



**OBSERVATORIO
SEGURIDAD VIAL**

ALTOS DE LIDICE

LOS MECEDORES



PUERTA DE
CARACAS



LIDICE

IV INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA

Observando desde la sociedad civil 2015

SABANA
DEL BLANCO



Avenida Oeste 13



Avenida Oeste 11



Avenida Baralt



Avenida Norte 8



RIF: J-31481402-8

ZOOM
FUNDACIÓN

LA PASTORA

Avenida Oeste 5



El presente Informe Anual del Observatorio de Seguridad Vial forma parte de una serie de publicaciones que esta institución desarrolla desde el año 2012, en alianza estratégica con la Asociación Civil Paz Activa, y este año con la Fundación Zoom. Como cada año, presentamos los datos arrojados por nuestro estudio hemerográfico 2015, así como los datos más resaltantes de la I Encuesta Nacional sobre hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela desarrollada por Datanalisis durante el primer semestre de 2015. Adicionalmente, incluimos el artículo “Las representaciones sociales y la accidentalidad en Venezuela” escrito por la urbanista María Estela Mangia.



Concha Ací ISBN: 978-980-7607-10-0



**IV INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE
SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA:
Observando desde la sociedad civil 2015**





©Asociación Civil Paz Activa, 2016
Observatorio de Seguridad Vial, 2016
Todos los derechos reservados
Caracas, Venezuela

Director Ejecutivo

Luis Cedeño

Junta Directiva

Luisa Berlioz
Marcos Carrillo
Abelardo Noguera

www.seguridadvial.org.ve
osvvzla@gmail.com
[@seguridadvialvz](https://twitter.com/seguridadvialvz)

Coordinador Editorial

Luis Cedeño

Investigadores

Mayerlin Fagundez
Luis Brandt

Colaboradores

María Estela Mangia

Edición y diagramación

César Segovia

Diseño de los gráficos

Ricardo Sanabria

Diseño de portada

César Segovia y Ricardo Sanabria

Depósito Legal: MI2016000100
ISBN: 978-9807607-10-0

Queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro por cualquier medio o procedimiento sin la expresa autorización por escrito del titular del Copyright.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO I: Estudio hemerográfico sobre la situación de seguridad vial en Venezuela, año 2015.	7
<i>Aproximación general a los siniestros viales</i>	9
<i>Aproximación detallada a los siniestros viales según su gravedad</i>	29
CAPÍTULO II: Resultados de la I Encuesta Nacional sobre hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela	43
<i>Metodología de la investigación</i>	43
<i>Ficha técnica - Cobertura geográfica</i>	44
<i>Perfil de los entrevistados</i>	45
<i>Presentación de los resultados</i>	47
<i>Conductas que atentan contra la seguridad vial según usuarios de las vías</i>	52
<i>Conclusiones y recomendaciones sobre resultados de la I Encuesta Nacional de hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela</i>	54
CAPÍTULO III: Las representaciones sociales y la accidentalidad en Venezuela	59
BIBLIOGRAFÍA	73
ANEXOS	77

INTRODUCCIÓN

El presente *Informe Anual* del Observatorio de Seguridad Vial forma parte de una serie de publicaciones que esta institución desarrolla desde el año 2012, en alianza estratégica con la Asociación Civil Paz Activa y, este año, junto a la Fundación Zoom. Como cada año, presentamos los datos arrojados por nuestro estudio hemerográfico 2015 y, en este caso, se decidió incluir los datos más resaltantes de la *I Encuesta Nacional sobre hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela* desarrollada por Data-nálisis durante el primer semestre de 2015.

Adicionalmente, incluimos el artículo “Las representaciones sociales y la accidentalidad en Venezuela” escrito por la urbanista María Estela Mangia, quien hace un análisis de la encuesta resaltando la relación entre los factores psicosociales y culturales y cómo influyen tanto en los estilos de conducción como en conductas de riesgo asociadas, así como es su correlato indeseado: la accidentalidad. De igual manera, este artículo se centra en las representaciones sociales de las normas de conducción relativas al conocimiento de esas mismas normas, tanto viales como peatonales, accidentalidad, labor de las autoridades viales y cumplimiento de las mencionadas normas viales.

Hubiésemos querido presentar, como en años anteriores, el análisis del Anuario de Mortalidad correspondiente al año 2013 que debió haber sido publicado en el primer trimestre de 2016 por la institución encargada: Ministerio del Poder Popular para la Salud, pero para la fecha de edición de este informe aún no se habían actualizado dichos informes,

lo que quiere decir que tenemos tres años de retraso en la presentación de estas estadísticas vitales para analizar y comprender, no solo para seguridad vial, sino cualquiera de las causas que vulneran la vida de tantos venezolanos.

Desde el Observatorio de Seguridad Vial ratificamos nuestra lucha y nuestro compromiso por generar información relevante asociada a la seguridad vial en nuestro país y hacer incidencia sobre el tema en la sociedad venezolana. Es por eso que nuestra organización ha estado presente en el Foro de Seguridad Vial organizado por la Corporación Andina de Fomento y la Alcaldía de Sucre en octubre de 2015. También participamos en el III Encuentro de Seguridad Vial en Venezuela, realizado en noviembre de ese mismo año, haciendo la presentación de los estudios hasta ahora desarrollados y presentes en este documento.

¡Seguimos adelante sumando esfuerzos y voluntades en torno a la Seguridad Vial!

CAPÍTULO I

Estudio hemerográfico sobre la situación de seguridad vial en Venezuela, año 2015

Dada las limitaciones palpables en relación con el acceso público a información oficial sobre siniestros viales en nuestro país, el Observatorio de Seguridad Vial ha presentado, desde el año 2012, una serie de informes anuales sobre la situación de la seguridad vial en Venezuela, basados en la metodología del análisis estadístico y sistemático de un conjunto de datos, compilados a través de un estudio hemerográfico aplicado minuciosamente a un total de 30 diarios de circulación nacional y regional, entre los que se encuentran: Correo del Caroní, Correo del Orinoco, 6to Poder, Diario 2001, Diario La Calle, Diario La Mañana, Panorama, Diario Vea, Versión Final, El Aragüeno, El Avance, El Carabobeño, El Caribazo, El Diario de Guayana, El Impulso, El Informador, El Luchador, El Mío, El Nacional, El Nuevo País, El Periodiquito, El Progreso, El Regional del Zulia, El Siglo, El Sol de Margarita, El Tiempo, El Universal, La Hora, La Nación del Táchira, La Prensa de Anzoátegui, La Prensa de Monagas, La Región, La Región de Los Teques, La Verdad de Monagas, La Verdad de Vargas, La Verdad del Zulia, Metropolitano, Notitarde, Notidiario, Nueva Prensa de Guayana y Últimas Noticias.

Una vez realizada la recolección sistemática de los hechos viales reportados en las versiones impresas de dichos diarios, se procedió a realizar el análisis y procesamiento de los datos compilados en aras de producir estadísticas de interés sobre el fenómeno en cuestión, tales como la determinación de estados con mayor siniestralidad, los tipos de siniestros más comunes, las principales horas y días de ocurrencia de tales sinies-

tros, las posibles causas asociadas, detalles demográficos sobre lesionados y fallecidos, etc.

El procesamiento de los datos se hizo de manera acuciosa, con la finalidad de evitar problemas asociados con el doble registro de la información y la omisión de datos relevantes para los fines del estudio, razón por la cual, dada las posibilidades y funcionalidades ofrecidas, fue el paquete estadístico informático conocido como SPSS la herramienta utilizada para el procesamiento de todos los datos y variables consideradas en el estudio.

Tal como ocurriera en nuestra entrega anterior, resulta necesario destacar las limitaciones impuestas al presente informe como consecuencia de la disminución paulatina en el número de páginas, e incluso de secciones, que han sufrido los medios de comunicación impresos, tanto nacionales como regionales, a raíz de la creciente escasez de papel. Dicha limitación se refleja en una disminución efectiva de los artículos noticiosos entre el presente año y el anterior.

Finalmente, tal como lo hemos hecho en informes anteriores, es necesario recalcar que la cantidad de siniestros viales reportados no solo depende de aquellas variables relacionadas con la escasez de papel descrita anteriormente, sino que también variará en relación con los siguientes aspectos: el acceso de los medios a los lugares donde ocurre el hecho vial; el impacto que el siniestro genere, ya sea por la magnitud del siniestro en virtud del número de vidas afectadas o por el congestionamiento provocado por el mismo, por la ocurrencia simultánea de sucesos o siniestros que afecten la cobertura del hecho vial reportado, entre otros. En este sentido, es importante mencionar que encontramos estas variables limitantes relativas al registro hemerográfico, y de-

bido a las cuales se enfatiza que los datos presentados a continuación carecen de representatividad estadística, poseyendo un carácter meramente referencial.

De lo anterior se desprende, por ejemplo, que podría resultar totalmente erróneo asociar la disminución de hechos reportados en el presente estudio con el descenso *real* del fenómeno de la siniestralidad vial en nuestro país o concluir que, como se verá en páginas posteriores, en efecto los siniestros mortales suelen ser los más comunes en nuestro suelo patrio.

A continuación, se presenta una caracterización nacional de los siniestros viales a partir de la información hemerográfica registrada entre enero y diciembre de 2015 por el Observatorio de Seguridad Vial.

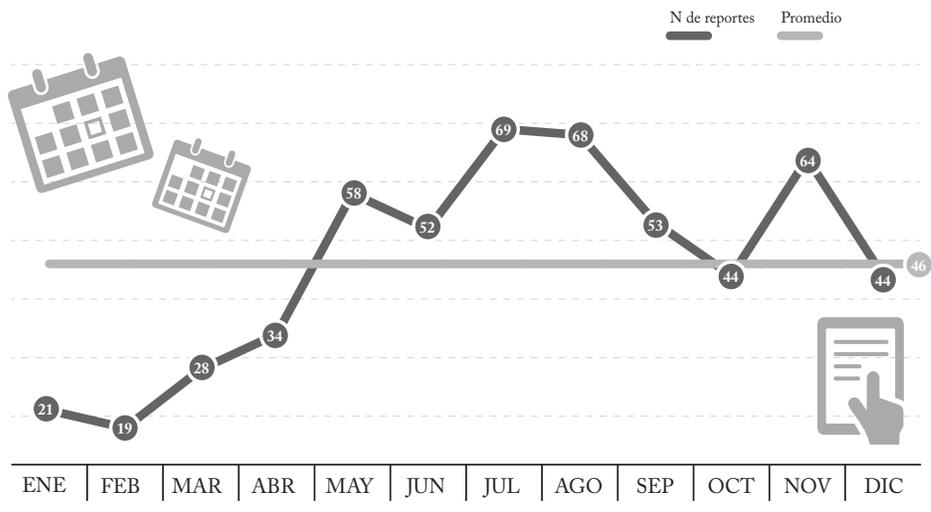
Aproximación general a los siniestros viales

En esta sección se presentan datos y estadísticas resultantes del análisis hemerográfico de artículos noticiosos en sus rasgos generales y en conjunto, es decir, sin especificar las características propias ni las particularidades de cada tipo de siniestro vial u otra variable.

Según su distribución mensual:

En cuanto a la distribución mensual de los reportes de siniestros viales, durante el primer semestre del 2015 la información recabada muestra un aumento paulatino en los hechos viales reportados (aunque con fluctuaciones mínimas durante los meses de febrero y junio), pasando de 21 casos registrados en el mes de enero, hasta 52 reportes durante el mes de junio. Cabe destacar, con respecto al primer semestre, el pico experimentado durante mayo, en el cual se registraron 24 reportes más que durante abril y 37 más que en enero.

Gráfico 1: Distribución mensual del número de reportes de siniestros viales, 2015



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

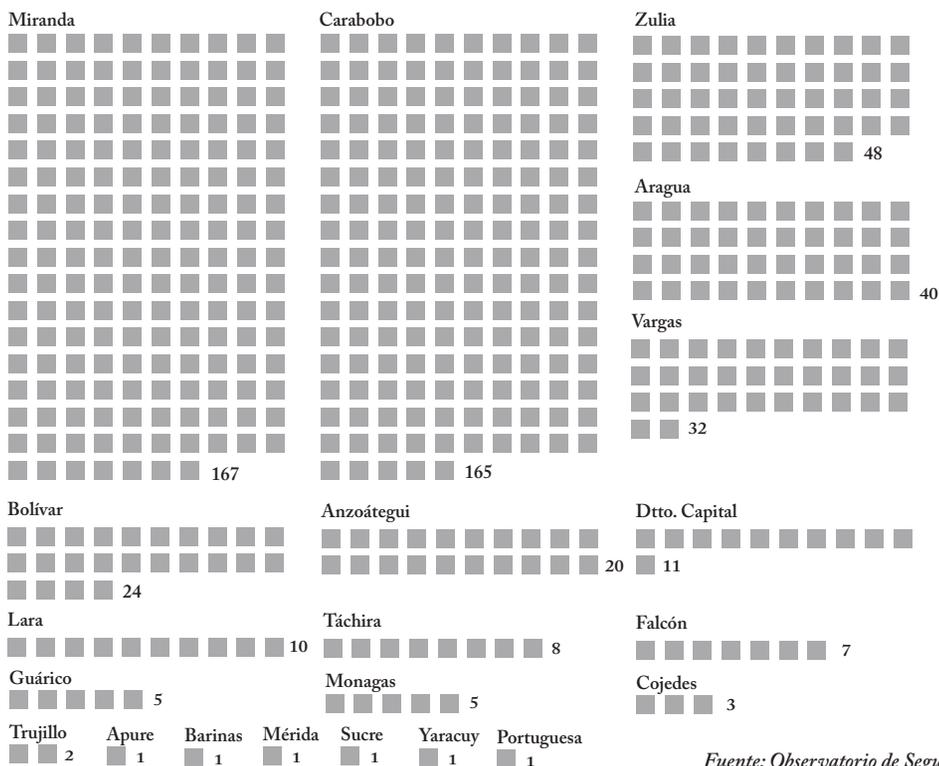
Desde el mes que marca el inicio de la segunda mitad del año 2015 se observa una fluctuación mayor en cuanto a los registros de siniestralidad vial computados. En tal sentido, comenzando con un total de 52 registros durante ese mes, se observa un aumento considerable —además de previsible, teniendo en cuenta la época de vacaciones— durante julio (que presentó el mayor número de reportes computados) y agosto, meses en los cuales se computó un cuarto del total de reportes, alcanzando los 69 y 68 registros, respectivamente.

A partir de agosto, la tendencia de reportes se invierte hacia el descenso, pasando de 53 casos registrados durante septiembre hasta 44 casos registrados durante diciembre, mostrando un aumento repentino durante el mes de noviembre.

Según entidad nacional:

Con respecto a la distribución nacional de los artículos de siniestralidad vial en nuestro país, sorprende el hecho de que, tal como se observa en el Gráfico 2, sean tres estados del país, (Miranda, Carabobo y Zulia) aquellos que agrupan más de la mitad del total de reportes de siniestros viales computados durante el año 2015, alcanzando Miranda y Carabobo un total de 332 casos en conjunto, traducido en un importantísimo 59,9% del total (167 y 165 registros, respectivamente), y superando ambos al tercer estado integrante de dicha lista, Zulia, por 119 y 117 casos de en cada caso.

Gráfico 2: Distribución de los siniestros registrados según entidad federal, 2015



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial

Una vez analizadas las tres entidades federales anteriores —las cuales resultaron ser parte de las cinco entidades con mayor número de reportes durante el 2014¹— el número de registros por entidad federal baja considerablemente, computándose 40 siniestros en el estado Aragua, 32 reportes en el estado Vargas, 24 registros en el estado Bolívar, 20 siniestros en el estado Anzoátegui, 11 reportes en el Distrito Capital y 10 registros en el estado Lara.

Se computaron 8 siniestros en comparación al 2013, en el estado Táchira, 7 en el estado Falcón, 5 en los estados Guárico y Monagas, 3 en el estado Cojedes, 2 en el estado Trujillo y un caso en los estados Apure, Barinas, Mérida, Portuguesa, Sucre y Yaracuy respectivamente. El caso faltante para completar los 554 registros pertenece a un reporte en el cual el artículo no especificaba el lugar del suceso.

En necesario hacer referencia a la diferencia abismal existente entre estados como Miranda y Yaracuy, que pudiera corresponder al sesgo asociados al cierre o limitaciones de los periódicos regionales en cuanto a disposición de papel para imprimir o a la dificultad o poco interés de sus corresponsales en cubrir las noticias relacionadas con siniestros viales.

Según lugar de ocurrencia (tipo de vía):

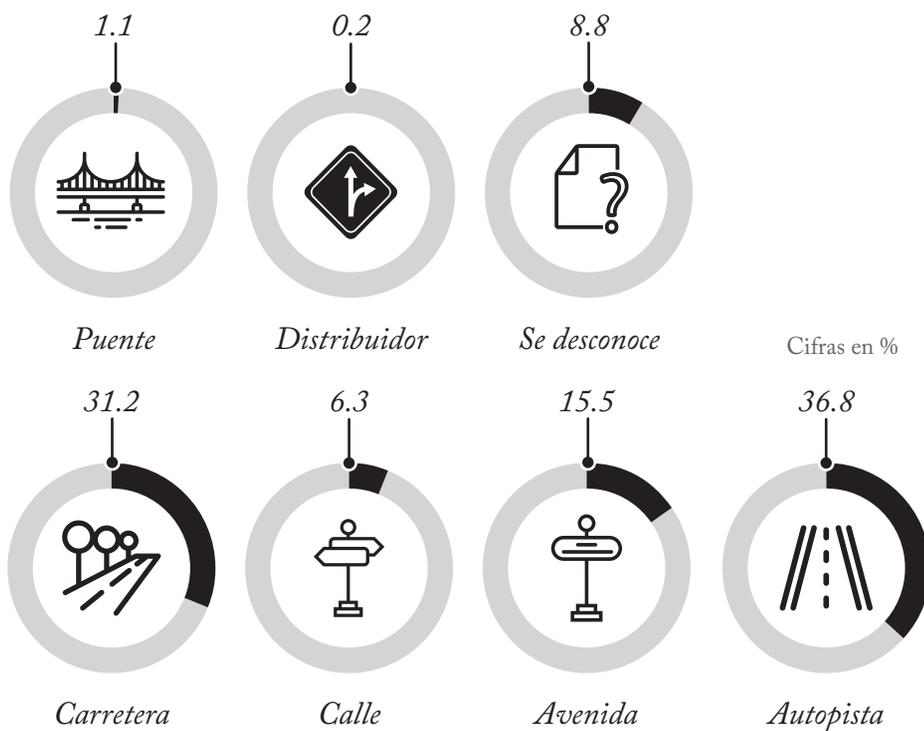
En cuanto al lugar de ocurrencia, o el tipo de la vía en la cual tuvieron lugar los hechos viales registrados, debe destacarse en primer lugar que a través de los artículos solo se pudo acceder a la información en 505 de los 554 casos registrados, siendo notable en ellos el predominio de los siniestros viales en las autopistas y las carreteras del país, las cuales,

¹ Ver *III Informe Sobre la Situación de Seguridad Vial en Venezuela: observando desde la sociedad civil (2014)*. Observatorio de Seguridad Vial, 2015.

agrupando entre ambas el 68% de todos los reportes, registraron 204 y 173 siniestros, respectivamente.

Por su parte, son las avenidas el tipo de vía que ocupa el tercer lugar de la lista, con un total de 86 siniestros (15,5%), ubicándose así por encima de las calles (6,3%), los puentes (1,1%) y los distribuidores (0,2%), en los cuales se reportaron 35, 6 y un siniestro vial, respectivamente.

Gráfico 3: Distribución porcentual de los siniestros según tipo de vía, 2015



Observando el Gráfico 3, que evidencia que la mayor proporción de hechos viales en 2015 ocurrieron en autopistas y carreteras, resulta posible inferir como posible factor de riesgo la velocidad permitida y alcanzada por el vehículo en su recorrido, dado que son precisamente esos dos tipos de vías en las cuales se permite alcanzar velocidades superiores a los 50 km/h.

La situación en las avenidas no es distinta: el flujo continuo de tráfico en ellas y la inclusión de los diversos medios de transporte hacen complejo el tránsito, y también más vulnerables a peatones, ciclistas y transeúntes. Mientras que, en el caso de las calles, puentes y distribuidores, los siniestros pueden estar asociados tanto al congestionamiento como al espacio reducido que caracterizan a estas vías.

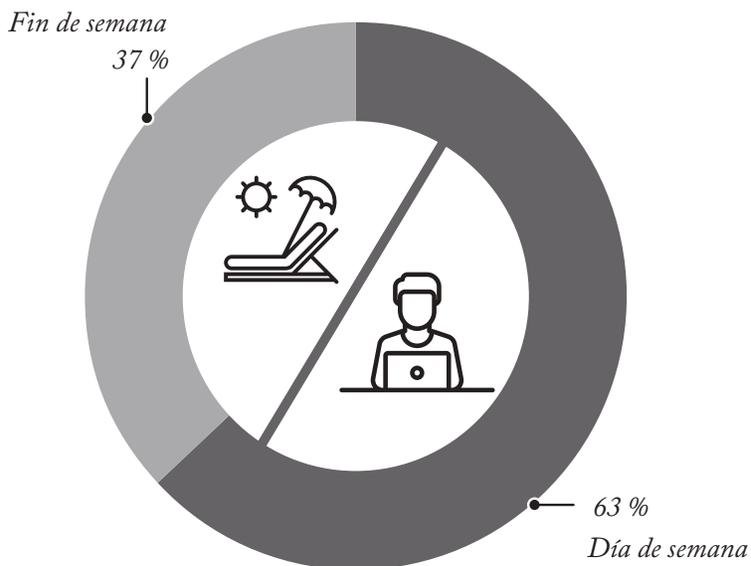
Por supuesto, el fenómeno de la siniestralidad vial está caracterizado por la multiplicidad de variables implicadas, razón por la cual no se pueden descartar factores asociados a la infraestructura (tales como la iluminación y el estado de las vías); factores institucionales (como la inexistencia de señales de indicación y/o prevención a los conductores o la falta de supervisión y control por parte de autoridades viales); y finalmente, factores asociados al volumen del parque automotor, sobre todo en las vías de circulación rápida en las ciudades de nuestro país.

Según día y hora de ocurrencia:

Al analizar tanto el día como la hora de ocurrencia de los siniestros viales en Venezuela, lo primero que llama la atención es el descenso en el número de artículos que aportan dicha información, al punto de que solo contamos con información de la hora de ocurrencia del hecho vial en el 72,6% de los artículos, y sobre el día de ocurrencia en el 87,9% de los casos.

Día de ocurrencia: de acuerdo con la información recabada sobre los días de ocurrencia de los hechos viales durante el año 2015, se pudo observar que fue durante los días de semana cuando se contabilizaron 305 registros, traducidos en 62,6% del total de reportes con información al respecto, mientras que el resto, 37,4% correspondiente a 182 siniestros viales, sucedieron durante los fines de semana.

Gráfico 4: Distribución porcentual de los siniestros según día de ocurrencia, 2015



Si bien resulta cierto que fuera durante los días de semana cuando se registró la mayor cantidad de siniestros, es necesario destacar que, individualmente, ninguno de ellos registró más sucesos viales que los días sábados (cuando se registraron 92 incidentes viales) y domingos (cuando se registraron 89 hechos viales); siendo el día martes aquél que más se les acercara con un total de 71 registros en su haber.

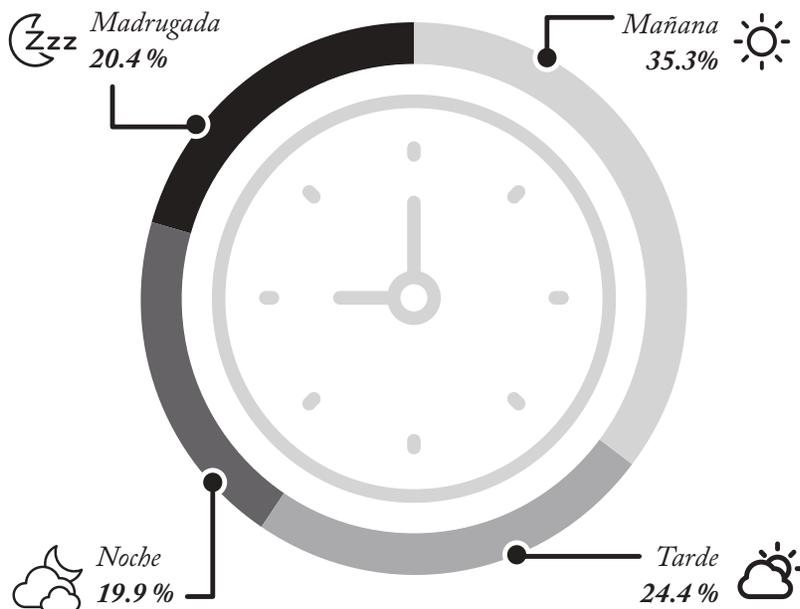
En tal sentido, podría suponerse que la duración del fin de semana es un factor importante a tener en cuenta para explicar el menor número de siniestros viales registrados en comparación con los días de semana, pues los registros individuales de cada día parecen sugerir que son aquellas dinámicas y actividades desarrolladas por las personas a lo largo de los días de descanso factores que pueden aumentar los niveles de riesgo significativamente: factores como la ingesta de alcohol y desplazamientos en horas nocturnas pueden estar influyendo en esta diferencia, dado que los factores humanos son los que determinan el mayor número de siniestros.

Hora de ocurrencia: en cuanto a la hora de ocurrencia del suceso, resulta adecuado acotar que, a efectos del presente, el día se dividirá en cuatro (4) períodos o rangos horarios: la madrugada, que abarca desde las 00:01 hasta las 06:00 horas; la mañana, que comienza a las 06:01 y se extiende hasta las 12:00 horas; la tarde, que abarca desde las 12:01 hasta las 18:00 horas y, finalmente, el rango que abarca desde las 18:01 y se extiende hasta las 00:00 horas, la noche.

Así, pues, una vez analizados los 402 artículos en los cuales se contaba con información sobre la hora de ocurrencia del siniestro vial, se pudo comprobar que fue durante horas de la mañana, es decir, entre las 06:00 y 12:00 horas, cuando se computaron 142 de los 402 siniestros cuya

hora pudo conocerse, 35,3%; por su parte, con un total de 98 hechos viales, equivalentes al 24,4%, le siguió el rango horario inmediatamente posterior, es decir, la tarde. Finalmente, se registraron 82 siniestros viales (20,4%) ocurridos durante horas de la madrugada y 80 siniestros durante las horas que componen la noche.

Gráfico 5: Distribución porcentual de los siniestros según hora de ocurrencia, 2015



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

Al igual como se observó durante el año 2014, la mayor parte de la siniestralidad vial en el país (59,7%), suele ocurrir entre horas de la mañana y la tarde, es decir, durante lo que podríamos denominar como el transcurso del día, y que se caracteriza por agrupar aquellas horas en las que existe un constante desplazamiento hacia/desde lugares de rutina diaria, tales como escuelas, universidades u oficinas, aumentando considerablemente la siniestralidad durante la mañana, probablemente por la necesidad de puntualidad para cumplir los roles asociados a las dinámicas de dichos lugares.

Por su parte, observamos que es durante lo que podríamos considerar como el transcurso de la noche, y que estaría compuesto tanto por la noche como por la madrugada, cuando se produjo el 40,3% de los hechos viales en el país, siendo apenas un poco mayor la cantidad de siniestros registrados durante horas de la madrugada que durante la noche.

Los factores que pudieran estar asociados a dichas horas se extienden desde variables como el cansancio o estrés experimentado por los distintos conductores, pasajeros y transeúntes, sobre todo durante horas de la noche cuando suele extenderse el retorno de las personas a sus hogares, hasta variables asociadas al consumo de alcohol, la imprudencia y las altas velocidades alcanzadas durante la madrugada, ya sea por la falta de tráfico y autoridades viales en la vía, o por temor al alto índice delictivo y de inseguridad que existe en Venezuela.

Una forma de intentar aislar variables y probar algunas de las inferencias ofrecidas en torno a la siniestralidad según su hora y día de ocurrencia es unir, según la disponibilidad de la información en el artículo, dichas variables en un cuadro de doble entrada, tal como se observa en el Tabla 1, a continuación.

Tabla 1. Siniestros ocurridos según día y hora. Venezuela 2015.

Hora de ocurrencia	Día de ocurrencia		Total
	Día de semana	Fin de semana	
Mañana	102	30	132
Tarde	62	28	90
Noche	40	38	78
Madrugada	33	44	77
Total	237	140	377

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial

A través de la tabla anterior podemos observar como la siniestralidad aumenta los días laborables o de semana en aquellas horas asociadas al desplazamiento de las personas hacia las instituciones de estudio o trabajo, es decir, las mañanas, al tiempo de que presenta un número de siniestros considerable en las horas asociadas al retorno de dichas personas, sean transeúntes, conductores o pasajeros, desde dichos lugares hacia sus hogares. Más aún, resulta ilustrativo constatar que son los viernes —cuando suelen relajarse las normas laborales de horario, por un lado, y en donde las personas suelen trasladarse del trabajo a sitios de reunión social— aquellos días de la semana en los cuales se registran menos siniestros durante horas de la mañana y más siniestro durante horas de la noche.

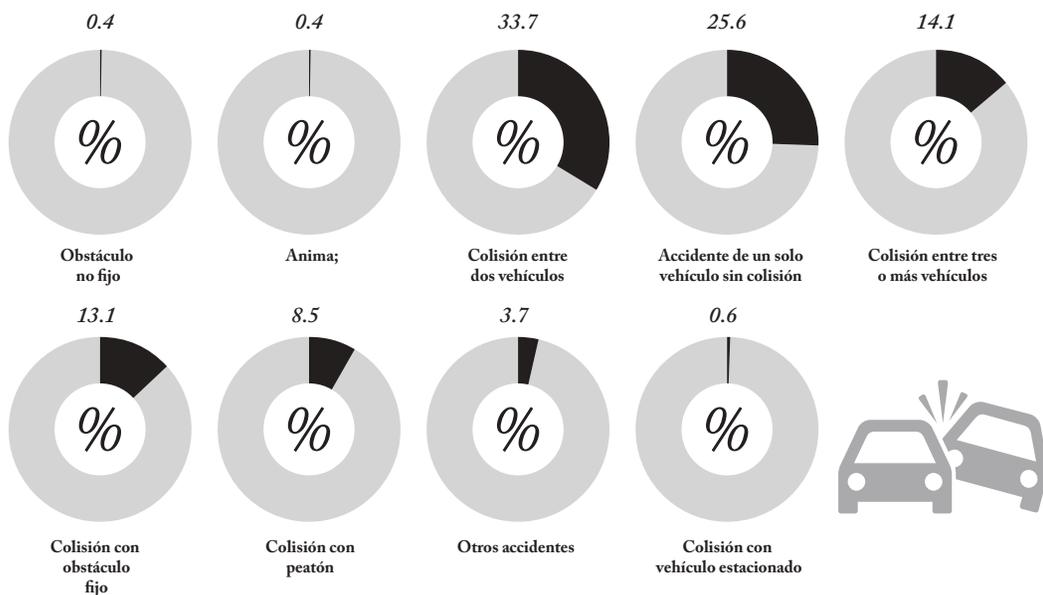
También es posible observar cómo durante los fines de semana, es decir, aquellos días de descanso en los cuales las personas suelen relajarse sus rutinas y compartir actividades sociales que involucran, en algunos casos, la ingesta de bebidas alcohólicas, los siniestros suelen suceder en el transcurso de la noche, sobre todo de madrugada: durante los sábados de 2015 se registraron 25 siniestros durante la noche (cuando el promedio de reportes semanales, según artículos que ofrecen información tanto del día como de la hora es igual a 10, y el día de la semana que más se le acerca es el viernes, con un total de 13 siniestros en el año) y 25 siniestros durante la madrugada (cuando el promedio de reportes semanales, según artículos que ofrecen información tanto del día como de la hora es igual a 10, y el día que más se le aproxima es el martes, con un total de 9 siniestros en el año).

Según tipo de siniestro:

En cuanto al tipo de siniestro se contabilizaron 519 reportes en los cuales se especificaba dicho ítem. A través de esos reportes se pudo constatar que 175 de ellos (33,7%) se trataron de casos de colisiones entre dos vehículos, mientras que los accidentes de un solo vehículo sin colisión agruparon el 25,6% de la muestra con un total de 133 reportes.

Asimismo se registraron 73 colisiones entre tres o más vehículos (14,1%), 68 colisiones con obstáculo fijo (13,1%), 44 colisiones con un peatón (8,5%), 3 colisiones con vehículos estacionados (0,6%), 2 colisiones con obstáculo no fijo o con algún animal, agrupando respectivamente 0,4% de la muestra, y 3,7% compuesto por 19 reportes de otros accidentes.

Gráfico 6: Distribución porcentual de los siniestros registrados según su tipo, 2015



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

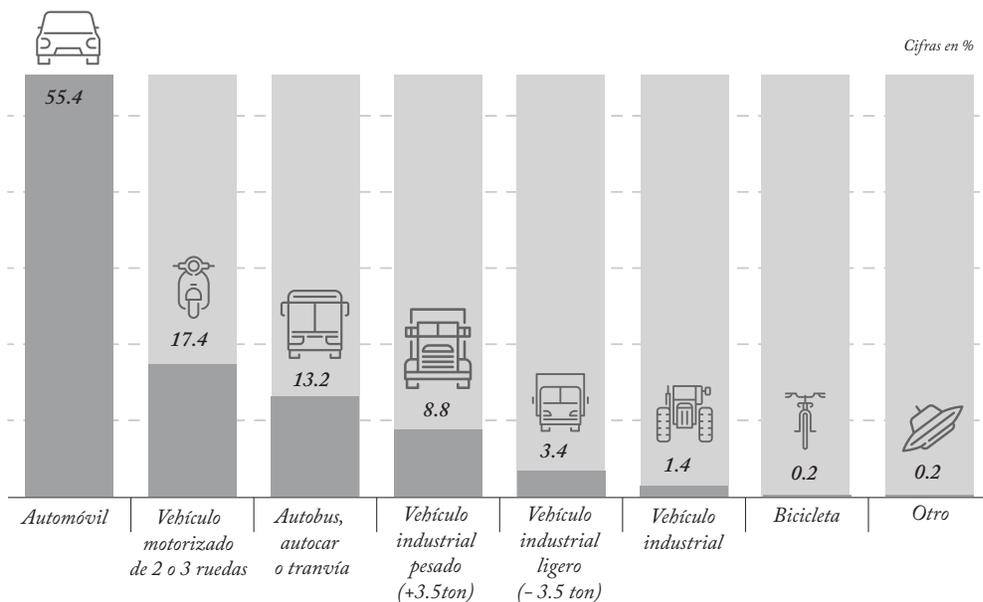
Según tipo de vehículo:

Una vez analizados los 554 registros compilados en 2015 y aislados 54 reportes en los cuales no se especificaba el tipo de vehículo involucrado en siniestros viales, se encontró que 55,4% de los mismos involucraron automóviles; 17,4% vehículos motorizados de dos o tres ruedas; 13,2% autobuses; 8,8% vehículos industriales pesados; 3,4% vehículos industriales ligeros; 1,4% vehículos industriales; 0,2% bicicletas y otro 0,2% otros vehículos.

Dado que más del 50% del parque automotor de nuestro país se encuen-

tra conformado por automóviles², no es extraño que en más del 50% de los siniestros viales computados en nuestro análisis hemerográfico se hayan visto involucrados este tipo de vehículo. Un resultado similar se observó en el caso de los vehículos motorizados de dos o tres ruedas (y que en nuestra muestra se compuso en su totalidad de motocicletas). Según cifras oficiales del año 2013, un total de 1.980.636 vehículos (22,14% del parque automotor), registró un porcentaje de siniestralidad de 17,4%.

Gráfico 7: Distribución porcentual de los siniestros según tipo de vehículo, 2015



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

² Véase el *Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (2013)*, disponible en http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina_nueva/servicios/contrataciones/Anuario_Estadistico_2013_INTT.pdf

Aunque ya las cifras presentadas con anterioridad resultan de cuidado, la situación llega a ser aún más alarmante en el caso de los autobuses, pues, agrupando apenas 0,18% del parque automotor del país, la siniestralidad de ese tipo de vehículo alcanzó el 13,2% del total de casos en los que se pudo conocer dicho dato, incluyendo 8 casos de siniestros en los cuales un autobús colisionó con otro.

Tipo de vehículo y tipo de siniestro:

Cuando unimos las dos últimas variables estudiadas, es decir, el tipo de vehículo y el tipo siniestro en el cual se vio envuelto, se observa que para el caso de los automóviles el siniestro más común resultó ser la colisión entre dos vehículos (102 casos), seguido por los accidentes de un vehículo sin colisión (60 casos), la colisión entre tres o más vehículos (40 casos) y las colisiones con obstáculos fijos (35 casos).

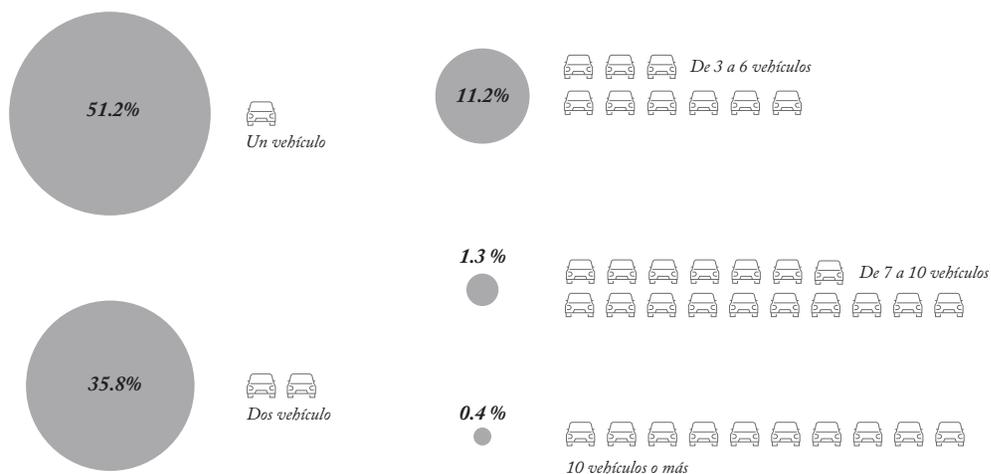
Por su parte, las motocicletas y los autobuses presentaron una división de siniestros según su tipo bastante similar a la anterior, registrando el primer tipo de vehículo 34 colisiones entre dos vehículos, 22 accidentes de un vehículo (sin colisión), y 9 colisiones con obstáculos fijos, mientras que el segundo tipo de vehículo registró 18 accidentes de un solo vehículo (sin colisión), 17 colisiones entre dos vehículos, 11 colisiones entre tres o más vehículos, y 13 colisiones con obstáculos fijos.

Finalmente, se debe destacar que para todas las modalidades de vehículos industriales el tipo de siniestro más común resultó ser el accidente de un solo vehículo (sin colisión), aunque en el caso del vehículo industrial pesado, es decir, aquél con un peso superior a las 3,5 toneladas, presentó un elevado número de colisiones entre tres o más vehículos.

Según cantidad de vehículos involucrados:

En lo que refiere a la cantidad de vehículos involucrados en siniestros viales se pudo constatar que en más de la mitad, exactamente en el 51,2% (269 reportes), se vio involucrado un solo vehículo, mientras que aquellos hechos viales en los que colisionaron 2 vehículos se posicionaron durante el 2015 en el segundo lugar de la lista, con un total de 188 reportes, cristalizados en 35,8% del total de casos computados.

Gráfico 8: Distribución porcentual de los siniestros según número de vehículos involucrados, 2015



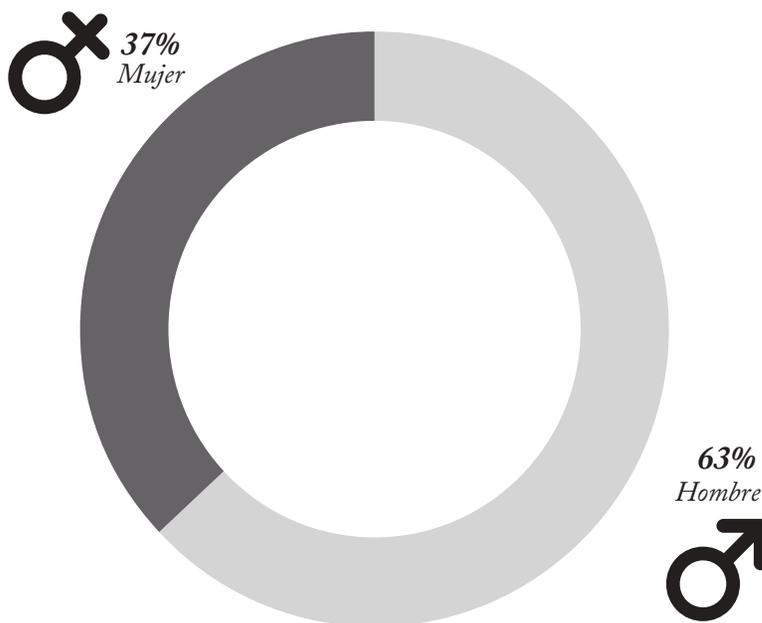
Fuente: Observatorio de Seguridad Vial

Por su parte, se computaron 59 reportes (11,2%) en los cuales se vieron involucrados entre 3 y 6 vehículos, 7 casos en los cuales se involucraron de 7 a 10 vehículos y solo 2 siniestros con más de 10 vehículos involucrados.

Según sexo y edad de los involucrados:

En cuanto al sexo de las personas involucradas en siniestros viales, lo primero que salta a la vista es la falta de información respecto a dicho ítem. En tal sentido, es necesario resaltar que carecemos de información sobre el sexo del 42% de las 1.747 personas que, según nuestro estudio hemerográfico, se vieron envueltas en siniestros viales.

Gráfico 9: Distribución porcentual de personas involucradas en siniestros viales según su sexo, 2015

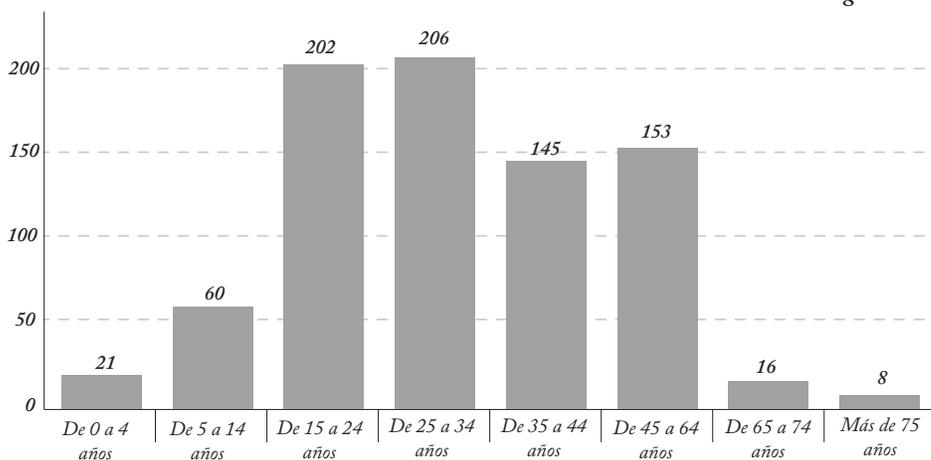


Ahora bien, a través del 58% de los datos restantes —1.014 personas involucradas en siniestros viales y cuyo sexo pudo determinarse— fue posible constatar que los hombres involucrados en siniestros viales casi duplican en número a las mujeres. Así, 643 personas, equivalentes al 63% de la muestra, pertenecieron al sexo masculino, mientras que el resto, 371 personas, pertenecían al género femenino.

Si el subregistro sorprende en el caso del sexo de las personas involucradas en siniestros viales, la situación se vuelve crítica con respecto a la información concerniente a la edad de las mismas. En tal sentido, es importante mencionar que carecemos de información sobre la edad del 53,6% de las personas envueltas en siniestros viales. No obstante, a través del porcentaje restante se pudo constatar que el 50,3% de las personas involucradas en siniestros viales durante 2015 tenían entre 15 y 34 años, porcentaje repartido entre 25,5% (206 personas) cuya edad oscilaba entre 25 y 34 años, y otro 24,9% (202 personas) cuya edad oscilaba entre 15 y 24 años de edad.

Gráfico 10: Número de personas involucradas en siniestros viales según edad, 2015

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial



Los rangos de edad que le siguen a los anteriores son el de personas cuya edad osciló entre 45 y 64 años, que agrupó 18,9%; personas entre 35 y 44 años de edad, que agrupó 17,9% de la muestra; individuos de entre 5 y 14 años de edad, que agrupó 7,4% de la muestra; infantes menores de 4 años, 2,6% de la muestra; personas entre 65 y 74 años, que agrupó 2% de la muestra y, finalmente, las personas mayores de 75 años, que se vieron involucradas en el 1% de los casos.

Según posibles causas del siniestro:

Las causas que ocasionan los siniestros pueden ser de naturaleza muy variable y, con mucha frecuencia, sacar conclusiones apresuradas sobre las mismas pueden conllevar errores en las inferencias, a tal punto que el Instituto de Tránsito Terrestre (2014) admite que “aun cuando pueden existir causas probables de siniestros (...) no es procedente elaborar juicios sobre la causa de algún siniestro si no se ha realizado un estudio científico y técnico sobre el accidente en particular que lo avale”.³

Ahora bien, a través del análisis de las causas probables según siniestros viales registrados en el Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Tránsito Terrestre del 2013, llevado a cabo por el Observatorio de Seguridad Vial en el 2015⁴, se pudo llegar a establecer que casi la totalidad de los siniestros, más exactamente, 97% de ellos, tienen como detonante alguna causa humana, esto es directamente atribuible al conductor, mientras que el resto se divide entre causas ambientales, condiciones de la vía y fallas del vehículo.

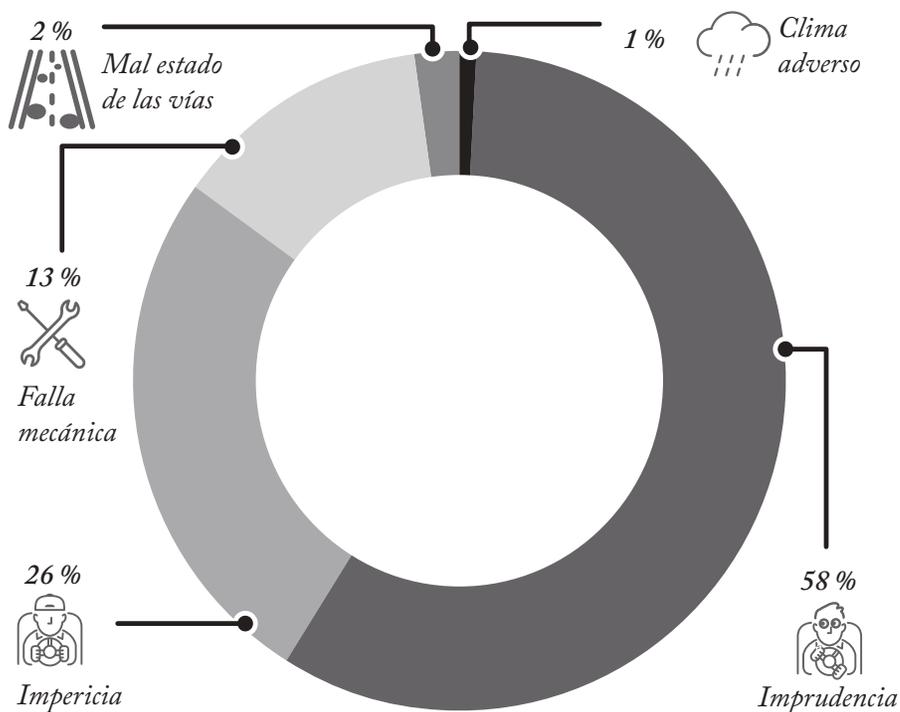
Teniendo en cuenta lo anterior, no sorprende el hecho de que —aún con un importante subregistro de las posibles causas de siniestros en

³ *Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (2013)*. Instituto Nacional de Tránsito Terrestre, 2014; pág. 78.

⁴ *III Informe Sobre la Situación de Seguridad Vial en Venezuela: observando desde la sociedad civil (2014)*. Observatorio de Seguridad Vial, 2015; pág. 27.

los artículos noticiosos consultados, al punto de no contar con dicha información en 36,3% del total de registros— sean tanto la imprudencia como la impericia de los conductores aquellos factores que agruparan, durante el 2015, 84% de las causas de siniestros.

Gráfico 11: Distribución porcentual de los siniestros según posibles causas, 2015



Se observó también, un 13% de aquella causa cuya prevención recae en un grado importante sobre el conductor o propietario del vehículo, a saber, las fallas mecánicas, y finalmente un 3% asociado a causas externas, dividido a su vez entre un 2% de siniestros causados por mal estado de las vías y un 1% por clima adverso.

Aproximación detallada a los siniestros viales según su gravedad

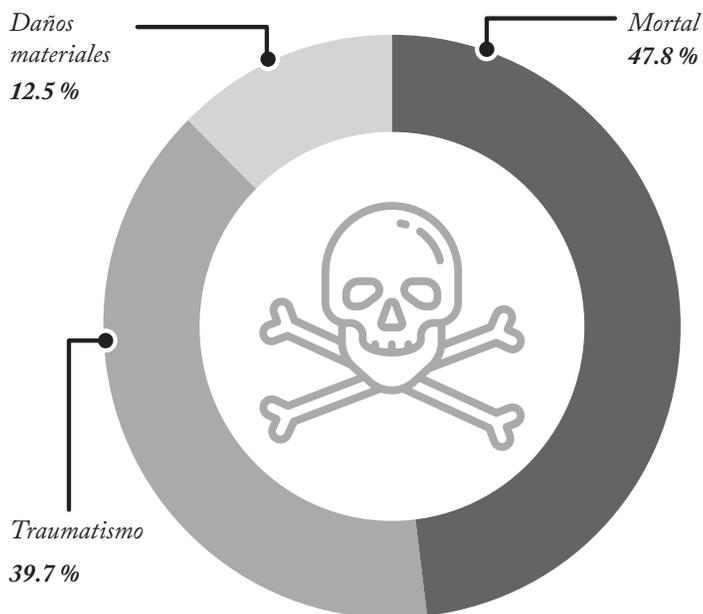
A continuación se presentan datos y estadísticas resultantes del análisis hemerográfico de artículos noticiosos de forma detallada, estableciendo el mayor número de cruces entre las posibles variables asociadas tanto al aumento como a la disminución de la gravedad de los siniestros viales.

Siniestros según su gravedad:

Al analizar los reportes de los hechos viales según su gravedad, el análisis hemerográfico muestra que fueron los siniestros mortales aquellos que se impusieron como los más comunes durante el 2015 según los reportes de prensa, agrupando 47,8% (264 casos) de los 552 reportes con dicha información y superando los 219 reportes (39,7%) de traumatismos y los 69 registros, equivalentes al 15,5% de la muestra, computados como daños materiales.

Ahora bien, tal como se advirtió al principio del presente informe, no pueden perderse de vista las limitaciones propias de la metodología utilizada para la recolección de la data. En tal sentido, el hecho de que la gran mayoría de los siniestros viales registrados hayan tenido como resultado final alguna persona fallecida podría deberse más al sesgo de la prensa nacional por reportar los siniestros de mayor gravedad que a la proporción real de siniestros con víctimas fatales.

Gráfico 12: Distribución porcentual de los siniestros según su gravedad, 2015



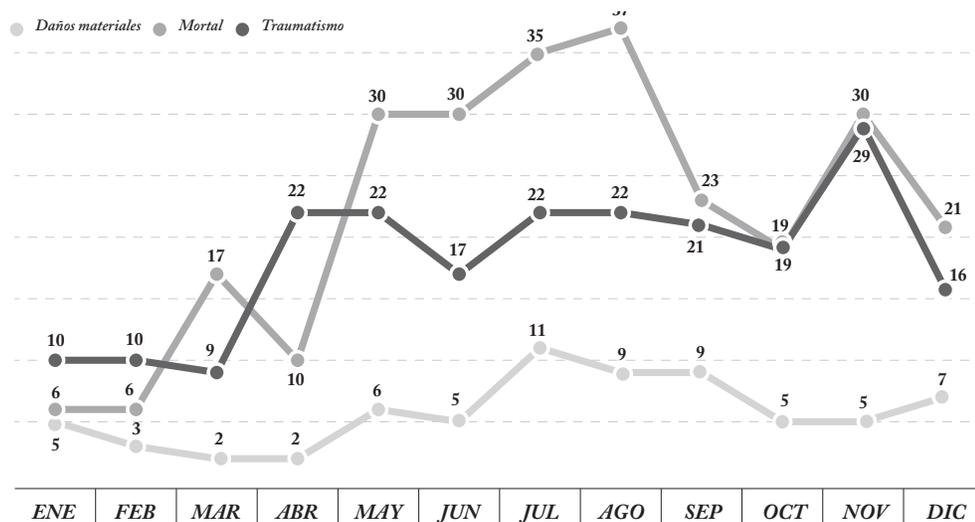
Fuente Observatorio de Seguridad Vial

Gravedad del siniestro según mes de ocurrencia:

Cuando analizamos la distribución absoluta de los siniestros según su mes de ocurrencia, observamos que salvo los dos primeros meses del año —en los cuales se registró la menor cantidad de siniestros fatales— y el mes de abril, los siniestros mortales se impusieron como los más frecuentes durante el 2015, llegando no solo a alcanzar el máximo número

de reportes durante el período comprendido entre mayo y agosto, sino registrando un promedio de 22 reportes mensuales.

Gráfico 13: Distribución absoluta de siniestros según mes de ocurrencia, 2015



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

Por su parte, los siniestros con traumatismos solo superaron a los mortales durante los meses enero, febrero y abril, siendo precisamente el último de ellos en el cual se registró un aumento súbito de 13 casos con respecto a marzo, y a partir del cual el número de reportes mensuales osciló entre los 16 y 22 casos, siendo el promedio mensual general 18 reportes.

Finalmente, se observa que durante todos los meses del 2015 el número de reportes de siniestros con daños materiales se ubicó muy por debajo de los siniestros de mayor gravedad, alcanzando el número más alto de registros

durante el mes de julio y presentando un promedio de 6 reportes por mes.

Gravedad del siniestro según hora de ocurrencia:

Al cruzar las variables de gravedad del siniestro y la hora de ocurrencia según la disponibilidad de los datos en el artículo, podemos observar en la Tabla 2 como los siniestros no mortales, es decir, aquellos que únicamente presentaron daños materiales o traumatismos, ocurrieron predominantemente durante la mañana o la tarde, mientras que más de la mitad de los siniestros mortales registrados ocurrieron durante la noche o la madrugada.

Tabla 2. Distribución absoluta de la gravedad del siniestro según su hora de ocurrencia. Venezuela 2015.

Gravedad del siniestro	Tipología de la hora		Total
	Transtcurso del día	Transtcurso de la noche	
Daños materiales	44	7	51
Traumatismos	102	49	151
Mortal	93	106	199
Total	239	162	401

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial

Ya que carecemos de datos reales sobre la influencia de variables como la velocidad o ingesta de alcohol en la siniestralidad vial en el país, no podemos más que presumir que las condiciones de visibilidad son aquellas que poseen el mayor peso a la hora de explicar la notable desproporción entre

el número de siniestros mortales y no mortales durante horas de la noche.

Gravedad del siniestro según día y hora de ocurrencia:

Al profundizar sobre la gravedad del siniestro según el día de ocurrencia y su hora, podemos corroborar que los mismos, sin importar la gravedad, suelen ocurrir predominantemente entre semana y durante las horas del día. No obstante, a través de la Tabla 3, podemos observar con preocupación no solo la manera en que el número de siniestros mortales suelen permanecer estable durante la totalidad de la semana (en vez de disminuir), sino la forma en que aumenta alarmantemente durante las noches de los fines de semana. Por su parte, los siniestros con traumatismos suelen ocurrir predominantemente los días de semana y durante el día, aunque durante las noches de los fines de semana es posible observar un leve aumento en la cantidad de siniestros con traumatismos.

Tabla 3. Gravedad del siniestro según tipología del día y de la hora.
Venezuela 2015

Gravedad del siniestro	Día y hora de ocurrencia del suceso (tipologías)				Total
	Día de la semana		Fin de semana		
	Día	Noche	Día	Noche	
Mortal	55	46	30	54	185
Traumatismo	71	23	23	26	143
Daños materiales	37	4	5	2	48
Total	163	73	58	82	376

Finalmente, resulta interesante el hecho de que los siniestros viales con daños materiales tiendan a reportarse durante los días de semana y predominantemente durante el día.

Una vez más, este último punto podría explicarse por el sesgo de la prensa, para la cual podría resultar menos interesante, o incluso rentable, movilizar equipos y personal para cubrir hechos viales con solo daños materiales durante la noche y, sobre todo, durante los fines de semana.

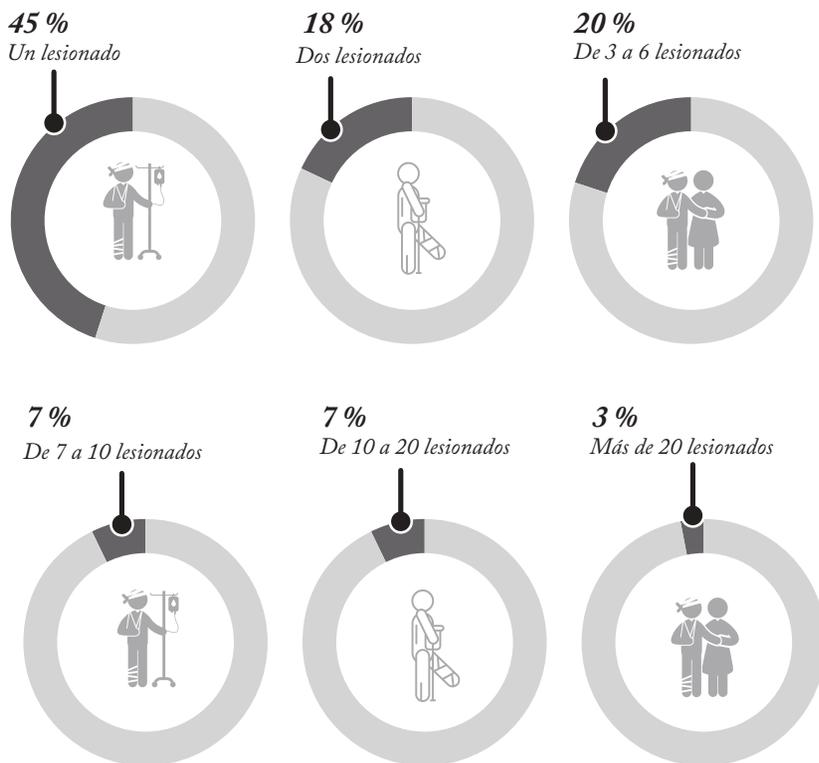
Gravedad del siniestro según número de lesionados:

Para el 2015, según el registro hemerográfico levantado, hubo 1.280 personas lesionadas, independientemente de si el siniestro haya provocado o no la muerte de otros individuos. Tal número de personas lesionadas, además, se repartió entre 315 siniestros de los cuales una buena parte de ellos, 142 registros (45%), reportaron solamente un lesionado.

Por su parte, fueron los siniestros con entre 3 y 6 lesionados, y aquellos con 2 personas lesionadas, los que ocupan el segundo y tercer peldaño en la lista, respectivamente, registrando el primero de ellos un total de 62 casos (20% de los registros con lesionados), al tiempo que se registraron 57 siniestros con 2 personas lesionadas, cristalizados en el 18% de los registros con lesionados.

Los siniestros con entre 7 y 20 lesionados agruparon el 14% del total de siniestros con lesionados, dividido entre un 7% de siniestros con entre 7 y 10 personas lesionadas y otro 7% de hechos viales con entre 10 y 20 personas lesionadas. Finalmente, se registraron 11 reportes de siniestros en los cuales resultaron lesionados más de 20 personas.

Gráfico 14: Distribución porcentual de los siniestros según número de lesionados, 2015

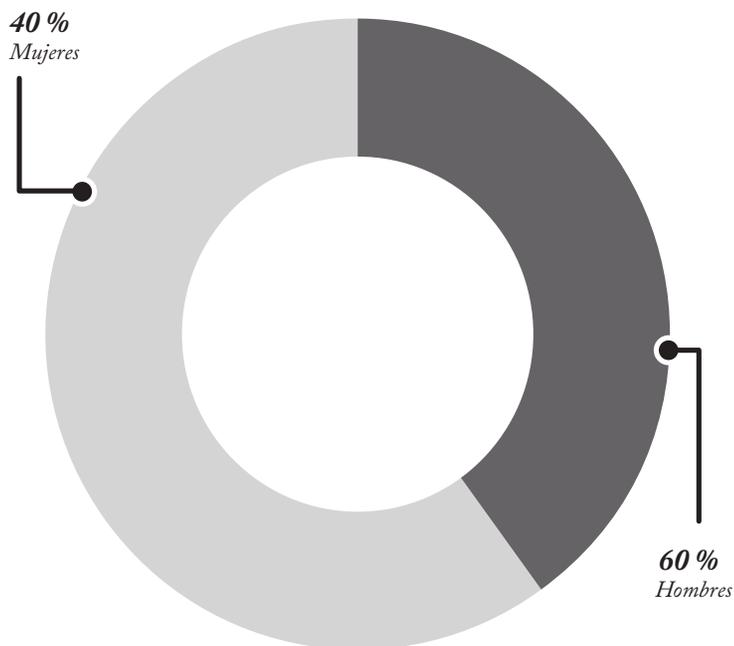


Fuente Observatorio de Seguridad Vial

Lesionados según edad y sexo:

En cuanto al sexo de las personas lesionadas en siniestros viales, debe destacarse que 410 de los 687 individuos lesionados cuyo sexo pudo determinarse fueron hombres, mientras que el resto, 277 personas, fueron mujeres.

Gráfico 15: Distribución porcentual de lesionados según sexo, 2015



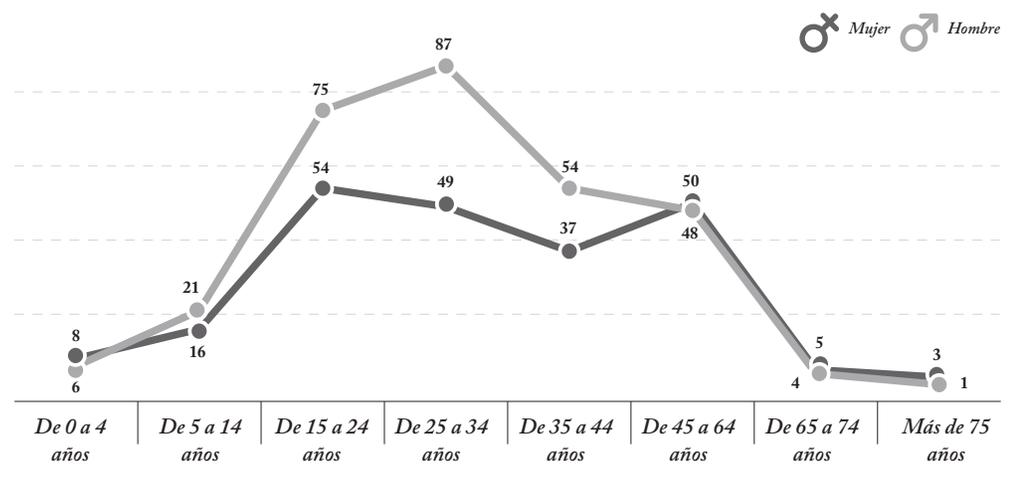
Fuente Observatorio de Seguridad Vial

En lo referente a la edad de los lesionados, los resultados mostraron la misma tendencia que respecto a la siniestralidad total⁵, siendo el rango más vulnerable aquel compuesto por personas cuya edad oscila entre los 25 y 34 años.

⁵ Ver páginas 22, 23 y 24.

No obstante, al unir las variables edad y sexo con el número de lesionados, se observa que si bien para el sexo masculino se cumple la tendencia de vulnerabilidad por edad presentada anteriormente, en el caso de las mujeres observamos que el rango de edad entre los 15 y 24 años es el que agrupa el mayor número de lesionadas, al tiempo que el rango entre los 45 y 64 años resulta ser el segundo con mayor número de mujeres involucradas en siniestros viales, presentando, incluso, 2 reportes más que en el caso de los hombres.

Gráfico 16: Distribución de lesionados según edad y sexo, 2015



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

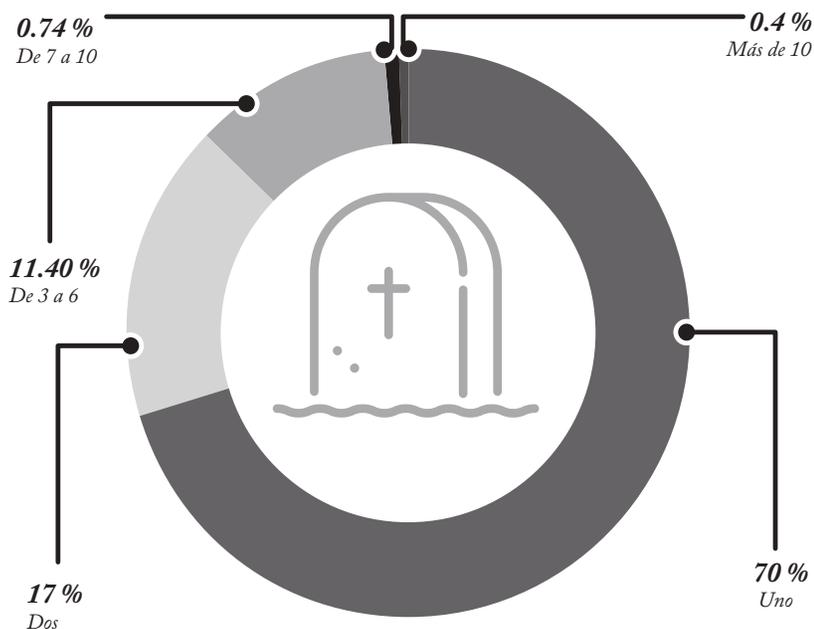
Otro punto importante a destacar es que, si bien es cierto que en general, las mujeres suelen sufrir menos lesiones por siniestros viales, los datos parecerían indicar que existen ciertos rangos de edad, que podríamos considerar como de mayor vulnerabilidad, tales como los

primeros cuatro años de vida y los años posteriores a los 45, en los cuales las mujeres sufren más lesiones que los hombres.

Gravedad del siniestro según número de fallecidos:

Para el 2015, según el registro hemerográfico levantado, hubo 450 personas fallecidas. Tal número de fallecidos se vio expresado en 272 reportes de siniestros viales, de los cuales 191 registros (70%) reportaron la muerte de una sola persona.

Gráfico 17: Distribución porcentual de siniestros según número de fallecidos, 2015

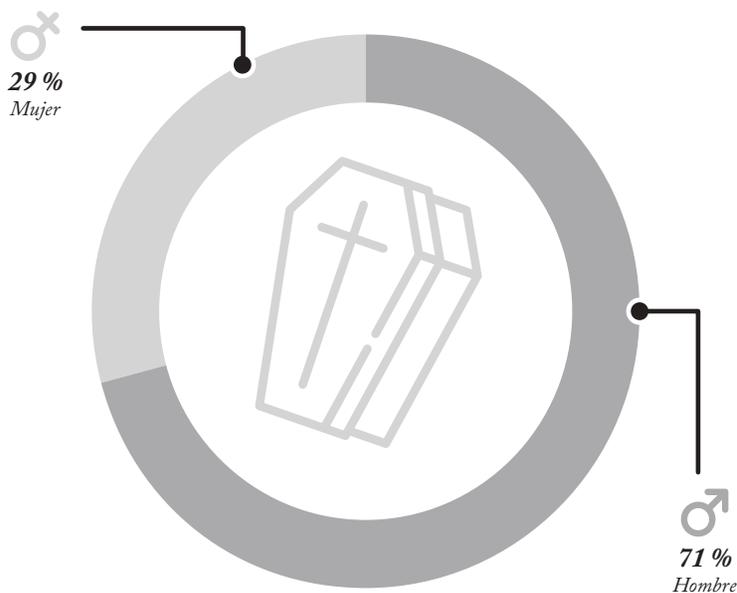


El 30% restante se divide entre 47 reportes (17%) en los cuales fallecieron 2 personas, 31 hechos viales en los cuales resultaron muertas de 3 a 6 individuos, 2 siniestros en los que murieron entre 7 y 10 personas y, finalmente, un reporte en el cual fallecieron más de 10 personas.

Fallecidos según edad y sexo:

En lo referente al sexo de los fallecidos, una vez más son los hombres los que se llevan la peor parte. En ese sentido, de los 327 individuos fallecidos cuyo sexo pudo identificarse, 233 de ellos (71%) fueron hombres, mientras que 94 (29%) fueron mujeres.

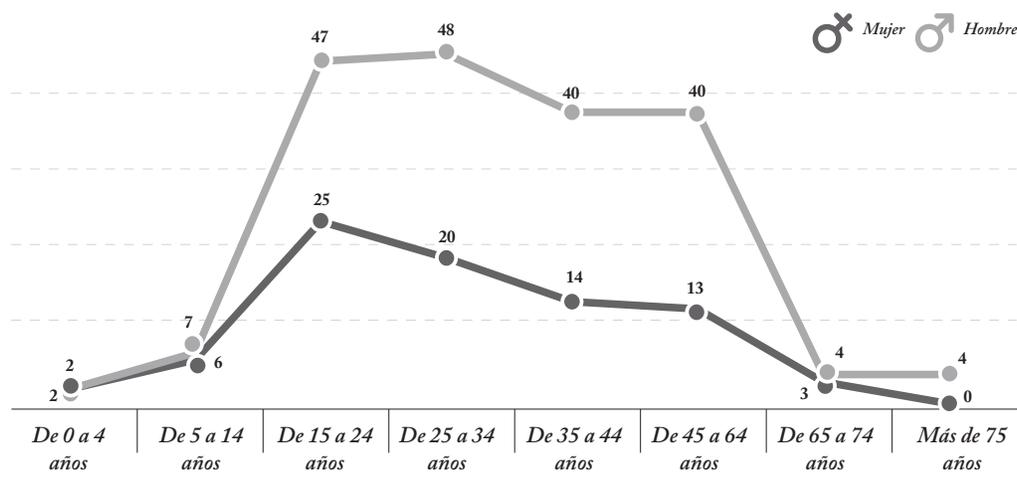
Gráfico 18: Distribución porcentual de fallecidos según sexo, 2015



En cuanto a la edad de los fallecidos, y tal como ocurriera en el caso de los lesionados, los resultados muestran la misma tendencia que respecto a la siniestralidad total⁶, siendo el rango más vulnerable aquel comprendido por personas de entre 25 y 34 años de edad.

Sin embargo, cuando unimos las variables edad y sexo con los registros de fallecidos observamos que, si bien para el caso de los hombres se cumple a cabalidad la tendencia por edad explicada anteriormente, en el caso de las mujeres el rango de edad más susceptible a sufrir la muerte en un siniestro vial es aquel que oscila entre los 15 y los 24 años de edad, a partir del cual las muertes tienden constantemente al descenso.

Gráfico 19: Distribución porcentual de fallecidos según edad y sexo, 2015



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

⁶ Ver páginas 22, 23 y 24.

Una vez observados los datos sobre lesiones y muertes en la población venezolana según su sexo y edad, resulta apremiante destacar la necesidad de implementar políticas públicas, campañas y medidas dirigidas a la población joven con el fin de detener de manera efectiva la incidencia de siniestros viales en este segmento de la población, en los cuales resultan severamente afectadas muchas vidas. Es necesario recordar que en un país en vías de desarrollo como Venezuela, este nicho demográfico representa la mayor parte de la población económicamente activa, lo que significa que cualquier medida para resguardar la vida de estos jóvenes, en todos los sentidos y frentes, no solo es importante desde el punto de vista humano, sino indispensable desde el punto de vista socioeconómico.

CAPÍTULO II

Resultados de la I Encuesta Nacional sobre hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela

Este estudio fue desarrollado con la finalidad de conocer los hábitos y actitudes de los venezolanos con respecto a las leyes y normas relacionadas con la Seguridad Vial en Venezuela. Fue desarrollado durante el año 2015 por la reconocida empresa Datanalisis bajo la dirección del Observatorio de Seguridad Vial, con el apoyo de la Fundación Seguros Caracas y la Asociación Civil Paz Activa.

Antes de comenzar el campo del estudio se realizaron diversas reuniones para integrar en la discusión del tema a expertos, investigadores y miembros de diversas organizaciones que dieron su aporte para determinar los puntos de interés que se debían incluir en la consulta nacional. De esta manera quedó en evidencia el interés de mucho por conocer los principales indicadores relacionados con la accidentalidad en Venezuela.

Metodología de la investigación:

- Cobertura geográfica: Regiones Capital, Oriental, Guayana, Central, Centro Occidental, Los Llanos, Los Andes y Zuliana.
- Recolección de la información: Entrevistas en hogares.
- Unidad a entrevistar: Personas naturales del nivel socioeconómico A/B, C, D y E.
- Muestra: 1000 entrevistas en hogares
- Error Muestral: +- 2,72%.

- Nivel de confianza: 95%.
- Tipo de muestreo: semi-probabilístico, aleatorio, estratificado (por sexo, edad, estrato económico y región)
- Fecha de campo: marzo 2015.

Ficha técnica- Cobertura geográfica:

- Región Capital:
 - Capital: Distrito Capital, Libertador.
 - Estado Miranda: Chacao, Sucre, Baruta, El Hatillo, Guatire, Guarenas, San Antonio, San Diego, San Pedro, Los Teques, Carrizal, Caucagua, Santa Teresa, Charallave.
 - Estado Vargas: Maiquetía.
- Región Central:
 - Estado Aragua: Maracay: Girardot, Libertador y Mario Briceño Iragorry, La Victoria.
 - Estado Carabobo: Valencia, San Carlos, Puerto Cabello.
- Región Zuliana:
 - Estado Zulia: Maracaibo, Ciudad Ojeda, Machiques.
- Región Oriental:
 - Estado Anzoátegui: Barcelona, Puerto La Cruz, Anaco.
 - Estado Sucre: Carúpano.

- Región Los Andes:
 - Estado Mérida: Mérida.
 - Estado Trujillo: Valera.
 - Táchira: San Cristóbal.
- Región Los Llanos:
 - Estado Barinas: Barinas.
 - Estado Guárico: San Juan de los Morros.
 - Estado Portuguesa: Guanare.
- Región Centro Occidental:
 - Estado Lara: Barquisimeto, Carora, San Felipe.
- Región de Guayana:
 - Estado Bolívar: Puerto Ordaz, San Félix, Upata.

Perfil de los entrevistados:

- Sexo: 50% femenino, 50% masculino.
- Nivel socioeconómico:
 - Clase A/B: 2,5%.
 - Clase C: 18,3%.
 - Clase D: 36,1%.

- Clase E: 43,1%.
- Rango de edades:
 - 18-23 años: 10,9%.
 - 24-29 años: 17,0%.
 - 30-35 años: 13,3%.
 - 36-41 años: 14,4%.
 - 42-47 años: 13,3%.
 - 48-53 años: 11,1%.
 - 54-59 años: 9,2%.
 - 60 años o más: 8,8%.
- Regiones:
 - Capital: 20,4%.
 - Oriental: 12,5%.
 - Guayana: 6,2%.
 - Central: 16,2%.
 - Centro Occidental: 11,3%.
 - Los Llanos: 7,3%.
 - Los Andes: 9,4%.
 - Zuliana: 16,7%.

Presentación de resultados:

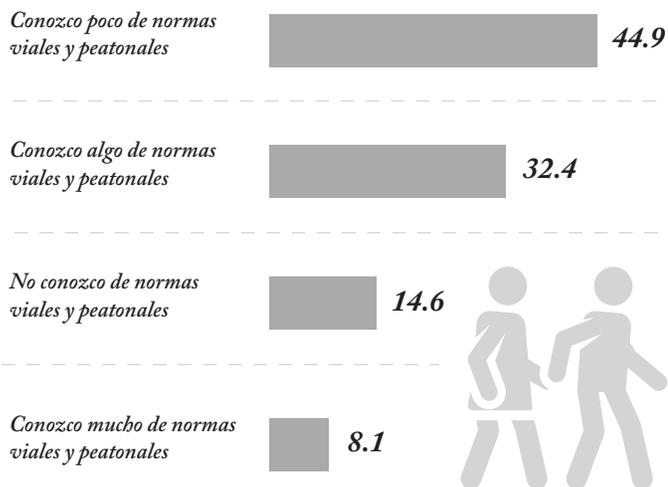
A continuación, presentaremos algunos de los resultados más relevantes de la I Encuesta Nacional sobre hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela, basándonos inicialmente en los temas asociados al conocimiento de normas viales y luego, a manera de resumen, se presentarán los hallazgos generales de la investigación.

Gráfico 1

CONOCIMIENTO DE NORMAS VIALES Y PEATONALES / 2015

¿Cuánto conoce usted de las normas y leyes de seguridad vial?

Cifras en %



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

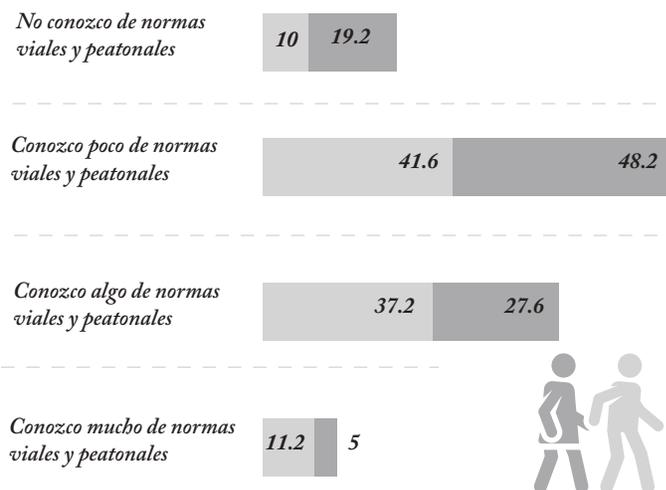
Del total de 1000 entrevistados, 44,9% señala conocer poco sobre normas viales y peatonales, y 14,6% declara no conocer nada sobre el tema. Esto quiere decir que por lo menos 59,5% de los entrevistados conoce poco o nada sobre un sistema del cual forman parte diariamente sin importar la manera en que se movilicen o desplacen en las vías.

Gráfico 2

CONOCIMIENTO DE HOMBRES Y MUJERES SOBRE NORMAS VIALES Y PEATONALES / 2015

¿Cuánto conoce usted de las normas y leyes de seguridad vial?

Cifras en %



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

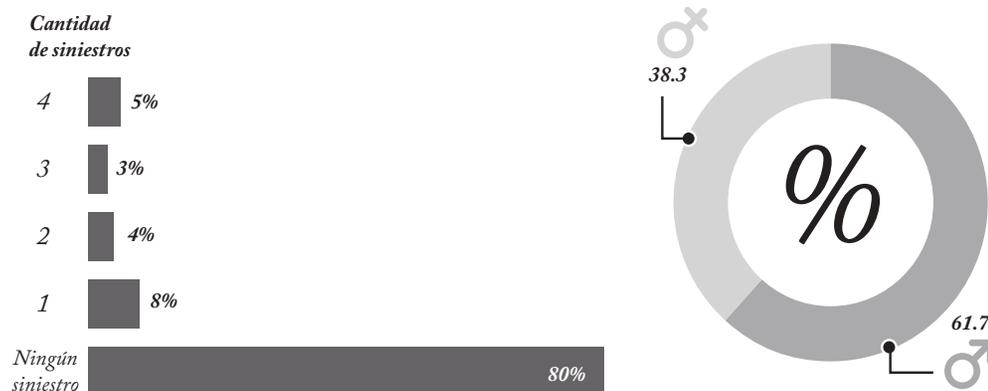
Al preguntarles a las 1000 personas entrevistadas cuántas tenían conocimiento sobre normas viales y peatonales encontramos que fueron las mujeres quienes, a nivel general, declararon conocer menos; de ellas 67,4% dice conocer poco o nada sobre el tema. Esto en contraposición al 51,6% de los hombres entrevistados, quienes reconocieron que saben poco o nada sobre este tema.

Por su parte, las mujeres que declararon conocer algo o mucho de normas viales representan 32,6%, mientras que los hombres dicen conocer en un 48,4% las normas viales y peatonales existentes. Sin embargo, la diferencia significativa para ambos sexos se encuentra en el porcentaje de entrevistados que declara no conocer de normas viales y peatonales, con un 10% de hombres y un 19,2% las mujeres.

Gráfico 3

SINIESTROS EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS / 2015

Durante los dos últimos años, ¿en cuántos accidentes de tránsito se ha visto implicado como conductor, ocupante, ciclista, peatón o usuario de las vías públicas?

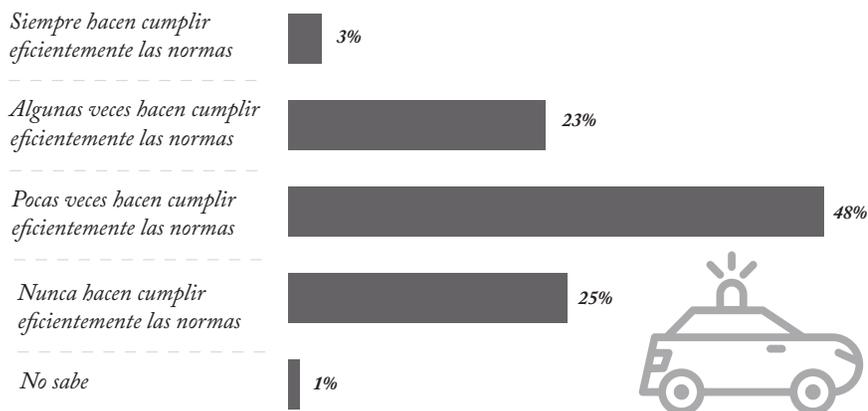


Sobre la base de 1000 entrevistados, hicimos la siguiente pregunta: Durante los dos últimos años, ¿en cuántos accidentes de tránsito se ha visto implicado como conductor, ocupante, ciclista, peatón o usuario de las vías? El 80% de los entrevistados declaró no haber estado involucrado en ningún siniestro, solo el 20% restante reconoció haber tenido alguna experiencia al respecto.

Del 20%, 80 de los entrevistados, que respondió afirmativamente a la pregunta, tenemos que 61,7% de los involucrados fueron hombres y 38,3% mujeres. Lo que coincide con los datos emanados de informes previos del Observatorio de Seguridad Vial⁷ en los cuales se observa que los hombres resultan ser los principales afectados, ya sea como lesionados o fallecidos, en siniestros viales.

Gráfico 4

OPINIÓN SOBRE LAS AUTORIDADES / 2015



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

⁷ I, II y III Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la Sociedad Civil..

Cuando preguntamos a los entrevistados sobre su opinión acerca de las autoridades encargadas del cumplimiento de las normas y leyes existentes en materia de seguridad vial, encontramos que 25% considera que dichas autoridades nunca hacen cumplir las leyes, 48% cree que pocas veces hacen cumplir las leyes, 23% dice que algunas veces las hacen cumplir, mientras que 3% expresa que las autoridades siempre hacen cumplir las leyes. Solo el 1% de los encuestados señala que no sabe la respuesta asociada a la pregunta.

Al totalizar, podemos apreciar que 73% de los entrevistados considera que las autoridades viales nunca o pocas veces hacen cumplir las leyes existentes. Tanto en la región central como en la zuliana la percepción de que las autoridades nunca hacen cumplir las leyes alcanza el 40,7% y 39,5% respectivamente.

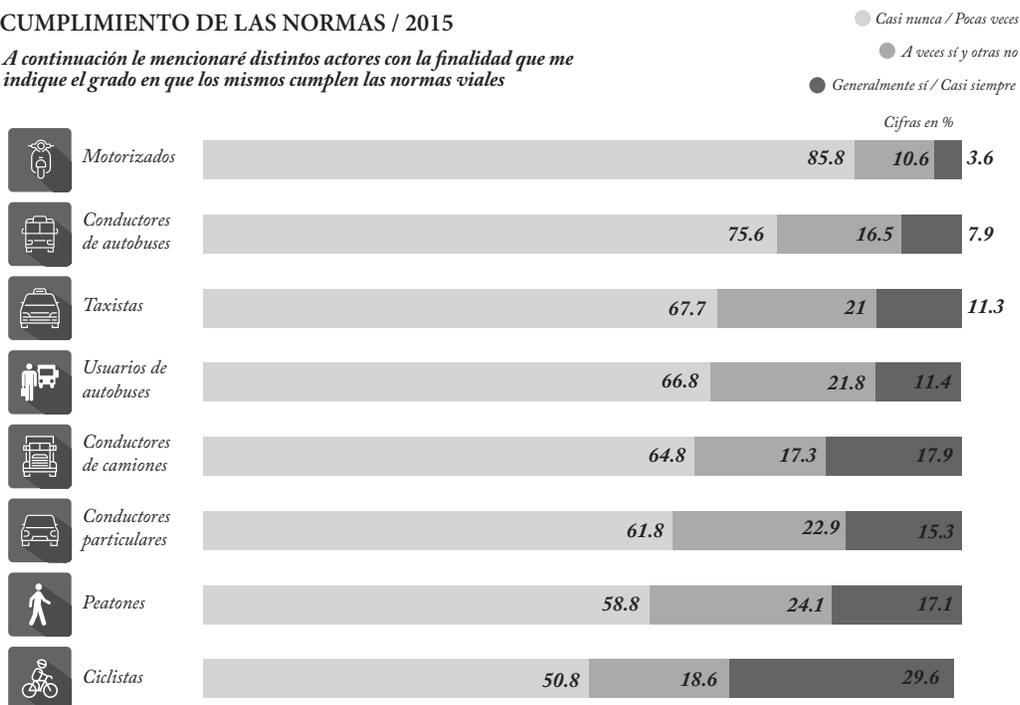
Cuando hablamos del cumplimiento de las normas referidas a los diferentes usuarios de las vías tenemos que, de 1000 entrevistados, 85,6% considera que los motorizados son los que casi nunca o pocas veces cumplen las normas, seguidos de los conductores de autobuses con 75,6%, taxistas con 67,7%, usuarios de autobuses 66,8%, conductores de camiones con 64,8%, conductores particulares con 61,8% seguidos por peatones con 58,8% y ciclistas con un 50,8%.

En este sentido, los que son mejor evaluados como los que generalmente o casi siempre cumplen las normas y leyes existentes son los ciclistas, con 29,6%, seguidos de conductores de camiones con 17,9%, luego los peatones con 17,1%, después los conductores particulares con 15,3%, los conductores de autobuses con 11,4%, los taxistas con 11,3%, y de último lugar los motorizados con 3.6% de evaluación positiva por parte de los entrevistados.

Gráfico 5

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS / 2015

A continuación le mencionaré distintos actores con la finalidad que me indique el grado en que los mismos cumplen las normas viales



Fuente Observatorio de Seguridad Vial

Conductas que atentan contra la seguridad vial según usuarios de las vías:

La evaluación de los usuarios de las vías responde tanto al cumplimiento de las normas como a la evaluación que los demás usuarios hacen con respecto a algunas conductas que les son recurrentes y los hacen vulnerables. A continuación, les presentamos las primeras menciones para cada actor:

- Motorizados:
 - Conducen a alta velocidad.
 - Viajan con más de dos pasajeros.
 - Transportan niños menores de 10 años.
- Conductores de autobuses:
 - Colocan la música a muy alto volumen, lo que puede resultar peligroso al no percibir las cornetas de los otros carros o el llamado de atención de los pasajeros y autoridades.
 - Se paran en lugares distintos a las paradas.
 - Superan la capacidad de los pasajeros por unidad.
- Taxistas:
 - Conducen a alta velocidad.
 - Se cambian de canal con frecuencia.
 - No están debidamente identificados.
- Pasajeros:
 - Suben y bajan de la unidad en lugares distintos a las paradas o cuando la unidad está en movimiento.
- Conductores de camiones:
 - Conducen a alta velocidad.
 - Exceden los límites de carga.

- Cruzan por calles privadas o residenciales.
- Conductores de vehículos particulares:
 - Conducen a alta velocidad.
 - Usan el móvil al conducir.
 - Se cambian del canal con frecuencia.
- Peatones:
 - Cruzan en lugares distintos al rayado peatonal o sin esperar el semáforo
 - Caminan por la calle, no usan la acera
- Ciclistas:
 - Circulan por la acera.
 - Circulan por la calle.
 - No usan casco ni protección.

Conclusiones y recomendaciones sobre resultados de la I Encuesta Nacional de hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela:

En Venezuela, el incumplimiento de las normas está relacionado al desconocimiento de las mismas, aunado a la poca o nula capacidad de las autoridades en hacer cumplir los reglamentos y leyes existentes.

En definitiva, de nada nos sirve tener buenas leyes y reglamentos o crear normativas asociadas a las situaciones particulares de cada

estado o municipio, si estas leyes no llegan a ser del conocimiento y dominio público, es decir, nadie las conoce y asume como necesarias para resguardar su vida mientras se desplaza en el sistema vial. De igual manera, mientras los ciudadanos no internalicen que, para normas concretas, en el caso de la seguridad vial, existen sanciones específicas, poco se logrará para hacer que dichas normas sean respetadas y cumplidas.

Son muchos los ámbitos de acción que se deben abordar para mejorar el nivel de conocimiento y cumplimiento de las leyes existentes, tanto por parte de los ciudadanos como de las autoridades que tienen control sobre esta materia. Para su consideración, desde el Observatorio de Seguridad Vial ofrecemos algunas recomendaciones:

- Actuar en el ámbito de la formación e información de los ciudadanos para introducir los valores de la seguridad vial en todos los espacios de la sociedad. Esto empezaría por integrar materias asociadas a la educación y seguridad vial en todos los niveles educativos: desde preescolar hasta la universidad, según el rol y grado de participación de cada quien en el sistema vial.
- Reforzar la presencia de las autoridades en el sistema vial, es decir, evaluar la posibilidad de rehabilitar el cuerpo de vigilancia de tránsito terrestre con el fin de lograr un control más eficiente del sistema nacional de vías. Actualmente, el rol de control de tránsito asignado a la Policía Nacional Bolivariana y demás cuerpos policiales queda sin efecto ante el mermado número de funcionarios que distribuyen sus deberes de control de orden público y control de tránsito.
- Instruir a los usuarios de las vías acerca de los riesgos asociados a

cada uno de los roles dentro del sistema vial, cuáles son los comportamientos que los hacen más o menos vulnerables cuando se desplazan por las vías.

- Promover el uso de estructuras necesarias para el correcto funcionamiento del sistema: reforzamiento de rayados peatonales, construcción de pasarelas, delimitación de paradas de transporte público, reparación/restitución de semáforos y señales, entre otros.
- Dar acceso a la sociedad civil y demás entes interesados a la información oficial relacionada con la seguridad vial y siniestros asociados con ella, entre ellos: anuarios de mortalidad y morbilidad publicados por el Ministerio del Poder Popular para la Salud, anuarios estadísticos sobre siniestros viales emanados por el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre, entre otras informaciones que resultan relevantes y totalmente pertinentes, asociadas con la infraestructura vial y el estado de la misma: parque automotor, censo nacional de motorizados, censo nacional de vehículos, entre otros.
- Desarrollar políticas públicas y campañas basadas en datos oficiales y recientes de nuestro país. Estas políticas deben ser desarrolladas evaluando un antes y un después, es decir, con medición de impacto y alcance.

Son muchas las tareas que se pueden empezar a hacer para reducir los riesgos y afecciones causadas por los siniestros viales. Para empezar: tomar conciencia de la importancia que tiene la seguridad vial como una de las principales causas de muerte o discapacidad en jóvenes y niños. En segundo lugar, sería necesario empezar a realizar labores

comunes entre todos los entes y organizaciones involucradas e interesadas, tanto públicos como privados, con el fin de sumar esfuerzos y contribuir de manera eficiente en la búsqueda de soluciones plausibles a la alta siniestralidad vial en nuestro país.

CAPÍTULO III

Las representaciones sociales y la accidentalidad en Venezuela

por María Estela Mangia Pellegrino

Resumen:

Los accidentes viales no son fruto de la casualidad o del azar. En lugar de ello, obedecen a la concatenación de diferentes factores que se pueden registrar, analizar e intervenir. Entre ellos, el factor humano constituye la principal causa de la accidentalidad, y se incluyen aquí los estilos de conducción arriesgada a partir del exceso de velocidad, la realización de maniobras al volante que atentan contra los derechos y la seguridad de los usuarios de las vías y la ingesta de alcohol o drogas. Los resultados hallados en la Encuesta Ómnibus sobre accidentalidad vial en Venezuela (Observatorio de Seguridad Vial, marzo 2015), coinciden con investigaciones acerca de las relaciones entre actitudes de riesgo al volante y más daños mortales, lesivos y materiales en los accidentes de tránsito. Cabe destacar que el conjunto de resultados que a continuación se presenta, se fundamenta en información reportada por las propias personas encuestadas, sin contrastarla con indicadores objetivos de accidentalidad, de multas o de prácticas al volante en la realidad. En este tipo de resultados resumidos en que hay distintas posiciones respecto a las diferentes normas de tránsito por parte de diversos grupos de sujetos, muestran indicios sobre lo que pueden ser las representaciones sociales de varias normas de conducción que, como se muestra, obedecen a lógicas diferentes. Por ello, una mirada más fina, obtenida por medio de los análisis de tipologías, encuentra que hay dos conductas de riesgo asociadas a la conducción diferentes e independientes entre sí: las relacionadas con la velocidad y, de otro lado, las asociadas con respecto al conocimiento de las normas viales y peatonales que restringen el avance del vehículo, como los semáforos y las prohibiciones de ciertas maniobras.

Palabras claves: representaciones sociales, cultura ciudadana, accidentalidad.

Introducción

La movilidad vial constituye un componente esencial para el funcionamiento de la mayoría de las actividades en las sociedades actuales, al hacer parte de la vida cotidiana de millones de personas (Montoro et ál., 2000). De otro lado, la accidentalidad es una de las primeras causas de mortalidad en muchas sociedades, especialmente en población entre los 15 y los 45 años (OMS, 2004), y supera las cifras de accidentados, muertos o lesionados por delitos convencionales, como las agresiones sexuales o el suicidio (Rodríguez, Niño, Useche & Ruiz, 2012).

Entre las causas directas de esta accidentalidad está la laxitud de las normas de tránsito en muchos países, en especial con bajo nivel de desarrollo humano (Factor, Mahalel & Yair, 2007), o el consumo de alcohol u otras drogas asociado a la conducción (Schechtman, Shinar & Compton, 1999; Albery, Strang, Gossop & Griffiths, 2000; Iversen, 2004; Fillmore, Blackburn & Harrison, 2008).

El desarrollo humano (DH), como expresión de libertad, es definido por Amartya Sen (1999) desde la capacidad de llevar una vida rica y fructífera. Concibe a la educación como un medio para lograr funcionamientos (*functionings*), tal como estar activamente integrado o ser respetado, puesto que sin un nivel educativo suficiente difícilmente se pueden conseguir muchas capacidades (*capabilities*). En otras palabras, hay una dimensión transversal tanto en el desarrollo, como en su falta, que tiene que ver con la cultura, y son los entornos institucionales, políticos y sociales que facilitan el acceso a la educación, los factores que permiten avanzar hacia una sociedad sostenible. De este entorno, en la Ilustración nace la noción de “contrato social”, el cual define lo que cada individuo está dispuesto a ceder para disfrutar del refugio de la comunidad. Solo en este contexto

tiene sentido hablar de derechos y obligaciones en sentido pleno, y es el fundamento de lo que se denomina la ciudadanía.

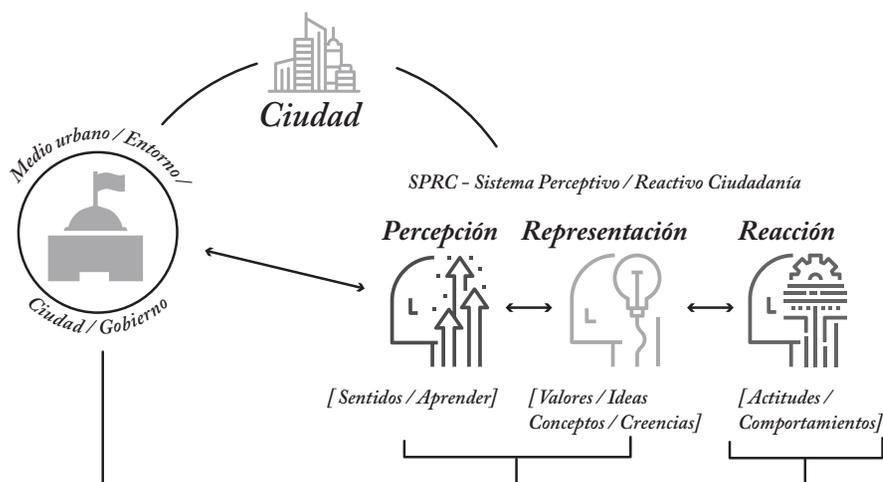
Relación novedosa entre la autorregulación interpersonal y la autorregulación colectiva mediante: a) el aumento en el cumplimiento de las normas de convivencia; b) el aumento de la capacidad de unos ciudadanos para que lleven a otros al cumplimiento pacífico de normas; c) el aumento de la capacidad de concertación y de solución pacífica de conflictos entre los ciudadanos; y d) el aumento de la capacidad de comunicación de los ciudadanos a través del arte, la cultura, la recreación y el deporte. (p.24)

En el ejercicio de estos valores entran en juego diversos elementos netamente intangibles, como el conocimiento, las relaciones sociales o las dinámicas de poder que deben ser consideradas como elementos clave para el desarrollo y la sostenibilidad. Estos procesos, Jodelet los denomina *representaciones sociales*, y son “una forma de conocimiento socialmente elaborado y compartido, y orientado a la práctica, que contribuye a la construcción de una realidad común a un conjunto social” (Jodelet, 1989, p.36, citada por Arbesú et al, 2008, p.86). Esta realidad se construye por juegos de poder, asimetrías, negociaciones, intereses, alianzas, afinidades, compromisos que ocurren en ciertos contextos históricos y culturales. (Laclau y Mouffe, 1985). Por lo tanto, los significados son construidos y fijados en el seno de las relaciones o articulaciones sociales desde dos dimensiones o perspectivas: la información y la actitud.

La primera hace referencia al volumen de conocimientos que el sujeto posee de un determinado objeto social. La actitud, por su parte, expresa la orientación general, positiva o negativa, frente al objeto de representación. Por este motivo, establecer una representación social implica determinar qué se sabe (información), cómo se interpreta (representación misma) y qué se hace o cómo se actúa (actitud) a partir de tal representación. (Rizo, 2006, p.3)

Por lo tanto, toda representación social forma parte del Sistema Per-

ceptivo-Reactivo de la Ciudadanía (SPRC) que indica cuáles son las modalidades con las cuales las personas perciben la realidad social y en particular a los otros, y cómo reaccionan ante ellas (Pascual Esteve, 2011, p.184). El entorno urbano (condiciones naturales, condiciones de la infraestructura, equipamiento) y la gobernabilidad son elementos que influyen en y son influidos por este SPRC.



Fuente Pascual Esteve, 2011

Específicamente, dentro del factor humano como variable principal en la seguridad vial y, por consiguiente, en la accidentalidad (Montoro, Alonso, Esteban y Toledo, 2000), se pueden identificar ciertos factores psicosociales que parecen tener un papel relevante en la capacidad de determinar la manera en que se expresan y emplean las competencias individuales implicadas en la accidentalidad vial, tales como análisis de riesgos, toma de decisiones, habilidades (Factor, Mahalel y Yair, 2007). Entre estos factores

están las representaciones sociales. Así, desde teoría se han estudiado temas como la transgresión de las normas de conducción y las relaciones entre usuarios de la vía (Gaymard, Boucher, Nzobounsana, Greffier & Fournela, 2013), la atribución de las causas de los accidentes de tránsito (Havarneanu, 2012), y de la conducción agresiva (Jenenkova, 2010), entre otros temas.

Precisamente, el objetivo del presente trabajo es mostrar que las representaciones sociales de las normas de conducción tienen un papel en la conducta al volante y, por tanto, en las infracciones y accidentalidad viales.

El contexto de las representaciones sociales de la accidentalidad vial

En el año 2008, la Organización Mundial de la Salud (OMS) inició la tarea de elaborar el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial con el objetivo de evaluar qué tanto los países miembros han implementado las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (2004).

La información obtenida para este documento fue recolectada a través de un cuestionario conteniendo datos sobre mortalidad, morbilidad, factores de riesgo como velocidad y alcohol, los factores protectores como el uso de cascos, cinturón de seguridad y sillas porta-infantes y los planes y políticas de seguridad vial en diferentes naciones.

Los traumatismos causados por el tránsito son una de las primeras causas de mortalidad en la Región de las Américas, sobre todo en el grupo de 5 a 44 años, responsable anualmente de 142.252 muertes y un número estimado de lesionados de más de 5 millones durante el período 2006-2007. En estas estadísticas, Venezuela es el país de la Región con la tasa ajustada más alta (21,81).

Al respecto, de acuerdo con estadísticas de accidentes de tránsito reportadas por el Grupo Demar, tomadas del INTTT y PC, anualmente en Venezuela fallecen unas 7.714 personas y se lesionan unas 60.900 en un total aproximado de 76.921 accidentes de tránsito. El 57% de las muertes ocurre en el sitio del accidente, el resto de las muertes ocurren durante el traslado o en el centro hospitalario. La mayor parte de los accidentes ocurren entre los viernes a las 8:00 de la noche y los domingo a las 5:00 de la mañana. De este horario el de mayor siniestralidad es de 1:00 AM a 5:00 AM. Las edades de mayor siniestralidad son entre 18 años y 25 años; **95% de los accidentes ocurren debido a factores relacionados con la conducta humana**: 13.595 accidentes de tránsito por exceso de velocidad; 2.165 accidentes de tránsito por consumo de alcohol; 17.713 accidentes de tránsito por cambio incorrecto de canal y/o malas maniobras de adelantamiento; 21.349 accidentes de tránsito por no respetar la distancia con el vehículo de adelante; 1.044 accidentes de tránsito por no observar a los peatones; 1.035 accidentes de tránsito por no respetar las señales de tránsito; 2.000 accidentes de tránsito por otras causas (sueño, distracciones, malas condiciones de las vías, fallas mecánicas). En resumen, imprudencia, mal estado de las vías, exámenes prácticos poco exhaustivos, alta ingesta de alcohol, parque automotor envejecido, ausencia de educación vial, falta de control y prevención por parte de las autoridades son los factores que hacen de Venezuela uno de los países con más alta tasa de mortalidad debida a accidentes de tránsito.

Cabe destacar que el análisis que continuación se presenta, se fundamenta en información reportada por las propias personas encuestadas, sin contrastarla con indicadores objetivos de accidentalidad, de multas o de prácticas al volante en la realidad. Para ello, se han tomado como ítems de la Escala de Representaciones Sociales de las Normas Viales y Peatonales los que se utilizaron en la Encuesta y presentan en la tabla a continuación.

Tabla 1. Componentes de la Escala de Representaciones Sociales de las Normas Viales y Peatonales

Componente	Escala
Conocimiento de las normas peatonales y viales	Mucho Algo Poco No conozco
Accidentes en los dos últimos años	1 accidente 2 accidentes 3 accidentes 4 o más accidentes Ningún accidente
Opinión sobre la labor de las autoridades viales	Siempre hacen cumplir eficientemente las normas. Algunas veces hacen cumplir eficientemente las normas. Pocas veces hacen cumplir eficientemente las normas. Nunca hacen cumplir eficientemente las normas. No sabe.
Cumplimiento de las normas viales	Conducen a alta velocidad. Viajan con más de 2 pasajeros. Transportan niños menores de 10 años. Colocan música a muy alto volumen. Se paran en lugares distintos a la parada. Superan la capacidad de pasajeros de la unidad. Se cambian de canal con frecuencia. No están debidamente identificados. Suben y bajan de la unidad en lugares distintos a las paradas o cuando la unidad está en movimiento. Exceden los límites de carga. Cruzan por calles privadas o residenciales. Usan el móvil al conducir. Se cambian de canal con frecuencia. Cruzan la calle por lugares distintos al rayado peatonal o sin esperar el semáforo. Caminan por la calle y no usando la acera. Circulan por la acera. No usan casco o protección. Circulan por la calle.

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de Encuesta Nacional Ómnibus sobre Accidentalidad Vial, Observatorio de Seguridad Vial / Datanálisis, marzo 2015.

En los resultados de la encuesta se pueden identificar grupos de representaciones sociales de la conducción o de la accidentalidad vial, en los que predomina el exceso de velocidad para los conductores y el no acatar las normas de circulación para los peatones y ciclistas.

También se han reportado diferencias intergrupales en las causas de accidentalidad, diferencias que podrían ser explicadas por procesos de socialización específicos dentro de cada uno esos grupos (Factor et ál., 2007). Por ejemplo, entre los encuestados, los hombres que reportan no conocer o conocer poco las normas y leyes de seguridad vial son menos (51,6%) que las mujeres (67,4%). Este mismo nivel de desconocimiento se reporta en un 73,7% en grupos de jóvenes entre 18-23 años, un 60,8% en las edades comprendidas entre 30-35 años y un 62,5% en las de 36 a 41 años. Cabe destacar que el grupo con más bajo porcentaje es el de 54 a 59 años y reporta también la cifra más baja de poco o nulo conocimiento: 50% que igualmente resulta elevada.

También existe una importancia significativa entre tamaño de los centros poblados y poco o nulo conocimiento de las normas viales: mientras más pequeños y más rurales, más desconocimiento de las mismas (San Félix, Upata, San Juan de Los Morros, Guanare, Barinas, Anaco, Carúpano). Ello coincide con los reportes de accidentalidad, en los que destacan las regiones Guayana (Ciudad Guayana, San Félix y Upata), Los Llanos (Barinas, San Juan de Los Morros y Guanare) y Oriental (Barcelona, Puerto La Cruz, Anaco y Carúpano).

Tales diferencias podrían explicarse por factores culturales colectivos, como el individualismo/colectivismo, la distancia jerárquica o la masculinidad/feminidad y su relación con el apego a las normas formales e informales de la conducción (Mockus, 1997; Hofstede, 2001; Páez

& González, 2000). Las sociedades colectivistas dan una mayor importancia a las normas informales que las individualistas, por lo que si predomina una cultura que apoya la transgresión de la norma vial, la conducta correspondiente tenderá a prevalecer sobre la dictada por la Ley. Esta relevancia que se da a la opinión o a las creencias grupales se basaría en que el grado de consenso percibido con respecto a la norma moral hace que dicha norma se perciba como más objetiva (Goodwin & Darley, 2012). De otro lado, las culturas de tipo masculinas son dadas a la competición (Hofstede, 2001), lo cual podría asociarse, en el ámbito vial, con la tendencia a no ceder el paso, a conducir para “ganar” siempre a los otros conductores y usuarios de la vía. En este sentido, Mockus (1997) ha afirmado que en el ámbito de la cultura ciudadana, cuando la moral o la norma legal chocan con la cultura, tiende a prevalecer esta última.

Hay que decir que Venezuela es considerada una sociedad colectivista, de acuerdo con los puntajes asignados en la clasificación de Hofstede (Farías, 2007), de un nivel intermedio entre masculinidad y feminidad, de una alta distancia de poder y una baja aversión a la incertidumbre⁸. Este último índice implica que los ciudadanos venezolanos al tener una alta tolerancia hacia la incertidumbre y la ambigüedad, tienden a evitar las reglas, que instruye normas, leyes, regulaciones y controles para reducir el nivel de incertidumbre (Dawar et al., 1996; De Mooij y Hofstede, 2002; Hodgetts y Luthans, 1993; Hofstede, 2001; Lu et al., 1999; Nakata y Sivakumar, 1996; Shane, 1995; Swaidan y Hayes, 2005).

Con todo, atribuir un fenómeno, en este caso la accidentalidad vial, a factores culturales implica demostrar que tal efecto no se solapa con

⁸ El estudio de Hofstede (1980) se sustenta en un banco de datos de una encuesta efectuada a los empleados de IBM en un total de 40 países. Con una media de 0,00 en todos los índices, Venezuela obtuvo los siguientes valores: Distancia de Poder (PDI): 1,02; Aversión a la Incertidumbre (UAI): -0,03; Individualismo (IDV): -1,09; Masculinidad (MAS): 0,53.

otros, como el nivel de desarrollo económico (Páez & González, 2000; Ruiz, 2013), el nivel de formación de los conductores o el estado de las vías, por citar algunos.

En cuanto al género, se han estudiado las diferencias entre hombres y mujeres en tasas de conducción (Grainié & Papafava, 2011). Por un lado, se suele atribuir una conducta más prudente en la conducción a mujeres (Factor et ál., 2007), y de hecho, en la encuesta se reporta que del total de personas que reportan haberse implicado en accidentes de tránsito en los últimos 24 meses, solamente en el 38,3% aparecen mujeres. Cabe destacar un tipo de conductor que tiende a tomar conductas de riesgo de velocidad sin consumir alcohol⁹.

Con relación a la edad, se reporta el mayor porcentaje de accidentes viales en personas más jóvenes (18 a 23 años) con un 22%, lo cual puede estar relacionado con el mayor riesgo de exceso de velocidad, uso de drogas o conducta agresiva en la conducción en este grupo etario (Lonczak, et ál., 2007; Wickens, Mann, Stoduto, Ialomiteanu & Smart, 2011). Hay que recordar que las edades más jóvenes se asocian, a su vez, con una mayor tendencia a la búsqueda de sensaciones (Hatfield & Fernandes, 2009). En cambio, en grupos poblaciones de más edad se ha encontrado relación entre una conducción más agresiva y haber conducido más kilómetros o circular por carreteras muy transitadas (Wickens et ál., 2011).

Siguiendo con el análisis de los resultados de la encuesta, llama la atención que el 73,4% de los entrevistados opinan que las autoridades viales hacen cumplir las normas en pocas o ninguna ocasión, sin encontrar diferencia significativa por sexo, edad o nivel socioeconómico. Esto parece estar en consonancia con la medición de Hofstede ya citada, en la

⁹ En la encuesta, la referencia al consumo de alcohol como una de las 3 principales conductas que atentan contra las normas de seguridad vial no aparece o figura más allá del quinto lugar.

que Venezuela presenta un alto índice de Distancia de Poder (PDI), lo que indica que las desigualdades de poder y riqueza son consideradas aceptables dentro de la sociedad.

Un hallazgo importante de Hofstede (2001) es que el Producto Nacional Bruto per cápita (riqueza) puede estar correlacionado negativamente con el índice PDI, debido a que un mayor nivel de riqueza acompañado al crecimiento de los estratos medios, puede construir un acercamiento entre poderosos y menos poderosos. En la encuesta realizada, el nivel socioeconómico A/B reporta un porcentaje mayor de conocimiento de las normas viales y peatonales (56%), el cual va disminuyendo a medida que disminuye el nivel de ingresos (46,4% para el nivel C; 39,6% para el nivel D y 37,8% para el nivel E).

El desconocimiento de las normas conlleva su incumplimiento, y resaltan en esta conducta los motorizados, con un 85,8% de incumplimiento, seguido de los conductores de autobuses, con un 75,6% de las menciones y los taxistas en tercer lugar, con el 67,7%. Muy cerca se encuentran los conductores de camiones (64,8%) y los conductores particulares (61,8%). Sin embargo, los encuestados reconocen que el ciudadano también incumple, al mencionar a los usuarios de autobuses (66,8%) y peatones (58,8%) como incumplidores de las normas viales. La razón más mencionada es el exceso de velocidad, relacionada con las características establecidas por Hofstede.

En resumen, la investigación, realizada con distintas metodologías y perspectivas, muestra que factores psicosociales y culturales, como los revisados hasta el momento, influyen en los estilos de conducción, en conductas de riesgo asociadas y en su correlato indeseado, la accidentalidad. De los factores psicosociales antes revisados, el presente trabajo

se centra en las representaciones sociales de las normas de conducción relativas al conocimiento de las normas viales y peatonales, accidentalidad, labor de las autoridades viales y cumplimiento de las normas viales.

Por otra parte, parece necesario seguir indagando acerca de los determinantes de la conducción, entre los que el género tiene un papel destacado, ya que claramente se asocia con una reducción de daños en los accidentes viales y, por consiguiente, como señalan Factor et ál. (2007), con la posibilidad de salvar vidas y evitar lesionados en el ámbito de la movilidad vial.

Indudablemente que el factor educación tal como lo plantea Sen es fundamental para que el ciudadano adopte mayores cuotas de responsabilidad y de colaboración con otras personas. A mayor libertad, mayor responsabilidad, entendida esta no solo desde la individualidad, sino desde la perspectiva de convertirse, a través del ejercicio de ciudadanía, en sujeto activo del cambio social.

BIBLIOGRAFÍA

De Mooij, M., & Hofstede, G. (2002). *Convergence and divergence in consumer behavior: implications for international retailing*. *Journal of retailing*, 78(1), 61-69.

Factor, R., Mahalel, D., & Yair, G. (2007). *The social accident: A theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents*. *Accident Analysis & Prevention*, 39(5), 914-921.

Gaymard, S., Boucher, V., Nzobounsana, V., Greffier, F., & Fournela, F. (2013). *La perception des piétons par les conducteurs: Corrélations entre les données d'un œil électronique et le verbatim des conducteurs*. *Canadian Journal of Behavioural Science/Revue canadienne des sciences du comportement*, 45(2), 124.

Goodwin, G. P., & Darley, J. M. (2012). *Why are some moral beliefs perceived to be more objective than others?* *Journal of Experimental Social Psychology*, 48(1), 250-256.

Hatfield, J., & Fernandes, R. (2009). *The role of risk-propensity in the risky driving of younger drivers*. *Accident Analysis & Prevention*, 41(1), 25-35.

Havârneanu, G. M., & Havârneanu, C. E. (2012). *When norms turn perverse: Contextual irrationality vs. rational traffic violations*. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 15(2), 144-151.

Hodgetts, R. M., & Luthans, F. (1993). *US multinationals' compensation strategies for local management: Cross-cultural implications*. *Compensation & Benefits Review*, 25(2), 42-48.

Hofstede, G. H., & Hofstede, G. (2001). *Culture's consequences: Comparing values, behaviors, institutions and organizations across nations*. Sage.

Iversen, H. (2004). *Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135-150.

Jenekova, O. (2010). *The road traffic safety and the notions of inhabitants of Latvia of the Phenomenon "aggressive driving"*. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 5, 2398-2403.

Jodelet, D. (2001). *Representações sociais: um domínio em expansão. As representações sociais*, 17-44.

Laclau, E., & Mouffe, C. (2001). *Hegemony and socialist strategy: Towards a radical democratic politics*. Verso.

Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C., & Toledo, F. (2000). *Manual de seguridad vial: El factor humano*. Univ. Psychol.

Nakata, C., & Sivakumar, K. (1996). *National culture and new product development: An integrative review*. *The Journal of Marketing*, 61-72.

Observatorio de Seguridad Vial (2015), *III Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la Sociedad Civil 2014*, disponible en <http://seguridadvial.org.ve/wp-content/uploads/2016/03/Informe-Seguridad-Vial-2014.pdf>

Observatorio de Seguridad Vial (2014), *III Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la Sociedad Civil 2013*, disponible en <http://seguridadvial.org.ve/wp-content/uploads/2016/03/Informe-Seguridad-Vial-2013.pdf>

Observatorio de Seguridad Vial (2013), *III Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la Sociedad Civil 2012*, disponible en <http://seguridadvial.org.ve/wp-content/uploads/2016/03/Informe-Seguridad-Vial-2012.pdf>

Páez, D., & González, J. L. (2000). *Psicología social y cultura*. *Psicothema*, 12(1), 6-15.

Pascual, J. (2011). *El papel de la ciudadanía en el auge y decadencia de las ciudades. El fin del gerencialismo o la recuperación de lo público y sus actores*. Valencia: Tirant lo Blanch.

Rizo, M. (2006). *Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales*. *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*, (6), 1.

Ruiz P., J. I., Gómez, I. A., Lamus, D. A., Beltrán, I. T. & Leal S., L. J. (2014). *Representaciones sociales de normas de tránsito, agresividad, facilidad percibida en la conducción, accidentes y multas en conductores de Bogotá*, *D. C. Revista Criminalidad*, 56 (2): 291-307.

Sen, A. (1999). *Sobre ética y economía*. Alianza Editorial.

Shinar, D., E. Schechtman and R. P. Compton (1999). *Trends in safe driving behaviors and in relation to trends in health maintenance behaviors in the U.S.A.: 1985-1995*.

Swaidan, Z., & Hayes, L. A. (2005). *Hofstede theory and cross cultural ethics conceptualization, review, and research agenda*. *Journal of American Academy of Business*, 6(2), 10-16.

Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Ialomiteanu, A., & Smart,

R. G. (2011). *Age group differences in self-reported aggressive driving perpetration and victimization. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 14(5), 400-412.

ANEXOS

Anexo 1: Solicitud de información a entes oficiales: Operativo Carnavales Seguros 2015. SIN RESPUESTA POR PARTE DEL ENTE.



2015OSV#004

Caracas, 16 de Marzo de 2015

Ciudadano,

Ing. Halman El Troudi

Ministro del Poder Popular para Transporte Terrestre de Venezuela

En primer lugar reciba un cordial saludo de parte del Observatorio de Seguridad Vial y la Organización Civil Paz Activa. En esta oportunidad nos dirigimos a ustedes con la finalidad de solicitar información detallada sobre el recién realizado Operativo Carnavales seguros 2015, dicha información será de mucha utilidad para el desarrollo del proyecto "Metodología para el diagnóstico en Seguridad Vial", aprobado y financiado por el Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología (Fonacit) y Universidad Nacional Experimental de la Seguridad (UNES) bajo el n° 201300919.

Desearíamos conocer otros aspectos relevantes y necesarios para comprender el comportamiento de la siniestralidad en Venezuela. Ante lo anteriormente planteado, solicitamos de manera formal conocer los siguientes datos correspondientes al Operativo Carnavales seguros 2015:

- Cantidad y ubicación de los diferentes puntos de control desplegados en la entidad, así como los nombres de las vías o cámaras monitoreadas durante el operativo.
- Número de unidades terrestres utilizadas en el operativo (patrullas, motos, bicicletas, grúas y ambulancias).
- Principales causas de los accidentes viales durante el operativo.
- Siniestralidad vial por entidad durante el operativo.
- Zonas de mayor siniestralidad vial durante el operativo.
- Cantidad de multas expedidas por entidad durante el operativo.
- Principales motivos de aplicación de multas por entidad durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas por entidad durante el operativo.
- Cantidad de pruebas de alcoholemia aplicadas a conductores durante el operativo.
- Cantidad de pruebas de alcoholemia con resultado positivo durante el operativo.

Sin más a que hacer referencia, quedamos a la espera de su respuesta.

Atentamente,

Lic. Mayerlín Fagúndez

Coordinadora General del Observatorio de Seguridad Vial



Anexo 2: Solicitud de información a entes oficiales: Operativo Semana Santa Segura 2015. SIN RESPUESTA POR PARTE DEL ENTE.


**OBSERVATORIO
SEGURIDAD VIAL**


**PAZ
ACTIVA**
ASOCIACIÓN CIVIL

20150418001
 Caracas, 25 de Abril de 2015

Ciudadano:

M/G Gustavo Enrique González López

Ministro del Poder Popular para las Relaciones Interiores Justicia y Paz

En primer lugar reciba un cordial saludo de parte del Observatorio de Seguridad Vial y la Organización Civil Paz Activa. En esta oportunidad nos dirigimos a ustedes con la finalidad de solicitar información detallada sobre el recién realizado Operativo Semana Santa Segura 2015, dicha información será de mucha utilidad para el desarrollo del proyecto **"Metodología para el diagnóstico en Seguridad Vial"**, aprobado y financiado por el Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología (Fonacit) y Universidad Nacional Experimental de la Seguridad (Unes) bajo el n° 201300919.

Solicitamos dicha información ya que a diferencia de años anteriores no poseemos un balance general sobre el despliegue de dicho operativo, para nosotros es vital el disponer de esta información con el fin de conocer todos los aspectos relevantes y necesarios para comprender el comportamiento de la siniestralidad en Venezuela. Ante lo anteriormente planteado, solicitamos de manera formal conocer los siguientes datos correspondientes al Operativo Semana Santa Segura 2015:

- Cantidad y ubicación de los diferentes puntos de control desplegados en la entidad, así como los nombres de las vías o carreteras monitoreadas durante el operativo.
- Número de unidades terrestres utilizadas en el operativo (patrullas, motos, bicicletas, grúas y ambulancias)
- Número de funcionarios que participaron en el operativo.
- Número de funcionarios abocados a la seguridad vial durante el operativo.

Av. José Félix Sosa, Edificio ANAYIC, Piso 4 Oficina 43. Urb. Bella Campo, Municipio Chacao, Estado Miranda. Teléfono 02122657316. RIF J-30749456-5

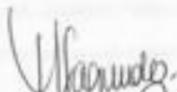
Anexo 2: Solicitud de información a entes oficiales: Operativo Semana Santa Segura 2015. SIN RESPUESTA POR PARTE DEL ENTE.



- Cifras totales de accidentes de tránsito durante la implementación del operativo.
- Número de heridos en accidentes viales durante el operativo.
- Número de fallecidos en accidentes viales durante el operativo.
- Principales causas de los accidentes viales durante el operativo.
- Zonas de mayor siniestralidad vial durante el operativo.
- Cantidad de multas de tránsito expedidas en la entidad durante el operativo.
- Principales motivos de aplicación de multas durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas en la entidad durante el operativo.
- Cantidad de pruebas de alcoholemia aplicadas a conductores durante el operativo.
- Cantidad de pruebas de alcoholemia con resultado positivo durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas y asociadas al uso de alcohol durante el operativo.
- Cantidad de pruebas toxicológicas aplicada a conductores durante el operativo.
- Cantidad de pruebas toxicológicas con resultado positivo durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas y asociadas al uso de alcohol durante el operativo.

Sin más a que hacer referencia, quedamos a la espera de su respuesta.

Atentamente,


Lic. Marielit Fagundes



Coordinadora General del Observatorio de Seguridad Vial

Anexo 3: Solicitud de información a entes oficiales: Operativo Vacaciones Seguras 2015. SIN RESPUESTA POR PARTE DEL ENTE.



**OBSERVATORIO
SEGURIDAD VIAL**



**PAZ
ACTIVA**
ASOCIACIÓN CIVIL

Caracas, 07 de Octubre de 2015

Ciudadano:
Urb. José Luis Bernardo
Ministro del Poder Popular para Transporte Terrestre

En primer lugar reciba un cordial saludo de parte del Observatorio de Seguridad Vial y la Organización Civil Paz Activa. En esta oportunidad nos dirigimos a ustedes con la finalidad de solicitar información detallada sobre el recién realizado Operativo Vacaciones Seguras 2015, dicha información es de suma utilidad considerando la alta incidencia de siniestros viales en el país. Solicitamos dicha información a diferencia de años anteriores no se presentó un balance general o nacional de dicho operativo, para nosotros es vital el disponer de esta información con el fin de conocer todos los aspectos relevantes y necesarios para comprender el comportamiento de la siniestralidad en Venezuela. Ante lo anteriormente planteado, solicitamos de manera formal conocer los siguientes datos:

- Cantidad y ubicación de los diferentes puntos de control desplegados en la entidad, así como los nombres de las vías o carreteras monitoreadas durante el operativo.
- Número de unidades terrestres utilizadas en el operativo (patrullas, motos, bicicletas, grúas y ambulancias)
- Número de funcionarios que participaron en el operativo.
- Número de funcionarios abocados a la seguridad vial durante el operativo.
- Cifras totales de accidentes de tránsito durante la implementación del operativo.
- Número de heridos en accidentes viales durante el operativo.
- Número de fallecidos en accidentes viales durante el operativo.

CORRESPONDENCIA	
RECORRIDO	Votados
FECHA	20/10/15
HORA	10:55
PRESIDENCIA	
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE TERRESTRE DIRECCIÓN GENERAL DEL DESPACHO CORRESPONDENCIA	

Av. José Félix Sosa, Edificio ANAVIC, Piso 4 Oficina 43, Urb. Bello Campo, Municipio Chacao, Estado
Miranda. Teléfono 02122657316. RIF J-30749456-5

RECIBIDO POR *Harbelluz*
FECHA *20/10/15 10:55*

Anexo 3: Solicitud de información a entes oficiales: Operativo Vacaciones Seguras 2015. SIN RESPUESTA POR PARTE DEL ENTE.



- Principales causas de los accidentes viales durante el operativo.
- Cifras de fallecidos y lesionados por entidad federal.
- Zonas de mayor siniestralidad vial durante el operativo.
- Cantidad de multas de tránsito expedidas en la entidad durante el operativo.
- Principales motivos de aplicación de multas durante el operativo
- Cantidad de sanciones aplicadas en la entidad durante el operativo,
- Cantidad de pruebas de alcoholemia aplicadas a conductores durante el operativo,
- Cantidad de pruebas de alcoholemia con resultado positivo durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas y asociadas al uso de alcohol durante el operativo.
- Cantidad de pruebas toxicológicas aplicada a conductores durante el operativo.
- Cantidad de pruebas toxicológicas con resultado positivo durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas y asociadas al uso de alcohol durante el operativo.

Sin más a que hacer referencia, quedamos a la espera de su respuesta.

Atentamente,



Lic. Mayerlin Fagundez
Coordinadora General del Observatorio de Seguridad Vial

Av. José Félix Sosa, Edificio ANAVIC, Piso 4 Oficina 45. Urb. Bello Campo, Municipio Chacao, Estado Miranda. Teléfono 02122657316. RIF J-30749456-5

Anexo 4: Respuesta oficial sobre solicitud de información formal del Operativo Semana Santa Segura 2015.



Caracas, 08 MAY 2015

Ciudadana:
Lic. Mayerlin Fagundez
Coordinadora General del Observatorio de Seguridad Vial
Su Despacho.-

Es un agrado dirigirme a usted, en la apreciada oportunidad de extenderle un saludo Patriótico y Revolucionario, en nombre de los Servidores Públicos quienes hacemos vida en esta Institución que me honra dirigir, y a la vez, acusar recibo de su comunicación de fecha 25 de abril de 2015, mediante la cual nos solicita información detallada sobre el Operativo Semana Santa Segura 2015.

En tal sentido, se le exhorta elevar dicha solicitud al Director General del Observatorio Venezolano de la Seguridad Ciudadana, Prof. Jesús Oswaldo Escobar, ubicado en la Av. Urdaneta, Esquina Platanal, Caracas, Ministerio del Poder Popular para las Relaciones Interiores Justicia y Paz, piso 13, teléfono 0212-5061759, ya que es el órgano encargado de organizar, procesar e investigar mediante un sistema automatizado, los datos en referencia a esta materia.

Información que hago llegar a usted, sin otro particular a que hacer referencia y agradeciendo de antemano su atención a la presente, queda a sus gratas ordenes en este despacho,

Atentamente,

CARLOS JULIO RODRIGUEZ RABÁN
Presidente (E) del Instituto Nacional de Transporte Terrestre
Decreto N°00 1.421 de fecha 17-11-2014
Gaceta Nro. 40.542 de fecha 17-11-2014

*Recibido
Hajulm F.
22/5/2015.*





Avenida Francisco de Miranda cruce con calle Santiago de León, Torre I N.T.T. Obispo Capital - Caracas,
República Bolivariana de Venezuela. Telf. 0 800-INTT-00 (0800-4688-00) Pág Web: www.intt.gob.ve

Este *IV INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA
SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA,*

se terminó de imprimir en el mes de agosto de 2016, en Caracas.

En su composición se utilizaron fuentes de la familia tipográfica Adobe Caslon Pro.