

Ministerio de Infraestructura
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Planificación de la Movilidad
Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires

Octavo estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles, utilitarios y motovehículos.

.

Distracciones - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

2023

Noviembre 2024

Autoridades

Jefe de Gobierno

Jorge Macri

Ministro de Infraestructura

Pablo Bereciartua

Secretario de Transporte

Guillermo Krantzner

Subsecretario de Planificación de la Movilidad

Antonio Cortés

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

José A. Acosta, Cecilia Arrarás, Leandro Artusi, Ana Barandela, Lucía Beninca, Zoe Britos, Dino Buzzi, Braian Camacho, Claudia Cantero, Patricio Devoto, Carolina Fassa, Marina Ferradino, Elizabeth Fernández, Joaquín Gerlero, Martina Iannelli, Noelia Junco, Ariel Matalón, Andres Meiss, Daniel Moreno, Carolina Pacheco, Jonatan Pasuchio, Alicia Roldán, Enzo Rave, Mariana Sanguinetti, Marcos Sant, Alejandro Sicra, Ana Street, Patricio Spadaro, Victoria Tapia, Ezequiel Velázquez, Daiana Zafrán.

Procesamiento de datos

Daniel Pedro, Marcos Sant

Elaboración del Informe

Daniel Pedro, Mariana Sanguinetti

0. Resumen Ejecutivo

1. Distracciones en Automóviles y Utilitarios

- 1.1. Factores de distracción. Variación 2016-2023
- 1.2. Factores de distracción según sexo de quién conduce
- 1.3. Factores de distracción según día de la semana
- 1.4. Factores de distracción según momento del día
- 1.5. Factores de distracción según tipo de vehículo
- 1.6. Factores de distracción según antigüedad del vehículo

2. Distracciones en Motovehículos

- 2.1. Factores de distracción en motovehículos. Variación 2016-2023
- 2.2. Factores de distracción según sexo de quién conduce
- 2.3. Factores de distracción según uso del motovehículo
- 2.4. Factores de distracción según día de la semana
- 2.5. Factores de distracción según momento del día
- 2.6. Factores de distracción según antigüedad del

motovehículo

2.7. Factores de distracción según presencia de patente

3. Metodología

- 3.1. Ficha Técnica
- 3.2. Características de la muestra de automóviles y utilitarios
- 3.3. Características de la muestra de motovehículos
- 3.4 Metodología
- 3.5 Puntos de observación en calles y avenidas, Zonas
 - 3.5.1. Metodología – Cantidad de observaciones en automóviles y utilitarios según días, turnos, zonas y y tipo de vehículo en automóviles y utilitarios.
 - 3.5.2. Metodología – Cantidad de observaciones en motovehículos según días, turnos y zonas.
- 3.6. Metodología – Conductas observadas.
- 3.7. Referencias.

/ 0. Resumen Ejecutivo

/ Resultados de Automóviles y Utilitarios

- Cerca de uno de cada cuatro conductores (23,6%) presentó distracciones al momento de registro de los datos. Este valor representa un leve incremento de 1,3 puntos respecto de 2022. Al igual que en las mediciones previas, el principal factor de distracciones es el uso del celular, con valores similares (19,1%) a los del año anterior (19,0%).

// Para esta medición no se observan diferencias destacables en el uso del celular entre las distintas variables de segmentación utilizadas (sexo del/la conductor/a, tipo de vehículo, antigüedad, día de la semana, horario)

/ Resultados de Motovehículos

- Cerca de del 20% de conductores/as de motovehículos (19,1%) presentaron distracciones, siendo el principal de ellos el uso del celular. La presencia de distracciones es levemente mayor (1,2 puntos) respecto de los valores de 2022.
- El uso del celular presenta un leve incremento (0,8 puntos) respecto de 2022.

// El uso del celular en motovehículos aumenta:

//En conductoras mujeres (23,8%) respecto de los conductores hombres (16,4%)

//En motovehículos comerciales (32,7%) respecto de los particulares (12,1%)

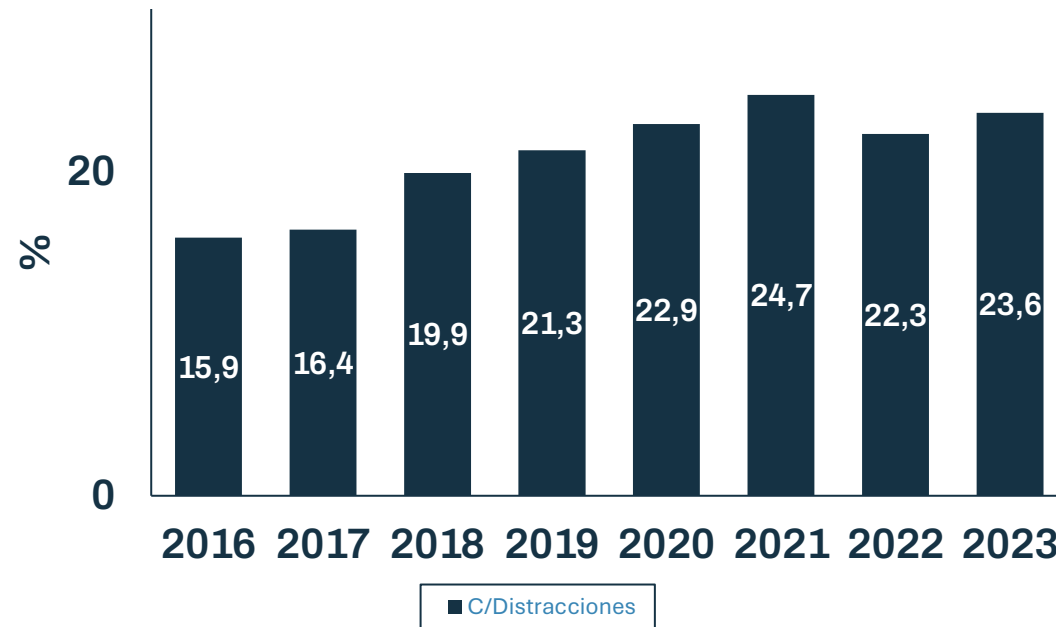
//En los motovehículos sin patente (24,0%) respecto a aquellos con patente (16,7%)

1. Distracciones en Automóviles y utilitarios.

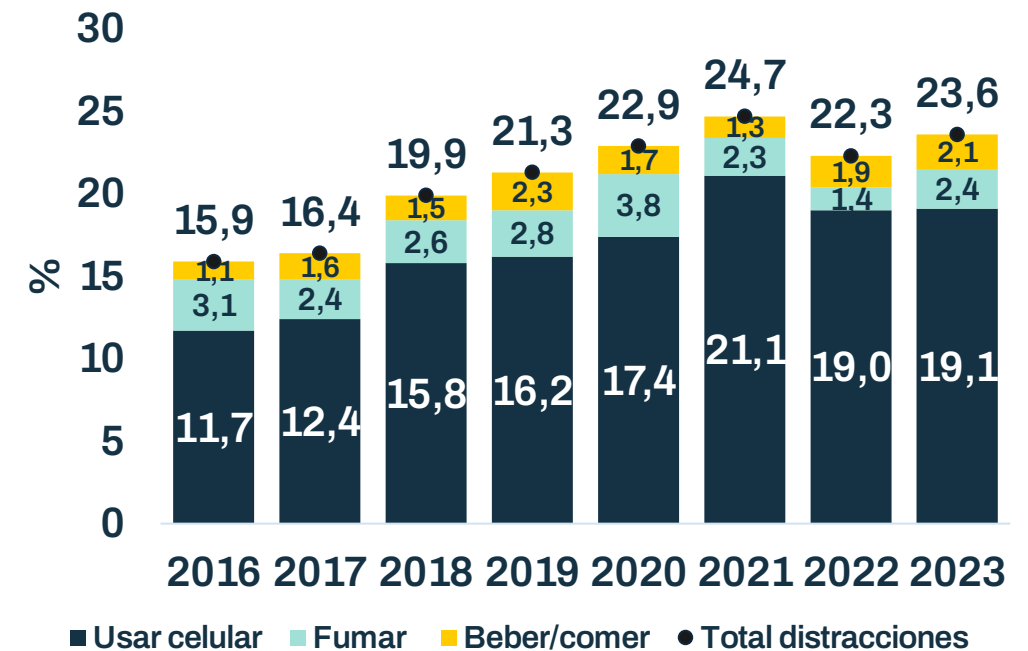
/ 1.1. Factores de distracción. Variación 2016-2023

Se registra para 2023 prácticamente el mismo valor del 2022 en el total de distracciones. El uso del celular – el factor de distracción más importante – es también prácticamente el mismo.

Presencia de Distracciones

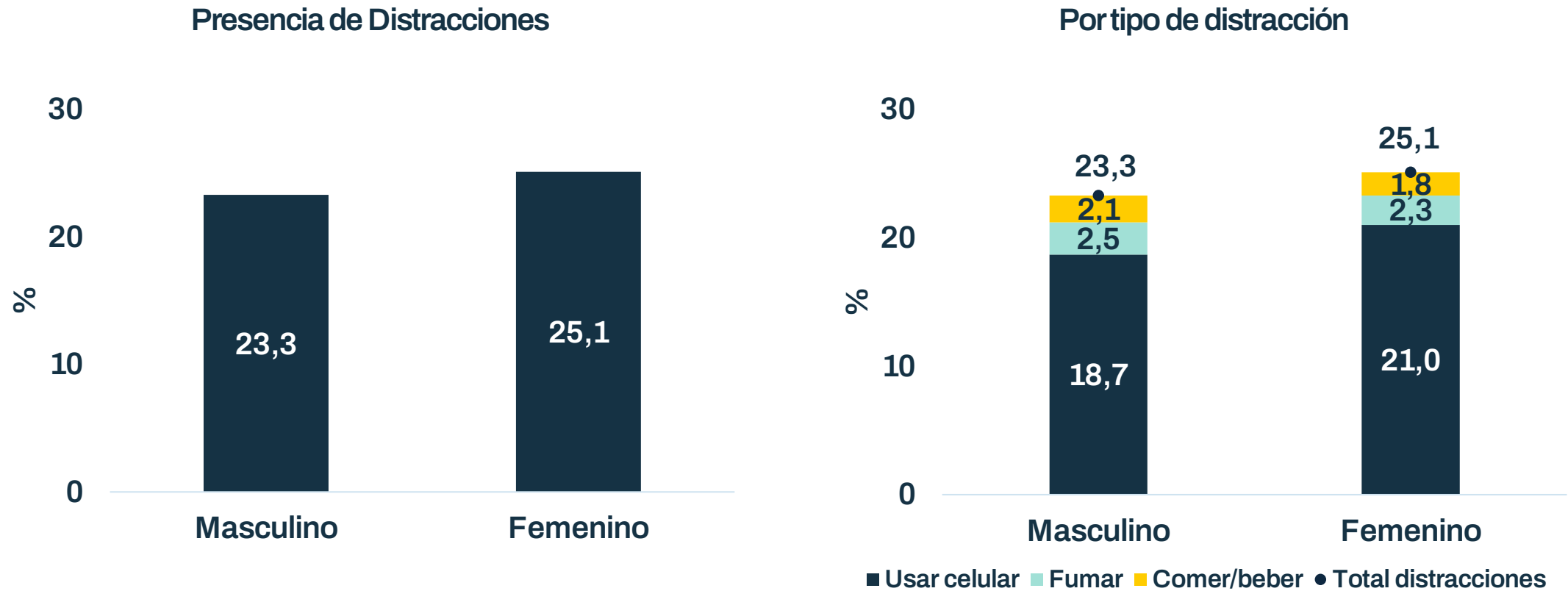


Por tipo de distracción



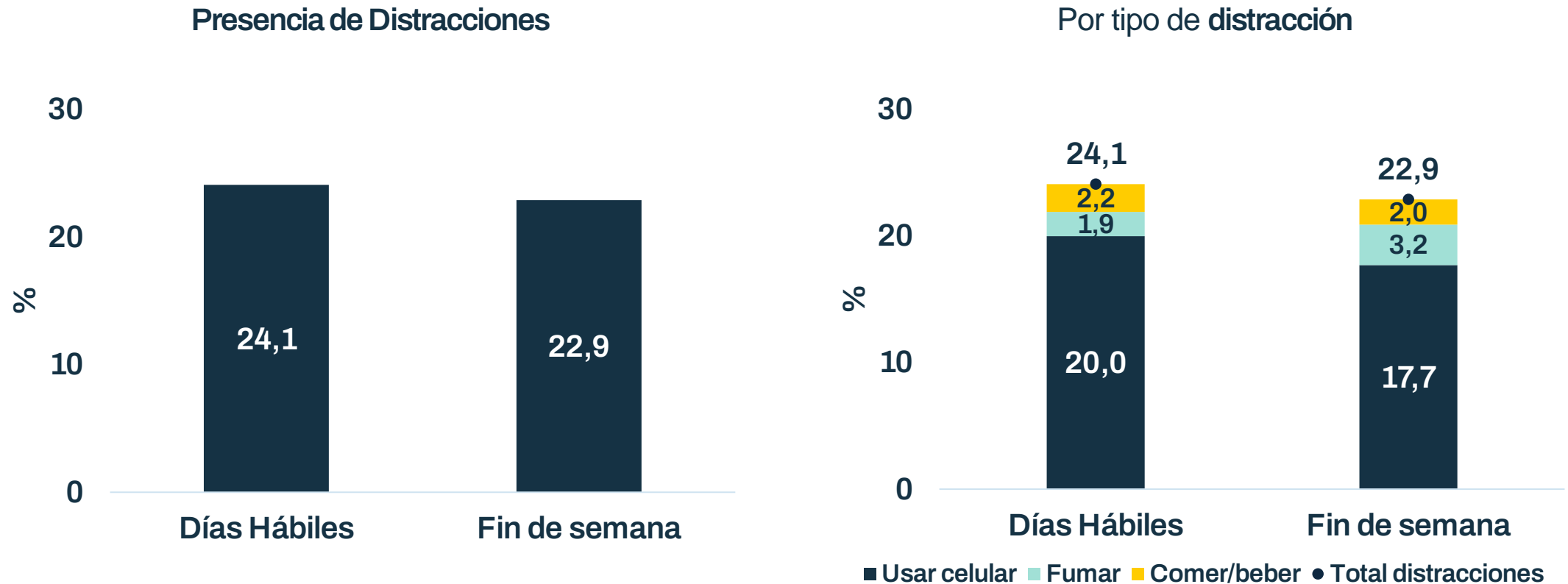
/ 1.2. Factores de distracción según sexo de quien conduce.

El uso del celular en 2023 es levemente mayor entre las mujeres que entre los hombres.



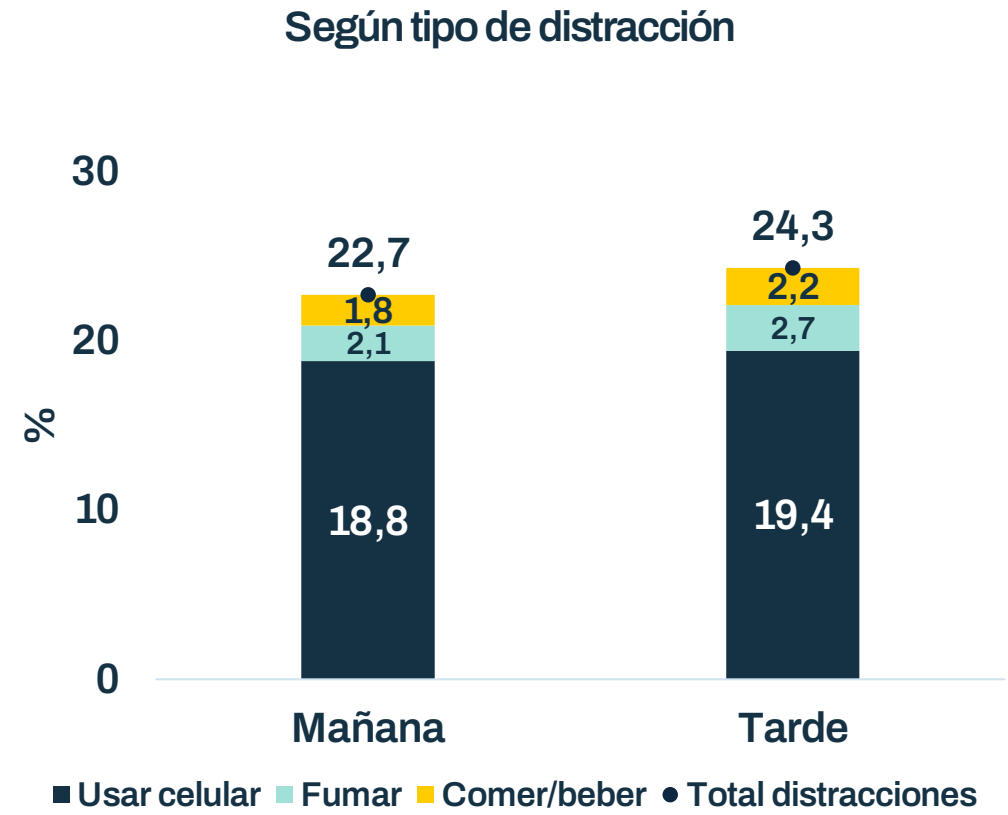
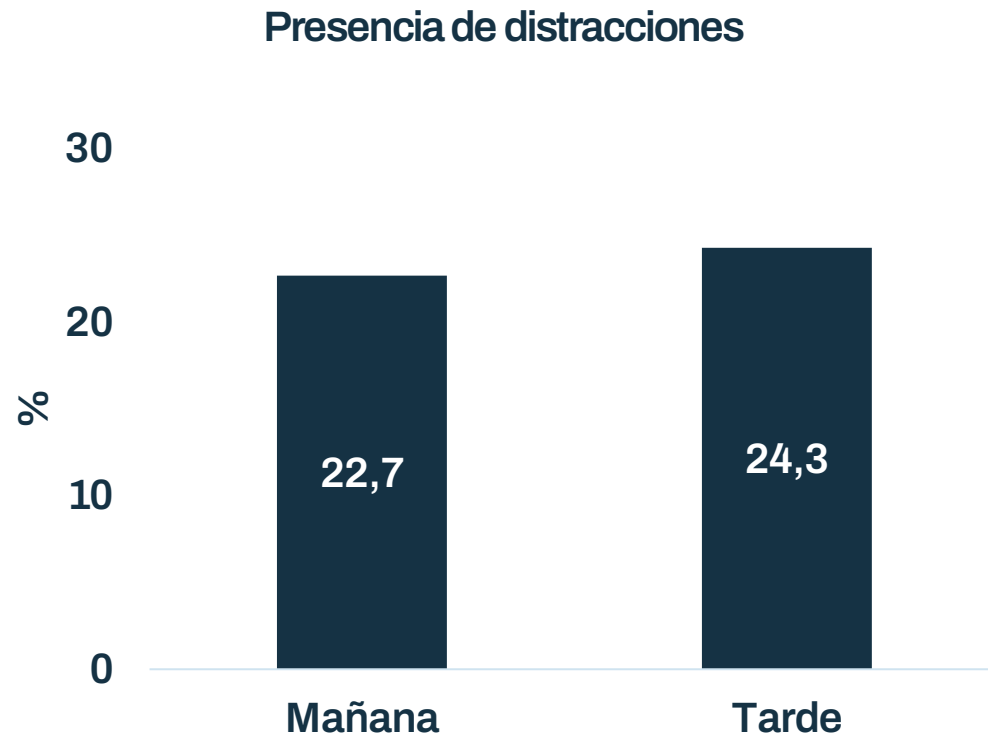
/ 1.3. Factores de distracción según día de la semana

En esta medición, la presencia de distracciones presenta una diferencia de solo 1,2 puntos entre los días hábiles y fines de semana, siendo el uso del celular levemente mayor en días hábiles en comparación con los fines de semana.



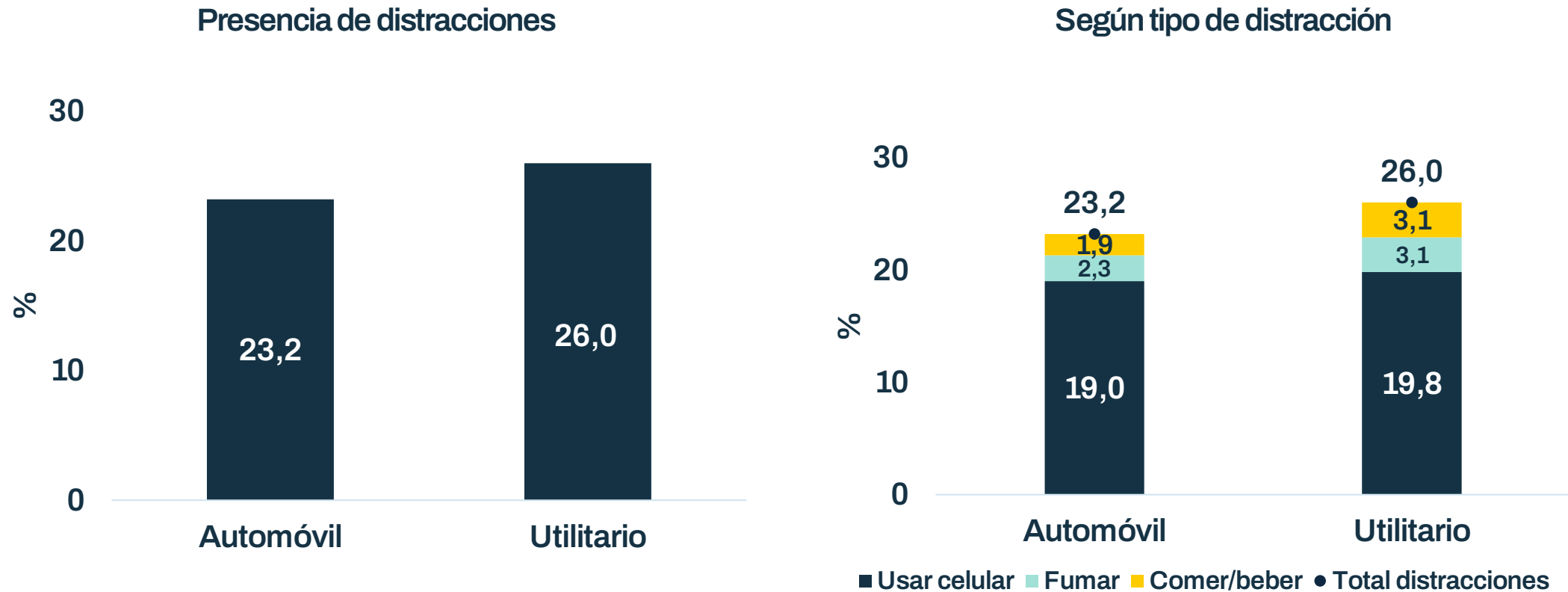
/ 1.4. Factores de distracción según momento del día

La presencia de distracciones es de sólo 1,6 puntos entre la mañana y la tarde; diferencia que es aún menor en el uso del celular (+0,6 durante la tarde) respecto del momento del día.



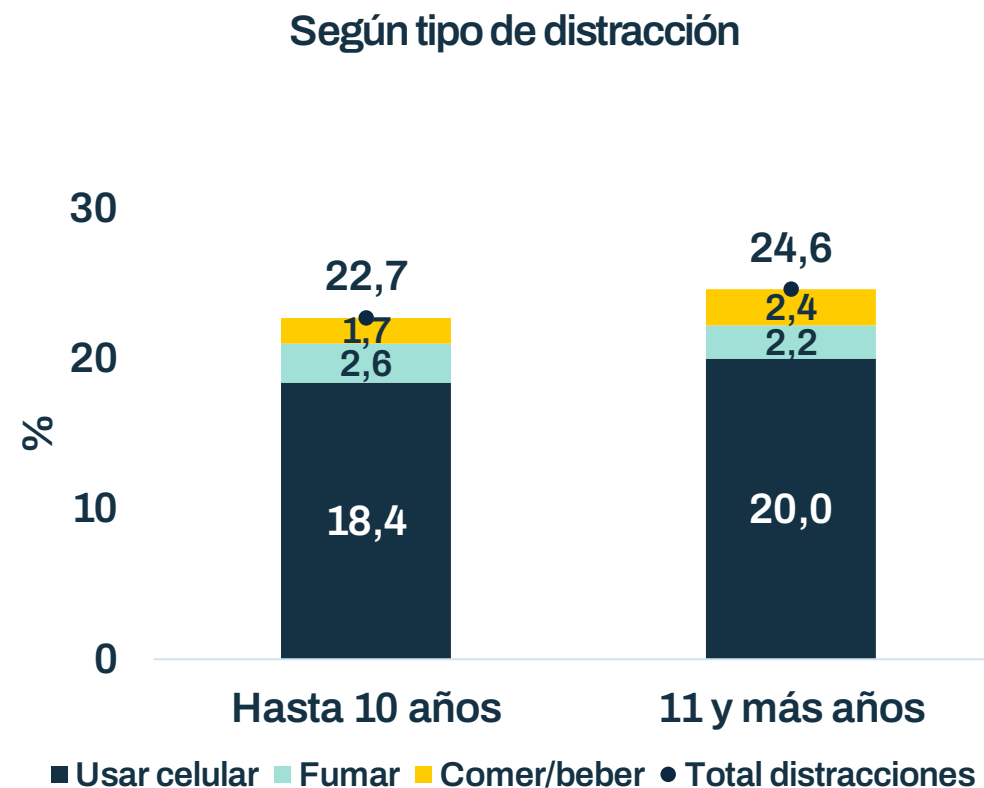
/ 1.5. Factores de distracción según tipo de vehículo

El porcentaje de distracciones es levemente mayor en utilitarios respecto de los automóviles (2,8 puntos); siendo el uso del celular prácticamente igual entre ambos tipos de vehículos.



/ 1.6. Factores de distracción según antigüedad del vehículo

Las diferencias en el porcentaje de distracciones en total es de sólo 1,3 mayor en los vehículos de 11 y más años de antigüedad; que se da de manera similar (1,6 puntos) en el uso del celular para el mismo segmento de automóviles.

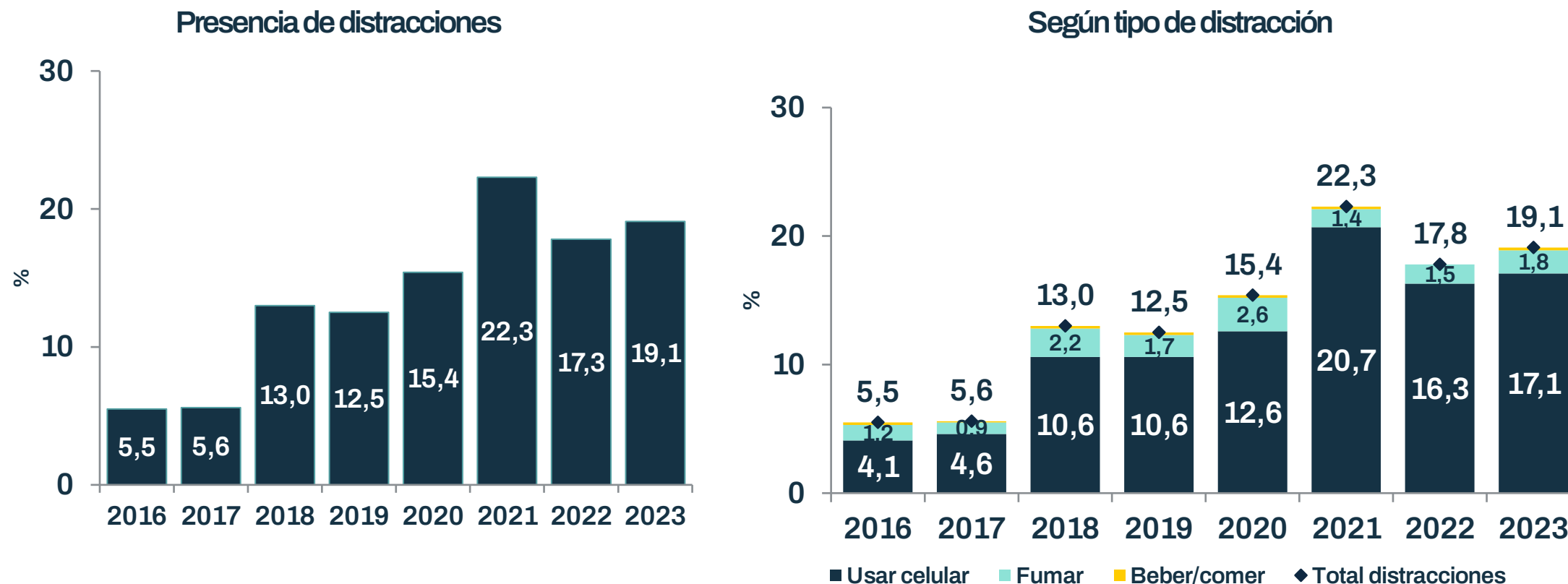


2. Distracciones en Motovehículos.

/ 2.1. Factores de Distracción en motovehículos. Variación 2016 - 2023

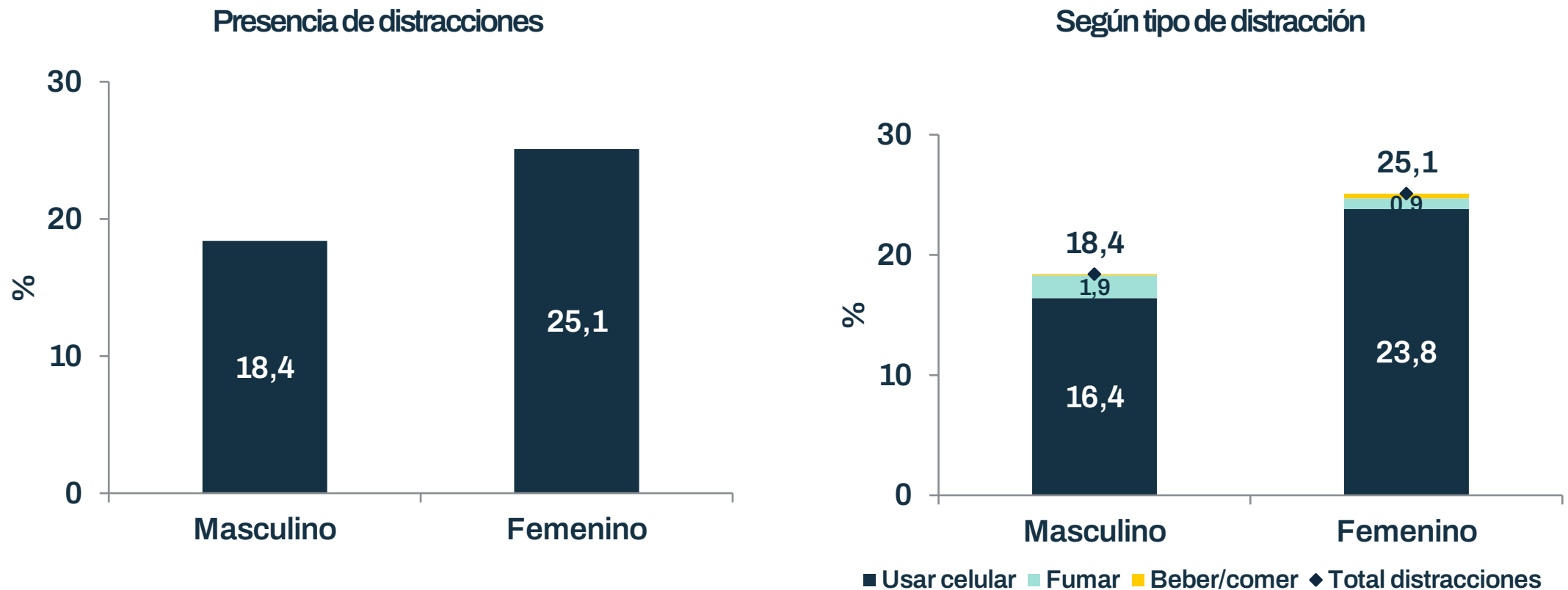
13

El 19,1% de quienes conducen motovehículos presentan alguna actitud de distracción, siendo la principal de ellas el uso del celular, con un registro de 17,1%. En relación al 2022, la presencia de distracciones es prácticamente similar, dado que la diferencia es de solo 1,3 puntos, diferencia que en el caso del celular – históricamente, la distracción más importante en cuanto a porcentajes – se reduce aún más (0,8 puntos) .



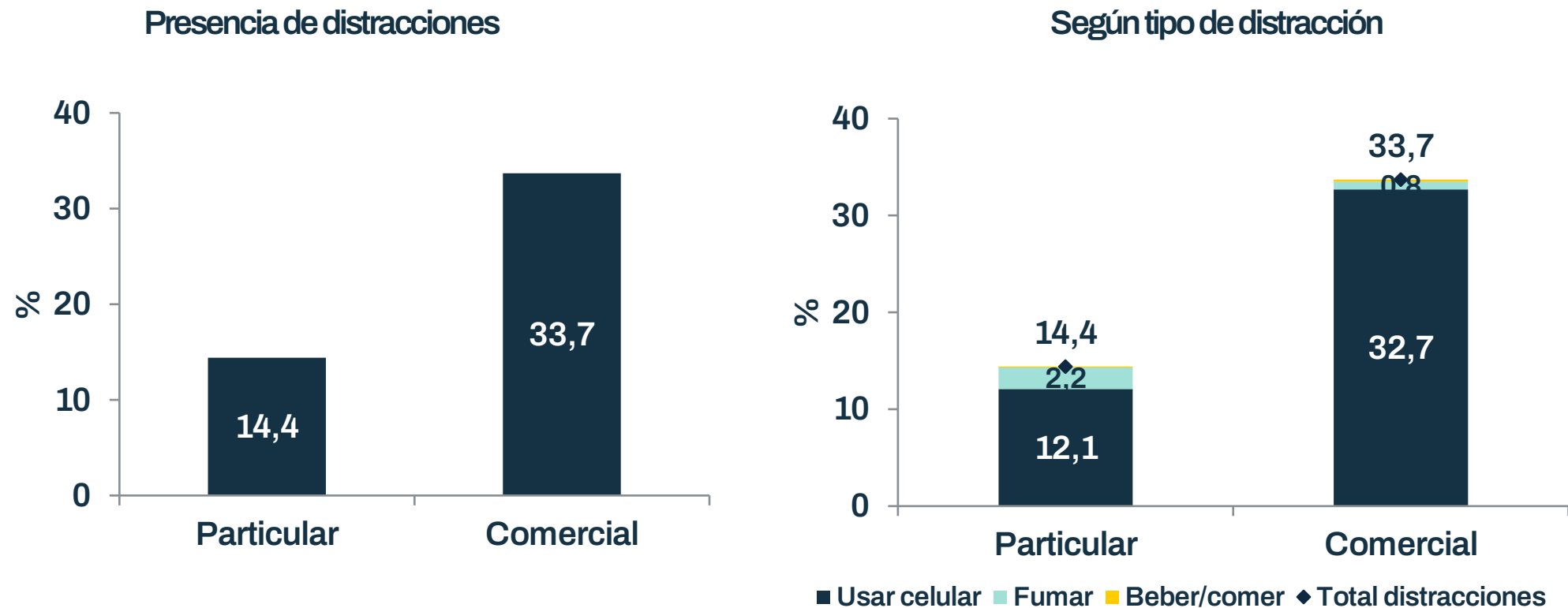
/ 2.2. Factores de Distracción según sexo de quien conduce

La presencia de distracciones es 6,7 puntos mayor en las conductoras (10,6% del total de quienes conducen) respecto de los conductores (88,7% idem); manifestada en la diferencia en el uso del celular por parte de las conductoras (7,4 puntos).



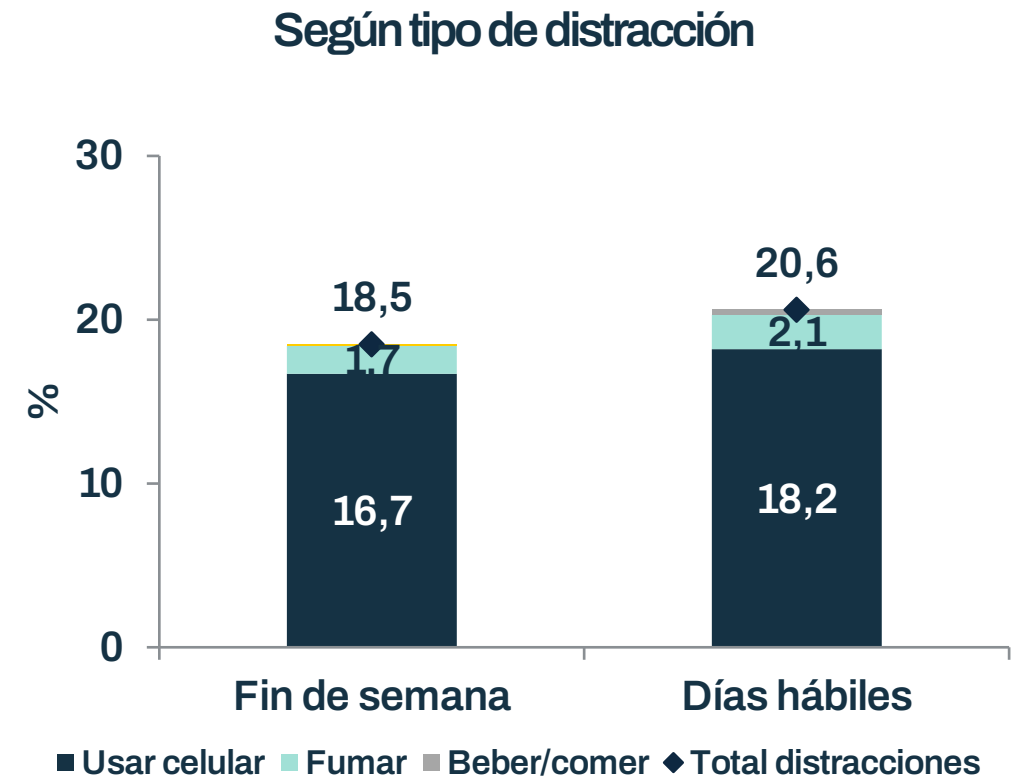
/ 2.3. Factores de Distracción según uso del motovehículo

La presencia de distracciones en motovehículos de uso comercial (33,7%) supera el duplo de las registradas en los motovehículos de uso particular. El rango de diferencia incluso mayor en el uso del celular.



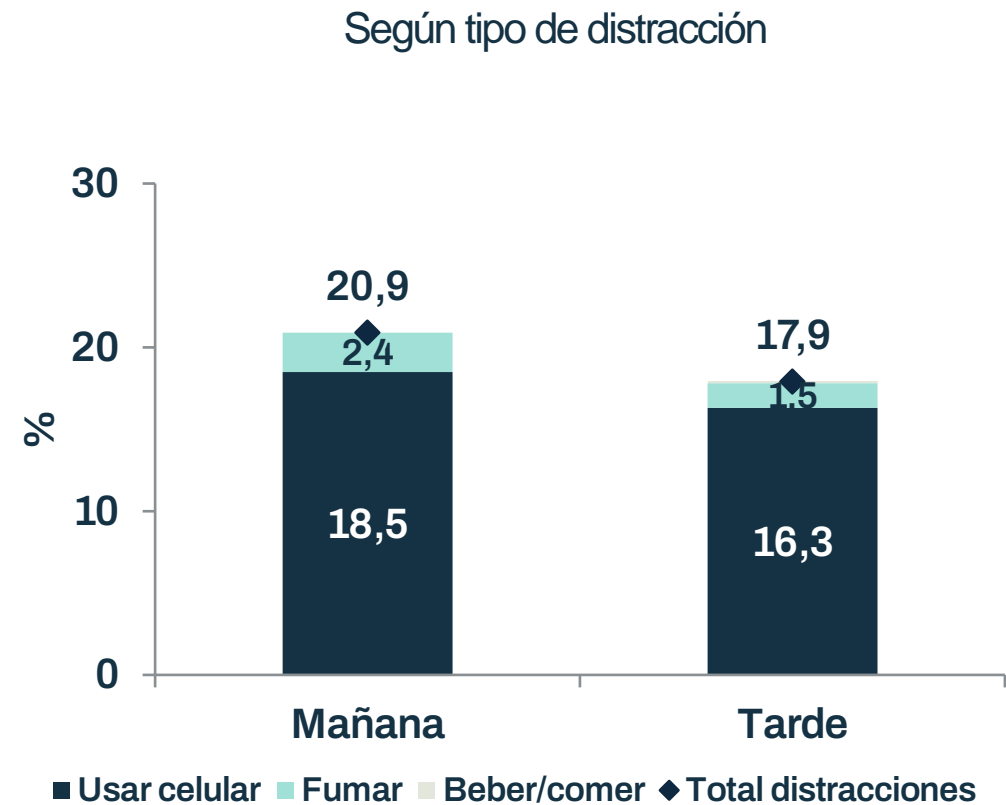
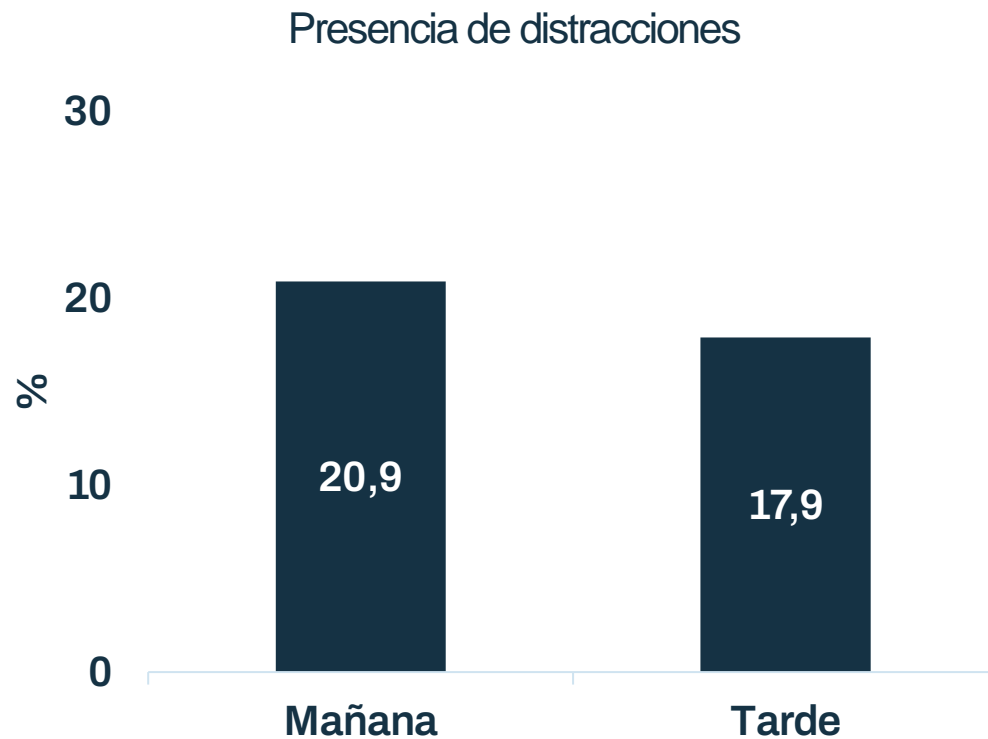
/ 2.4. Factores de distracción según día de la semana

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.



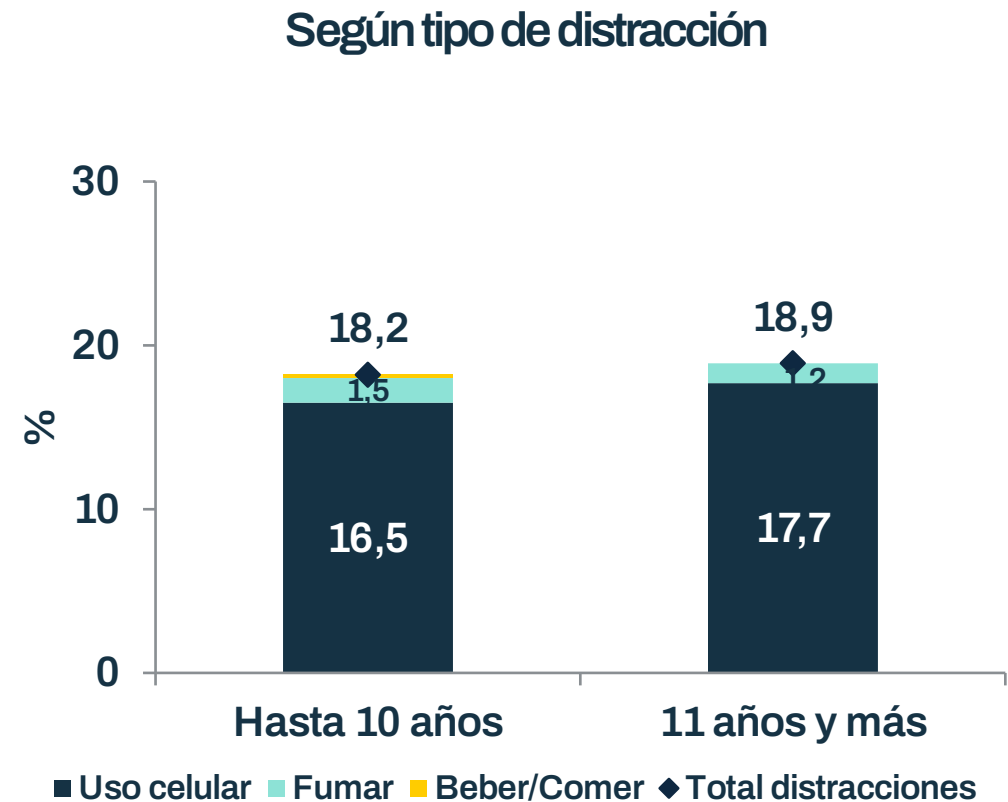
/ 2.5. Factores de distracción según momento del día

Las distracciones registradas durante la mañana (20,9%)son de tres puntos respecto de las de la tarde (17,9%), diferencia quen el caso del uso del celular es de 2,2 puntos mayor durante la mañana.



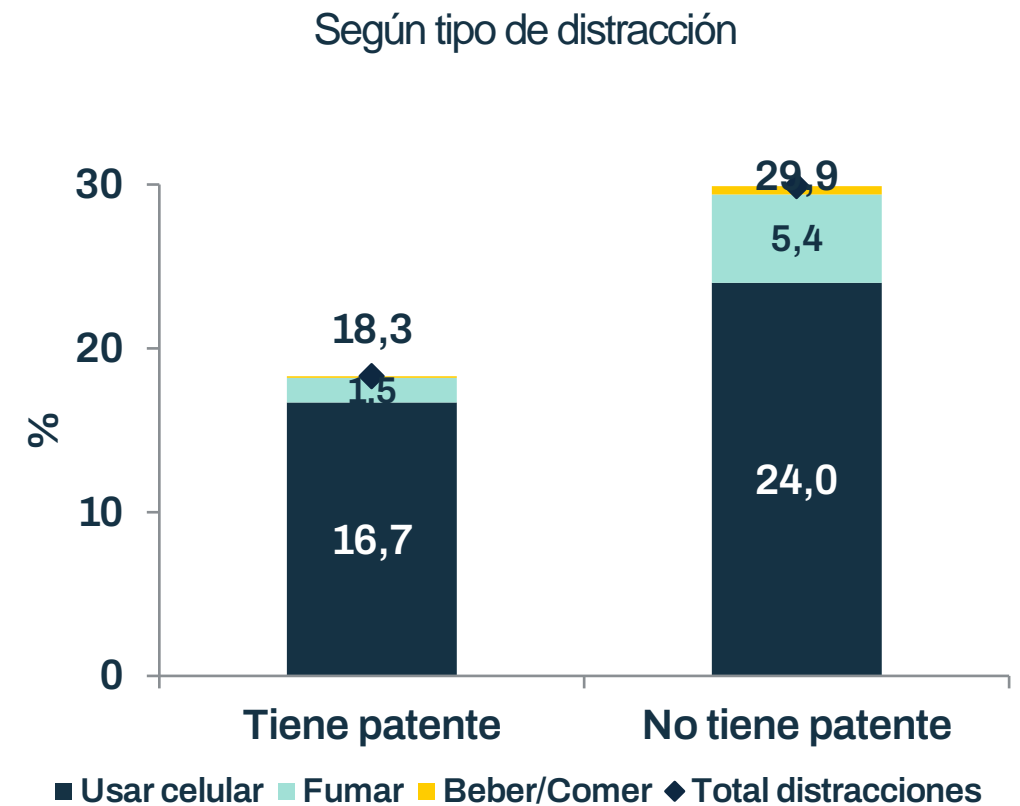
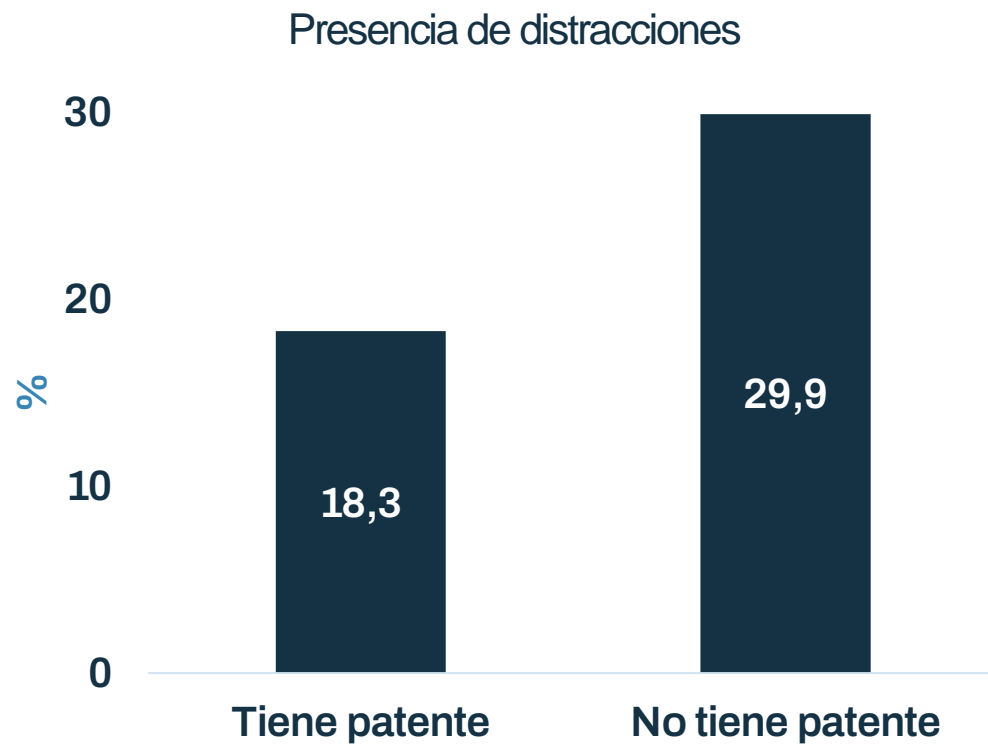
/ 2.6. Factores de distracción según antigüedad del motovehículo

No se observan diferencias destacables en el total de distracciones según sea la antigüedad del motovehículo; siendo mínima (1,2 puntos) en el uso del celular en los motovehículos de 11 y más años de antigüedad respecto de los de hasta 10 años de antigüedad.



/ 2.7. Factores de distracción según presencia de patente

La mayor presencia de distracciones se da en los motovehículos sin patentes, alcanzando al 29,9%; en tanto el uso del celular, es 7,3 puntos mayor en los vehículos sin patentes respecto de aquellos con patente.



3. Metodología

/ 3.1. Ficha Técnica

Trabajo de campo: Del 24 de octubre al 16 de noviembre de 2023.

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, utilitarios de hasta 3500kg. Ocupantes de motovehículos

Tamaños de las muestras:

Total automóviles y utilitarios en calles y avenidas: 4810 observaciones con un margen de error del +/- 1,44%.

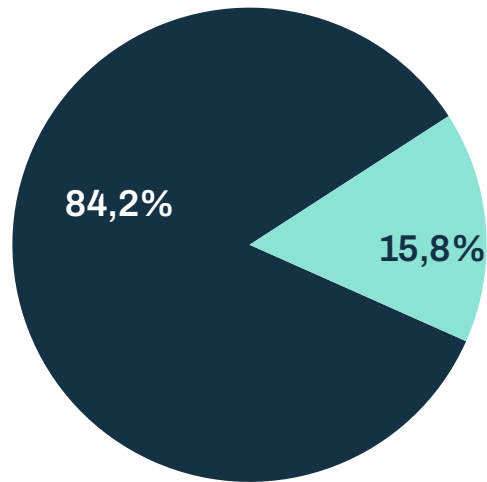
Total motovehículos en calles y avenidas: 2226 observaciones con un margen de error del +/- 2,12%.

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.

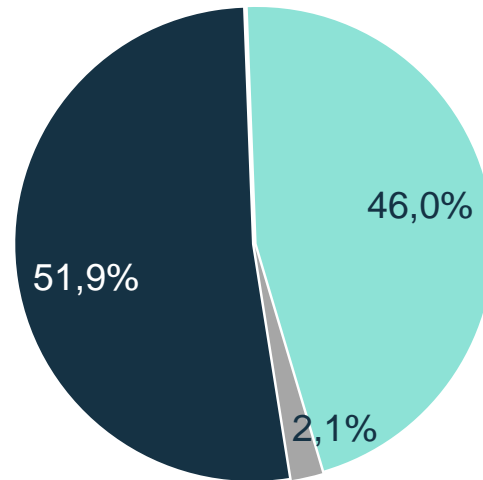
/ 3.2 Características de la muestra Automóviles

Tipo de vehículo



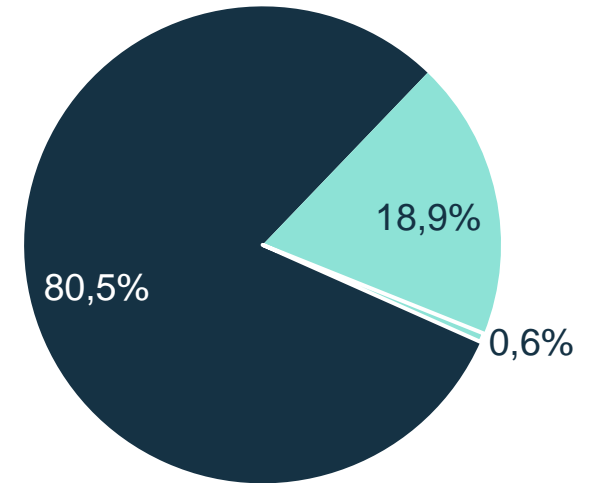
■ Automóvil ■ Utilitario

Antigüedad del vehículo



■ Hasta 10 años ■ 11 y más años ■ S/V

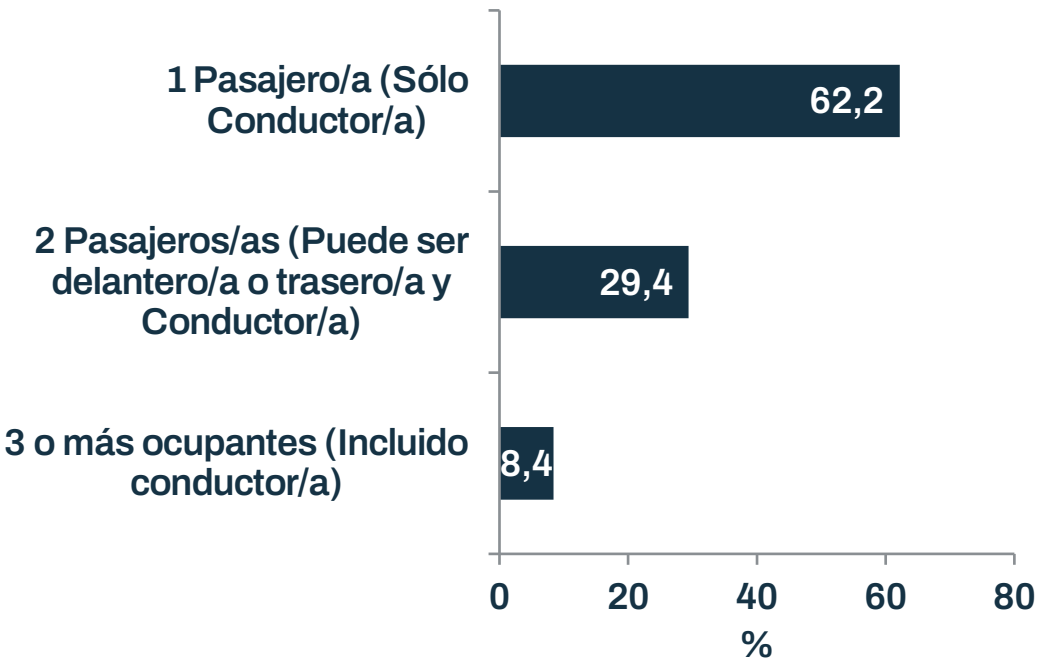
Sexo de quien conduce



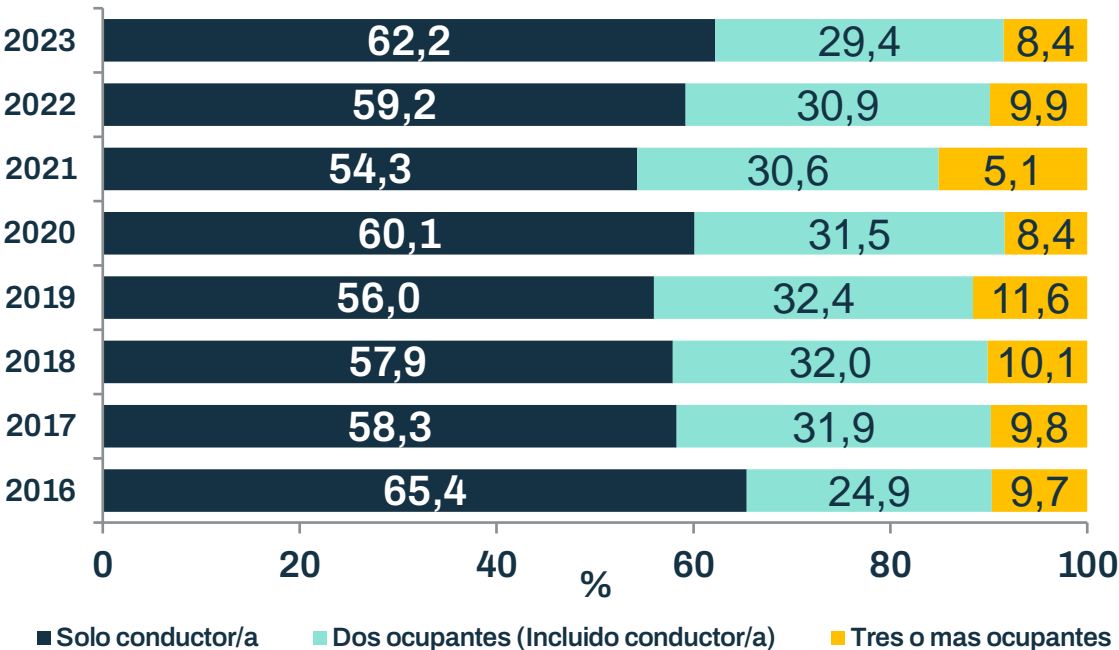
■ Masculino ■ Femenino ■ S/V

Para esta medición se registra un aumento de tres puntos en lo que respecta a vehículos ocupados únicamente por el conductor, siendo este el segundo valor mas alto de la serie, luego de 2016 (65.4%) , y superando el porcentaje registrado en 2020 durante la pandemia de COVID-19

Numero de Ocupantes de los vehículos
2023

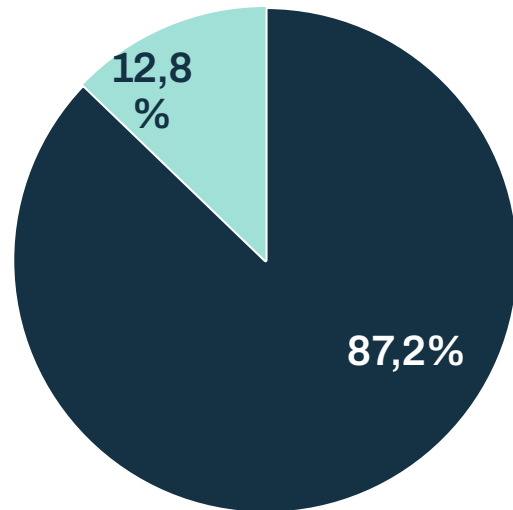


Numero de Ocupantes de los vehículos
2016-2023



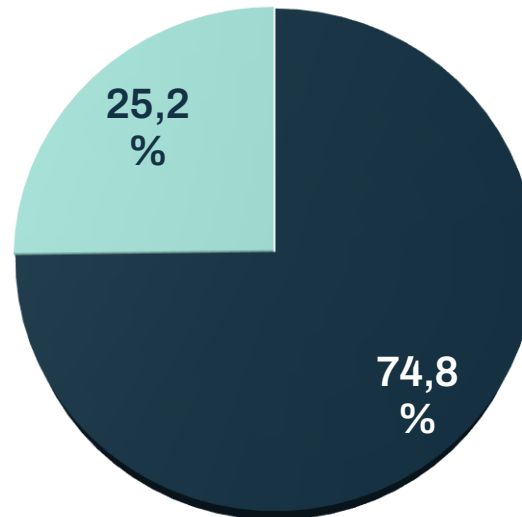
/ 3.3. Características de la muestra de motovehículos

Ocupantes del
motovehículo



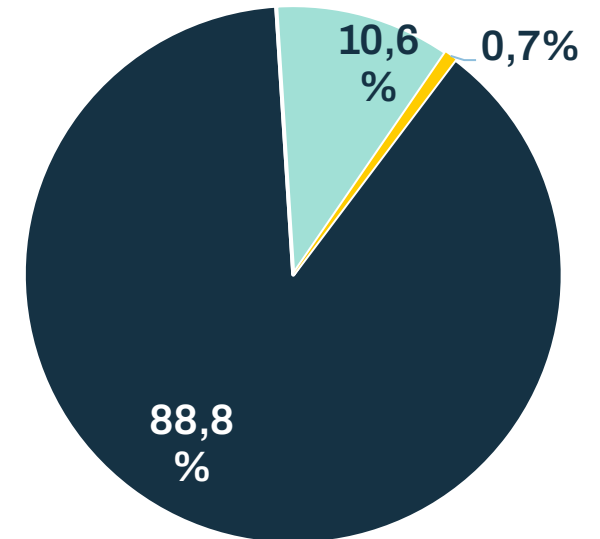
- Solo Conductor/a
- Conductor/a y Pasajero/a

Tipo de uso del
motovehículo



- Particular
- Comercial

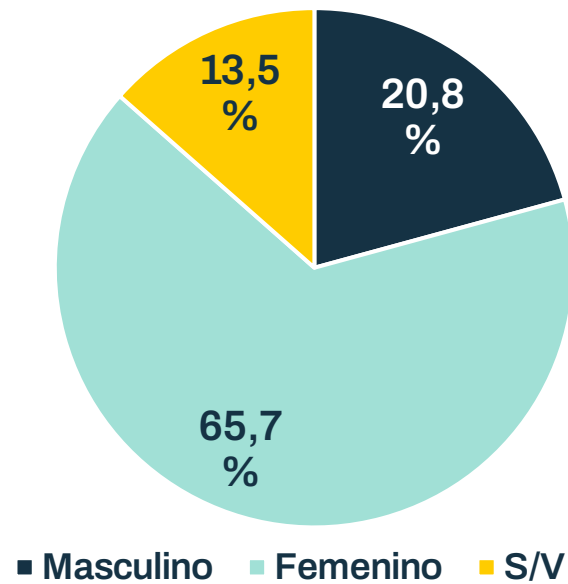
Sexo de quien
conduce



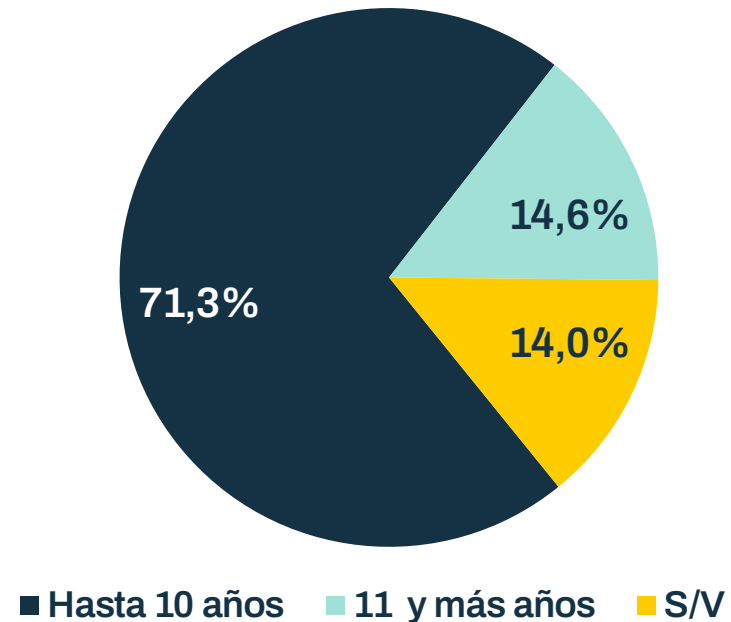
- Masculino
- Femenino
- S/V

/ 3.3 Características de la muestra motovehículos (cont.)

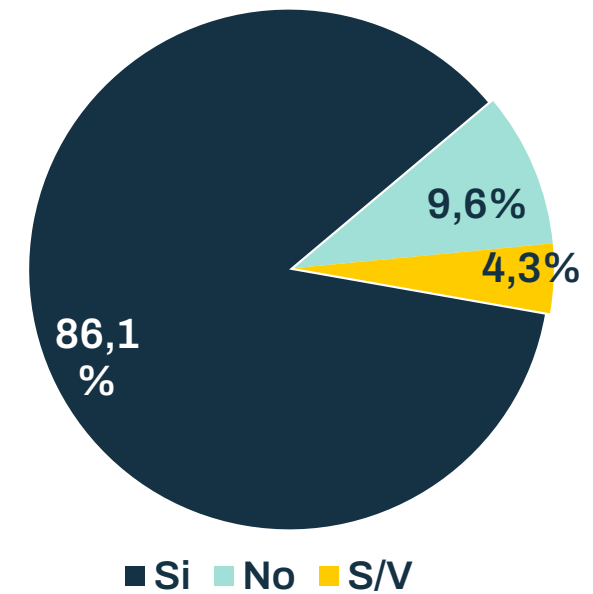
Sexo acompañante



Antigüedad del motovehículo



Presencia de patente



/ 3.4. 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 $\pm 1,20\%$; y un nivel de

confianza asociado del 95%. **Motovehículos:** : 2226 casos con un margen de error de $\pm 2,12$; para un nivel de confianza asociado del 95%.

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

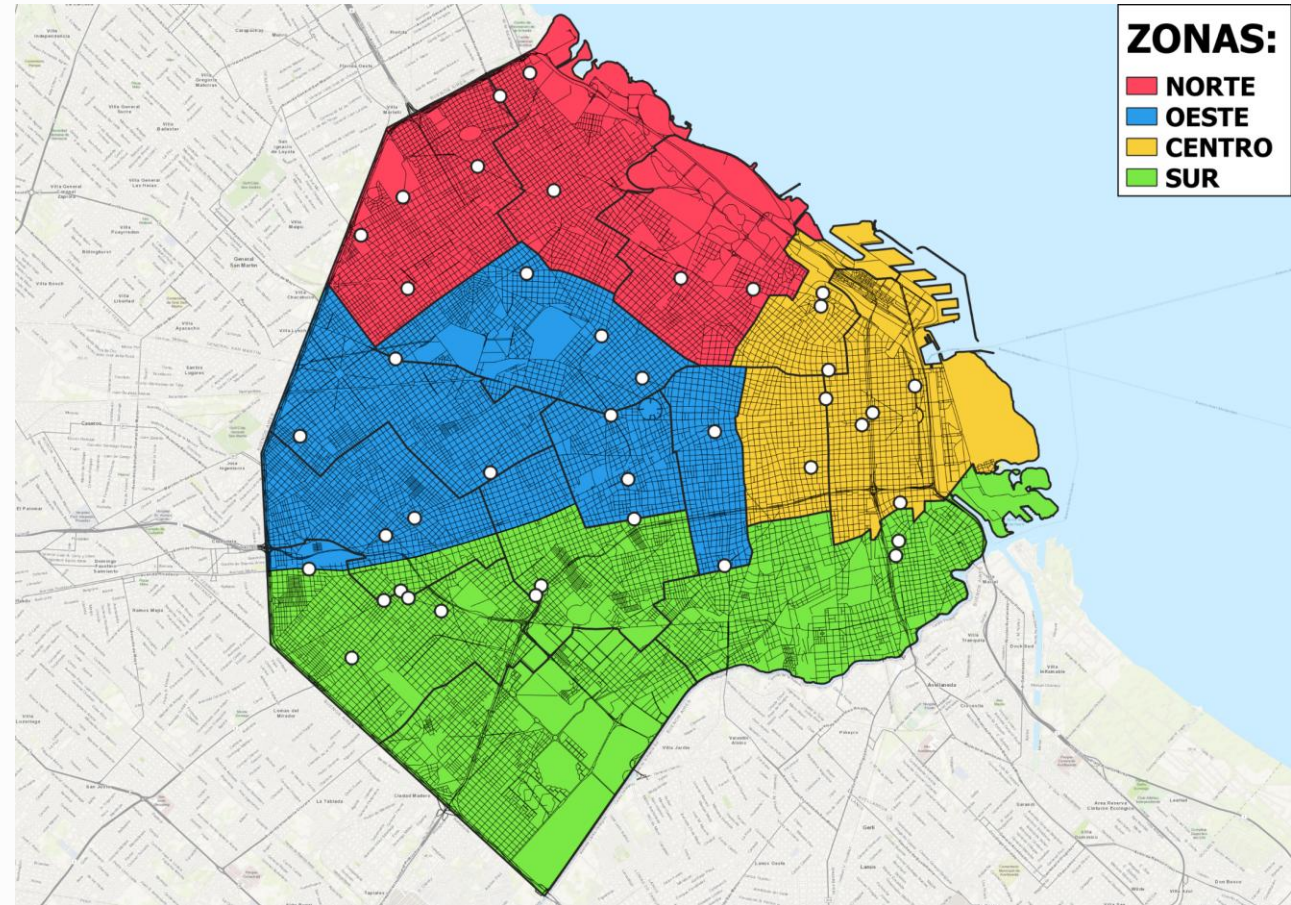
3.5. Puntos de observación en calles y avenidas, Zonas

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 45 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 Cantidad de observaciones según días, turnos, zonas y tipo de vehículo en automóviles y utilitarios.

Días		Total		Tipo de Vehículo			
				Automóvil		Utilitario o pick/up	
		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Fin de semana	1842	38,3	1708	42,2	134	38,3
	Días Hábiles	2968	61.7	2341	57.8	627	61.7
	Total	4810	100,0	4049	100,0	761	100,0
Turnos		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Mañana	2104	43,7	1709	42,2	395	51,9
	Tarde	2706	56.3	2340	57.8	366	48.1
	Total	4810	56,3	4049	57,8	761	48,1
Zonas		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Centro	796	16,6	590	14,6	206	27,1
	Norte	1200	24.9	1060	26.2	140	18.4
	Oeste	1416	29,4	1148	28,4	268	35,2
	Sur	1398	29.1	1251	30,9	147	19,3
	Total	4810	100,0	4049	100,0	761	100,0

/ 3.5.2 Cantidad de observaciones según días, turnos, zonas y tipo de vehículo en motovehículos.

	Total	
Días	Casos	%
Fin de Semana	646	28,6%
Días Laborables	1614	71,4%
	2260	100,0%
Turnos		
Mañana	885	39,2%
Tarde	1375	60,8%
	2260	100,0%
Zonas		
Centro	463	20,5%
Norte	430	19,0%
Oeste	802	35,5%
Sur	565	25,0%
Total	2260	100,0%

/ 3.6. Metodología . 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*.

<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*.