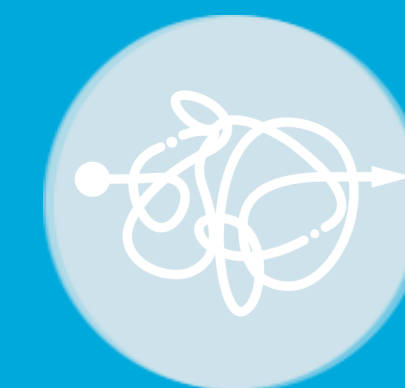


Secretaría de Transporte y Obras Públicas

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



Séptimo estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial de la Ciudad de Buenos Aires. Distracciones.

2022

Octubre 2023

/ 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, Fernanda Migliucci, Mariana Sanguinetti

Programación de la aplicación de relevamiento

Lorena Ríspoli

Realización del relevamiento

Cecilia Arrarás, Leandro Artusi, Franco Boccardo, Patricio Devoto, Juan I. Gil Nogara, Andres Meiss, Jonatan Pasuchio, Alicia Roldán, Fabio Salcedo, Mariana Sanguinetti, Marcos Sant, Alejandro Sicra, Patricio Spadaro, Ana Street, Victoria Tapia, Juan Fernando Vidales.

Procesamiento de datos

Daniel Pedro

Elaboración del Informe

Daniel Pedro, Mariana Sanguinetti

/ Contenidos

0. Resumen Ejecutivo

1. Distracciones en Automóviles y Utilitarios/pick ups.

1.1. Factores de distracción en automóviles y utilitarios. Variación 2016-2022

1.2. Factores de distracción en automóviles y utilitarios según sexo de quien conduce.

1.3. Factores de distracción en automóviles y utilitarios según día de la semana

1.4. Factores de distracción en automóviles y utilitarios según momento del día

1.5. Factores de distracción en automóviles y utilitarios según tipo de vehículo

1.6. Factores de distracción en automóviles y utilitarios según antigüedad del vehículo

2. Distracciones en Motovehículos.

2.1. Factores de distracción en motovehículos. Variación 2016-2022

2.2. Factores de distracción en motovehículos según sexo de quien conduce

2.3. Factores de distracción en motovehículos según uso del vehículo

2.4. Factores de distracción en motovehículos según día de

la semana

2.5. Factores de distracción en motovehículos según momento del día

2.6. Factores de distracción en motovehículos según antigüedad

2.7. Factores de distracción en motovehículos según presencia de patente

3. Metodología.

3.1. Ficha Técnica

3.2.1. Automóviles, utilitarios y pickups - Características de la muestra

3.2.2 Motovehículos - Características de la muestra

3.3. Metodología

3.4. Puntos de observación en calles y avenidas, Zonas

3.5.1. Metodología - Cantidad de observaciones de automóviles y pick ups

3.5.2. Metodología - Cantidad de observaciones de motovehículos

3.6. Conductas observadas

3.7 Referencias

/ 0. Resumen Ejecutivo

/ Resultados de Automóviles y Utilitarios

- Alrededor de un cuarto de quienes conducen automóviles y utilitarios (22,3%) presentó distracciones al momento de registro de los datos. Este valor representa un descenso de 2,4 y 0,7 puntos sobre los registrados en 2021 y 2020 respectivamente. Al igual que en las mediciones previas, el principal factor de distracciones es el uso del celular, no obstante se observa un descenso de 2,1 puntos respecto de 2021.

// El uso del celular en automóviles y utilitarios aumenta:

// En los días hábiles (21,4%) respecto a los fines de semana (13,0%).

// En utilitarios y pick ups (25,2%) respecto a Automóviles (18,1%)

// En conductoras (20%) respecto a conductores (18,7%)

/ Resultados de Motovehículos

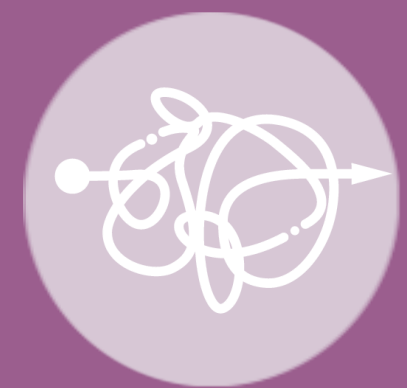
- Cerca de dos de cada diez conductores/as de motovehículos (17,8%) presentaron distracciones, siendo el principal de ellos el uso del celular. La presencia de distracciones es de 4,8 puntos menor respecto de los valores de 2021.
- El uso del celular presenta una caída similar de 4,4 puntos respecto de 2021.

// El uso del celular en motovehículos aumenta:

//En conductores (16,9%) respecto a conductoras (10,6%)

//En motovehículos comerciales (30,8%) respecto de los particulares (10,8%)

//En los motovehículos sin patente (26,5%) respecto a aquellos con patente (15,1%)

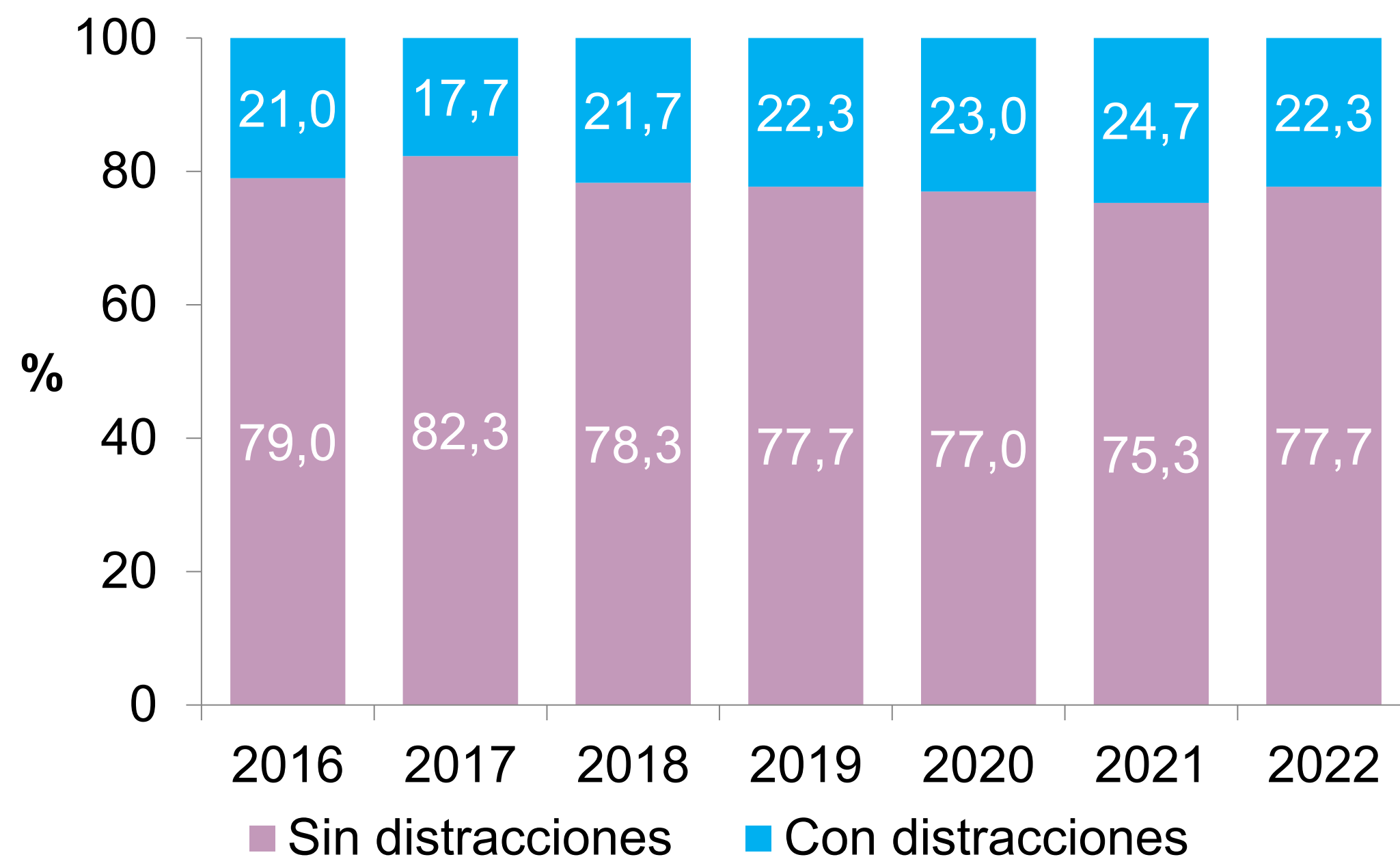


1. Distracciones en Automóviles y Utilitarios/pick ups.

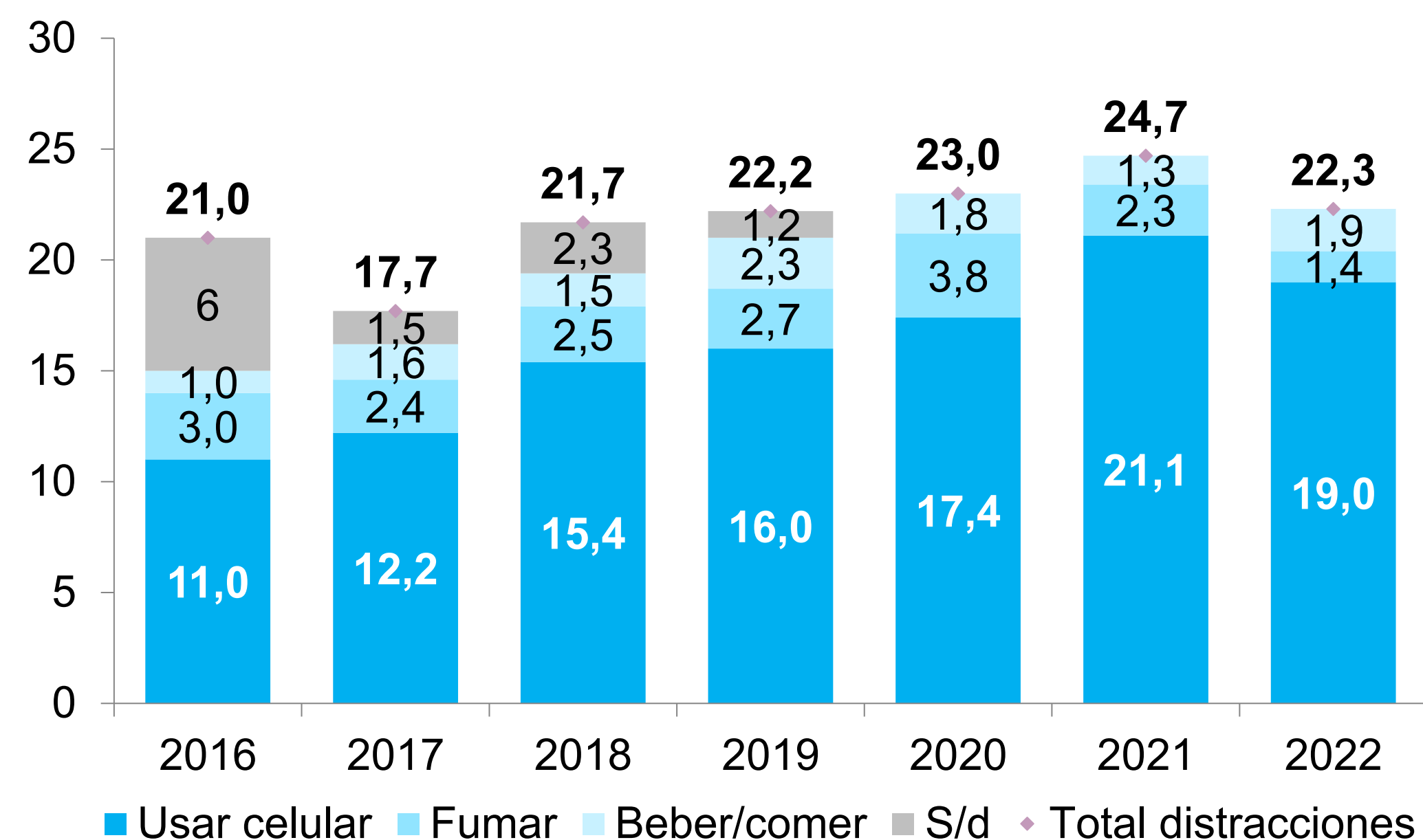
/ 1.1. Factores de Distracción en automóviles y utilitarios. Variación 2016-2022

Se observa para 2022 un leve descenso del total de distracciones entre quienes conducen respecto de 2020 y 2021 (0,8 y 2,4 puntos respectivamente), y con valores similares a los de 2019. El uso del celular – el factor de distracción más importante – registra a su vez un descenso de 2,1 puntos.

Presencia de Distracciones

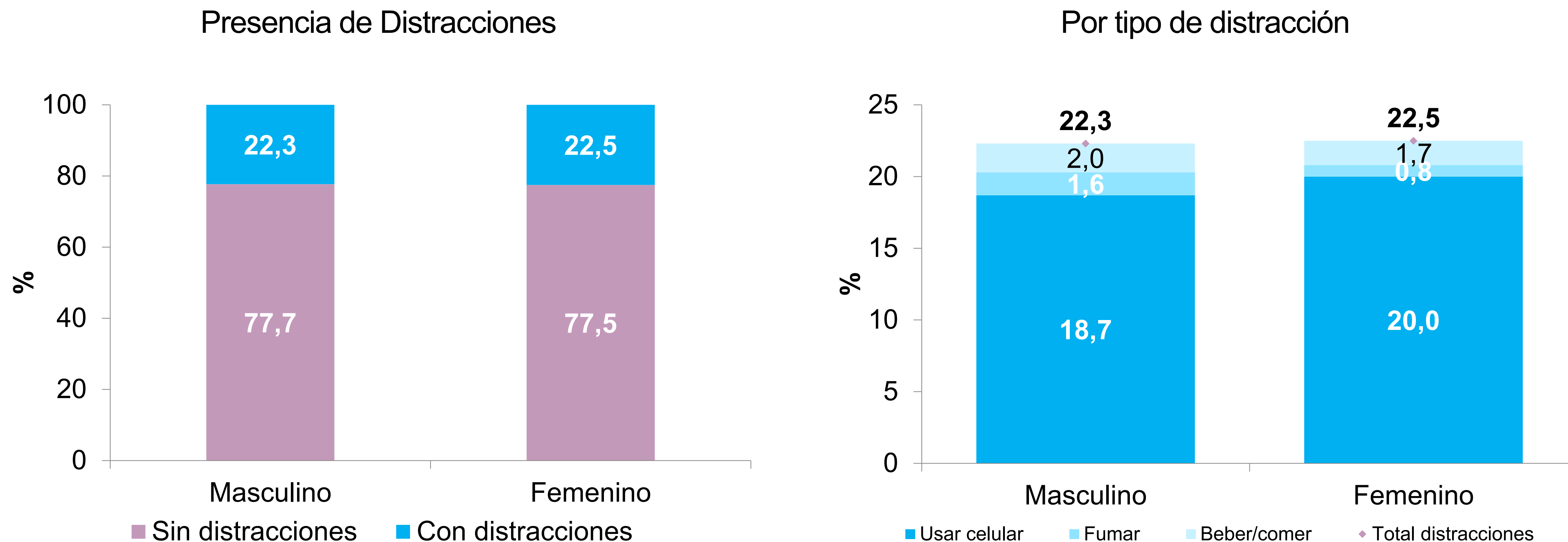


Por tipo de distracción



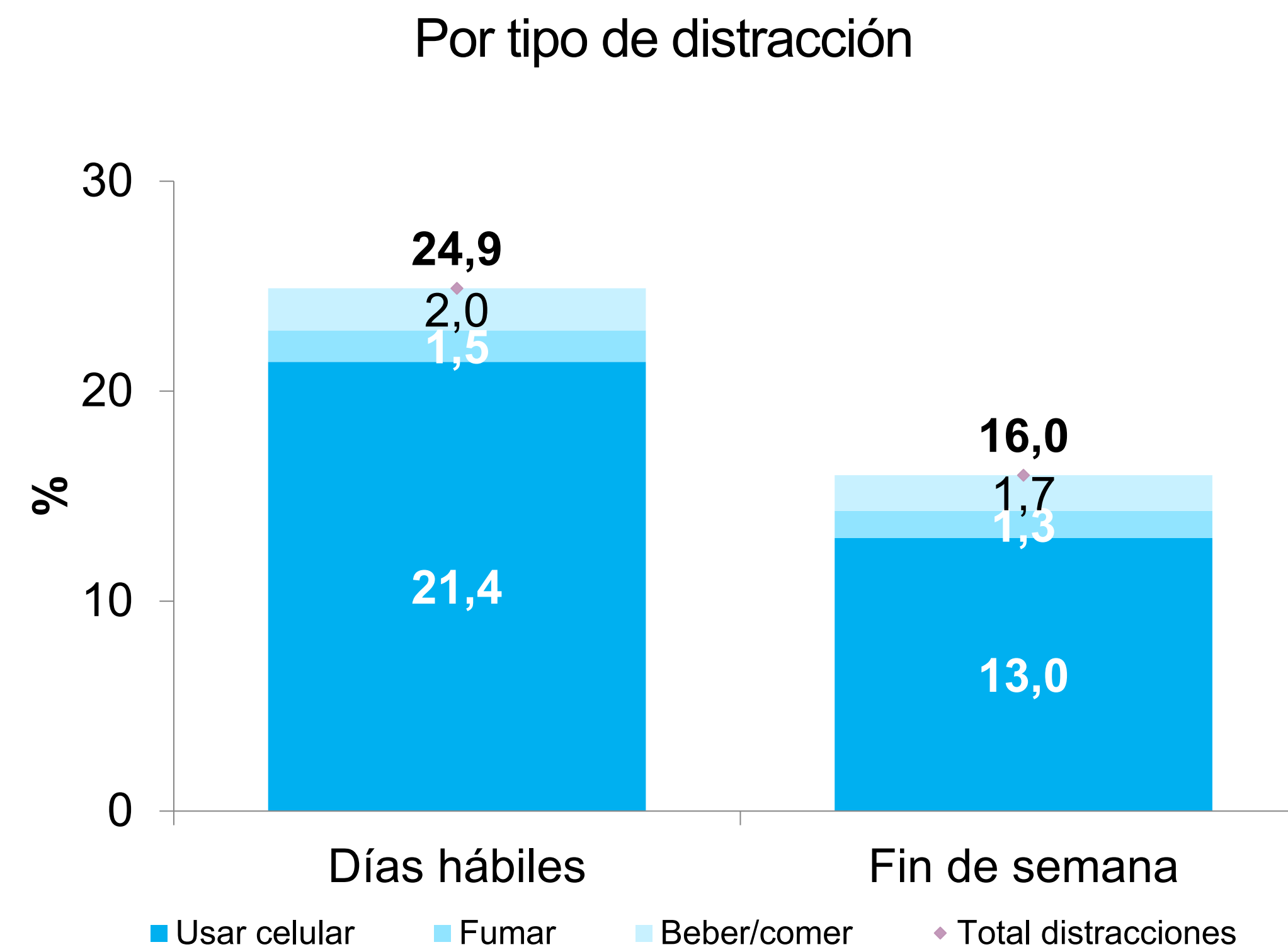
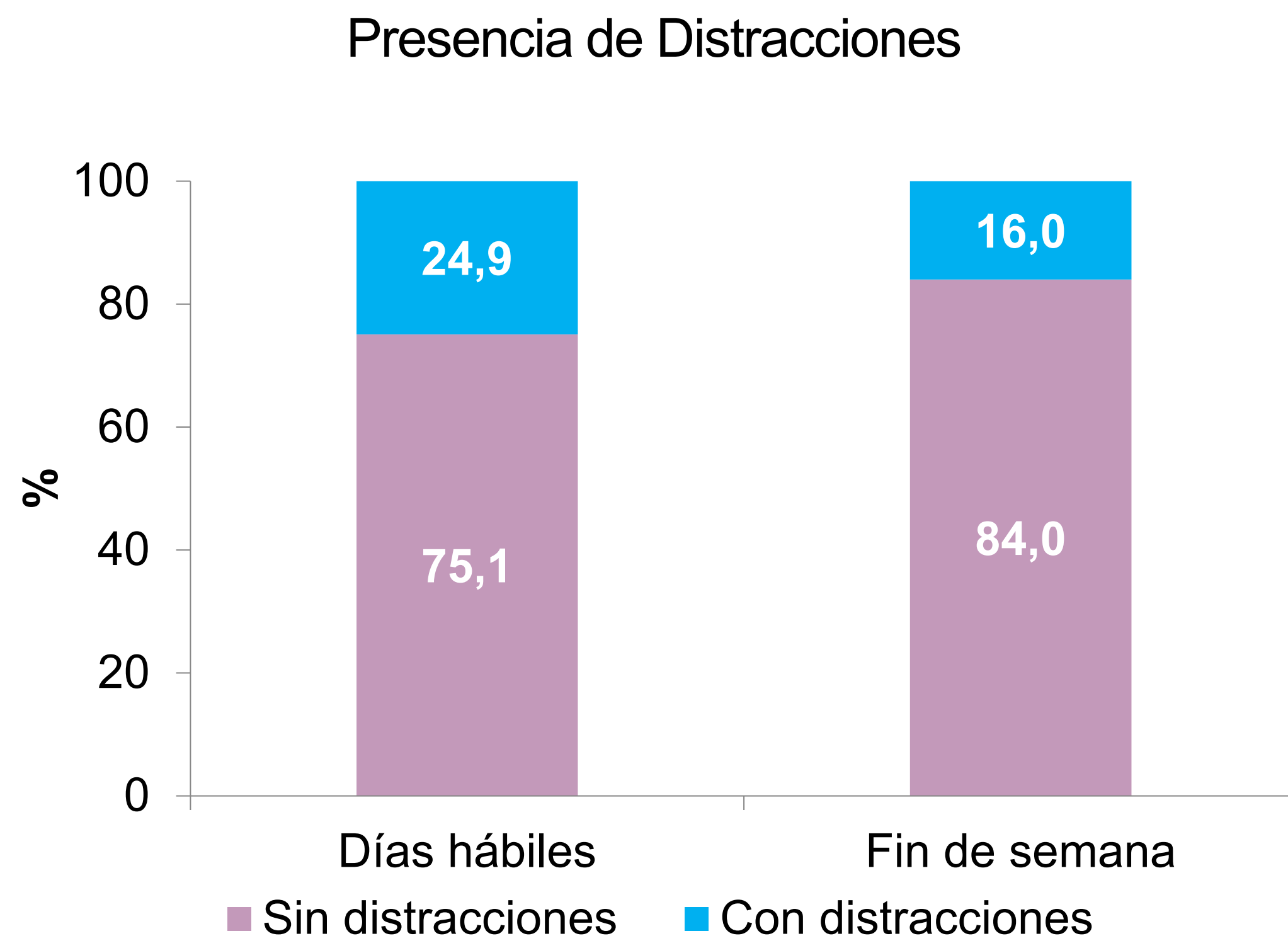
/ 1.2. Factores de Distracción en automóviles y utilitarios según sexo de quien conduce.

El uso del celular en 2022 es levemente mayor entre las mujeres respecto de los hombres.



/ 1.3. Factores de Distracción en automóviles y utilitarios según día de la semana

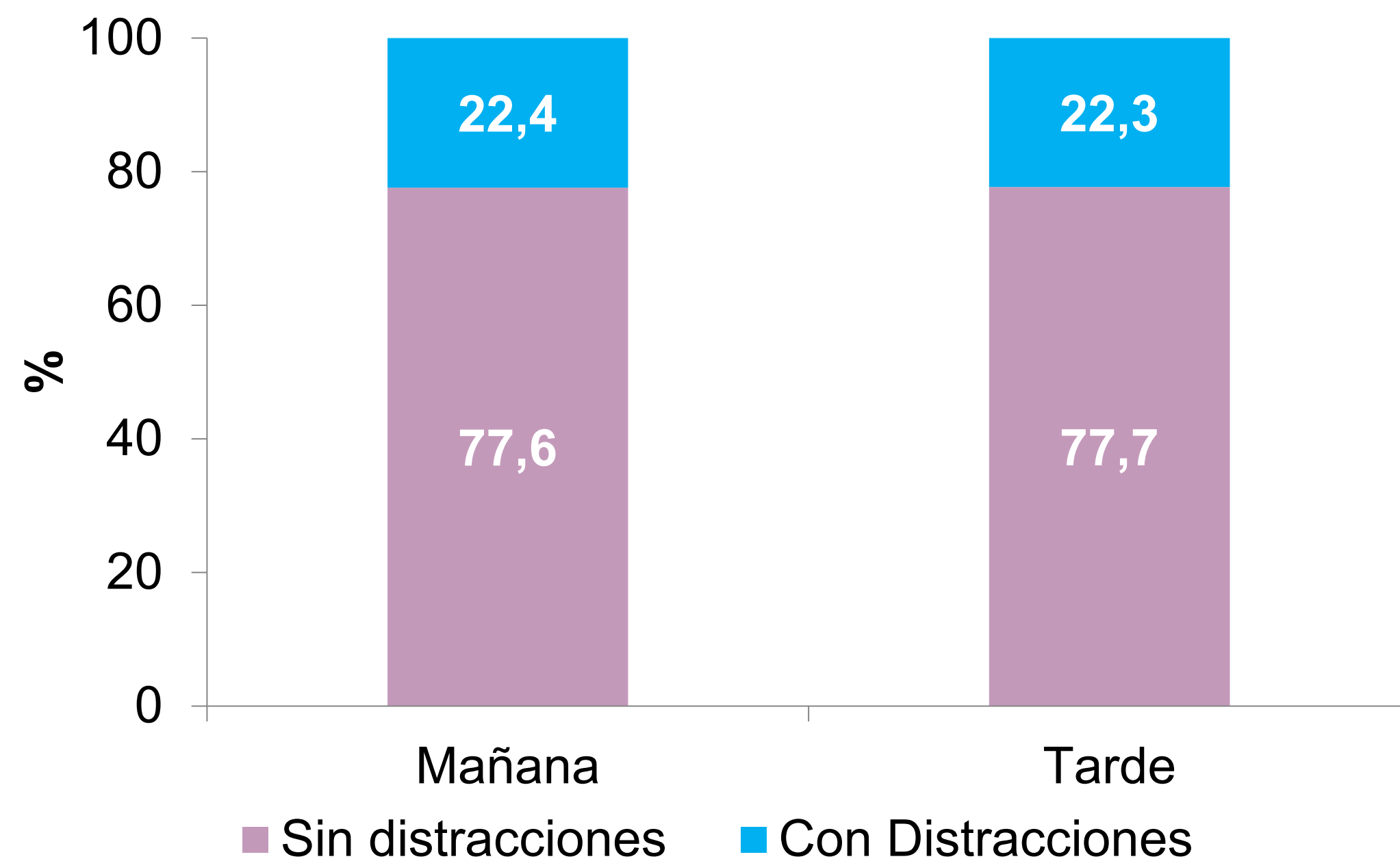
Para esta medición, la presencia de distracciones es 8,9 puntos mayor durante los días hábiles respecto de los fines de semana, valor similar a la diferencia de uso del celular los días hábiles respecto de los fines de semana (8,4).



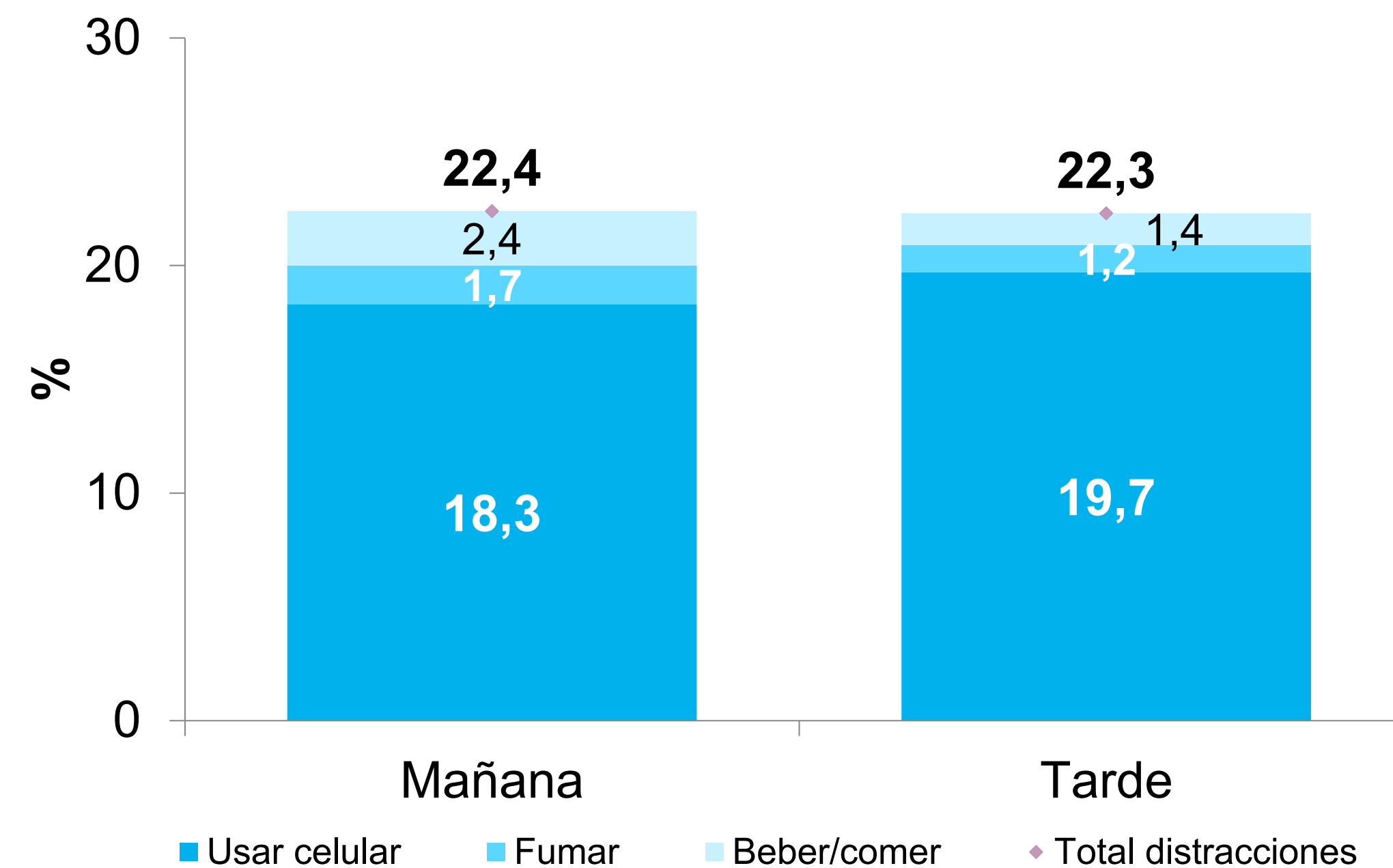
/ 1.4. Factores de Distracción en automóviles y utilitarios según momento del día

No hay diferencias en el porcentaje de distracciones en total según el momento del día, en tanto el uso del celular es levemente mayor durante la tarde (+ 1,4 puntos).

Presencia de distracciones



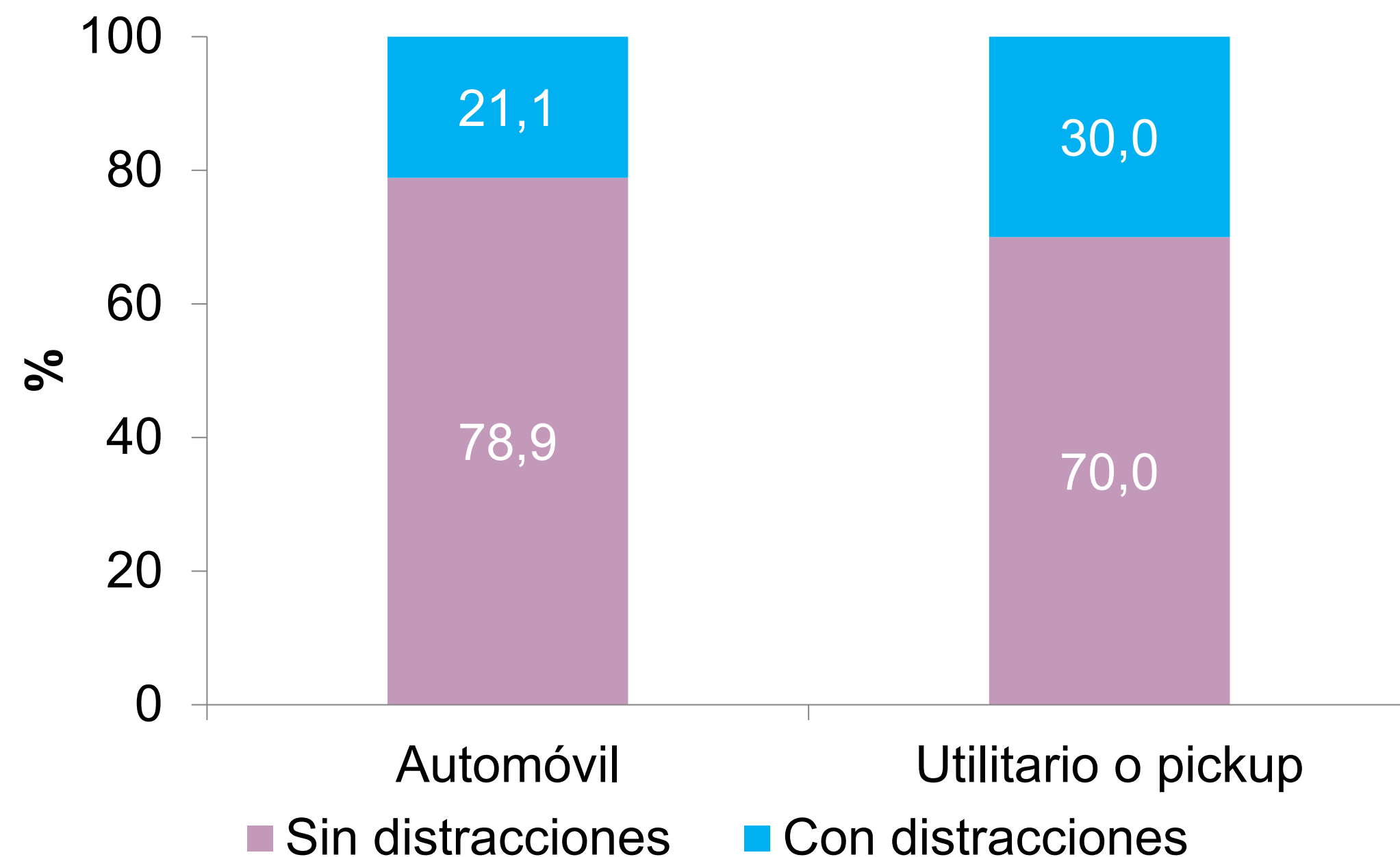
Según tipo de distracción



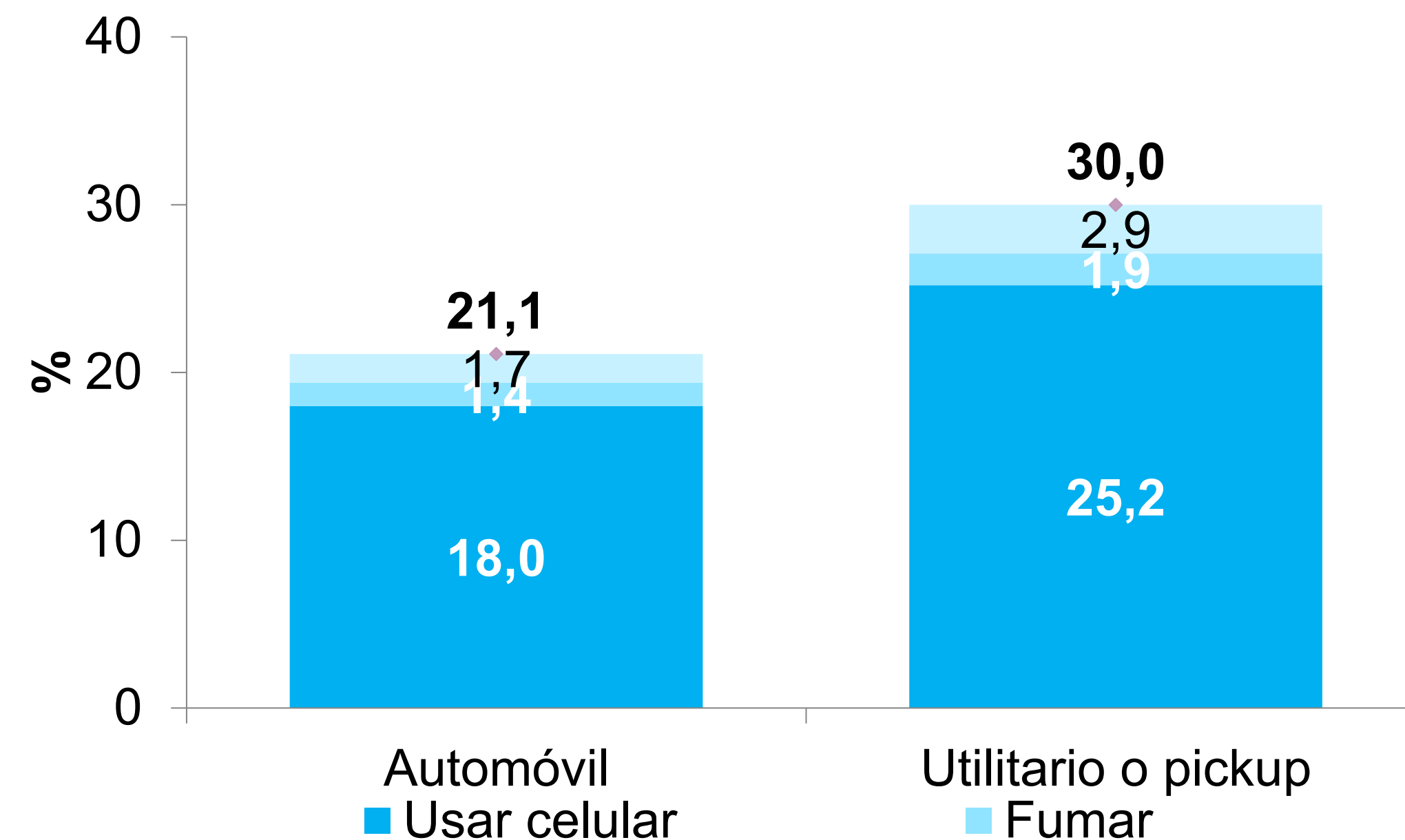
/ 1.5. Factores de Distracción en automóviles y utilitarios según tipo de vehículo

El porcentaje de distracciones es mayor en utilitarios/pick ups respecto de los automóviles; siendo el uso del celular 7,2 puntos mas alto en utilitarios/pick ups respecto de los automóviles.

Presencia de distracciones



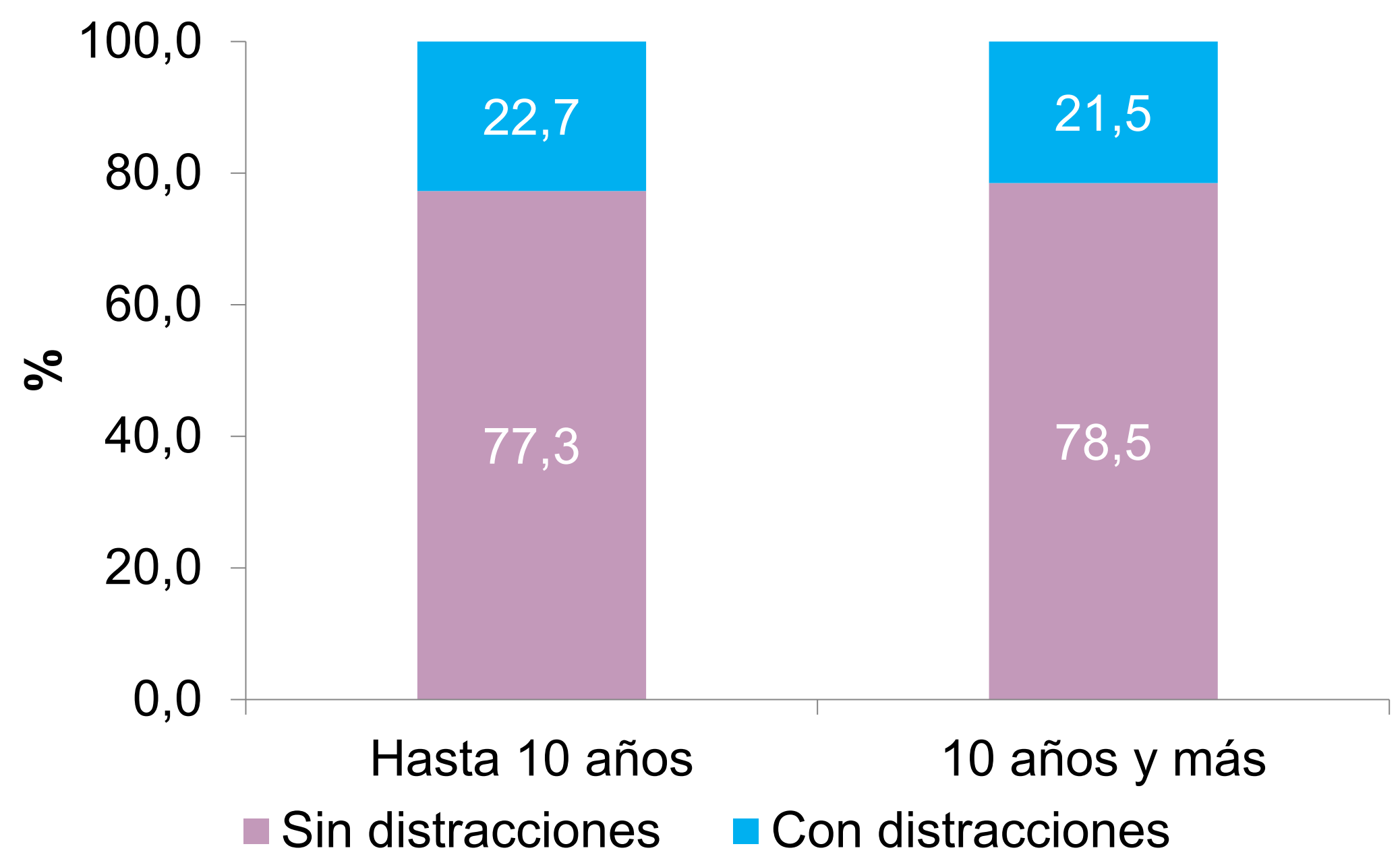
Según tipo de distracción



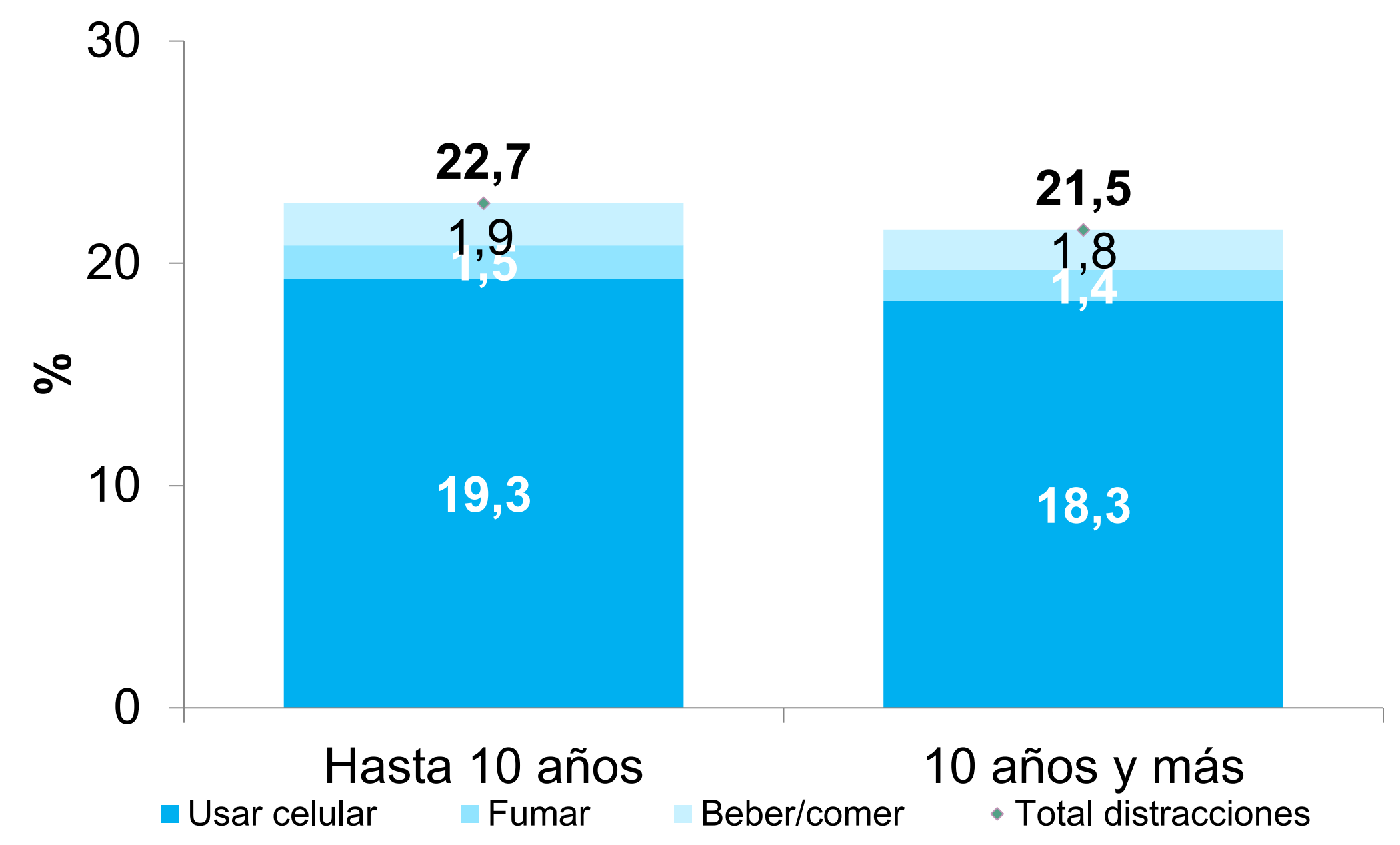
/ 1.6. Factores de Distracción en automóviles y utilitarios según antigüedad del vehículo

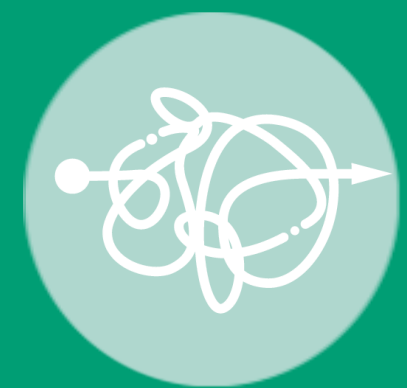
Se observa una diferencia de solamente de alrededor de un punto tanto en la presencia de distracciones como en el uso del celular.

Presencia de distracciones



Según tipo de distracción



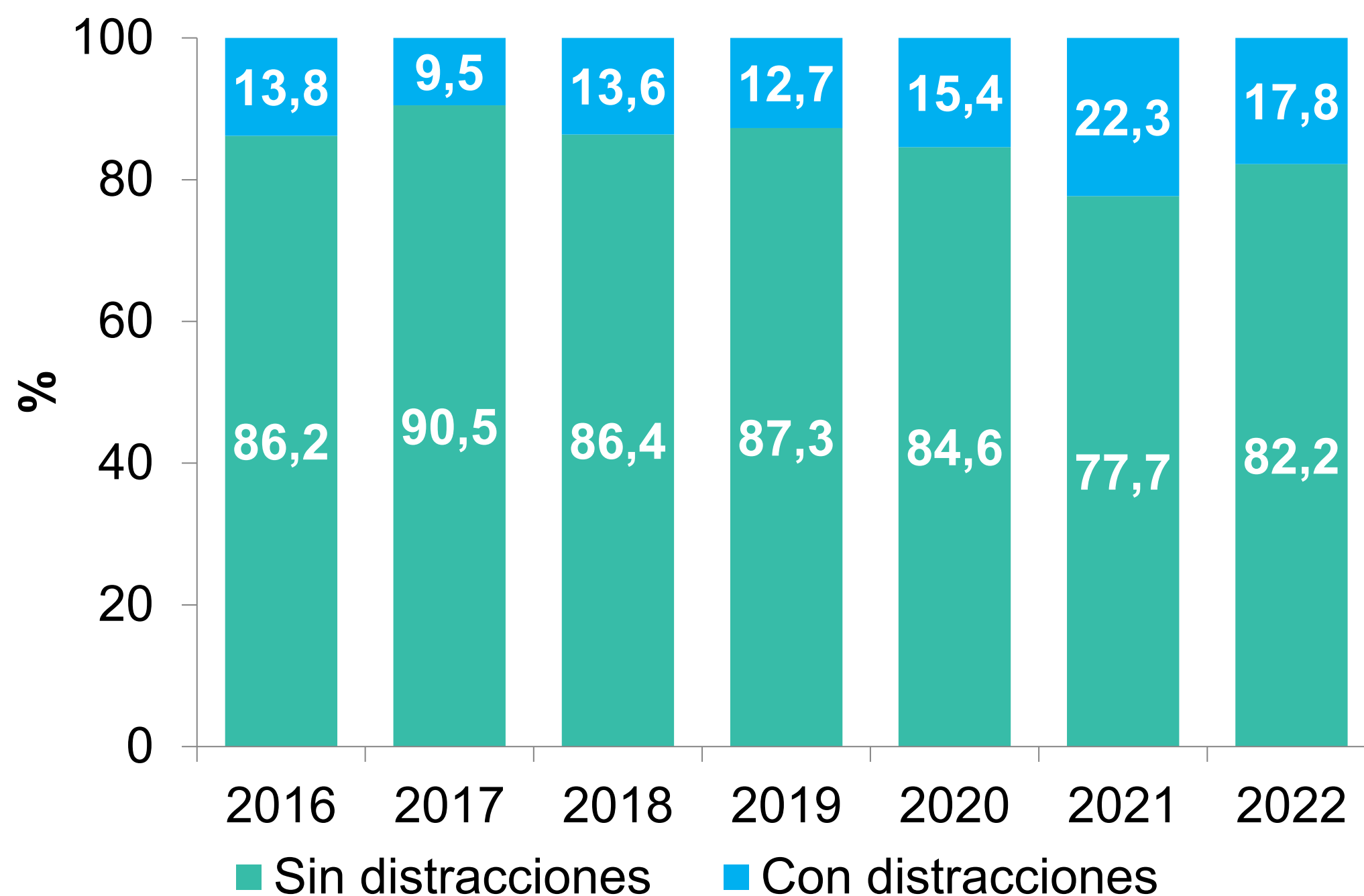


2. Distracciones en Motovehículos.

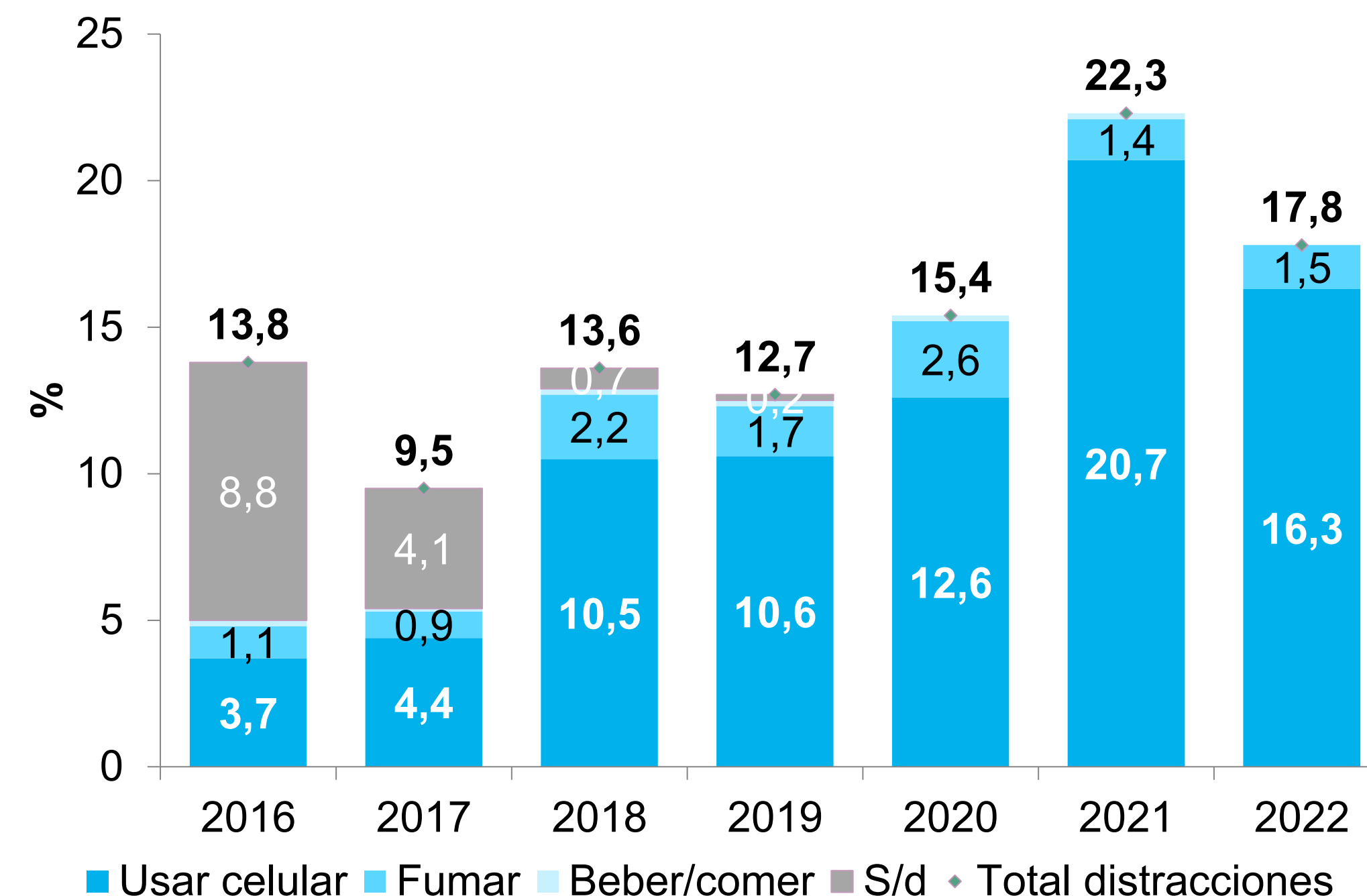
/ 2.1. Factores de Distracción en motovehículos. Variación 2016-2022

Un 17,8% de quienes conducen motovehículos presentan alguna actitud de distracción, siendo la principal de ellas el uso del celular, con un registro de 16,3%. En relación al 2021, ha caído 4,5 puntos la presencia de distracciones, y 4,4 puntos el uso de celular.

Presencia de distracciones

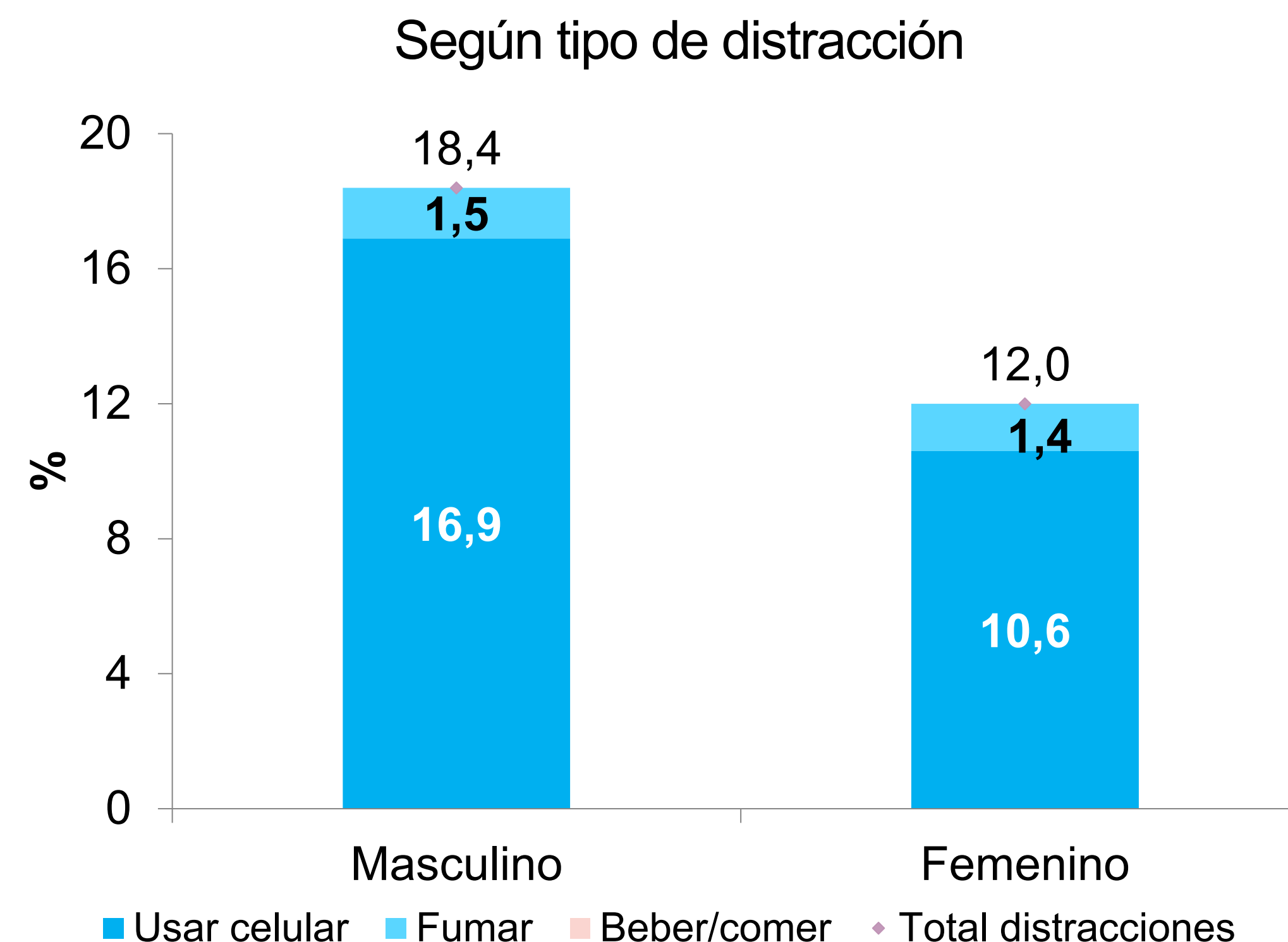
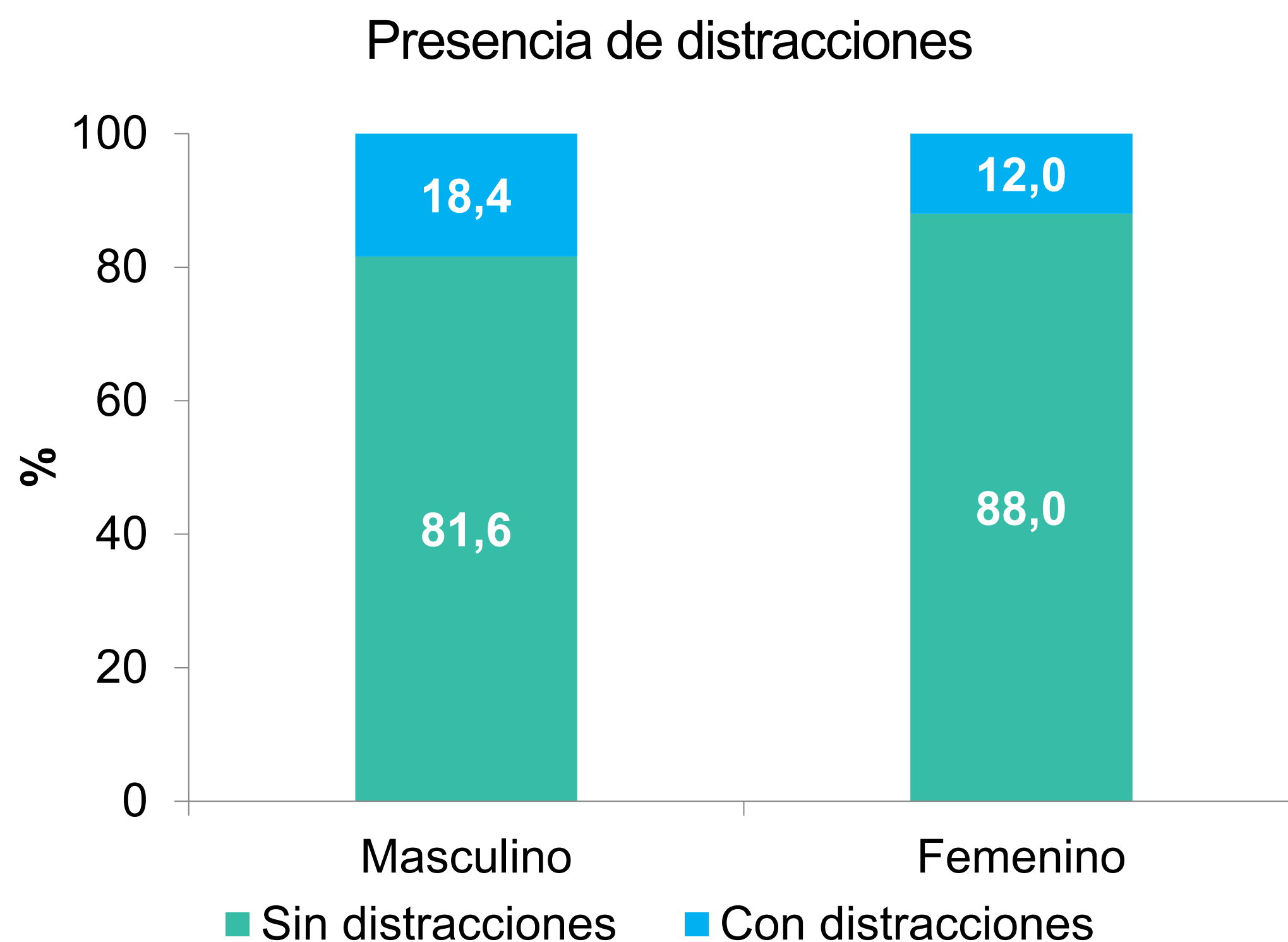


Según tipo de distracción



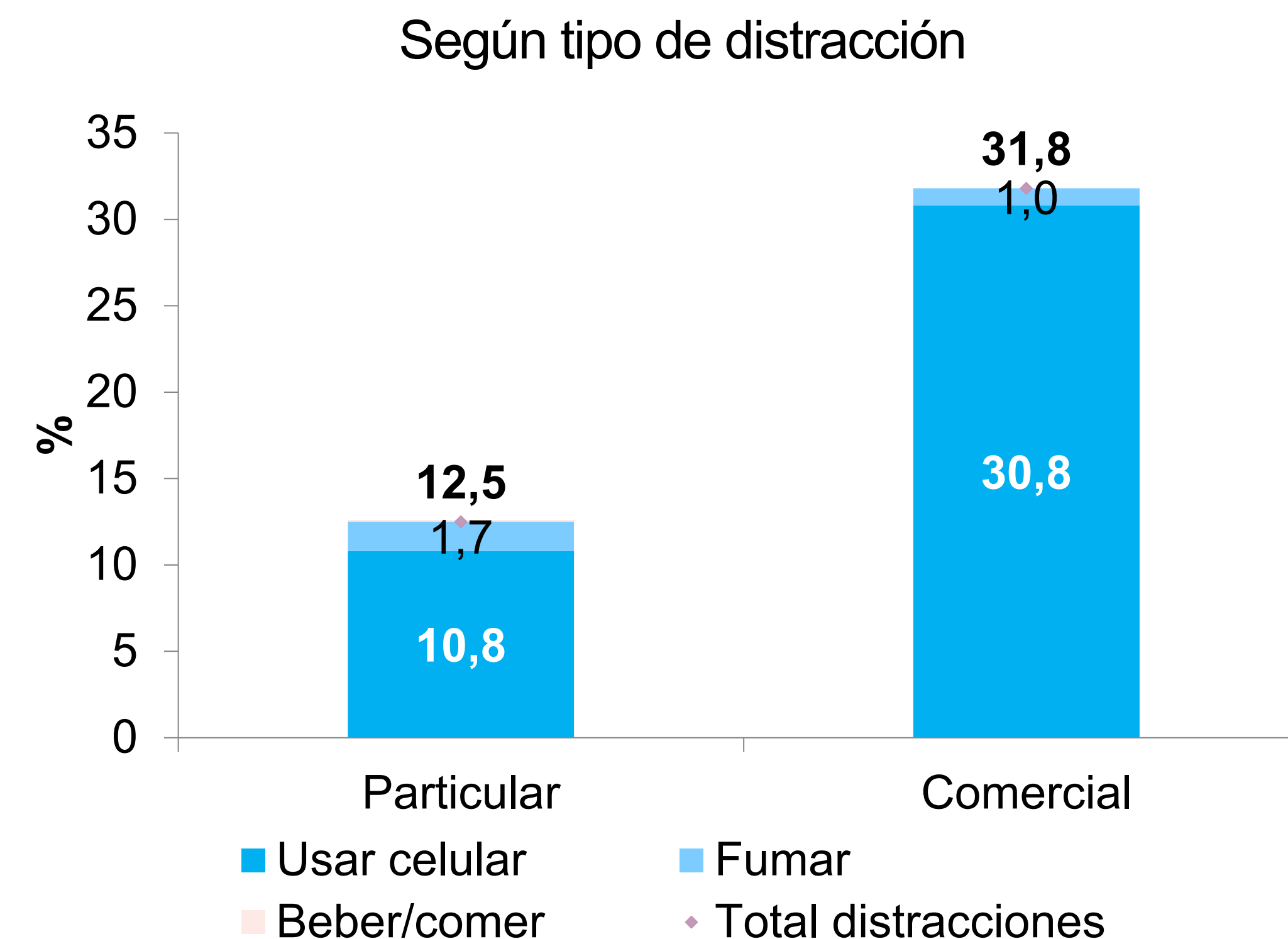
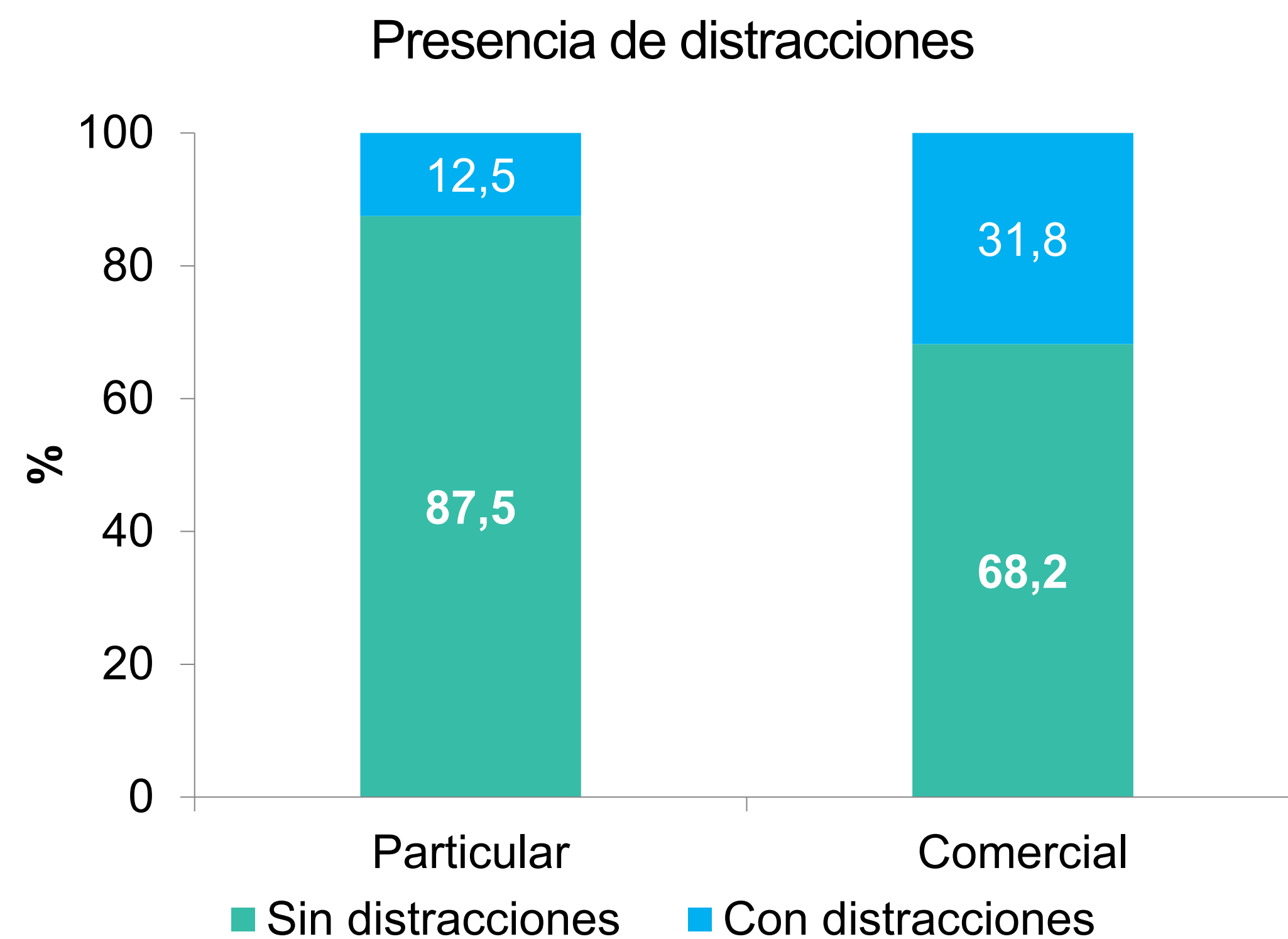
/ 2.2. Factores de Distracción en motovehículos según sexo de quien conduce

La presencia de distracciones es 6,4 puntos mayor en los conductores respecto de las conductoras, casi totalmente atribuible a la diferencia en el uso del celular (6,3 puntos).



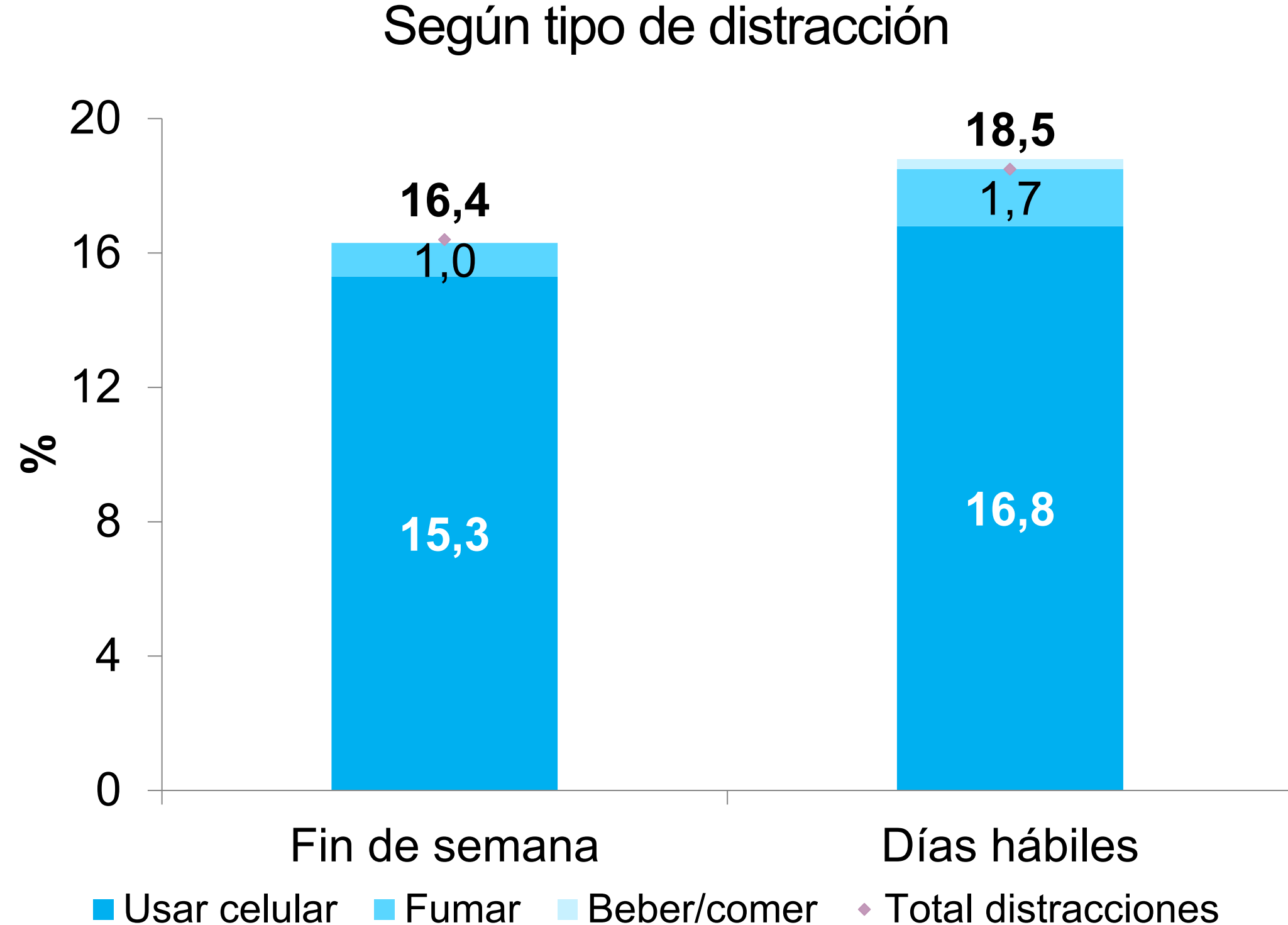
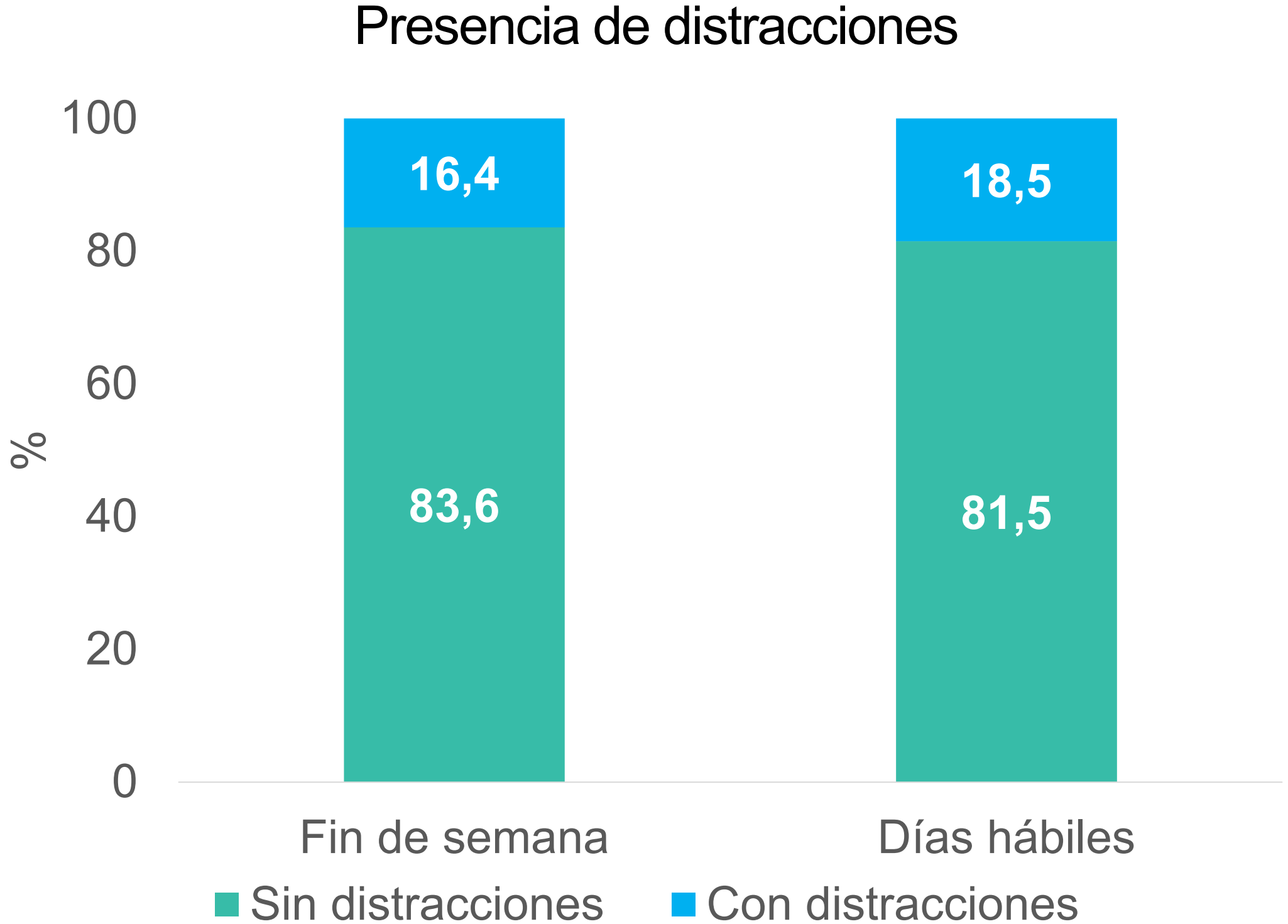
/ 2.3. Factores de Distracción en motovehículos según uso del vehículo

La presencia de distracciones en los vehículos de uso comercial (31,8%) es mas del doble de las registradas en los motovehículos de uso particular. El rango de diferencia incluso mayor en el uso del celular.



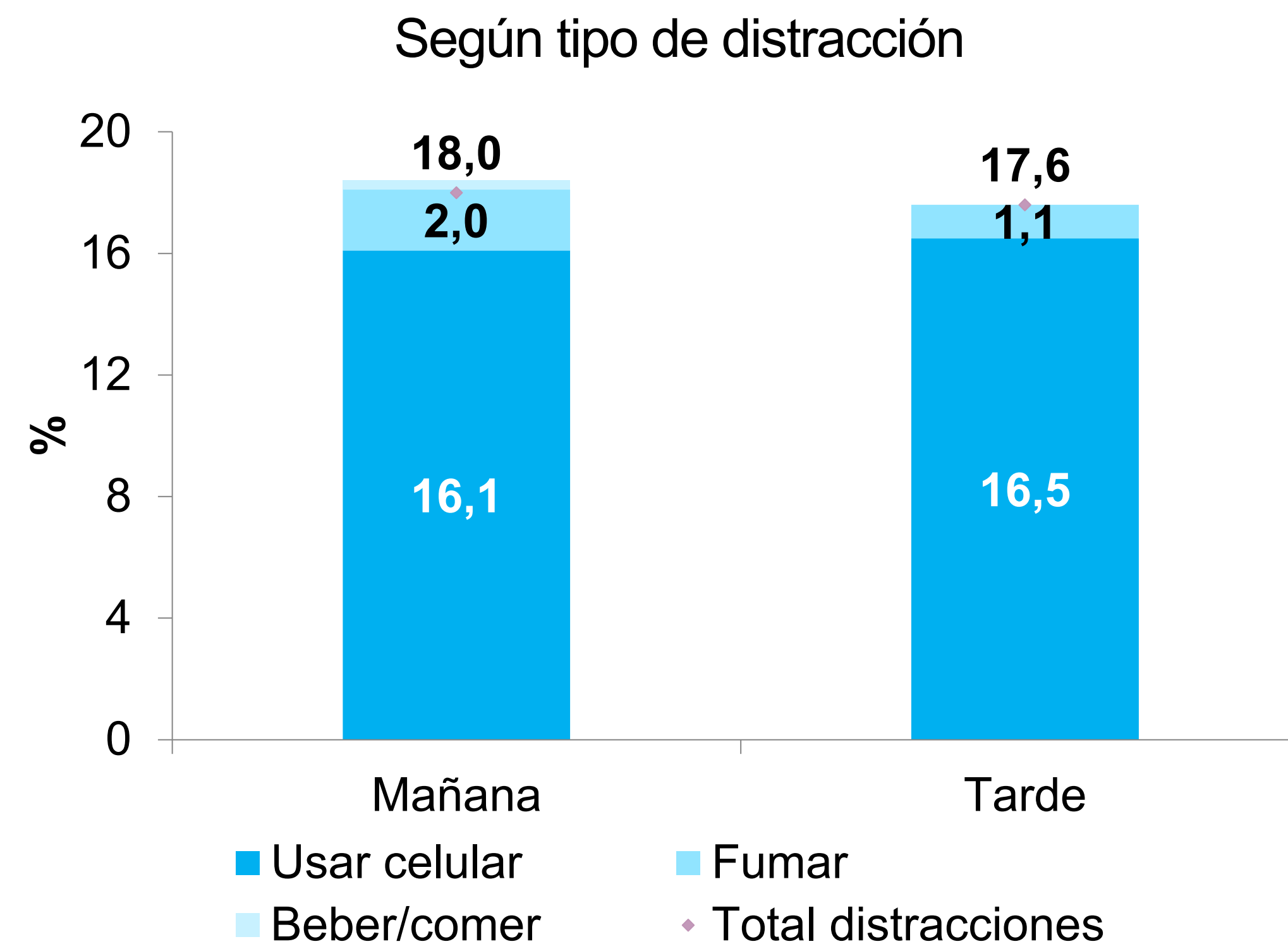
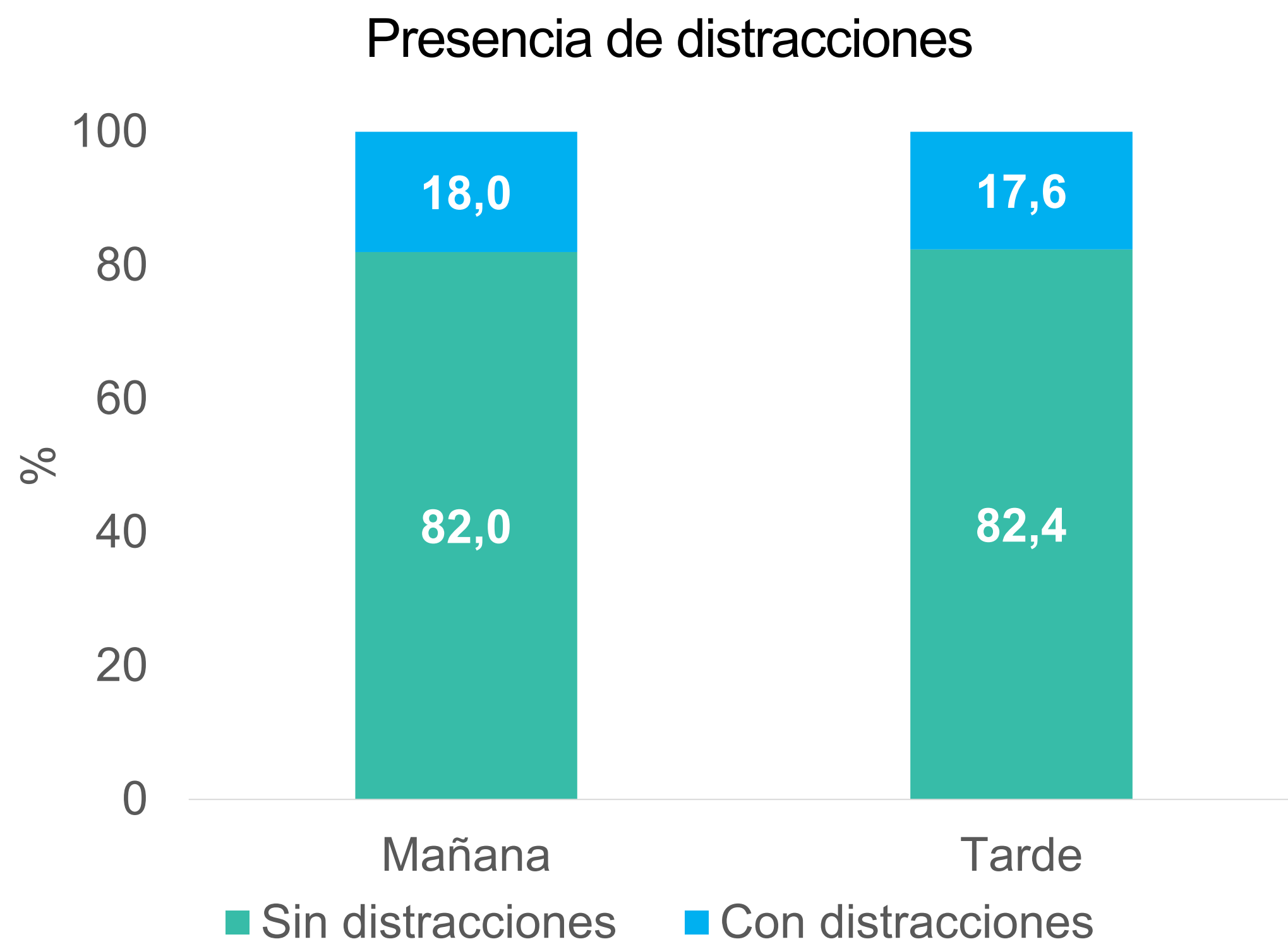
/ 2.4. Factores de Distracción en motovehiculos según día de la semana

La presencia de distracciones es levemente mayor en días hábiles (+2,1 puntos) respecto de los fines de semana, diferencia que es de 1,5 puntos -en el mismo sentido- en el uso del celular.



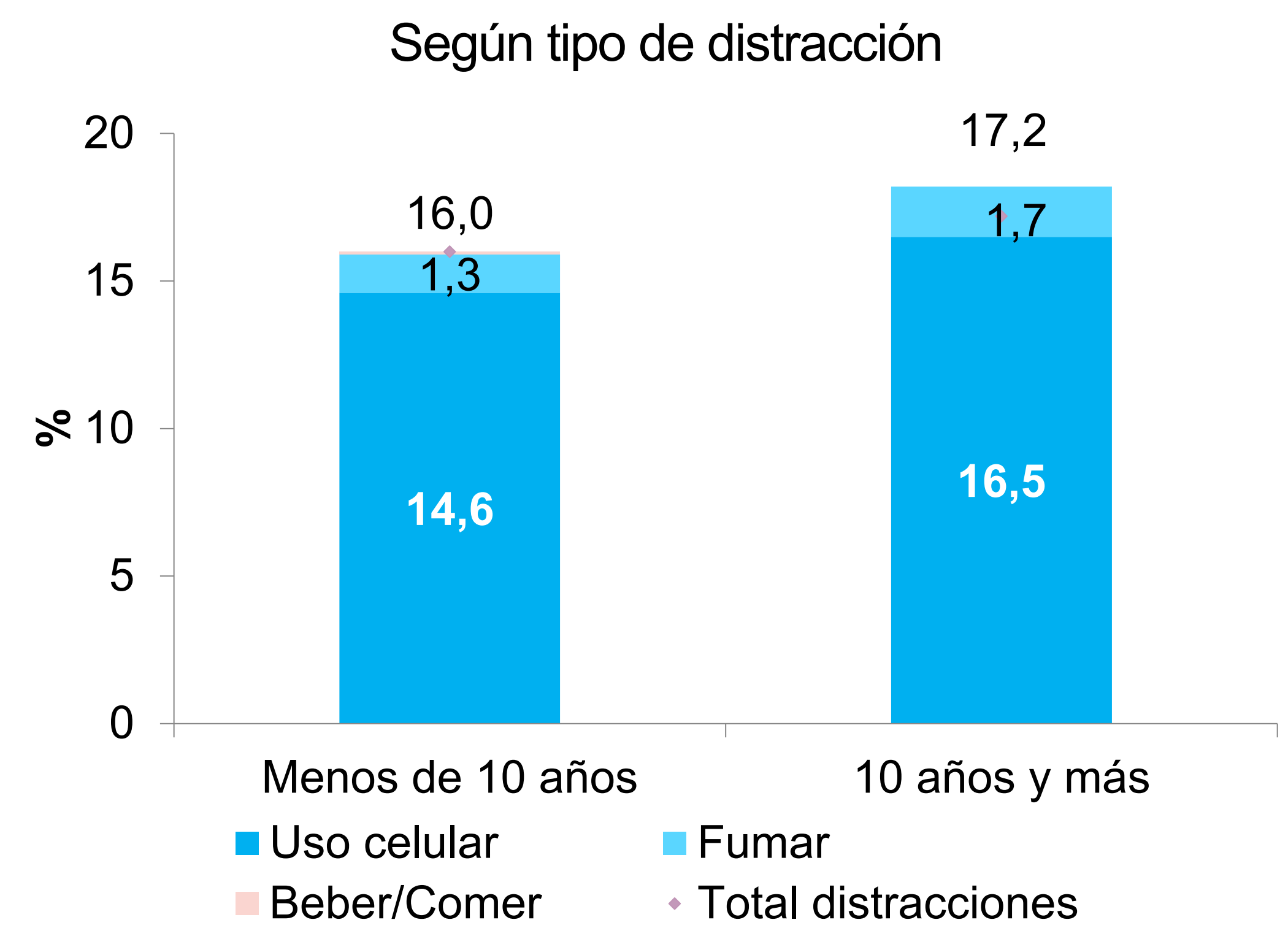
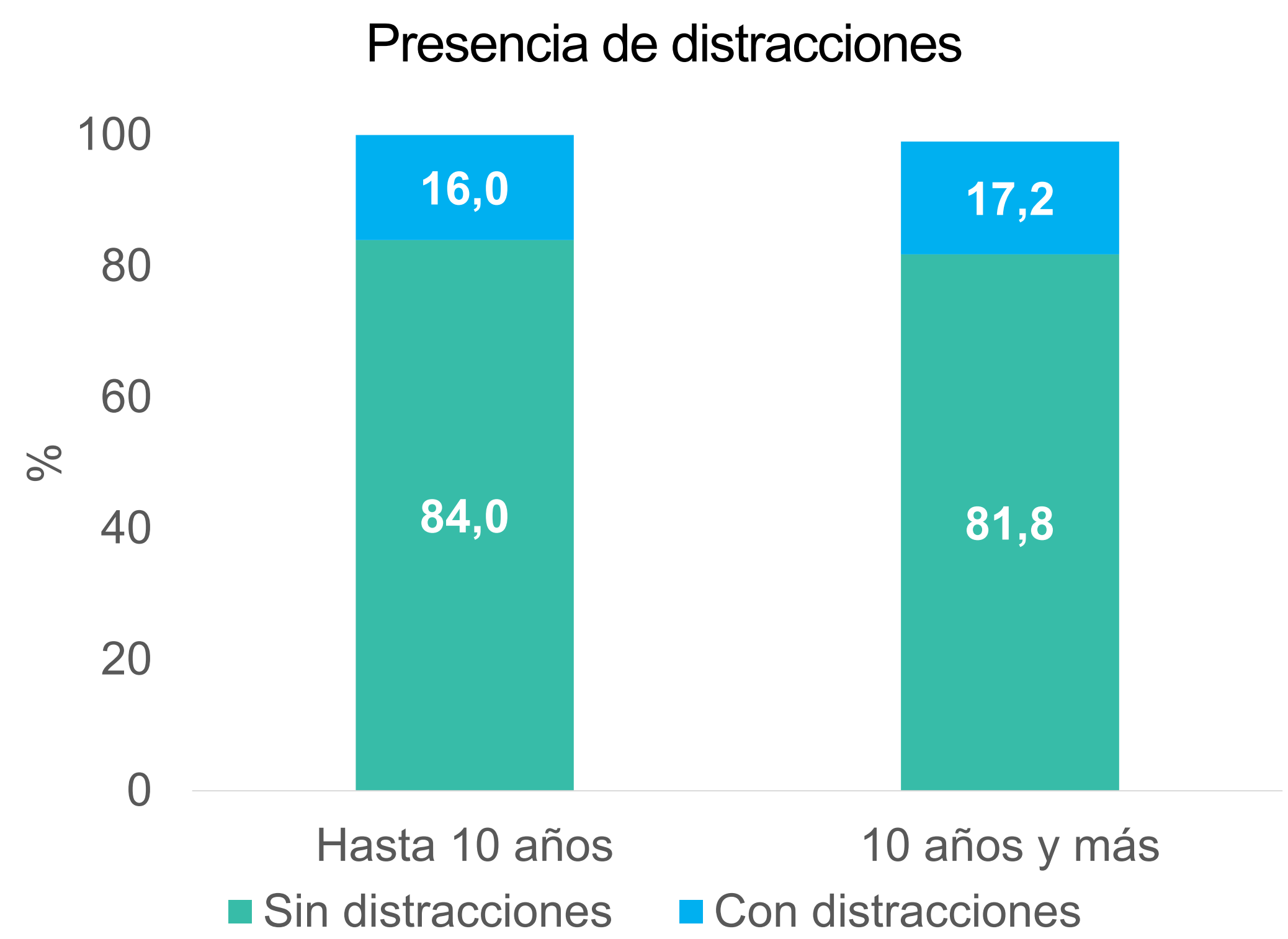
/ 2.5. Factores de Distracción en motovehiculos según momento del día

No se observan diferencias ni en la presencia de distracciones en total ni en el uso del celular según el momento del día.



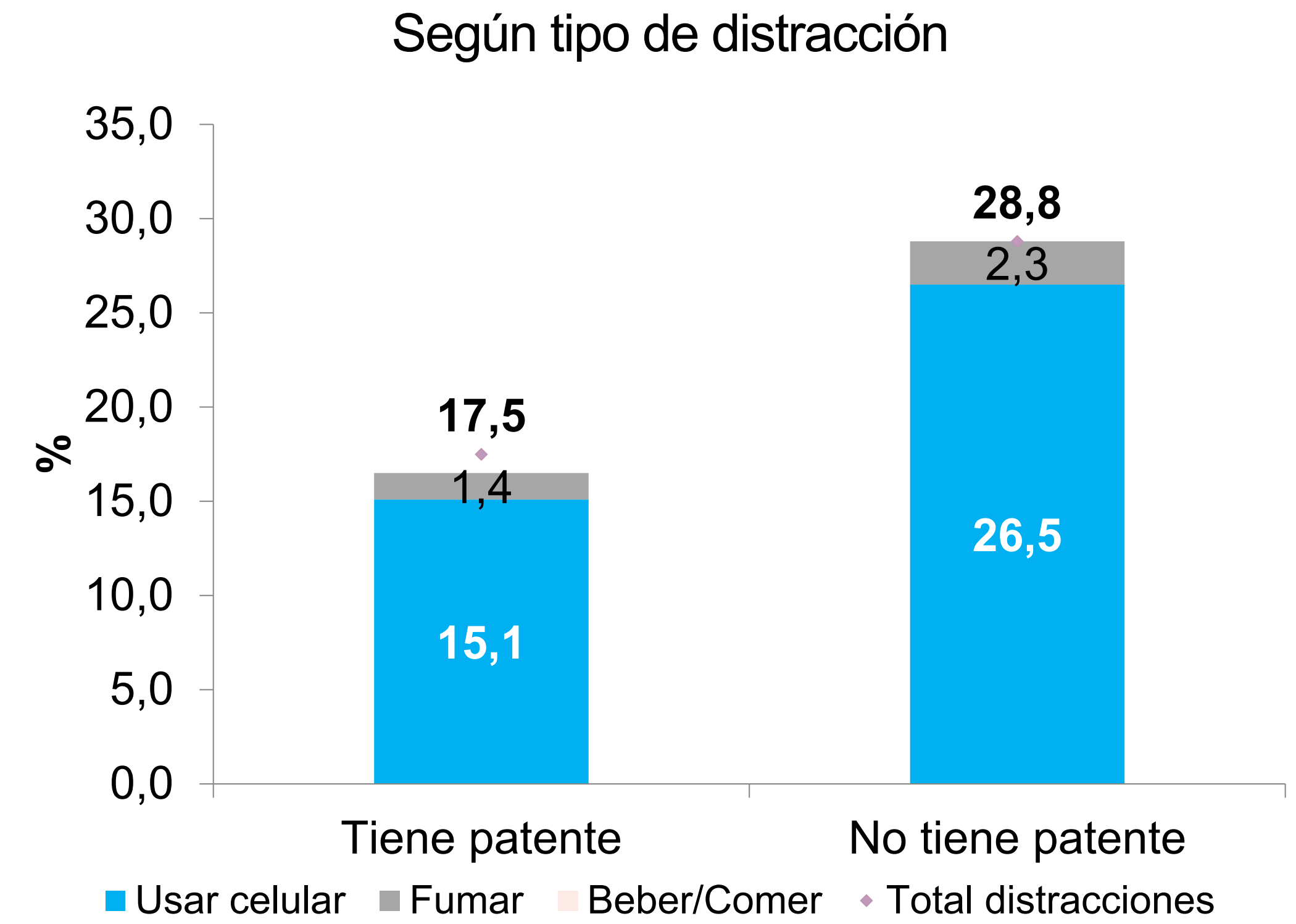
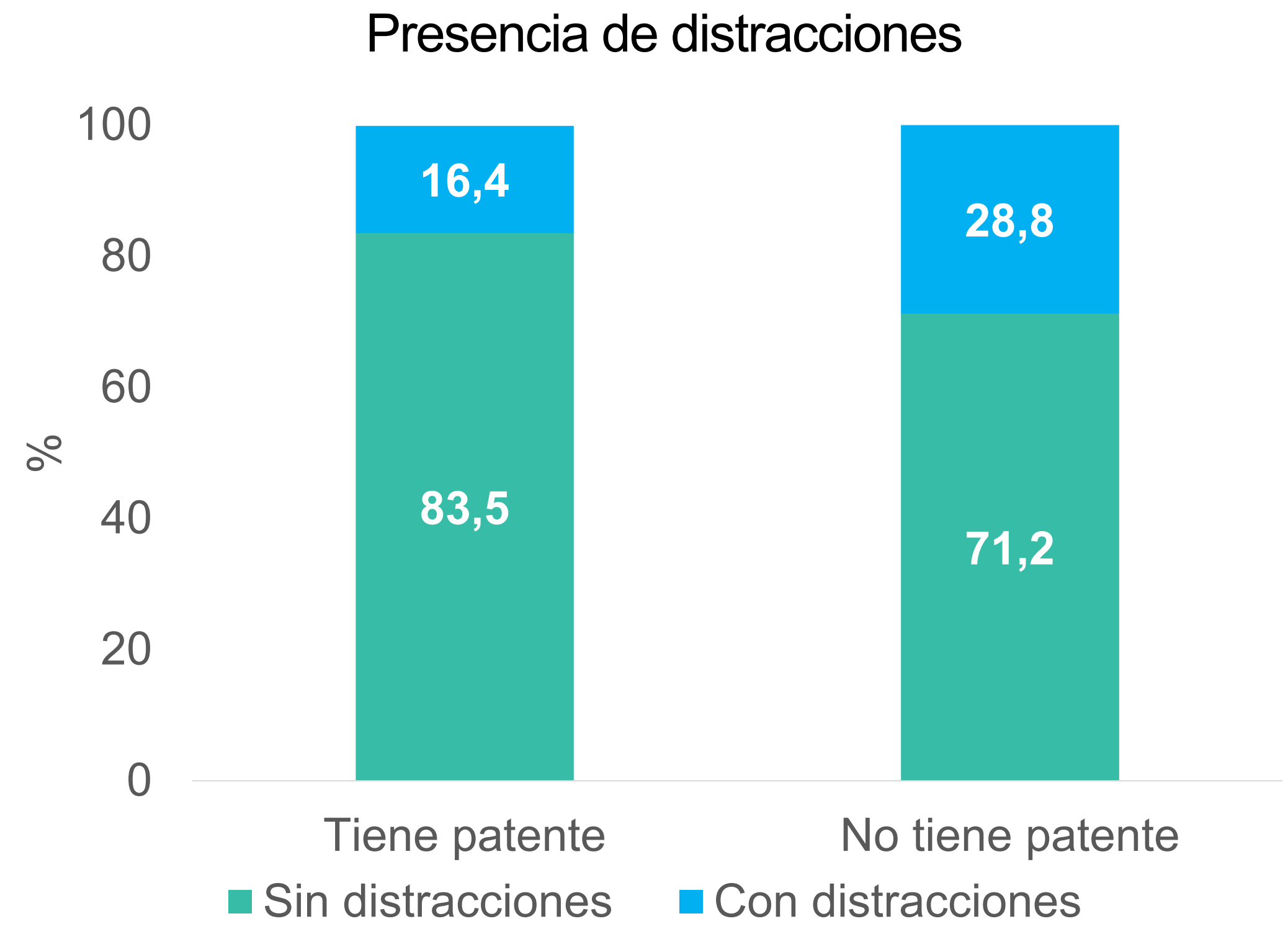
/ 2.6. Factores de Distracción en motovehiculos según antigüedad

Las distracciones en general en los motovehículos de 10 y más años de antigüedad son sólo 1,2 puntos mayor respecto a los motovehículos de menos de 10 años, diferencia que aumenta un poco más (1,9 puntos) en el uso del celular en los motovehículos de 10 y más años de antigüedad respecto de los de hasta 10 años de antigüedad.



/ 2.7. Factores de Distracción en motovehículos según presencia de patente

La mayor presencia de distracciones se da en los motovehículos sin patentes, alcanzando al 28,8%; en tanto el uso del celular, es 9,4 puntos mayor en los vehículos sin patentes respecto de aquellos con patente.



/ 3.1. Ficha Técnica

Trabajo de campo: Del 25 de octubre al 10 de noviembre de 2022.

Marco geográfico: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Diseños Muestrales: probabilísticos, poli-etápicos y estratificados.

Unidades Primarias de Muestreo: Conjunto de Puntos de Observación-Intersecciones Viales (semáforo, esquina, lugar donde haya tráfico vehicular medio, no intenso. Autopistas: peajes).

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 cruce de intersecciones viales (semáforos, esquinas incluidas en las unidades primarias de muestreo); y de pase en peajes.

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

Tamaños de las muestras:

Total automóviles y utilitarios/pick ups en calles y avenidas: 6926 observaciones con un margen de error del +/- 1,2%.

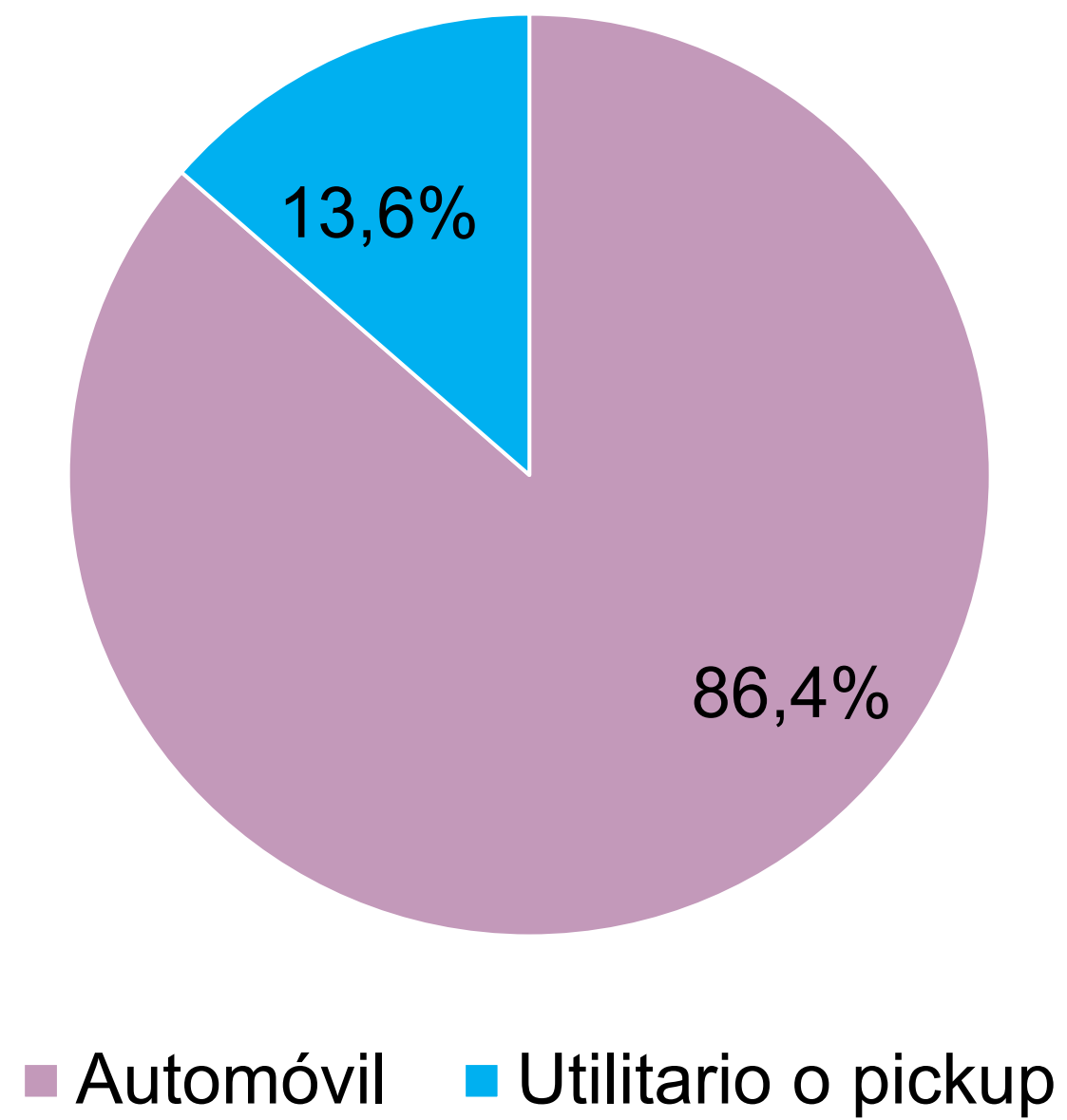
Total motovehículos calles y avenidas: 2478 observaciones con un margen de error del +/- 2,08%.

Técnica de relevamiento: Observación no participante. Se seleccionaron puntos de observación representativos del tránsito urbano de la Ciudad, considerados seguros y confiables para la correcta observación.

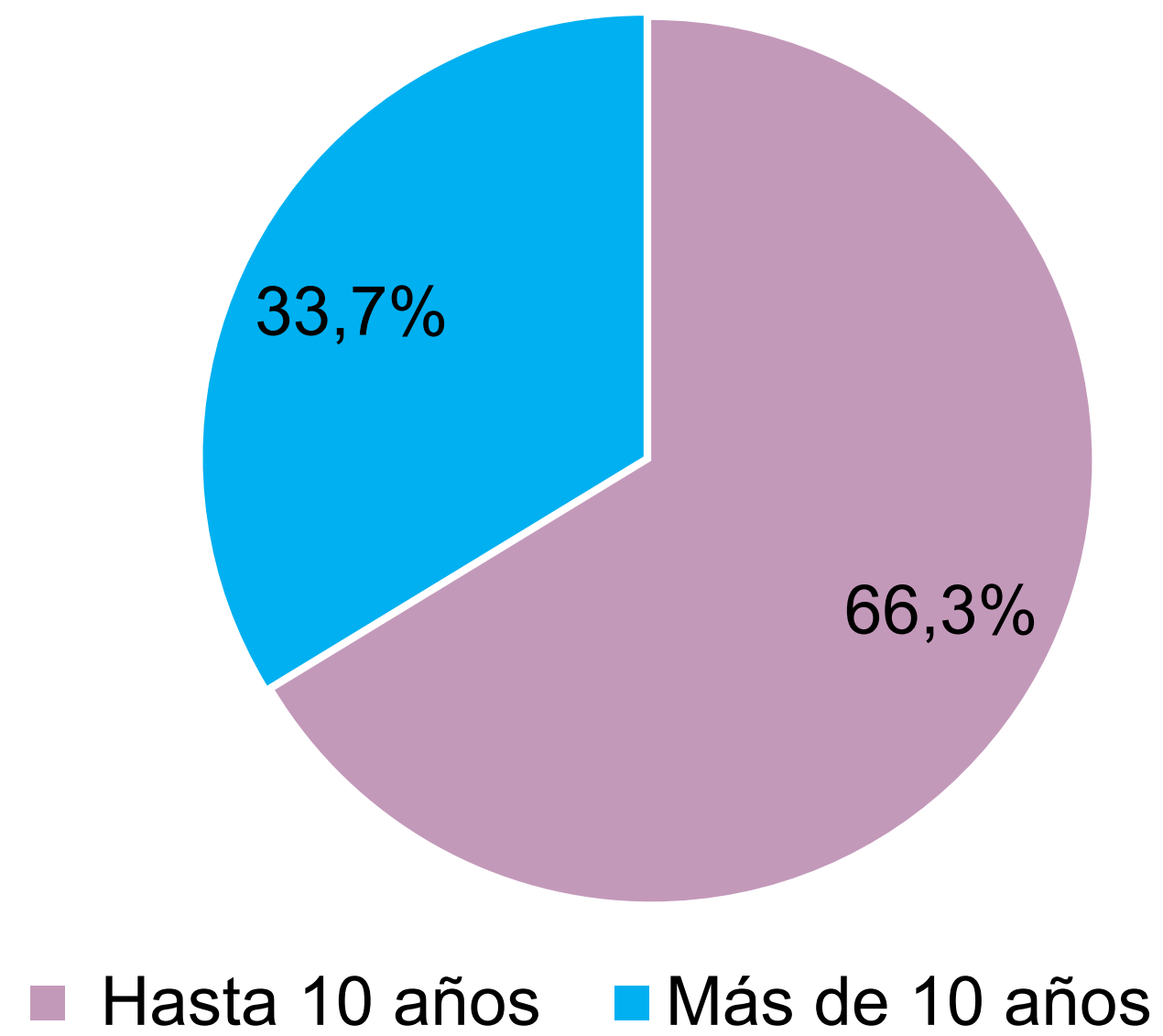
Instrumento de recolección: Aplicación diseñada para tal fin.

/ 2.2 Características de la muestra / Automotores

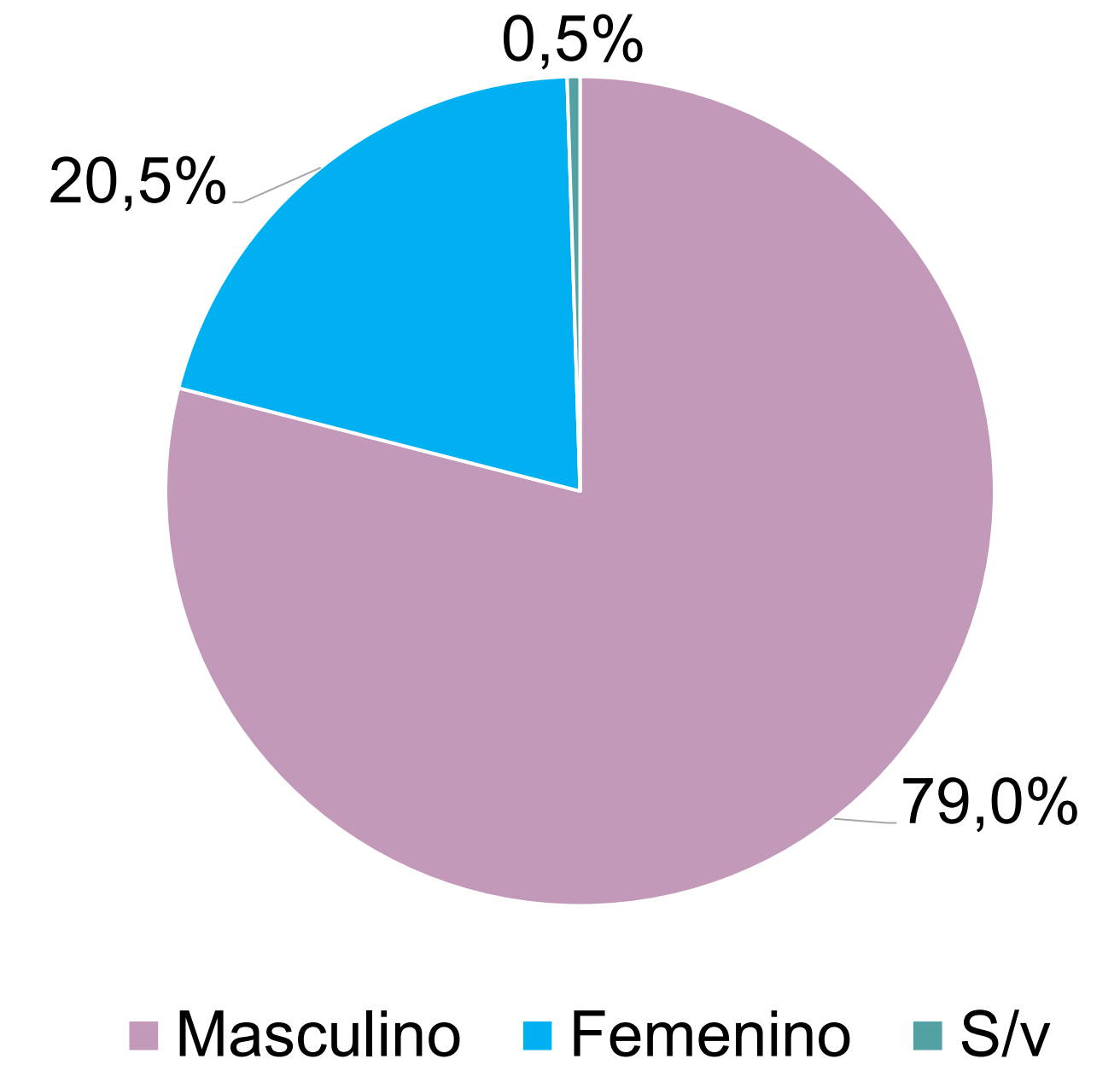
Tipo de vehículo



Antigüedad del vehículo

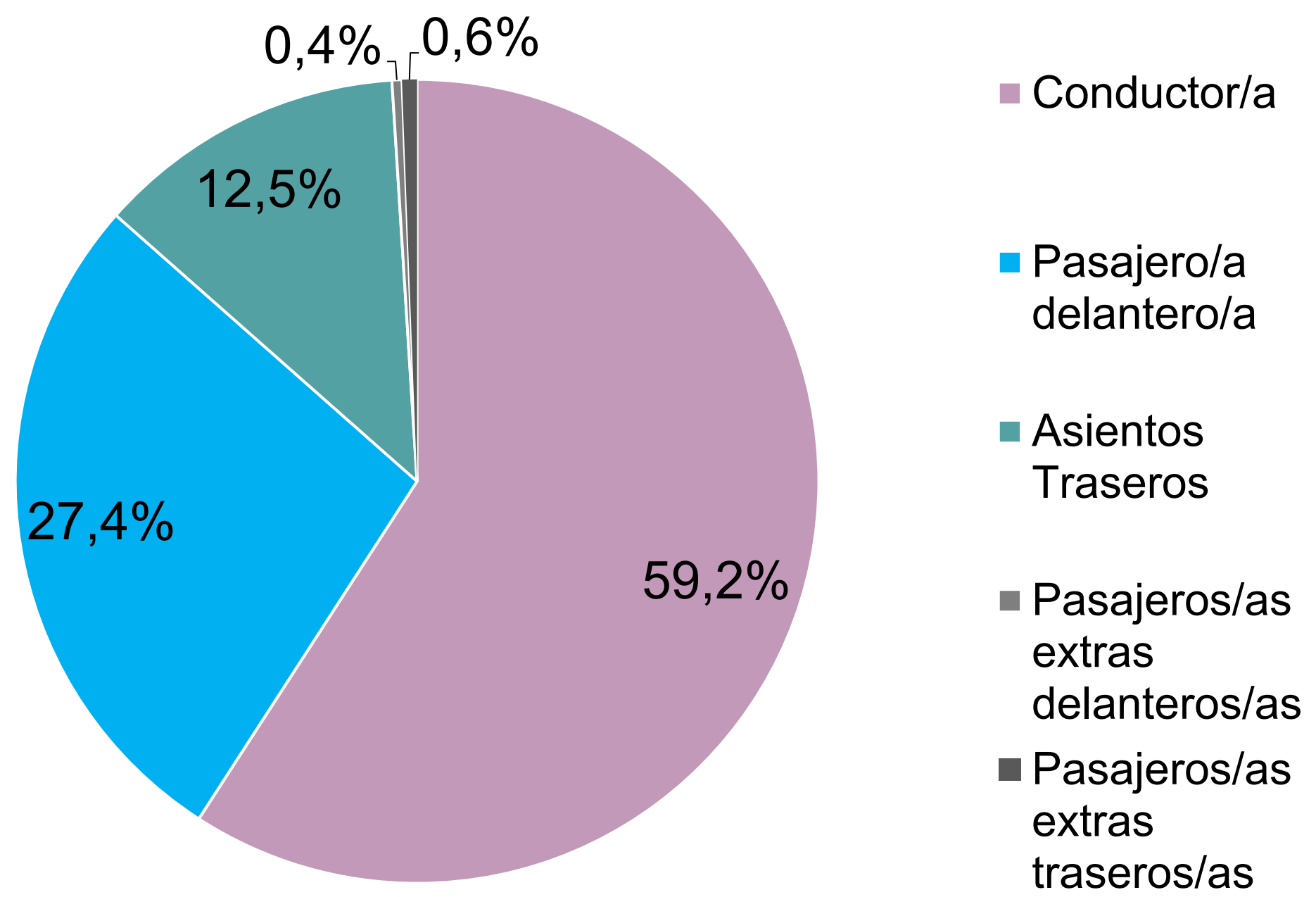


Sexo del quien conduce

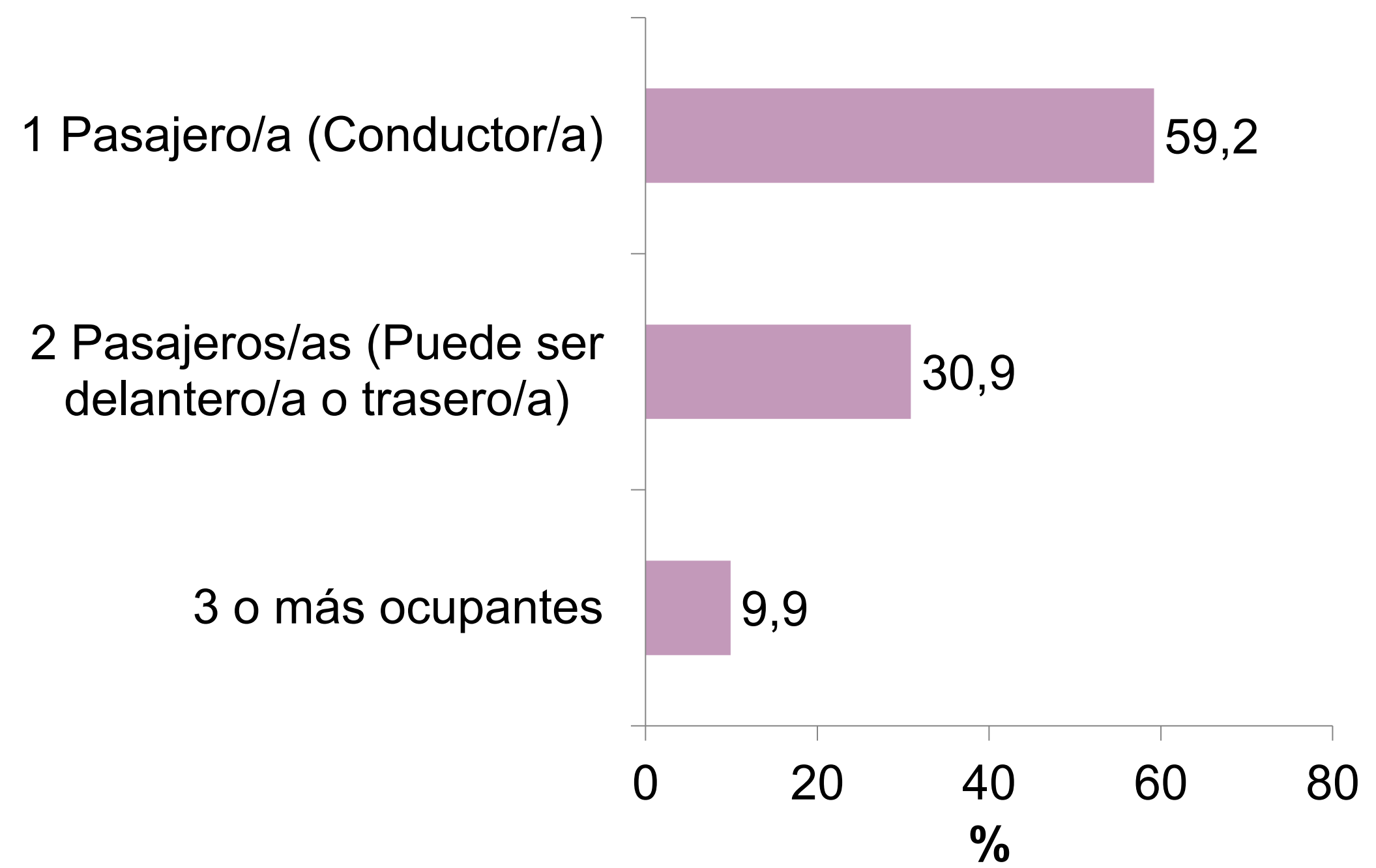


/ 2.2. Características de la muestra automotores (cont.)

Ocupantes del vehículo

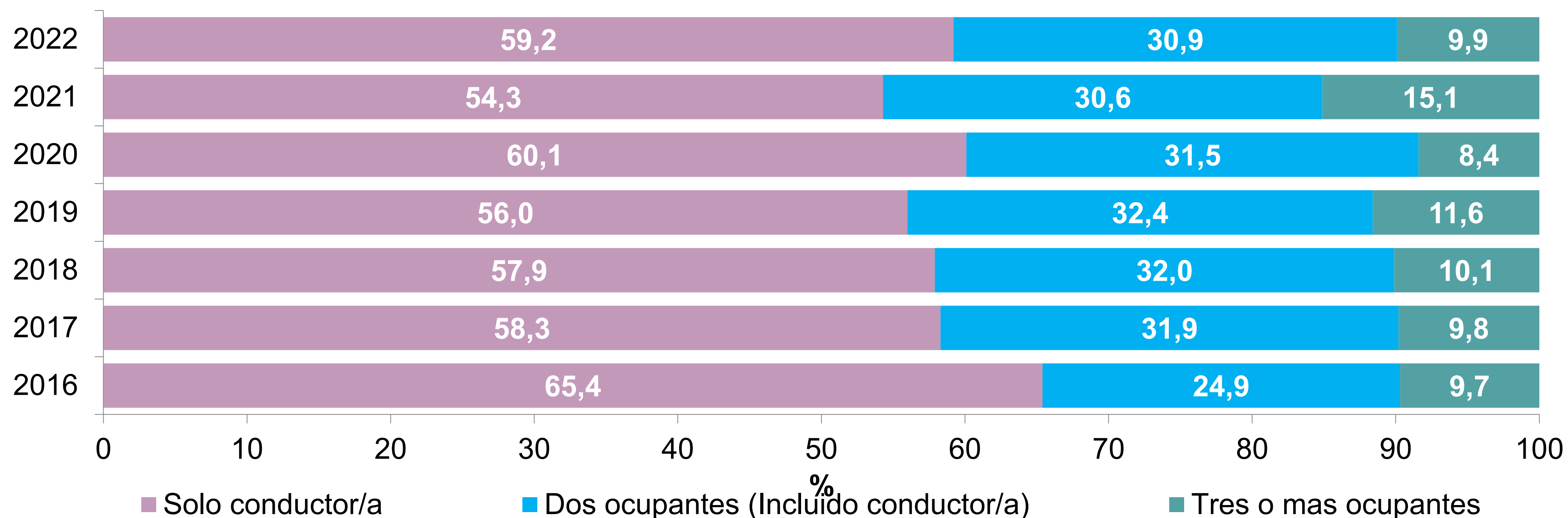


Ocupación del vehículo



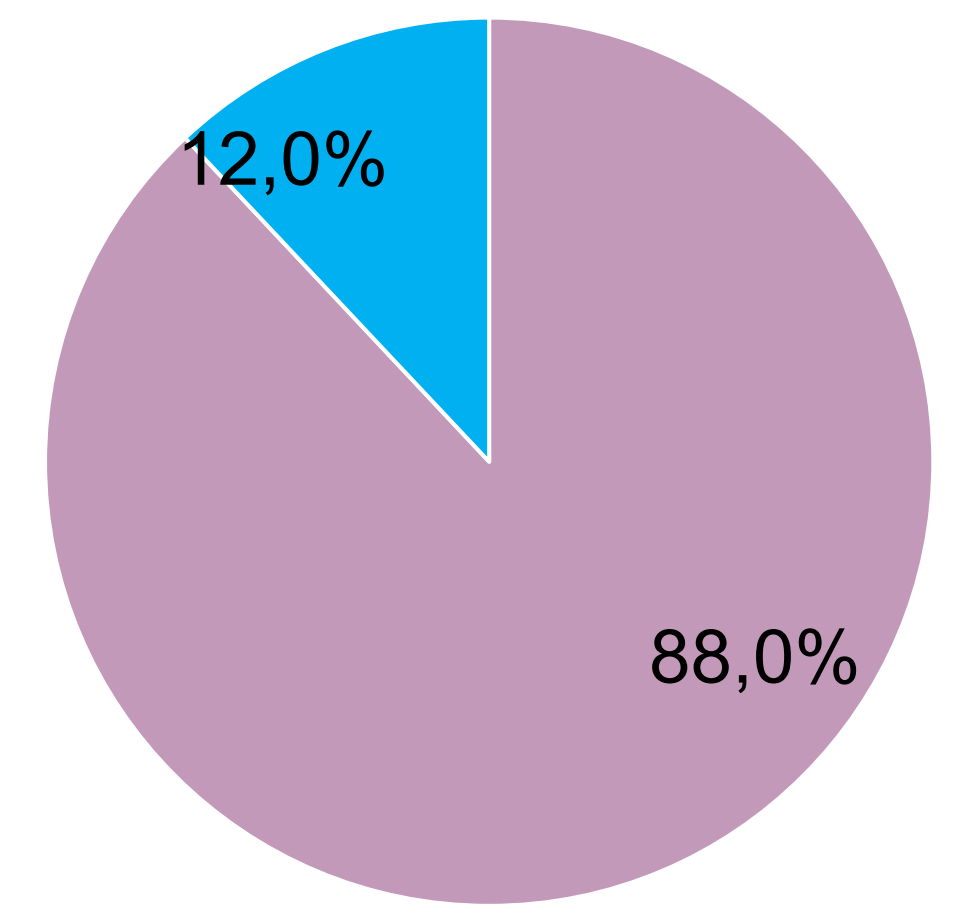
/ 2.2. Características de la muestra automotores (cont.)

Comparando las distintas mediciones realizadas, puede observarse que en 2021 se retoma la tendencia decreciente de vehículos ocupados solo por quien conduce (54,3%) , cuyo valor máximo se registró en 2020 (60,1%) como actitud coherente con las medidas de prevención y aislamiento de la pandemia.



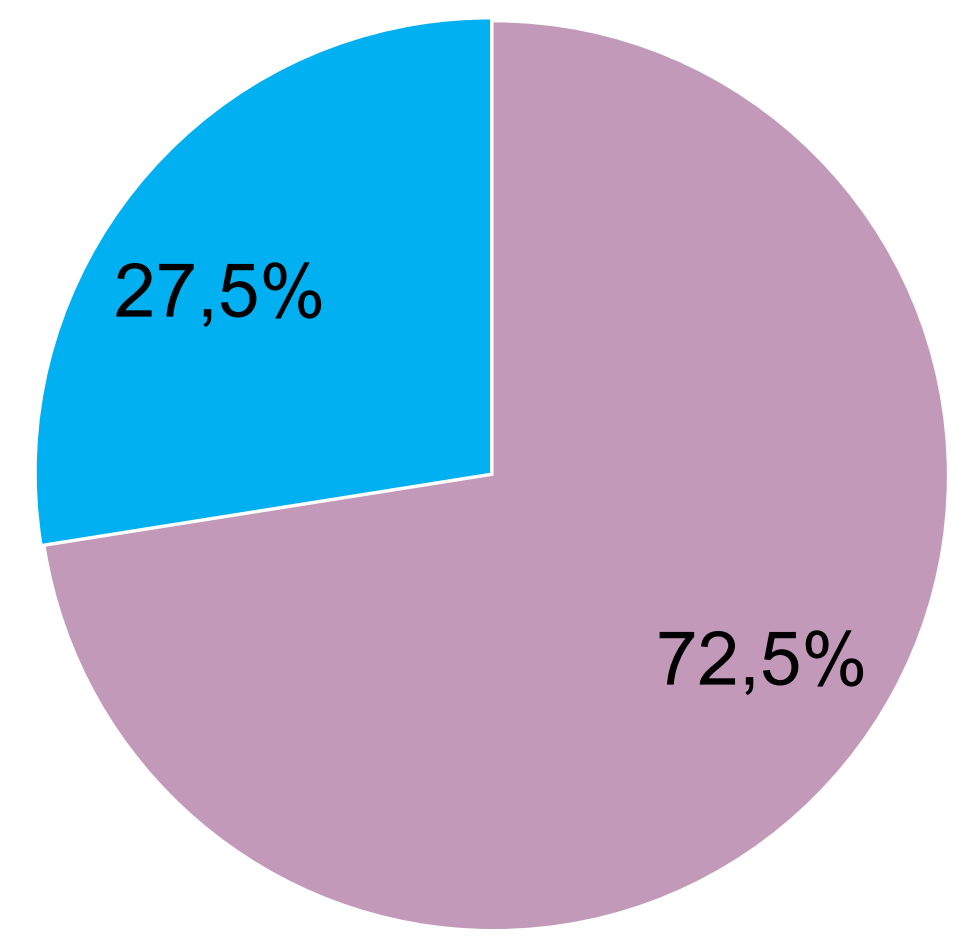
/ 2.2. Características de la muestra motovehículos (cont.)

Ocupantes del motovehículo



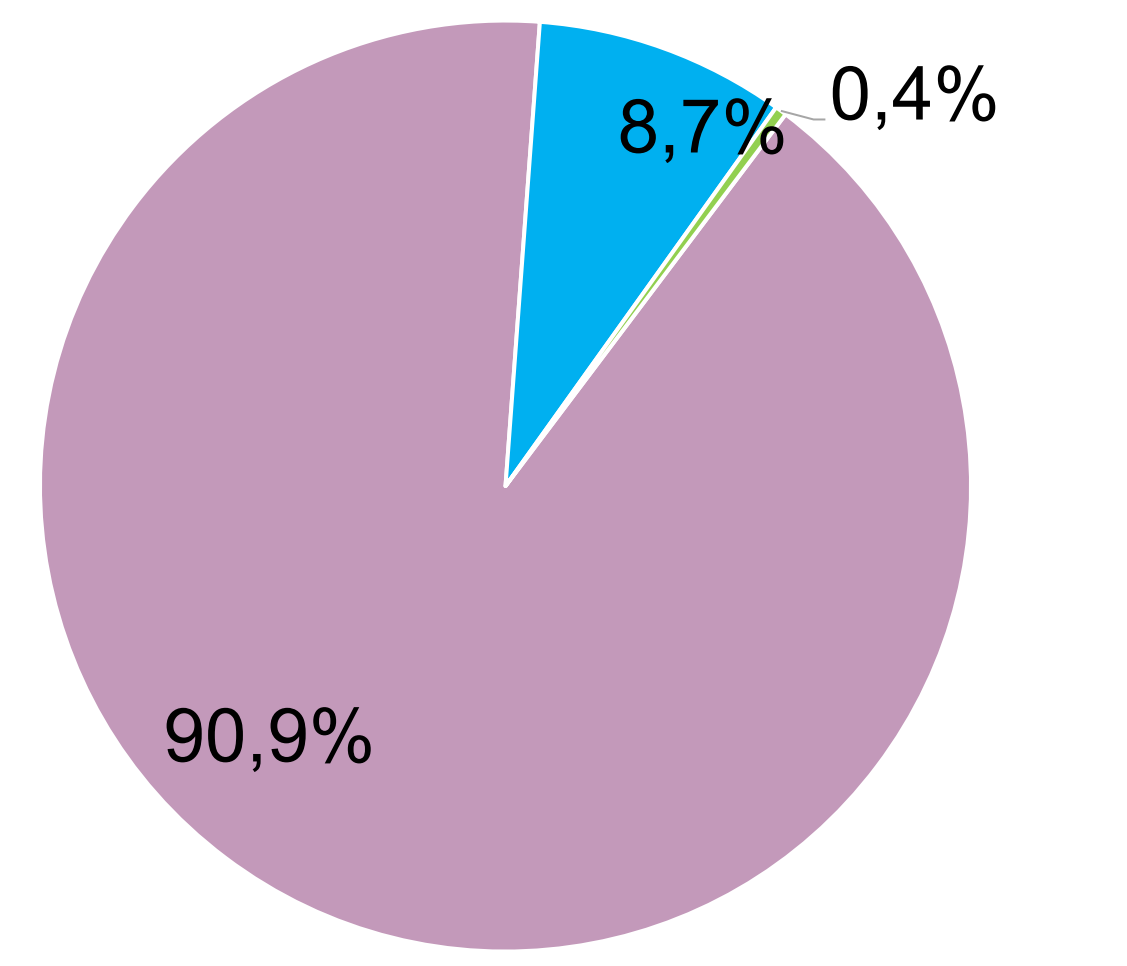
- Solo Conductor/a
- Conductor/a y Pasajero/a

Tipo de uso del motovehículo



- Particular
- Comercial

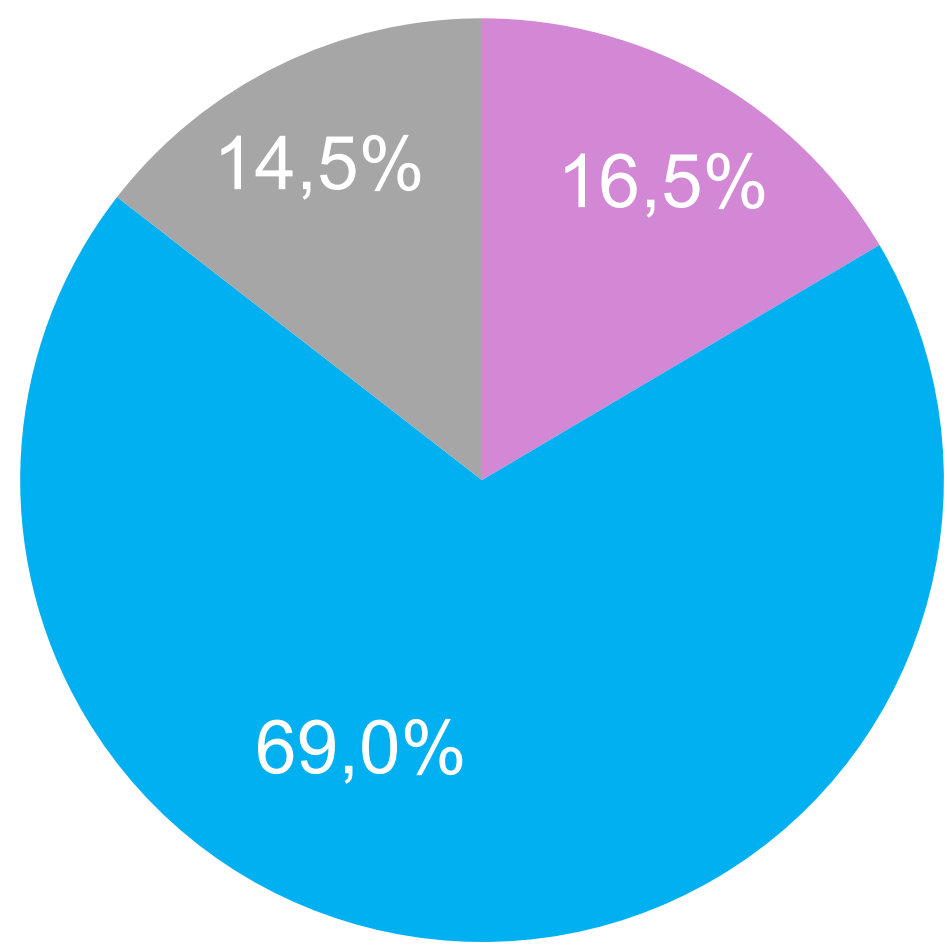
Sexo de quien conduce



- Masculino
- Femenino
- S/V

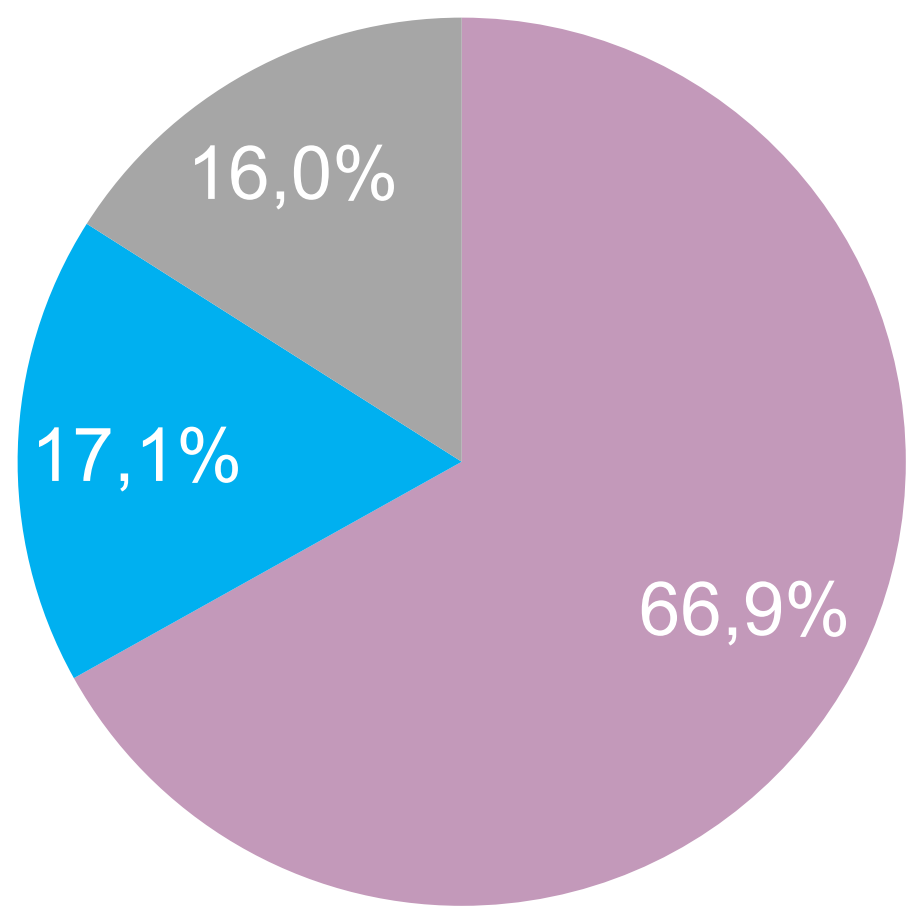
/ 2.2. Características de la muestra motovehículos (cont.)

Sexo pasajero/a



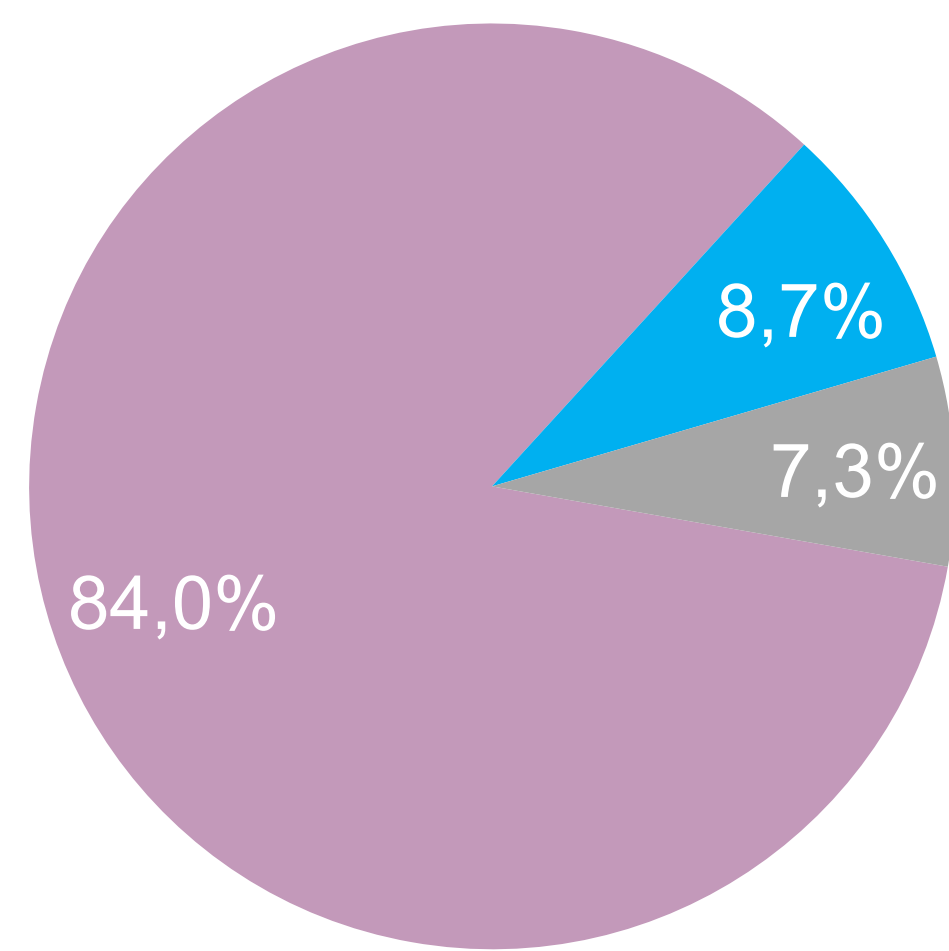
■ Masculino ■ Femenino ■ S/V

Antigüedad del motovehículo



■ Hasta 10 años ■ 10 años y más
■ S/D

Presencia de patente



■ Si ■ No ■ S/V

/ 3.3. Metodología

Tamaño de las muestras: El tamaño de las muestras se estableció a partir de los siguientes parámetros:

- 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 en calles y avenidas:
Vehículos automotores: 6926 observaciones con

un margen de error del +/- 1,20%; y un nivel de confianza asociado del 95%. Motovehículos: 2478 casos con un margen de error asociado de +/- 2,08; y un nivel de confianza asociado del 95%.

- Técnica de relevamiento: Observación no participante.
- Instrumento de recolección: Aplicación informática creada para tal fin.

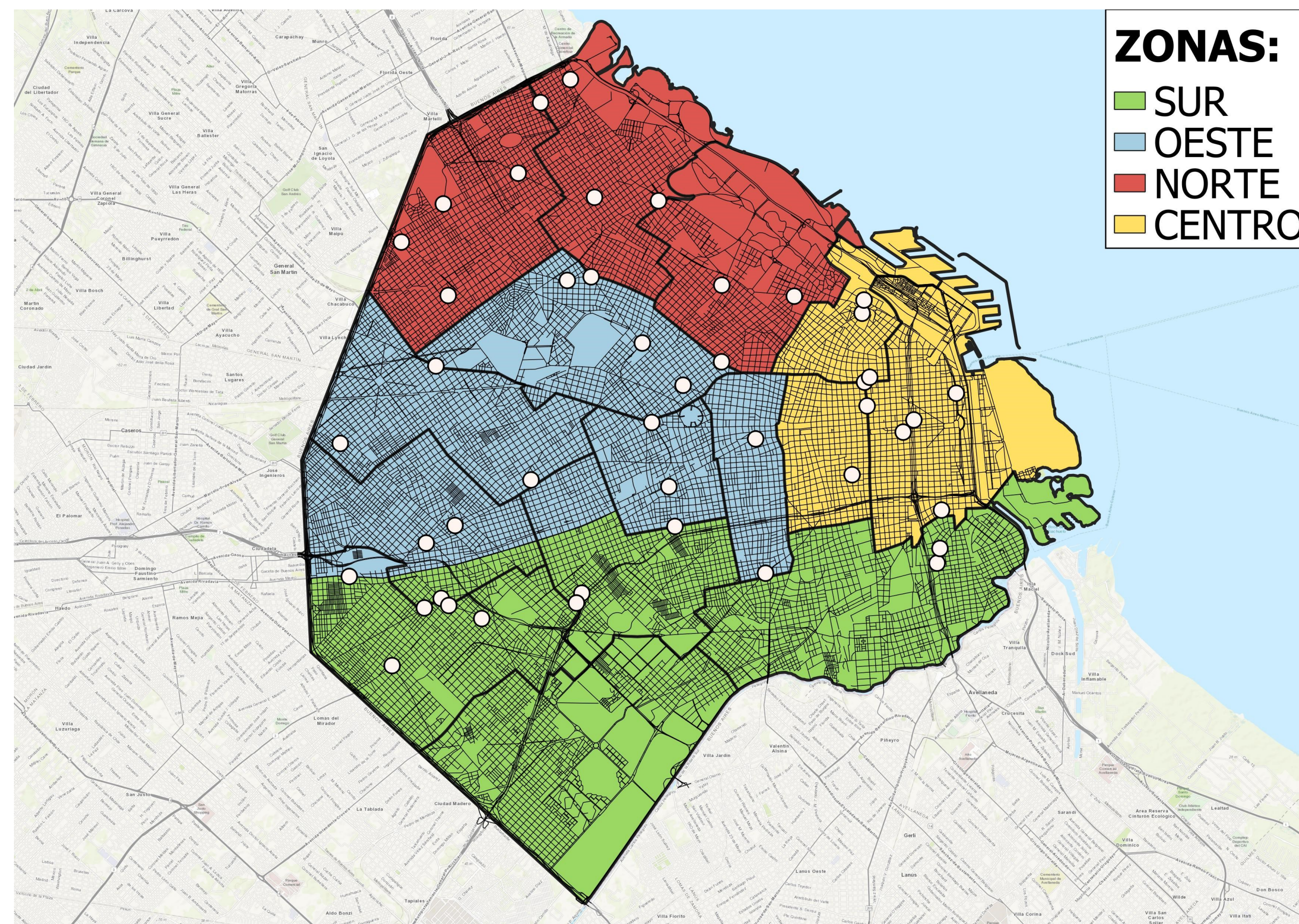
/3.4. Puntos de observación en calles y avenidas, Zonas

Los puntos de observación se establecieron a partir del muestreo de un conjunto de intersección viales con semáforo.

Etapa I: segmentación y estratificación del territorio de la Ciudad de Buenos Aires según *Zonas Geográficas* 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 principales vías y arterias de circulación (según sus jerarquías y sentidos).

Etapa III: selección -mediante un criterio aleatorio- de 42 Puntos de Observación (intersecciones) que fueron asignados y distribuidos según *Zonas Geográficas* y *Franjas Horarias* para el operativo de campo (ver Figura).



/ 3.5.1. Metodología - Cantidad de observaciones de automóviles y pick ups

Días		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Fin de semana	1988	28,7	1807	30,2	181	19,3
	Días Hábiles	4938	71,3	4179	69,8	759	80,7
	Total	6926	100.0	5986	100.0	940	100.0
Turnos		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Mañana	3574	51,6	3048	50,9	526	56,0
	Tarde	3352	48,4	2938	49,1	414	44,0
	Total	6926	100.0	5986	100.0	940	100.0
Zonas		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Centro	1008	14,6	905	15,1	103	11,0
	Norte	2237	32,3	1915	32,0	322	34,3
	Oeste	2596	37,5	2205	36,8	391	41,6
	Sur	1085	15,7	961	16,1	124	13,2
	Total	6926	100.0	5986	100.0	940	100.0

/ 3.5.2. Metodología - Cantidad de observaciones de motovehículos

Dias	Casos	%
Fin de Semana	817	33,0%
Dias Laborables	1661	67,0%
Total	2478	100,0%
Turnos		
Mañana	1123	45,3%
Tarde	1355	54,7%
Total	2478	100,0%
Zonas		
Centro	571	23,0%
Norte	535	21,6%
Oeste	986	39,8%
Sur	386	15,6%
Total	2478	100,0%

/ 3.6. Conductas observadas

Indicador	Definición
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.

/ 3.7 Referencias

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2014). *Estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial 2014*.

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