

Escuela de Negocios

Tipo de documento: Tesis de maestría



EMBA | Executive MBA

La medición del impacto de las campañas de seguridad vial a través de indicadores específicos como herramienta para el diseño de políticas públicas

Autoría: Sícaro, Nicolás

Año: 2018

¿Cómo citar este trabajo?

Sícaro, N. (2018). *“La medición del impacto de las campañas de seguridad vial a través de indicadores específicos como herramienta para el diseño de políticas públicas”*. [Tesis de maestría. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella. <https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/14149>

El presente documento se encuentra alojado en el **Repositorio Digital de la Universidad Torcuato Di Tella** bajo una licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Internacional
Dirección: <https://repositorio.utdt.edu>

La medición del impacto de las campañas de seguridad vial a través de indicadores específicos como herramienta para el diseño de políticas públicas.

**Autor: Nicolás Sícario
Tutor: Mariano Gustavo Pérez
MBA 2009
Junio 2018**

Resumen

La inseguridad vial es un problema social de incidencia global, cuyo costo es la pérdida de vidas humanas y lesiones. Existe cierto consenso a nivel mundial en entender que los hechos viales no son meros accidentes, si no que se deben en su gran mayoría a deficiencias en la conducta humana. En Argentina, las estadísticas son alarmantes y rondan los 6000 muertos por año. La solución a dicha problemática debe ser dada desde el Estado mediante la aplicación de políticas públicas que promuevan y generen un cambio en las conductas viales de los usuarios de la vía pública.

En el presente trabajo se analizó una campaña de concientización en seguridad vial desde la perspectiva de una política pública y se aplicaron diferentes mecanismos de evaluación para determinar si es posible medir el impacto de tal campaña. De ser así, la información obtenida sería de mucha utilidad para los organismos de gobierno que tienen la misión de disminuir las tasas de siniestralidad vial.

De acuerdo a ello, se estableció la posibilidad de medir el impacto de dichas campañas mediante la utilización de indicadores que permitan observar las modificaciones en las conductas de los usuarios de la vía pública.

Palabras clave: política pública, seguridad vial, evaluación, campañas de comunicación, concientización, indicadores, impacto.

Índice

1 Introducción	1
2 Preguntas y objetivos de la tesis	3
2.1 Preguntas de la tesis	3
2.2 Objetivos de la tesis	3
2.2.1 General	3
2.2.2 Específicos	3
3 Marco teórico	4
4 Metodología de la investigación.....	5
4.1 Recolección de la información.....	5
5 Políticas públicas, herramientas estatales para problemas sociales.....	8
5.1 Definición de políticas públicas: marco conceptual	8
5.2 Evaluación de políticas públicas	10
5.3 ¿Qué se entiende por evaluación de políticas públicas?	11
6 Seguridad Vial.....	15
6.1 Estado de la seguridad vial en el mundo.....	15
6.2 ¿Qué causa tantas muertes en hechos viales?	16
6.3 Problemática local.....	17
7 Campañas de comunicación en seguridad vial.....	19
7.1 ¿Qué es una campaña de comunicación de seguridad vial?	19
7.2 ¿Cómo se diseña una campaña de comunicación en seguridad vial?	20
8 Evaluación de una campaña de comunicación en seguridad vial.....	24
8.1 Descripción de la campaña evaluada	24
8.2 Resultados del proceso de evaluación.....	30
8.3 Resultados del relevamiento observacional por ciudad	32
9 Conclusiones	43
10 Referencias.....	46
11 Bibliografía	48

Lista de figuras

Ilustración 1. Planilla de relevamiento de vehículos de 4 ruedas.	7
Ilustración 2. Planilla de relevamiento de vehículos de 2 ruedas.	7
Ilustración 3. Etapas de una política pública	9
Ilustración 4. Pieza de mano "multieje" exterior	26
Ilustración 5. Pieza de mano "multieje" interior.	26
Ilustración 6. Pieza de mano "Uso de casco" exterior.	27
Ilustración 7. Pieza de mano "Uso de casco" interior.	28
Ilustración 8. Pieza de mano "Alcohol y conducción" exterior.	28
Ilustración 9. Pieza de mano "Alcohol y conducción" interior.	29

Lista de tablas

Tabla 1. Tipo de evaluación.....	13
Tabla 2. Resultados Salta/Salta.....	32
Tabla 3. Resultados Jujuy/San Salvador de Jujuy	34
Tabla 4. Resultados Tucumán/San Miguel de Tucumán	36
Tabla 5. Resultados Santiago del Estero/Santiago del Estero.....	37
Tabla 6. Resultados Córdoba/Marcos Juárez.....	39
Tabla 7. Resultados Santa Fe/Villa Gobernador Gálvez	41

1 Introducción

La inseguridad vial es una problemática social a nivel mundial. Tanto los estados nacionales como las organizaciones internacionales (Organización Mundial de la Salud y Organización de las Naciones Unidas, entre otras) dedican especial atención al tema, debido a la gran cantidad de muertes que provoca en todo el mundo.

Existe un consenso global en aceptar que no se trata de accidentes inevitables, sino que el mayor porcentaje de siniestros viales puede evitarse y se deben al accionar humano. Por tal motivo, se desarrollan políticas destinadas a la promoción de un uso más responsable y seguro de la vía pública, buscando disminuir las altas tasas de siniestralidad. Estas políticas apuntan a modificar las conductas de los usuarios de la vía pública y son diseñadas e implementadas, al menos en Argentina, por el Estado – ya sea nacional, provincial o municipal – o bien por diversas organizaciones no gubernamentales como fundaciones y asociaciones civiles.

En el primero de los casos, cuando la intervención es estatal, se habla de políticas públicas, por lo que debe ser posible diseñar dispositivos que permitan evaluarlas.

El presente trabajo busca analizar la implementación de una política pública en materia de concientización vial, estableciendo aquellos indicadores que hagan posible tal medición y, de esta manera, determinar si es necesario revisar las condiciones de aplicación.

Para ello, primero revisará las definiciones de Política Pública disponibles en la literatura y los procesos de evaluación que puedan realizarse. Luego, establecerá los límites e implicancias del problema de la inseguridad vial, tanto en el mundo como en Argentina, a los fines de establecer qué políticas pueden ser analizadas como genuinas respuestas estatales a este flagelo. Por último, y luego de establecer qué política es posible de ser evaluada en materia de seguridad

vial, se expondrá un trabajo de campo sobre la evaluación de una campaña de seguridad vial en concreto, desarrollada en territorio argentino por un organismo estatal que buscará determinar, por medio de la observación de casos, el antes y después de la implementación de dicha acción, y si la misma produce efectos en el comportamiento vial de la población. Para ello, se basará en un modelo de evaluación de políticas públicas y establecerá qué indicadores deben tenerse en cuenta para medir el impacto de la misma.

2 Preguntas y objetivos de la tesis

2.1 Preguntas de la tesis

- ¿Cuáles son los indicadores que permitirían medir el nivel de impacto de una política de seguridad vial?
- Los resultados de una medición tal, ¿son útiles a la hora de evaluar una campaña determinada de concientización en seguridad vial?

2.2 Objetivos de la tesis

2.2.1 General

- Evaluar el impacto de una campaña de concientización en materia de seguridad vial.

2.2.2 Específicos

- Describir el proceso de evaluación de una política pública.
- Describir el estado de situación de la seguridad vial a nivel mundial y en Argentina.
- Establecer indicadores que permitan medir el impacto de una política pública de seguridad vial en Argentina.
- Aplicar el proceso de evaluación descripto a una política puntual y determinar si el impacto de la misma es satisfactorio o si es necesario realizar modificaciones.

3 Marco teórico

Dado que el trabajo propone abordar una campaña de concientización en seguridad vial desde el punto de vista de una política pública y los procesos de evaluación aplicables, el marco teórico tiene como eje estructurante tanto, la definición de política pública, como las herramientas de diseño de campañas de concientización.

En tal sentido, se entenderá que las políticas públicas son la toma de posición del Estado frente a una cuestión o problema, tal como sostienen Oszlak y O'Donnell en su artículo “Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación” (1981). Según estos autores, una política pública puede definirse como “conjunto de acciones u omisiones que manifiestan una determinada modalidad de intervención del Estado” (Oszlak y O'Donnell, 1981).

Sobre esta definición se apoya la interpretación que se hace de las campañas llevadas a cabo en Argentina con el objetivo de disminuir las tasas de siniestralidad y modificar las conductas de los usuarios de la vía pública.

Paralelamente, para el abordaje teórico sobre el diseño de una campaña de comunicación en seguridad vial, se trabajó sobre los lineamientos establecidos por Jorge Frascara en su libro “Diseño gráfico para la gente” (1997), en el cual expone una experiencia de trabajo sobre *focus group* para la elaboración de campañas sobre seguridad vial y desarrolla recomendaciones para diseñar este tipo de políticas.

En este último punto, también se repondrán las recomendaciones de las autoras Christiano y Neimand (2017) sobre el diseño de campañas de concientización que generen cambios reales en las conductas de los grupos destinatarios.

4 Metodología de la investigación

Se empleó un diseño mixto, cuantitativo y cualitativo, siendo un estudio descriptivo para el cual se utilizaron técnicas de análisis documental, y registros observacionales de conducta.

Cualitativo en tanto propone analizar una campaña de seguridad vial desde el punto de vista de una política pública y establecer si es posible evaluar el impacto de la misma; y cuantitativo, ya que se expondrá un trabajo de campo realizado con el objetivo de medir el impacto de la política elegida mediante la observación de las conductas en la vía pública de la población, en aquellas ciudades donde se implementó la campaña a evaluar.

Hubiese resultado enriquecedora la comparación de los resultados obtenidos a raíz de la implementación de la campaña seleccionada con los obtenidos mediante la medición de otras campañas o medidas de seguridad vial, dado que hubiese permitido elaborar recomendaciones más útiles para la toma de decisiones en beneficio de la seguridad vial. Una comparación de esas características, si bien deseable, excedería en magnitud los límites del presente trabajo.

4.1 Recolección de la información

Se conformó un equipo de cuatro agentes observadores quienes recabaron datos en los puntos de mayor circulación de personas de las ciudades más pobladas comprendidas en la campaña: Salta, San Salvador de Jujuy, San Miguel de Tucumán, Santiago del Estero, Marcos Juárez (Córdoba) y Villa Gobernador Gálvez (Santa Fe) tanto antes como después de la implementación de las acciones de concientización.

El relevamiento contempló la observación de 3000 casos por jurisdicción durante el período abril/noviembre de 2016.

El universo de la muestra estuvo compuesto por conductores de vehículos de cuatro ruedas, conductores de vehículos de dos ruedas (bicicletas, ciclomotores y moto vehículos cualquier cilindrada) y peatones.

Con el objetivo de disminuir la incidencia de factores externos a la conducta vial, la recolección de cifras ante y post se realizaron en las mismas intersecciones y franja horaria, según el siguiente detalle:

Día 1

De 9 a 13 hs: Vehículos de 2 ruedas (motos y/o ciclomotores) y otros medios de movilización (peatones).

De 16 a 20 hs: Vehículos de 4 ruedas (conductores de automóviles, camionetas y/o camiones).

Día 2

De 9 a 13 hs: Vehículos de 4 ruedas (conductores de automóviles, camionetas y/o camiones).

De 16 a 20 hs: Vehículos de 2 ruedas (motos y/o ciclomotores) y otros medios de movilización (peatones).

En cada franja horaria se trabajó con planillas determinadas para el relevamiento según el tipo de vehículo, como se muestra en las Ilustraciones 1 y 2. En cada intersección se dispuso de un agente observador encargado de indicar lo percibido sobre la mayor cantidad de vehículos posible, debiendo volcarse en cada caso la mayor cantidad de detalles y comentarios.

Ilustración 1. Planilla de relevamiento de vehículos de 4 ruedas.

Vehículos 4 ruedas					
		Uso de Cinturón	Uso de Celular	Uso de SRI	Otros Comentarios
Datos de Observado	Cumplimiento (Si/No)				

Ilustración 2. Planilla de relevamiento de vehículos de 2 ruedas.

Vehículos 2 ruedas (motos y bicicletas)				
		Uso de Casco	Uso de Celular	Uso de bisisenda
Datos de Observado	Cumplimiento (Si/No)			

5 Políticas públicas, herramientas estatales para problemas sociales

5.1 Definición de políticas públicas: marco conceptual

En este primer apartado se tratará de establecer una definición de política pública que interese a los fines del presente trabajo. Esto permitirá entender qué tipo de política es una campaña de comunicación en seguridad vial y si es posible evaluar el impacto de la misma.

Las políticas públicas son aquellas acciones diseñadas por los Estados a los fines de satisfacer las necesidades de la sociedad: en el ejercicio de la administración de los recursos públicos, los Estados deben dar respuesta a diversos problemas que surgen en la sociedad en general -y no como una incidencia local o sectorial-. Para ello, diseña intervenciones, instrumentos y planes que le permitan modificar o promover conductas, erradicar hábitos, limitar determinados consumos, como así también determinar el pago de un impuesto con el objeto de financiar obras, servicios, planes, etc. Pero también pueden ser las omisiones, por ejemplo no realizar acciones a favor del cultivo de una planta determinada para no promover su producción, es por eso que Oszlak y O'Donnell (1981) sostienen:

“...las políticas estatales (o públicas) en nuestra definición las concebimos como un conjunto de acciones u omisiones que manifiestan una determinada modalidad de intervención del Estado en relación con una cuestión que concita la atención, interés o movilización de otros actores de la sociedad civil” (p. 14).

A los fines de la presente tesis es importante incorporar otra definición de políticas públicas, como la que ofrece Aguilar Villanueva (1996) quien sostiene que una política

pública comprende no solo el diseño de la acción colectiva, sino también el desarrollo de la misma en su implementación (las decisiones y ajustes que oportunamente tomen las administraciones) y el resultado o consecuencia que esto pueda causar, o no, en la sociedad. Esta definición interesa a los fines de este trabajo e incluye lo que podría llamarse evaluación como una parte de la propia política.

La Ilustración 3 muestra que existen diversas etapas de una Política Pública y que se dan de forma cíclica, a saber: 1) la detección o definición de un problema que deba ser resuelto institucionalmente en tanto incida en el conjunto de la sociedad, 2) la asunción del mismo como responsabilidad estatal e inclusión en la agenda pública, 3) el diseño de acciones e intervenciones y la articulación entre niveles de la administración, 4) la implementación y 5) la evaluación.

Ilustración 3. Etapas de una política pública



Fuente: elaboración propia en base a Di Virgilio y Solano (2012)

Según este esquema, se puede suponer que es posible determinar el éxito o fracaso de una política pública y, dado el carácter cíclico con el que se desarrollan las distintas etapas, aplicar

mejoras en caso de que su implementación se repita o se extienda en el tiempo, o bien, suspender o finalizar su implementación.

Al tratarse de cuestiones que afectan al conjunto de la sociedad, suele ser necesario que se trate de abordajes multidisciplinarios en los que la sociología, la salud pública, la educación y la comunicación se suman a la Ciencia Política para formular planes integrales.

Esta concepción de las políticas públicas conforma el marco de referencia de la presente tesis, ya que las acciones de intervención en seguridad vial que serán puestas a consideración son la respuesta que un organismo del Estado, como lo es la Agencia Nacional de Seguridad Vial, intenta dar al hecho de que muchas personas mueran a causa de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

En tal sentido, la creación misma del organismo puede considerarse como respuesta a una problemática determinada, como es la siniestralidad vial y la cantidad de muertes que conlleva, no sólo en Argentina sino en todo el mundo. Estas cuestiones serán abordadas en los siguientes capítulos. Antes, es necesario especificar qué tipo de evaluación de una política pública puede llevarse a cabo.

5.2 Evaluación de políticas públicas

Tal como se sostuvo en el apartado anterior, las políticas públicas se desarrollan en una especie de ciclo cuyas etapas intentan responder los siguientes interrogantes:

- **Etapas 1 - Identificación y definición del problema:** ¿cuál es el problema?, ¿cuáles son sus dimensiones?, ¿sus causas?, ¿a quiénes afecta?, ¿en qué medida?
- **Etapas 2 - Formulación de alternativas de acción y decisión:** ¿cuáles son las posibles soluciones?, ¿cuáles son sus ventajas y desventajas?, ¿cuál es la alternativa más viable?

- **Etapas 3 - Diseño y formulación de la política:** ¿cuál es el plan para trabajar sobre la problemática?, ¿cuáles son los objetivos y prioridades?
- **Etapas 4 - Implementación:** ¿quiénes son los actores involucrados?, ¿cuáles son los medios para llevar a cabo la política y durante qué período?
- **Etapas 5 - Evaluación:** ¿qué alcance tuvo la política?, ¿se cumplieron los objetivos?, ¿es necesaria su continuación?, ¿requiere ajustes?

El presente apartado tratará sobre la etapa de evaluación de las políticas públicas.

Cabe destacar que los procesos de evaluación de políticas estatales están configurando una tendencia a nivel mundial, incluso en países de América Latina. Esto se debe a que, como veremos, los resultados de estos procesos no sólo permiten conocer si las políticas públicas son efectivas, sino también establecer si es necesario realizar modificaciones en las mismas, ya sea a nivel de diseño, de implementación, o incluso a nivel de los objetivos perseguidos.

En resumen, y como se verá a continuación, la evaluación de las acciones o programas de gobierno permiten tomar decisiones, perseguir objetivos y rendir cuentas o realizar un balance entre recursos y resultados.

5.3 ¿Qué se entiende por evaluación de políticas públicas?

En primer lugar debe tenerse en cuenta que la evaluación es un proceso programado y sistemático y que no debe ser aplicado de forma eventual o aleatoria. Debe establecerse con anterioridad tanto el momento como los métodos y recursos de evaluación.

En segundo lugar, se trata de un trabajo valorativo tanto del diseño como de la puesta en práctica y de los resultados obtenidos. Esto significa que no es un mero monitoreo de

implementación, sino que debe ser capaz de establecer una cadena causal entre la intervención y los resultados. El objetivo es la optimización de las acciones de gobierno, por lo tanto no debe tratarse tampoco de un trabajo de control o auditoría.

En tercer lugar, una evaluación puede realizarse en momentos cronológicos diversos. A saber, es posible evaluar antes, durante o al finalizar las intervenciones.

Tal como sostienen Di Virgilio y Solano (2012) en sus trabajos sobre monitoreo y evaluación, un proceso de evaluación de políticas públicas no debe dejar de contar con los siguientes componentes:

1. **Definición y descripción de la política pública a evaluar:** Deberá determinarse si se trata de una política, un programa o un proyecto; a qué problemática intenta dar respuesta o solución; cuál es el público objetivo elegido; los recursos destinados a la implementación, etc.
2. **Identificación de los actores involucrados:** Determinar, por ejemplo, si se trata de individuos, de organizaciones, de sectores diferenciados económicamente o categorizados según qué criterios.
3. **Identificación y definición del problema:** En este componente se debe determinar cuál es el problema que se debe medir. Es el momento de establecer aquellos indicadores que puedan ser medidos mediante los elementos de recolección de datos que se elijan.
4. **Objetivos y preguntas para la evaluación:** Surgen a partir de la delimitación del problema y el establecimiento de indicadores medibles. El objetivo determina qué se

quiere lograr con el proceso de evaluación y qué preguntas se espera poder responder.

Esto dará lugar a determinar qué tipo de evaluación se desarrollará, tal como se muestra en el cuadro Tabla 1.

Tabla 1. Tipo de evaluación

<i>Preguntas de evaluación</i>	<i>Objetivo</i>	<i>Tipo de evaluación</i>
<i>¿Qué piensa la audiencia o población objetivo sobre el tema? ¿Qué tipo de mensajes funcionan mejor con cada perfil de la audiencia? ¿Quiénes son los mejores mensajeros?</i>	Caracterizar el problema, evaluar las fortalezas y debilidades de los materiales de una campaña y las estrategias de difusión antes y durante la implementación.	Diagnóstico
<i>¿Cuánto material de la campaña se distribuyó? ¿Cuántas personas fueron alcanzadas por la campaña, directa o indirectamente? ¿Durante cuánto tiempo? ¿En qué medida la audiencia reconoce la campaña?</i>	Medir distribución (material entregado), exposición (relación audiencia-campaña) y ubicación (espacios de difusión utilizados)	Proceso
<i>¿Se pudo identificar un cambio en el plano afectivo (creencias, actitudes o normas sociales)? ¿Se produjo algún cambio de comportamiento?</i>	Evaluar el impacto percibido como resultado directo de la campaña: si las personas están dispuestas o no a cambiar su conducta.	Resultado
<i>¿Se lograron los objetivos últimos de la campaña (ej.: incremento del uso de elementos de seguridad como cinturón y casco, evitar excesos de velocidad, etc.)?</i>	Medir impactos de largo plazo o a nivel de toda la comunidad estimando el efecto causal de la campaña.	Impacto
<i>¿Se logró un cambio de comportamiento relevante para el costo asociado con la campaña?</i>	Evaluar efectividad en términos económicos	Costo-beneficio/ Costo-efectividad

5. **Selección de métodos y técnicas:** Según el tipo de evaluación seleccionado se podrá determinar qué métodos y técnicas de recolección de datos conviene utilizar. Para una evaluación de resultados e impacto, será conveniente la utilización del método cuantitativo, mientras que una evaluación del tipo diagnóstico y tratamiento se satisface con métodos cualitativos. Existe, a su vez, la posibilidad de utilizar ambos métodos, lo cual es pertinente cuando se aplica más de un tipo de evaluación.

6. **Procesamiento y análisis de datos:** Para sistematizar la información obtenida en el trabajo de campo es necesario recurrir a las preguntas que se formularon en el punto 4, para que dicha sistematización de respuesta a las mismas.
7. **Documentación y publicación de los resultados:** Esto último es relevante, ya que la comunicabilidad de los resultados del proceso evaluatorio determinará las decisiones que un organismo estatal pueda tomar respecto de la intervención evaluada, para poder justificar las decisiones y resoluciones.

6 Seguridad Vial

6.1 Estado de la seguridad vial en el mundo

La situación de la seguridad vial en el mundo es alarmante en tanto significa un alto número de muertes y lesionados.

Esta situación llevó a que organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) tomaran el liderazgo de la situación y desarrollaran programas para la disminución de muertes y traumatismos en situaciones viales.

En ese marco surge, por ejemplo, el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020" producto de una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas¹, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en incidentes de tránsito en todo el mundo. La resolución de la ONU pide a los Estados miembros que lleven a cabo actividades en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación y la atención post siniestros. En ese mismo documento, se presenta una serie de estadísticas a nivel mundial que dan cuenta del gran impacto que genera este problema en la sociedad:

- Casi 1,3 millones de personas mueren en las rutas del mundo cada año.
- Hasta 50 millones de personas resultan heridas anualmente.
- El 90% de las muertes en rutas se producen en los países en desarrollo.

¹ http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf

- Se prevé un aumento de 1,9 millones en el número anual de muertes por siniestros viales para 2020.
- Las lesiones por siniestros de tránsito son la primera causa de muerte entre los jóvenes en el mundo.
- El costo económico para los países en desarrollo asciende a, por lo menos, U\$ 100 mil millones al año.

Para el año 2015, la cifra se redujo: 1,5 millones de muertes indicaron que la situación se estabilizó producto de la implementación de políticas. Sin embargo, todavía queda mucho camino por recorrer para que las cifras sean aceptables (Informe de la OMS, 2015).

6.2 ¿Qué causa tantas muertes en hechos viales?

La OMS (2012) sostiene la existencia de 5 factores de riesgo fundamentales para la seguridad vial sobre los cuales los estados deben legislar para disminuir las tasas de mortalidad:

- Exceso de velocidad.
- Conducción bajo los efectos del alcohol.
- Utilización del casco.
- Utilización del cinturón de seguridad.
- Utilización de sistemas de retención infantil.

A lo antedicho, se suma la vulnerabilidad de algunos usuarios de la vía pública: peatones, ciclistas y conductores de vehículos de dos ruedas, que constituyen la mitad de los fallecidos totales a nivel mundial.²

² <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

La situación es más alarmante en los países de menor ingreso. El 93% de los fallecidos pertenece a estas naciones, a pesar de que solo representen un 54% del parque automotor mundial. Tal es el caso de Argentina, que hasta el año 2008 no contaba con cifras oficiales y los organismos no gubernamentales estimaban alrededor de 7000 muertes anuales³. Sobre ello trata el próximo apartado.

6.3 Problemática local

Tal como se dijo en el apartado anterior, hasta el año 2008 Argentina no contaba con un órgano nacional encargado de la seguridad vial que permitiera contar con información certera sobre las tasas de mortalidad en el tránsito.

En términos normativos, es señalable el hecho de que el tránsito es una facultad no delegada. Esto significa que las administraciones locales y provinciales han reservado el derecho de legislar y administrar en la materia, lo que redonda en una gran variedad de normativas viales a nivel país, lo cual provoca ciertos vacíos e inseguridad jurídica.

Frente al problema de la heterogeneidad o diversidad legislativa en materia de tránsito que presentaba Argentina, y para avanzar en la uniformidad normativa, en el año 1994 el Congreso Nacional promulgó la Ley N° 24.449 que se aplica a la circulación de las personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, regula las concesiones y estructuras viales, y el medio ambiente en relación al tránsito, entre otras cuestiones. Esta ley considera las facultades no delegadas que en materia de tránsito y seguridad vial tienen las provincias y municipios, reconoce su margen de autonomía y respeta la estructura de gobierno federal del país.

³ Según los datos publicados por la Asociación Civil Luchemos por la Vida en su portal WEB:
<http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos2007>

No obstante, en el año 2008 se promulgó la Ley 26.363, que modifica a la anterior y crea un organismo específico para reducir la tasa de siniestralidad: la ANSV. Se trata de un organismo descentralizado, perteneciente en ese momento, a la órbita del Ministerio del Interior (desde diciembre de 2015, luego de la reforma a la Ley de Ministerios pasó a formar parte del Ministerio de Transporte) cuyas funciones constituyen, según lo visto en el primer capítulo, una política de estado o política pública para dar respuesta a la problemática local de las muertes en el tránsito.

Tal como indica el artículo 4 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial en su inciso x), la ANSV tiene entre sus funciones:

“x) Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales.” (Ley Nacional 26.363, 2008).

Por tanto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial se constituye como el único órgano nacional encargado del diseño y aplicación de políticas en materia de seguridad vial.

En este marco, y de acuerdo al inciso x) es que se desarrollan planes y programas de comunicación en materia de seguridad vial que la presente tesis tomará como objeto para el trabajo de investigación.

7 Campañas de comunicación en seguridad vial

7.1 ¿Qué es una campaña de comunicación de seguridad vial?

Son campañas de comunicación social y actividades de divulgación dirigidas al público en general. Tienen por objetivo canalizar adecuadamente la preocupación existente en la sociedad por la inseguridad vial, comprometiendo la responsabilidad individual y colectiva para su mejoramiento. Las campañas buscan arraigar y mantener una conciencia clara en el conjunto de la población sobre la importancia de adoptar conductas de cuidado personal y hacia los otros, de modo de disminuir la tasa de siniestros viales.

En la base de estas actividades se encuentra la concepción de los hechos viales como producto de malas decisiones humanas que provocan situaciones que podrían ser evitables. Es decir, están pensadas para operar sobre el llamado “factor humano” de la tríada o triángulo de la seguridad vial. La conducta vial de una persona está regida no sólo por sus conocimientos y capacidades sobre la conducción y la circulación en el espacio público y por las pautas culturales, sino también por el entorno y las circunstancias que atraviesa.

Según el antropólogo Pablo Wright, las políticas públicas destinadas a la seguridad vial deben “negociar” la transformación de la cultura vial con una serie de actores que conforman el “campo vial” (Wright, s.f).

Es decir, que las campañas deberán articular estrategias de comunicación tanto informativas como persuasivas que permitan no solo modificar el sistema de creencias de los usuarios de la vía pública, sino que también sean capaces de resultar en un cambio de actitud frente a la circulación.

7.2 ¿Cómo se diseña una campaña de comunicación en seguridad vial?

En el capítulo anterior se tomó la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como marco normativo de las políticas de comunicación en seguridad vial. En tal sentido, el artículo 4, inciso x) de la Ley 26.363 establecía entre las funciones de este organismo “elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales”.

Antes de describir la campaña a evaluar, se listarán algunas observaciones sobre cómo debe diseñarse una campaña de comunicación en seguridad vial. Para ello, se tomará como apoyo el trabajo de Jorge Frascara (1997), quien analiza la metodología de diseño de una campaña de comunicación de seguridad vial, y de las autoras Ann Christiano & Annie Neimand en cuyo artículo *Stop Raising Awareness Already* sostienen que es necesario centrar las campañas no solo en la concientización, sino que también se debe tener presente la perspectiva de la acción.

Como resultado de un trabajo según la metodología de grupos focales, Frascara (1997) enumera una serie de recomendaciones que nos permiten pensar cómo debería ser una campaña de comunicación de seguridad vial.

Entre otras cosas sostiene que, además del objetivo específico de todas las campañas viales, que es reducir la cantidad de siniestros, debe haber un objetivo secundario que debe afectar al sistema de creencias de los destinatarios, y que lleve a la reflexión sobre las conductas viales y a una serie de objetivos específicos, como modificar la visión social positiva sobre la

toma de riesgo al conducir, que el público reflexione sobre la propia capacidad de conducción y maniobra. Así también, modificar la idea según la cual el vehículo es un reflejo de cómo son las personas o que la forma en la que manejan habla sobre ellos mismos, así como objetivos que apuntan, en general, a modificar lo que suele conocerse como el sistema de creencias de un grupo social, en este caso en materia de seguridad vial.

En el plano argentino, una teoría similar sostiene el autor Pablo Wright, para quien los vehículos operan como una extensión de los cuerpos humanos, la calle es el terreno donde se desarrolla el “juego vial” y es una metáfora de la forma de ser de la ciudadanía argentina.

En cuanto a las estrategias de abordaje del público, Frascara (1997) sostiene que debe elaborarse diversos tipos de material: material informativo, instructivo, persuasivo y educativo.

Sobre la implementación de la campaña de comunicación sobre seguridad vial sostiene que debe ser “sostenida, intensa y multimodal” y deben utilizarse los medios que convengan para alcanzar al público objetivo. Estos medios deberán determinarse de acuerdo a información segura y confiable sobre el grupo definido como público destinatario.

Debe contar con apoyo periodístico y artístico para que la seguridad vial sea incluida en la agenda de la sociedad; debe estar acompañada por legislación actualizada y tratarse de un plan a largo plazo dividido en etapas, para cada una de las cuales debe proponerse un objetivo específico y determinado que permita medir el grado de alcance.

Sobre los temas de la campaña, Frascara (1997) argumenta que la misma debe tener tres ejes principales: enseñar a evitar situaciones de riesgo; instruir sobre buenas prácticas viales que permitan evitar las causas de siniestro haciendo especial hincapié en el exceso de velocidad y

enseñar que la conducción debe adaptarse a lo que se conoce como el triángulo de la seguridad vial. A saber, el factor ambiental, el factor vehicular y el factor humano.

En cuanto a la iconografía de la campaña, esta deberá contar con elementos (vehículos, locaciones y lenguaje) y personajes que pertenezcan al ámbito del público destinatario. Deben evitarse los personajes autoritarios y los famosos que puedan tener imagen negativa.

Por último, y sobre la persuasión, Frascara (1997) sostiene que deberá reforzarse la autoestima del público, utilizar la noción de buen conductor que el grupo destinatario tiene de sí mismo (en el caso de conductores jóvenes adultos), tal como las ideas de masculinidad, control, libertad, dominio del medio ambiente, la ciudad, etc.

Hasta aquí, los lineamientos generales que según Frascara (1997) deben seguirse a la hora de diseñar una campaña de seguridad vial. En el caso particular de la campaña analizada por el autor, los destinatarios o “grupo-blanco” son hombres y jóvenes adultos pero, no obstante, el sistema de creencias que se percibe en el trabajo con los grupos focales parece ser el dominante en el tránsito.

Por su parte, Christiano y Neimand (2017) sostienen que para que una campaña de comunicación sea efectiva debe poder hacer algo más que sensibilizar o informar sobre un tema, y que debe hacer que el sistema de creencias y la conducta de los destinatarios se vean modificados y esto se traduzca en acciones. Por poner un ejemplo de las autoras, no es suficiente que una campaña informe exitosamente a padres primerizos sobre la importancia de la vacunación de recién nacidos, sino que es necesario asegurarse que efectivamente vacunen a sus niños de acuerdo al calendario establecido (Christiano y Neimand, 2017). En el caso de la seguridad vial, entonces, se puede pensar que no alcanzará con que los ciudadanos sean

correctamente informados sobre la importancia del uso del cinturón sino, que el éxito de la campaña radicaré en que efectivamente usen el dispositivo.

En primer lugar, es importante que el público destinatario este estrictamente definido y limitado. Este debe elegirse de forma estratégica según cuál sea el grupo que pueda generar un verdadero cambio o incitar a que el cambio se propague. No es conveniente, entonces, apuntar con las comunicaciones al público en general.

En segundo lugar, los mensajes utilizados deben ser claros y promover la acción. Para ello, es necesario comprender el grupo destinatario para saber qué tipo de mensajes tendrán llegada y promoverán cambios conductuales. En este punto, las autoras sostienen que es necesario que el mensaje no amenace la comprensión que el grupo destino tiene de sí mismo y, en este sentido, concuerdan con Frascara sobre la necesidad de reforzar la autoestima de los destinatarios.

En tercer lugar, es necesario desarrollar una teoría del cambio estableciendo métodos, tácticas y planificaciones que permitan tener en claro qué es lo que se debe cambiar, lo que lo hará cambiar y qué influirá en la conducta de las personas, lo cual no es otra cosa que la planificación de una estrategia de comunicación.

Por último, las autoras sostienen que, a partir del público, deberá definirse el canal más adecuado para la transmisión del mensaje (Christiano y Neimand, 2017). No necesariamente el canal debe ser un medio masivo de comunicación, ya que también puede tratarse de comunicadores o líderes comunitarios.

8 Evaluación de una campaña de comunicación en seguridad vial

8.1 Descripción de la campaña evaluada

A continuación se expondrán las características de la campaña específica que será evaluada en el presente trabajo.

Tal como se sostuvo al comenzar el Capítulo 6, las campañas de seguridad vial son competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En este sentido, el organismo desarrolló diversas estrategias de comunicación y concientización desde su creación.

Durante el año 2016 comenzó a implementar un Plan Federal e Integral de Concientización Vial, a través del cual intervino en las ciudades por las que atraviesan los corredores de las Rutas Nacionales 9 y 34.

Según el diagnóstico efectuado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la ANSV, se registraron altas tasas de siniestralidad y mortalidad en esas trazas. Además, el valioso estudio brindó sustancial información como las bajas tasas de uso de casco y cinturón de seguridad y altas tasas de alcoholemias positivas.⁴

El objetivo general de la campaña apuntó a la reducción de la siniestralidad, mientras que el objetivo secundario fue modificar las conductas riesgosas en la población a partir de un mayor conocimiento de todas las causas que generan los principales siniestros viales. (“prioridad peatón”, “uso de casco”, “uso de cinturón”, etc.). A su vez, contaron como objetivos específicos de dicho Plan Federal los siguientes puntos:

- Instalar la seguridad vial como una prioridad a nivel nacional.

⁴ Esta información estuvo disponible en www.seguridadvial.gob.ar hasta el año 2017, momento en el cual el sitio migró hacia el portal www.argentina.gob.ar. En la actualidad es necesario solicitar los datos al organismo.

- Involucrar a todos los actores de la sociedad en la construcción de una nueva cultura vial.
- Generar un cambio de actitud sobre las normas de tránsito, fomentando el respeto de las mismas a través de conductas ejemplificadoras.
- Incrementar el uso de casco, cinturón y silla de retención infantil en la población.
- Concientizar sobre el no consumo de alcohol al volante.
- Promover la prioridad peatonal.
- Desalentar el uso de elementos de distracción al volante.

Se trató de una campaña de comunicación centrada en el contacto directo con el público cuya modalidad se basaba en el “desembarco” en las ciudades de un camión aula en el que se desarrollaron charlas y talleres para alumnos de escuelas primarias y secundarias y actividades lúdicas e interactivas para el público no escolar. El material gráfico entregado contaba de tres piezas: una pieza “multieje” tipo folleto desplegable, que se muestra en las Ilustraciones 4 y 5, y que abordaran los siguientes ejes de la seguridad vial:

- Uso de casco.
- Prioridad peatonal.
- Velocidades máximas.
- Alcohol y conducción.
- Cinturón de seguridad vial.
- Uso del celular al conducir.

Además de brindar información útil como documentación obligatoria para circular, elementos obligatorios para llevar en el auto e información sobre la reglamentación de Sistemas de Retención Infantil. (SRI)

Ilustración 4. Pieza de mano "multieje" exterior

DOCUMENTACIÓN PARA CIRCULAR

- Licencia de conducir correspondiente al tipo de vehículo.
- D.N.I.
- Cédula verde o cédula azul si el conductor no es titular del vehículo.
- Constancia de ITV (Verificación Técnica Vehicular) y RTO (Revisión Técnica Obligatoria).
- Comprobante de póliza de seguro obligatorio vigente.
- Comprobante de pago de la patente.

Además, el vehículo debe tener los **chapas patentes** visibles en el lugar correspondiente.

ELEMENTOS OBLIGATORIOS PARA LLEVAR EN EL VEHÍCULO

- Matrículas (bien sujetadas) con control de carga vigente y el nombre del conductor.
- Balizas portátiles.

Se sugiere también contar con:

- Botiquín de primeros auxilios.
- Cable telefónico o cargue.
- Asiento infantil.
- Llave de ajuste.

CONSEJOS PARA CUIDAR LA VIDA

seguridadvial.gob.ar | InfoSegVial

SEGURIDAD VIAL

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

PRIORIDAD PEATÓN SI SOS UN CONDUCTOR:

- Disminuís la velocidad al circular por las intersecciones.
- En calles comerciales y cercadas de colectivos bajá la velocidad por prevención.
- Si pasás por escuelas o clubes deportivos, la velocidad precautelada es de 20 km/h.
- Considerá que las personas con dificultad al caminar necesitan más tiempo para cruzar.
- Recordá que los peatones son el eslabón más vulnerable en el tránsito.

AL GIRAR PRIORIDAD PEATÓN.

RECOMENDACIONES PARA VIAJAR SEGURO

- Anunciá tus maniobras.
- Llevá las luces bajas encendidas siempre.
- Mantené la distancia adecuada con el vehículo precedente.
- Manual desarmado.
- En vias largas hacé paradas periódicas para relajar el cuerpo.
- No llevés elementos ni mascotas sueltas en el vehículo.

¿Viajés con niños?

- Nunca llevés a un niño en brazos, ni compartís el cinturón de seguridad.
- Los bebés y niños deben viajar en la butaca correspondiente a su peso y tamaño en el asiento trasero central.
- Usá siempre butacas homologadas y en buen estado, que tengan todos sus protejes.

ROTONDAS

- Al ingresar a una rotonda advertí las maniobras con antelación.
- Cruzar siempre antes por el sentido más próximo al giro a efectuar.
- La circulación dentro de la rotonda no debe ser interrumpida.
- Tenés prioridad de paso al ingresar por una de las bocanillas de ingreso, mientras circulás al igual que vos, pero que se indiquen la circulación.

Tipos de butacas para niños:

- Grupo 0: hasta 10 kg, hasta 75 cm.
- Grupo 0+: hasta 12 kg, hasta 75 cm.
- Grupo 1: hasta 18 kg, hasta 105 cm.
- Grupo 2: hasta 25 kg, hasta 125 cm.
- Grupo 3: hasta 36 kg, hasta 150 cm.

Ilustración 5. Pieza de mano "multieje" interior.

RESPECTAR LAS NORMAS DE TRÁNSITO ES RESPONSABILIDAD DE TODOS.

EL PEATÓN TIENE PRIORIDAD DE PASO

Si sos conductor, respetalo. Si sos peatón, respetá las normas de tránsito.

USÁ SIEMPRE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Disminuye el riesgo de muerte y de lesiones.

RESPECTÁ LAS VELOCIDADES PERMITIDAS

Excederlos es una de las causas principales de los siniestros viales.

EN MOTO USÁ SIEMPRE EL CASCO

Reduce la probabilidad de sufrir lesiones graves o muerte en caso de un siniestro vial.

EVITÁ EL USO DEL CELULAR AL CONDUCIR

Te distrae y no te permite estar atento a lo que sucede alrededor.

NO TOMES ALCOHOL SI VAS A CONDUCIR

Afianza los sentidos y disminuye tu reacción.

seguridadvial.gob.ar | InfoSegVial

Dos piezas temáticas: flyer tipo A6 sobre un solo eje temático.

- **Uso de casco:** Las ilustraciones 6 y 7 muestran las piezas referidas con información sobre la normativa vigente, recomendaciones para el manejo de motovehículos e información estadística tendiente a persuadir a favor del uso del casco.
- **Alcohol y conducción:** Las ilustraciones 8 y 9 muestran cómo la pieza del eje alcohol y conducción promueve la designación de un conductor que no beba, brinda información sobre los efectos de la intoxicación alcohólica a la hora de conducir un vehículo y detallas las multas y sanciones que la normativa estipula para estos casos.

Ilustración 6. Pieza de mano "Uso de casco" exterior.



Ilustración 7. Pieza de mano "Uso de casco" interior.

EL USO DE CASCO REDUCE UN 73% EL RIESGO DE MUERTE.

PARA CIRCULAR EN MOTO:

- 1. Usá siempre el casco bien ajustado a tu cabeza.
- 2. Si llevás un acompañante, también debe usar casco.
- 3. Es recomendable vestir ropa clara para hacerte ver.
- 4. Usá anteojos o visera, en caso de tener un casco abierto.
- 5. Anunciá tus maniobras con la luz de giro o baliza, según corresponda.
- 6. Llevá las luces encendidas siempre.
- 7. Respetá tu carril y evitá zigzaguear entre los autos.

RECOMENDACIONES DE MANEJO:

- Con lluvia, el asfalto se vuelve resbaladizo. No hagas maniobras arriesgadas y frenadas bruscas que puedan provocar hidroplanos.
- Usá calzado cerrado y sin cordones.
- Con bajas temperaturas, usá siempre guantes.
- Según la Ley de Tránsito, la moto debe ocupar un carril y no se recomienda compartirlo con un auto.

seguridadvial.gob.ar

SEGURIDAD VIAL

Ilustración 8. Pieza de mano "Alcohol y conducción" exterior.

EL ALCOHOL DISTORSIONA TU REALIDAD.

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

SEGURIDAD VIAL

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Ilustración 9. Pieza de mano "Alcohol y conducción" interior.



Asimismo, se distribuyó un juego didáctico de preguntas y respuestas para alumnos de nivel primario, denominado “Vialmente”.

Por otra parte, elementos distintivos con diseño institucional dividido en material masivo y material de premio tanto para adultos como para niños, como por ejemplo: bolsa organizadora para auto, cinturón de seguridad para mascotas, botón publicitario, etc.

Se desarrollaron, además, actividades recreativas bajo el nombre “ConcientizArte”

- **Actividad de único día:** Intervención de espacios públicos mediante un mural. Dirigida por una artista invitada por la ANSV con la colaboración y participación de establecimientos educativos de la ciudad.
- **Muestra permanente:** Las actividades del camión aula fueron acompañadas de la muestra fotográfica “Perfectamente Evitable” del fotógrafo Pablo Tesoriere. Se trata de

retratos de familiares de víctimas de tránsito en el lugar donde ocurrió el siniestro en el que perdieron al familiar.

La difusión de dichas actividades se articuló con los medios de comunicación locales mediante gacetillas de prensa y notas en las radios y canales de televisión en los días previos a las jornadas.

- Tiempo de permanencia de los equipos en cada ciudad: 5 (cinco) días.

8.2 Resultados del proceso de evaluación

Hasta aquí, se ha cumplido con lo que puede considerarse la primera instancia de un proceso de evaluación. Según lo expuesto en el capítulo 5, se definió la política a evaluar.

Los actores involucrados surgen de la descripción misma del programa. Se trata de habitantes de las ciudades comprendidas en los corredores de las rutas nacionales 9 y 34 que serán abordados en distintas modalidades según rango etario o forma de participación (grupos escolares de nivel primario, de nivel secundario, participación en familia -adultos y niños- y adultos).

En cuanto a los indicadores que pueden ser útiles como objeto de medición de esta política, deben establecerse haciendo las siguientes preguntas: a) ¿Qué se quiere saber?: Lo que se busca es establecer ciertos indicadores que nos permitan establecer el nivel de impacto de la política. b) ¿Cuándo se considera que la política ha impactado?: Cuando se observa un cambio en la conducta vial de los ciudadanos que participaron de la campaña.

En este sentido, pueden establecerse indicadores tales como:

Vehículos de cuatro ruedas

- Porcentaje de uso de cinturón de seguridad en conductor.
- Porcentaje de uso de celular en conductor.
- Porcentaje de uso de Sistemas de Retención Infantil.(SRI)

Vehículos de dos ruedas

- Porcentaje de uso de casco en conductores (sin distinción de cilindrada).

Peatones

- Porcentaje de peatones que respetan la señalización vial.

Rotonda

- Porcentaje de vehículos que detienen la marcha en el ingreso a una rotonda respetando la prioridad de quien circula por ella.

Lo observado permitirá medir el impacto en la comunidad (globalmente) luego de la intervención de la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante la mentada campaña de concientización.

8.3 Resultados del relevamiento observacional por ciudad

La Tabla 2 muestra los resultados de las observaciones realizadas en Salta. Luego de haber realizado la intervención con todas las herramientas de comunicación antes mencionadas, se observa una diferencia en los porcentajes de los indicadores seleccionados. Particularmente se advierte un incremento en el indicador *USO DE CINTURON* en un 12% y en el indicador *CASCO* en un 10%.

Asimismo, llama la atención la merma en algunos indicadores, tales como *USO DE SRI* (-22%) y *PEATONES* (-8%). Se estima que las diferencias negativas en los porcentajes de estos indicadores se deben a factores externos que lograron impactar negativamente al momento del realizar el segundo registro de datos.

Tabla 2. Resultados Salta/Salta

	<i>Indicador</i>	<i>Porcentaje observado antes de la intervención</i>	<i>Porcentaje observado después de la intervención</i>	<i>Porcentaje de variación</i>
<i>Vehículos de cuatro ruedas</i>	Porcentaje de uso de cinturón de seguridad en conductor.	41%	53%	+12%
	Porcentaje de uso de celular en conductor.	3%	3%	-
	Porcentaje de uso de Sistemas de Retención Infantil.	56%	34%	-22%
<i>Vehículos de dos ruedas</i>	Porcentaje de uso de casco en conductores (sin distinción de cilindrada).	59%	69%	+10%
<i>Peatones</i>	Porcentaje de peatones que respetan la señalización	13%	5%	-8%

Rotonda	vial. Porcentaje de vehículos que detienen la marcha al ingreso de una rotonda.	77%	76%	-1%
----------------	---	-----	-----	-----

Se realizó la observación de 3000 casos en las siguientes intersecciones:

- Bolivia y Av. Houssay.
- A. Patrón Costa y Av. Duran Jaime.
- Santiago del Estero y Güemes.
- Zuviria y Leguizamón.
- Av. San Martín e Ituzaingó.
- Santiago del Estero y Balcarce.
- Av. Paraguay y Av. Bélgica
- Rotonda Limache.
- Puente “Coca Cola”.

Lo relevado antes y después de la intervención en San Salvador de Jujuy se muestra en la Tabla 3. Allí, se observaron mejoras importantes en todos los indicadores destacándose *USO DE SRI*⁵, con un incremento del 29%. Este aumento puede relacionarse directamente a los contenidos específicos implementados en todas las actividades de la intervención, dado que en todos se hace especial hincapié en la temática.

⁵ Cabe aclarar que la obligatoriedad del uso de Sistemas de Retención Infantil rige en Argentina con posterioridad a la fecha de las observaciones realizadas. (Decreto 32/2018, art. 12)

En cuanto al valor negativo observable en el indicador USO DE CELULAR podría deberse al hecho de que los días en que se llevo a cabo la observación (pre intervención), se realizaron diversos controles de fiscalización vial provocando un lógico incremento de los valores de base.

Tabla 3. Resultados Jujuy/San Salvador de Jujuy

	<i>Indicador</i>	<i>Porcentaje observado antes de la intervención</i>	<i>Porcentaje observado después de la intervención</i>	<i>Porcentaje de variación</i>
<i>Vehículos de cuatro ruedas</i>	Porcentaje de uso de cinturón de seguridad en conductor.	22%	29%	+7%
	Porcentaje de uso de celular en conductor.	6%	3%	-3%
	Porcentaje de uso de Sistemas de Retención Infantil.	32%	61%	+29%
<i>Vehículos de dos ruedas</i>	Porcentaje de uso de casco en conductores (sin distinción de cilindrada).	57%	64%	+7%
<i>Peatones</i>	Porcentaje de peatones que respetan la señalización vial.	21%	29%	+8%
<i>Rotonda</i>	Porcentaje de vehículos que detienen la marcha al ingreso de una rotonda.	24%	35%	+11%

Se realizó la observación de 3000 casos en las siguientes intersecciones:

- Otero y Justo José de Urquiza.
- Lavalle y Av. 19 de Abril.
- Independencia y Ramírez de Velazco.
- Av. El Éxodo y Dorrego.
- Gorriti y Dorrego.
- Av. Italia e Independencia.
- Independencia y Av. Juan Bautista Alberdi.
- Av. Mosconi y Las Vicuña.

En San Miguel de Tucumán, a posteriori de la recopilación de datos, se percibieron variaciones positivas en la mayoría de los indicadores, tal como se muestra en la Tabla 4. Se observaron aumentos en los indicadores *USO DE CINTURON* (9%), *CASCO* (10%) y *PEATÓN* (12%). Se puede considerar que el impacto es observable. Por otra parte, destacan de manera adversa los datos obtenidos de *USO DE SRI*, ya que tanto en el relevamiento previo como en las posteriores observaciones respecto de este indicador, fueron nulos.

Tabla 4. Resultados Tucumán/San Miguel de Tucumán

	<i>Indicador</i>	<i>Porcentaje observado antes de la intervención</i>	<i>Porcentaje observado después de la intervención</i>	<i>Porcentaje de variación</i>
<i>Vehículos de cuatro ruedas</i>	Porcentaje de uso de cinturón de seguridad en conductor.	22%	31%	+9%
	Porcentaje de uso de celular en conductor.	4%	4%	-
	Porcentaje de uso de Sistemas de Retención Infantil.	-	-	-
<i>Vehículos de dos ruedas</i>	Porcentaje de uso de casco en conductores (sin distinción de cilindrada).	48%	58%	+10%
<i>Peatones</i>	Porcentaje de peatones que respetan la señalización vial.	4%	16%	+12%
<i>Rotonda</i>	Porcentaje de vehículos que detienen la marcha al ingreso de una rotonda.	20%	32%	+12%

Se realizó la observación de 3000 casos en las siguientes intersecciones:

- 9 de Julio y Av. 24 de Septiembre.
- Av. Jujuy y General Roca.
- Av. Roque Sáenz Peña y Av. P. M. Araoz.

En cuanto a los resultados obtenidos en Santiago del Estero, expresados en la Tabla 5, se nota una fuerte mejora en la conducta de los peatones respecto a la señalización vial, lo que redunda en un incremento del indicador PEATÓN en un 15%. Además, y como ocurrió en otras ciudades, hubo una importante mejora en la utilización de todos los elementos de seguridad, por lo que la mayoría de los indicadores percibieron una modificación positiva en los porcentajes.

Por otra parte, no se observó el empleo del sistema de retención infantil, lo cual parece ser una de las instancias más problemáticas entre los indicadores seleccionados.

Tabla 5. Resultados Santiago del Estero/Santiago del Estero

<i>Indicador</i>		<i>Porcentaje observado antes de la intervención</i>	<i>Porcentaje observado después de la intervención</i>	<i>Porcentaje de variación</i>
Vehículos de cuatro ruedas	Porcentaje de uso de cinturón de seguridad en conductor.	17%	29%	+12%
	Porcentaje de uso de celular en conductor.	1%	1%	-
	Porcentaje de uso de Sistemas de Retención Infantil.	-	-	-
Vehículos de dos ruedas	Porcentaje de uso de casco en conductores (sin distinción de cilindrada).	55%	65%	+10%
Peatones	Porcentaje de peatones que respetan la señalización vial.	14%	29%	+15%
Rotonda	Porcentaje de vehículos que detienen la marcha al ingreso de una rotonda.	36%	47%	+11%

Se realizó la observación de 3000 casos en las siguientes intersecciones:

- Av. Roca y Av. Rivadavia.
- Av. Rivadavia y Av. Belgrano.
- Av. La Plata y Salta.
- Perú y Pellegrini.

Respecto de los datos relevados en Marcos Juárez (Córdoba) y expuestos en la Tabla 6, luego de la intervención se percibe un importante impacto en casi todos los indicadores. En tal sentido aumentaron USO DE CINTURÓN (13%), PEATÓN (13%), ROTONDA (13%).

Esta última, si bien no fue sustancial como las demás cifras, debe preponderarse. No obstante, advierten nulas mejoras en la utilización de elementos de distracción (USO CELULAR) y sistema de retención infantil (SRI).

Tabla 6. Resultados Córdoba/Marcos Juárez

	<i>Indicador</i>	<i>Porcentaje observado antes de la intervención</i>	<i>Porcentaje observado después de la intervención</i>	<i>Porcentaje de variación</i>
Vehículos de cuatro ruedas	Porcentaje de uso de cinturón de seguridad en conductor.	20%	33%	+13%
	Porcentaje de uso de celular en conductor.	4%	4%	-
	Porcentaje de uso de Sistemas de Retención Infantil.	-	-	-
Vehículos de dos ruedas	Porcentaje de uso de casco en conductores (sin distinción de cilindrada).	80%	84%	+4%
Peatones	Porcentaje de peatones que respetan la señalización vial.	18%	31%	+13%
Rotonda	Porcentaje de vehículos que detienen la marcha al ingreso de una rotonda.	25%	38%	+13%

Se realizó la observación de 3000 casos en las siguientes intersecciones:

- Beiró y Av. Belgrano.
- 25 de Mayo y Belgrano.
- Beiró y Lardizábal.

La Tabla 7 expone los resultados de Villa Gobernador Gálvez (Santa Fe). Como ha ocurrido a lo largo de casi todo el estudio, se advierte un ascenso importante luego de la recolección de datos en todas las variables. Llama la atención el alto porcentaje de utilización de casco previo a la intervención (86%). Lo que tiene que ver directamente con las políticas de control y fiscalización llevadas adelante por la Municipalidad del lugar, lo cual, y como veremos más adelante, es fundamental para conseguir modificaciones duraderas en los porcentajes de conductas seguras.

Tabla 7. Resultados Santa Fe/Villa Gobernador Gálvez

	<i>Indicador</i>	<i>Porcentaje observado antes de la intervención</i>	<i>Porcentaje observado después de la intervención</i>	<i>Porcentaje de variación</i>
<i>Vehículos de cuatro ruedas</i>	Porcentaje de uso de cinturón de seguridad en conductor.	21%	33%	+12%
	Porcentaje de uso de celular en conductor.	7%	7%	-
	Porcentaje de uso de Sistemas de Retención Infantil.	-	-	-
<i>Vehículos de dos ruedas</i>	Porcentaje de uso de casco en conductores (sin distinción de cilindrada).	86%	92%	+6%
<i>Peatones</i>	Porcentaje de peatones que respetan la señalización vial.	31%	43%	+12%
<i>Rotonda</i>	Porcentaje de vehículos que detienen la marcha al ingreso de una rotonda.	18%	32%	+14%

Se realizó la observación de 3000 casos en las siguientes intersecciones:

- Av. San Martín y Av. San Diego.
- Bartolomé Mitre y Bomberos Voluntarios.
- Ing. Mosconi y P. Oppici.

Cabe aclarar que todos los relevamientos se realizaron antes y después de las intervenciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en los mismos puntos y sobre la misma cantidad de casos, con un equipo de cuatro agentes observadores.

9 Conclusiones

A lo largo de la presente tesis se describió el ciclo de las políticas públicas y el proceso de evaluación de las mismas. Se introdujo un panorama de la seguridad vial, cómo afecta a la sociedad y las cifras que se manejan a nivel mundial y nacional en términos de siniestralidad vial.

Se desarrolló un trabajo de campo suficientemente exhaustivo como para determinar si la implementación de una política determinada en seis ciudades del país produce efectos en las conductas de los usuarios de la vía pública.

Por lo tanto, es posible sostener que una política como la puntualizada en el presente trabajo es susceptible de evaluación, ya que logra establecer indicadores que permiten medir el impacto de las intervenciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial(ANSV) en las distintas localidades donde se desarrollaron.

La campaña descrita contiene todos los componentes de una política pública de acuerdo a lo que se sostuvo en el capítulo 5, tanto en su diseño como en el hecho de que es una herramienta de un órgano del Estado nacional aplicada para dar respuesta a la problemática de la siniestralidad vial.

Respecto de los indicadores, es interesante analizar que los datos de base (es decir aquellos datos que surgen del relevamiento previo a la intervención), varían notablemente entre las distintas ciudades. Posiblemente se deba a que las diversas administraciones, tanto municipales como provinciales, varían en sus criterios de abordaje de la problemática, dado que el tránsito es una facultad no delegada. En tal sentido, y de acuerdo a lo que se sostuvo en el quinto apartado, posiblemente no todas las administraciones hayan establecido a la siniestralidad como una problemática social merecedora de ser incluida en la agenda pública.

Si bien es posible apreciar la variación de los datos observados antes y después de la intervención territorial, todavía se trata de porcentajes muy bajos de uso de elementos de seguridad y conductas seguras. Todo parece indicar que es poco eficiente e insuficiente el abordaje territorial.

Se puede concluir que es necesario revisar los aspectos modificables de la política de concientización vial estudiada con el fin de lograr mayores porcentajes de uso de cinturón de seguridad, uso de casco, casos de peatones que respeten la señalización vial y vehículos que respeten la prioridad en rotondas. En cuanto al uso de sistemas de retención infantil habría que revisar si para el caso particular de este indicador el relevamiento observacional es un método suficiente, ya que los porcentajes tanto basal como ajustado son muy bajos.

No obstante, y dado que las campañas logran imprimir modificaciones en los porcentajes de medición de indicadores, es interesante pensar si las modificaciones deben hacerse a nivel de la campaña o si debe pensarse un abordaje más integral y que contemple, entre otras cosas:

- a) La asunción de responsabilidades y la aplicación de políticas por parte de las administraciones locales y provinciales.
- b) Aumentar el tiempo de intervención en cada localidad o establecer dispositivos locales que permitan que la concientización sea más duradera o permanente.
- c) El aumento del control y la fiscalización como apoyo a la campaña de comunicación durante su implementación y que luego se sostenga en el tiempo.
- d) La inclusión de la educación vial permanente en los niveles educativos con el objetivo de generar un cambio cultural respecto de las conductas viales.

En resumen, se logró establecer una serie de indicadores que permitan medir el impacto de la campaña estudiada, pero el resultado no es suficiente como para hablar de una modificación significativa de las tasas de siniestros.

10 Referencias

Agencia Nacional de Seguridad Vial (2014), Informe de gestión 2008-2013, Buenos Aires.

Aguilar Villanueva, Luis (1996): *Estudio Introductorio*, en Aguilar Villanueva, Luis (1996): *La Hechura de las Políticas Públicas*, 2ª ed., Miguel Ángel Porrúa, México. Pp. 15-84.

Christiano, A y Neimand, A. Stop Raising Awareness Already. Stanford Social Innovation Review 15 (2). En https://ssir.org/issue/by_year/2017

Di Virgilio, M y Solano, R. (2012)- Monitoreo y evaluación de políticas, programas y proyectos sociales 1º ed., Buenos Aires, Fundación CIPPEC.

Frascara, J. (1997). Diseño gráfico para la gente. Comunicaciones de masa y cambio social. Ediciones Infinito. Buenos Aires

Jefatura de Gabinete de Ministros (2016). Manual de base para la evaluación de políticas públicas -Segunda Edición-. Programa de Evaluación de Políticas Públicas, Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación y Ministerio de Modernización. Buenos Aires, Argentina.

Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 26.363 Boletín Oficial de la República Argentina, 30 de abril de 2008.

Organización Mundial de la Salud.(2013) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Apoyo al decenio de acción*. Ginebra: OMS

Organización Mundial de la Salud.(2015) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción*. Ginebra: OMS

Oszlak, O. y O'Donnell, G., (1981) “Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación”, en Centro de Estudios de Estado y Sociedad (CEDES), Buenos Aires.

Wright, P. (S.f), Perspectivas antropológicas para la educación y política vial. En <http://www.educacionvial.gob.ar/libros-para-trabajar-en-el-aula>

Páginas Web

- <http://www.seguridadvial.gov.ar/observatorio-vial/estudios-e-investigaciones>
- <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

11 Bibliografía

Agencia Nacional de Seguridad Vial (2014), Informe de gestión 2008-2013, Buenos Aires.

Aguilar Villanueva, Luis (1996): *Estudio Introductorio*, en Aguilar Villanueva, Luis (1996): *La Hechura de las Políticas Públicas*, 2ª ed., Miguel Ángel Porrúa, México. Pp. 15-84.

Di Virgilio, M y Solano, R. (2012)- Monitoreo y evaluación de políticas, programas y proyectos sociales 1º ed., Buenos Aires, Fundación CIPPEC.

Frascara, J. (1997). Diseño gráfico para la gente. Comunicaciones de masa y cambio social. Ediciones Infinito. Buenos Aires

Jefatura de Gabinete de Ministros (2016). Manual de base para la evaluación de políticas públicas -Segunda Edición-. Programa de Evaluación de Políticas Públicas, Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación y Ministerio de Modernización. Buenos Aires, Argentina.

Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 26.363 Boletín Oficial de la República Argentina, 30 de abril de 2008.

Organización Mundial de la Salud.(2013) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Apoyo al decenio de acción*. Ginebra: OMS

Organización Mundial de la Salud. (2015) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción*. Ginebra: OMS

Oszlak, O. y O'Donnell, G.,(1981) “Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación”, en Centro de Estudios de Estado y Sociedad (CEDES), Buenos Aires.

RUNO, Elvik y otros. (2014), El manual de medidas de seguridad vial. Madrid, Mapfre,.

WRIGHT, P. (2013) ” Imaginarios, símbolos y coreografías viales: una perspectiva antropológica”, Revista Seguridad Vial, Buenos Aires. Pp. 18-22.

Páginas Web

- <http://www.seguridadvial.gov.ar/observatorio-vial/estudios-e-investigaciones>
- <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>