



# **Encuesta sobre Conductas, Opiniones y Actitudes hacia el Tránsito (2009-2010)**

**Documento comparativo pre y post campaña de bien público *“Usá silla. Viaja seguro, llega seguro”***

**Estudios realizados por la consultora Factum en exclusividad para el Plan de Seguridad Vial por los Niños EDU-CAR**

---

**Fundación Gonzalo Rodríguez**

**Plan de Seguridad Vial por los Niños EDU-CAR**

**Montevideo, Febrero de 2011**

## I. Introducción

En el mundo entero, los siniestros de tránsito significan un grave problema de salud pública y son una de las principales causas de fallecimientos y lesiones, estimándose que, de no adoptarse medidas urgentes que reduzcan su escalada, para 2020 podrían convertirse en la tercera causa de muerte a nivel planetario.

Dadas las especificidades de sus proporciones físicas (peso, altura, madurez muscular, desarrollo de los reflejos), que son bien diferentes a las de los adultos, los niños constituyen una población particularmente vulnerable en el tránsito, cualquiera sea su rol: peatones, pasajeros de autos, camionetas, vehículos de traslado de escolares, bicicletas, motocicletas.

En este sentido, y en lo que respecta a los autos y camionetas, el cinturón de seguridad, que ha salvado la vida de tantos hombres y mujeres víctimas de siniestros viales, no resulta, sin embargo, el dispositivo de seguridad apropiado para proteger a las niñas y niños. De hecho, el cinturón de seguridad de tres puntas de anclaje resulta efectivo para pasajeros que superan el 1,50 metro de altura, al tiempo que los niños recién alcanzan esas dimensiones aproximadamente entre los 8 y los 11 años de edad. Así, para viajar de manera segura a bordo de autos y camionetas, es clave que lo hagan utilizando lo que técnicamente se denomina sistemas de retención infantil (SRI) y que popularmente se conoce como “sillas para niños”. Correctamente instalados en los asientos traseros de los vehículos, y siempre que cumplan con una norma técnica reconocida, estén homologados y se ajusten a la talla del niño pasajero, los SRI reducen sustancialmente los riesgos de lesiones y muertes de infantes ante un siniestro de tránsito.

No obstante, en Uruguay, la gran mayoría de los niños de entre 0 y 14 años que se trasladan en autos y camionetas, lo hacen sin utilizar SRI. Es más, investigaciones científicas han constatado que en Montevideo, el grueso de ellos viaja sin estar sujeto a ningún tipo de sistema de seguridad pasiva, es decir, completamente sueltos en los vehículos<sup>1</sup>. En sintonía con este comportamiento observado, la amplia mayoría de los adultos que trasladan niños a bordo de sus autos y camionetas, considera que estos viajan seguros en sus vehículos y que no necesariamente deben usar SRI para estar protegidos. De hecho, estos adultos, en gran medida creen que basta con que los niños vayan ubicados en las filas traseras de los vehículos para estar a salvo.

A lo largo de las siguientes páginas, se presentarán los hallazgos de dos estudios de opinión pública realizados por la empresa consultora Factum, en exclusividad para el **Plan de Seguridad Vial por los**

---

<sup>1</sup> Ver “Estudios Observacionales sobre la Prevalencia del Uso de Elementos de Seguridad Pasiva Infantil en Vehículos de Uso Particular en Montevideo (2008-2010)”. Fundación Gonzalo Rodríguez, Montevideo, 2011.

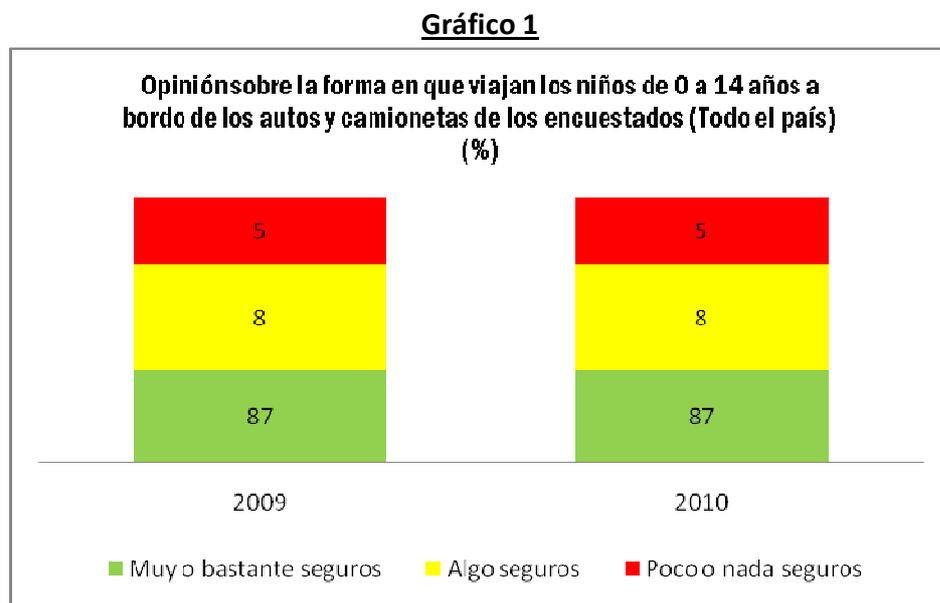
**Niños EDU-CAR** de la **Fundación Gonzalo Rodríguez**, con el objetivo de conocer las conductas, opiniones y actitudes de los uruguayos con respecto al tránsito y a la forma en la que consideran que deben viajar los niños de entre 0 y 14 años de edad para ir seguros en autos, camionetas y motocicletas de uso particular. Estos estudios consistieron en dos encuestas de hogares telefónicas llevadas a cabo a nivel de todo el país (incluidos centros poblados del área rural) en dos etapas de medición: 1) una primera fase en marzo de 2009 y 2) una segunda, concretada en el segundo semestre de 2010. Dichas etapas coinciden respectivamente, con los momentos previos y posteriores a la campaña de bien público **“Usá silla. Viaja seguro, llega seguro”**, realizada por EDU-CAR en todo el país durante el primer semestre de 2010 con el fin de promover la concientización en materia de seguridad vial infantil.

La Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) es una organización no gubernamental sin fines de lucro, con personería jurídica en Uruguay desde octubre de 2000, creada en memoria del piloto uruguayo Gonzalo “Gonchi” Rodríguez (1971 - 1999). Siendo su visión rectora el aportar para generar “Más Educación, Salud y Desarrollo”, desde sus inicios, la FGR ha desarrollado distintos programas educativos que han beneficiado a más de 15.000 niños y jóvenes uruguayos. Es en este marco que surge el Plan EDU-CAR, el cual tiene como objetivo investigar la realidad de la seguridad vial infantil en Uruguay y proponer un modelo sustentable de cambio sistémico, para luego extender su ámbito al resto América Latina y el Caribe. Para estas tareas, EDU-CAR, cuenta con financiamiento de la *Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad* y del *Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial*, y asimismo con la colaboración técnica de *BioEchoes, Inc., Task Force for Global Health – Global Road Safety Forum* y el *Centers for Disease Control and Prevention* de Estados Unidos.

EDU-CAR es un plan de tres años de duración (2007-2010) que se focaliza en proponer acciones y políticas públicas en materia de seguridad vial infantil considerando todos los elementos que hacen a la seguridad y bienestar del niño de entre 0 y 14 años de edad en su rol de pasajero de vehículos motorizados. A través de este plan, la FGR se ha embarcado en un proyecto que busca promover la seguridad vial de quienes significan el patrimonio más valioso de un país: sus niños.

## II. Mitos difíciles de derrumbar: la idea del “niño seguro a bordo”

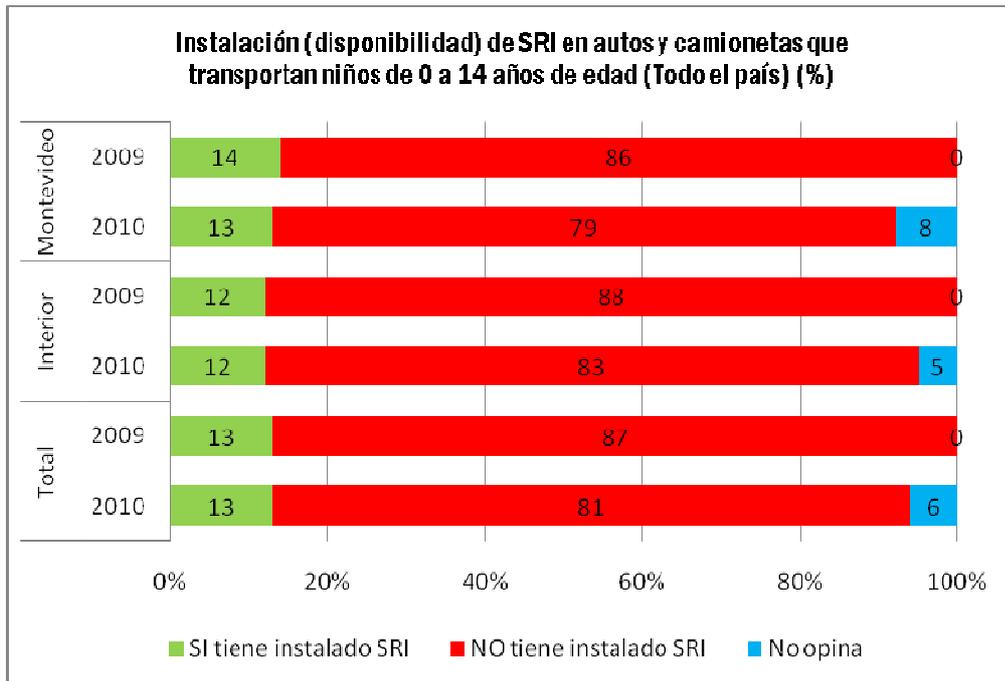
En un país donde anualmente fallecen más de 500 personas como consecuencia de siniestros viales<sup>2</sup>, siendo el grueso de las mismas, jóvenes menores de 35 años, la amplia mayoría de los uruguayos conductores de autos y camionetas que viajan habitualmente con niños de entre 0 y 14 de 15 años de edad, consideran que estos van muy o bastante seguros a bordo de sus vehículos. Como puede observarse en el Gráfico 1, esta idea es sostenida por el 87% de los encuestados, tanto en la medición de 2009, como en la de 2010.



La otra cara de esta percepción de “niño seguro a bordo”, es, sin embargo, el magro e incambiado porcentaje de conductores que trasladan niños en sus autos y camionetas sujetos a sistemas de retención infantil. Como lo ilustra el Gráfico 2, al igual que en 2009, hacia 2010, solo el 13% de los encuestados a nivel nacional declara tener instalado un SRI para los niños de entre 0 y 14 años de edad que viajan en sus vehículos. Y si bien los guarismos de no disponibilidad de SRI caen del 87% al 81%, en el estudio post campaña se registra un 6% de no respuesta. A su vez, cabe mencionar que en ninguna de las dos mediciones se constatan diferencias de significación entre Montevideo y el interior del país.

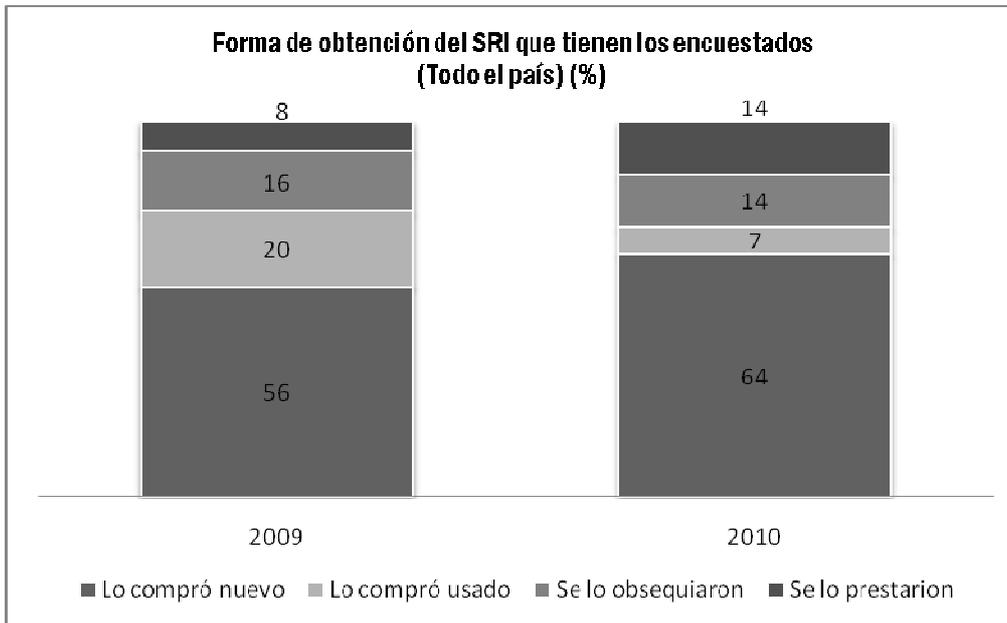
## Gráfico 2

<sup>2</sup> Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), Informe de Siniestralidad Vial en Uruguay, año 2009.



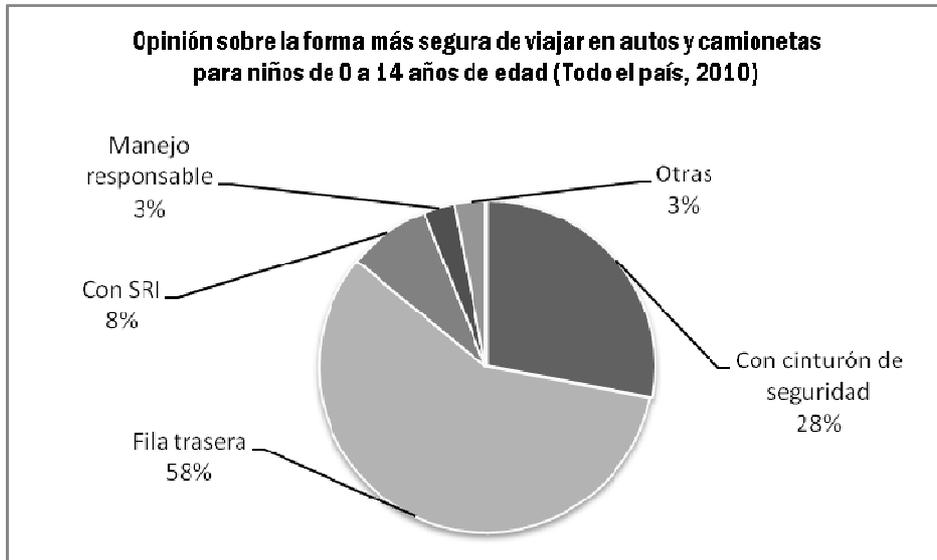
Por otra parte, si bien no se constata un crecimiento en la disponibilidad de SRI entre los encuestados, en la medición post campaña "Usá silla", sí se detecta un aumento en la obtención de sillas nuevas por parte de los conductores que tienen instalados estos dispositivos de seguridad vial infantil en sus autos y camionetas. En este sentido, el Gráfico 3 indica que el porcentaje de encuestados que señaló que consiguió su SRI comprándolo nuevo, pasó de un 56% en 2009 a un 64% en 2010, al tiempo que las respuestas de compras de sillas usadas se redujeron del 20% al 7%, y los préstamos aumentaron del 8% al 14%.

**Gráfico 3**

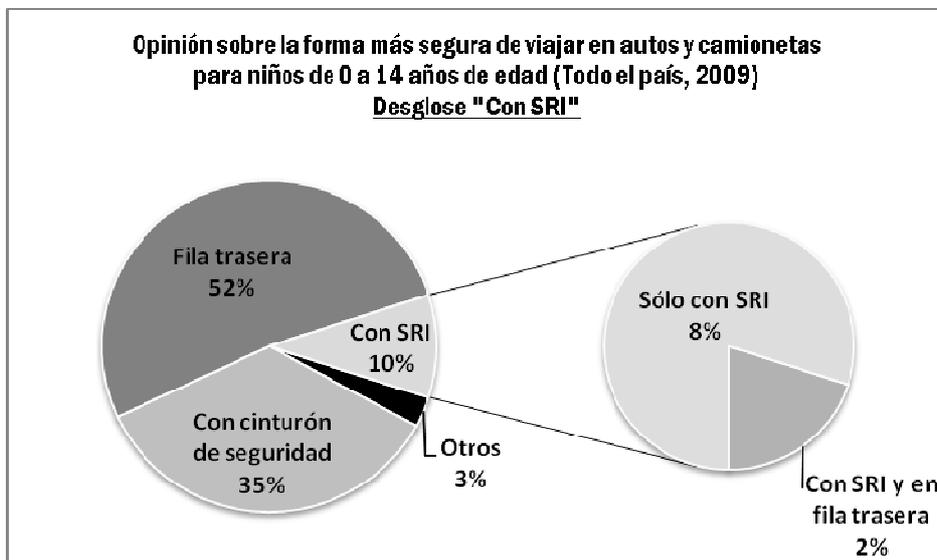


Retomando la idea de “niño seguro a bordo”, el [Gráfico 4a](#) muestra que al consultar a los entrevistados por la forma más segura de viajar para los niños de entre 0 y 14 años de edad, la respuesta espontánea más extendida refleja nuevamente la percepción de que el viajar en las butacas traseras de los autos y camionetas es suficiente para estar a salvo: el 58% de los encuestados así lo entiende. En contrapartida, en 2010 sólo un 8% señala que la manera más segura de viajar para los niños es sujetos a un SRI. En 2009, el porcentaje de encuestados que hacían referencia a las sillas era el 10%, y se dividían entre aquellos que opinaban que para viajar seguros, los niños debían además de utilizar los SRI, ubicarse en los asientos traseros (2%) y aquellos que sólo mencionaban el uso del dispositivo, sin mencionar la posición dentro del vehículo ([Gráfico 4b](#)).

**Gráfico 4a**



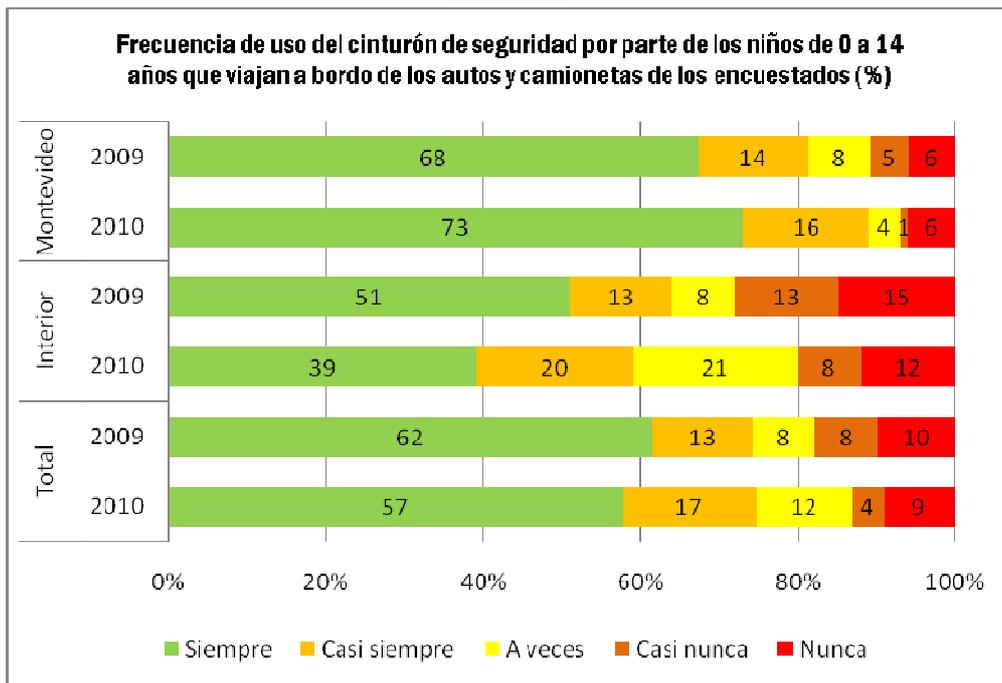
**Gráfico 4b**



Volviendo al [Gráfico 4a](#), hacia 2010, el 28% de los encuestados opina espontáneamente que el cinturón de seguridad es la forma más segura de trasladar a los niños. Empero, al momento de declarar con qué frecuencia los niños pasajeros efectivamente utilizan este sistema de seguridad, la categoría "siempre" escala al 57% ([Gráfico 5](#)). Dicha cifra refleja una caída de 5 puntos porcentuales en relación a la

medición previa a la campaña “Usá silla”: en 2009, el 62% de los entrevistados respondía que los niños que viajaban en sus vehículos lo hacían siempre sujetos al cinturón. En este descenso registrado a nivel nacional, se detectan diferencias según el área de residencia de los encuestados: mientras que en Montevideo el porcentaje asumido por la categoría “siempre” aumenta del 68% de 2009 al 73% en 2010, en el interior del país se constata un descenso desde el 51% de 2009 al 39% en 2010.

**Gráfico 5**



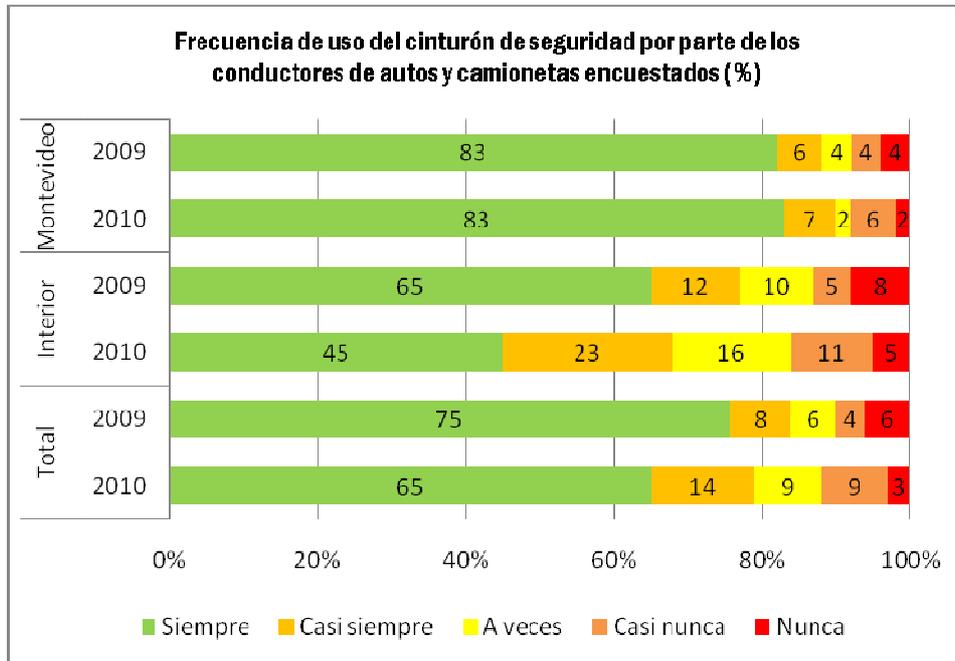
### III. Haciendo foco en los adultos: conductas y opiniones de los conductores de autos, camionetas y motos

#### III.i. Los adultos y el uso del cinturón de seguridad

En relación a los adultos conductores de autos y camionetas, al igual que en el caso de los niños, también se observa una disminución significativa en el uso del cinturón: los entrevistados que declaran utilizar siempre estos elementos de seguridad pasiva caen del 75% (año 2009) al 65% (año 2010). Nuevamente, esta baja a nivel nacional refleja importantes diferencias entre la capital y el resto del país: mientras que en Montevideo el porcentaje de conductores que señala usar siempre el cinturón

de seguridad se mantiene en el 83%, en el interior cae 20 puntos, pasando de un 65% en 2009 a un 45% en 2010 (Gráfico 6).

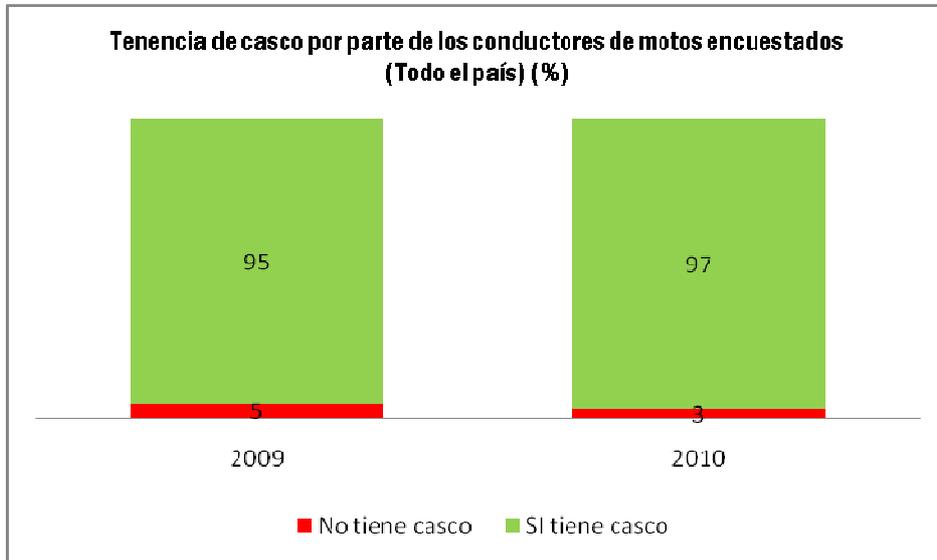
**Gráfico 6**



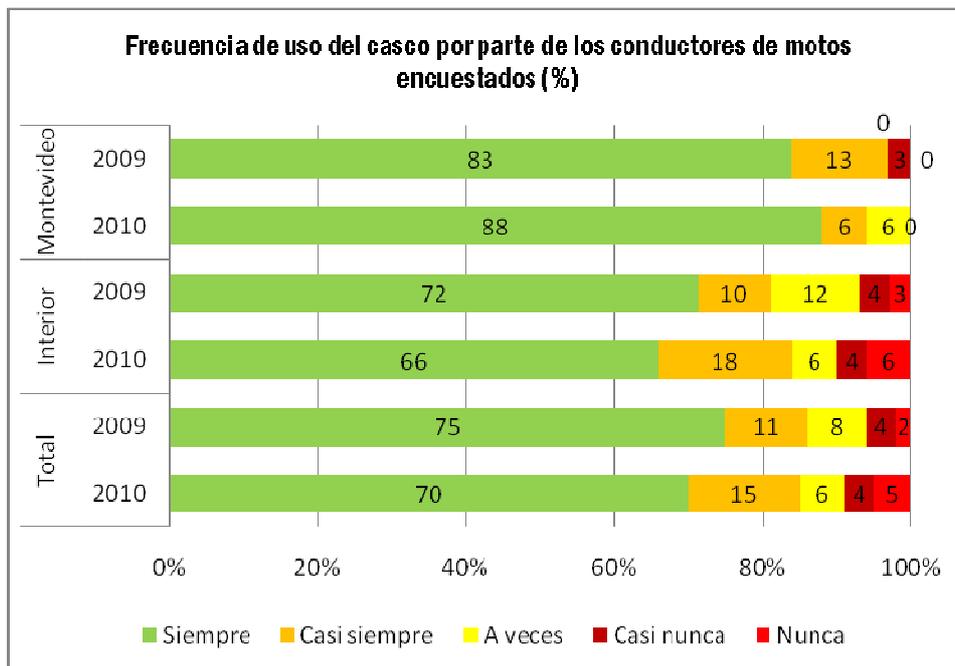
*III.ii. Los adultos y el uso del casco*

En cuanto a la utilización del casco protector por parte de los conductores de motocicletas, el Gráfico 7 ilustra que la inmensa mayoría de los encuestados declara poseer casco: del 95% de 2009, se pasa al 97% en 2010. Sin embargo, el hecho de tener casco no implica que los conductores efectivamente lo utilicen a la hora de trasladarse en sus vehículos. En tal sentido, a nivel nacional, en la medición de 2010 el porcentaje de encuestados que declara usar siempre el casco baja cinco puntos, del 75% al 70% (Gráfico 8).

**Gráfico 7**



**Gráfico 8**



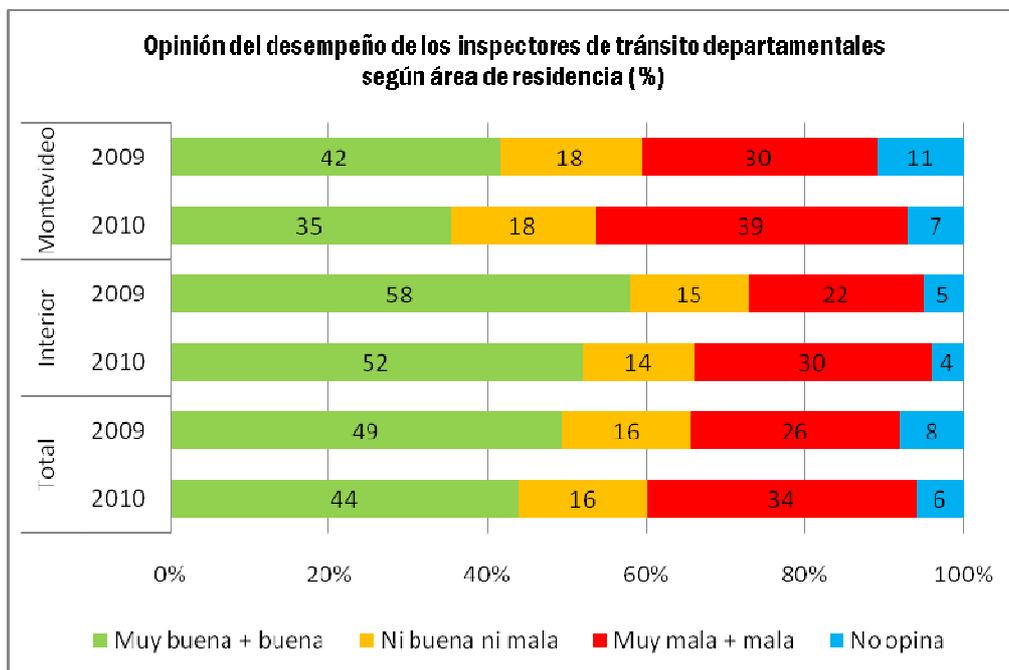
Paralelamente, otra vez se registra una considerable brecha entre Montevideo y el interior del país: mientras que en 2010 el 88% de los conductores de motos de la capital señalan que siempre viajan con

el casco puesto (5 puntos más que en 2009), en el interior la frecuencia “siempre” es del orden del 66% en 2010 (cayendo 6 puntos en comparación con la medición del año 2009).

*III.iii. Los adultos y su opinión sobre las autoridades de tránsito departamentales*

Así como se registran significativas diferencias entre Montevideo y el interior del país en las conductas declaradas de frecuencia de uso de dispositivos de seguridad pasiva, al momento de opinar sobre las autoridades del tránsito, las visiones de los encuestados también manifiestan diferencias según cuál sea su área de residencia. Como puede observarse en el Gráfico 9 y en el desglose del Cuadro 1, a nivel nacional se constata un aumento en el cuestionamiento a los inspectores de tránsito departamentales: el porcentaje de entrevistados que tiene una imagen “muy buena” y “buena” de los mismos cae del 49% (año 2009) al 44% (año 2010), en tanto la imagen “muy mala” y “mala” aumenta del 26% (año 2009) al 34% (año 2010).

**Gráfico 9**



### Cuadro 1

Desglose de la opinión del desempeño de los inspectores de tránsito departamentales según área de residencia (%)

	Montevideo		Interior		Total	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Muy buena	5	1	9	10	7	6
Buena	37	34	49	42	42	38
Muy buena + buena	42	35 ↓	58	52 ↓	49	44 ↓
Ni buena ni mala	18	18	15	14	16	16
Mala	21	22	17	23	19	22
Muy mala	9	17	5	7	7	12
Muy mala + mala	30	39 ↑	22	30 ↑	26	34 ↑
No opina	11	7	5	4	8	6
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Los datos muestran que la imagen de los inspectores de tránsito, está sensiblemente más deteriorada en Montevideo, donde hacia 2010, el 39% de los encuestados califican como “muy malo” o “malo” su desempeño (aumentando esta visión negativa en 9 puntos porcentuales en comparación con la medición de 2009), y solo el 35% evalúa como “muy bueno” o “bueno” (cayendo 7 puntos en relación a 2009).

En el interior del país, si bien la imagen más positiva del desempeño de los inspectores de tránsito departamentales ha menguado en 6 puntos porcentuales entre 2009 y 2010, y la imagen más negativa ha crecido 8 puntos, las cifras siguen siendo mayoritariamente favorables: el 52% de los encuestados opina que el desempeño de dichas autoridades de tránsito es “muy bueno” o “bueno”, contra un 30% que entiende que es “muy malo” o “malo”.

#### IV. Reflexiones

- Si los datos emanados de la encuesta realizada en 2009 daban cuenta de una percepción extendida entre los adultos conductores de que los niños pasajeros de sus autos y camionetas viajaban de forma segura, aún prescindiendo en su amplia mayoría de sistemas de retención infantil adecuados para su edad y talla, el estudio de 2010 ratifica esta suerte de “ilusión óptica” de “niño seguro a bordo”.

- Mientras el 87% de los conductores de autos y camionetas considera que los niños de entre 0 y 14 años de edad que son trasladados en sus vehículos van bastante o muy seguros, solo el 13% (número incambiado con respecto a 2009) declara tener instalado un SRI.
  - No se registran diferencias entre Montevideo y el interior del país en lo que a disponibilidad de SRI se refiere.
  - Asimismo, se asienta la noción de que el posicionarse en las filas traseras de los vehículos es condición suficiente para que los niños estén protegidos: el 58% de los entrevistados responde espontáneamente que esta es la forma más segura de viajar para los niños. La otra cara de esta moneda, está dada, a nivel de la comuna capitalina, por una disposición establecida en la *Ordenanza General de Tránsito* de la Intendencia de Montevideo, según la cual “*es obligatorio que en los vehículos de más de tres pasajeros los menores de 12 años no viajen en el o los asientos delanteros*” (Art. D.677.2).
    - Pero mientras en la capital del país la legislación exige que los niños pasajeros menores de 12 años sean trasladados en la fila trasera de los vehículos, no existe normativa equivalente, ni en Montevideo ni en ningún otro departamento del país, que disponga la obligatoriedad del uso de los SRI. En sintonía con esta ausencia legislativa, se constata una ausencia de concientización por parte de los conductores en relación a la necesidad imperiosa de transportar a los niños en silla: solo el 8% de los conductores entrevistados en 2010 (2 puntos porcentuales menos que en 2009) señala que los niños deben estar sujetos a tales dispositivos de seguridad pasiva infantil para estar protegidos a bordo de autos y camionetas.
    - En función del clima de opinión relevado, se torna imprescindible la difusión de los beneficios insustituibles de los SRI como dispositivos de protección de los niños pasajeros de autos y camionetas; aun viajando en las butacas traseras de los vehículos, éstos no estarán seguros si no se encuentran sujetos a sillas adecuadas a su talla, homologadas y correctamente instaladas en los vehículos.
    - La magra conciencia sobre las vulnerabilidades de los niños como pasajeros, va de la mano con una caída en la frecuencia del uso de elementos de seguridad pasiva por parte de los propios adultos conductores.
    - Entre las mediciones de 2009 y 2010, a nivel nacional, el porcentaje de conductores de autos y camionetas que declara utilizar siempre el cinturón de seguridad desciende del 75% al 65%, y el de conductores de motos, baja del 75% al 70%. Estas caídas se entienden por el importante retroceso del uso de tales dispositivos de seguridad en el interior del país.