

Secretaría de Transporte y Obras Públicas

Subsecretaría de Planificación de la Movilidad

Dirección General de Planificación, Uso y Evaluación

Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires



Segundo estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en Autopistas – Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2021

Octubre 2022

/ Autoridades

Jefe de Gobierno

Horacio Rodríguez Larreta

Secretario de Transporte y Obras Públicas

Manuela López Menéndez

Subsecretaria de Planificación de la Movilidad

Lucila Capelli

Director General de Planificación, Uso y Evaluación

Dino Buzzi

Gerenta Operativa del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial

Mariana Sanguinetti

Planificación del relevamiento

Patricio Devoto, Nahuel Pastene, Mariana Sanguinetti

Programación de la aplicación de relevamiento

Lorena Ríspoli

Realización del relevamiento

Nahuel Pastene, Ana Street

Elaboración del Informe

Daniel Pedro, Mariana Sanguinetti

/ Contenidos

0. Resumen Ejecutivo

1. Automóviles y utilitarios/pick-ups

1.1. Uso de Cinturón

1.1.1. Uso del cinturón. Variación 2019-2021

1.1.2. Uso del cinturón de seguridad según ubicación en el vehículo

1.1.3. Uso del cinturón de seguridad - Total vehículo protegido – Evolución 2019-2021

1.1.4. Uso del cinturón de seguridad según antigüedad del vehículo

1.1.5. Uso del cinturón de seguridad según tipo de vehículo

1.1.6. Uso del cinturón de seguridad según sexo de quien conduce

1.1.7. Uso del cinturón de seguridad según día de la semana

1.1.8. Uso del cinturón de seguridad según momento del día

1.2 Distracciones

1.2.1. Factores de distracción. Variación 2019-2021

1.2.2. Factores de distracción según sexo de quien conduce.

1.2.3. Factores de distracción según día de la semana

1.2.4. Factores de distracción según momento del día

1.2.5. Factores de distracción según tipo de vehículo

1.2.6. Factores de distracción según antigüedad del vehículo

1.3 Uso sistemas de retención infantil

1.3.1. Seguridad Infantil - Uso del cinturón y SRI. Variación 2019-2021

1.3.2. Seguridad Infantil - Uso del cinturón y del SRI – Evolución 2019 – 2021

1.3.3. Seguridad Infantil - Uso del cinturón y del SRI – Comparación con calles – avenidas

1.3.4. Seguridad Infantil -Total de menores viajando con protección

1.3.5. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según sexo de quien conduce

1.3.6. Seguridad Infantil - Total menores viajando con protección según uso de cinturón de quien conduce

1.3.7. Seguridad Infantil Total menores viajando con protección según sexo y uso del cinturón de quien conduce

1.3.8. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según ubicación en el vehículo

1.3.9. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según antigüedad del vehículo

1.3.10. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según tipo de vehículo

1.3.11. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según día de la semana

1.3.12. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según momento del día

/ Contenidos

2. Motovehículos

2.1. Uso de Casco

2.1.1 Uso del casco. Variación 2019-2021

2.1.2. Uso del casco según ubicación en el motovehículo

2.1.3. Uso del casco según sexo de quien conduce

2.1.4. Uso del casco según día de la semana

2.1.5. Uso del casco según momento del día

2.1.6. Uso del casco según presencia de patente en el vehículo

2.1.7. Uso del casco según antigüedad del motovehículo

2.1.8. Uso del casco según uso del vehículo

2.1.9. Uso del casco – Total del vehículo con sus ocupantes protegidos/as

2.2. Distracciones

2.2.1. Factores de Distracción en motovehículos. Variación 2019-2021

2.2.2. Factores de Distracción según sexo de quien conduce

2.2.3. Factores de Distracción según uso del vehículo

2.2.4. Factores de distracción según día de la semana

2.2.5. Factores de distracción según momento del día

2.2.6. Factores de distracción según antigüedad del

motovehículo

2.2.7. Factores de distracción según presencia de patente

3. Anexo Metodológico

3.1. Ficha Técnica

3.2.1. Automóviles y Utilitarios / Pickups - Características de la muestra

3.2.2. Motovehículos - Características de la muestra

3.3 Metodología

3.4. Puntos de observación en autopistas

3.5. Cantidad de observaciones según días, turnos, autopistas y tipo de vehículo.

3.6. Conductas observadas

3.7. Referencias

/ 0. Resumen Ejecutivo

- El objetivo del estudio es conocer la prevalencia del uso de cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil (SRI) y factores de distracción en automóviles y utilitarios y la prevalencia del uso del casco y los factores de distracción en motovehículos que circulan por las autopistas de la Ciudad de Buenos.
- Se trata de segundo estudio observacional realizado en las autopistas de la Ciudad de Buenos Aires.- el primero fue en 2019.
- Al igual que en 2019, se observa mayor uso de cinturón de seguridad en automóviles y casco en motocicletas; y menor porcentaje de distracciones para ambos tipos de vehículos en relación con lo observado en calles y avenidas.
- En cuanto a la protección de niños/as y bebés a bordo de automóviles y pickups los resultados muestran un mejor desempeño respecto de 2019, medido como porcentaje de menores totalmente protegidos/as circulando por autopistas.

/Automóviles y Utilitarios

// Uso de Cinturón

- El uso del cinturón dentro del vehículo (considerando todos los ocupantes), alcanzó al 73,2% (+1,9 pp respecto a 2019)
- El porcentaje de vehículos circulantes en el que todos sus ocupantes usan cinturón es del 66,7%; 8,3 puntos mayor que los registrados en 2019 (58,4%) y 6,7 puntos mayor que el registrado en calles y avenidas.
- El uso del cinturón de seguridad aumenta en:
 - Quienes conducen (84%), respecto a los pasajeros/as delanteros/as (72,7%) y los/as traseros/as (24,3%).
 - Las conductoras mujeres (79%) respecto a los hombres (72,1%)
 - Los vehículos circulantes durante la mañana (75,6%) respecto a la tarde (71,2%)

/ 0. Resumen Ejecutivo (cont)

// Distracciones en Automóviles y Utilitarios

- En comparación con los de la medición previa (2019), se observa un leve incremento de los factores de distracción, adjudicable casi exclusivamente al incremento del uso del celular.
- El uso del celular es mayor:
 - Entre las mujeres (6,8%) respecto a los hombres (3,8%).
 - En las mañanas (5,3%) respecto a las tardes (3,4%).

// Uso de Sistemas de Retención Infantil

- El porcentaje de niños y niñas que viajan con cinturón de seguridad en autopistas es del 40,0%; en tanto que los/las bebés que viajaron con SRI fue del 24,3%. En comparación con 2019, cayó el uso de protección infantil: el uso del cinturón se redujo 12,5 puntos y el uso de SRI en bebés más de 50 puntos.

- El porcentaje de menores totalmente protegidos/as (todos los niños, niñas y bebés dentro del vehículo con protección) fue del 33,1%, proporción que representa un poco más de la mitad de los de 2019 (62,7%).
- El porcentaje de menores totalmente protegidos/as aumenta:
 - Cuando conduce una mujer (48,3%) respecto de cuando conduce un hombre (31,8%).
 - Cuando quien conduce lleva cinturón (39,7%) respecto a cuando no lo utiliza (6,9%).
 - Cuando los niños/as viajan en el asiento delantero (40,7%) respecto a cuando lo hacen en los asientos traseros (31,3%).
 - Durante las mañanas (39,5%) respecto a las tardes (28,9%).

/ 0. Resumen Ejecutivo (cont)

/ Motovehículos

// Uso de Casco

- En 2021 un 95,3% de ocupantes de motovehículos circulaba en autopistas utilizando el casco, valor que es casi dos puntos menos (1,9) al registrado en 2019 (97,2%).
- El porcentaje de motovehículos que circulaban con todos sus ocupantes protegidos fue del 94,4% de las observaciones, 2,2 puntos menos que en 2019 (96,6%)
- El uso de casco es mayor en
 - Los motovehículos de uso particular (96,1%) respecto a los comerciales (88,0%)
 - Quienes conducen (94,9%) respecto a los/as pasajeros/as (92,9%).

// Distracciones en motovehículos

- Un 97,4% de los motovehículos observados no presentó factor de distracción alguno. El 2,6% restante presentó algún factor de distracción, siendo el principal de ellos el uso del

celular, con el 2,1%; en tanto el 0,5% restante fue fumar.

- Respecto de 2019, ha aumentado en 3,4 puntos la ausencia de distracciones, que podrían explicarse en parte por el hecho de la reducción a cero en 2021 de ausencia de visualizaciones y a la caída (-1,3 puntos) del uso del celular.
- El uso del celular aumenta para esta medición en:
 - Las conductoras mujeres (4,2%) respecto a los hombres (2%)
 - En los motovehículos de uso comercial (5,1%) respecto a las de uso particular (1,8%)



1. Automóviles y utilitarios/pick ups

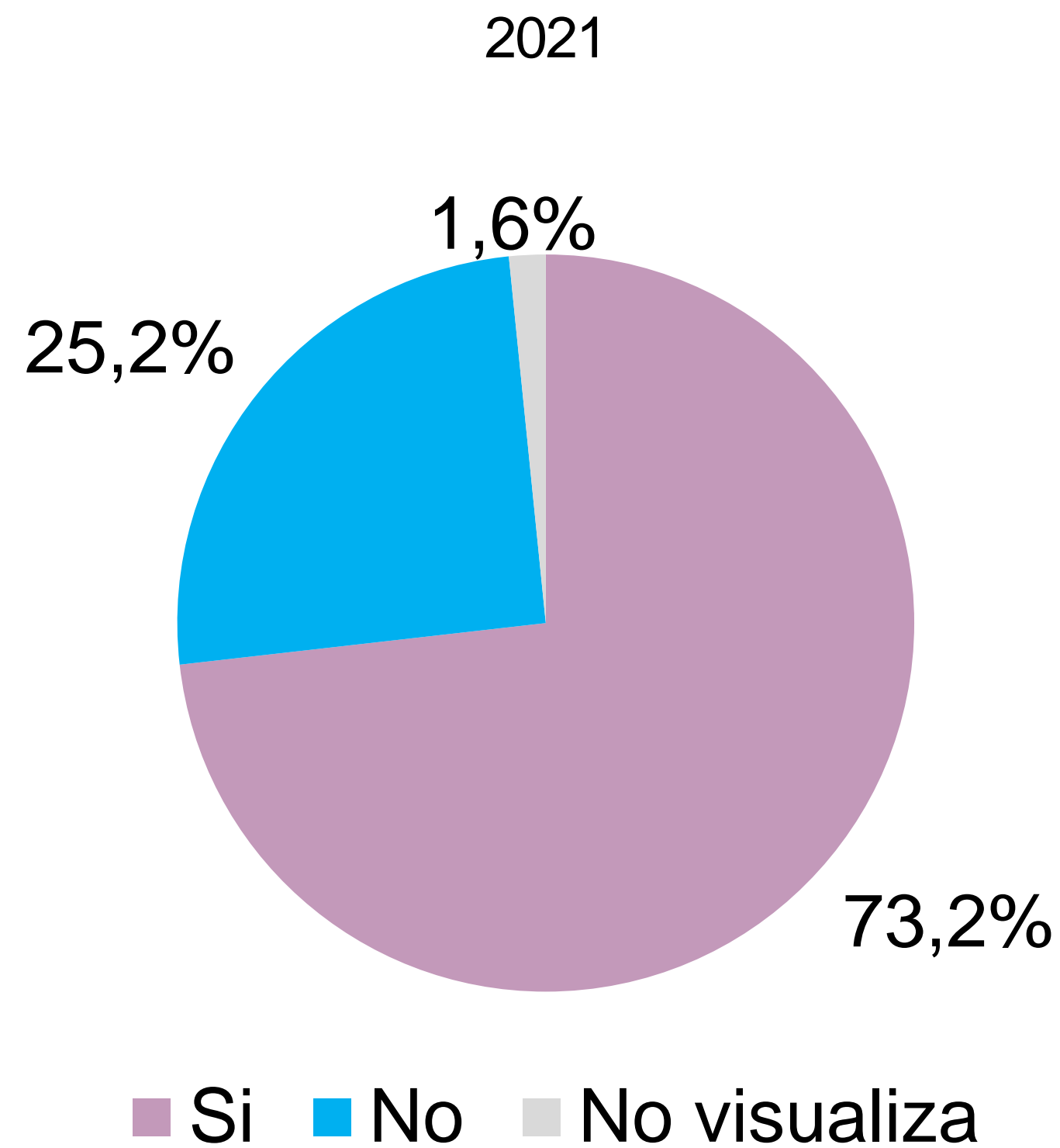


1. Automóviles y utilitarios/pick ups

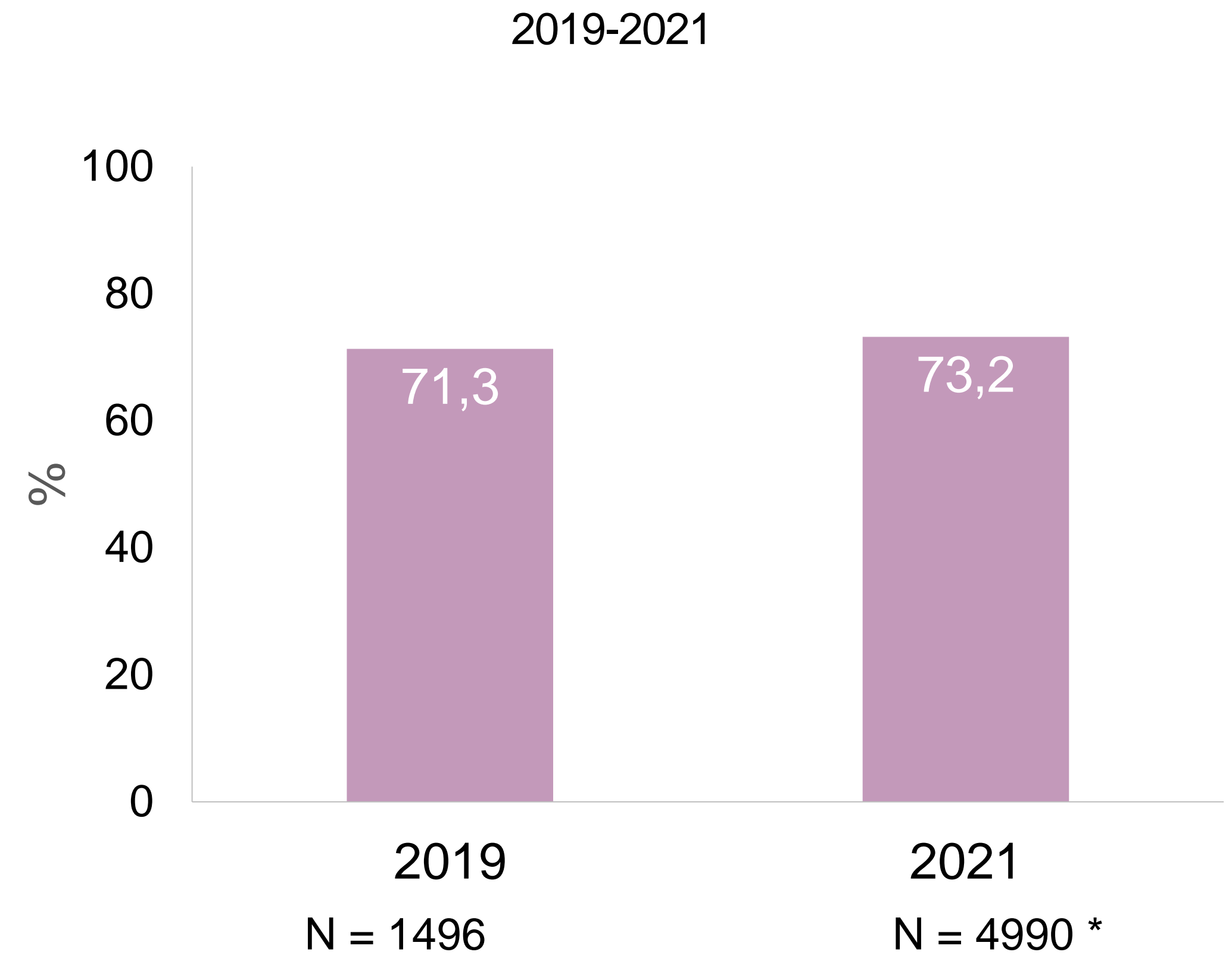
1.1 Uso de cinturón

/ 1.1.1. Uso del cinturón. Variación 2019-2021

Se observa para 2021 que el uso del cinturón dentro del vehículo (considerando todos sus ocupantes), alcanza al 73,2%, dos puntos más que los registrados en 2019 (71,3%).

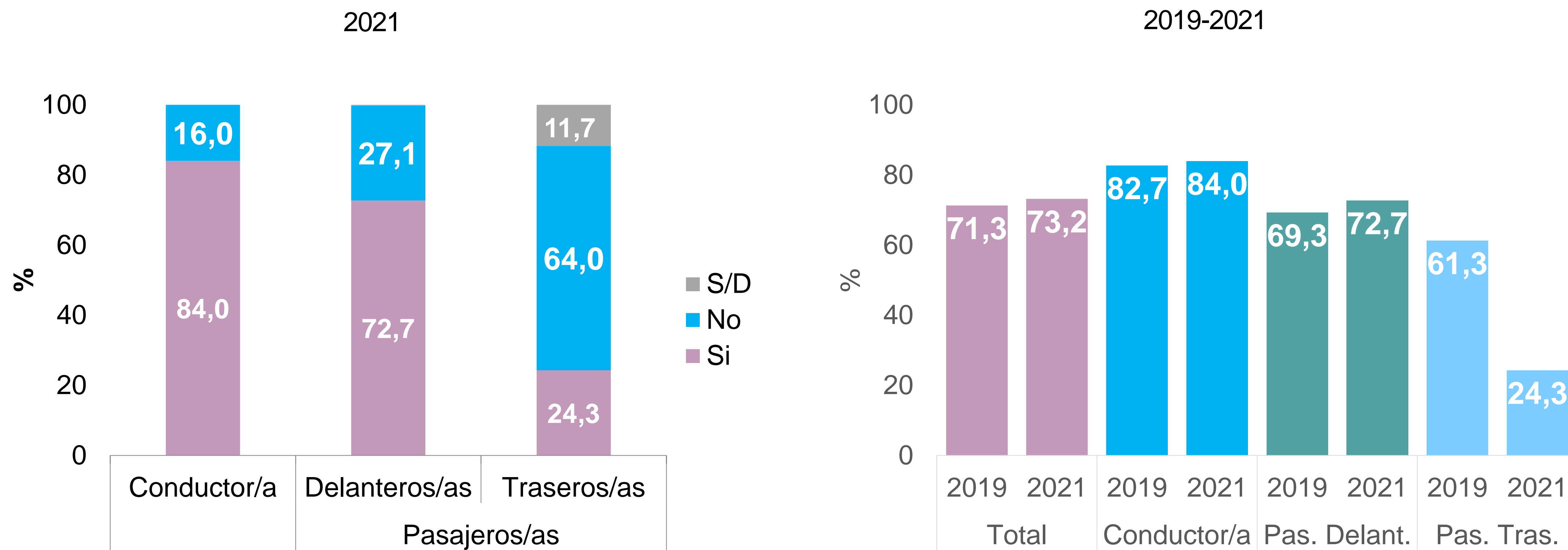


* N= Cantidad de ocupantes de los vehículos. /N=4990



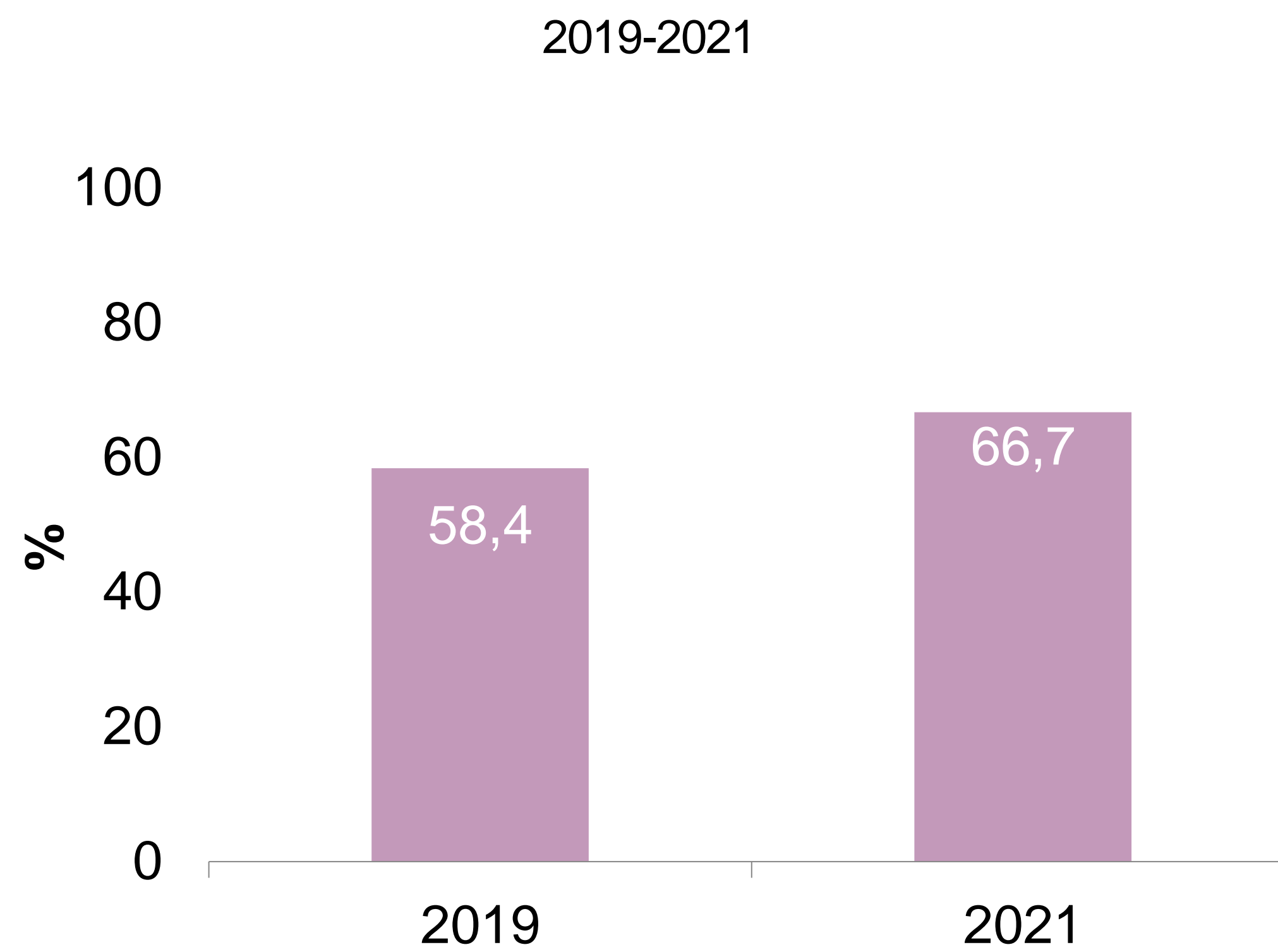
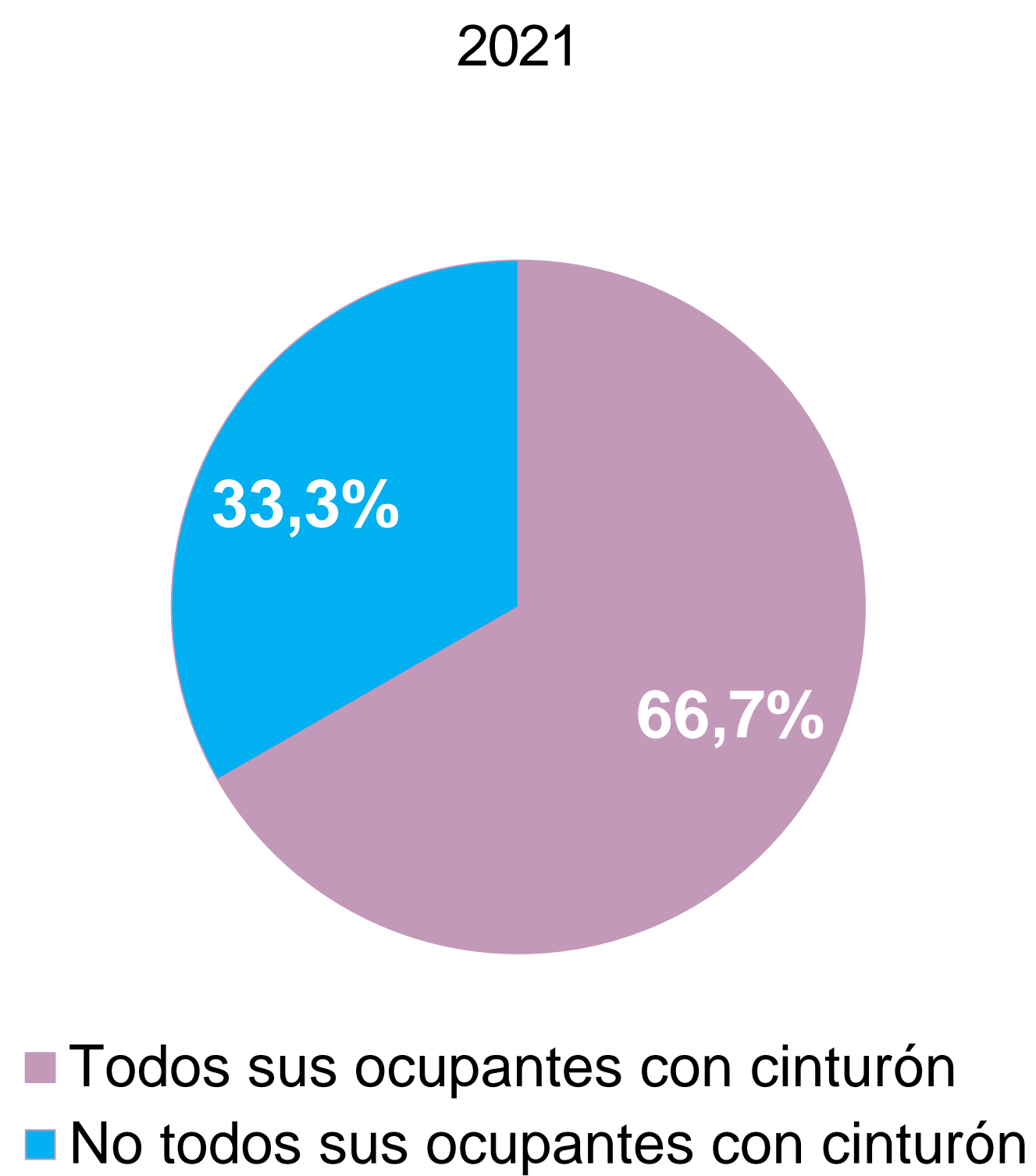
/ 1.1.2. Uso del cinturón de seguridad según ubicación en el vehículo

El uso del cinturón varía de acuerdo a la ubicación en el vehículo, siendo mayor el porcentaje de uso entre quienes conducen (84,0%) y menor entre los/as pasajeros/as traseros/as (24,3%), porcentaje sustancialmente menor al observado den 2019 (61,3%).



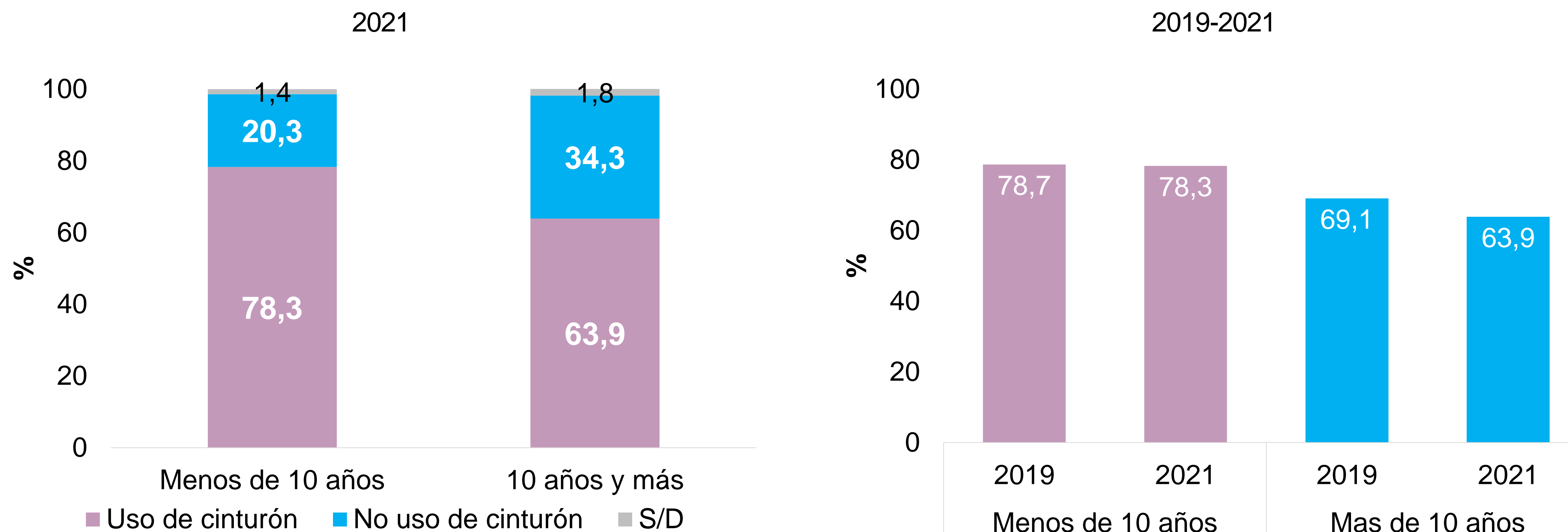
/ 1.1.3. Uso del cinturón de seguridad - Total vehículo protegido – Evolución 2019-2021

El uso del cinturón de todos sus ocupantes (66,7%) registra un aumento de 8,3 puntos respecto de 2019.



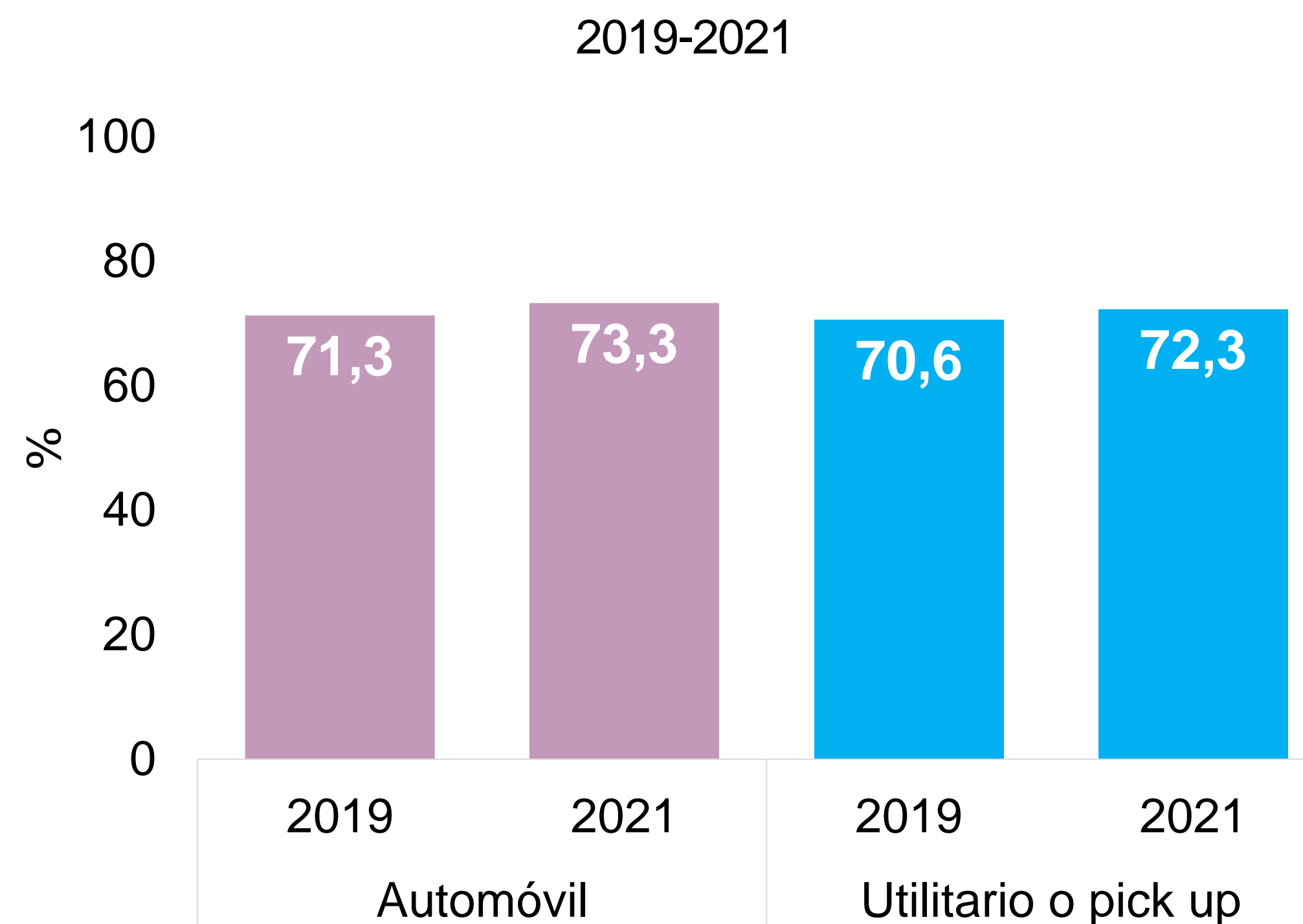
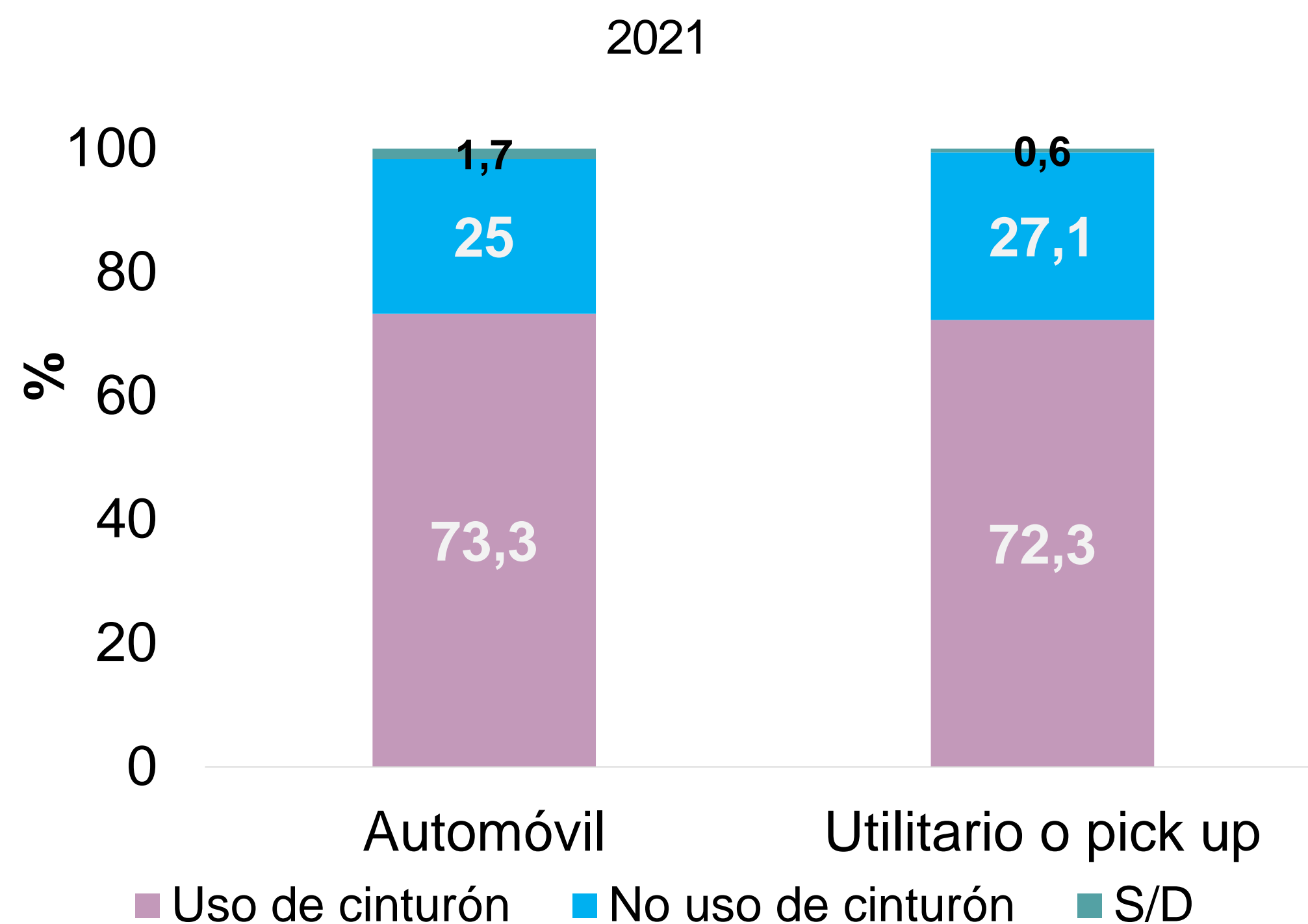
/ 1.1.4. Uso del cinturón de seguridad según antigüedad del vehículo

El porcentaje de uso del cinturón para el total de ocupantes es marcadamente mayor en los vehículos de menos de 10 años de antigüedad (78,3%), respecto de los vehículos de mas antigüedad (63,9%). En relación con la medición de 2019 se observa una paridad en los porcentajes de uso en los vehículos de menos de 10 años de antigüedad; mientras que en los vehículos de mas antigüedad se observa una caída de 5.s puntos en el uso del cinturón respecto de 2019.



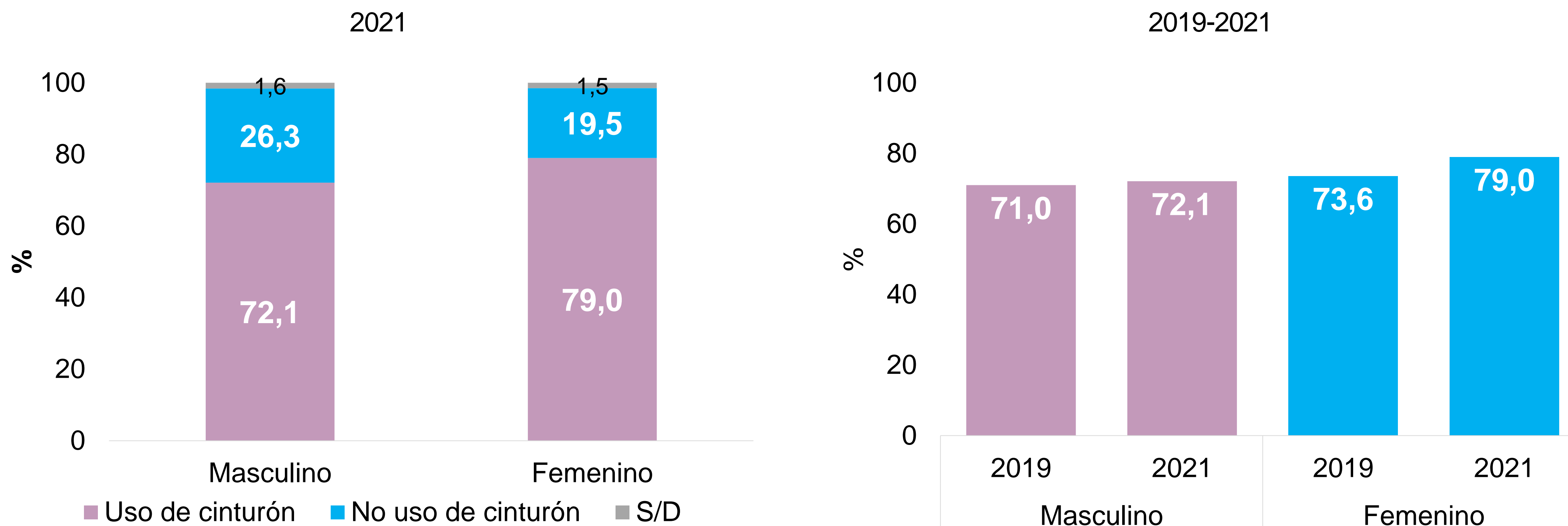
/ 1.1.5. Uso del cinturón de seguridad según tipo de vehículo

No se observan diferencias destacables en el uso del cinturón para el total de ocupantes que viajan en automóvil (73,3%) en comparación a quienes viajan en utilitario o pick up (72,3%). En la comparativa interanual se observa para 2021 una situación similar a la registrada en 2019 respecto de ausencia de diferencias destacables según el tipo de vehículo.



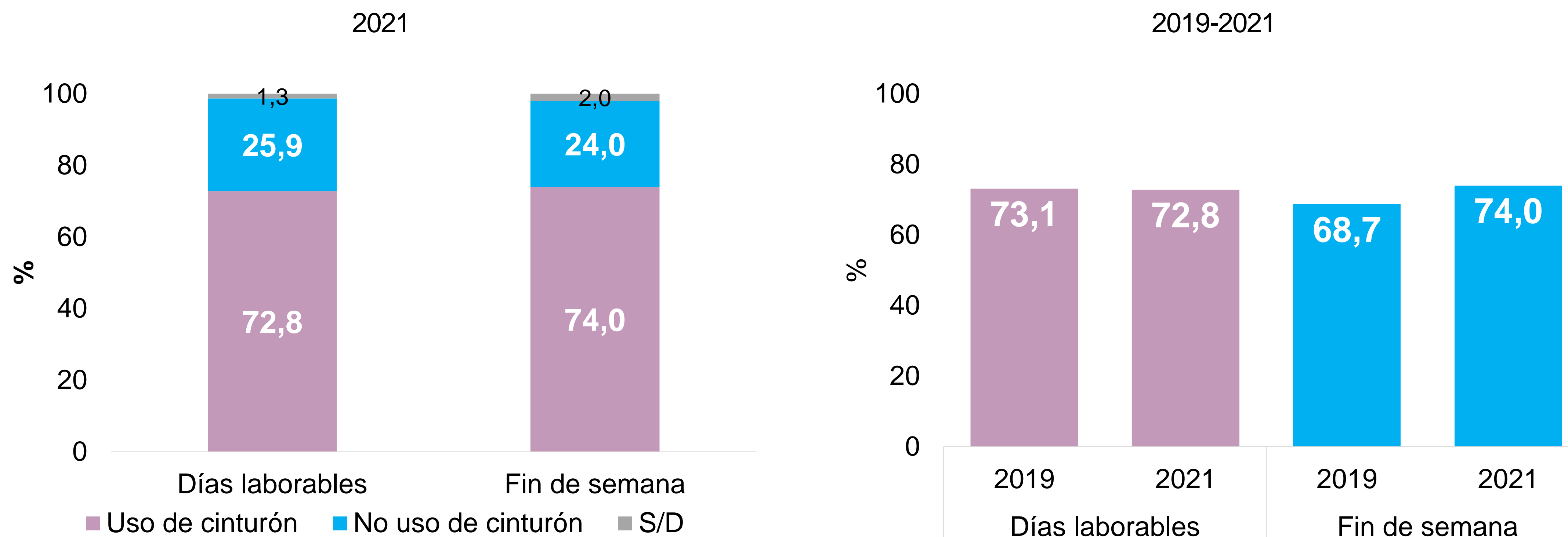
/ 1.1.6. Uso del cinturón de seguridad según sexo de quien conduce

Al igual que en 2019, es mayor el uso del cinturón para el total de ocupantes cuando conducen las mujeres (79,0%) en comparación a los conductores hombres (72,1%). Se observa que mientras en el caso de los conductores el porcentaje se mantiene estable respecto de 2019, en el caso de las conductoras se observa un incremento de 5,4 puntos respecto de 2019.



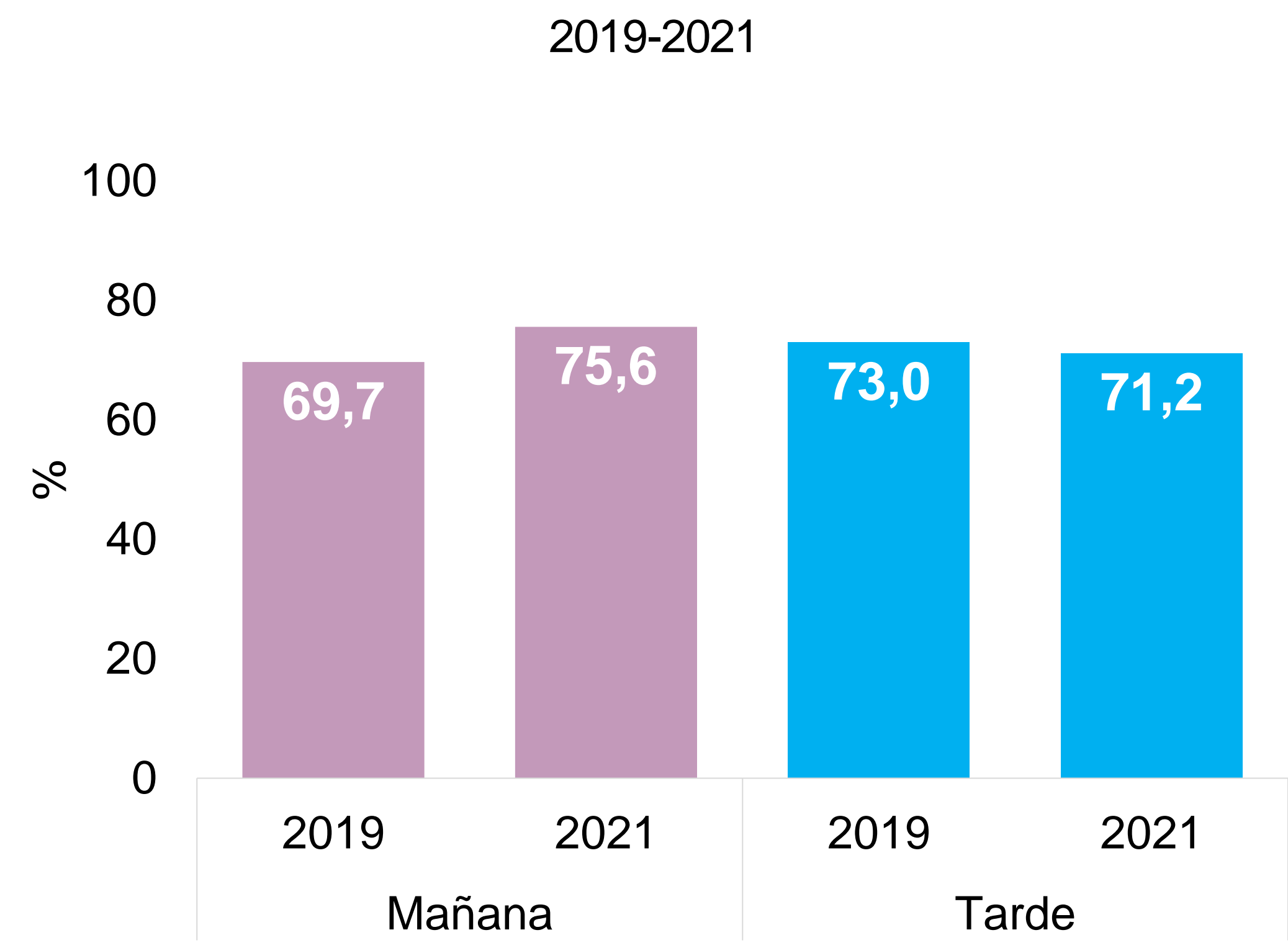
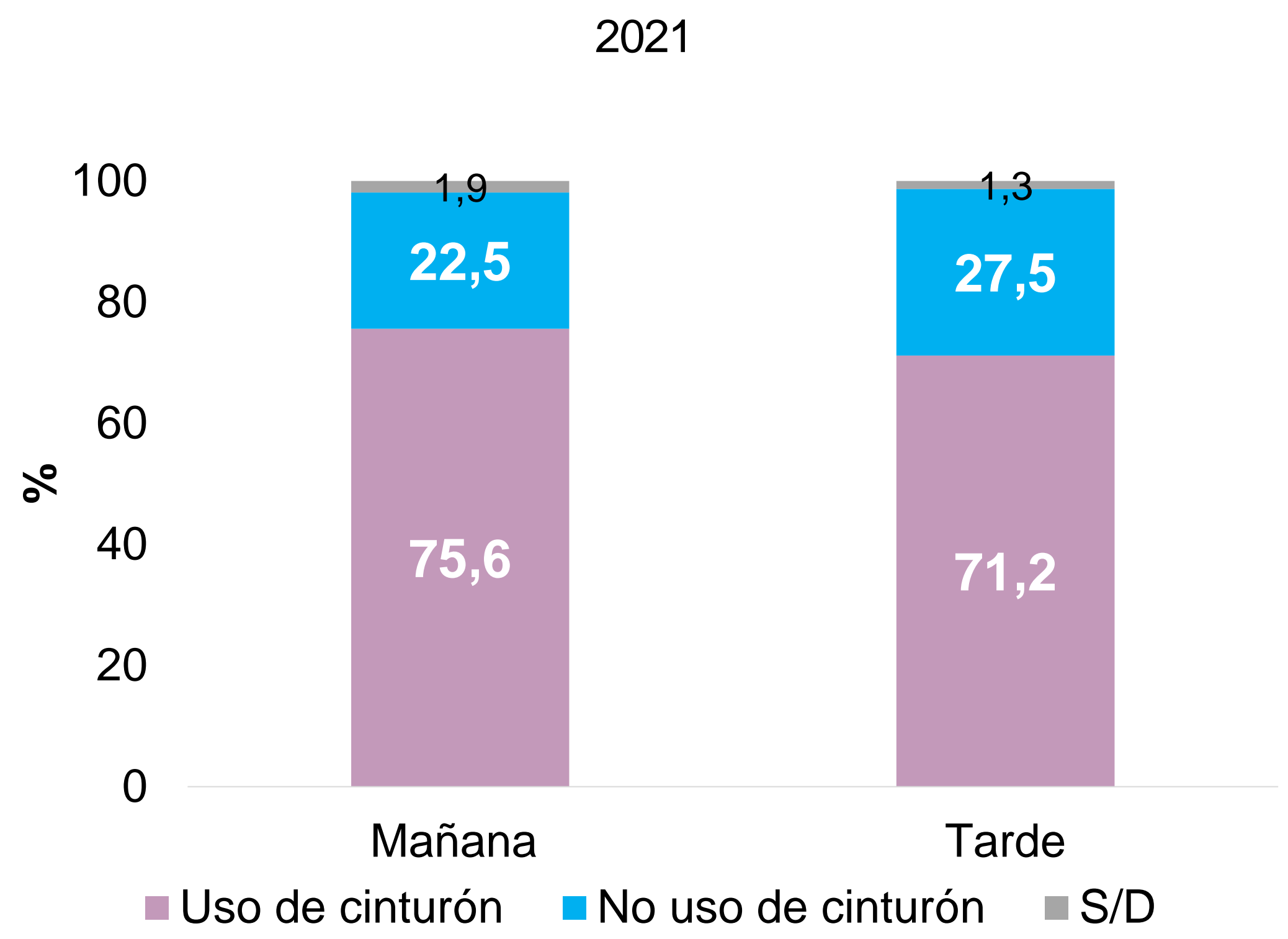
/ 1.1.7. Uso del cinturón de seguridad según día de la semana

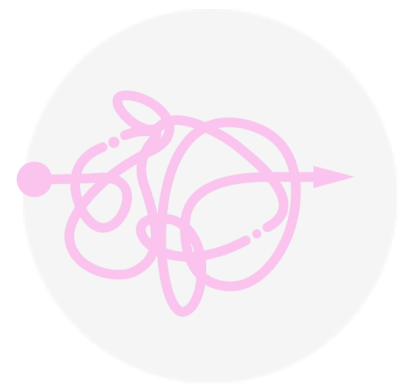
El porcentaje de uso del cinturón para el total de ocupantes es levemente mayor en los fines de semana respecto de los días laborables. El gráfico comparativo nos muestra que las diferencias en el uso del cinturón según día se dan en un aumento de 5,3 en 2021 en los fines de semana.



/ 1.1.8. Uso del cinturón de seguridad según momento del día

El porcentaje de uso del cinturón para el total de ocupantes es mayor durante las mañanas (75,6%) respecto de las tardes (71,2%). De acuerdo a lo observado, en 2021 se invierte el mayor porcentaje de uso según el momento del día.





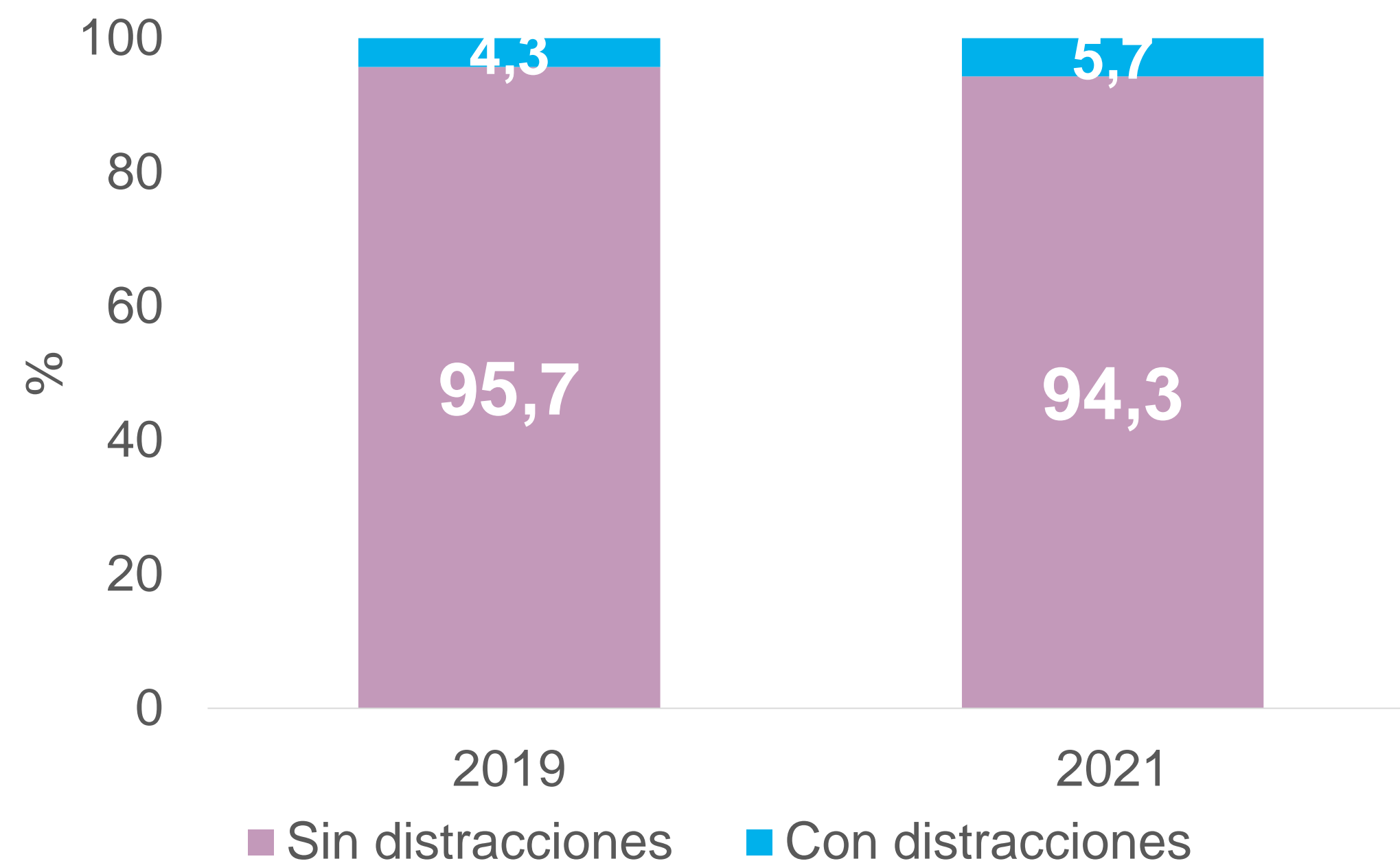
1. Automóviles y utilitarios/pick ups

1.2 Distracciones

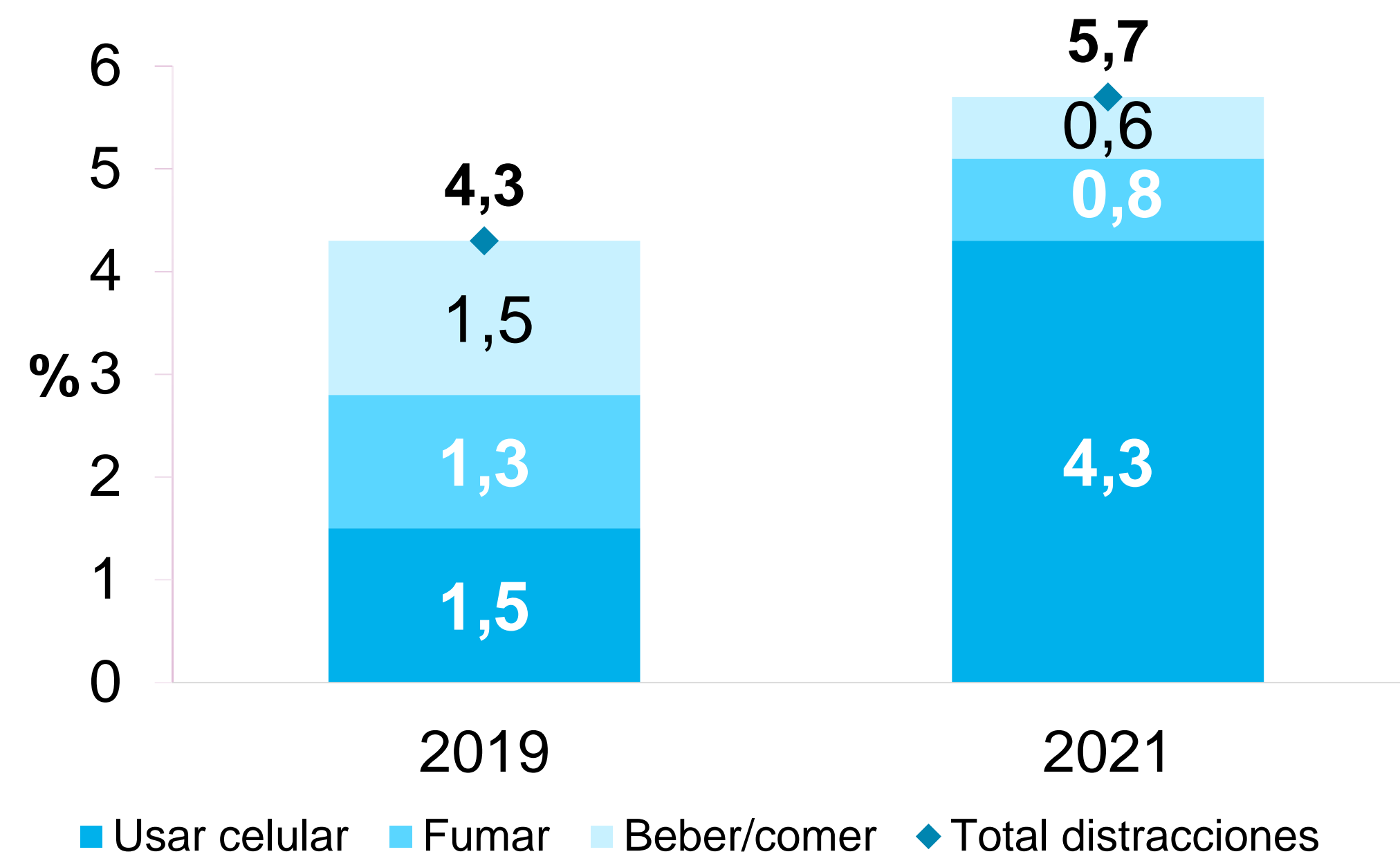
/ 1.2.1. Factores de distracción. Variación 2019-2021

Se observa para 2021 un leve incremento del total de distracciones entre quienes conducen respecto de 2019 (5,7% y 4,3% respectivamente). Paralelamente, se observa una modificación importante al interior de los factores, por cuanto el uso del celular es en 2021 casi el triple del observado en 2019.

Presencia de Distracciones

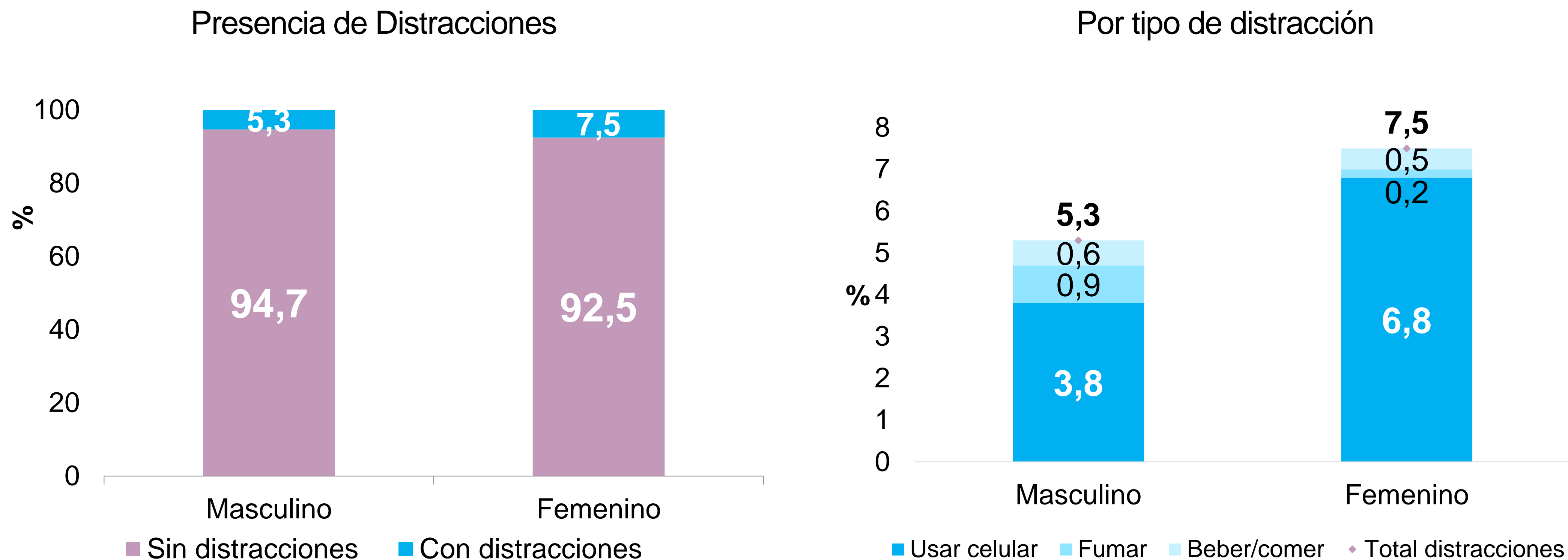


Por tipo de distracción



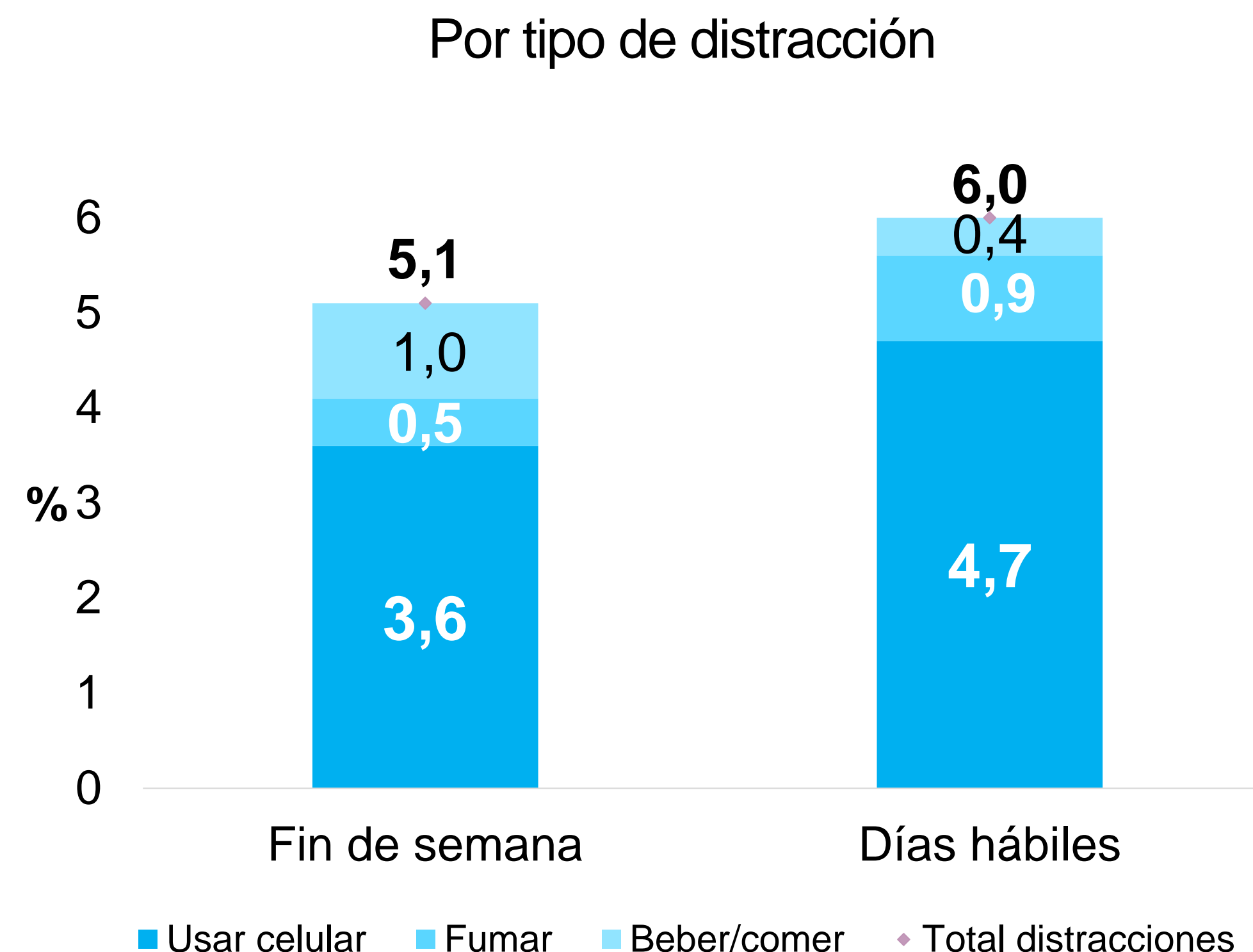
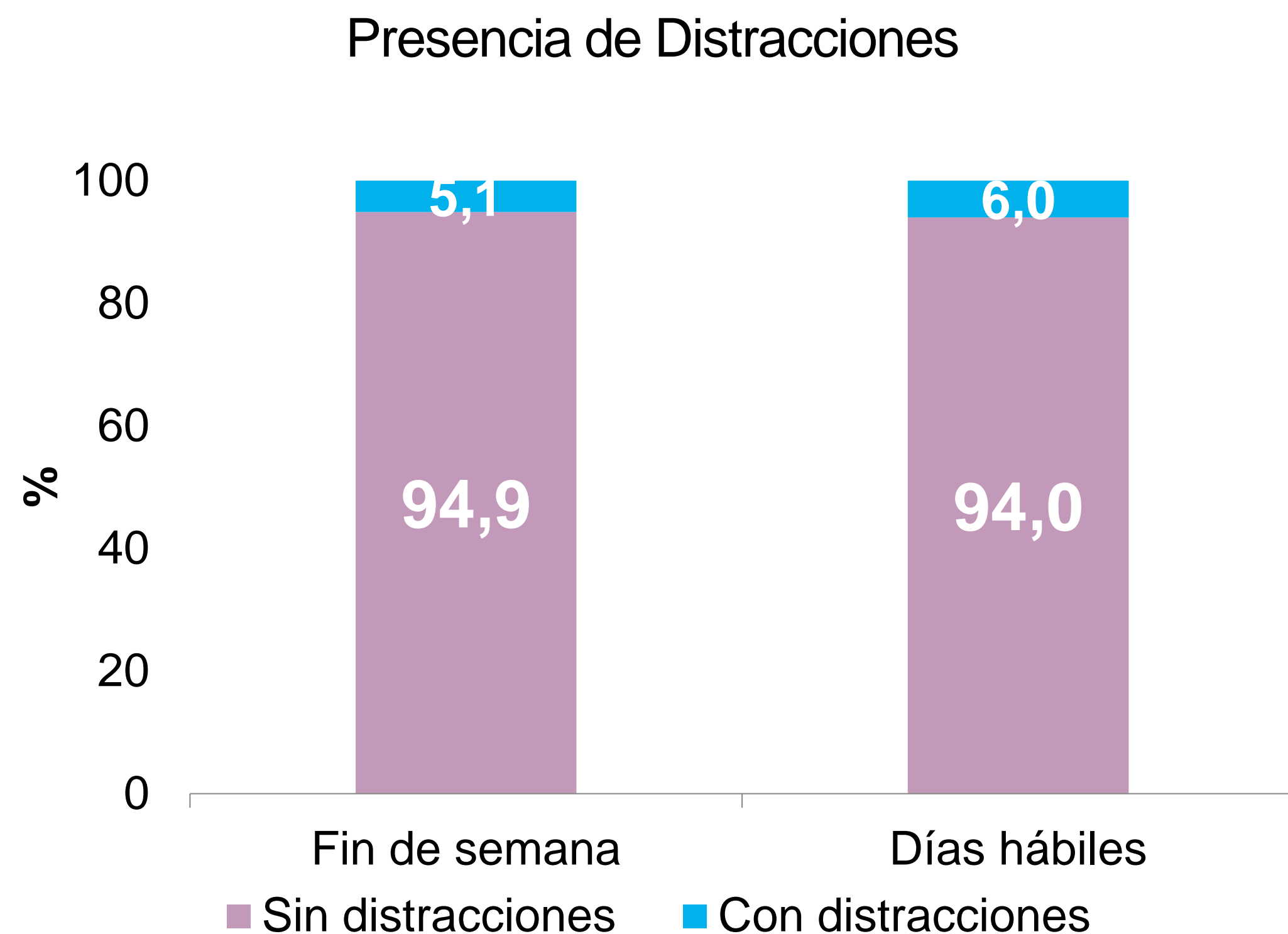
/ 1.2.2. Factores de distracción según sexo de quien conduce.

El uso del celular en 2021 presenta diferencias según el género de quien conduce: se observa una diferencia un poco más marcada entre mujeres (6,8%) y hombres (3,8%) en el uso del celular como factor de distracción.



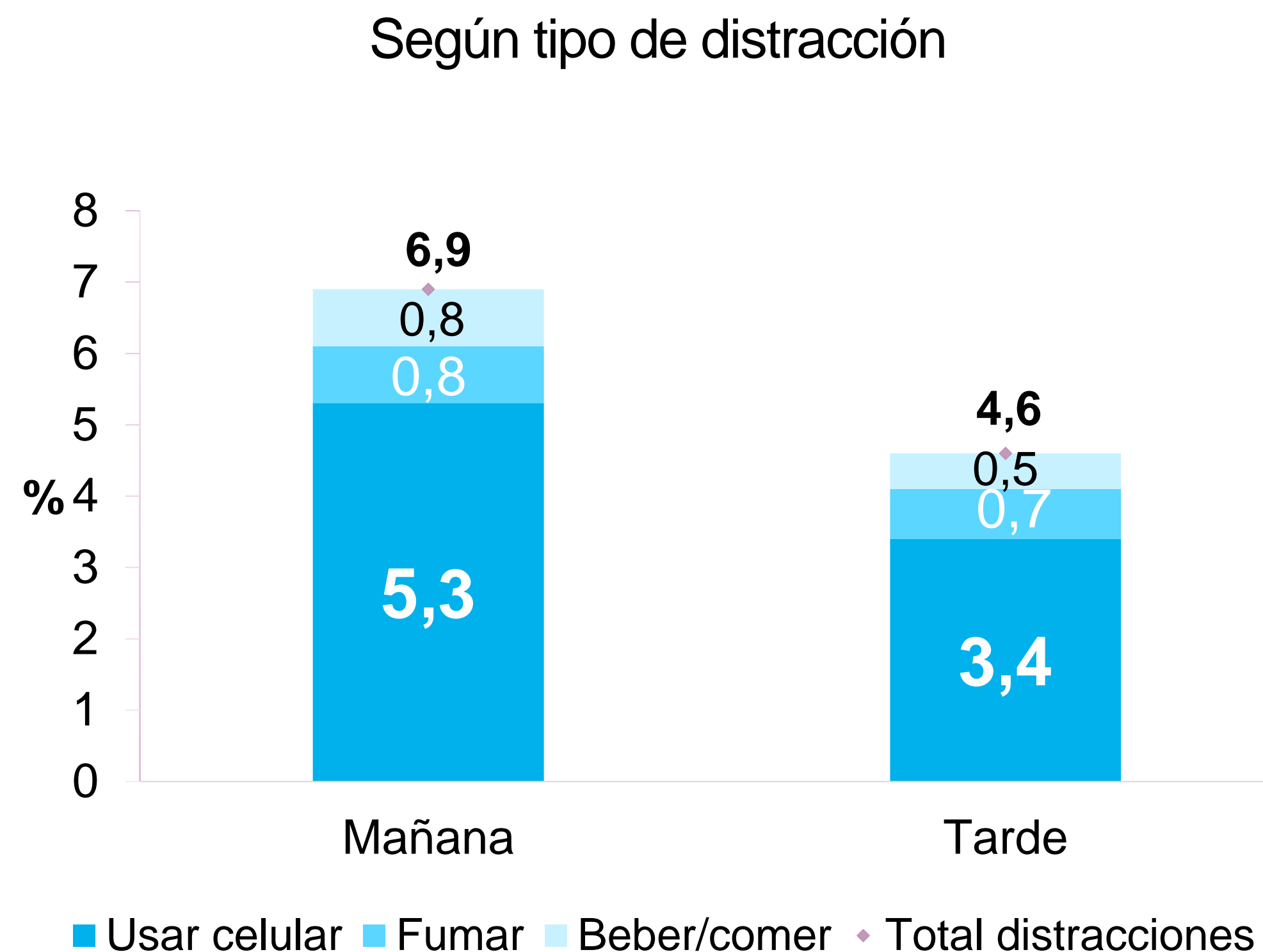
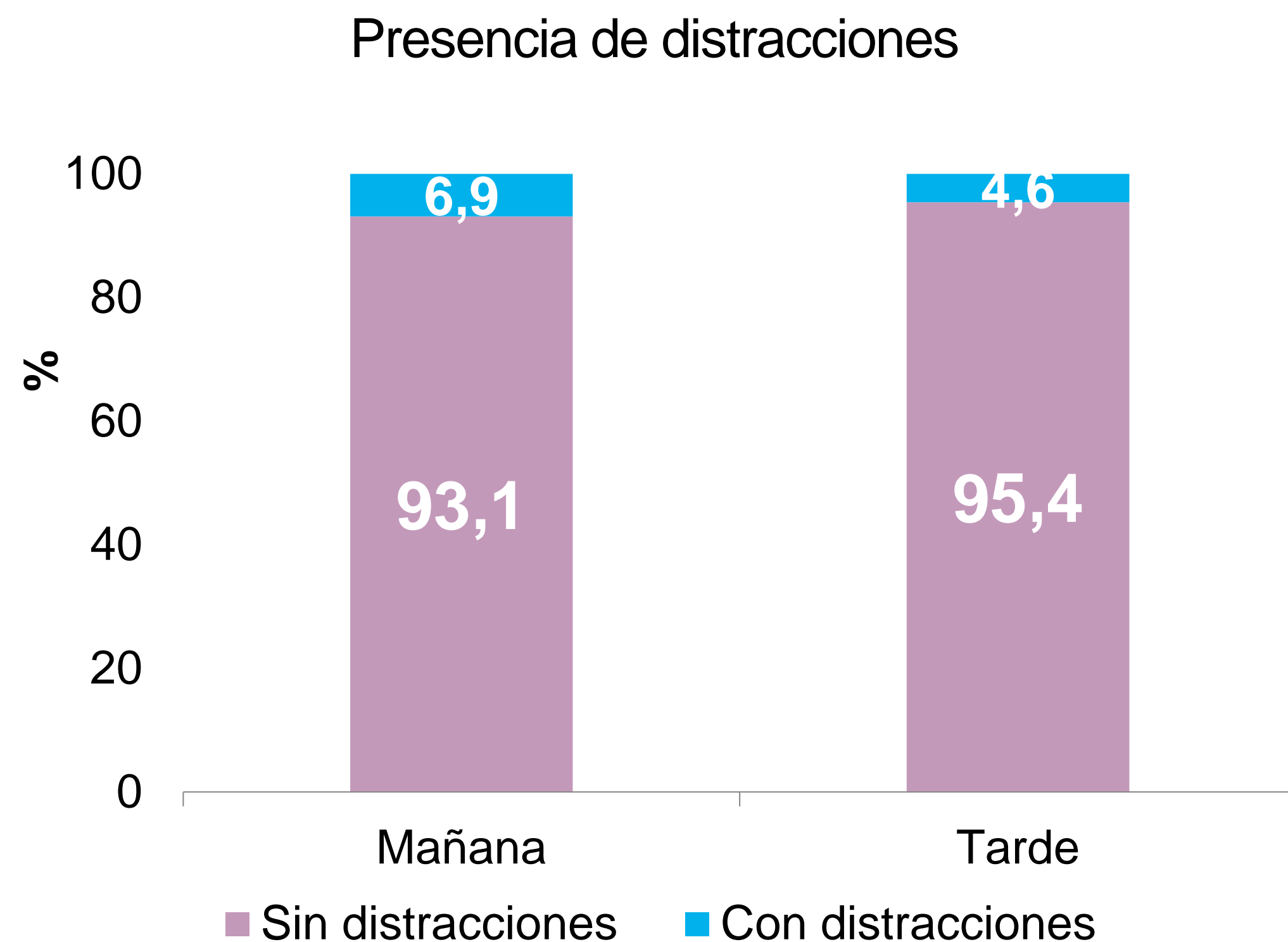
/ 1.2.3. Factores de distracción según día de la semana

No se observan diferencias destacables en los factores de distracción según el día de la semana



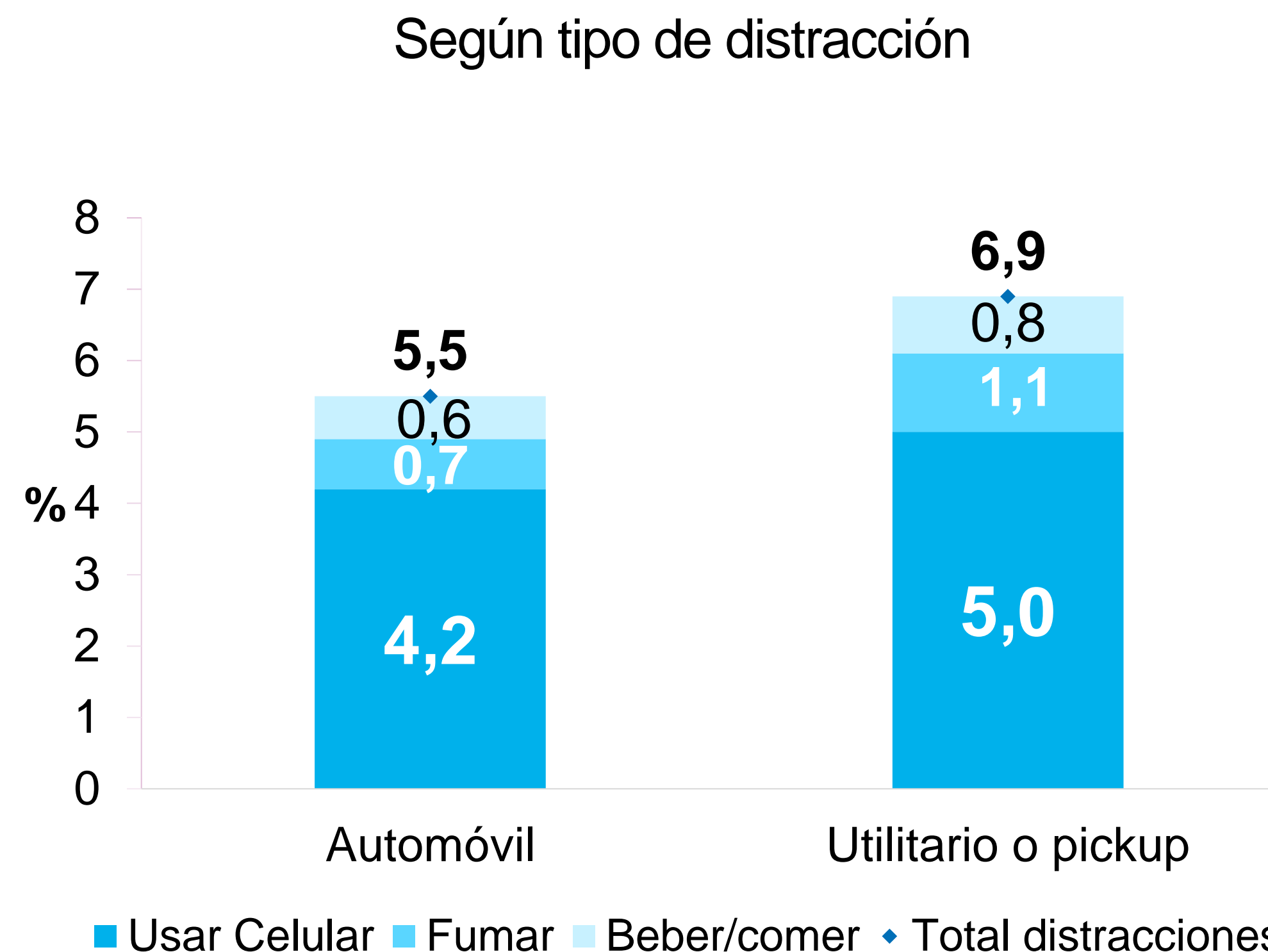
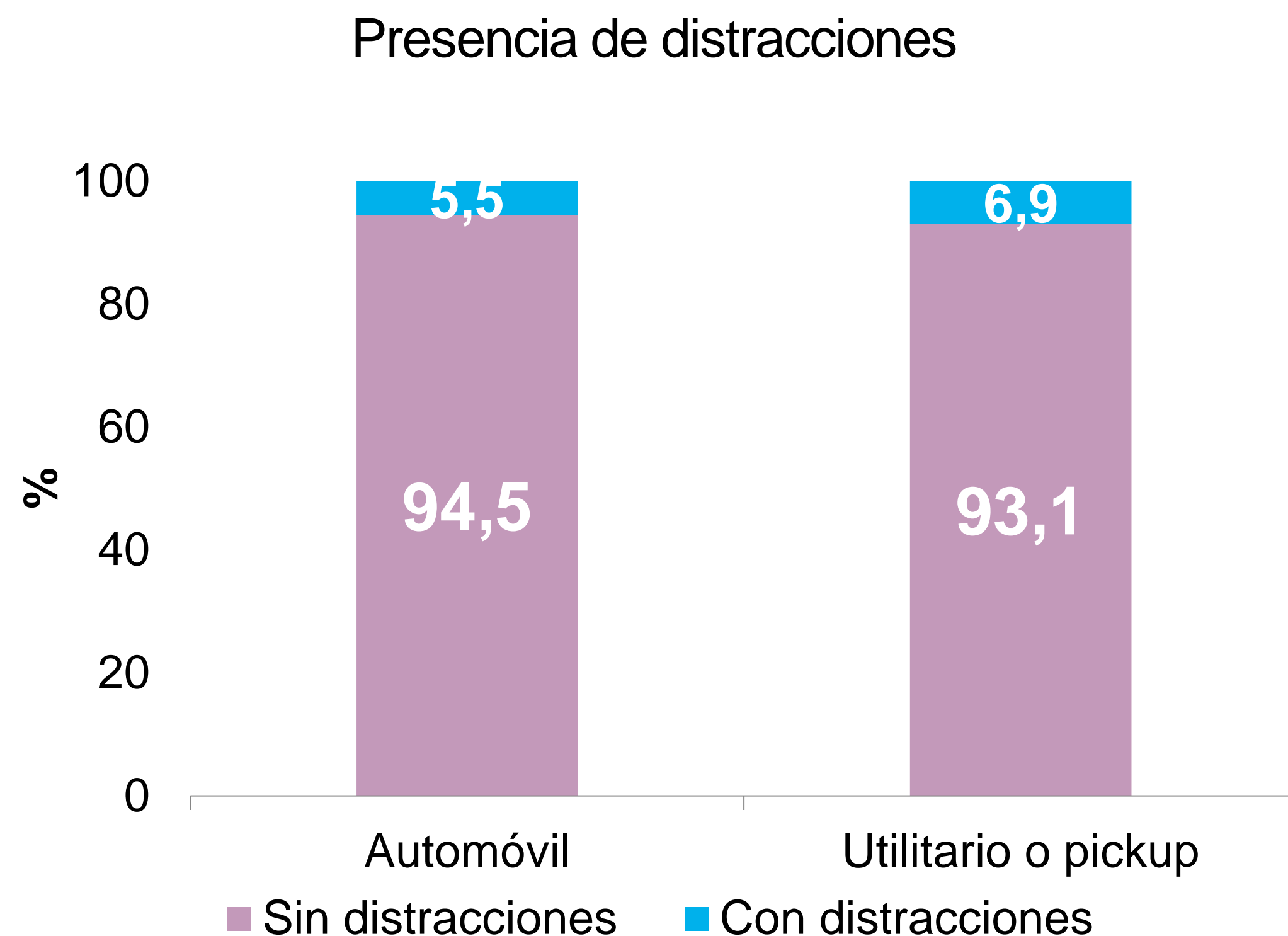
/ 1.2.4. Factores de distracción según momento del día

Se observa que en el turno mañana es levemente superior el uso del celular respecto del turno tarde.



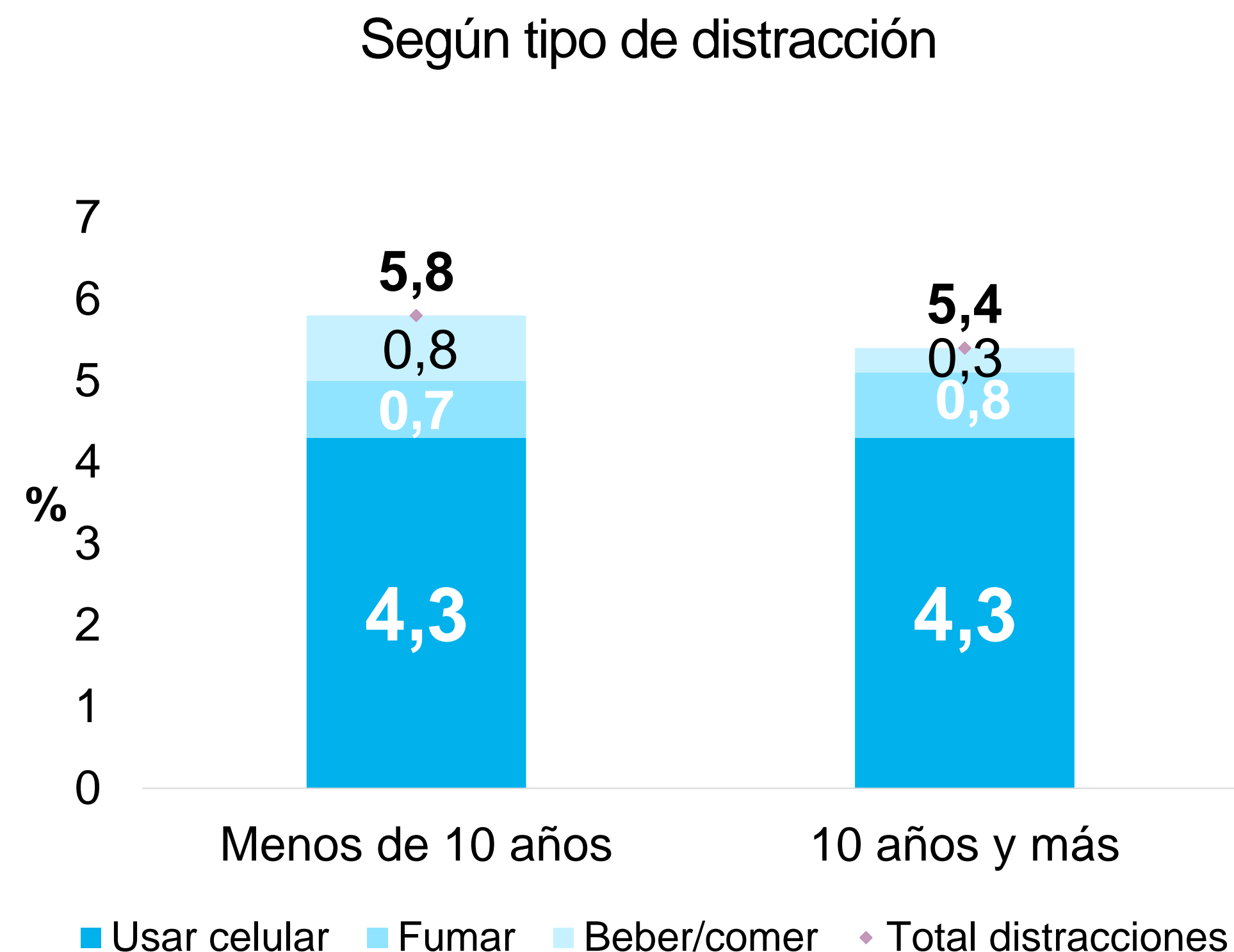
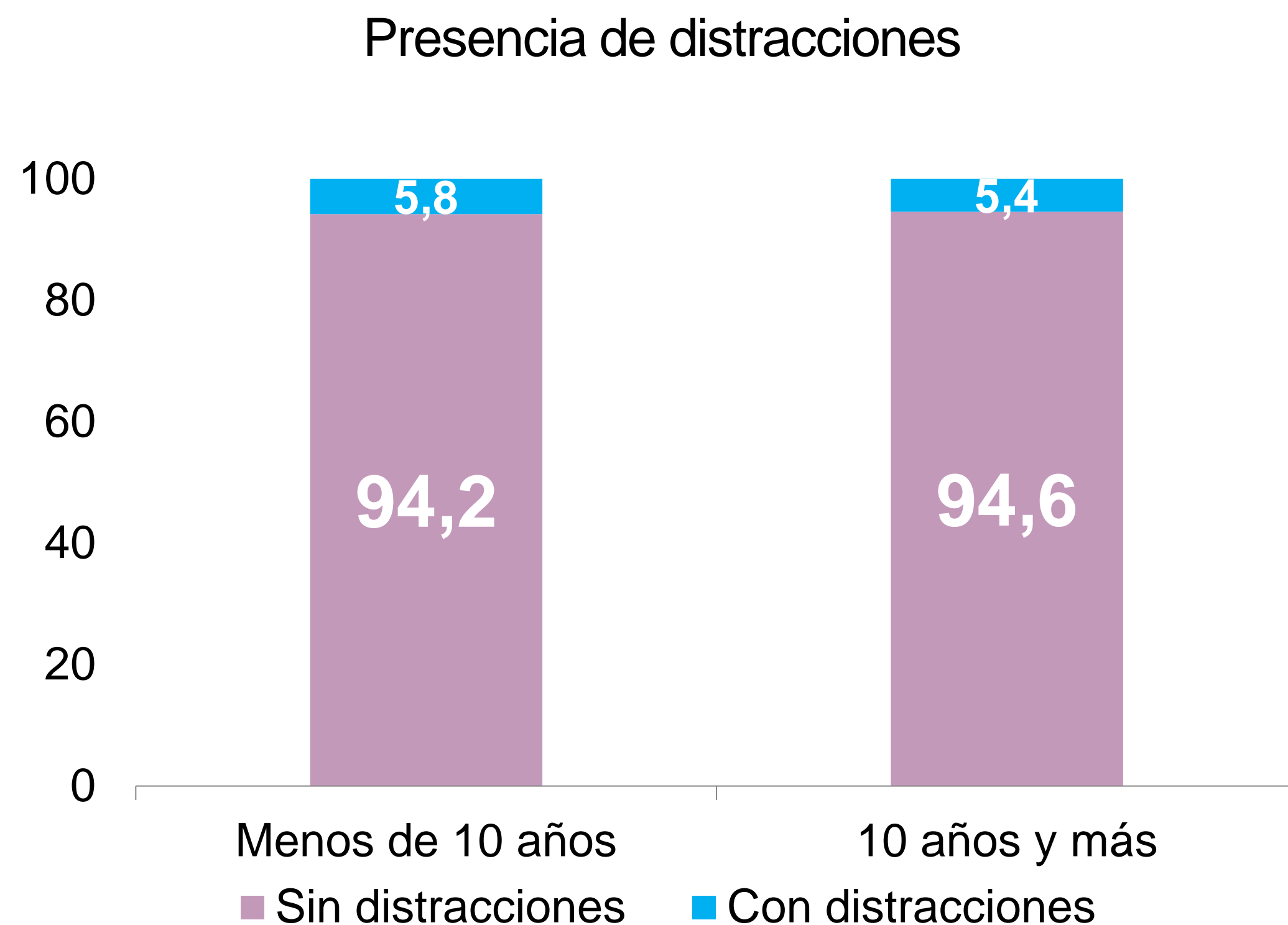
/ 1.2.5. Factores de distracción según tipo de vehículo

No se observan diferencias significativas en los factores de distracción en general y en el uso del celular en particular según tipo de vehículo.



/ 1.2.6. Factores de distracción según antigüedad del vehículo

No se observan diferencias en general ni en el uso del celular en particular según antigüedad del vehículo.



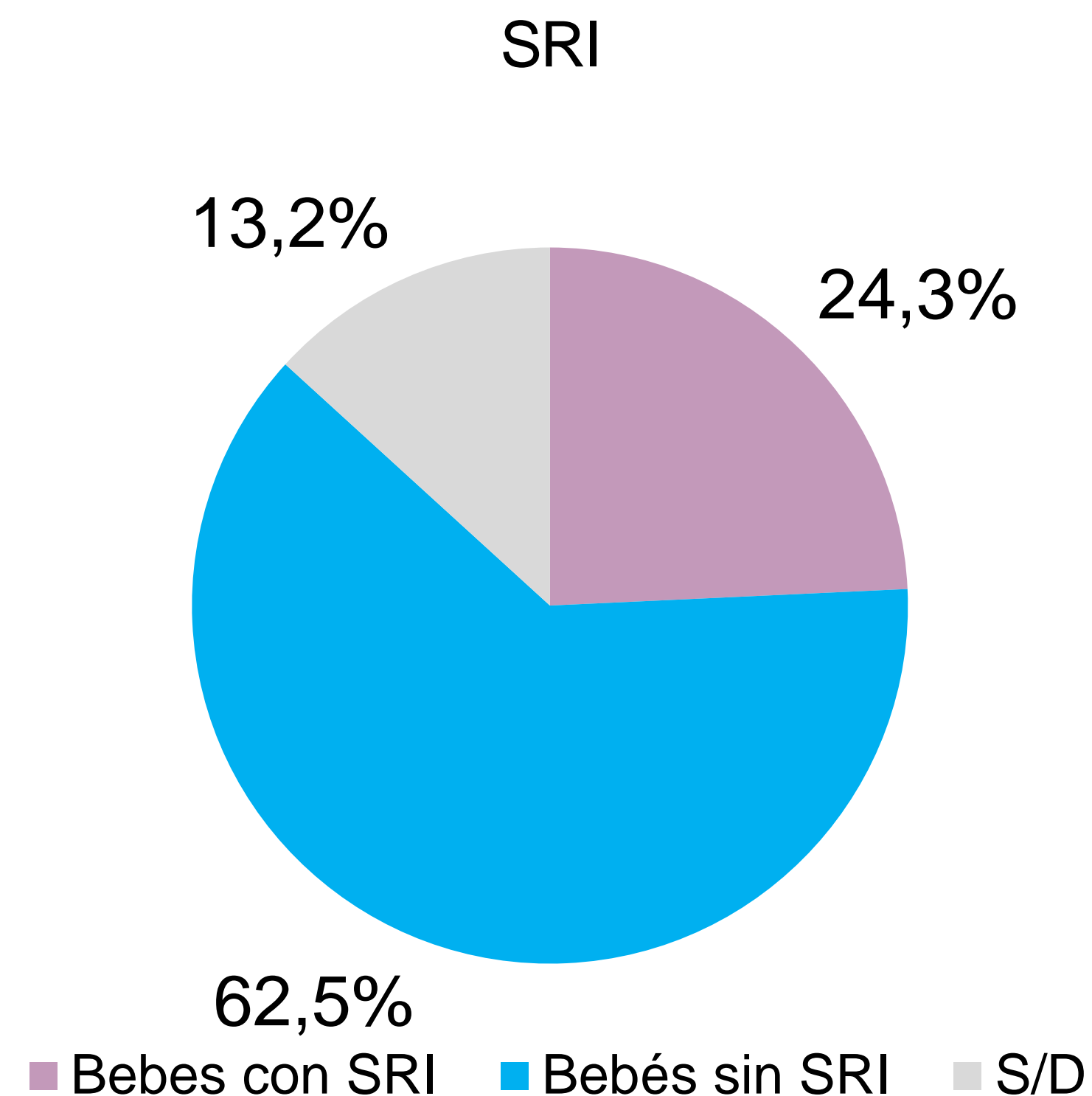
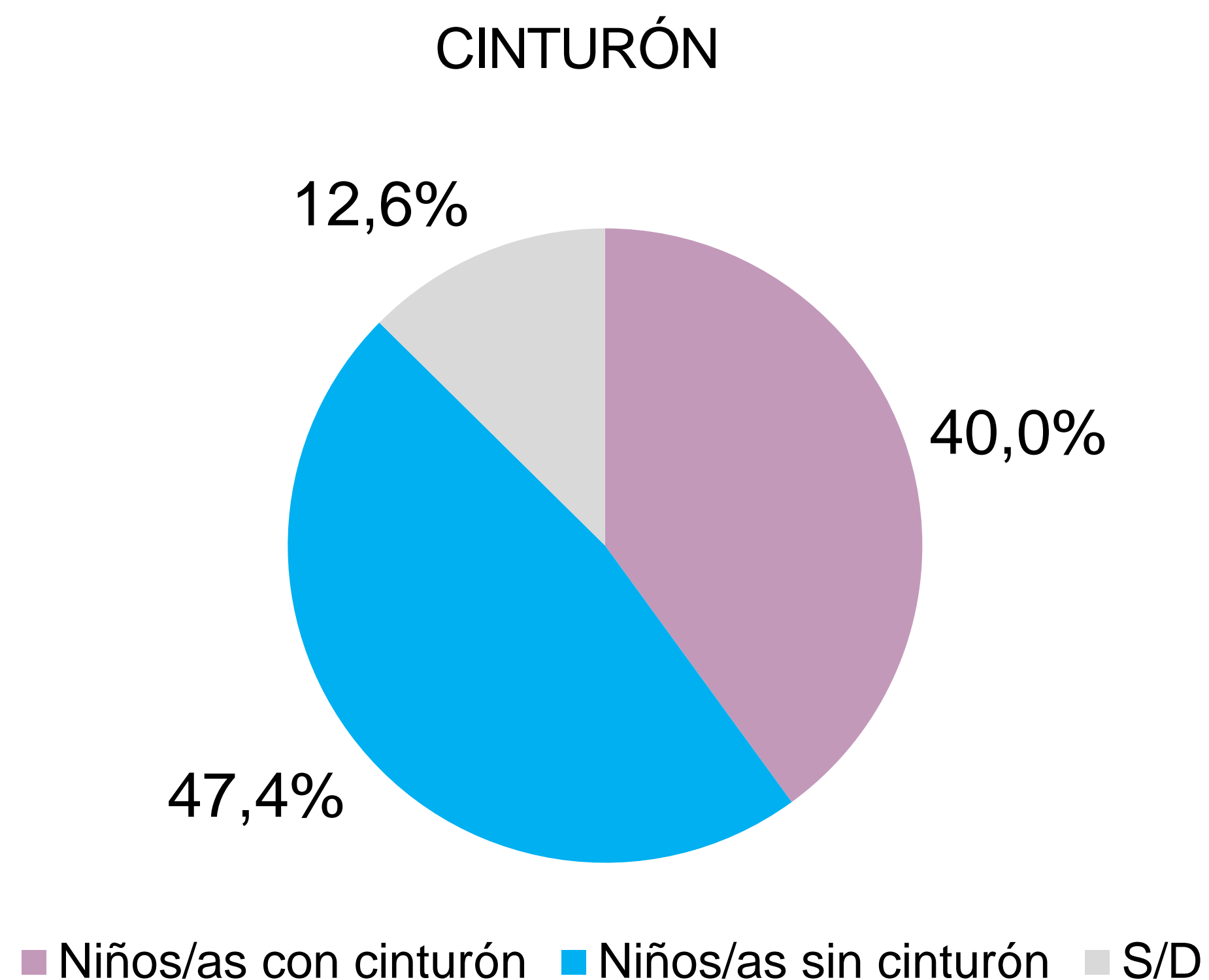


1. Automóviles y utilitarios/pick ups

1.3 Uso sistemas de retención infantil

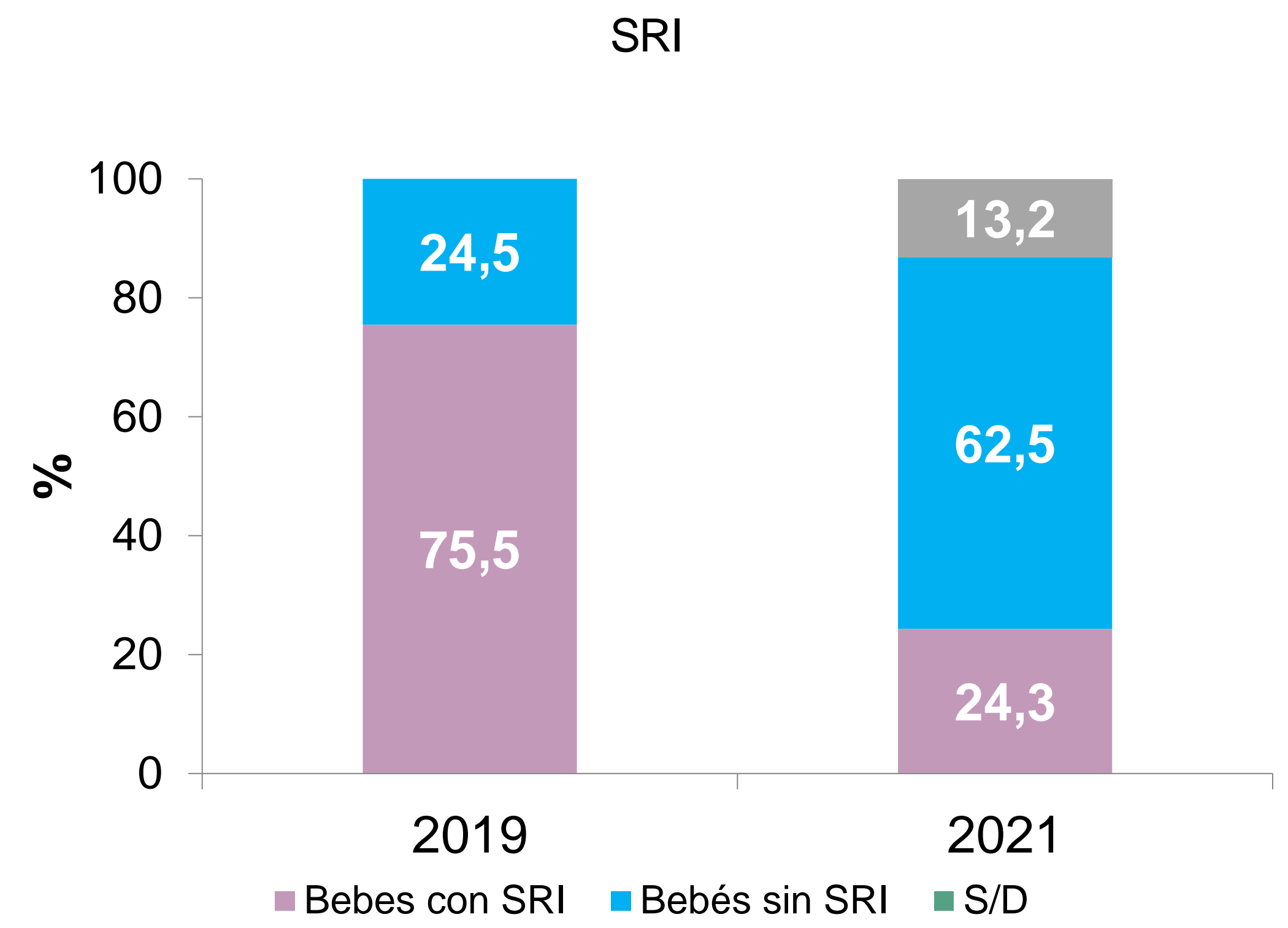
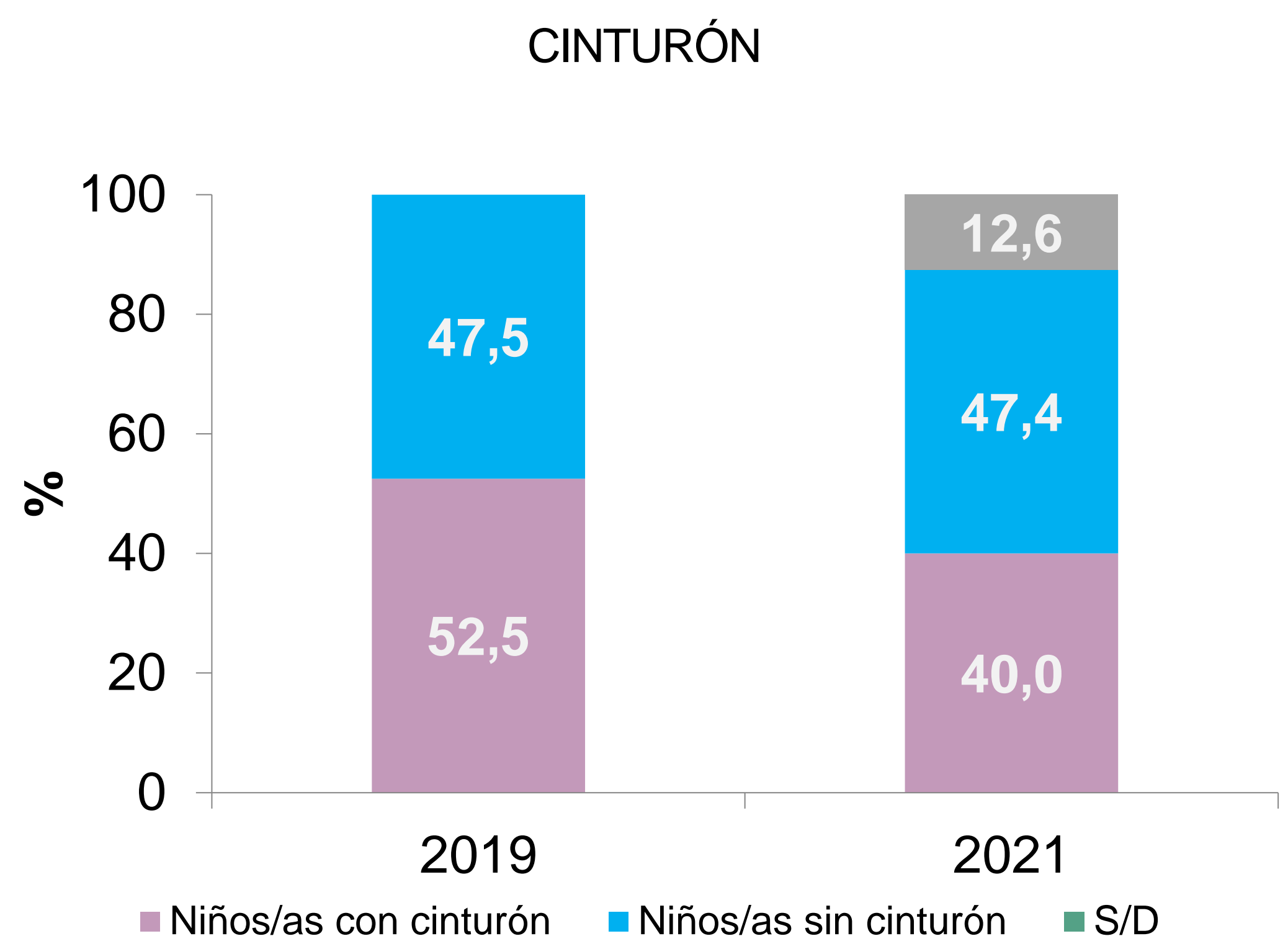
/ 1.3.1. Seguridad Infantil - Uso del cinturón y SRI. Variación 2019-2021

Se observa para 2021 que el uso del cinturón en niños y niñas dentro del vehículo alcanza al 40,0%. Debe señalarse que se observa un 10,6% de registros sin visualizar. Por otro lado, el uso de SRI en bebés alcanza al 24,3%. Para este indicador, se registra un 13,2% de casos sin visualizar.



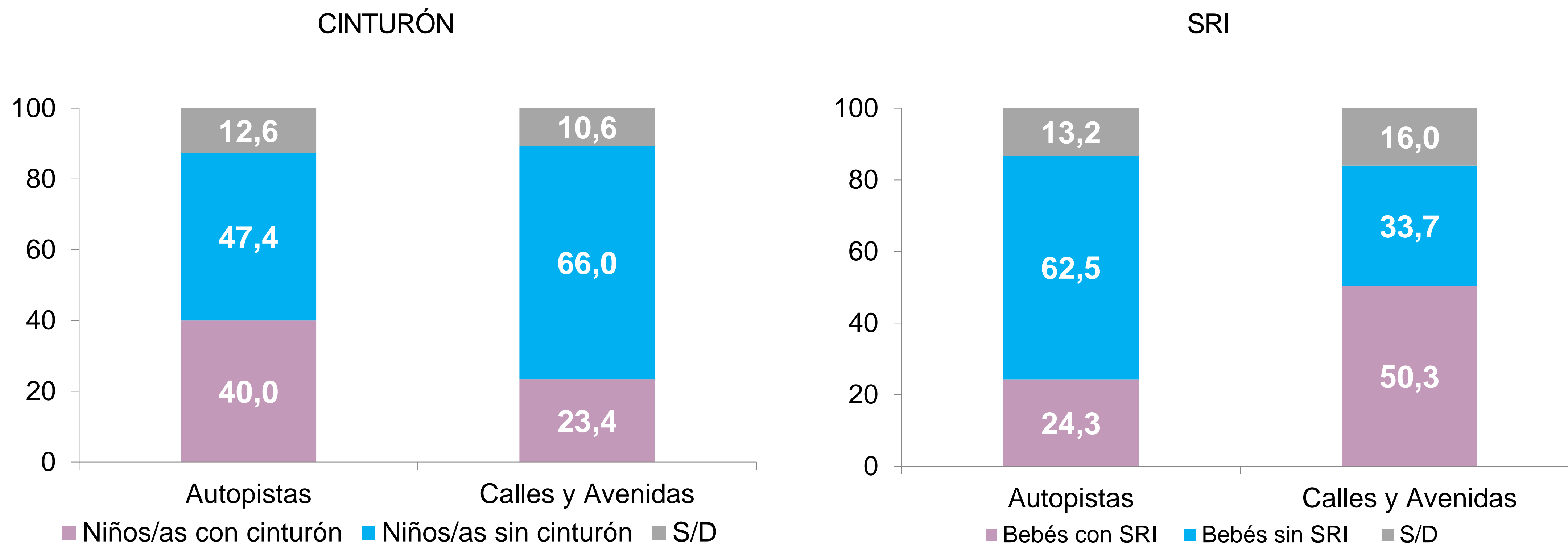
/ 1.3.2. Seguridad Infantil - Uso del cinturón y del SRI – Evolución 2019 - 2021

Comparando el uso de sistemas de protección infantil respecto de la medición anterior, se observa que para 2021 caen ambas formas de protección (abruptamente en el caso de los SRI): mientras el uso del cinturón cae 12,5 puntos ; el uso de SRI en bebés desciende mas de 50 puntos.



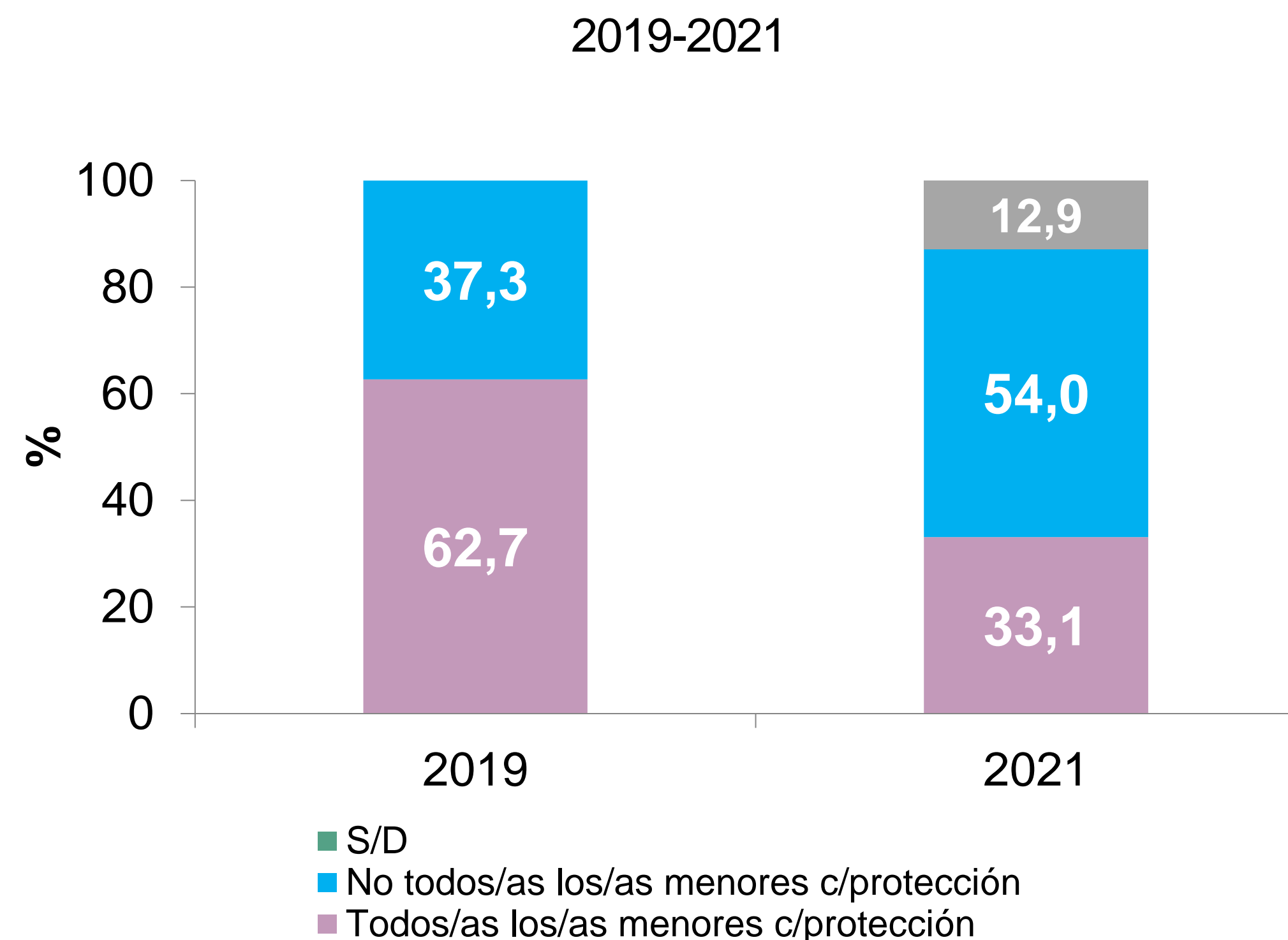
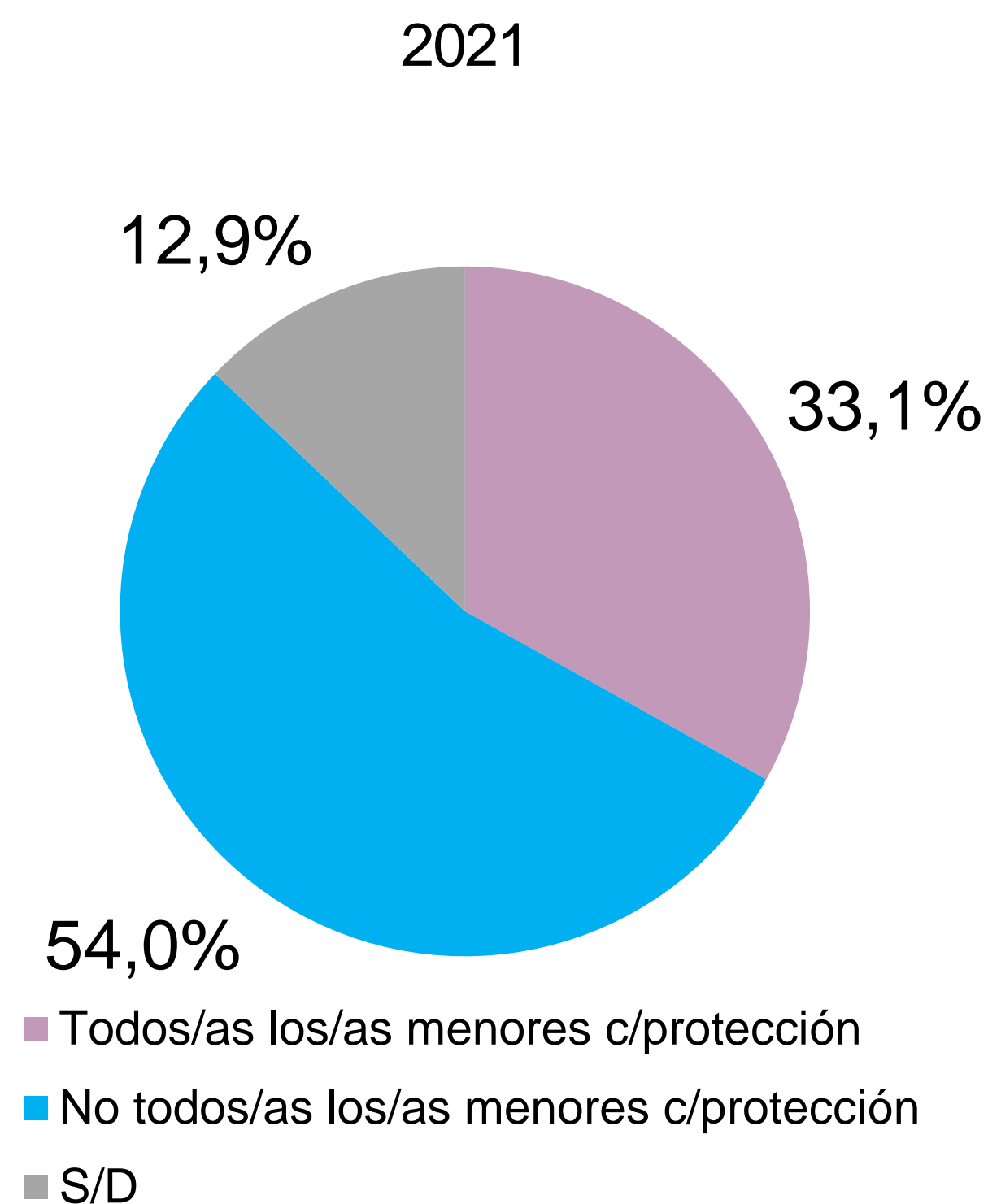
/ 1.3.3. Seguridad Infantil - Uso del cinturón y del SRI – Comparación con calles - avenidas

Comparando el uso de sistemas de protección infantil según el tipo de vía, se observan diferencias según el sistema en las dos vías: mientras el uso del cinturón en niños es mayor en las autopistas que en calles y avenidas (40,0% y 23,4 respectivamente); el uso de SRI en bebés en calles y avenidas es prácticamente el doble al registrado en autopistas.



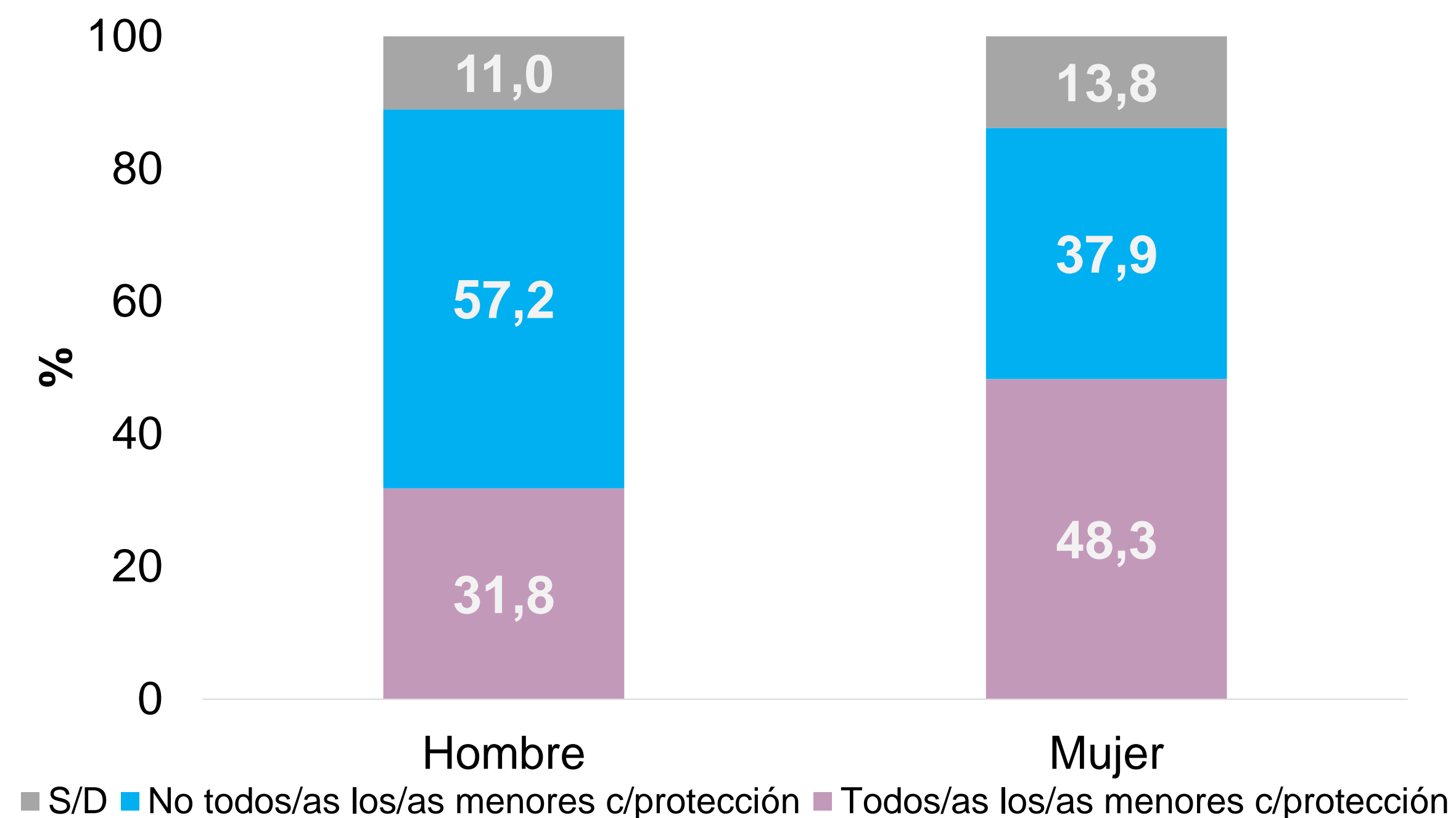
/ 1.3.4. Seguridad Infantil -Total de menores viajando con protección

En conjunto (cinturón en niños y SRI en bebés) el porcentaje de menores viajando protegidos en autopistas es de 33,1%; mientras un 54% viaja sin protección, y en el 12,9% de los casos, no se pudo visualizar su uso. En comparación con el año 2019, se registra un importante aumento en el porcentaje de vehículos en los cuales todos los menores viajan protegidos.



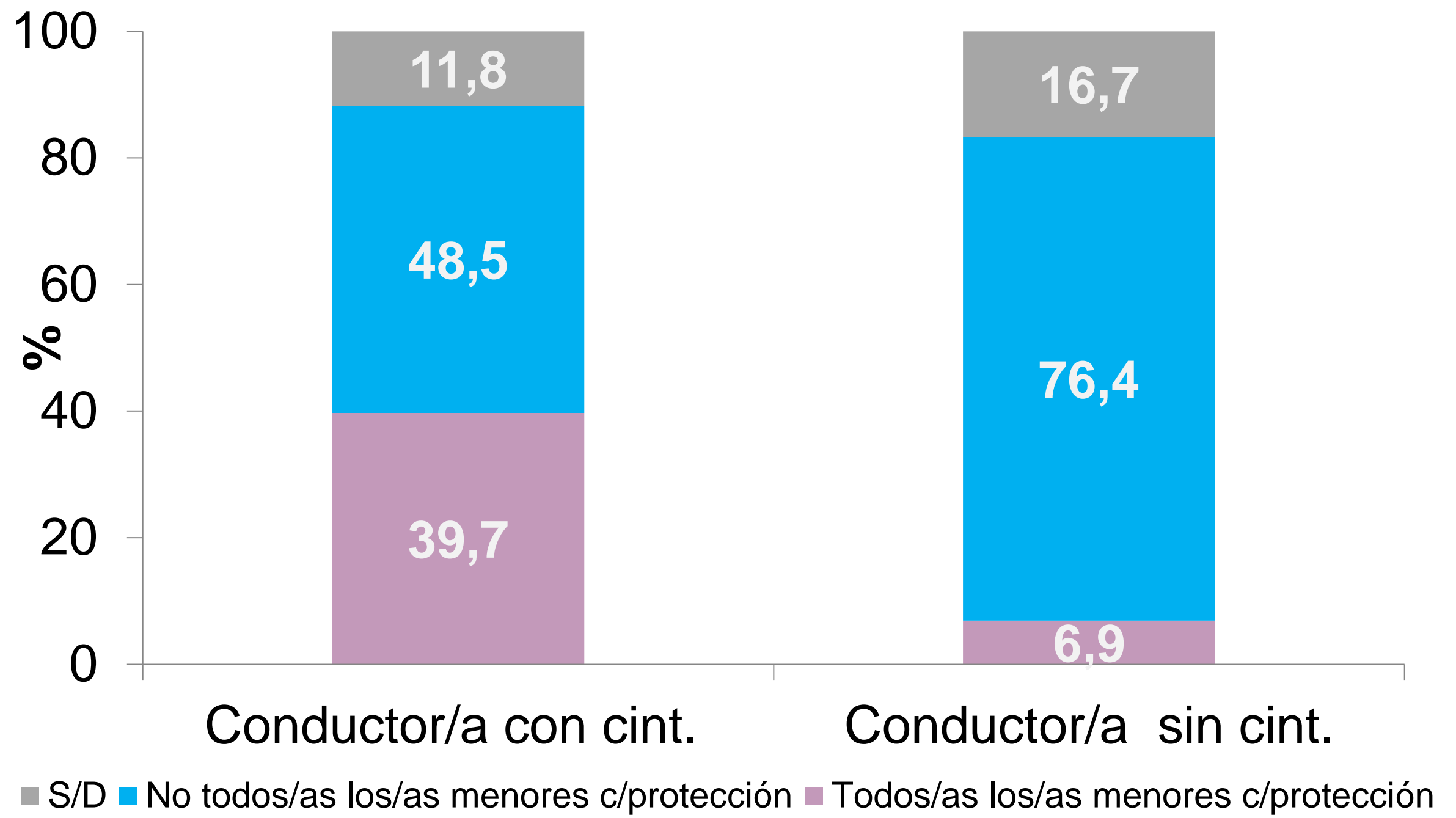
/ 1.3.5. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según sexo de quien conduce

Es mayor el uso de sistemas de protección en menores entre las conductoras mujeres (48,3%) en comparación a los conductores hombres (31,8%).



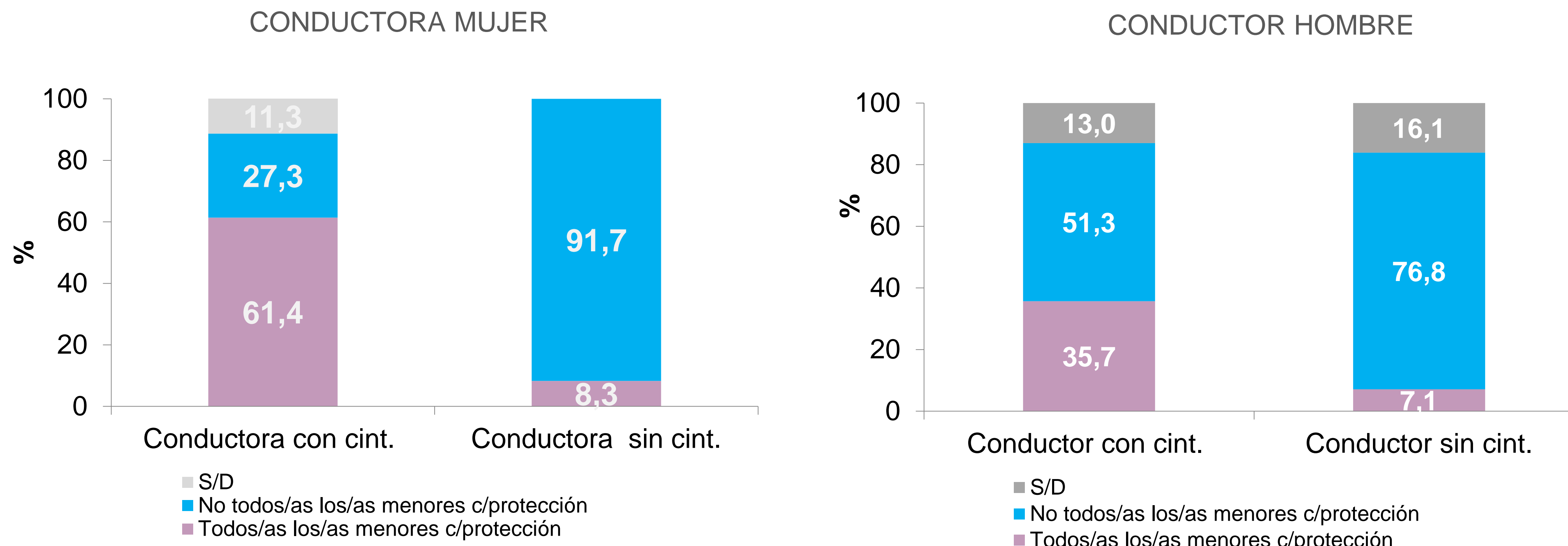
1.3.6. Seguridad Infantil - Total menores viajando con protección según uso de cinturón de quien conduce

El uso de sistemas de protección es mayor cuando quien conduce hace uso del cinturón de seguridad. Así, el porcentaje de uso de sistemas de protección infantil es de prácticamente de un 40% (39,7%) cuando quien conduce utiliza cinturón, porcentaje que desciende al 7% cuando quien conduce no lo utiliza.



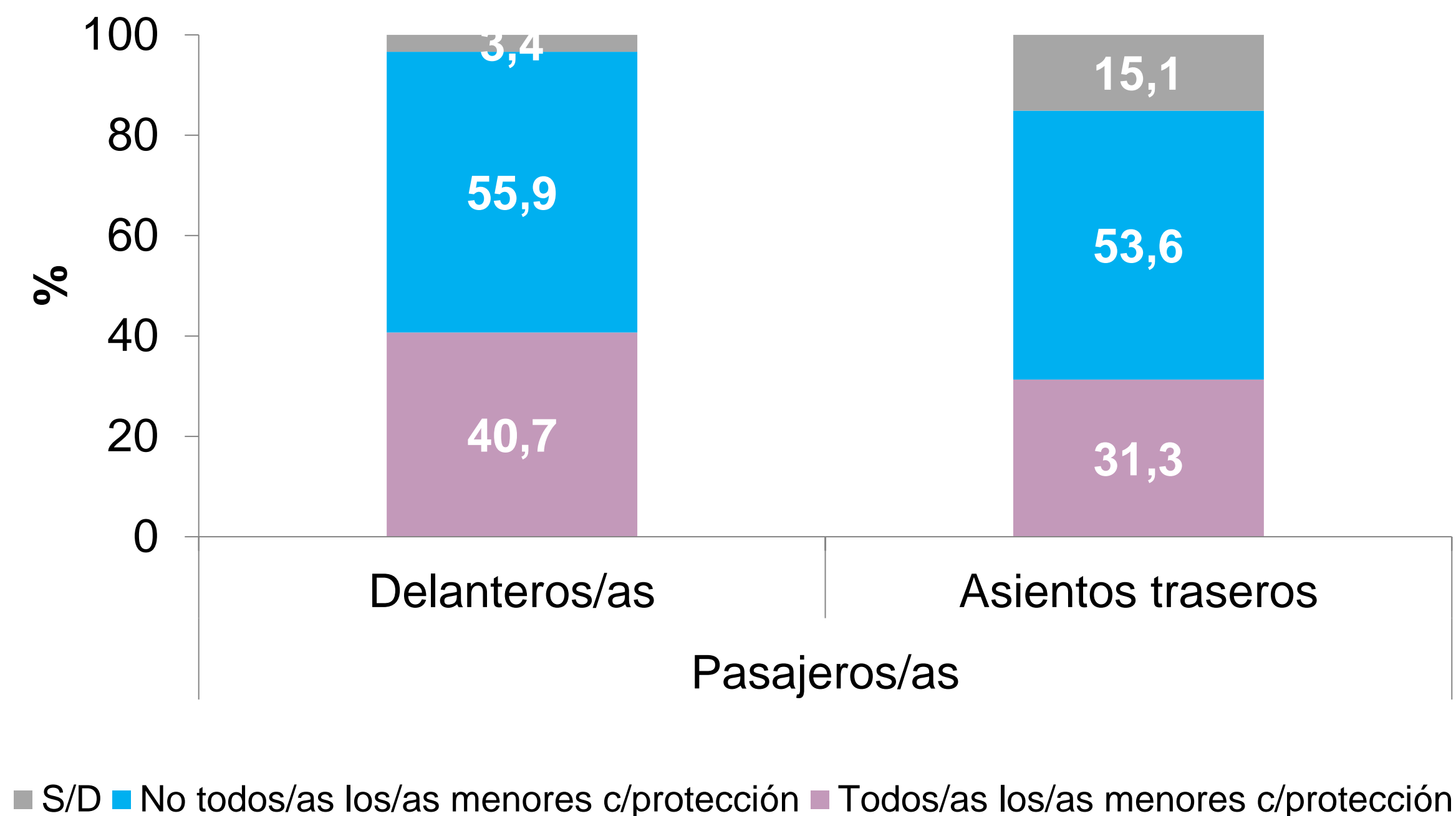
/ 1.3.7. Seguridad Infantil Total menores viajando con protección según sexo y uso del cinturón de quien conduce

De acuerdo a lo señalado en gráficos anteriores, la protección en menores aumenta cuando conduce una mujer, y cuando el/la conductor/a utiliza cinturón. Estos gráficos especifican esas relaciones: puede verse que el porcentaje de niños viajando protegidos aumenta cuando quien conduce es mujer y lleva cinturón; y que para ambos sexos, desciende la protección en niños cuando quien conduce no lleva cinturón.



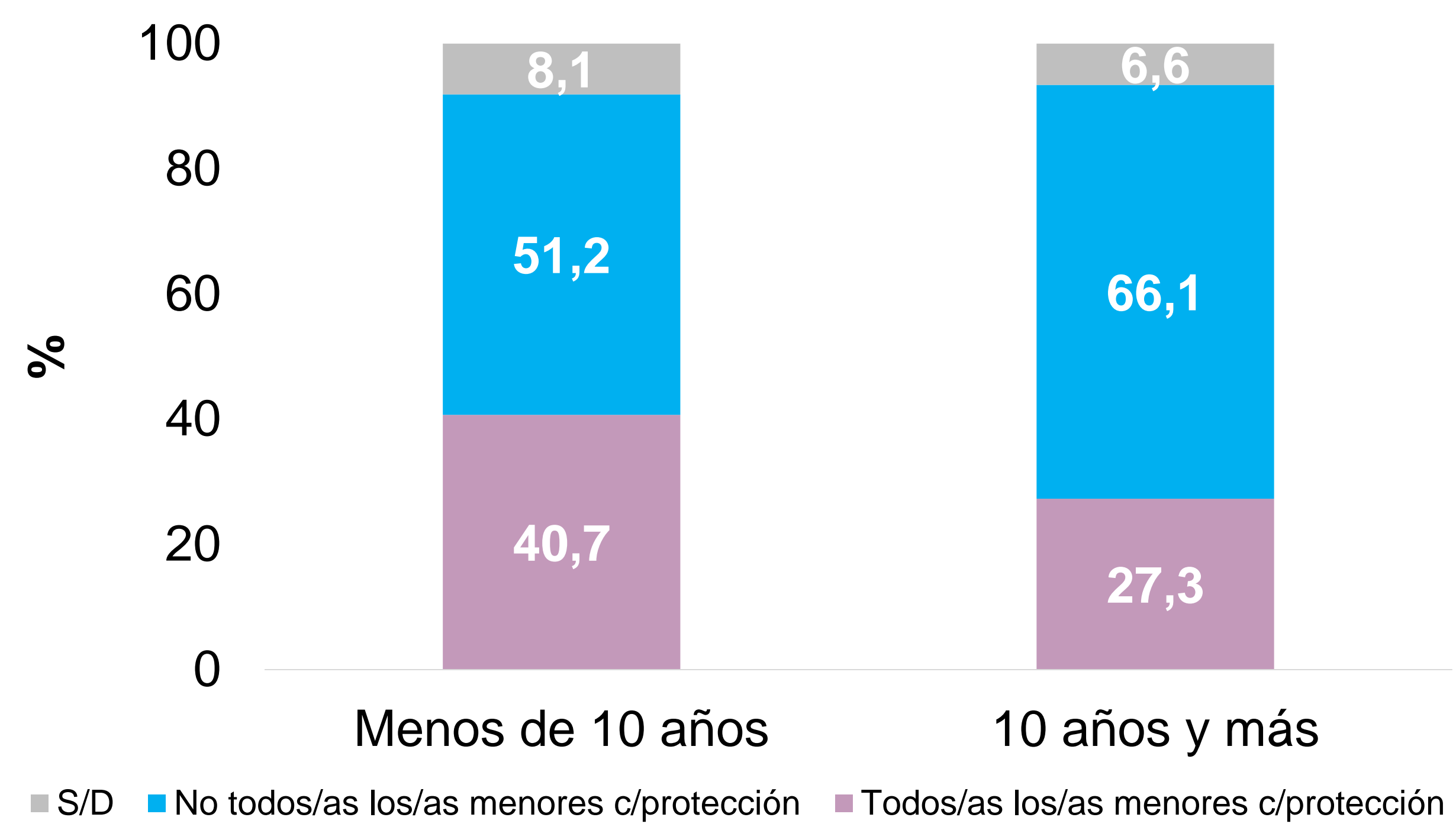
/ 1.3.8. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según ubicación en el vehículo

El uso de sistemas de protección varía de acuerdo a la ubicación en el vehículo, siendo mayor el porcentaje de uso en los asientos delanteros (40,7%) y menor en los asientos traseros (31,3%) . Es en estos asientos donde se da la mayoría de datos sin visualizar: cinco por cada uno de los no observados en los asientos delanteros.



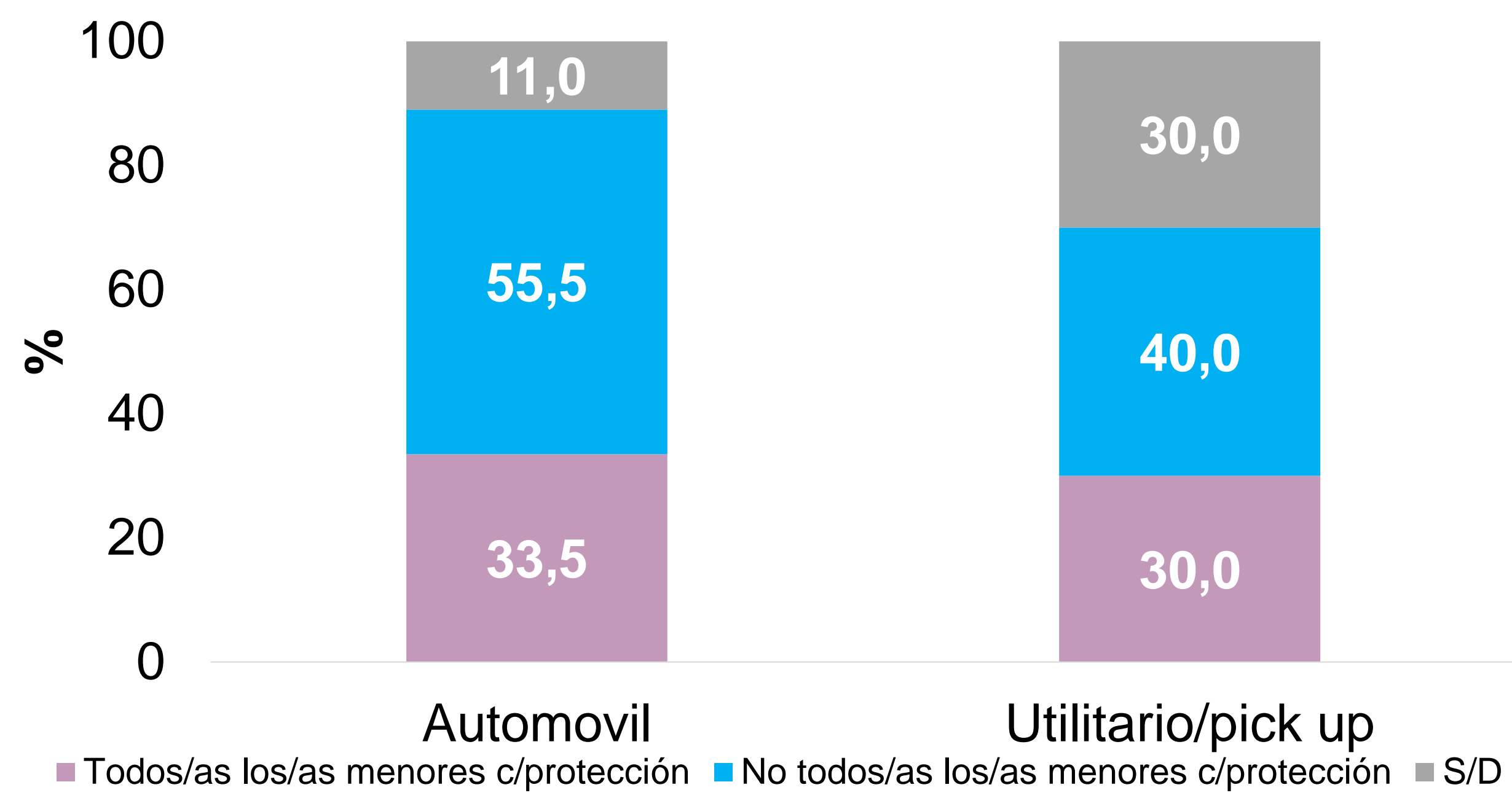
/ 1.3.9. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según antigüedad del vehículo

El porcentaje de uso de sistemas de protección infantil es mayor en los vehículos de menos de 10 años de antigüedad (40,7%), respecto de los vehículos de mas antigüedad (27,3%).



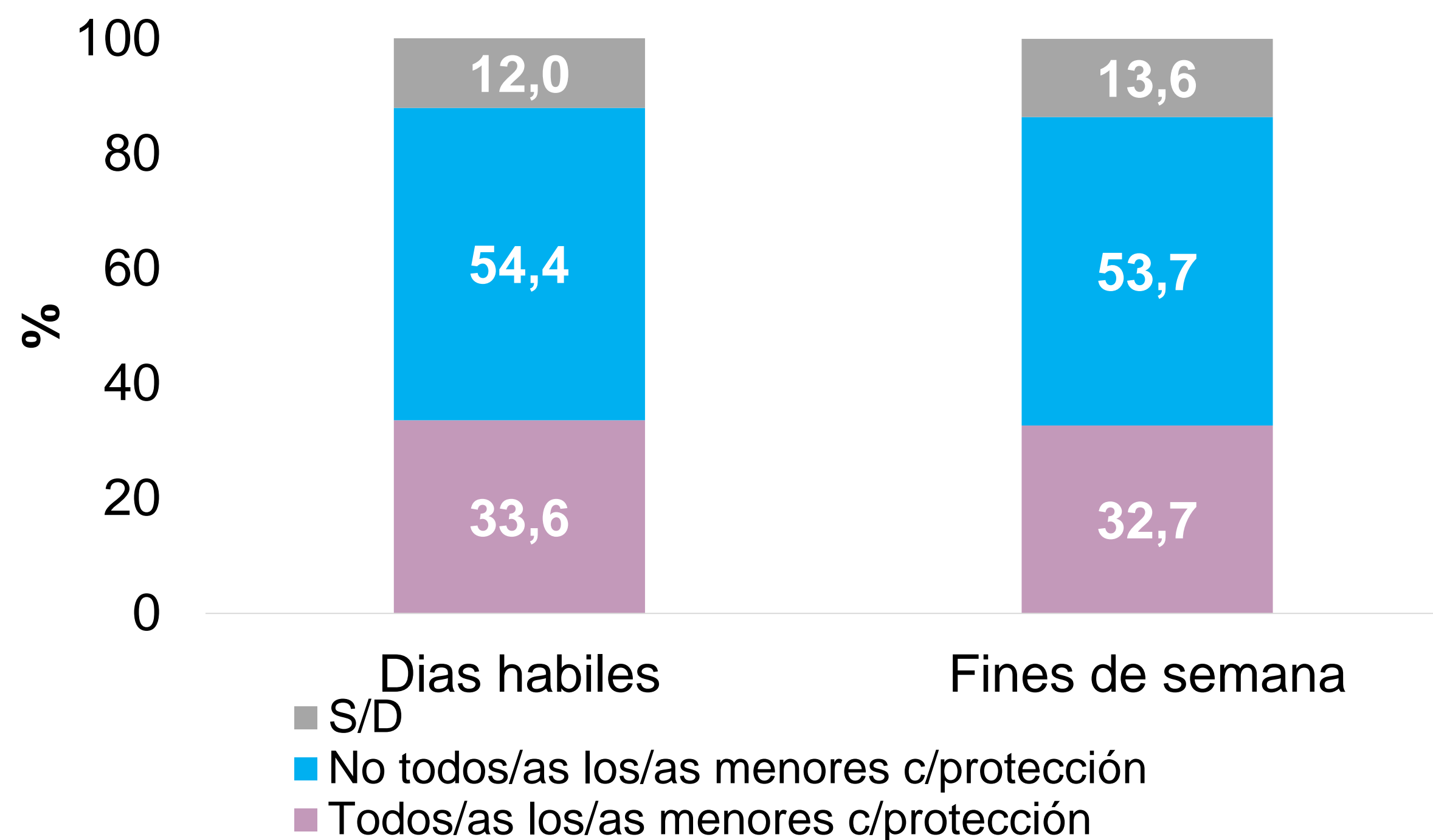
/ 1.3.10. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según tipo de vehículo

El uso de sistemas de protección infantil es levemente mayor (+3,5 puntos) en los automóviles respecto de utilitarios/pick ups. En este tipo de vehículos, el porcentaje de ausencia de visualizaciones (30,0%) es similar al porcentaje de uso efectivo de sistemas de protección infantil.



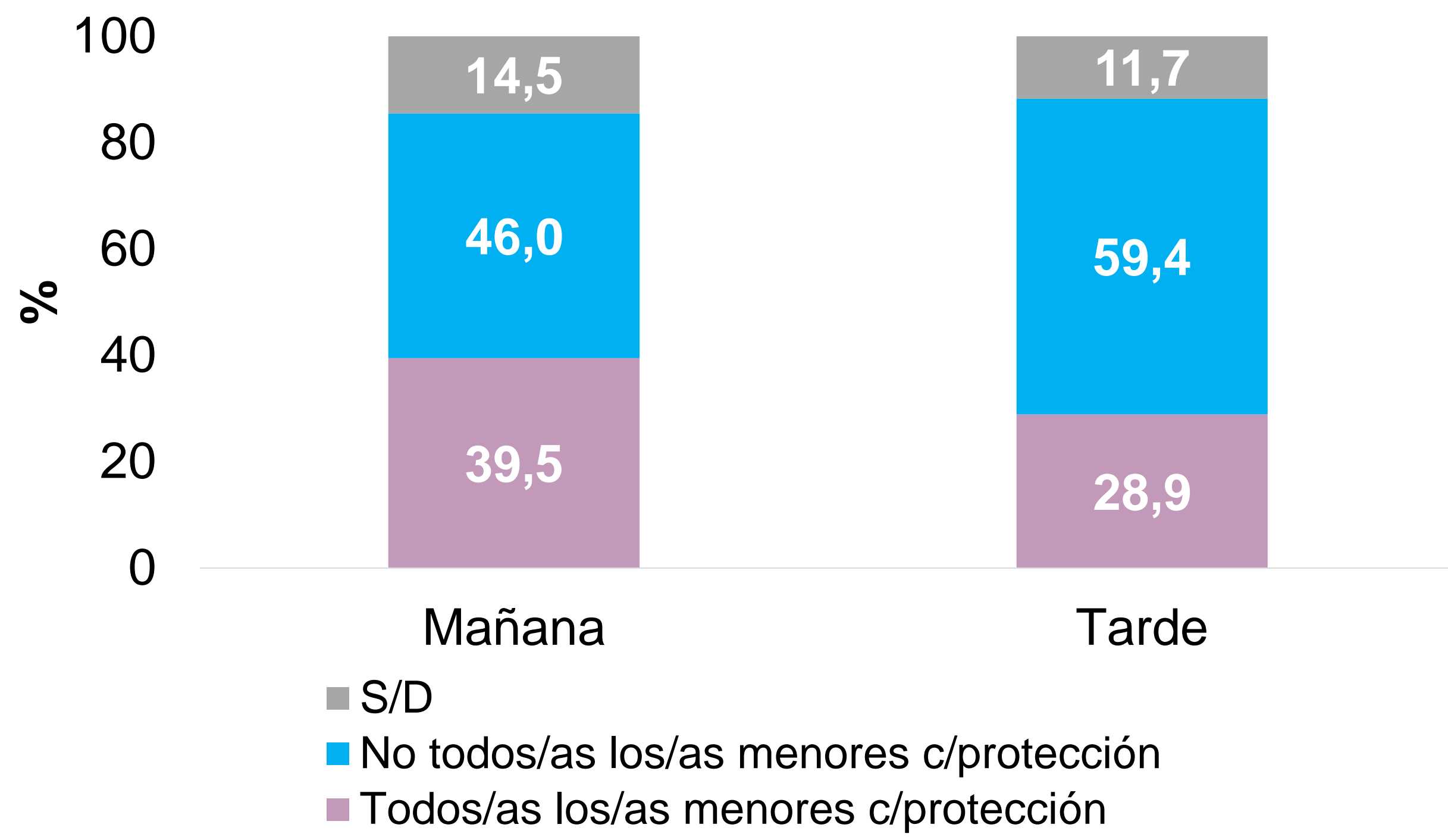
/ 1.3.11. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según día de la semana

No se observan diferencias destacables en el uso de sistemas de protección infantil según el día de la semana.



/ 1.3.12. Seguridad Infantil -Total menores viajando con protección según momento del día

El porcentaje de uso de sistemas de protección infantil es mayor durante las mañanas (39,5%) respecto de las tardes (28,9%).



2. Motovehículos

Uso de Casco y Distracciones

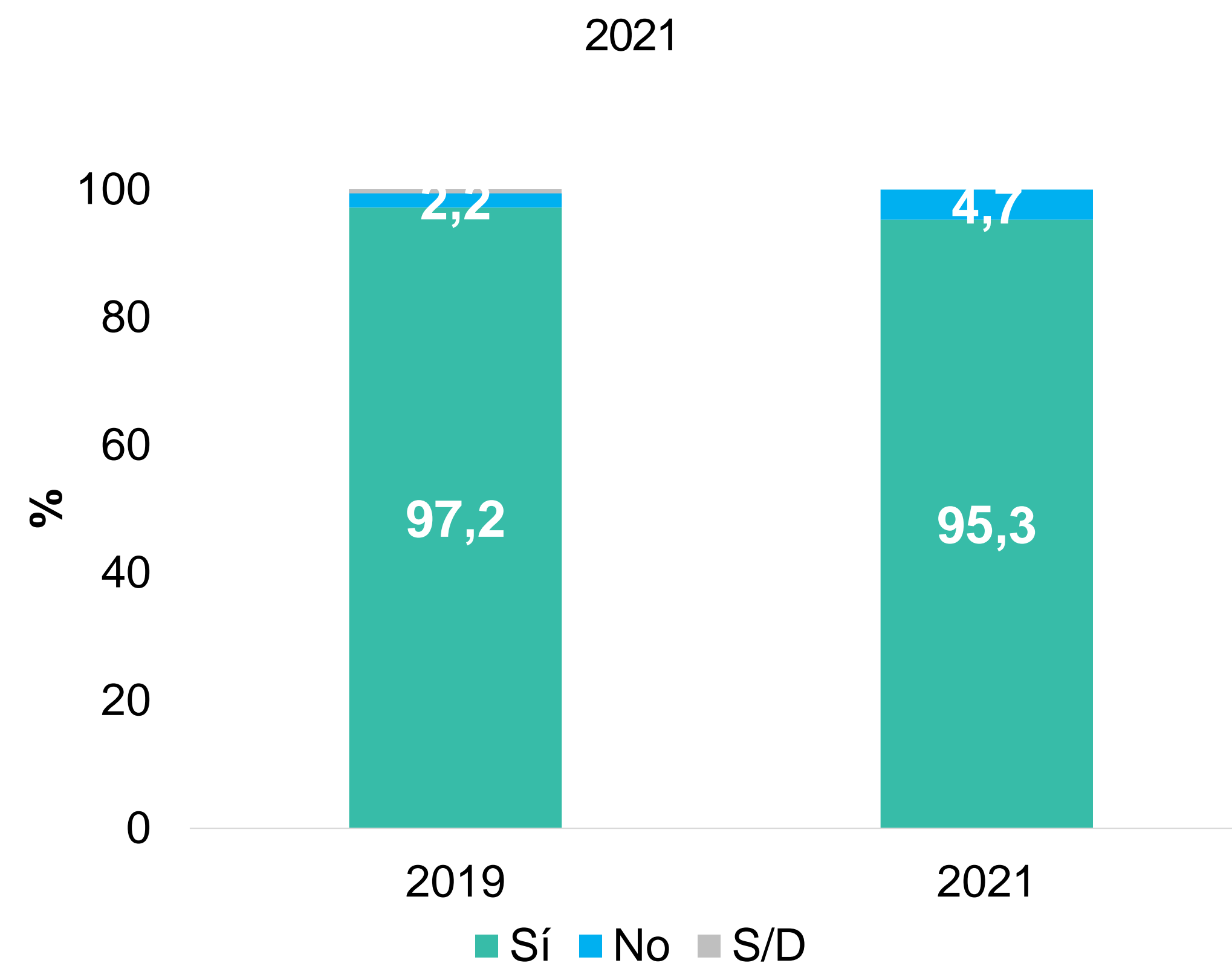
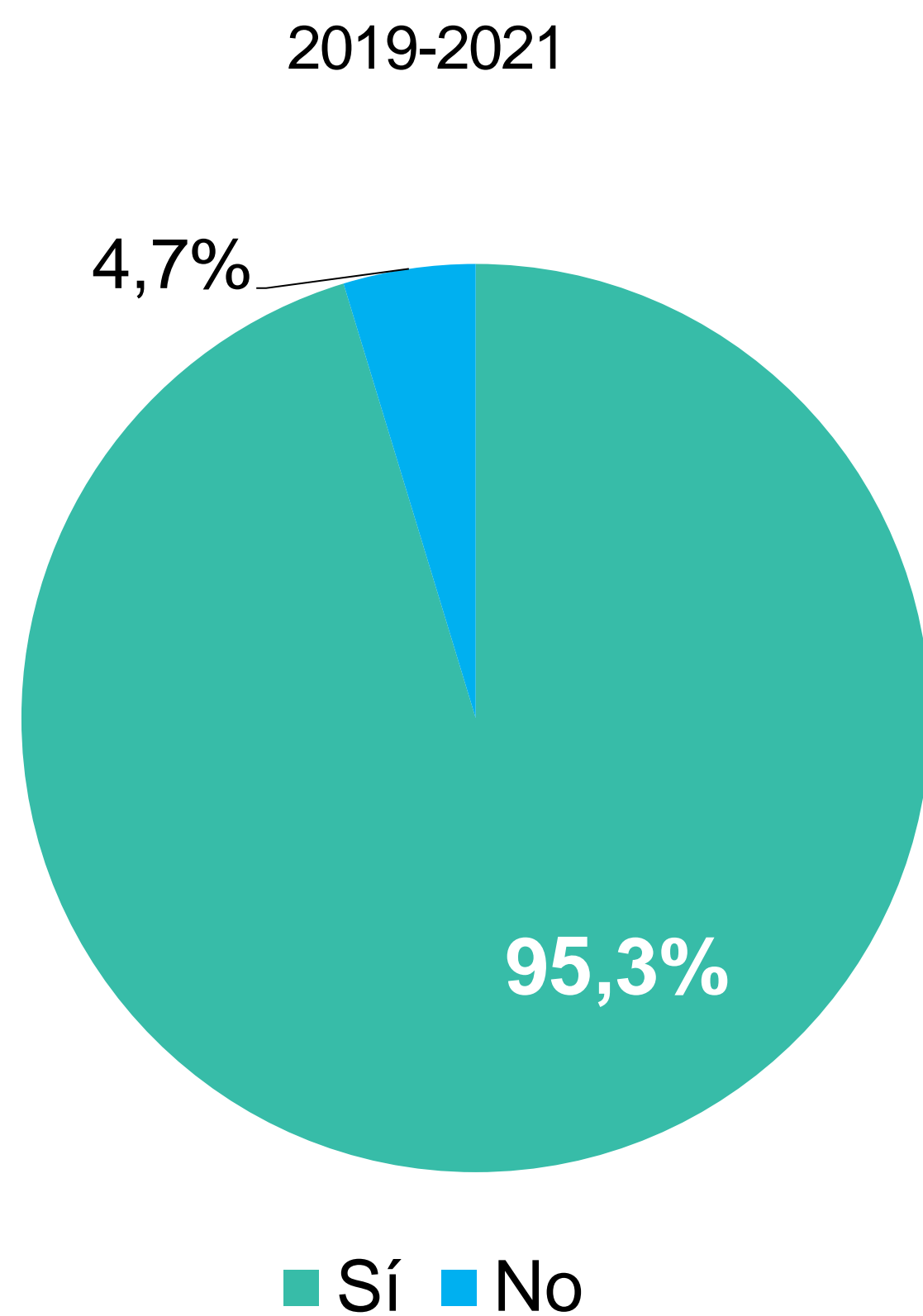


2. Motovehículos

2.1. Uso de Casco

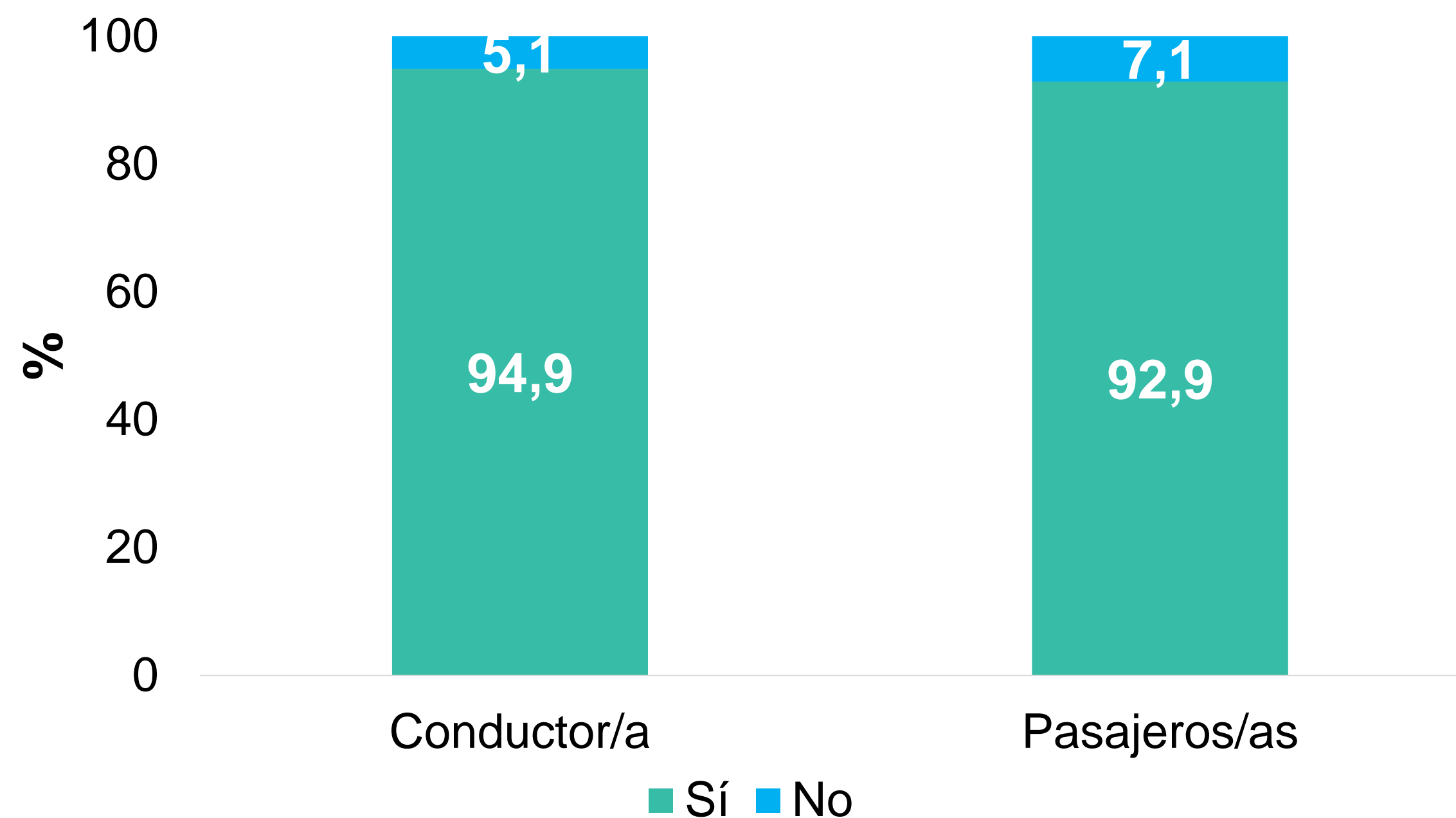
/ 2.1.1 Uso del casco. Variación 2019-2021

En el 95,3% de las observaciones realizadas la totalidad de ocupantes de motovehículos se encontraban protegidos por el uso de casco. En relación con 2019 se registra un descenso de 2,1 puntos porcentuales en el uso del casco.



/ 2.1.2. Uso del casco según ubicación en el motovehículo

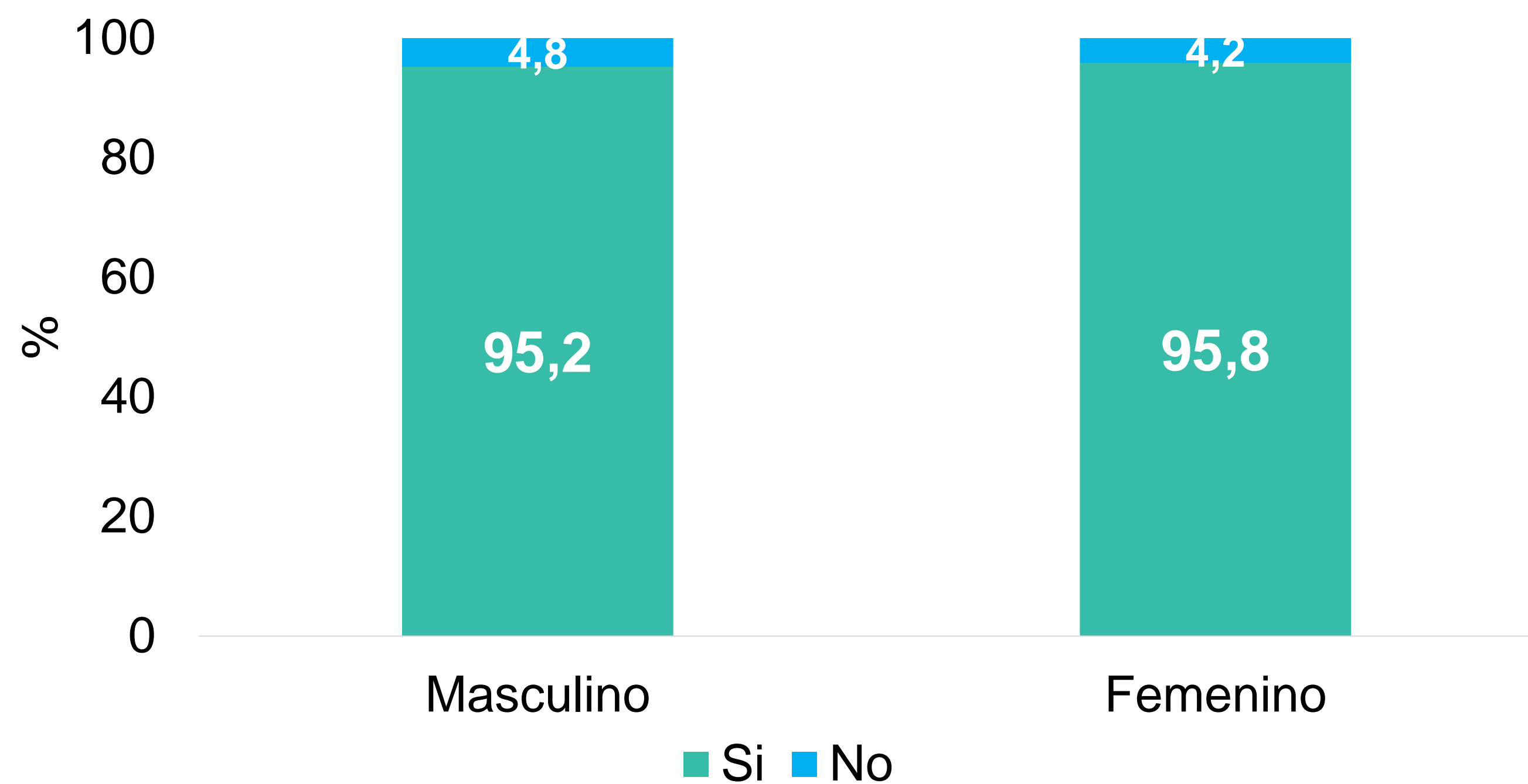
El uso de casco en los pasajeros/as* es levemente inferior (- 2 puntos) al registrado en quienes conducen.



*Dado que el uso del casco en el total de ocupantes representa la suma del uso de casco de conductores y acompañantes individualmente, el porcentaje del total de pasajeros con casco (95,3%) es por ende mayor que el registrado según la ubicación en el motovehículo.

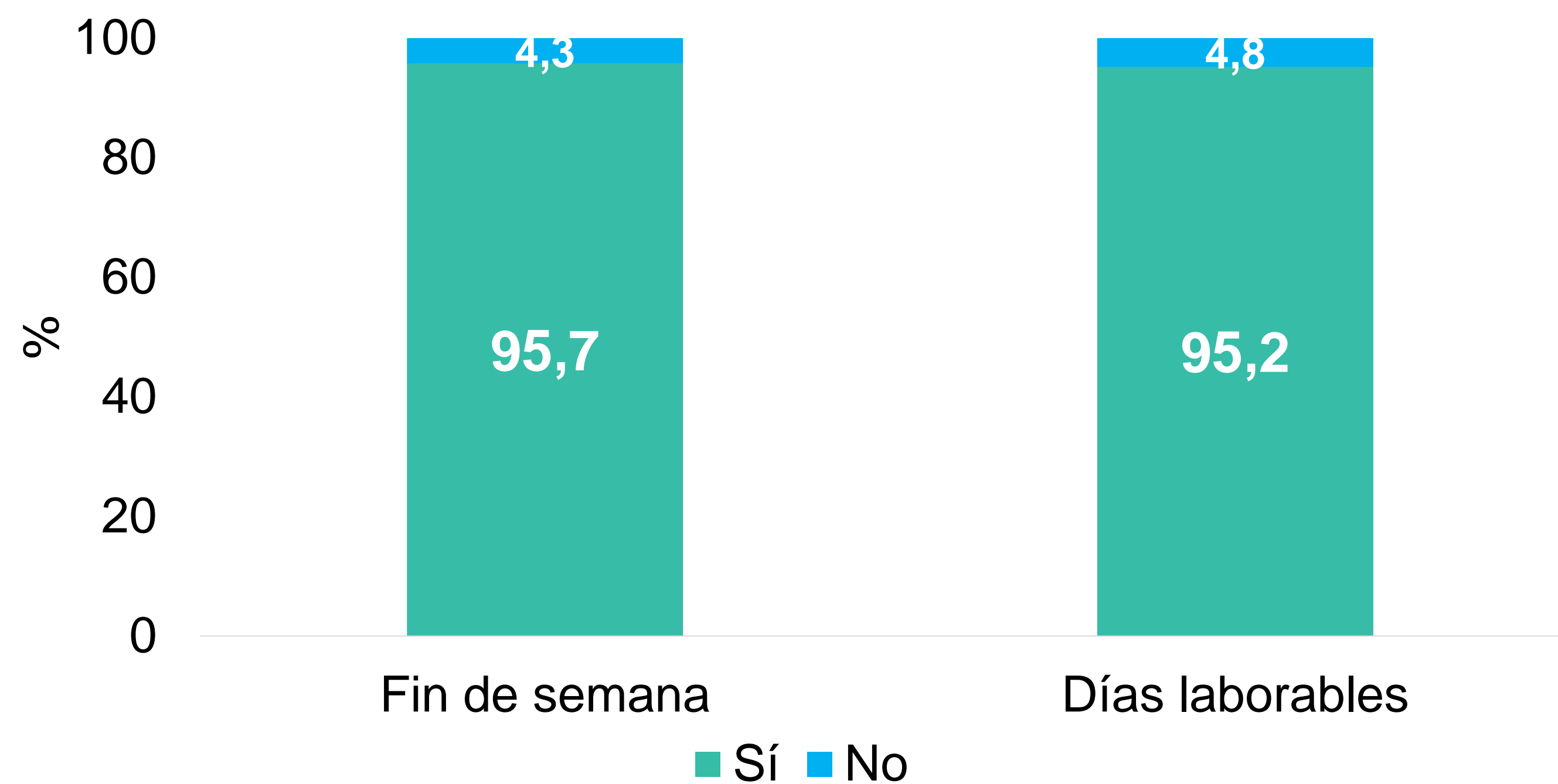
/ 2.1.3. Uso del casco según sexo de quien conduce

No se observan diferencias en el uso del casco según el sexo de quien conduce



/ 2.1.4. Uso del casco según día de la semana

No se observan diferencias en el uso del casco según sea fin de semana o días laborables.



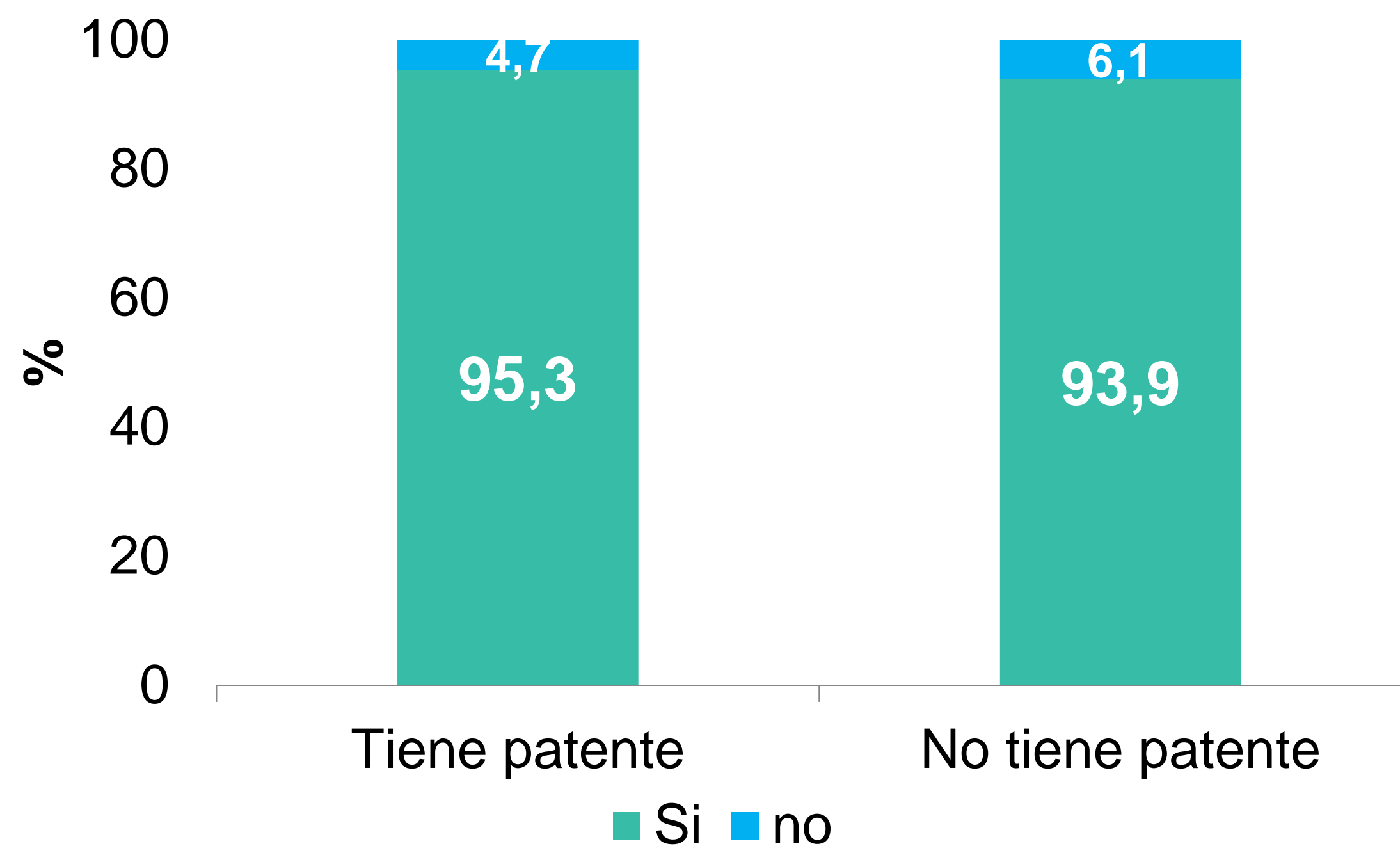
/ 2.1.5. Uso del casco según momento del día

No se observan diferencias en el uso del casco según sea mañana o tarde.



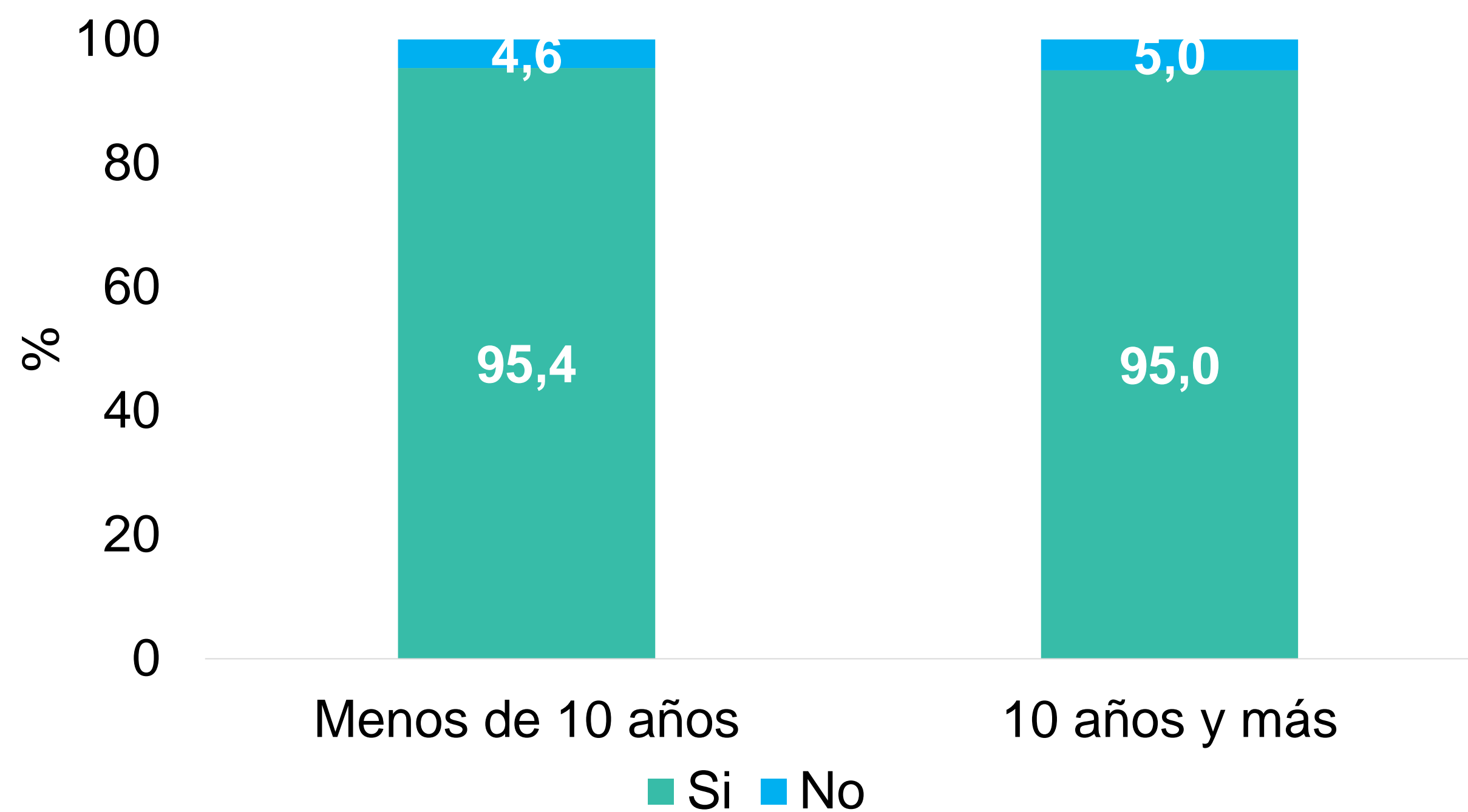
/ 2.1.6. Uso del casco según presencia de patente en el vehículo

El uso de casco es levemente mayor en quienes viajan en motovehículos que tienen su patente colocada.



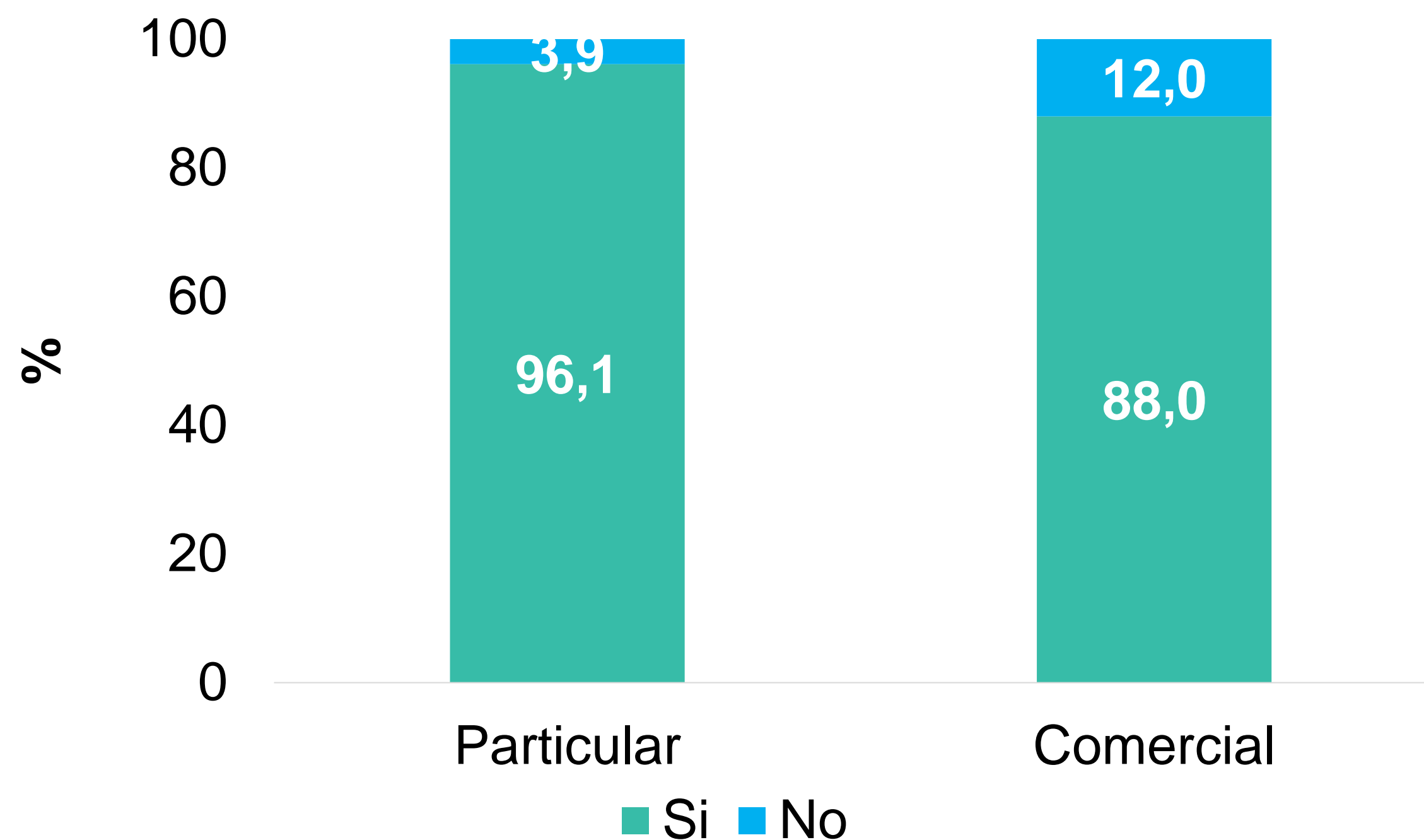
/ 2.1.7. Uso del casco según antigüedad del motovehículo

No se observan diferencias en el uso del casco según la antigüedad del motovehículo.



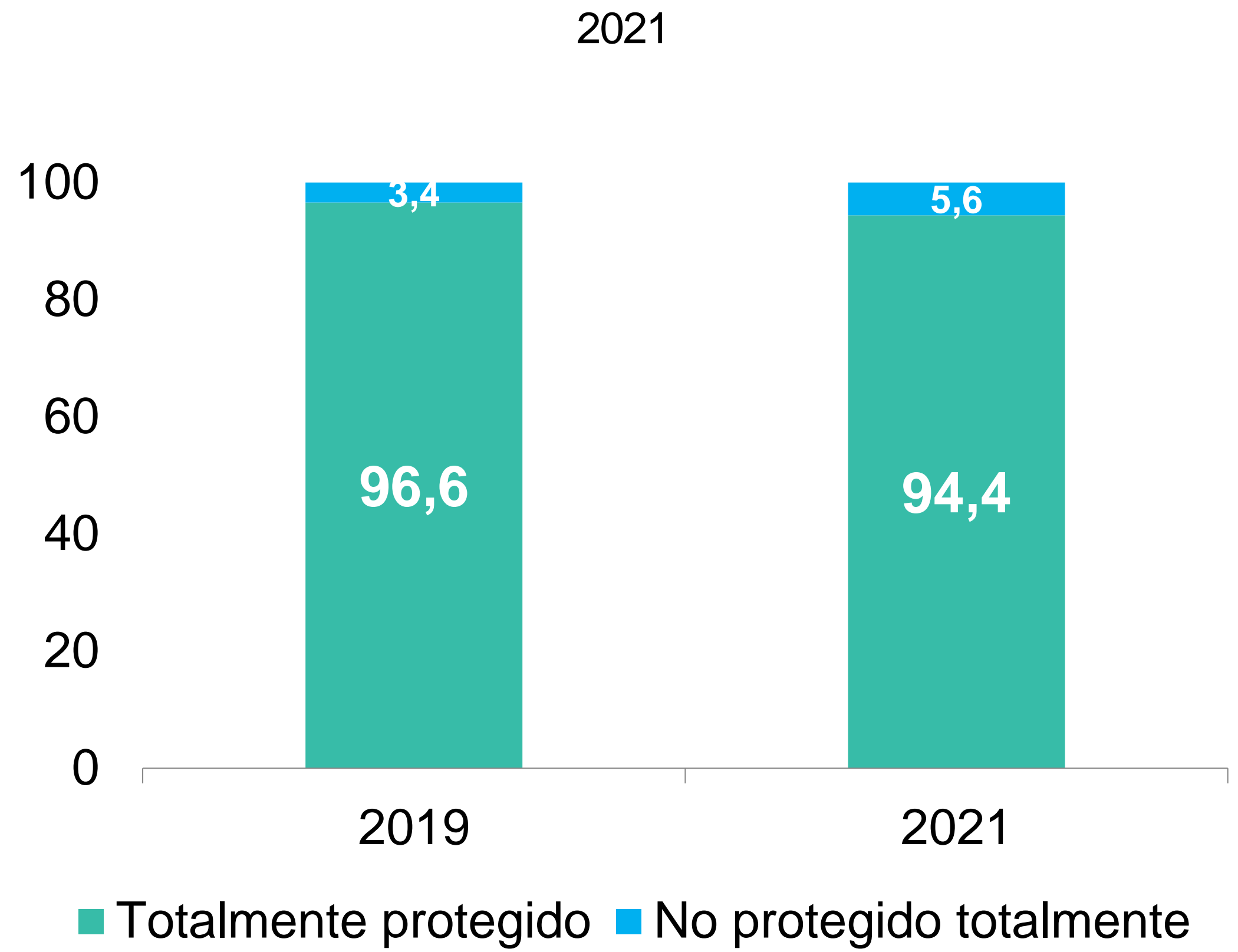
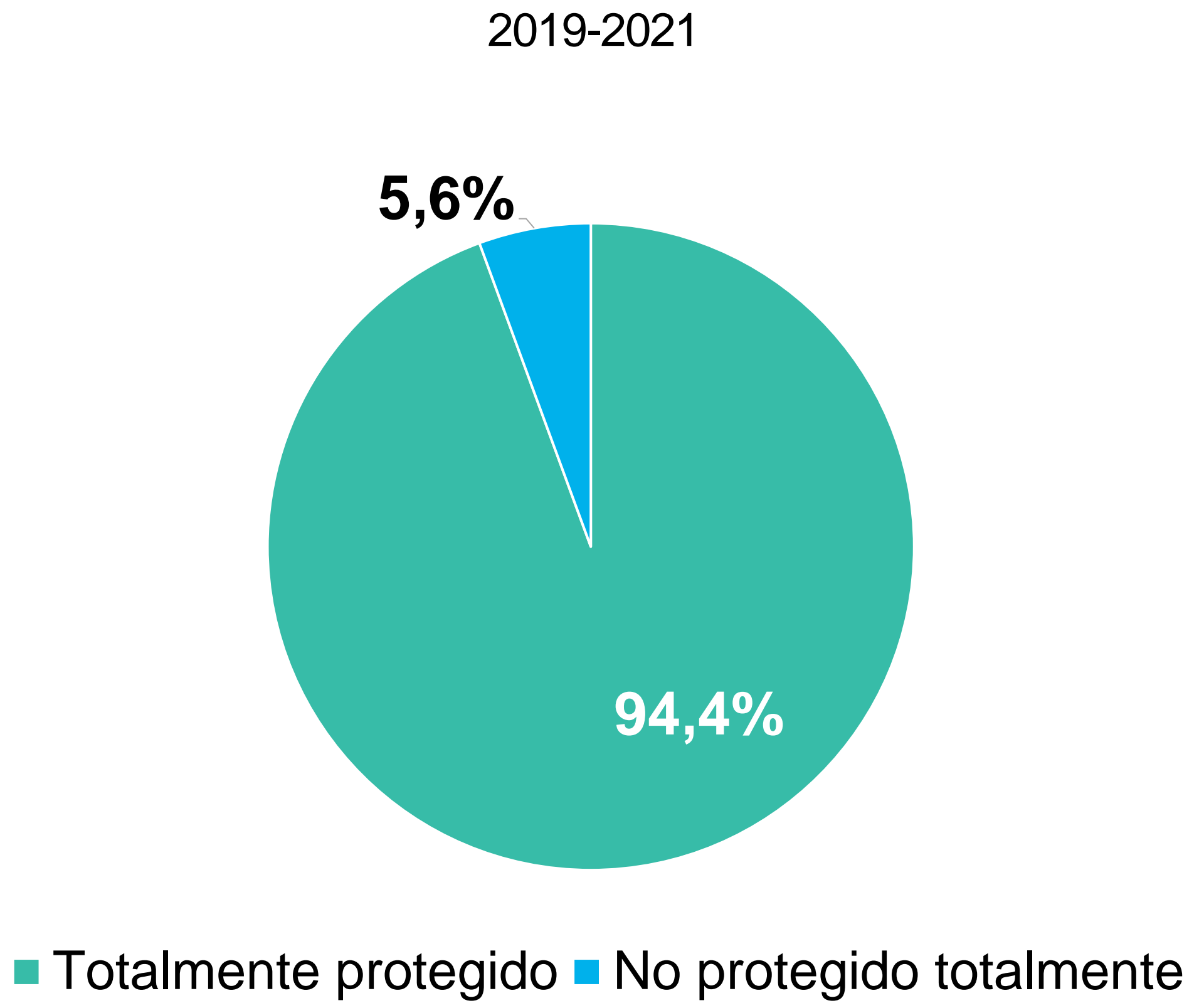
/ 2.1.8. Uso del casco según uso del vehículo

Mientras el uso del casco en los motovehículos de uso particular es cercano al promedio, el uso en los motovehículos de uso comercial cae siete puntos respecto del promedio general. La baja incidencia de este menor uso en los motovehículos de uso comercial se debe al hecho de su baja presencia en el total de motovehículos relevados (9,6%)



/ 2.1.9. Uso del casco – Total del vehículo con sus ocupantes protegidos/as

Para esta medición se constata que en el 94,4% de las observaciones los motovehículos circulaban con todos sus ocupantes protegidos/as, 2,2 puntos menos que en 2019.



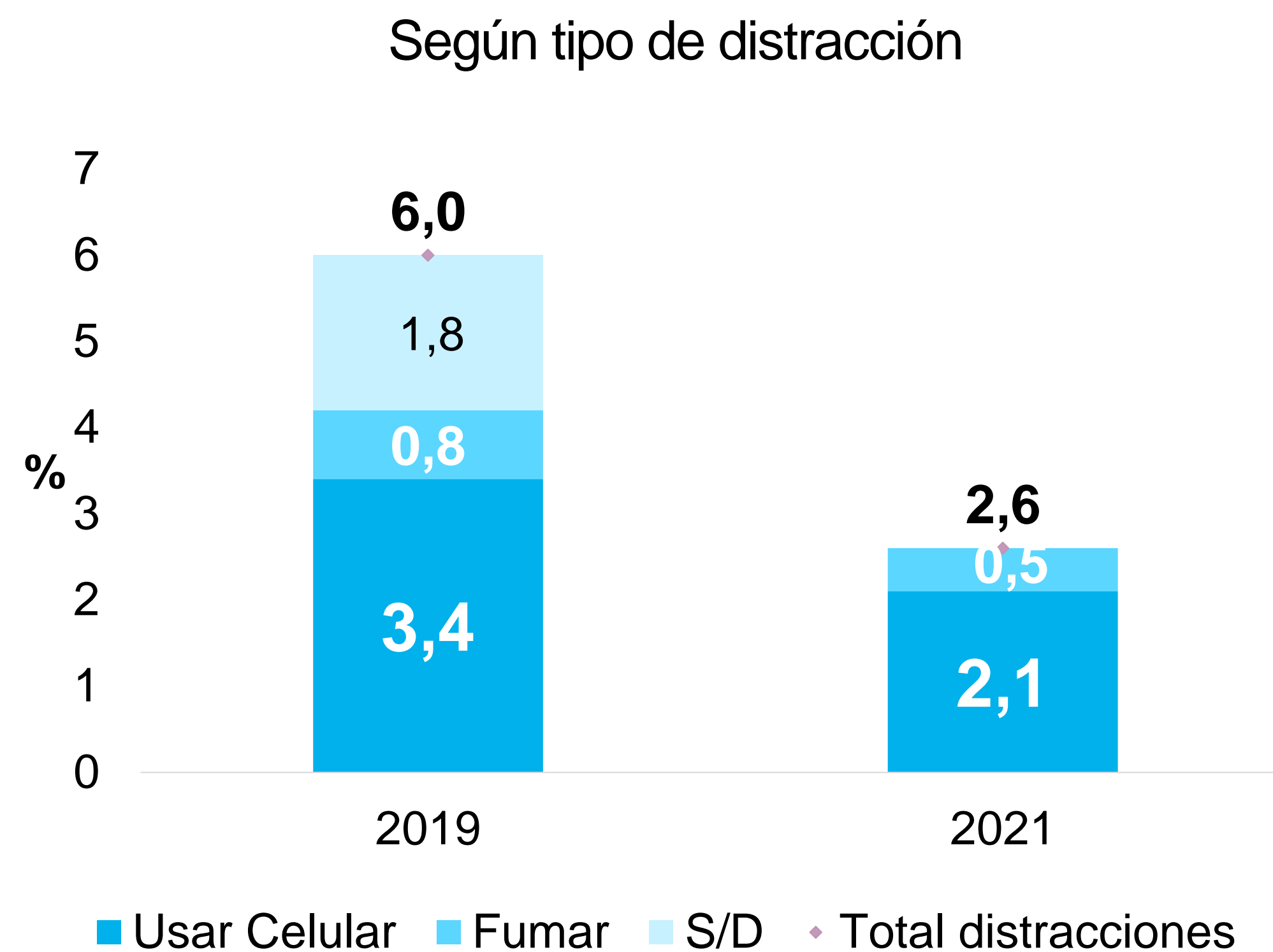
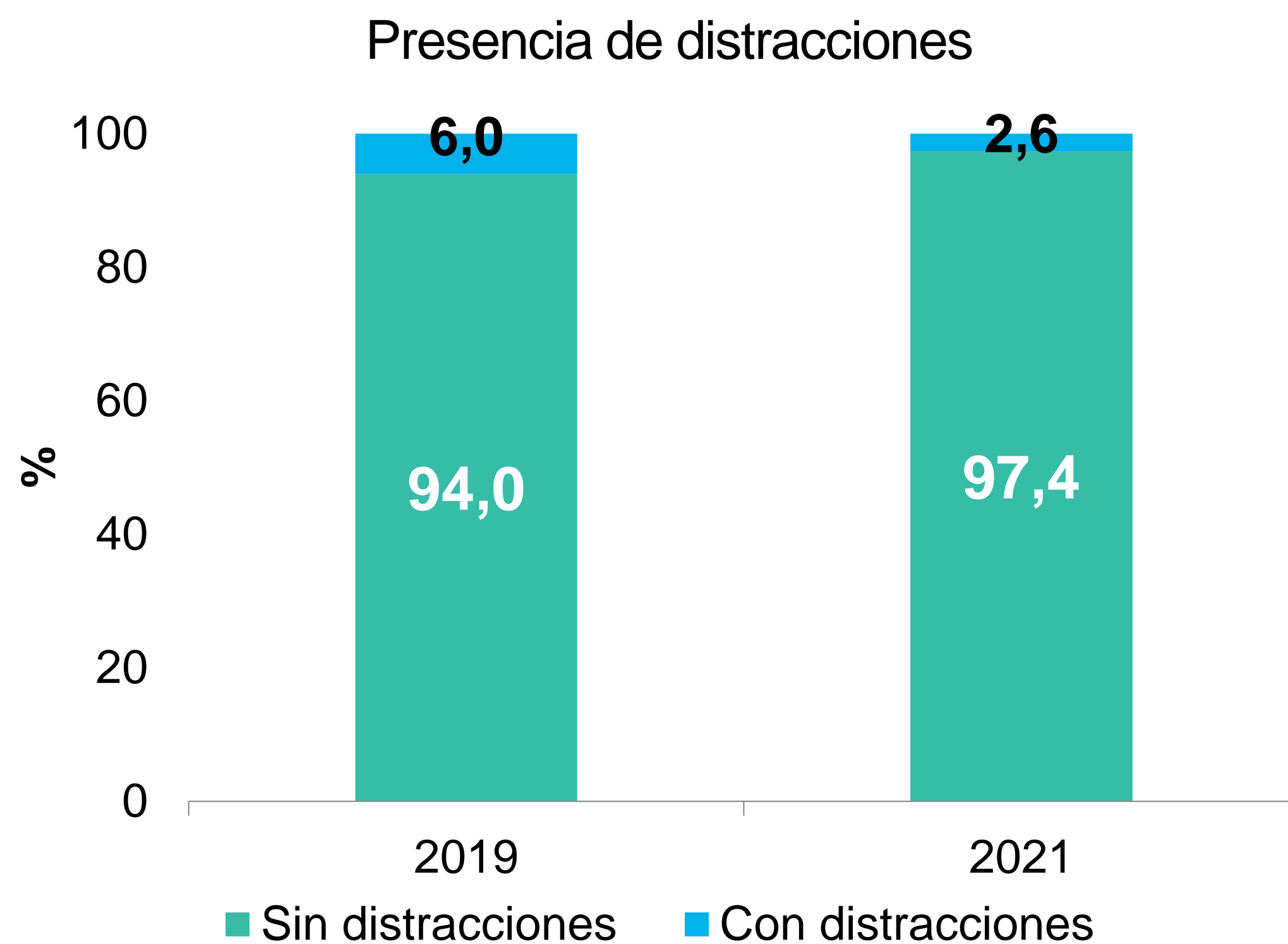


2. Motovehículos

2.2. Distracciones

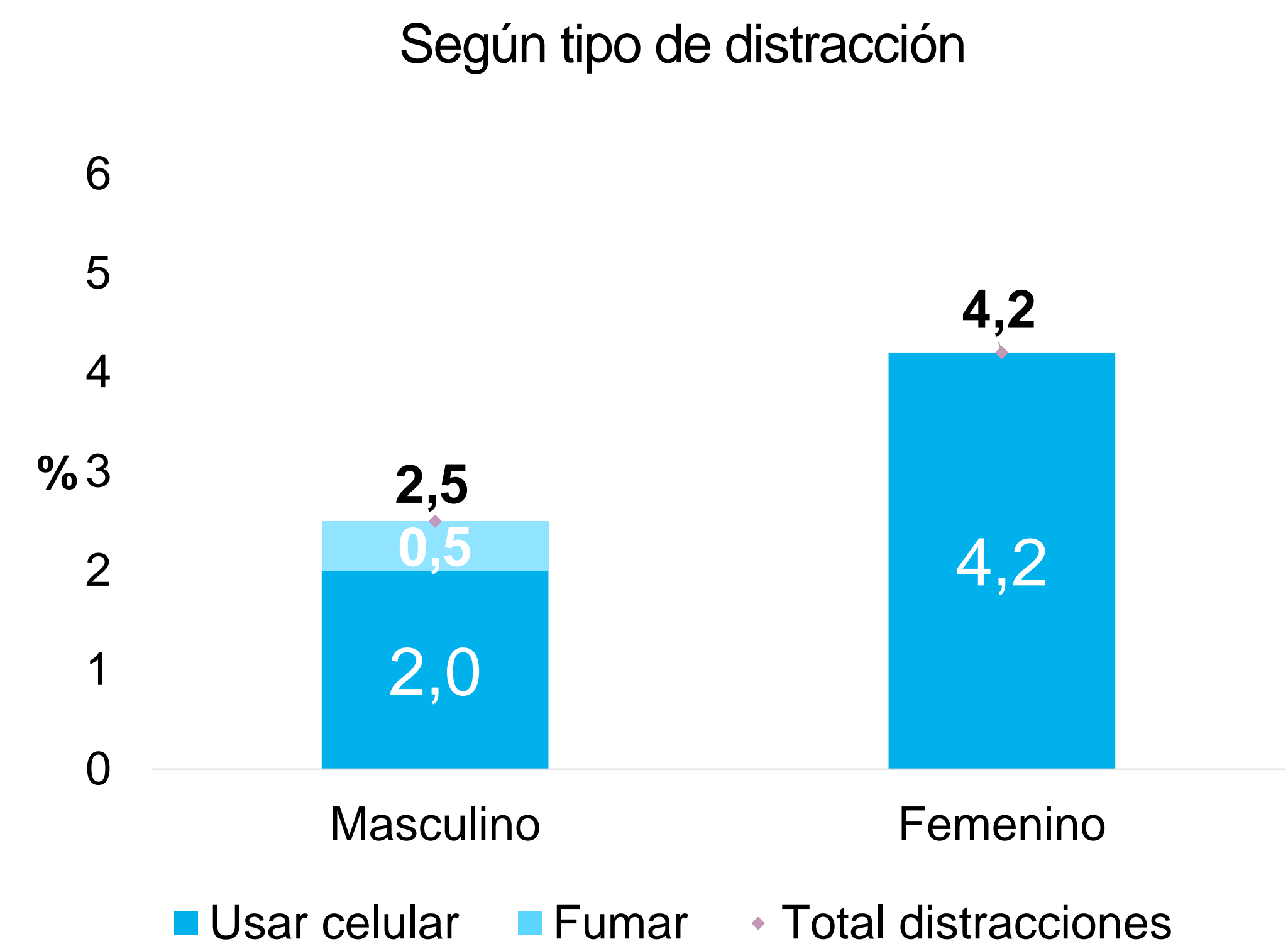
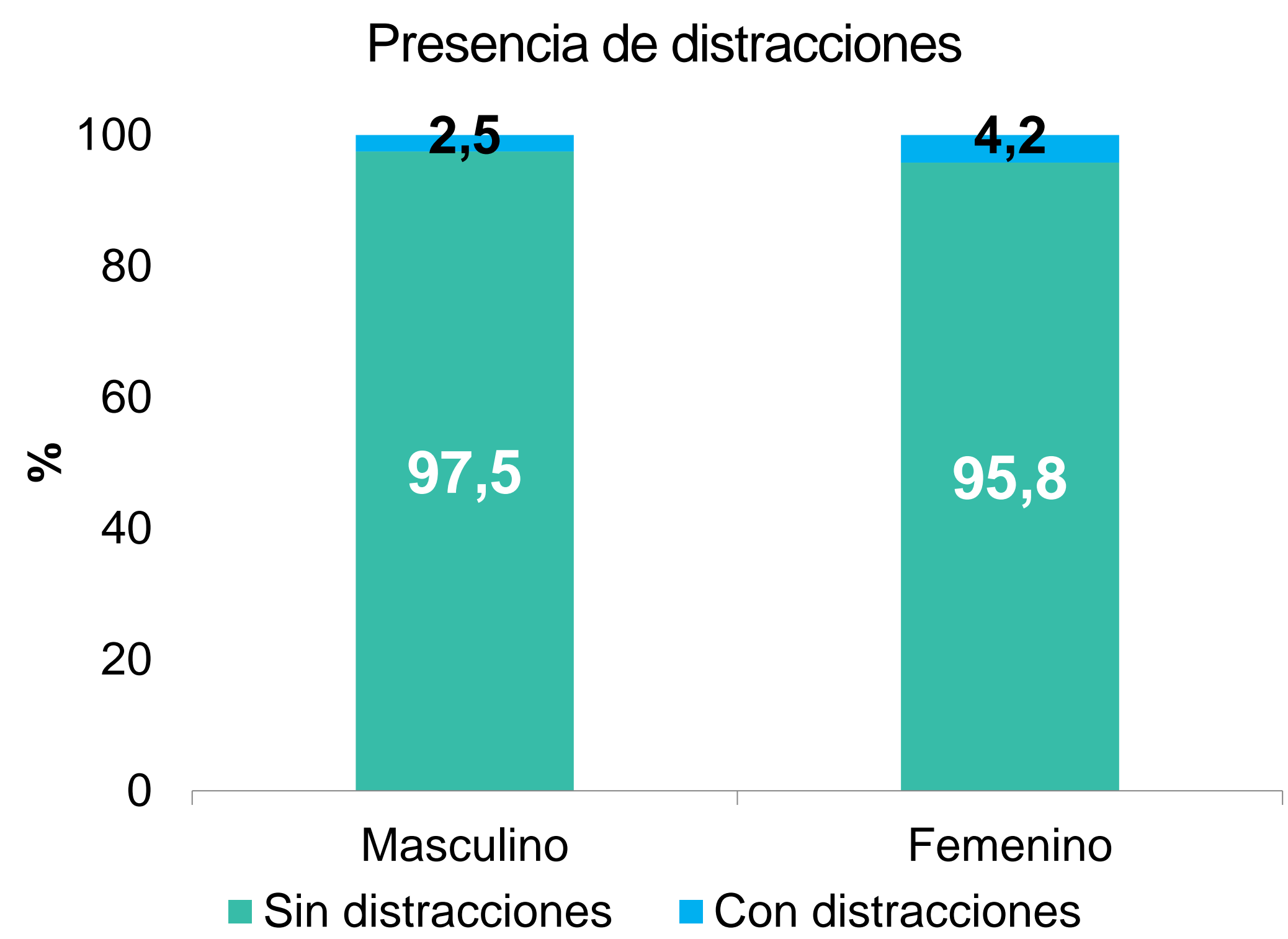
/ 2.2.1. Factores de Distracción en motovehículos. Variación 2019-2021

Un 2,6% de quienes conducen motovehículos presentan alguna actitud de distracción, siendo el principal de ellos el uso del celular, con un registro de 2,1%. En relación con 2019 se ha reducido en 3,4 puntos la presencia de distracciones, debido a la ausencia de observaciones sin determinar y al descenso de un poco mas de un punto del uso de celular.



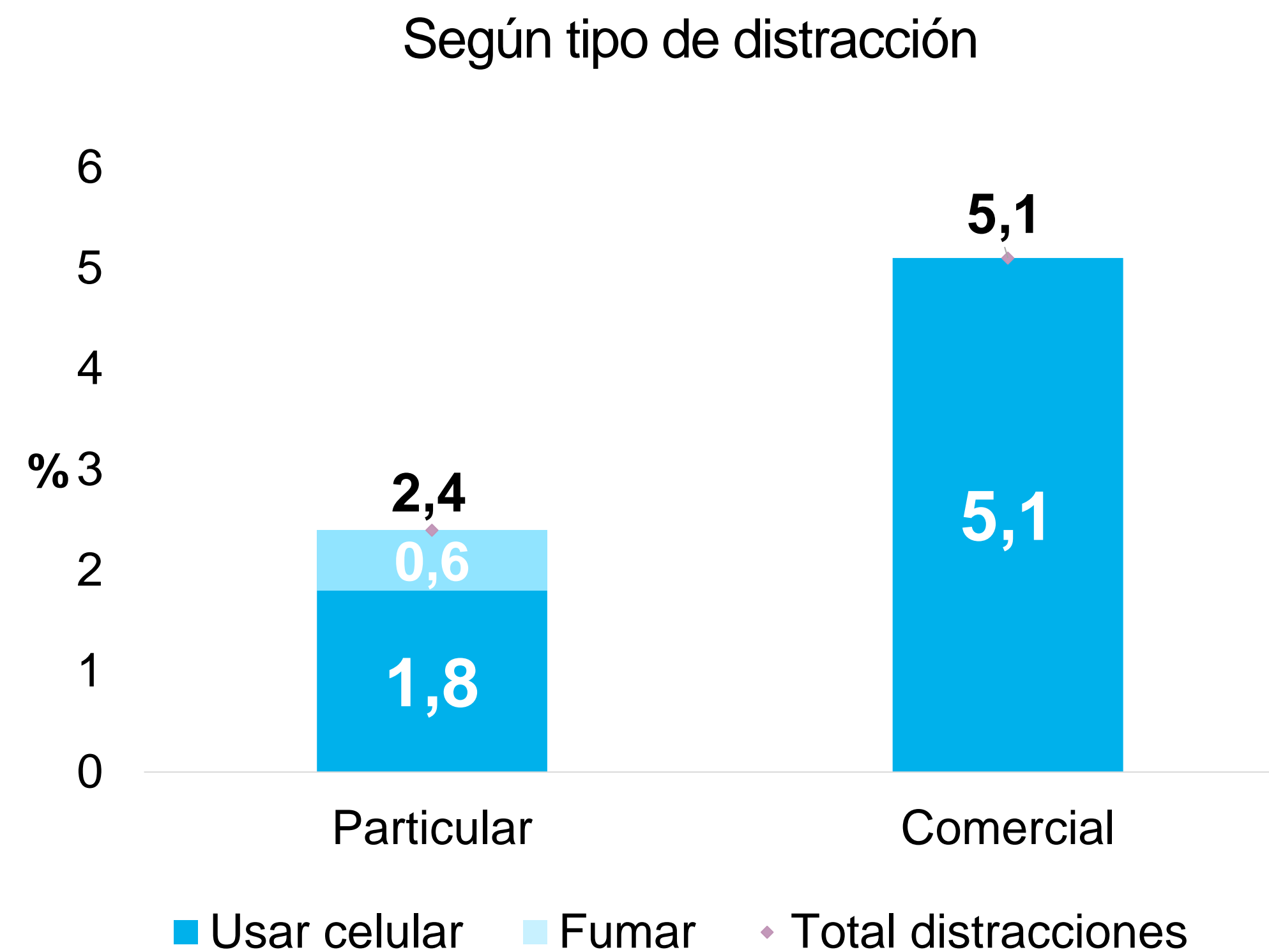
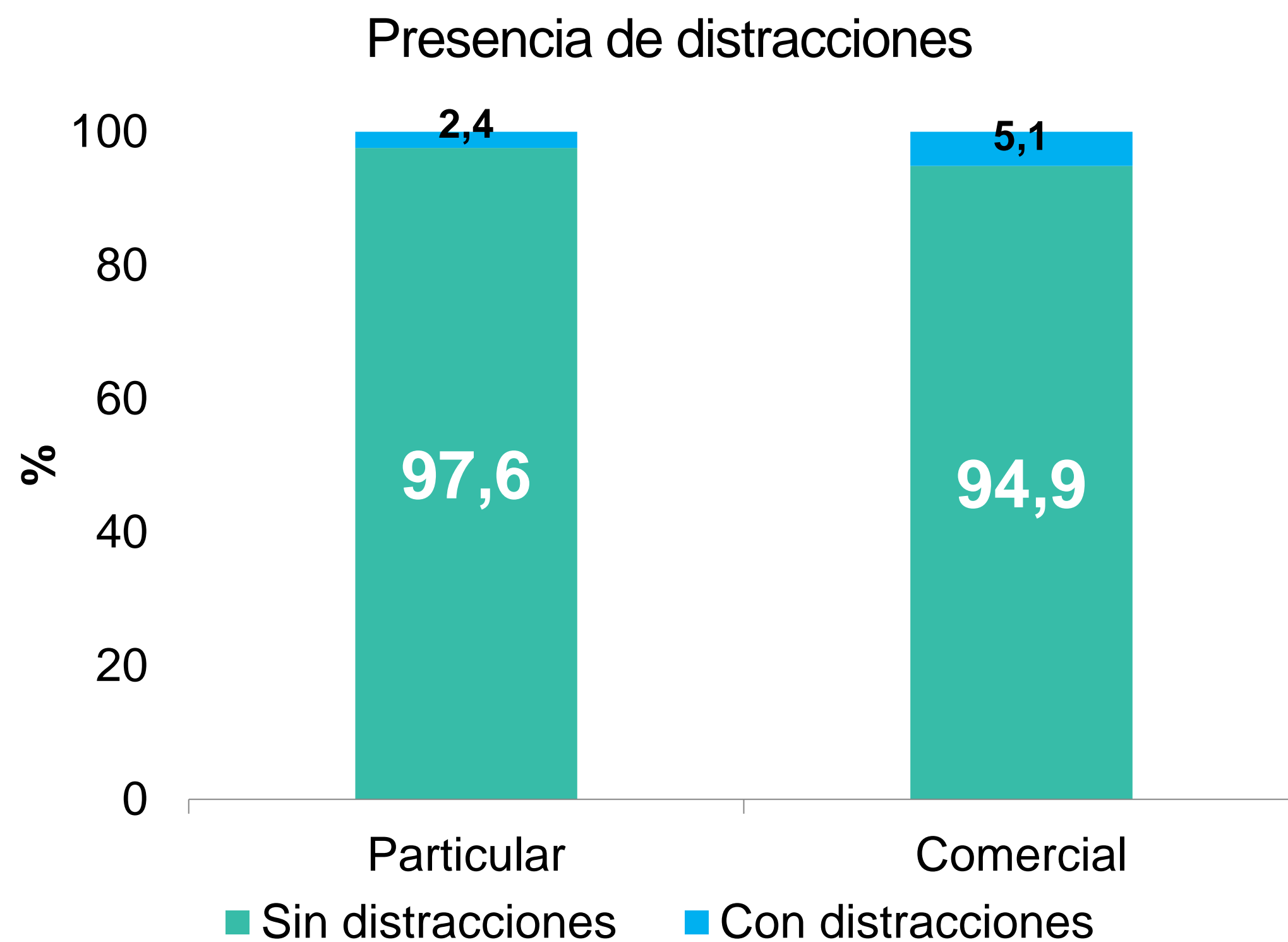
/ 2.2.2. Factores de Distracción según sexo de quien conduce

El uso del celular como factor de distracción es en las conductoras mujeres el doble al observado en los conductores hombres.



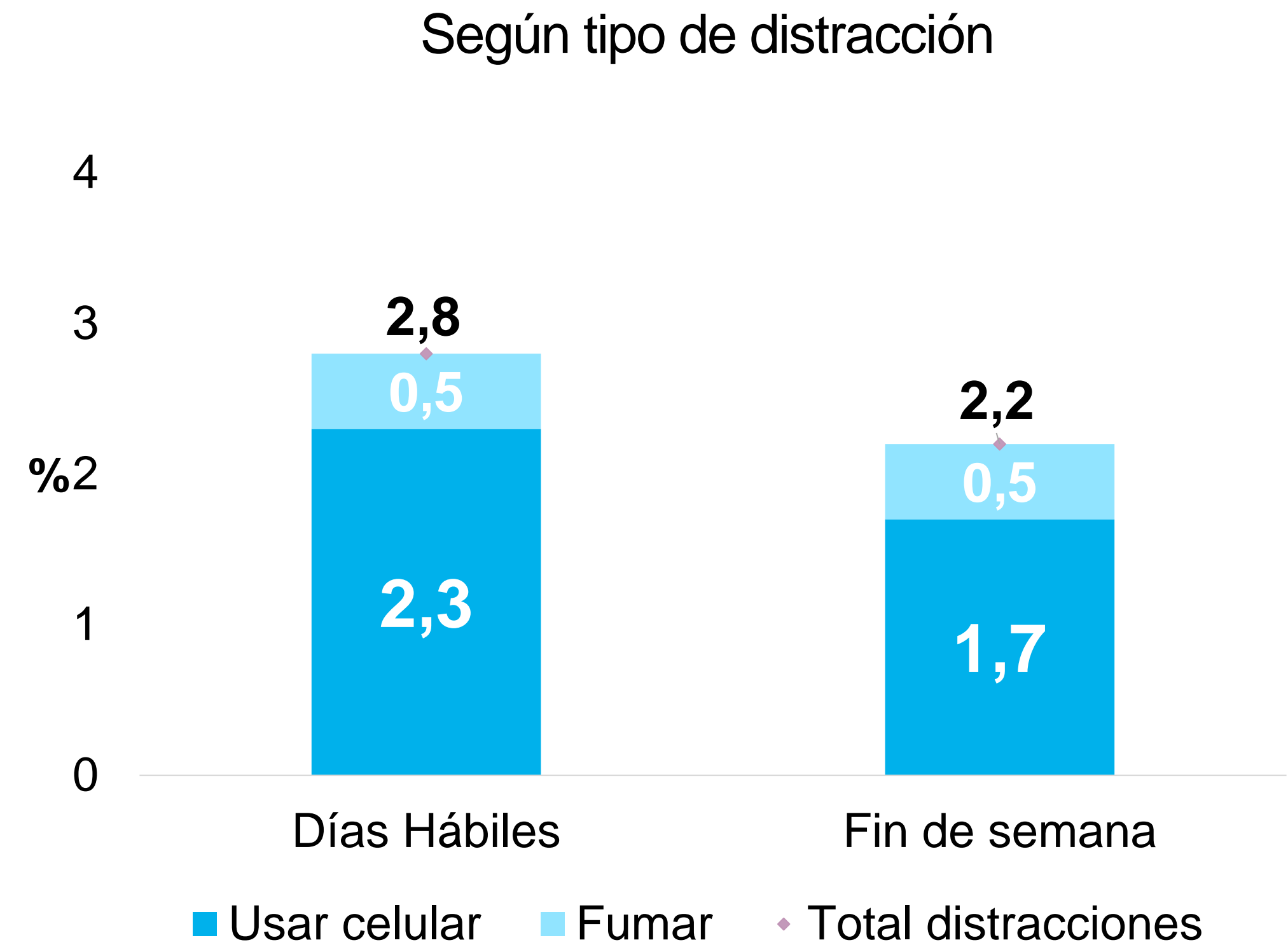
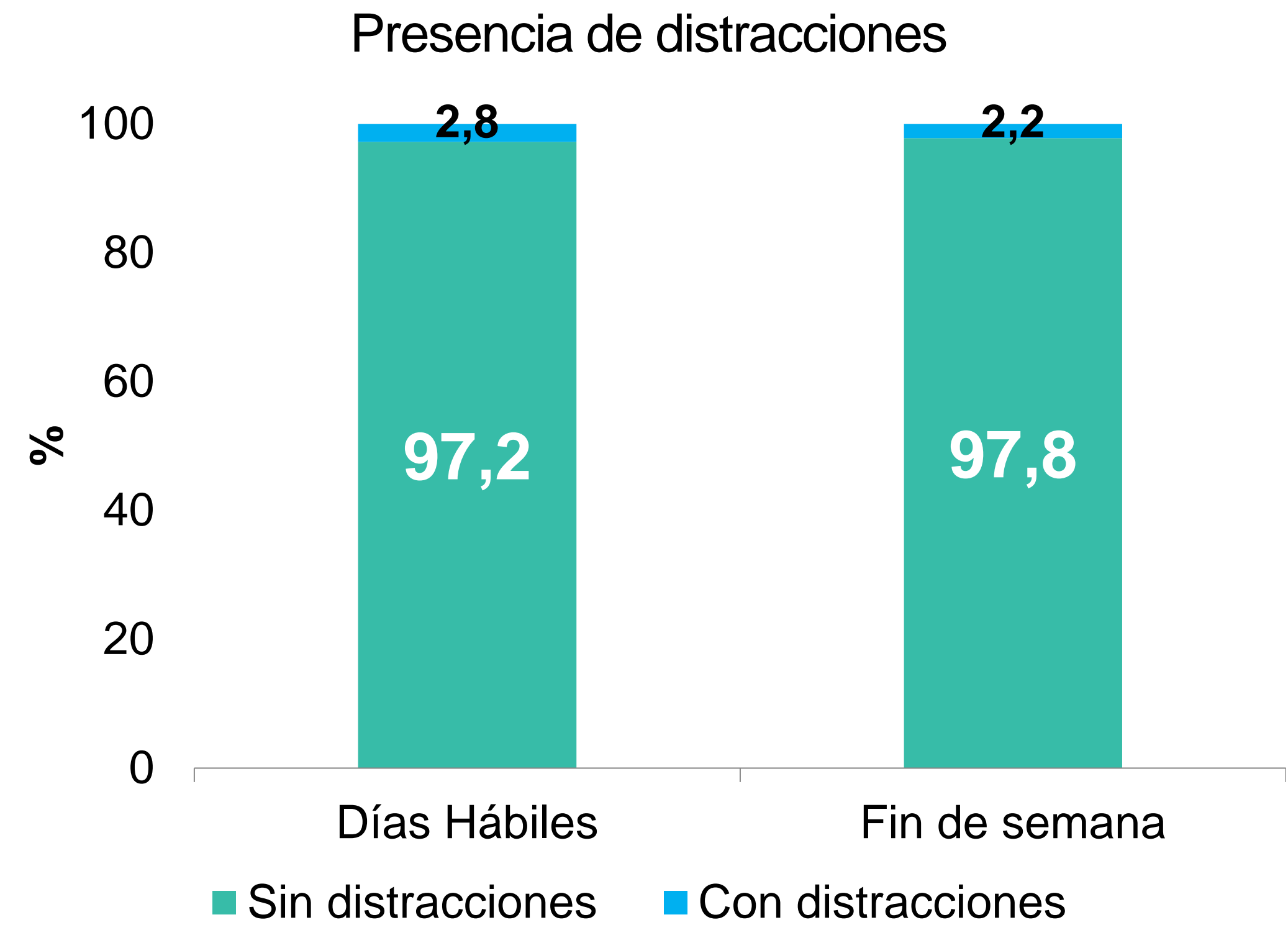
/ 2.2.3. Factores de Distracción según uso del vehículo

Se observa que el uso del celular como factor de distracción es casi tres veces mayor en los motovehículos de uso comercial respecto de los de uso particular.



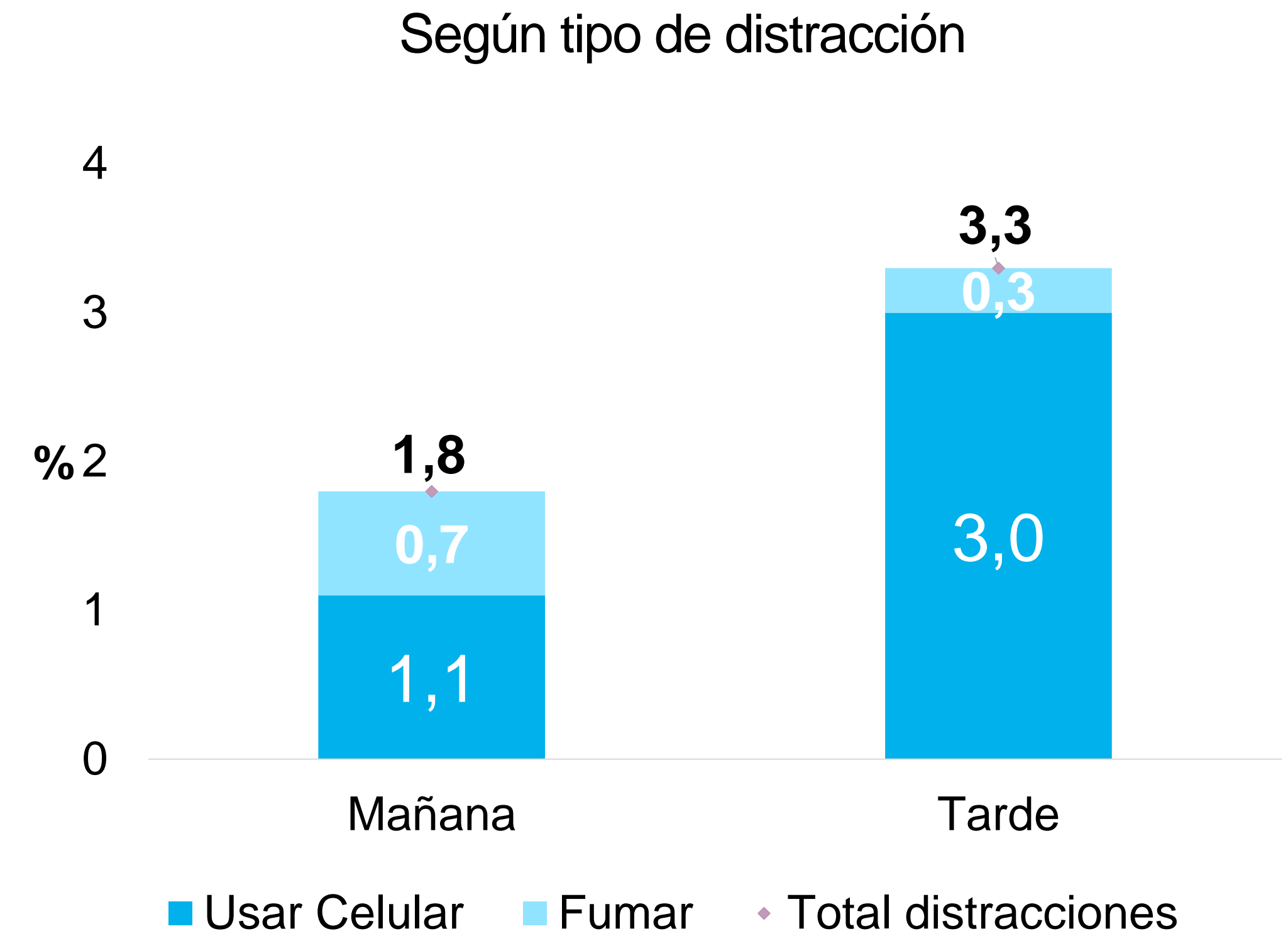
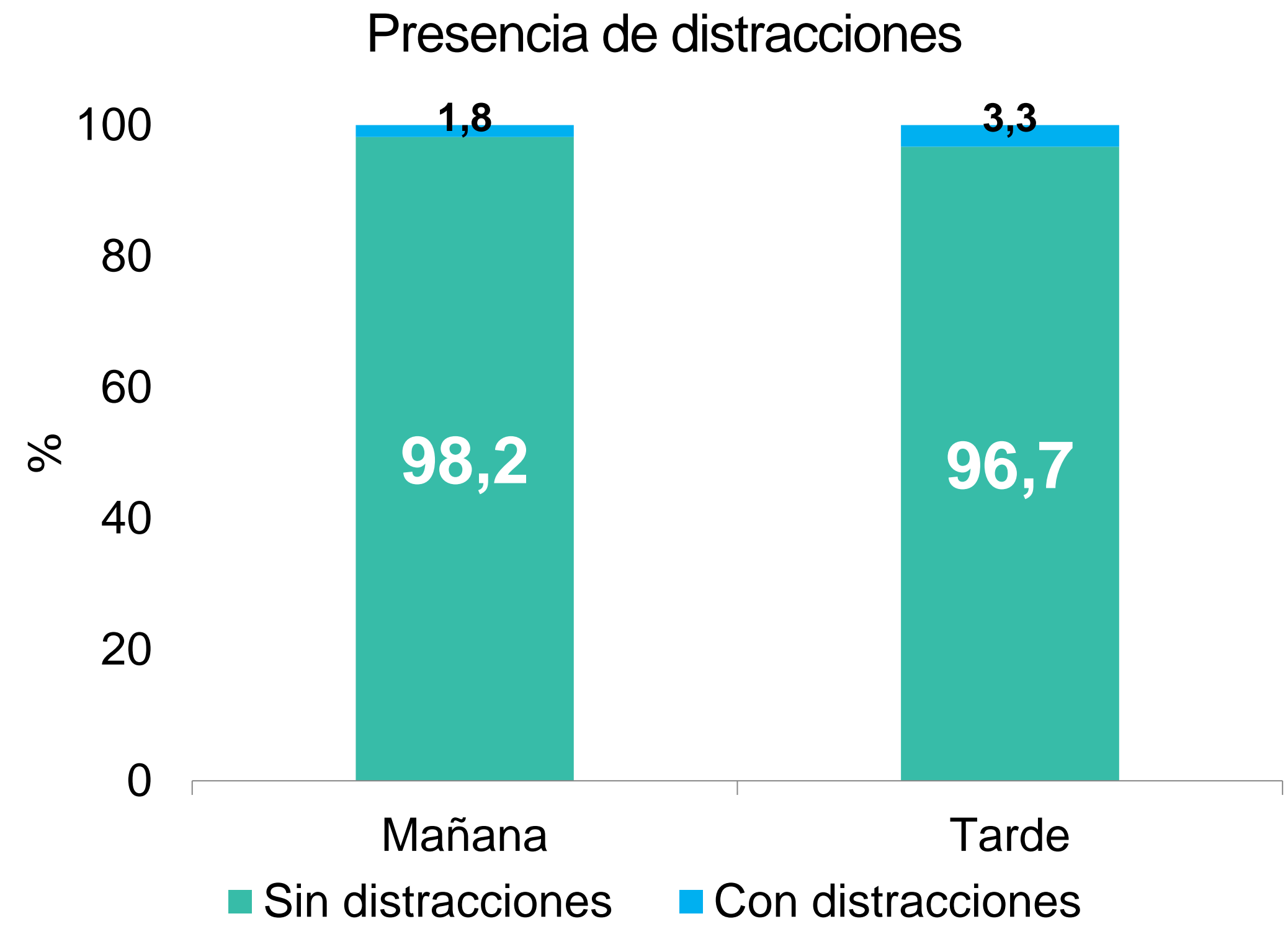
/ 2.2.4. Factores de distracción según día de la semana

No se observan diferencias en la presencia de factores de distracción entre días hábiles y fines de semana.



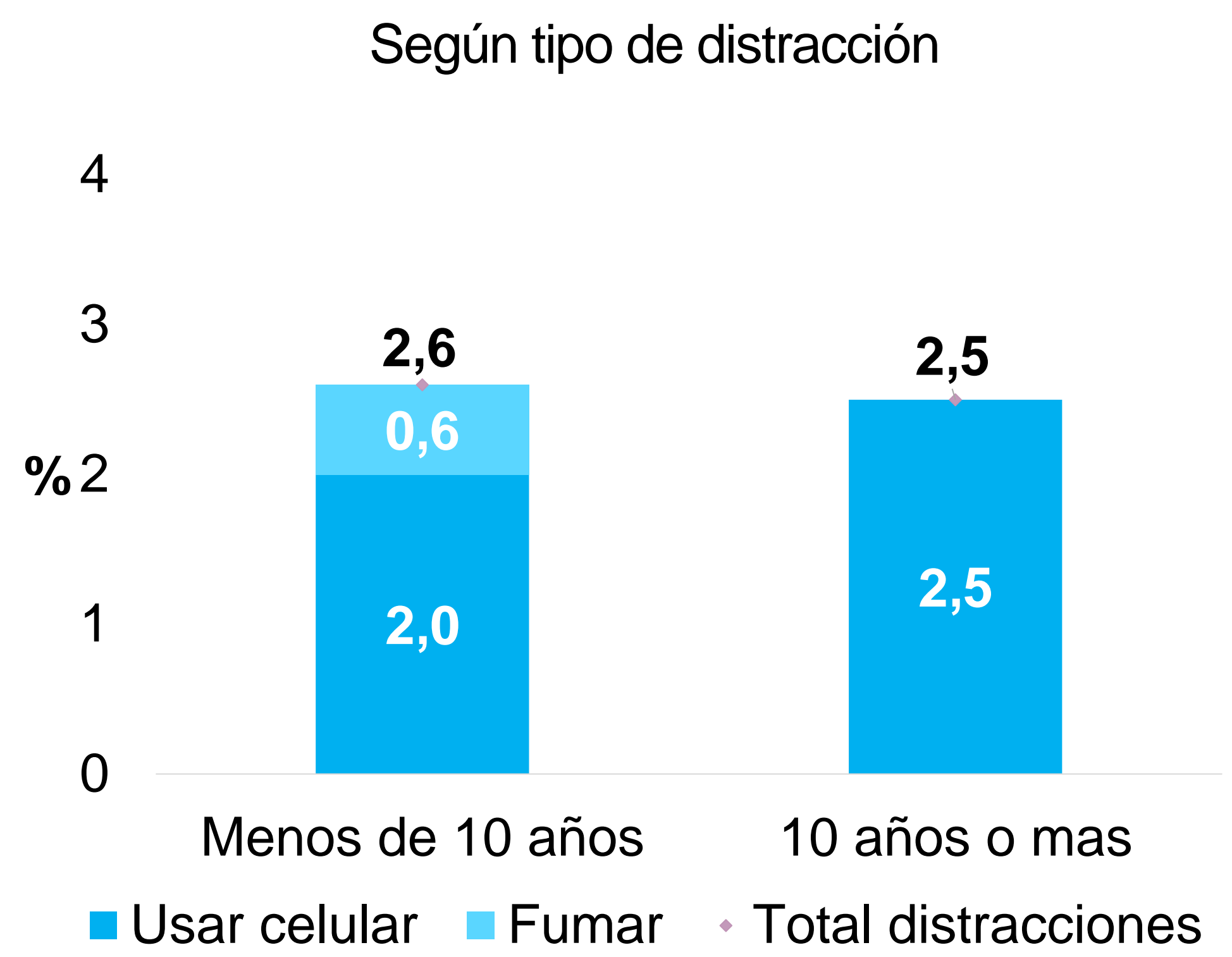
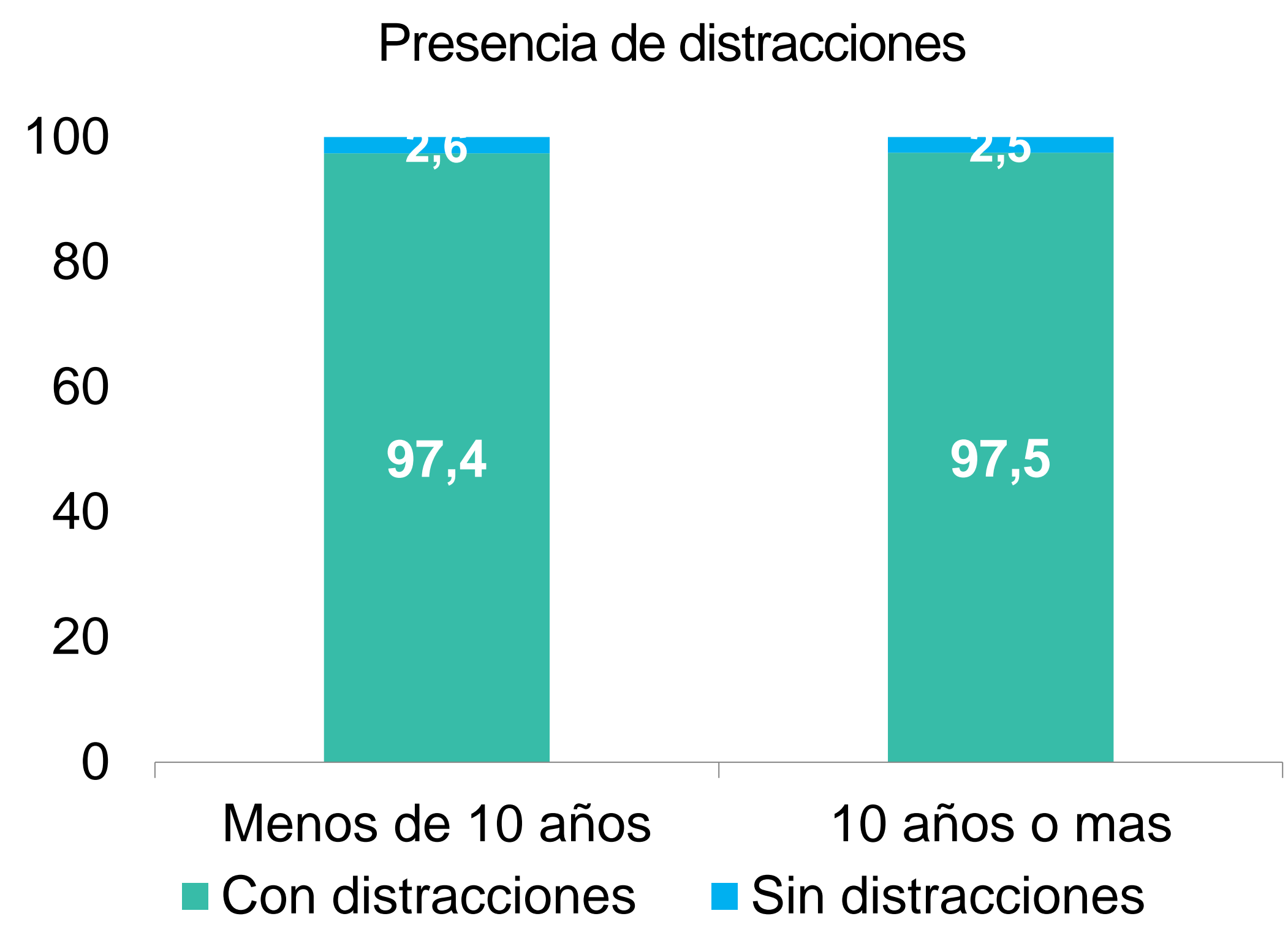
/ 2.2.5. Factores de distracción según momento del día

El uso del celular durante la tarde es casi tres veces mayor al registrado durante la mañana.



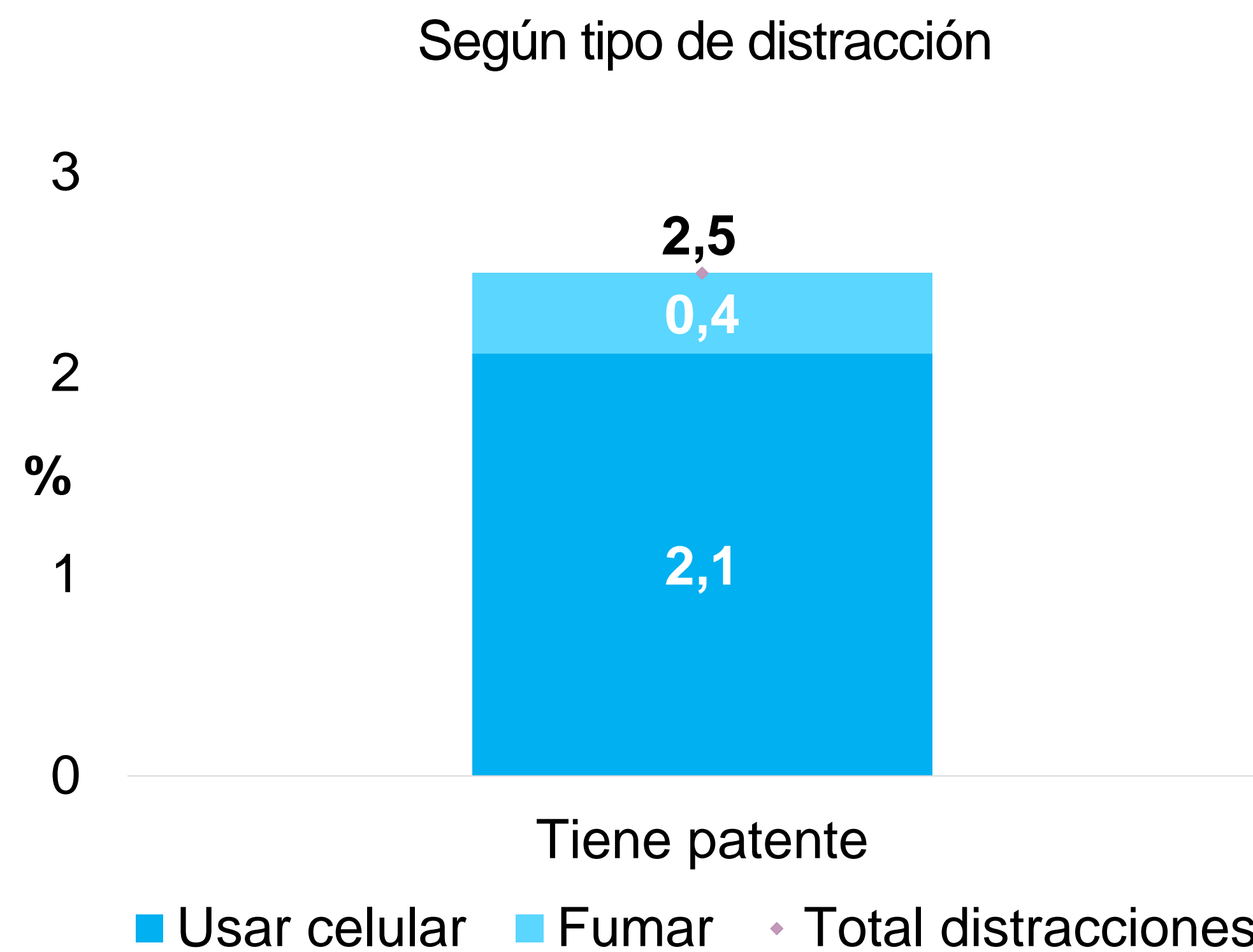
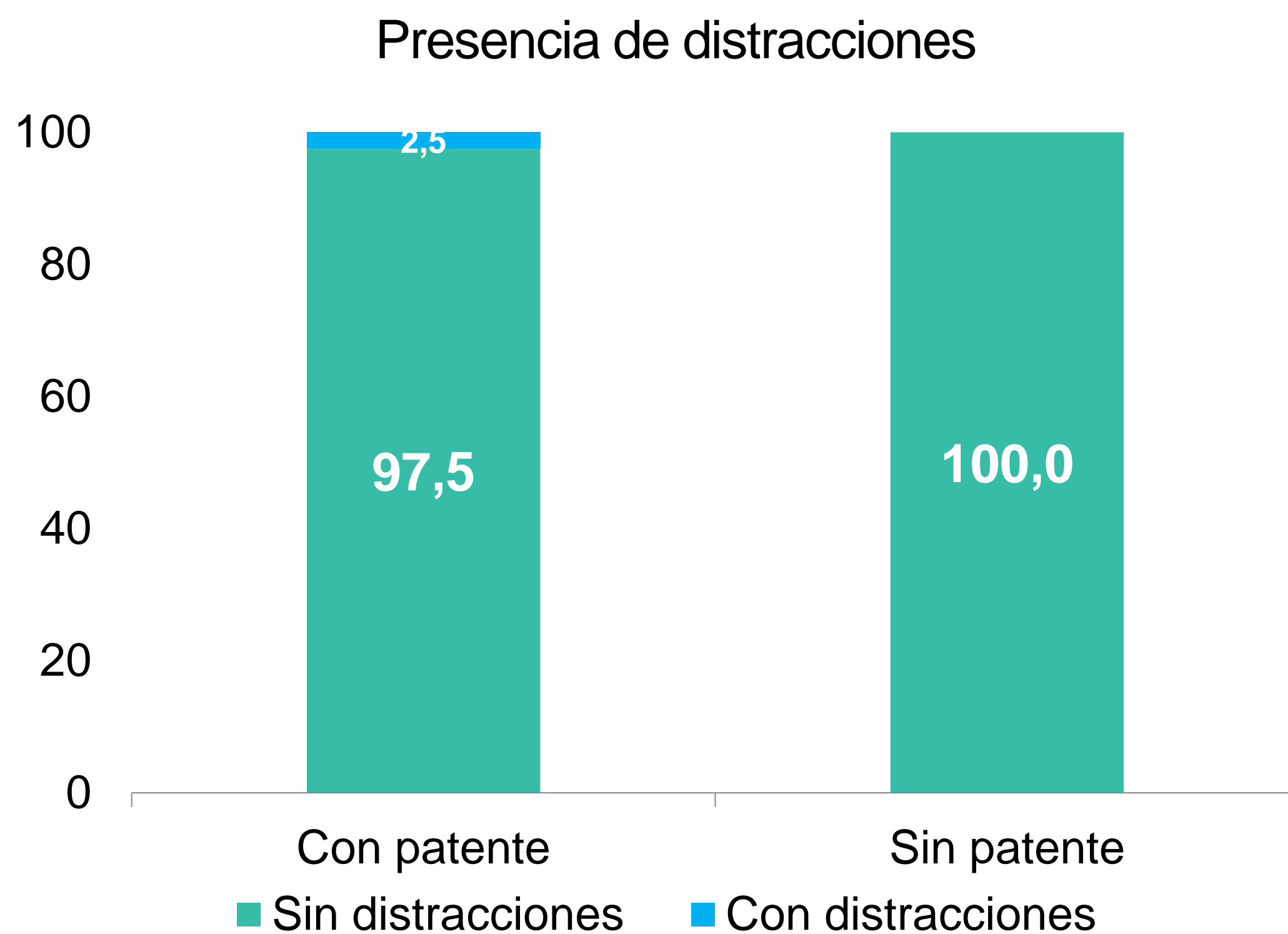
/ 2.2.6. Factores de distracción según antigüedad del motovehículo

No se observan diferencias en los factores de distracción según la antigüedad de los motovehículos.



/ 2.2.7. Factores de distracción según presencia de patente

No se registran factores de distracción en los motovehículos que no presentaban patente (6,3% del total de motovehículos). Entre los motovehículos en los que no se pudo determinar la presencia de patente (5,3%), el uso del celular llega al 5,8%.



/ 3.1. Ficha Técnica

Trabajo de campo: Del 19 al 24 de octubre de 2021.

Marco geográfico: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Diseño Muestral: Diseño probabilístico, poli-etápico y estratificado.

- Unidades Primarias de Muestreo: Conjunto de Puntos de Observación en peajes de Autopistas.
- Unidades Secundarias de Muestreo: Franjas horarias que dividieron los días de relevamiento (Sábado, Domingo, Martes y Miércoles) en horarios específicos para la toma de observaciones.
- Unidades Finales de Muestreo: Automotores en instancia de pase en peajes.

Universos o poblaciones objetivo: Automóviles particulares de hasta nueve plazas, utilitario o pick ups de hasta 3500kg.

Nivel de confianza: 95%.

Error muestral: Varianza máxima ($p=0,5$ y $q=0,5$)

Efecto diseño (DEFF): 1,3.

A partir de tales parámetros se estableció el siguiente tamaño muestral:

Automóviles y utilitarios: 2897 casos, con un margen de error asociado de +/- 1,86; con un nivel de confianza asociado del 95%.

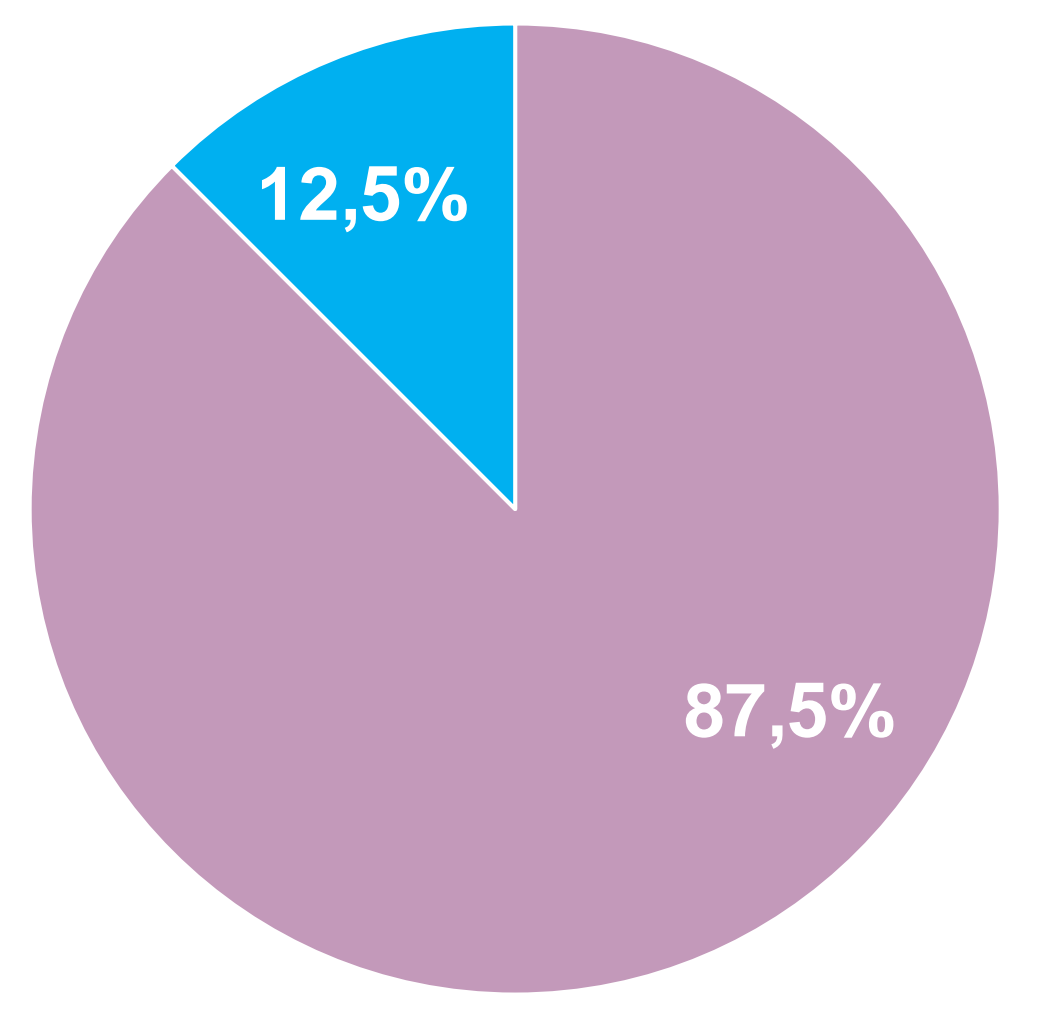
Motovehículos: 1042 casos con un margen de error asociado de +/- 3,1; con un nivel de confianza asociado del 95%

Técnica de relevamiento: Observación no participante.

Instrumento de recolección: Aplicación diseñada para tal fin.

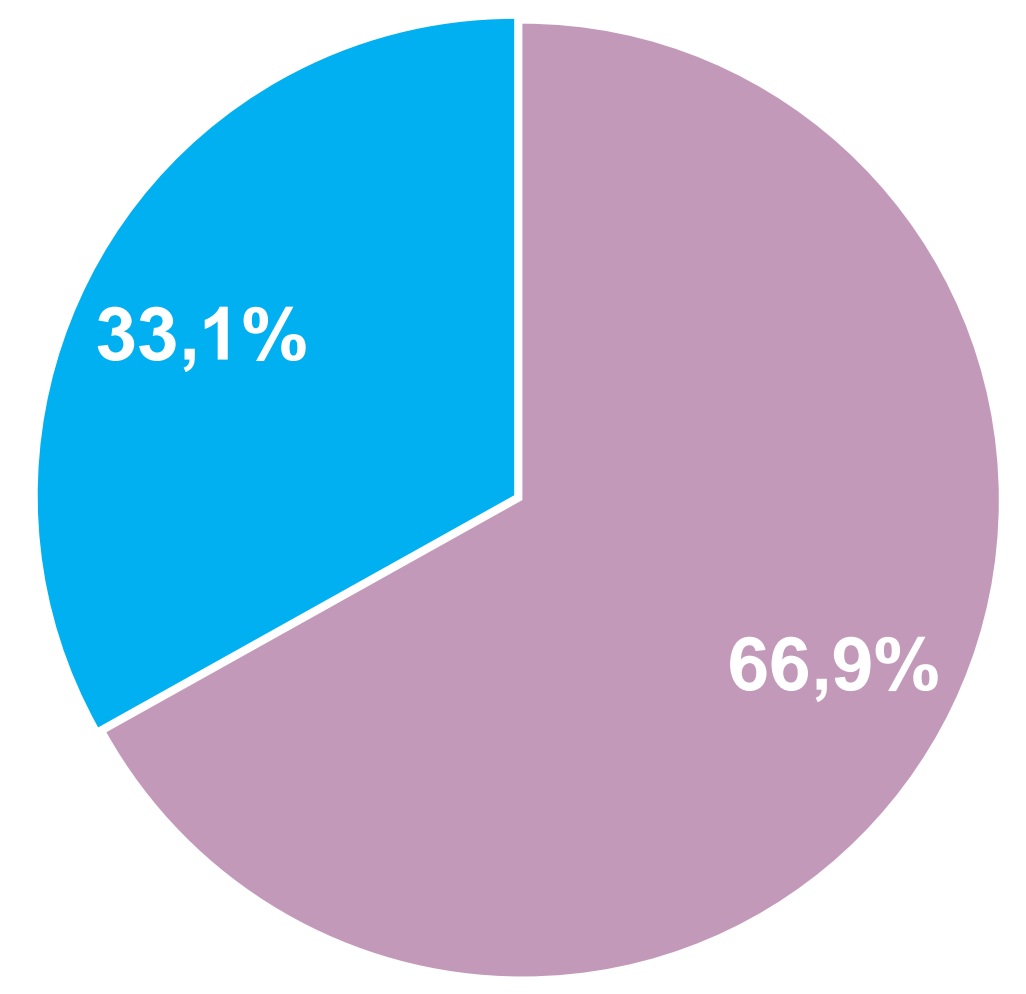
/ 3.2.1. Automóviles y Utilitarios / Pickups - Características de la muestra

Tipo de vehículo



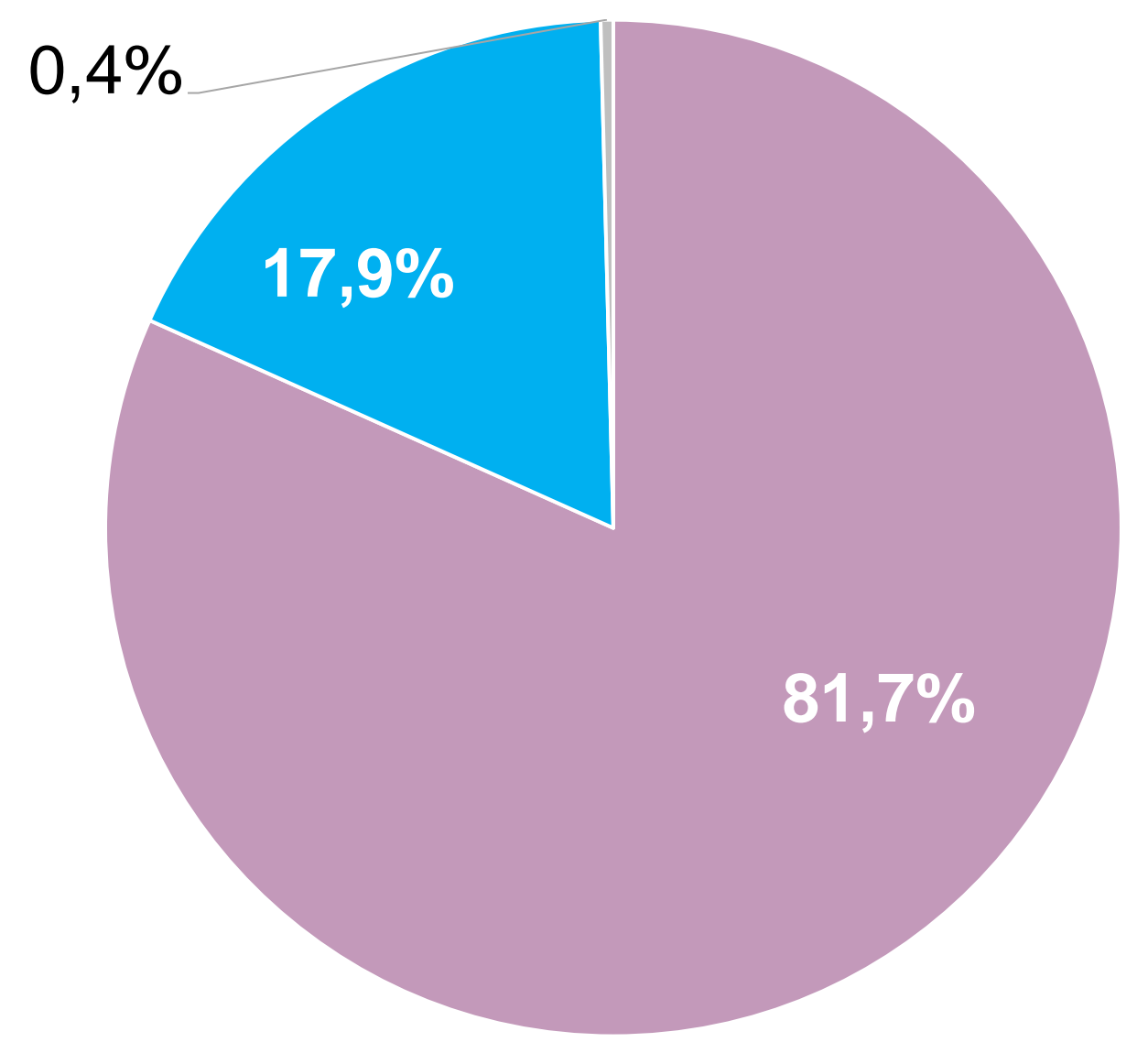
■ Automóvil ■ Utilitario/pickup

Antigüedad del vehículo



■ Menos de 10 años ■ Mas de 10 años

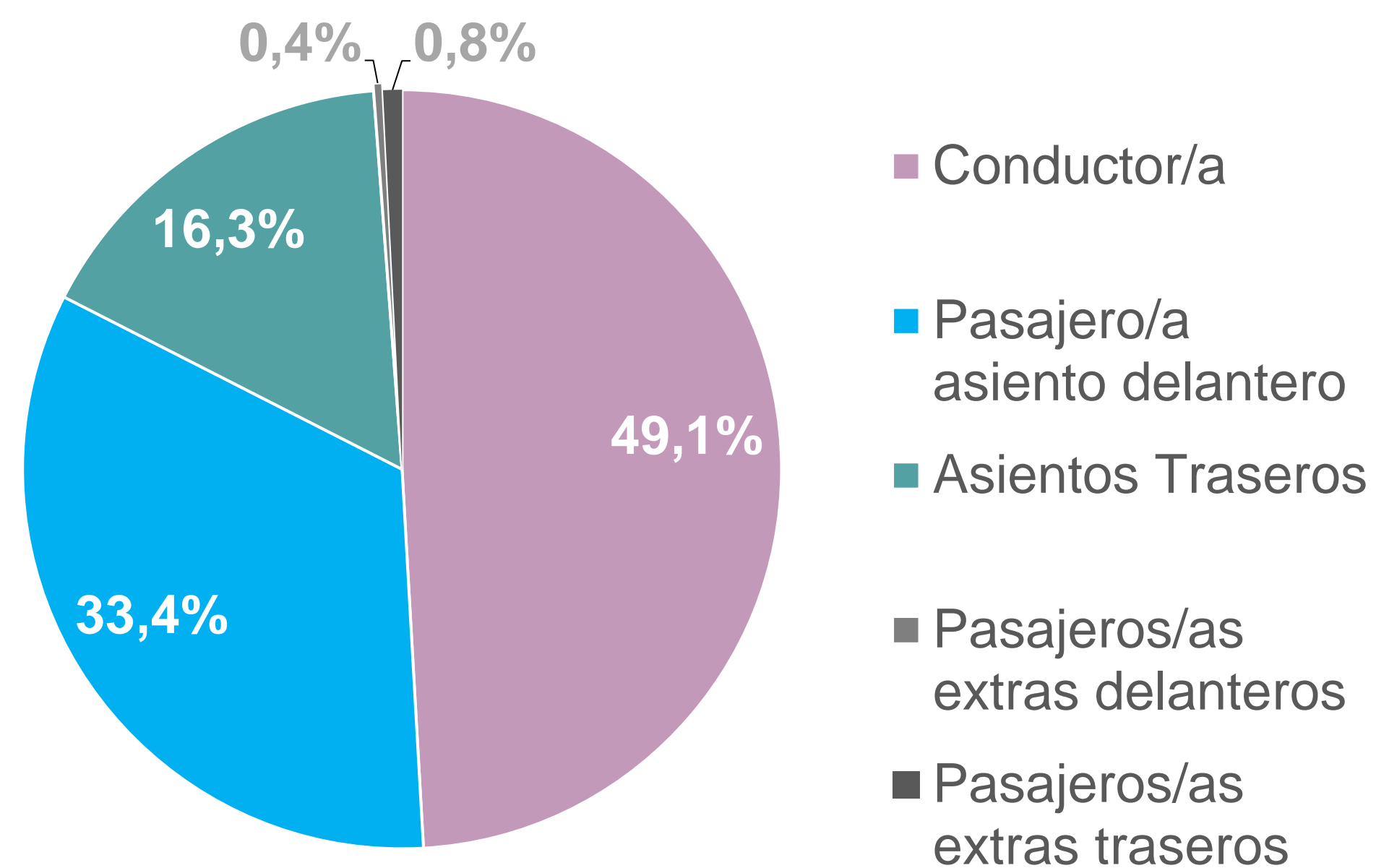
Sexo de quien conduce



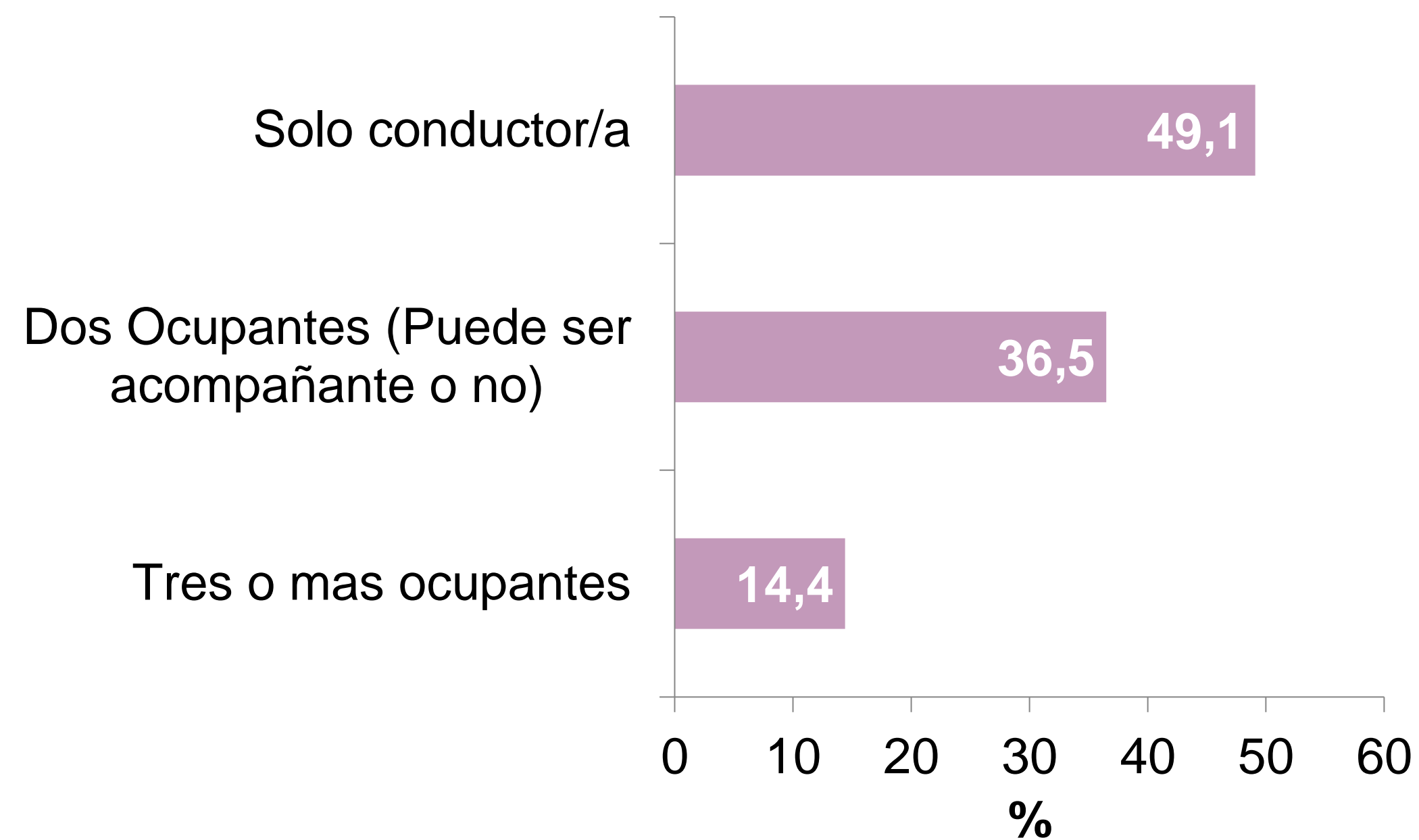
■ Masculino ■ Femenino ■ S/D

/ 3.2.1. Automóviles y Utilitarios / Pickups - Características de la muestra (cont.)

Ocupantes del vehículo según ubicación

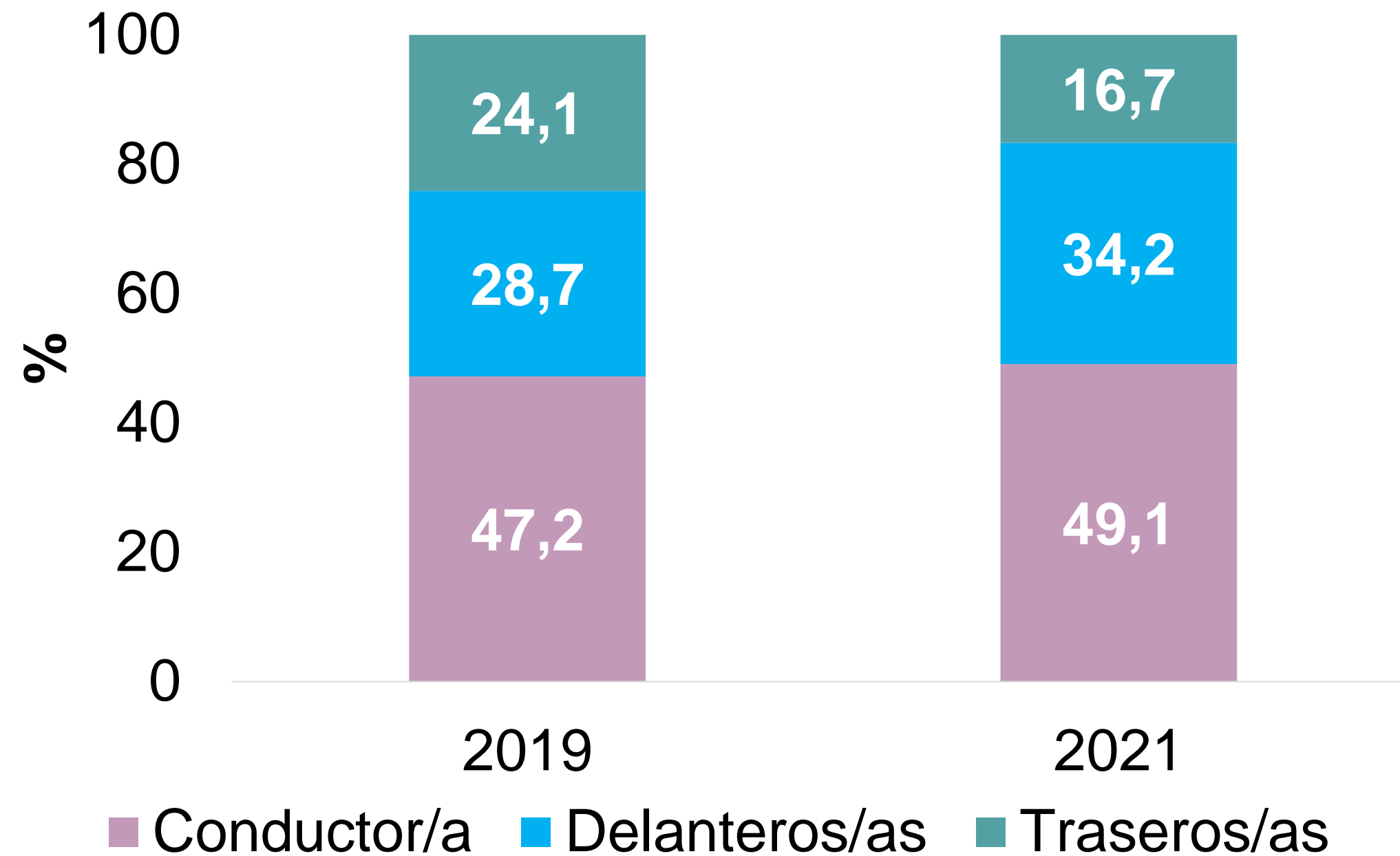


Número de Ocupantes del vehículo

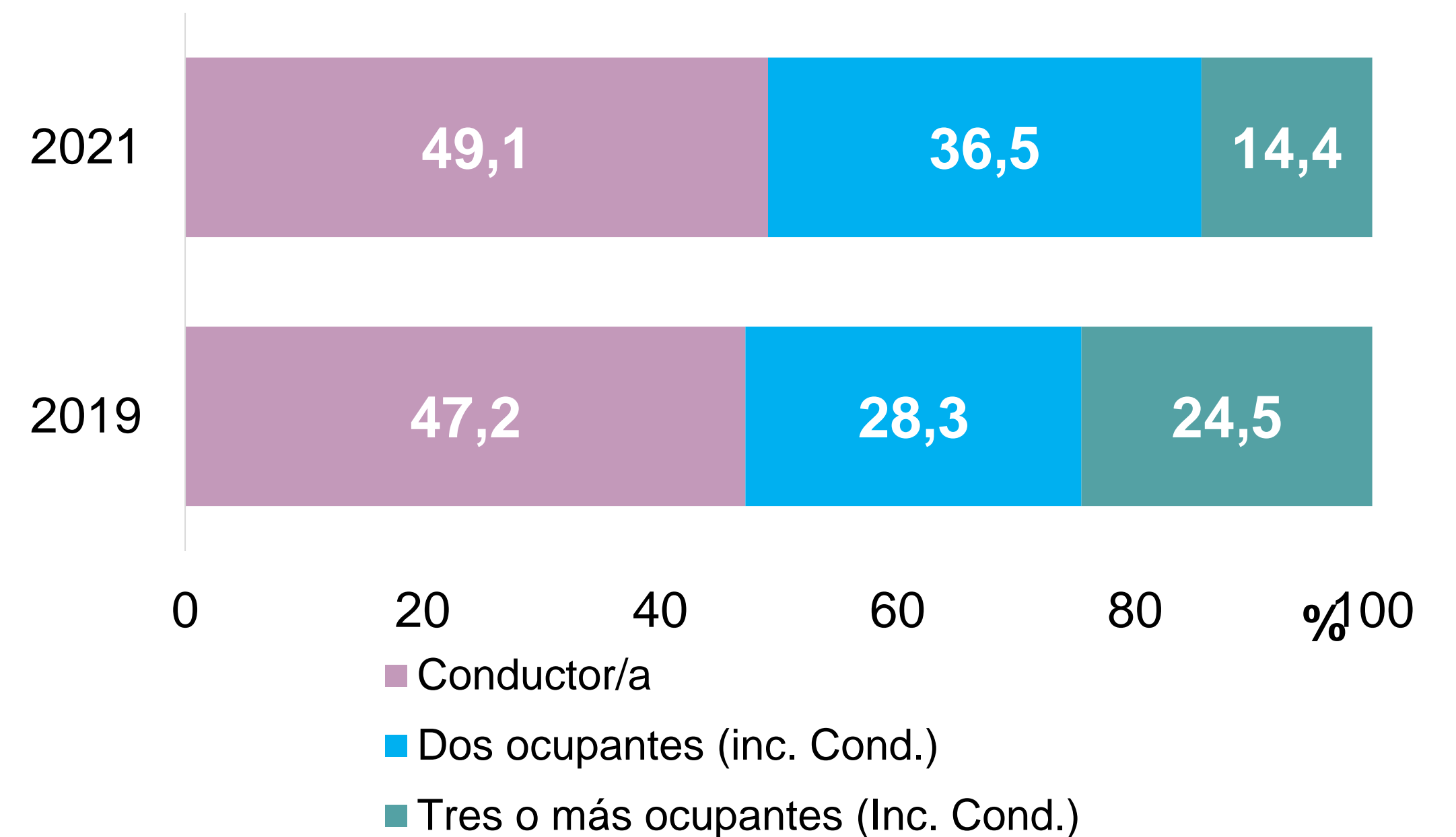


/ 3.2.1. Automóviles y Utilitarios / Pickups - Características de la muestra (cont.)

Ocupantes del vehículo según ubicación 2019-2021



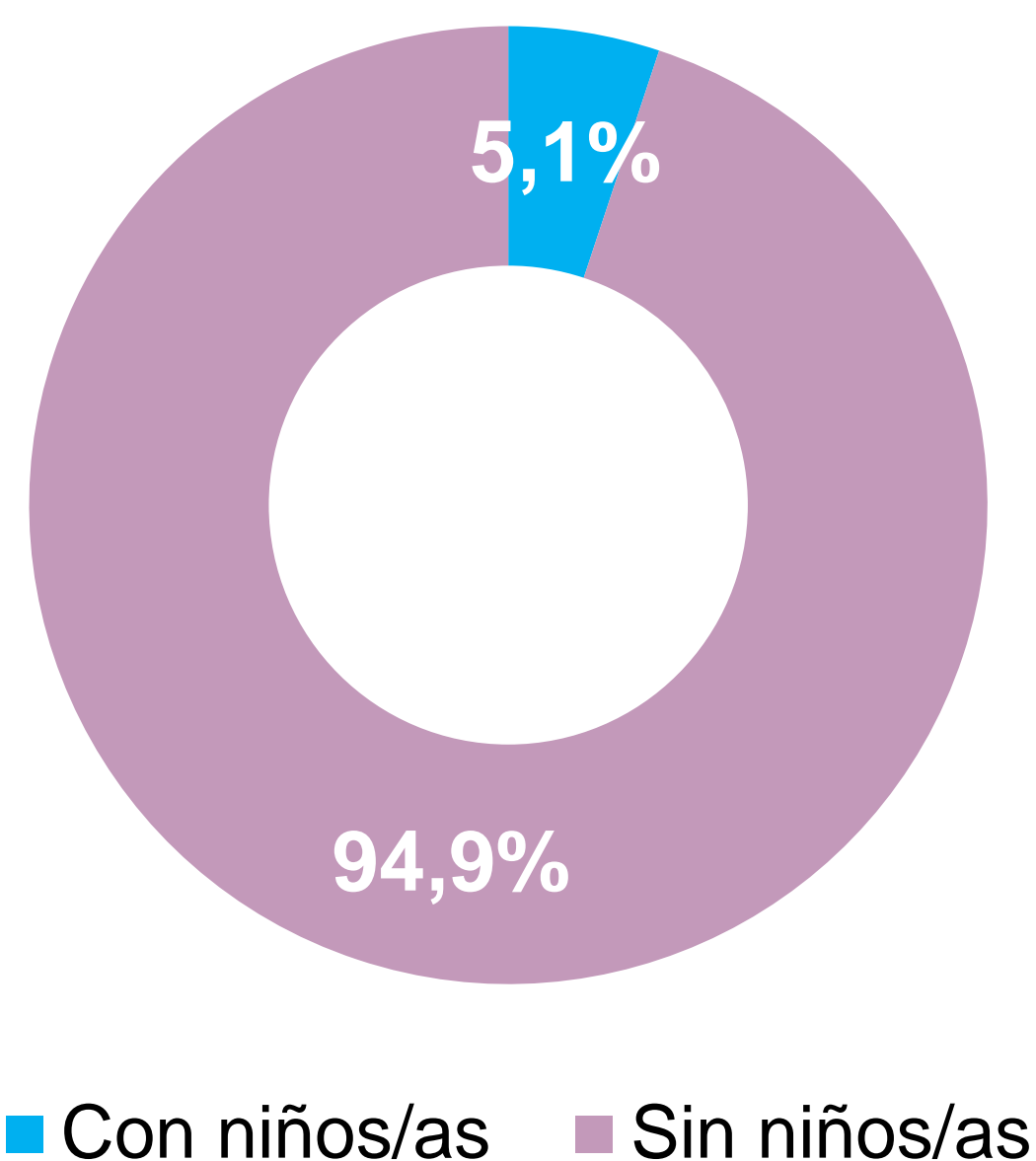
Número de Ocupantes del vehículo 2019-2021



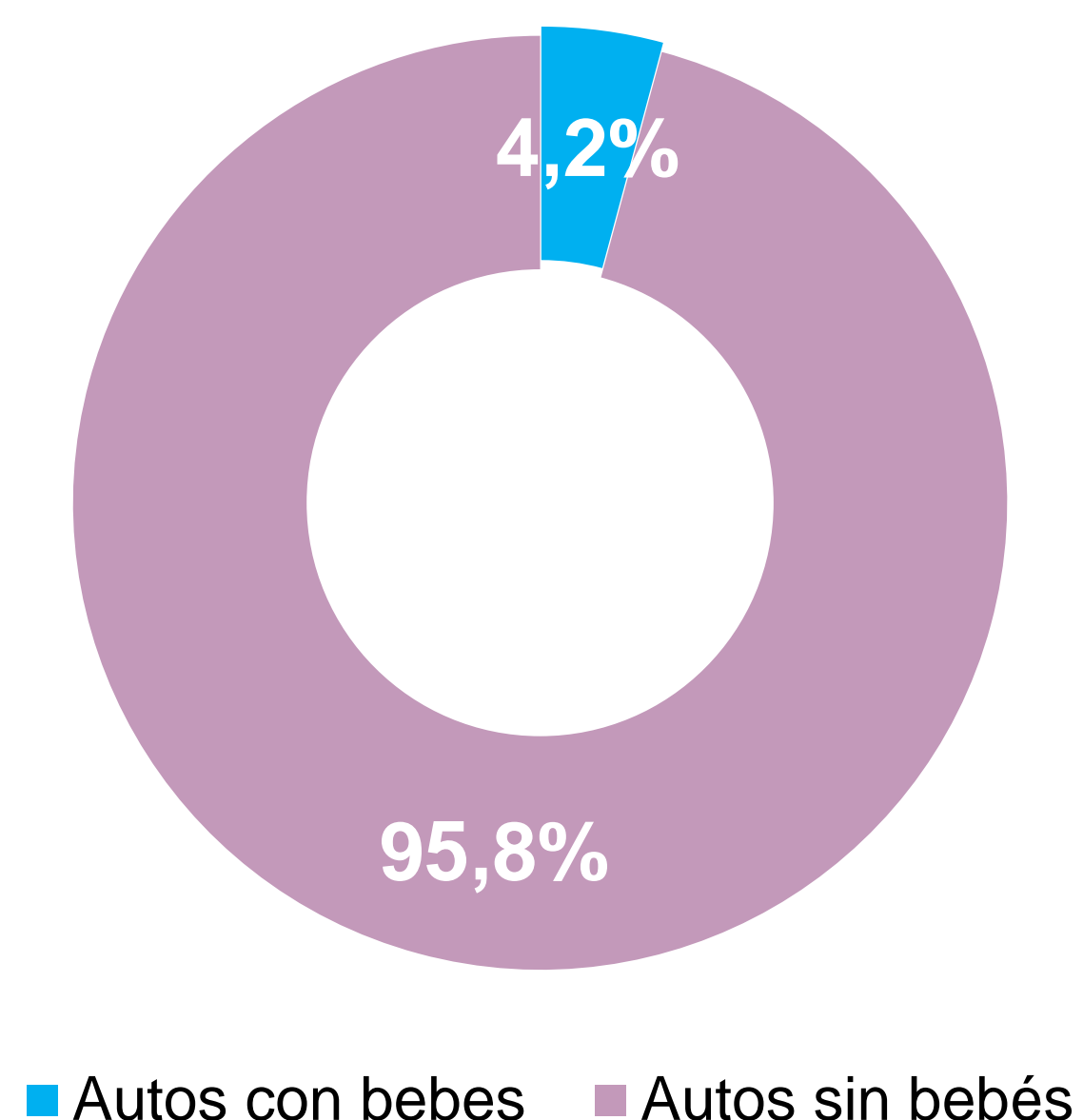
/ 3.2.1. Automóviles y Utilitarios / Pickups - Características de la muestra (cont.)

Sobre el total de autos observados, se registró que en 149 vehículos viajaban niños/as (5,1%) y en 132 (4,2%) viajaban bebés. El total de niños/as observados fue de 175 , valor que representa el 3,5% del total de pasajeros/as en automóviles y pickups. El total de bebés observados ascendió a 136, valor que representa el 2,7% del total de ocupantes de los vehículos.

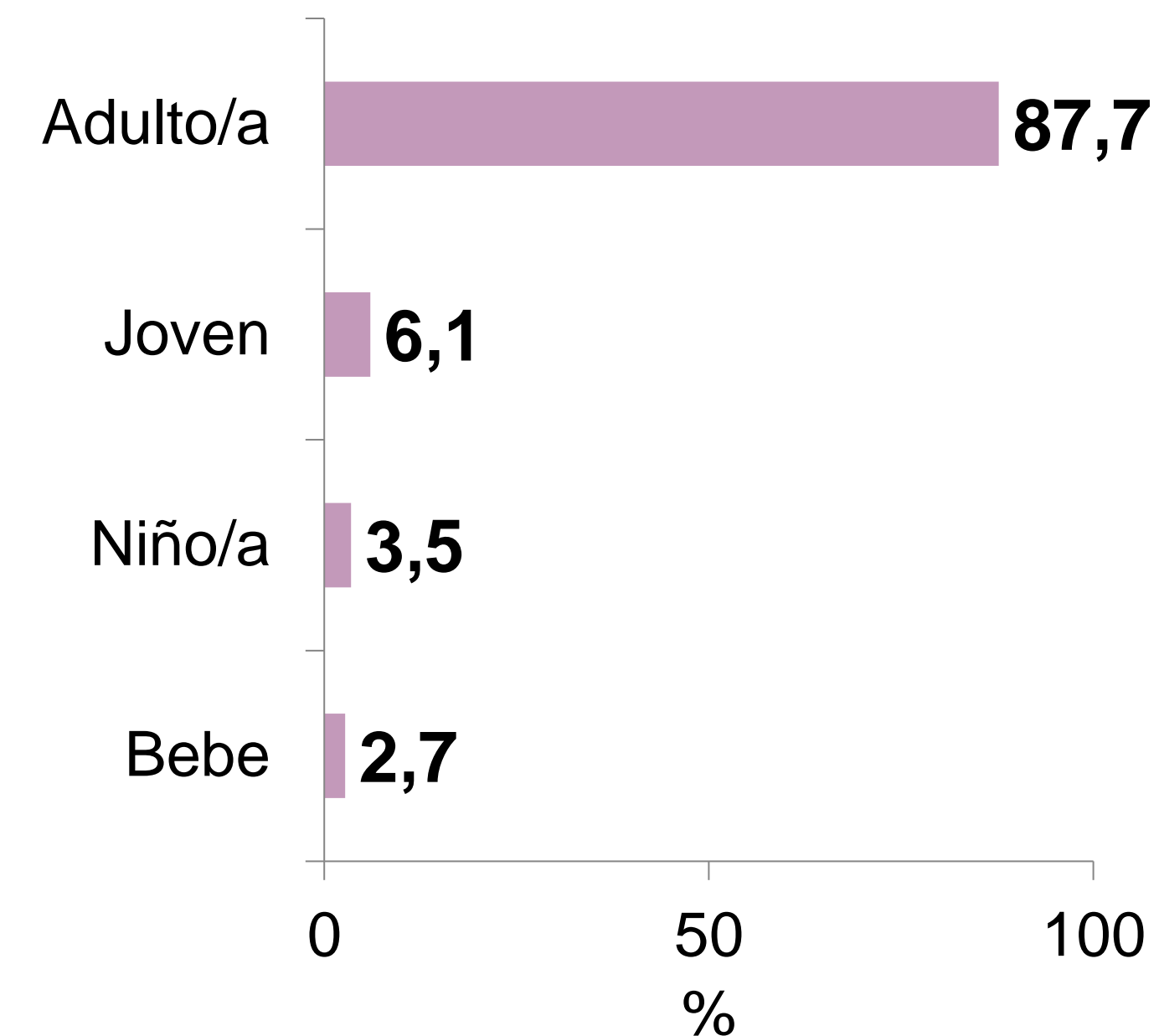
Presencia de niños o niñas



Presencia de bebés

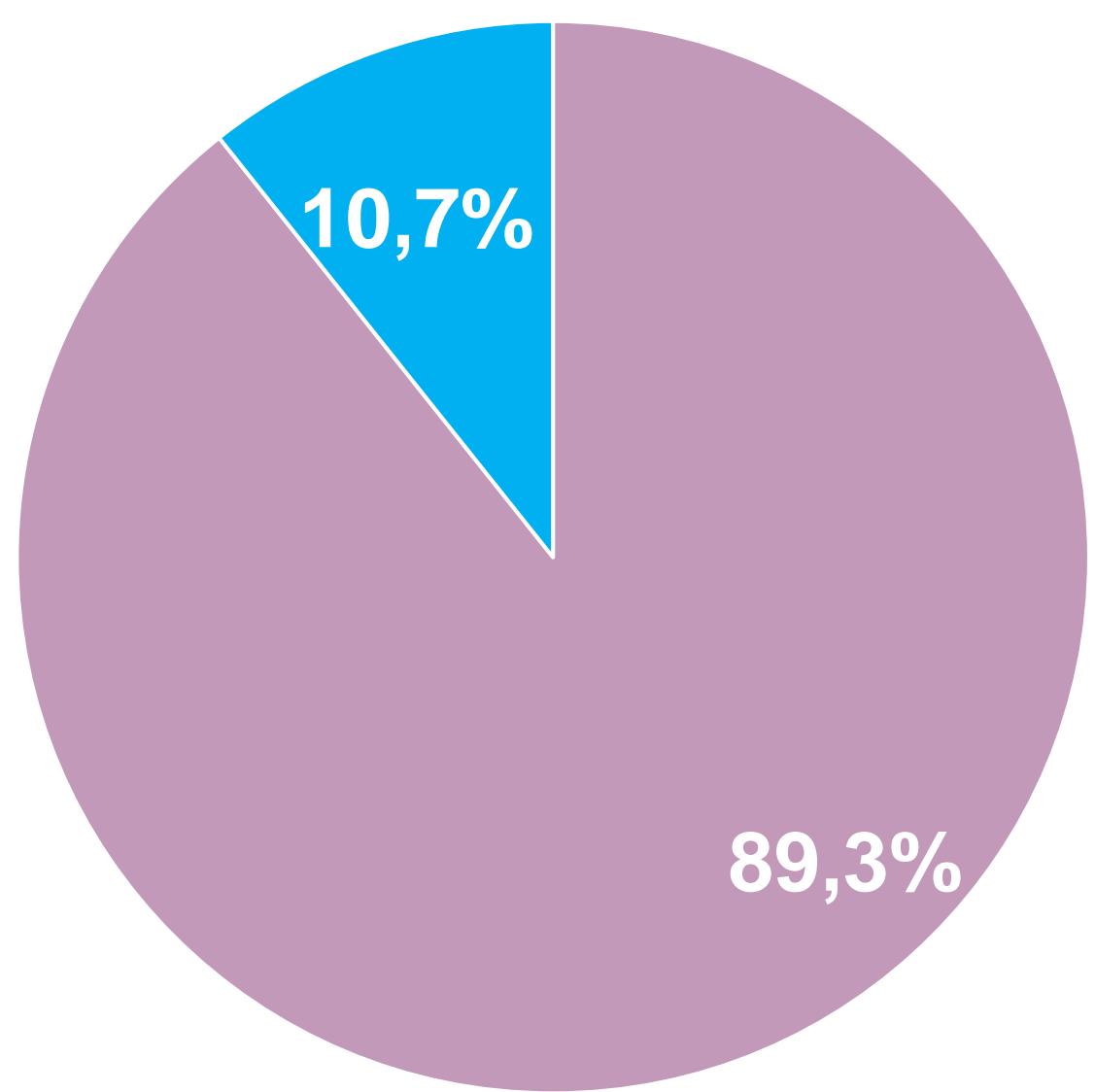


Pasajeros/as según grupo etario



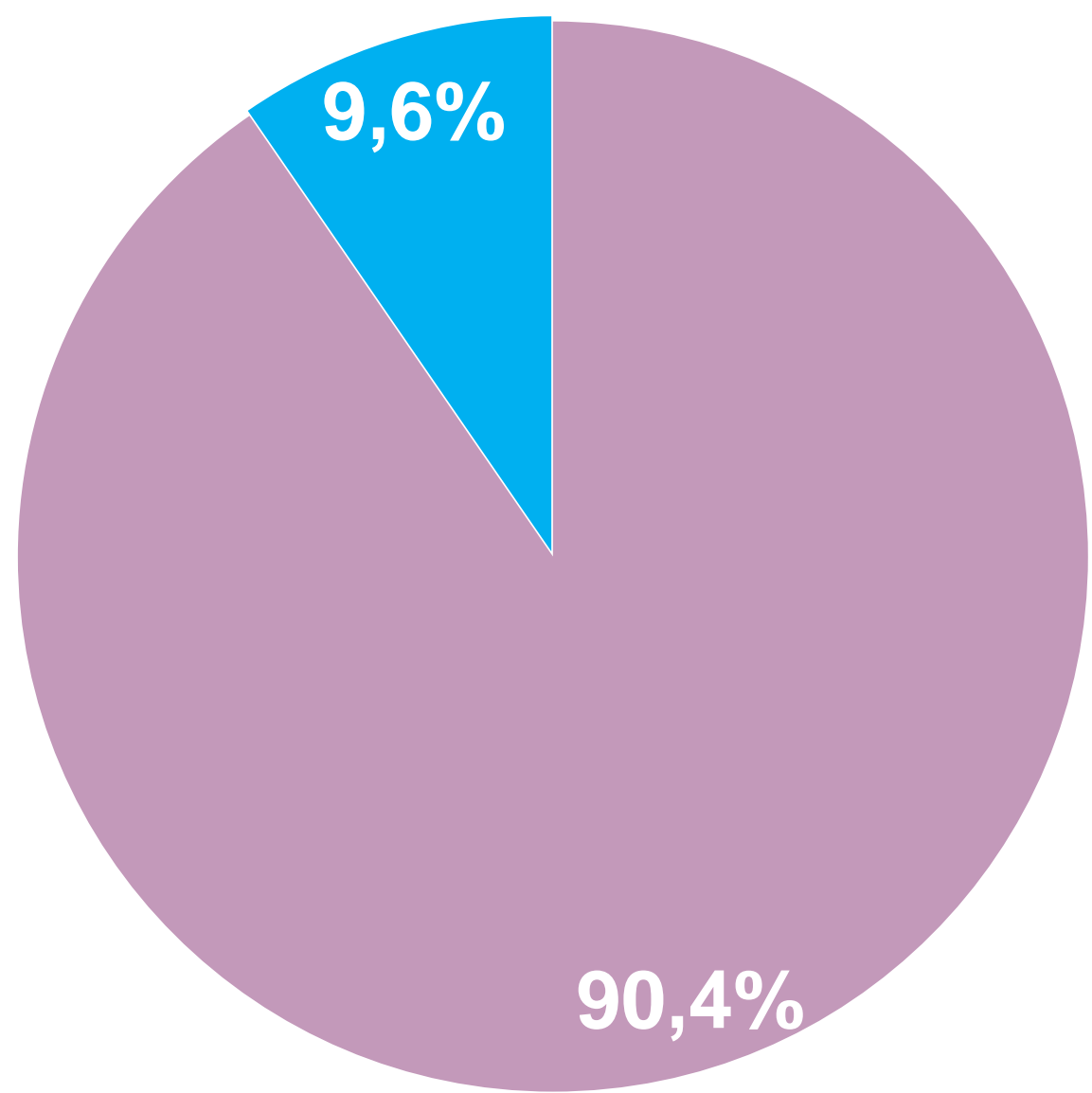
/ 3.2.2. Motovehículos - Características de la muestra

Ocupantes del motovehículo



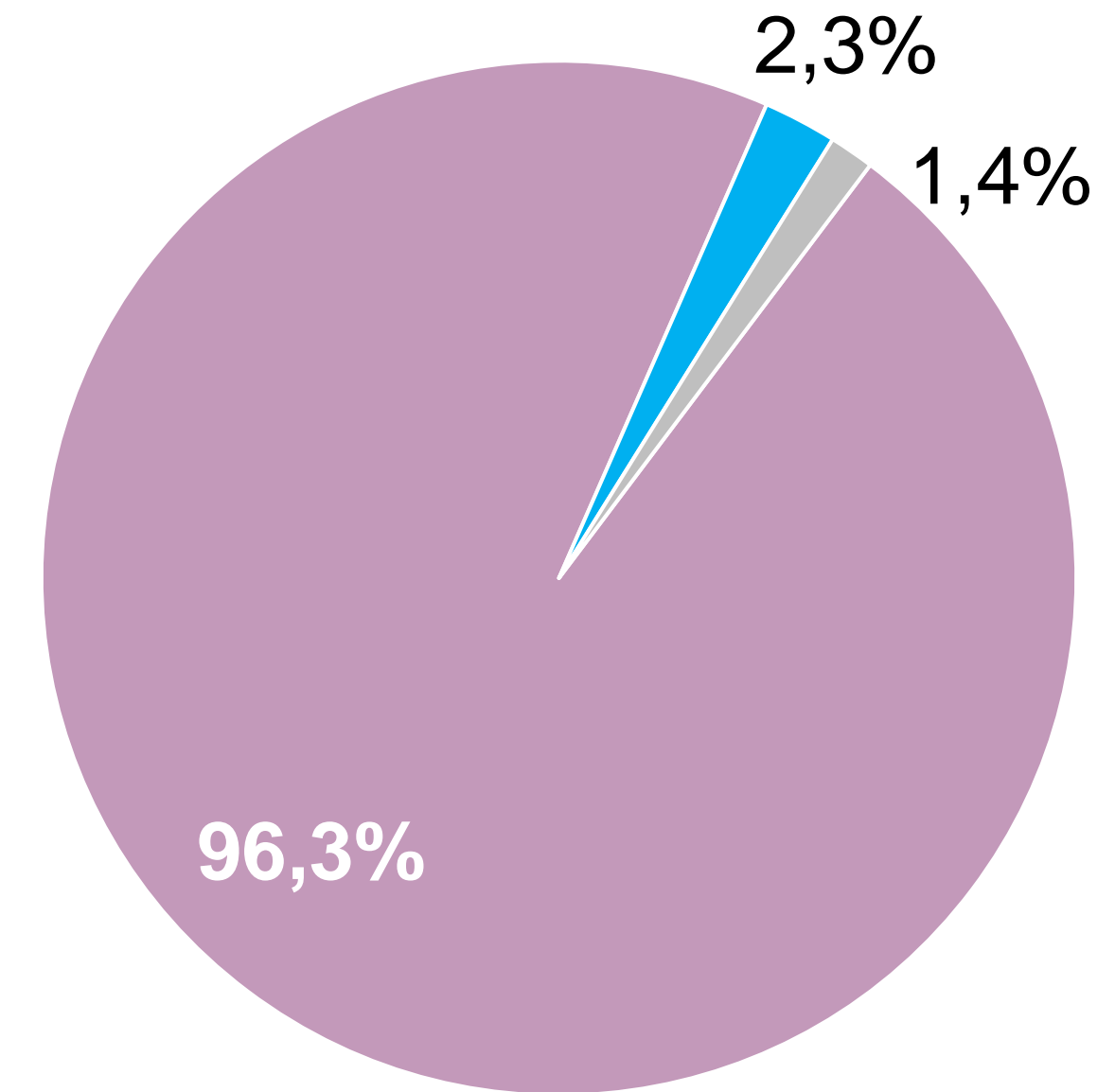
■ Solo Conductor/a ■ Conductor/a y Pasajero/a

Tipo de uso del motovehículo



■ Particular ■ Comercial

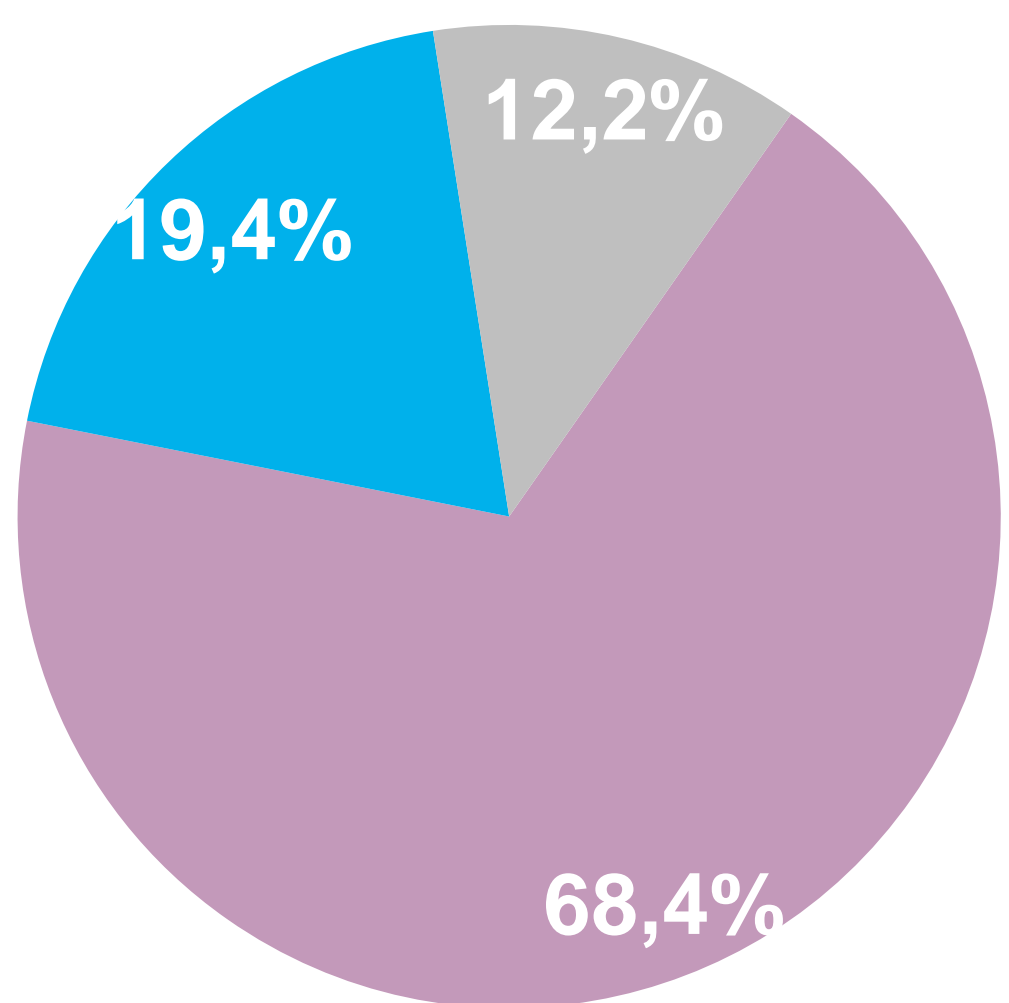
Sexo de quien conduce



■ Masculino ■ Femenino ■ S/d

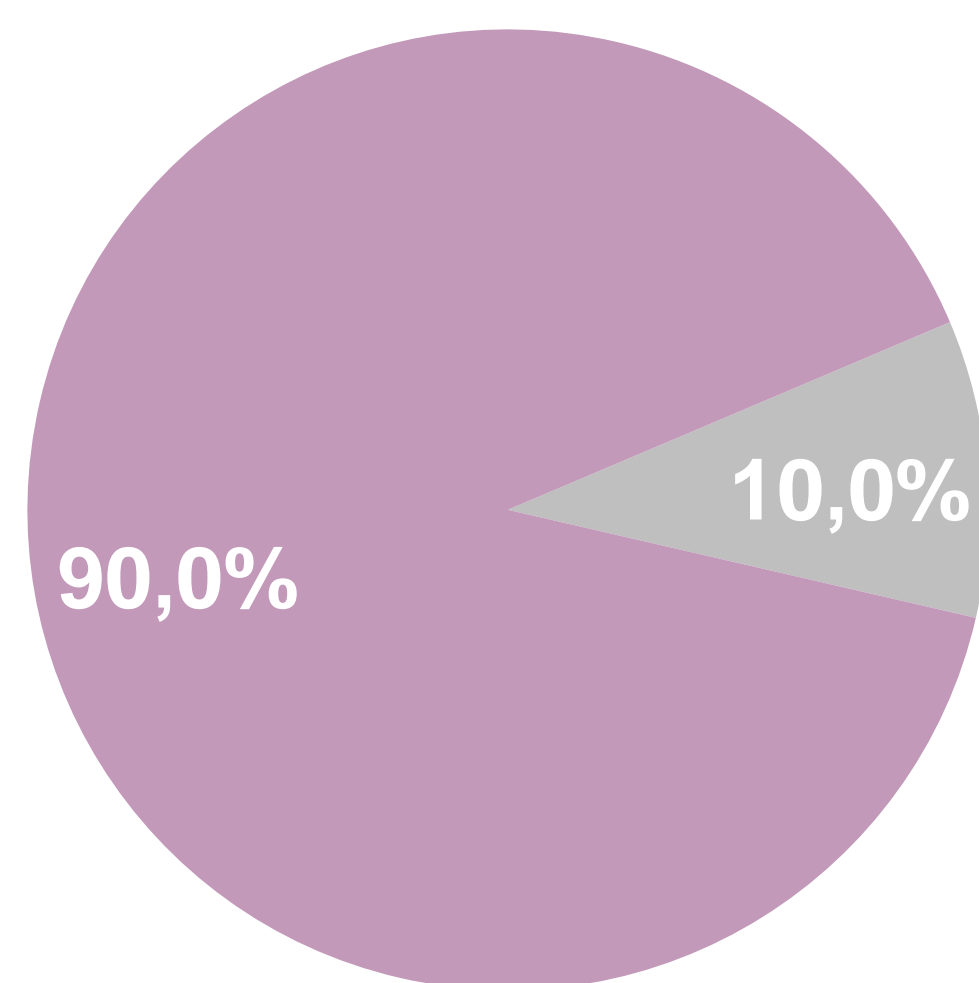
/ 3.2.2. Motovehículos - Características de la muestra (cont.)

Antigüedad del motovehículo



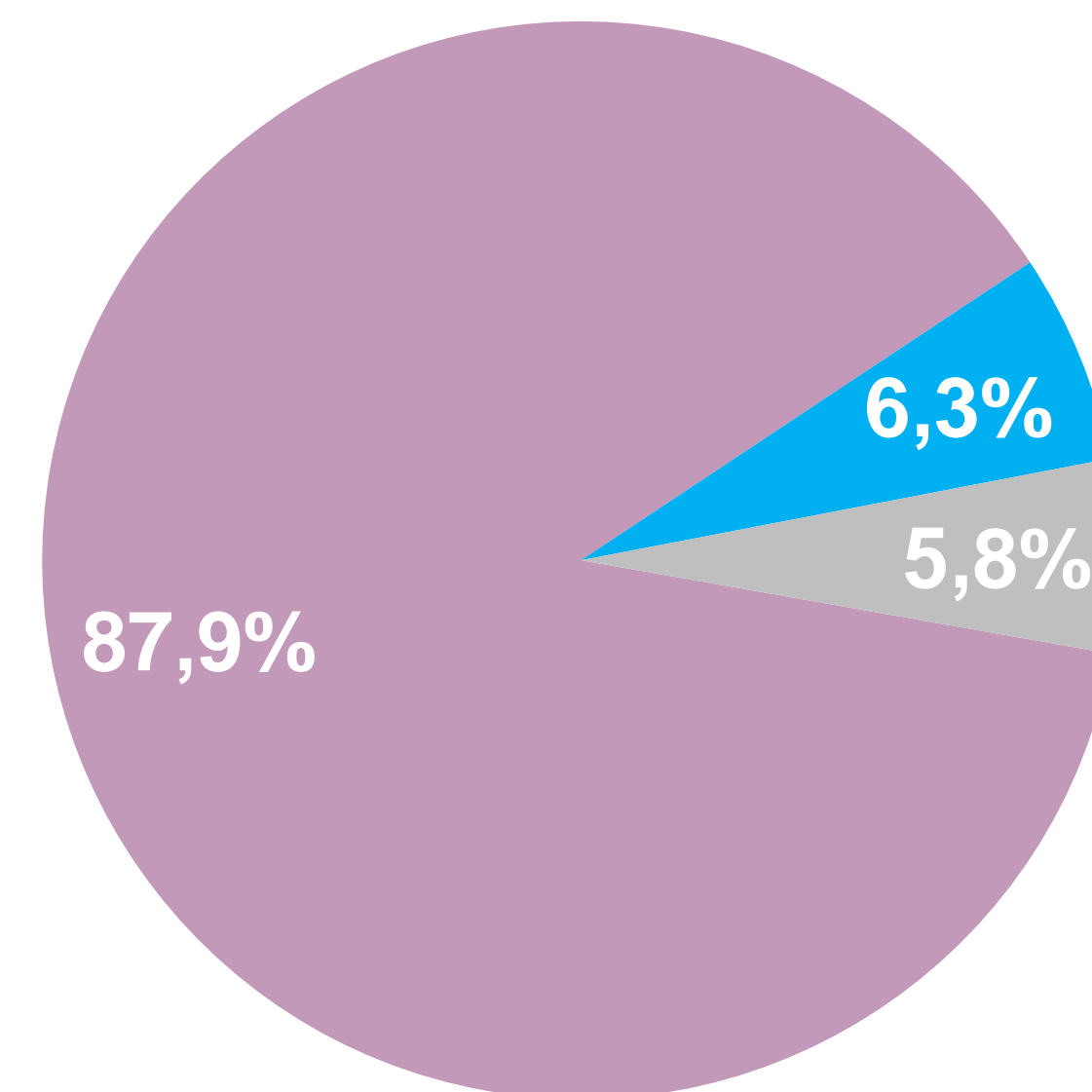
■ Menos de 10 años ■ 10 años ó más ■ S/d

Empresa de reparto (Base: motocicletas de uso comercial (9,6 %))



■ Rappi ■ Otra

Presencia de patente



■ Si ■ No ■ S/D

/ 3.3 Metodología

/El presente estudio fue elaborado en base a los lineamientos propuestos por el OISEVI (2013)

/Marco geográfico: Autopistas de la Ciudad de Buenos Aires

/Universos o poblaciones objetivos: (a) Ocupantes de vehículos particulares de hasta 9 pasajeros y utilitarios o pick ups de hasta 3500 kg. (b) Ocupantes de motovehículos.

/Unidades de análisis:

- Universo (a): los y las ocupantes presentan las siguientes categorías: conductor/a, pasajeros de asiento delantero, pasajeros de asientos traseros 1,2 y 3 (adultos/as, jóvenes, niños/as y bebés).
- Universo (b): los pasajeros presentan las siguientes categorías: conductor/a, pasajeros 1, 2 y 3 (adultos, jóvenes, niños/as y

bebés)

Tipo de muestreo: poli-etápico y estratificado.

- Unidades Primarias de Muestreo: Conjunto de Puntos de Observación-Peajes de las autopistas administradas por AUSA (espacios con cabinas dobles y limitador de altura, tráfico vehicular medio, que no genere congestión frente a la barrera).
- Unidades Secundarias de Muestreo: Franjas horarias que dividieron los días de relevamiento (Sábado, Domingo, Martes y Miércoles) en horarios específicos para la toma de observaciones.
- Unidades Finales de Muestreo: Vehículos particulares y motovehículos. Se observó a todos los ocupantes en su interior

/ 3.4. Puntos de observación en autopistas

Los puntos de observación se establecieron a partir del muestreo de un conjunto de peajes dentro de la red administrada por Autopistas Urbanas S.A. (AUSA).

Etapa I: segmentación y estratificación de la red de autopistas de la Ciudad de Buenos Aires según traza con peaje, de modo de facilitar , por un lado, el acceso a campo, y por otro, de reducir los sesgos asociados a los errores de muestreo .

Etapa II: identificación y clasificación de las trazas (según sus jerarquías y sentidos).

Etapa III: selección de Puntos de Observación (peajes) que reunieran los requisitos de seguridad para el observador. Estos fueron asignados y distribuidos según *traza de autopistas y franjas horarias* para el operativo de campo.

Seleccionaron así los peajes de la autopista Illia, Dellepiane y AU1 25 de mayo.

/ 3.5. Cantidad de observaciones según días, turnos, autopistas y tipo de vehículo.

		Tipo de vehículo				Motovehículos	
		Automóviles		Utilitario o Pickup			
Días		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Fin de Semana	863	34,1	90	24,8	230	22,1
	Días Hábiles	1.671	65,9	273	75,2	812	77,9
	Total	2.534	100,0	363	100,0	1.042	100,0
Turnos		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Mañana	1.178	46,5	191	52,6	457	43,9
	Tarde	1.356	53,5	172	47,4	585	56,1
	Total	2.534	100,0	363	100,0	1.042	100,0
Autopistas		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Illia	1.049	41,4	166	45,7	426	40,9
	Dellepiane	492	19,4	83	22,9	171	16,4
	AU1	993	39,2	114	31,4	445	42,7
	Total	2.534	100,0	363	100,0	1.042	100,0

/ 3.6. Conductas observadas

Indicador	Definición
Uso de cinturón de seguridad	Medida que indica el uso de cinturón en conductor, acompañante y pasajeros traseros de vehículos particulares de hasta 5 pasajeros y utilitarios o pick ups de hasta 3500kg. El uso del mismo solo se contabilizó cuando se encontraba abrochado.
Uso del SRI	Es una medida que indica el uso del SRI tanto para acompañantes delanteros como para pasajeros traseros. El uso del mismo solo se registró ante la presencia de niños, cuya cabeza no sobrepasara el final del asiento (estatura menor a 1,5m). No se discriminaron entre diferentes dispositivos de retención debido a la complejidad que implica.
Distracciones	Es una medida que registra la ejecución de las siguientes actividades: usar el celular (manipularlo), fumar, comer o beber (incluye tomar mate). Cabe aclarar que la presencia de distracciones (como el resto de las observaciones) fueron registradas cuando los motovehículos se encontraban detenidos en el semáforo.
Uso de casco	Medida objetiva que indica el uso de casco en conductor y pasajeros de motovehículos. Si se detectaba que el casco estaba desabrochado o que no era un casco apto para motociclistas se lo clasificaba como “no uso”.

/ 3.7. Referencias

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2014). Estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial 2014.
<https://drive.google.com/file/d/0B2lvMQpYQq7mSWhweWJBV0w0ams/view?usp=sharing>

Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). (2013). Manual teórico metodológico para el relevamiento de conductas viales urbanas, vinculadas a los sistemas de protección.