

Observatorio sobre el comportamiento de los conductores en la red de autopistas de Red de Carreteras de Occidente

MARZO 2026

DOSSIER DE PRENSA

 **RCO**
an Abertis company



Contexto

Red de Carreteras de Occidente ("RCO") se localiza en la región centro-occidente del país, con presencia en los estados de Jalisco, Michoacán, Guanajuato y Aguascalientes. RCO es el principal eje vial con las ciudades de Guadalajara con Ciudad de México y con El Bajío, moviendo a través de su red un porcentaje significativo del PIB nacional. Además, forma parte de la conectividad entre dos de los puertos más importantes del Pacífico: Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

RCO, con 18 años de experiencia, es uno de los operadores de autopistas más grandes de México, administrador de 4 concesionarias, con un total de 986 km.

En 2020, la empresa firmó un convenio con el gobierno federal para la construcción de 3 carreteras alimentadoras que mejorarán la movilidad y la seguridad en los estados de Jalisco, Michoacán, Guanajuato y Aguascalientes. A partir del mismo año, RCO forma parte de grupo Abertis, operador de autopistas líder a nivel mundial y con presencia en más de 10 países.

Abertis en el mundo

Referente internacional



10 países



~ 8mil km



12.000 colaboradores



Mejores prácticas



Más de 60 años de experiencia



Excelencia en la gestión

Importante aliado para las infraestructuras del futuro



Socio de referencia para las Administraciones públicas y otros grupos de interés



Alianza con grandes inversores financieros



Estabilidad en la cartera global de concesiones



Crecimiento en países con marcos estables

Red de Carreteras de Occidente (RCO)

4 concesiones



986 km



+1,500



4,072.8 TCO_{2e}



La red de autopistas y carreteras de RCO es una de las más importantes en México y conforma el eje vertebral viario en la región centro-oeste del país, conectando dos de sus mayores ciudades, Ciudad de México y Guadalajara, así como el principal corredor industrial de México: El Bajío. Concesiones:

1. FARAC I, compuesta por 4 tramos:

- Maravatío-Zapotlanejo en
- Zapotlanejo-Guadalajara
- Zapotlanejo-Lagos de Moreno
- León-Aguascalientes

2. COTESA:

- Tepic-San Blas

3. AUTOVIM:

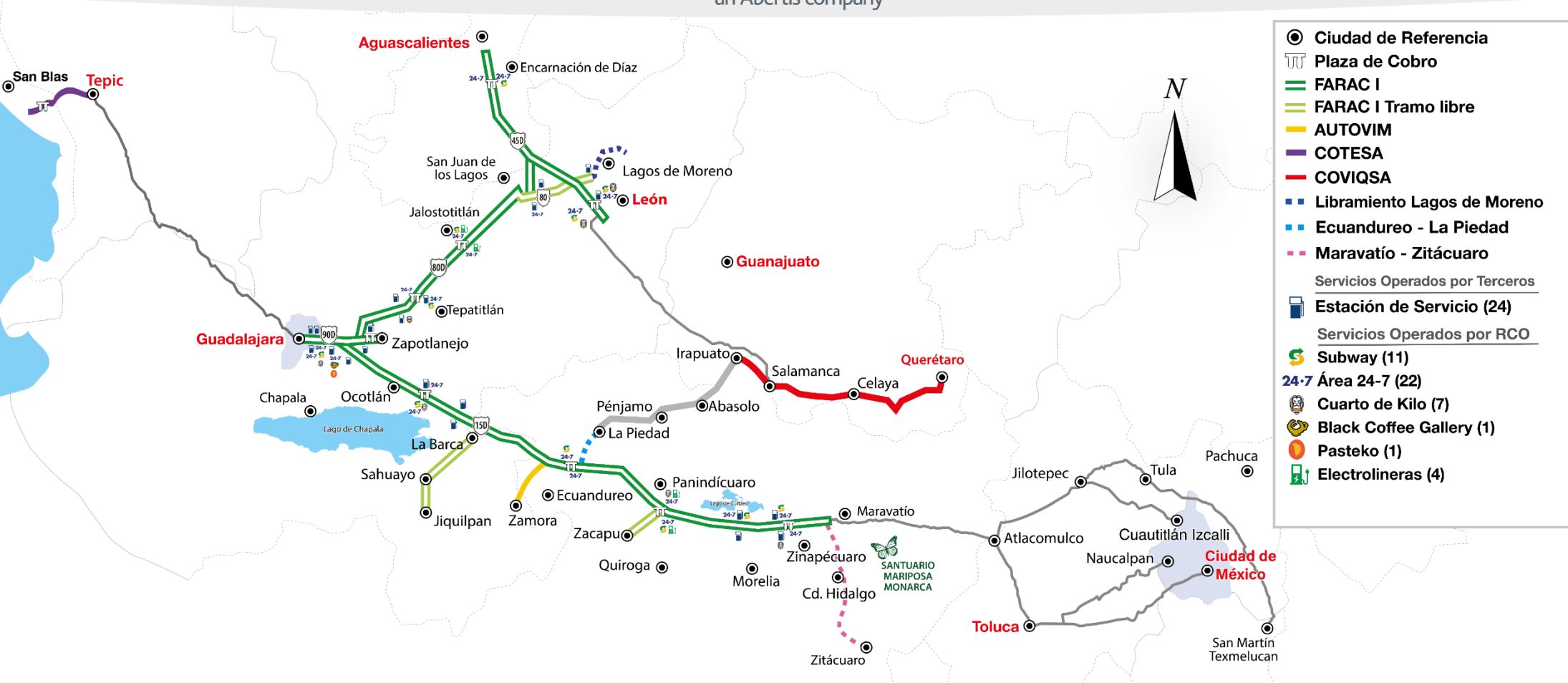
- Zamora- Ecuandureo

4. COVIQSA

- Querétaro-Irapuato



Presencia en México



- Ciudad de Referencia
- ⌂ Plaza de Cobro
- FARAC I
- FARAC I Tramo libre
- AUTOVIM
- COTESA
- COVIQSA
- ▬ Libramiento Lagos de Moreno
- ▬ Ecuandureo - La Piedad
- ▬ Maravatío - Zitácuaro
- Servicios Operados por Terceros
- 🏠 Estación de Servicio (24)
- Servicios Operados por RCO
- 🚇 Subway (11)
- 24-7 Área 24-7 (22)
- 🏠 Cuarto de Kilo (7)
- ☕ Black Coffee Gallery (1)
- 🍷 Pasteko (1)
- 🚌 Electrolineras (4)

índice

1	Introducción	3
	Objetivos	4
	Metodología	5
2	Datos Generales	6
	Velocidad	9
	Cinturón	10
	Celular	11
	Direccionales	12
	Distancia de seguridad	13
	Camionetas con personas en la batea	14
3	Conclusiones	15
	Contacto	16

1 Introducción

Red de Carreteras de Occidente (RCO), empresa del Grupo Abertis, presenta los resultados de su estudio sobre el comportamiento de los conductores que circulan en sus autopistas, llevado a cabo en 2025.

Al igual que cada año desde 2022, en este documento se presentan los resultados del estudio sobre los comportamientos que adoptan los usuarios en la red de autopistas operadas por RCO, llevado a cabo en 2025; en este se incluye el análisis detallado de 6 factores de riesgo que pueden dar origen a la ocurrencia de un accidente, o bien, agravar sus consecuencias, como lo es la velocidad excesiva, el no uso del cinturón de seguridad, el uso del celular al volante, no guardar la distancia de seguridad, el no uso de las luces direccionales y las camionetas tipo pick up que circulan con personas en la caja o batea del vehículo.

Objetivos

Los objetivos de este estudio son, en primer término, generar un panorama claro, con indicadores objetivos, sobre las conductas de riesgo que adoptan los usuarios de la red de autopistas de RCO, evaluar las tendencias a lo largo del tiempo de estos indicadores y utilizarlos como referencia para la puesta en marcha de nuestra campaña anual de sensibilización, dirigida a prevenir conductas de riesgo, fomentar la conducción de vehículos segura y responsable, mejorar la seguridad vial y atenuar las graves consecuencias de los siniestros viales.

Metodología

Este documento muestra los resultados del estudio llevado a cabo en 2025 y es una continuación de los estudios de este tipo que se realizan desde el 2022.

Para evitar la presencia de algún aspecto que pudiera sesgar el comportamiento de los usuarios de nuestras carreteras, los estudios se realizan dentro de una semana tipo, en la que se evita la presencia de lluvia, de algún accidente o una retención, e incluso la presencia de alguna caravana y fuera de sitios próximos a una entrada o salida de vehículos de la autopista.

Los datos se obtienen con la instrumentación de dos observatorios; en el primero, denominado observatorio «de carretera», se coloca un dispositivo sobre la calzada que permite medir la velocidad circulación, vehículo a vehículo, y además de la velocidad, registra la clasificación (vehículo ligero, camión de carga y autobús), el carril en el que circulan y la hora de paso; este último dato sirve de referencia para calcular el concepto de la distancia de seguridad (medida en segundos) que lleva un vehículo que circulan sobre un mismo carril detrás de otro vehículo.

El otro observatorio se le denomina observatorio «de a bordo»; este observatorio consiste en hacer circular un vehículo en un circuito de una carretera dentro del tránsito, a una velocidad no mayor a 80 km/h, dejándose adelantar por el resto de los vehículos, con dos observadores que van registrando datos sobre el número de conductores que hacen uso del teléfono móvil al volante, la posición de los pasajeros a bordo de un vehículo que no hacen uso del cinturón de seguridad, el número de vehículos que hacen uso de las luces direccionales para llevar a cabo los cambios de carril (al iniciar la maniobra de adelantamiento y al volver al carril), el número de vehículos ligeros (automóviles y camionetas) que viajan con sobre cupo de pasajeros y la cantidad de camionetas tipo pick up que transportan personas en la caja o batea.

El observatorio de carretera se instaló en el km 370+100, cuerpo A, de la autopista Maravatío-Zapotlanejo, con un límite de velocidad de 110 km/h, mientras que el observatorio de abordaje se llevó a cabo dentro de un circuito de 38 kilómetros de esa misma autopista. Cabe señalar que, con el mismo motivo de evitar un sesgo en el comportamiento de los usuarios, se tuvo especial cuidado en que el sitio seleccionado para la instalación del laboratorio de carretera, fuera lo más neutro posible; es decir, ubicado en un sitio recto, plano y dentro de un tramo sin la presencia situaciones operativas próximas que pudieran influir en el comportamiento de los conductores, como sería la presencia de una salida o entrada a la autopista.

Otro de los factores que también se cuida es que el levantamiento de datos se lleve a cabo en un periodo que no coincidiera con el ciclo vacacional o día festivo, e incluso se tiene especial cuidado en suspender el registro de datos ante la presencia de alguna situación que provocara alguna alteración en la circulación normal del tránsito o en el comportamiento de los usuarios, como pudiera ser la ejecución de una obra, la presencia de una peregrinación, la ocurrencia de un accidente o una climatología adversa, etc.

2 Datos Generales

VELOCIDAD EXCESIVA

Para nadie es un secreto que, cuando más alta es la velocidad de circulación de un vehículo, mayor será la posibilidad de que se vea involucrado en un accidente; si el accidente llega a ocurrir, la probabilidad de que resulte mortal o que deje graves secuelas a los involucrados en el siniestro se incrementará exponencialmente.

En este contexto, además de los porcentajes de vehículos que exceden el límite máximo de velocidad, los resultados del estudio evidencian la dimensión real y la gravedad que este factor de riesgo tiene no solo en las carreteras de nuestra red de autopistas:

Velocidad máxima registrada por tipo de vehículo:

- Vehículos ligeros; 160 km/h
- Camiones de carga; 160 km/h
- Autobuses; 137 km/h

Velocidad media registrada por tipo de vehículo:

- Vehículos ligeros; 117 km/h
- Camiones de carga; 96 km/h
- Autobuses; 97 km/h
- Total de vehículos 109 km/h

Porcentajes de vehículos que exceden el límite máximo de velocidad:

- 66% de los vehículos ligeros exceden el límite máximo (110 km/h)
- 90% de los camiones de carga exceden el límite máximo (80 km/h)
- 64% de los autobuses exceden el límite máximo (95 km/h);

Porcentajes por rangos de velocidad:

- 25% de los vehículos ligeros circula a más de 130 km/h y 13% circula a más de 140 km/h
- 36.2% de los camiones de carga circula a más de 100 km/h y un 2.7% circula a más de 120 km/h
- 39.2% de los autobuses circula a más de 100 km/h y un 1.8% circula a más de 120 km/h

Un panorama como éste, exige mayor respeto por parte de los usuarios y evidencia la necesidad de implementar un mayor vigilancia para hacer cumplir la ley.

2 Datos Generales

CINTURÓN DE SEGURIDAD

Correctamente abrochado, el cinturón de seguridad es el elemento de la seguridad pasiva que más ayuda a reducir la gravedad de los accidentes. Su objetivo principal es mantenernos sujetos al asiento para evitar que al momento de un impacto salgamos despedidos del vehículo y/o colisionemos con alguna de sus partes (tablero, parabrisas, etc.) o contra otro de los pasajeros que viajen en el vehículo; cuando una persona sale expulsada del vehículo en un accidente, la probabilidad de sobrevivencia es prácticamente nula.

En este sentido, nuestro estudio señala que:

- 7.3% de los conductores no llevaba puesto el cinturón de seguridad
- 17.5% de los pasajeros que viajan en el asiento del copiloto (asiento delantero), tampoco hacen uso del cinturón de seguridad
- 71.8% de los pasajeros que viajan en el asiento trasero del vehículo, no se ponen el cinturón.

Las cifras anteriores son un reflejo directo de las estadísticas de siniestralidad en nuestras autopistas, las cuales indican que el un **55% de las víctimas mortales** registradas que viajaban en un vehículo automotor que **no hacían uso de un sistema de protección** (casco en el caso de los motociclistas o cinturón de seguridad).

2 Datos Generales

USO DEL CELULAR

Las distracciones al volante son una de las causas más frecuentes en la ocurrencia de dos tipos de accidente; las colisiones por alcance y las salidas del camino. El uso del celular mientras conducimos es uno de los factores más recurrentes dentro de las distracciones, e implica un gran riesgo; escribir o leer un mensaje de 10 segundos en nuestro celular, circulando a 110 km/h, implica recorrer una distancia de más de 430 metros sin prestarle atención a lo que ocurre en la carretera.

En este contexto, nuestro estudio señala que:

- 18.3% de los conductores que pasaron al lado del vehículo en el que viajaban los observadores, en ese momento, hacían uso de su celular.

Este porcentaje solo es la punta del iceberg de la verdadera dimensión que representa este factor de riesgo; si pudiéramos darle seguimiento a todos los conductores que circulan en nuestras autopistas a lo largo de su viaje (de origen a destino), seguramente este porcentaje se elevaría significativamente.

LUCES DIRECCIONALES

En seguridad vial es tan importante ver como ser visto. Anunciar con antelación nuestros movimientos dentro del flujo de vehículos, como lo son los cambios de carril y las vueltas o cambios de dirección, previene accidentes.

En este rubro, nuestro estudio señala que:

- 63% de los conductores no hacen uso de las luces direccionales cuando realizan una maniobra de adelantamiento; ni para cambiar de carril, ni para volver cuando han terminado la maniobra.

2 Datos Generales

DISTANCIA DE SEGURIDAD

La distancia de seguridad nos permite reaccionar con tiempo cuando el vehículo que nos antecede frena repentinamente; también nos ayuda a tener la distancia y el tiempo suficiente para detectar y evadir un objeto sobre el pavimento, sobre todo, cuando el vehículo que nos antecede pasa sobre el mismo, evitando así la ocurrencia de un accidente o que nuestro vehículo pueda sufrir algún daño.

Nuestro estudio que:

- El 7% de los vehículos no guardaba la distancia de seguridad adecuada.

Este factor de riesgo tiene una participación significativa en las colisiones entre vehículos por alcance, aunado al diferencial de velocidades (vehículos excesivamente rápidos conviviendo con vehículos que circulan demasiado lento, sobre todo en pendientes descendentes).

PASAJEROS VIAJANDO EN LA CAJA DE CAMIONETAS TIPO PICK UP

Este es un factor de riesgo incluso más grave que viajar sin cinturón de seguridad. Caer o salir despedido de la camioneta cuando se viaje en estas circunstancias, muchas veces ni siquiera requiere de la ocurrencia de un accidente; una maniobra brusca como un salto, un cambio de dirección o una frenada, pueden ser suficientes para que el siniestro ocurra.

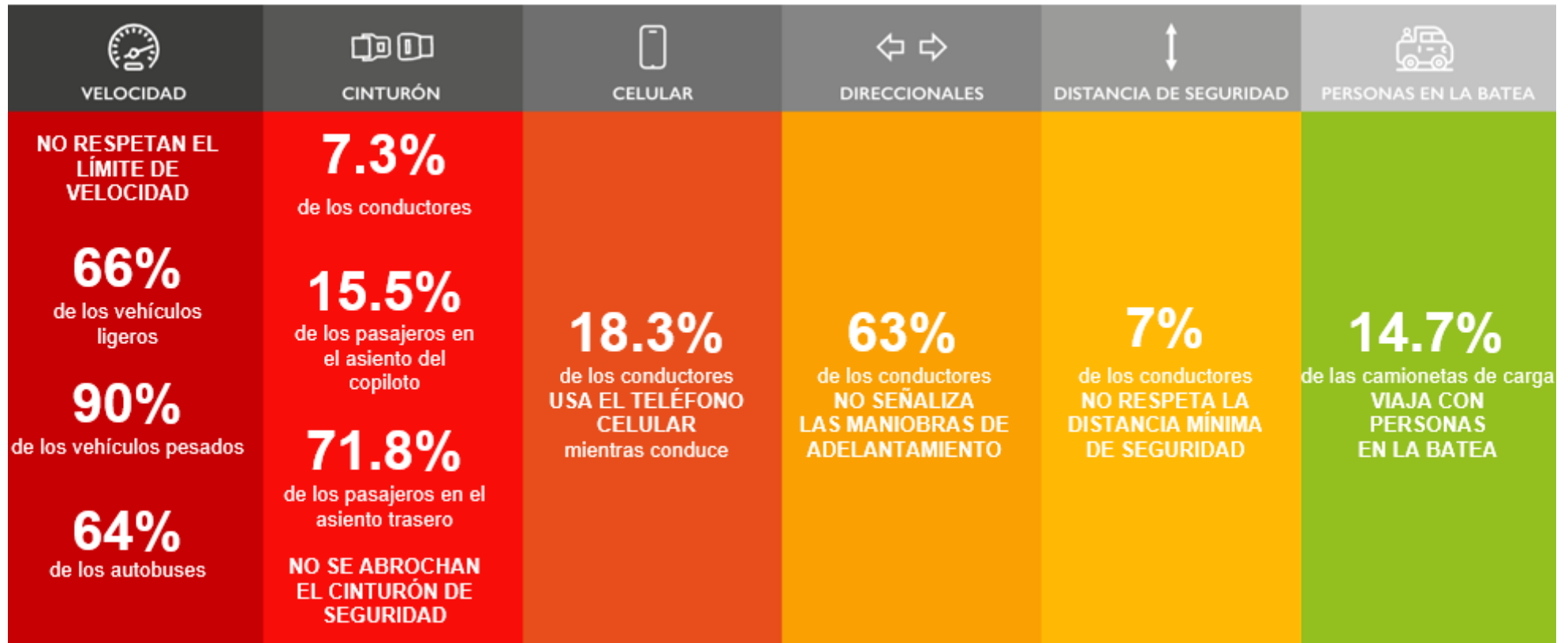
En este rubro nuestro estudio señala que:

- El 14.7% de las camionetas circulaban con personas viajando en la caja.

3

Resumen de Datos

Observatorio 2026 sobre el comportamiento de los conductores en la red de autopistas RCO





VELOCIDAD



CINTURÓN



CELULAR



DIRECCIONALES



DISTANCIA DE SEGURIDAD



PERSONAS EN LA BATEA

Normativa



Ligeros



Camiones de carga



Autobuses

110 km/h

Velocidad media
117 km/h

Máxima
registrada
160 km/h

Excede el límite
máximo
66%

80 km/h

Velocidad media
96 km/h

Máxima
registrada
160 km/h

Excede el límite
máximo
90%

95 km/h

Velocidad media
97 km/h

Máxima
registrada
137 km/h

Excede el límite
máximo
64%

Sanciones

(Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales)

Se establecen por tipo de vehículo y el rango por arriba del límite máximo permitido:

Automóviles

- Menos de 20 km/h, de 50 a 60 veces la cuota diaria
- Más de 20 km/h, de 60 a 70 veces la cuota diaria

Autobuses:

- Menos de 20 km/h, de 80 a 100 veces la cuota diaria
- Más de 20 km/h, de 100 a 120 veces la cuota diaria

Camiones de carga:

- Menos de 20 km/h, de 60 a 70 veces la cuota diaria
- Más de 20 km/h, de 70 a 80 veces la cuota diaria

64%

de los autobuses
excede el límite de
velocidad; 32.9% circula a
más de 100 km/h.

90%

de los vehículos pesados
excede el límite de
velocidad; 36.2% circula a
más de 100 km/h.

66%

de los vehículos ligeros
excede el límite de
velocidad; 13% circula a
más de 140 km/h.



Riesgos/Consejos

Conducir a velocidad excesiva, sin duda, aumenta el riesgo de sufrir un accidente y la severidad del mismo.

A alta velocidad se puede perder el control del vehículo fácilmente; una llanta que se revienta, una falla mecánica, una maniobra evasiva, un pavimento liso o mojado, etc., incluso se puede perder el control "sin causa aparente".

Adicionalmente, entre más alta sea la velocidad se tiene menos tiempo de reacción, más distancia de frenado y mayor energía al momento de un impacto y, por lógica, lesiones más severas.

Se estima que la velocidad excesiva es un factor relevante en 1 de cada 5 accidentes en general y en 1 de cada 3 accidentes mortales.

La velocidad moderada será siempre un factor protector frente a los siniestros;

Respetar los límites de velocidad salva vidas.

Observatorio Red RCO

Preocupa seriamente el elevados porcentaje de vehículos que no respetan el límite de velocidad máximo permitido y las velocidades de circulación muy por arriba de esos límites máximos.



VELOCIDAD



CINTURÓN



CELULAR



DIRECCIONALES



DISTANCIA DE SEGURIDAD



PERSONAS EN LA BATEA

Normativa

El uso del cinturón de seguridad es obligatorio tanto para el conductor como para el resto de los pasajeros, incluidos los que viajan en los asientos traseros.



7.3%

de los conductores no usa el cinturón.

17.5%

de los pasajeros en el asiento del copiloto no usa el cinturón.

71.8%

de los pasajeros en asientos traseros no usa el cinturón.

El cinturón está diseñado para la retención de adultos, no de los niños.

Los niños que no alcanzan a poner sus pies en el piso del vehículo deben viajar siempre en un Sistema de Retención Infantil.

Sanción

(Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales)

- Por viajar sin el cinturón de seguridad abrochado, cualquiera que sea el pasajero, multa al conductor de 20 a 25 veces la cuota diaria.

Riesgos/Consejos

- El cinturón de seguridad es el dispositivo más eficaz en la prevención de lesiones graves.
- Evita que los ocupantes salgan despedidos del vehículo o que sufran un impacto contra su estructura en caso de accidente.
- Viajar sin el cinturón abrochado es un riesgo añadido para el resto de los pasajeros.
- Recuerda que todos deben ponérselo siempre, incluso en trayectos cortos y también los que viajan en el asiento trasero.
- Ajústalo debidamente y verifica que no quede holgado ni retorcido.
- Llevar el cinturón mal colocado puede provocar lesiones graves ante un accidente.
- El uso del cinturón **REDUCE A LA MITAD** el riesgo de muerte en caso de accidente.

YA LO SABES, PÓNTELO.

Observatorio Red RCO

Aunque existe un mayor porcentaje de uso por parte de los conductores, el 7.3% que no lo usa resulta preocupante. Que el 71.8% de los pasajeros que viajan en el asiento trasero no lo usen, resulta alarmante e inaceptable.

Normativa

Usar el celular mientras conduces está **PROHIBIDO**.

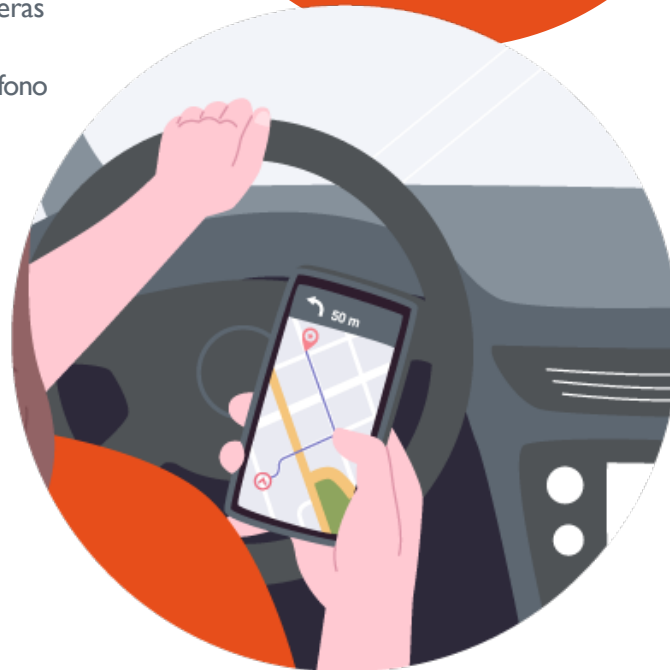


18.3%
de los conductores
usa el celular mientras
conduce.

Sanción

(Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales)

- Por conducir haciendo uso del teléfono celular, multa de 15 a 20 veces la cuota diaria.



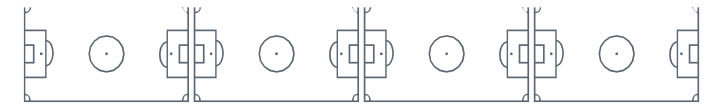
Riesgos/Consejos

Usar el celular mientras conduces tu vehículo genera distracciones.

Una conducta irresponsable de este tipo incrementa la probabilidad de cometer un error fatal, se desvía la atención del entorno de la carretera y del resto del tránsito, se llega a invadir un carril adyacente o incluso puedes salir de la cinta asfáltica.

La distracción que genera leer o escribir un mensaje o marcar un número, a 110 km/h, implica recorrer una distancia de más de 430 metros sin ver la carretera.

Lo anterior equivale a recorrer a ciegas una distancia aproximada de 4 campos de fútbol.



Escribir o leer mensajes conlleva 3 formas de distracción:

- **Distracción visual:** mientras la vista se centra en la pantalla del celular, te olvidas del tránsito.
- **Distracción cognitiva:** la mente se ocupa en el mensaje y te olvidas de la tarea de la conducción.
- **Distracción manual:** quitas las manos del volante del vehículo para ocuparlas en sostener el celular, teclear y enviar el mensaje.

Observatorio Red RCO

A pesar del enorme riesgo que conlleva usar el celular mientras se conduce un vehículo, el estudio revela que un gran porcentaje de conductores usan su celular al volante; en este caso, 18.3% fue visto con el celular en la mano manipulándolo o respondiendo una llamada. Este porcentaje puede ser solo la punta del iceberg de este problema,



VELOCIDAD



CINTURÓN



CELULAR



DIRECCIONALES



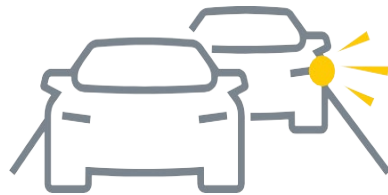
DISTANCIA DE SEGURIDAD



PERSONAS EN LA BATEA

Normativa

El reglamento de tránsito en carreteras federales establece la obligación de señalar los cambios de carril y maniobras de adelantamiento al resto de los conductores.



Sanción

(Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales)

- Por no señalar el cambio de carril o cambios de dirección (vueltas), multa al conductor de 20 a 25 veces la cuota diaria.
- Circular por el carril de la izquierda, multa al conductor de 40 a 50 veces la cuota diaria.



63%

de los conductores no señala con las direccionales las maniobras de adelantamiento

Riesgos/Consejos

- En la seguridad vial es tan importante ver como ser visto.
- Las direccionales sirven para señalar cambios de dirección, cambios de carril y maniobras de adelantamiento; señalar estas maniobras con anticipación reduce riesgos.
- Omitir esta obligación incrementa la posibilidad de sufrir un accidente y pone en riesgo nuestra seguridad y la del resto de los usuarios.
- El uso de las direccionales no es opcional, es obligatorio, no hacerlo es una infracción al reglamento de tránsito.

Observatorio Red RCO

A pesar de que es una obligación hacer uso de las luces direccionales para indicar las maniobras de adelantamiento, preocupa el alto porcentaje de conductores que omite esta obligación; durante el estudio, pareciera más que gran parte de ese porcentaje de los conductores que sí las usan, lo hacen más para pedirle al vehículo que va delante de ellos que deje libre el carril de la izquierda para su paso.



VELOCIDAD



CINTURÓN



CELULAR



DIRECCIONALES



DISTANCIA DE SEGURIDAD



PERSONAS EN LA BATEA

Normativa

Los conductores deben conservar, respecto al vehículo que va adelante, una distancia que garantice la detención oportuna y segura en caso que, intempestivamente, ese vehículo realice una frenada de emergencia.



La distancia de seguridad se mide en tiempo (regla de los 3 segundos).

Sanción

(Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales)

- No respetar la distancia de seguridad, multa al conductor de 20 a 25 veces la cuota diaria.

Riesgos/Consejos

Para conocer si la distancia que llevamos con el vehículo que circula delante de nosotros es la adecuada; es decir, cumple con el criterio de distancia de seguridad, lo que debemos hacer es que cuando la parte trasera de ese vehículo pase por un punto de referencia (una señal de la carretera, un poste, el inicio de una barrera, etc.) comenzamos a contar los 3 segundos (mil uno, mil dos, mil tres). Si nuestro vehículo llega al punto de referencia antes de llegar a la cuenta de mil tres, indica que no llevamos la distancia de seguridad correcta; si eso ocurre, aumenta la distancia con el vehículo que va delante de ti quitando el pie del acelerador, porque es muy probable que, si ese vehículo frena repentinamente, no alcancemos a reaccionar a tiempo para detener nuestro vehículo y ocurra una colisión por alcance.

La distancia de seguridad también nos ayuda a visualizar a tiempo y evadir un objeto sobre el pavimento, cuando el vehículo que va delante pasa sobre él, evitando así daños en nuestro vehículo que puedan conducir a un accidente.

Los conductores de vehículos pesados (camiones de carga o autobuses), o bien, bajo condiciones climáticas adversas como la presencia de lluvia o niebla se debe aumentar la distancia de seguridad (4 o más segundos de distancia).

RESPETA LA DISTANCIA DE SEGURIDAD.

Observatorio Red RCO

Preocupa el elevado porcentaje de vehículos que no cumple con la distancia de seguridad (7%) y sospechamos que muchos conductores desconocen este concepto y si lo conocen no saben como aplicar la regla.



VELOCIDAD



CINTURÓN



CELULAR



DIRECCIONALES



DISTANCIA DE SEGURIDAD



PERSONAS EN LA BATEA

Normativa

El reglamento de tránsito en carreteras federales prohíbe transportar personas en la batea o caja de las camionetas de carga.



14.7 %

de las camionetas de carga viajan con personas en la batea.

Sanción

(Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales)

- Por viajar con personas en la caja de las camionetas tipo pick up, multa al conductor de 20 a 25 veces la cuota diaria.

Riesgos/Consejos

Transportar personas en la batea o caja de una camioneta de carga es demasiado peligroso; no solo se está expuesto a salir despedido del vehículo en caso de accidente; sino que también existe una alta posibilidad de salir expulsado del vehículo en una maniobra brusca o repentina del vehículo.

YA LO SABES, NO DEBES LLEVAR PERSONAS EN LA CAJA DE UNA CAMIONETA DE CARGA.

Observatorio Red RCO

Este tipo de conductas de riesgo hace que se incremente la cantidad de accidentes multivíctima y por ende el número de víctimas, tanto lesionados graves como fallecidos.



Exceso de velocidad

A photograph showing a person's hands holding a red card and a speed gun. The speed gun's display shows '148 km/h'. In the background, a speed limit sign for '110 km/h' is visible on a road. The scene is set outdoors on a clear day.

EL VERDADERO GOL
es llegar seguro.

RCO
an Abertis company

66% de los vehículos ligeros
no respetan el límite de velocidad.

Bajar la velocidad puede salvar vidas.



Exceso de velocidad

**A LA VELOCIDAD EXCESIVA:
Tarjeta roja.**

RCO
an Abertis company

90% de los vehículos pesados
excede el límite de velocidad.

Más velocidad, más riesgo.



Exceso de velocidad

RESPETAR LA VELOCIDAD
también es parte del juego.

RCO
an Abertis company

64% de los autobuses no respeta el límite de velocidad.

Controlar la velocidad salva vidas.

A blue bus is driving on a road towards the viewer. In the foreground, a hand holds a speed gun pointing at the bus, displaying '148 km/h'. Another hand holds a red card. The background shows a scenic landscape with green hills and a blue sky with clouds.



Uso de cinturón

TODO BUEN PARTIDO
empieza con este clic.

7.3% de los conductores no usan el cinturón de seguridad.

Un clic puede marcar la diferencia.

RCO
an Abertis company



Uso de cinturón

SIN IMPORTAR LA POSICIÓN EN EL CAMPO
el cinturón es tu mejor defensa.

15.5% de los pasajeros en el asiento del copiloto no usan el cinturón.

No termines siendo una estadística.

RCO
an Abertis company



Uso de cinturón

An advertisement for seatbelt use. It features a photograph of two soccer players in green jerseys sitting in the back of a car, both wearing seatbelts. A soccer ball is positioned between them. The text 'NO IMPORTA SI VAS ATRÁS, EN ESTE JUEGO la seguridad es para todos.' is overlaid on the right side. At the bottom left, the RCO logo is present, along with the text '71.8% de los pasajeros en el asiento trasero no usan cinturón.' and 'Cinturon puesto en cada asiento.'.

NO IMPORTA SI VAS ATRÁS, EN ESTE JUEGO
la seguridad es para todos.

RCO
an Abertis company

71.8% de los pasajeros en el asiento trasero no usan cinturón.
Cinturon puesto en cada asiento.



Uso de celular

EL PARTIDO DURA 90 MIN.
Y un accidente, 1 segundo.

18.3% se distraen el volante por el uso del celular y las cámaras le detectan.
Puede costarle una multa...O una vida.

RCO
an Abertis company



Maniobras sin señalar

An aerial view of a white car and a black car on a road. The white car is in the left lane and the black car is in the right lane. Dashed white arrows point from the white car towards the black car, indicating a lane change. There are also warning icons (exclamation marks) near the cars. The text 'USAR DIRECCIONALES TE MANTIENE en el juego.' is overlaid on the image.

**USAR DIRECCIONALES
TE MANTIENE**
en el juego.

 **RCO**
an Abertis company

63% de los conductores
no señala al adelantar.

Usa las direccionales.



Distancia de seguridad





Personas en la batea

A photograph of a white pickup truck driving on a winding asphalt road. A person wearing a green shirt with 'MEXICO' written on the back is leaning over the side of the truck bed. The truck is kicking up dust. The background shows a scenic view of a valley and mountains under a blue sky. A yellow arrow sign points left on the road.

EN LA BATEA PUEDES
SALIR EXPULSADO
del juego.

 **RCO**
an Abertis company

14.7% de las camionetas de carga
transporta personas en la batea.

Tu lugar es adentro, no en la batea.

3 Conclusiones

Como ya se mencionó, el objetivo de este estudio es generar indicadores objetivos sobre conductas de riesgo que adoptan los usuarios de la red de autopistas RCO, que nos permiten implementar medidas de control y desarrollar estrategias de comunicación para mejorar la seguridad vial, prevenir accidentes y reducir el número de lesionados y fallecidos.

Tras la interpretación de los resultados, año con año se va generando evidencia contundente sobre la presencia de estos factores de riesgo, factores que son los que mayormente influyen en la ocurrencia y severidad de los accidentes que ocurren en las autopistas de la red de RCO, como lo es el hecho de que gran porcentaje de conductores que no respetan los límites de velocidad máxima permitida, el alto porcentaje de conductores y pasajeros que no se ponen el cinturón de seguridad y uso prácticamente nulo de este dispositivo de seguridad por parte de los pasajeros que viajan en los asientos traseros, así como también de otras conductas de riesgo como lo es el uso del celular al volante del vehículo, no guardar la distancia de seguridad, el no uso de las luces direccionales para indicar maniobras de adelantamiento o giros en la carretera y transportar o viajar con personas en la caja de las camionetas de carga.

Es evidente que las conductas irresponsables que este estudio visibiliza son el origen de gran parte de los accidentes lesionados y fallecidos que ocurren en su red carretera, y que estos comportamientos no solo ponen en riesgo a los conductores que las adoptan, sino también al resto de los usuarios de las carreras. Así mismo, desde RCO somos conscientes de que no siempre es fácil establecer dispositivos de control que permitan minimizar o erradicar estas conductas, por lo que, diariamente trabajamos para reforzar los esfuerzos en la prevención, la sensibilización de los usuarios y la promoción de medidas que permitan generar mayor cultura vial y concientizar a nuestros clientes de la importancia de una conducción segura y responsable.

Cumpliendo con el compromiso de avanzar hacia la accidentalidad cero, RCO potencia además la excelencia en la actuación del personal de pista, la coordinación de su Centro de Control, así como la labor de colaboración con agentes externos como la Guardia Nacional y la Asociación Mexicana de Concesionarios de Infraestructura Vial, con quienes se comparten los resultados de este estudio.

RCO, convencido del rigor de este tipo de acciones y el impacto que puede tener esta información en el comportamiento de sus usuarios, establece el compromiso de seguir realizando este tipo de estudios con el objetivo de sensibilizar sobre la importancia de erradicar cuanto antes estos factores de riesgo y promover una conducción segura y responsable en México.

Síguenos en nuestras redes sociales



/redviacorta



@redviacorta



/redviacorta



Red de Carreteras de Occidente,
an Abertis company