en los alrededores para ubicar casos adecuados a los requerimientos del trabajo. Cuando no se ubicaron centros educativos a una distancia menor a 10 cuadras, se aplicó el filtro a usuarios de motos que circulaban en las cercanías de los PO, para identificar a quienes trasladan a menores de 15 años habitual u ocasionalmente en esos vehículos y aplicarles la encuesta.

Tabla 10. Técnica observacional: Localización de PO por Región y Ciudad. Paraguay.

Región	Ciudad	Ubicación de cada PO
Central	Asunción	Félix Bogado y General Santos
		Eusebio Ayala y La Victoria
		Choferes del Chaco y Mariscal López
		Aviadores del Chaco y San Martin
		Brasil y Pettrossi
		Gaspar Rodríguez de Francia y 14 de mayo
Alto Paraná	Ciudad Del Este	Adrian Jara y Bernardino Caballero
		Av. San José y Av. Mariscal López
		Monseñor Rodríguez y Carlos Antonio López
		Súper Carretera y Bernardino caballero
		Súper Carretera y acceso a Paraná Country Club
Itapuá	Encarnación	Caballero y Juan León Mallorquín
		Av. Irrazabal y Ruta 14
		Tomas Romero Pereira y Carlos Antonio López
		Avenida Irrazabal y Ruta 6
		Monseñor Wiessen y Av. Costanera
Caaguazú	Caaguazú	Bernardino Caballero y Juan Manuel Frutos
		Coronel Manuel A Godoy y Roberto L. Petit
		Godoy y Carlos Antonio López
		15 de agosto y Roberto L. Petit en sustitución de P.J. Caballero y Guillermo Arias

Tabla 11. Técnica observacional: cantidad de PO y casos obtenidos por Región y Ciudad. Paraguay.

Región	Ciudad	Cantidad de unidades relevadas	Cantidad de PO
Central	Asunción	2756	6
Alto Paraná	Ciudad del Este	2207	5
Itapuá	Encarnación	1754	5
Caaguazú	Caaguazú	1167	4
TOTAL		7884	21

Tabla 12. Técnica de encuesta: casos realizados por Región. Paraguay.

Región	Cantidad de PO previstos	Cantidad de encuestas realizadas
Central	6	120
Alto Paraná	5	100
Itapuá	5	100
Caaguazú	4	80
TOTAL	20	400

5) República Dominicana

Fecha de campo: desde el sábado 5 al martes 8 de noviembre de 2016.

Supervisión: Finalizada el 11 de noviembre de 2016.

a) Provisión de campo y personal asignado

El trabajo de campo en República Dominicana fue contratado a la empresa Sigma Dos.

- Domicilio: Av. Bolívar 347, Piso 4, Santo Domingo.
- Página web <http://www.sigmadosrd.com>

La cantidad de personal directamente asignado al relevamiento en campo se describe a continuación.

- Cantidad de observadores: 24
- Cantidad de encuestadores: 24
- Cantidad de supervisores de la empresa: 5
- Cantidad de supervisores de FACTUM: 1

b) Técnica de observación no participante

En la **Tabla 13** se presenta el detalle de los PO por Región y Ciudades implementados para la aplicación de la técnica observacional.

Dado un inconveniente de registro de datos por parte de uno de los observadores se decidió reponer la observación en un punto de la ciudad de Higüey, decisión tomada en conjunto con Fundación Gonzalo Rodríguez.

Se obtuvieron para la técnica observacional un total de 21.169 casos. En la **Tabla 14** se presenta la distribución total de casos por Región y Ciudades en República Dominicana.

c) Técnica de Encuesta

En lo que refiere a la realización de encuestas a usuarios de motos, se cumplió con la realización de 479 casos.

En la **Tabla 15** se presenta la distribución de los casos por Ciudad.

Tabla 13. Técnica observacional: Localización de PO por Región Y Ciudad. República Dominicana.

Región	Ciudad	Ubicación de cada PO
Santo Domingo	Santo Domingo	Av. de los Próceres esquina Buena Ventura Reites
		Av. Ortega y Gasset esquina Lic. Arturo Logroño
		Calle Iuperon esquina Barney Morgan
		Av. Venezuela esquina Francisco Seguro Sandoval
		Av. Isabel Aguiar esquina Calle Primera
		Av. Hermanas esquina Calle Penetración
Santiago	Santiago de los Caballeros	Av. Salvador Estrella Sahdala esquina Av. Hatuey
		Av. 27 de febrero esquina Rafael Estevez
		Av. 27 de Febrero esquina Av. 30 de Marzo
		Calle 1 a esquina Calle 16
		Av. Yapour Dumit esquina Av. Los Jazmines
San Cristóbal	San Cristóbal	Av. Constitución esquina Trinitaria
		Calle Fernando Arturo Meriño esquina Calle Sánchez
		Av. Bernardo Aliez esquina Calle 12
		Carretera Sánchez esquina Calle Privada
		Calle Principal La Toma esquina Carretera de Medin
La Vega	Concepción de la Vega	Av. Rivas esquina Pepito García
		Av. Antonio Guzmán esquina Núñez de Caceres
		Pte. Espaillat esquina Carlos María Sánchez
		Av. García Godoy esquina Calle Colón
La Altagracia	Salvaleón de Hugüey	Av. Cayacoa esquina Hermanos Trejo
		Calle Arévalo Cedeño esquina Cesar Augusto Castillo
		Calle Ducoudray esquina Gral. Manuel Suero
		Calle Enrique Rijo esquina Ponce De León

Tabla 14. Técnica observacional: cantidad de PO y casos obtenidos por Región y Ciudad. República Dominicana.

PROVINCIA	CIUDAD	OBSERVACIONES	Cantidad de puntos de observación
SANTO DOMINGO	SANTO DOMINGO	5686	6
SANTIAGO	SGO. DE LOS CABALLEROS	4471	5
SAN CRISTÓBAL	SAN CRISTÓBAL	3806	5
LA VEGA	CONCEPCIÓN DE LA VEGA	3648	4
LA ALTAGRACIA	SALVALEÓN DE HIGÜEY	3558	4
TOTAL		21169	24

Tabla 15. Técnica de encuesta: casos realizados por Región. República Dominicana.

PROVINCIA	CIUDAD	Cantidad de encuestas	Cantidad de puntos
SANTO DOMINGO	SANTO DOMINGO	120	6
SANTIAGO	SGO. DE LOS CABALLEROS	100	5
SAN CRISTÓBAL	SAN CRISTÓBAL	101	5
LA VEGA	CONCEPCIÓN DE LA VEGA	76	4
LA ALTAGRACIA	SALVALEÓN DE HIGÜEY	82	4
TOTAL		479	24

6) Uruguay

Fecha de campo: desde el sábado 1 al martes 4 de setiembre de 2016. Tras la supervisión de actividades se decidió implementar, entre el jueves 8 y el martes 13 de setiembre, la realización y/o repetición del relevamiento en los Puntos de Observación (PO) que por motivos de fuerza mayor no pudieron realizarse de forma completa durante el primer período establecido.

Supervisión: Finalizada el 20 de setiembre de 2016.

a) Provisión de campo y personal asignado

El trabajo de campo en Uruguay fue directamente realizado por la empresa adjudicataria del proyecto: FACTUM.

La cantidad de personal directamente asignado al relevamiento en campo se describe a continuación.

- Cantidad de observadores: 94
- Cantidad de encuestadores: 60
- Cantidad de supervisores: 19

b) Técnica de observación no participante

En la **Tabla 16** se presenta el detalle de los PO por Ciudad y Departamento previamente acordados e implementados para la aplicación de la técnica observacional.

Se obtuvieron para esta técnica un total de 20.503 casos. En la **Tabla 17** se presenta la distribución total de casos por Departamento y Ciudad en Uruguay.

c) Técnica de encuesta

En lo que refiere a la aplicación de la encuesta en Uruguay se relevaron 600 casos de los cuales 120 corresponden a Montevideo. En la **Tabla 18** se presenta la distribución de los casos, asociados a 30 PO distribuidos en 11 Departamentos del país, tal como se definió para esta técnica.

Como zonas de referencia para la realización de las encuestas se asignó un conjunto de centros educativos cercanos a los PO seleccionados, permitiendo al encuestador circular en los alrededores para ubicar casos adecuados a los requerimientos del trabajo. El cuestionario incluye un campo para registrar la intersección exacta de las calles donde se aplicó la encuesta, por lo que, una vez digitalizada la información, será posible realizar un examen exhaustivo si se entendiera de necesidad.

Tabla 16. Técnica observacional: localización de PO por departamento y ciudad. Uruguay.

Departamento	Ciudad	Ubicación de cada PO
Montevideo	Montevideo	San José y Paraguay
		Av. Centenario y Av. 8 de Octubre
		Rambla de Chile y Av. Fco. Solano López
		Carlos María Rodríguez y Grecia
		Blvr. Batlle y Ordoñez y Av. Garzón
		Cno. Maldonado y Aries
Artigas	Artigas	18 de julio y Garzón
		Lecueder y Rincón
Canelones	Canelones	Treinta y Tres y José Rodó
	C. de la Costa	Giannattasio y Becú, Lagomar
		Pérez Butler y Giannattasio, Pinar
	Las Piedras	Gral. Flores y Dr. Pouey
Av. Artigas y Av. Del Bicentenario		
Cerro Largo	Melo	Saravia y W. Ferreira
		Francisco Mata y Ruta 26
Colonia	Colonia del Sacramento	Lavalleja y Gral. Flores
		L.A. de Herrera y Batlle y Ordóñez
Durazno	Durazno	18 de Julio y Dr. Penza
		Miguel Rubino y Ruta 5
Flores	Trinidad	L.A. de Herrera y Fray Ubeda
		Inés Durán y Gutiérrez Ruiz
Florida	Florida	Independencia y Rodó
		Saravia y Pocho Fernández
Lavalleja	Minas	Lavalleja y Diagonal Oribe
		Carbajal y Rodó
Maldonado	Maldonado	Av. España y Rambla
	Maldonado	Av. Roosevelt y Chiossi
	San Carlos	José Enrique Rodó y Dr. Andrés Ceberio
Paysandú	Paysandú	18 de Julio y Herrera
		Blvr. Artigas y 25 de Mayo

Río Negro	Fray Bentos	18 de Julio y Treinta y Tres
		Roberto Young y Rincón
Rivera	Rivera	Sarandí y Paysandú
		Av. Brasil y Cuaró 1825
Rocha	Rocha	José Ramírez y Monterroso
		Ituzaingó y Martínez Rodríguez
Salto	Salto	Gobernador de Viana y Av. Barvieri
		Uruguay y Treinta y Tres
		Av. Wilson Ferreira y Juan Paiva
San José	San José de Mayo	18 de Julio y 25 de Mayo
		Aparicio Saravia y Rivera
Soriano	Mercedes	Castro y Careaga y Colón
		Gral. Artigas y Don Bosco
Tacuarembó	Tacuarembó	25 de Mayo y Beltrán
		Pablo Ríos y Ruta 5
Treinta y Tres	Treinta y Tres	Juan Antonio Lavalleja y Manuel Lavalleja
		Valentín Olivera y Aparicio Saravia

Tabla 17. Técnica observacional: casos obtenidos por departamento y ciudad. Uruguay.

Departamento	Ciudad	Cantidad de unidades relevadas
Montevideo	Montevideo	2412
Artigas	Artigas	1022
Canelones	Canelones	375
	Ciudad de la Costa	1207
	Las Piedras	940
Cerro Largo	Melo	1134
Colonia	Colonia del Sacramento	617
Durazno	Durazno	621
Flores	Trinidad	807
Florida	Florida	969
Lavalleja	Minas	949
Maldonado	Maldonado	763
	San Carlos	448
Paysandú	Paysandú	882
Río Negro	Fray Bentos	648
Rivera	Rivera	812
Rocha	Rocha	756
Salto	Salto	1638
San José	San José de Mayo	1.151
Soriano	Mercedes	656
Tacuarembó	Tacuarembó	879
Treinta y Tres	Treinta y Tres	815
TOTAL		20501

Tabla 18. Técnica de encuesta: casos realizados por departamento. Uruguay.

Departamento	Cantidad de PO definidos para esta técnica	Cantidad de encuestas realizadas
Montevideo	6	120
Artigas	-	No aplica
Canelones	5	100
Cerro Largo	2	40
Colonia	2	40
Durazno	-	No aplica
Flores	-	No aplica
Florida	2	40
Lavalleja	2	40
Maldonado	2	40
Paysandú	2	40
Río Negro	-	No aplica
Rivera	2	40
Rocha	-	No aplica
Salto	3	60
San José	2	40
Soriano	-	No aplica
Tacuarembó	-	No aplica
Treinta y Tres	-	No aplica
TOTAL	30	600

