

Ministerio de Infraestructura

Secretaría de Transporte

Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y Seguridad Vial

Dirección General de Seguridad Vial

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

Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles particulares y motovehículos. Distacciones.

Calles y avenidas - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

2024

Presentación: Julio 2025



Autoridades

Jefe de Gobierno

Jorge Macri

Secretario de Transporte y Obras Públicas

Guillermo Krantzer

Subsecretario de Planificación de la Movilidad

Antonio Cortés

Director General de Seguridad Vial

Roberto Domecq

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, Daniel Caliguri, Patricio Devoto, Nahir Fabiani, Leonor Guergui, Ariel Matalón, Natalia Neri, Jonatan Pasuchio, Alicia Roldán, Mariana Sanguinetti, Marcos Sant, Alejandro Sicra, Francisco Sterle, Ana Street, Christian Terrera, Diego Tosar, Florencia Visciglia.

Procesamiento de datos

Daniel Pedro, Marcos Sant

Elaboración del Informe

Daniel Pedro, Mariana Sanguinetti

Diseño Gráfico

Renata Alicata

Contenidos

0. Resumen Ejecutivo

1. Distacciones en Automóviles y Utilitarios

1.1. Factores de distracción. Variación 2016-2024

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. Distacciones en motovehículos

2.1. Factores de distracción en motovehículos Variación 2016-2024

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 y zonas

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

- Uno de cada cuatro conductores (24,5%) presentó distracciones al momento de registro de los datos. Este valor representa un valor similar al de 2023 (23,6%). Al igual que en las mediciones previas, el principal factor de distracciones es el uso del celular, con valores próximos (20,6%) a los del año anterior (19,1%).
- El uso del celular en conductores de automóviles aumenta en:
 - Las conductoras (27,2%) respecto de los conductores (19,2%)
 - Los días hábiles (23,9%) respecto de los fines de semana (15,3%).
 - Los vehículos de menos antigüedad (22,2%) respecto de los mas antiguos (19,9%).
 - Los utilitarios (19,8%) respecto de los automóviles (19,0%).

Resultados de Motovehículos

- Al igual que en los automóviles y utilitarios, un 24,6% de los conductores/as de motovehículos presentó distracciones, siendo la principal de ellas el uso del celular, con un 22,1%. La presencia de distracciones es 5,5 puntos mayor respecto de los valores de 2023.
- El uso del celular presenta un incremento similar al total (5 puntos) respecto de 2023, lo que supone que es este valor el que impacta centralmente en el total.
- El uso del celular en motovehículos aumenta:
 - En los motovehículos sin patente (35,3%) respecto a aquellos con patente (19,6%)
 - En motovehículos comerciales (35,1%) respecto de los particulares (16,4%)
 - En conductores (22,7%) respecto de conductoras (15,0%)

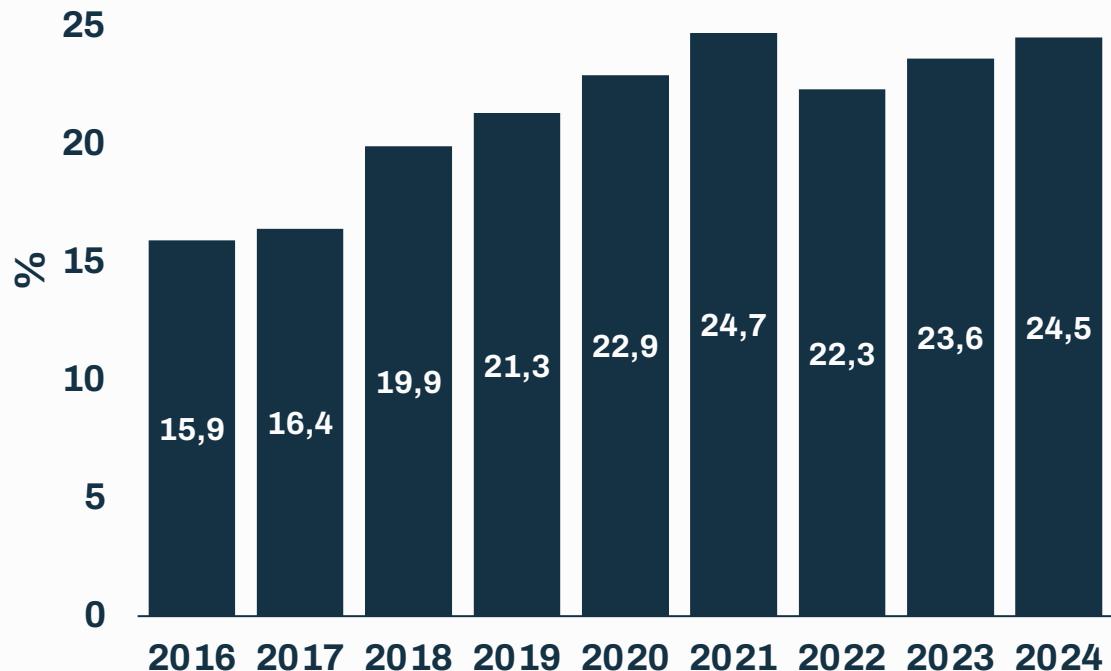
Noveno estudio observacional
sobre Factores de Riesgo Vial
en automóviles particulares y
motovehículos. Distracciones.

1. Distracciones en Automóviles y Utilitarios

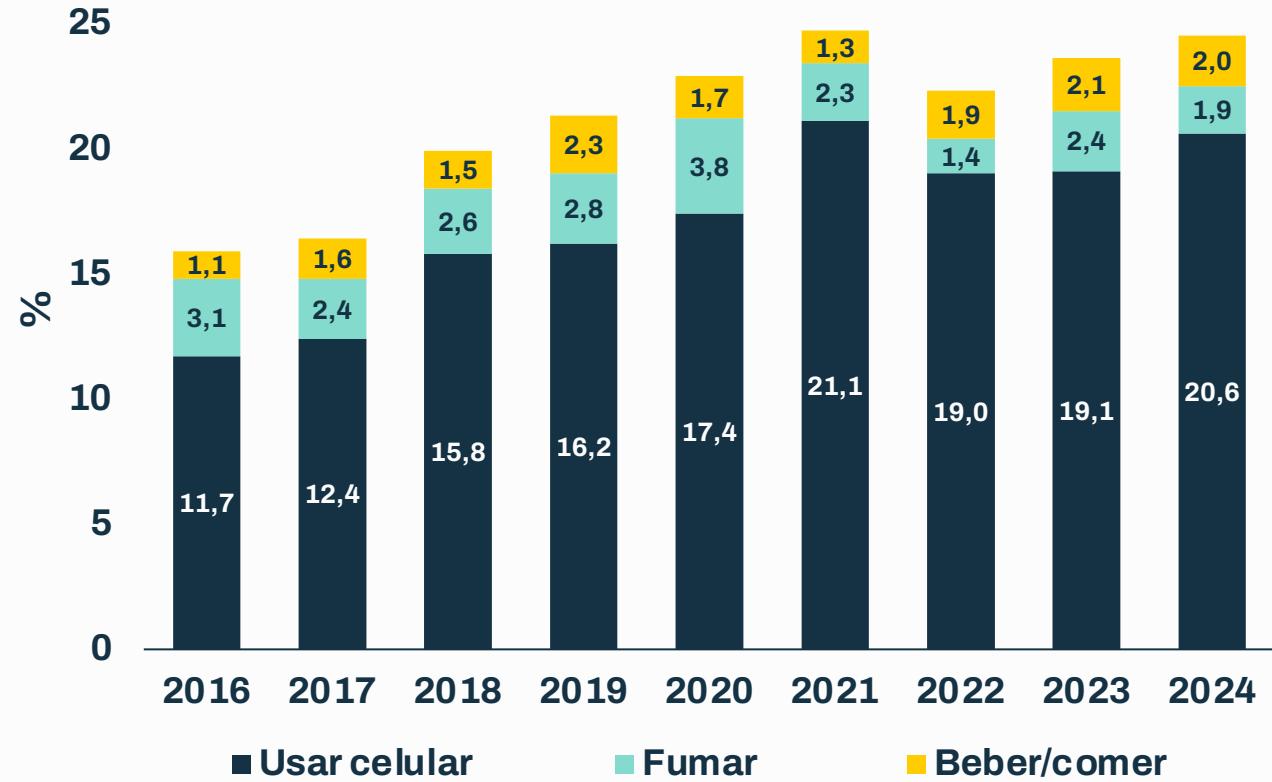
1.1. Factores de distracción. Variación 2016-2024

Se registra para 2024 prácticamente el mismo valor del 2021 en el total de distracciones. El uso del celular – el factor de distracción más importante – es también prácticamente el mismo que el de ese año.

Presencia total de distracciones



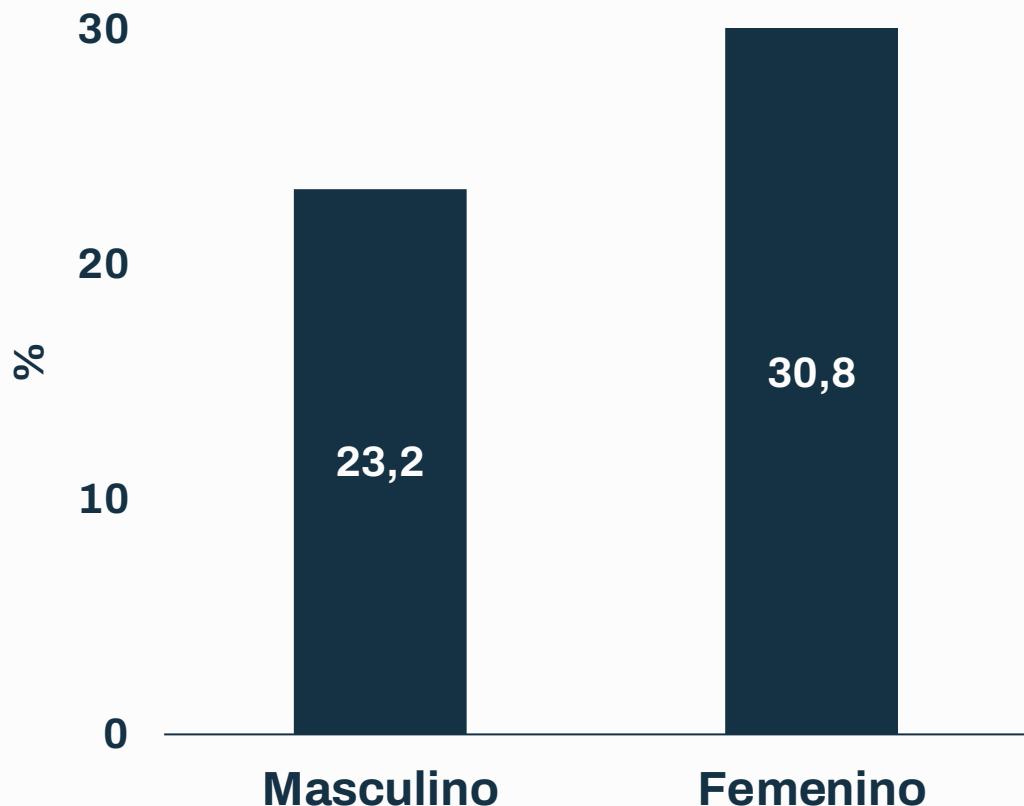
Por tipo de distracción



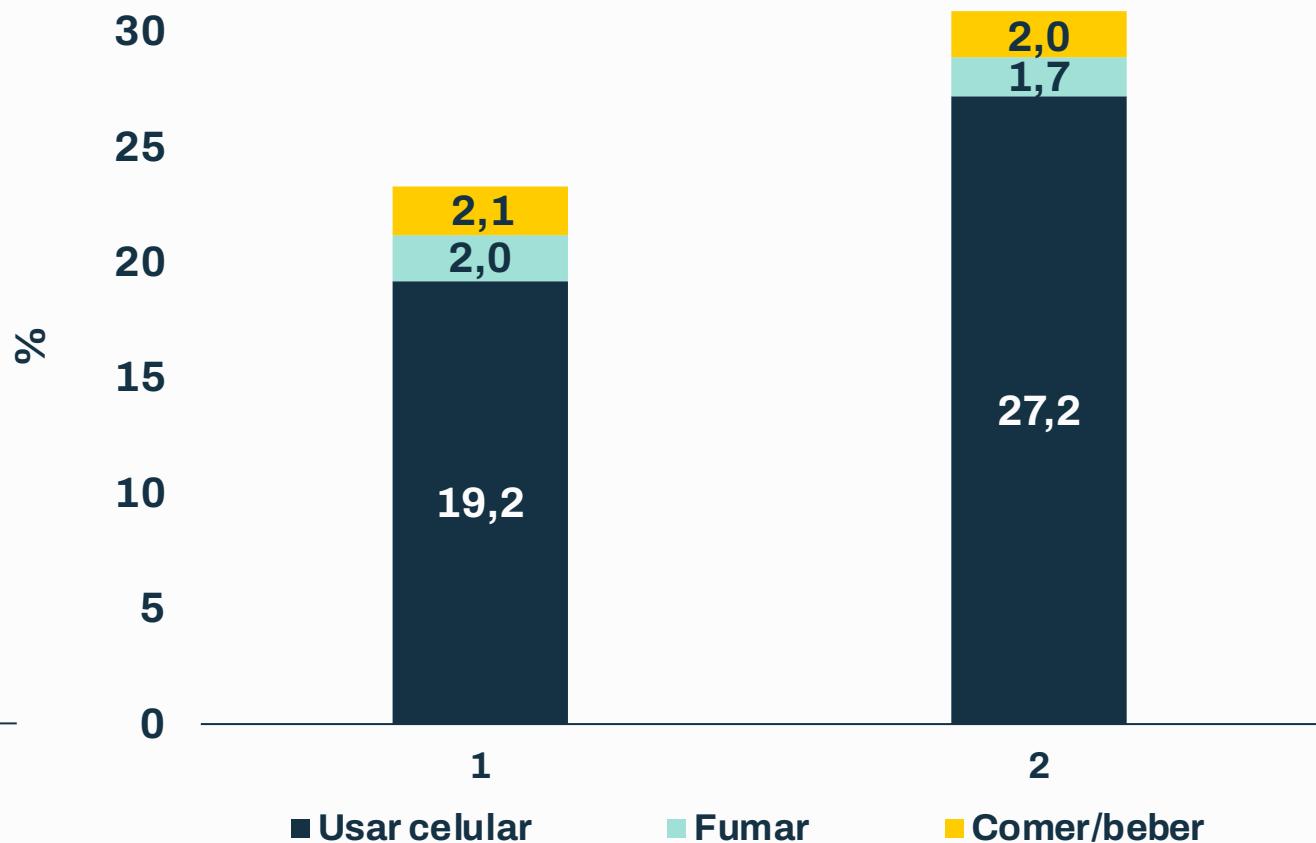
1.2. Factores de distracción según sexo de quien conduce

El uso del celular en 2024 es prácticamente un tercio mayor entre las mujeres que entre los hombres.

Presencia total de distracciones

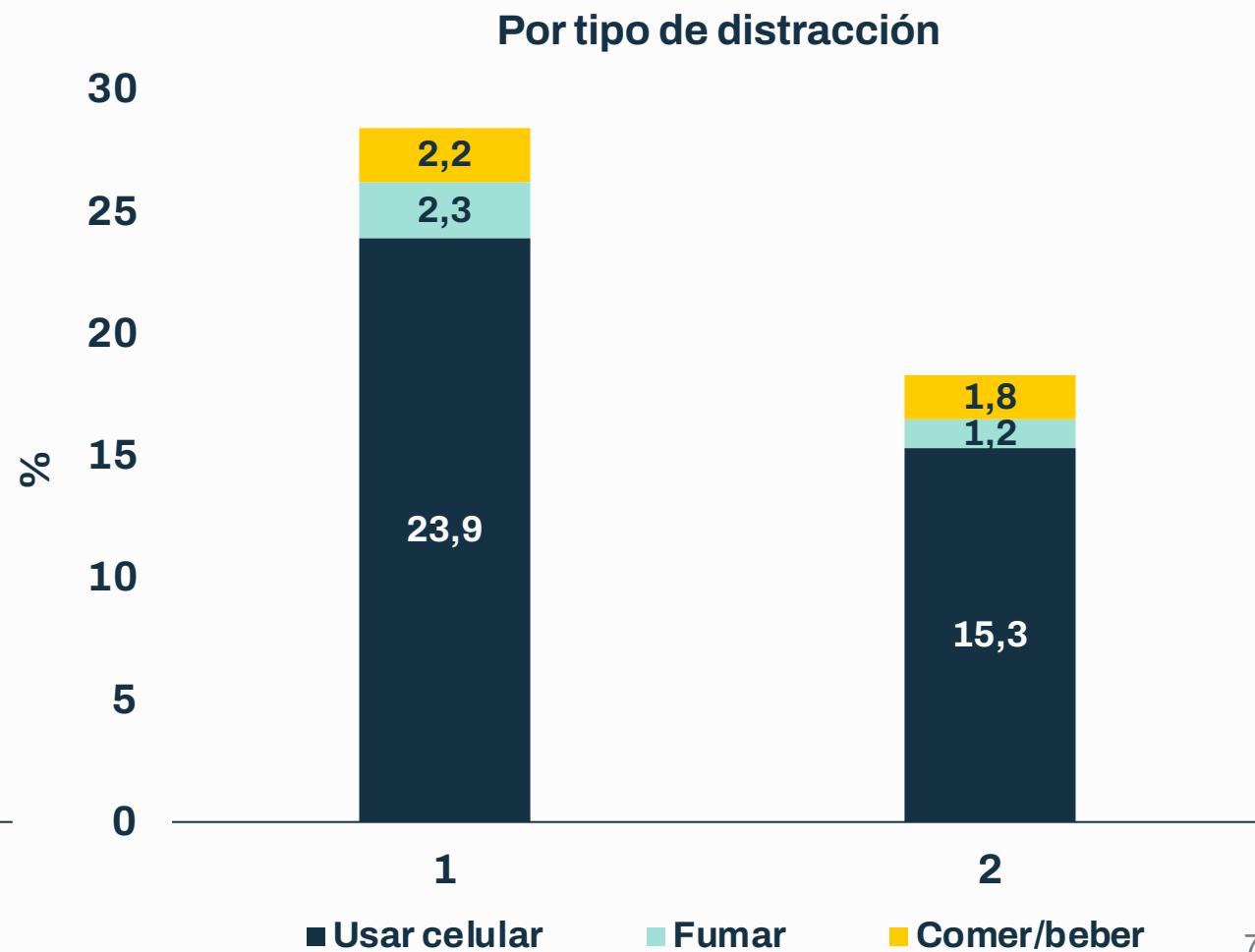
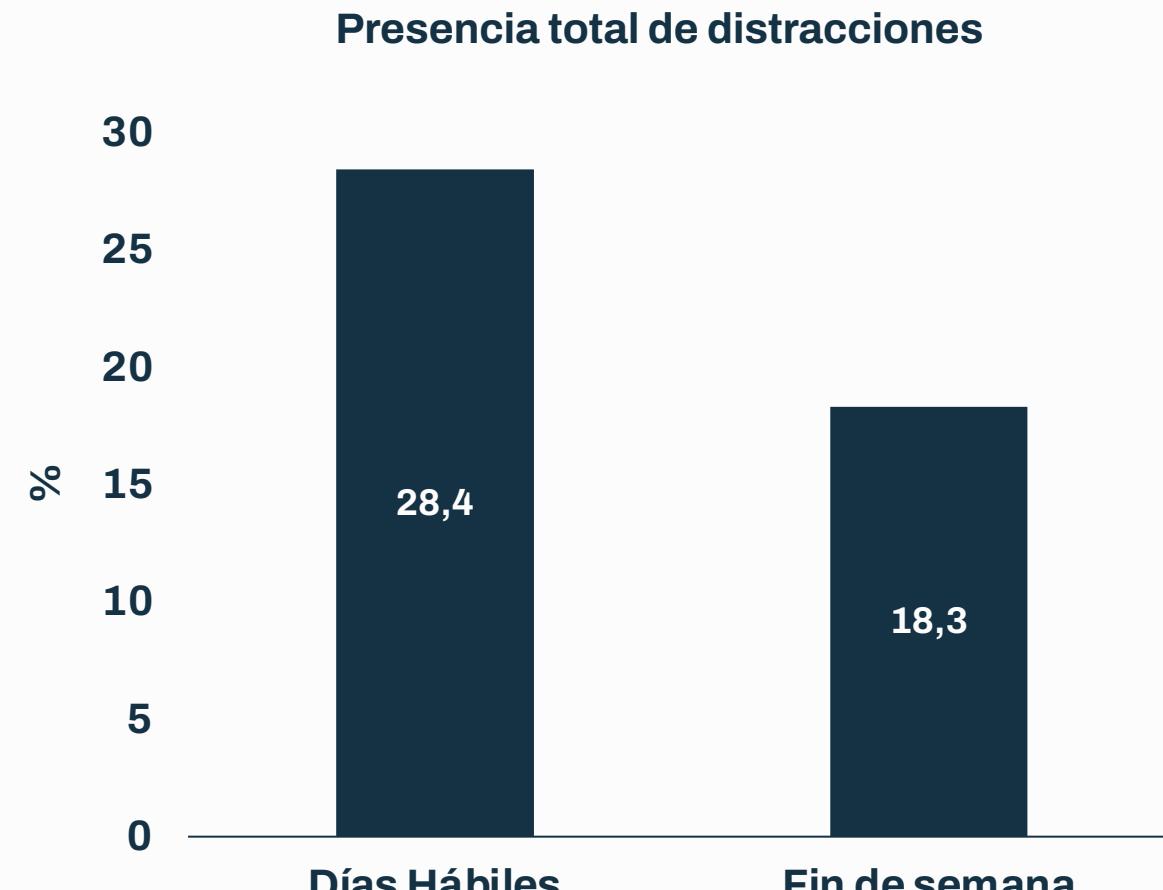


Por tipo de distracción



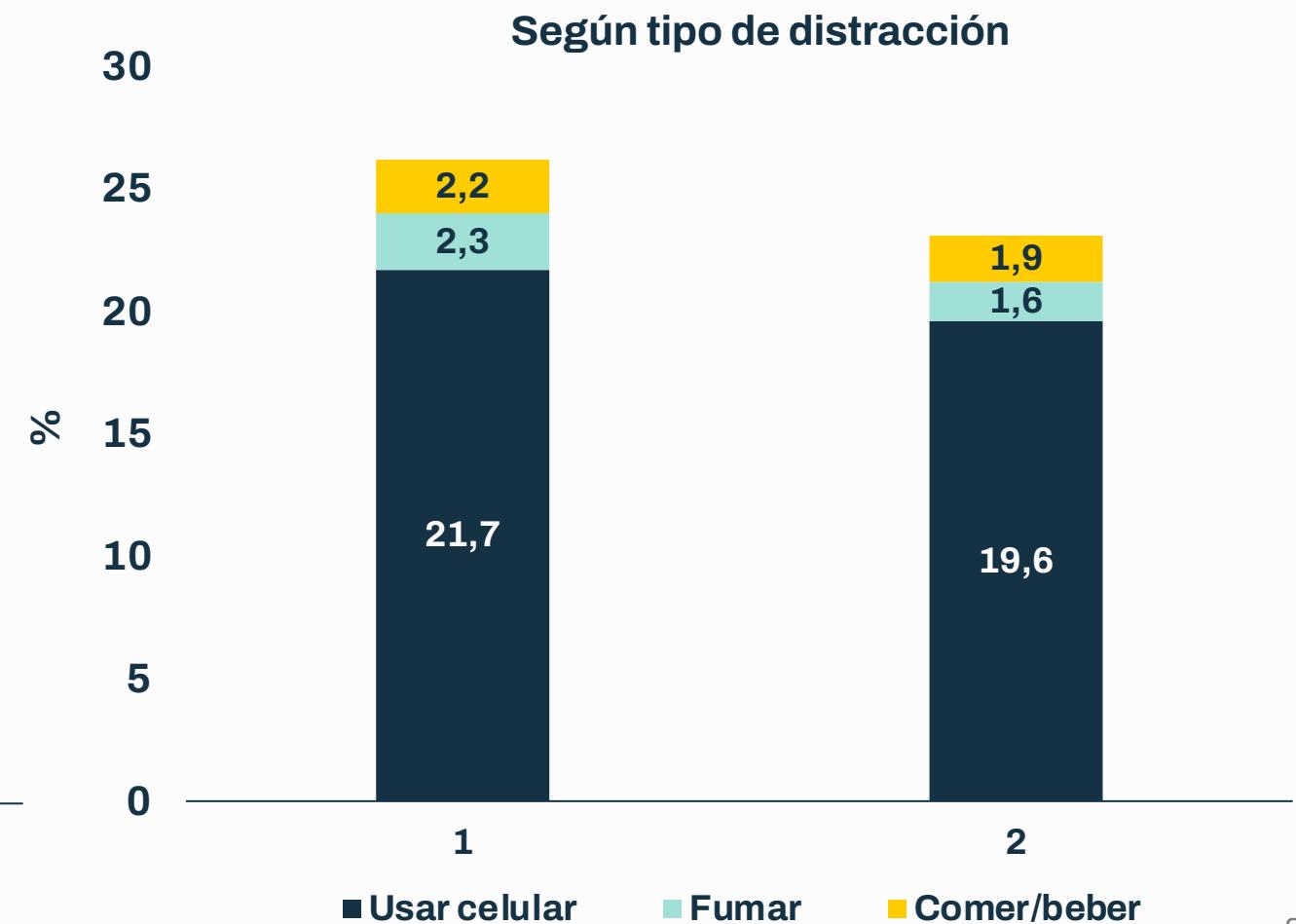
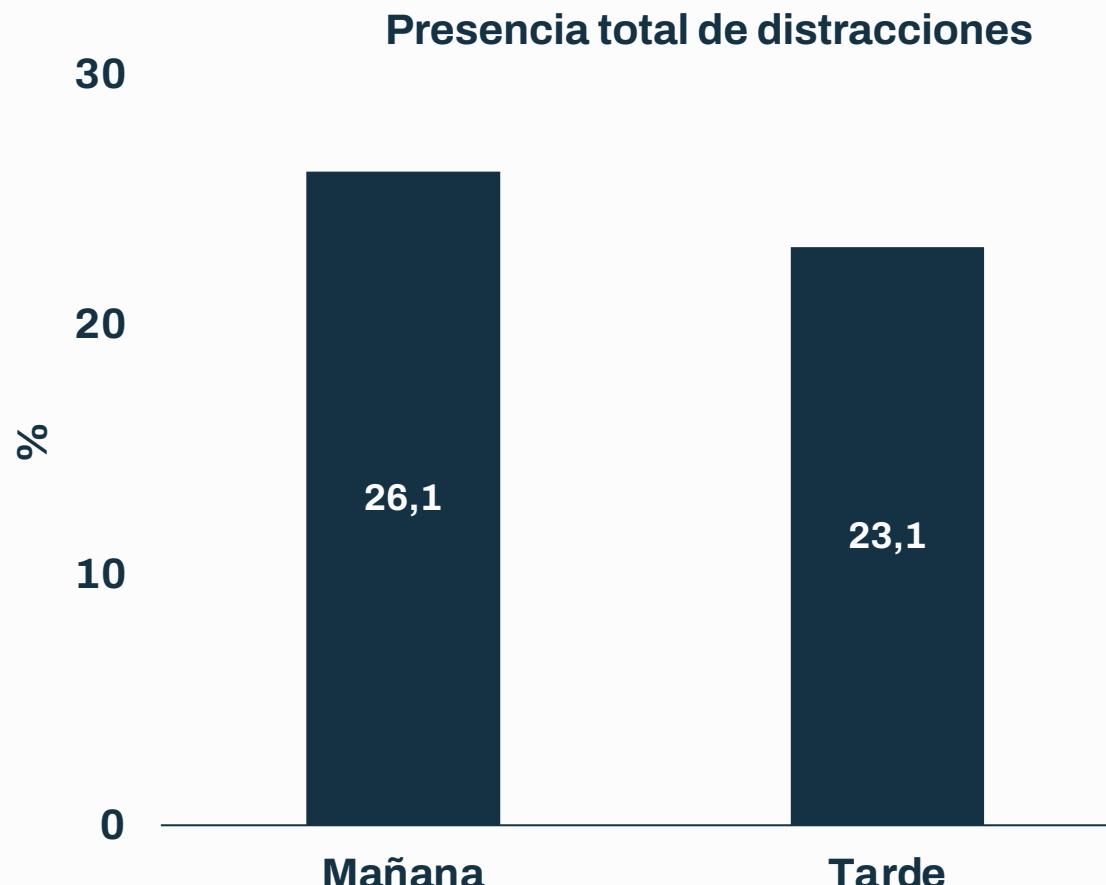
1.3. Factores de distracción según día de la semana

Para 2024, la presencia de distracciones presenta una diferencia de 10, puntos entre los días hábiles y fines de semana, siendo el uso del celular 8,6 puntos mayor en días hábiles en comparación con los fines de semana.



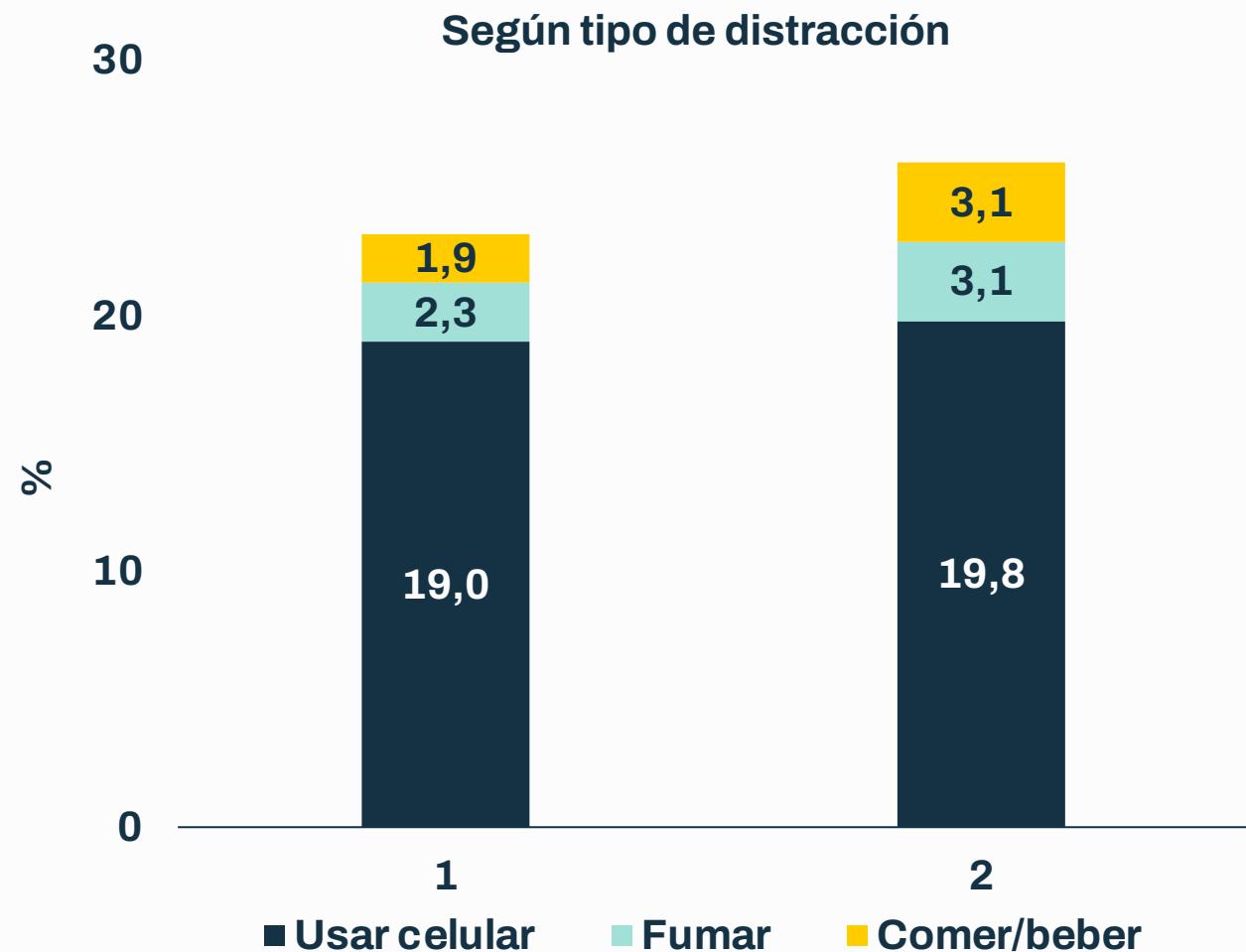
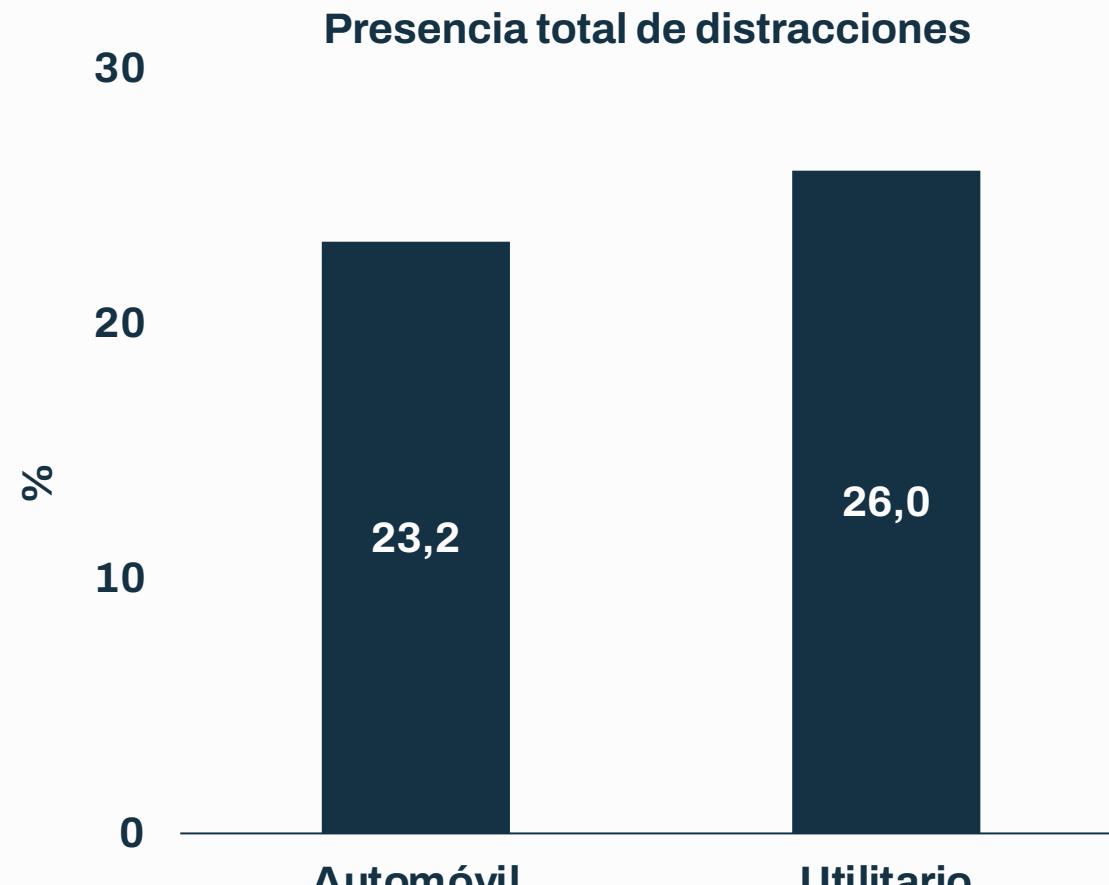
1.4. Factores de distracción según momento del día

La presencia de distracciones es de 3 puntos entre la mañana y la tarde; diferencia prácticamente igual en el uso del celular respecto del momento del día.



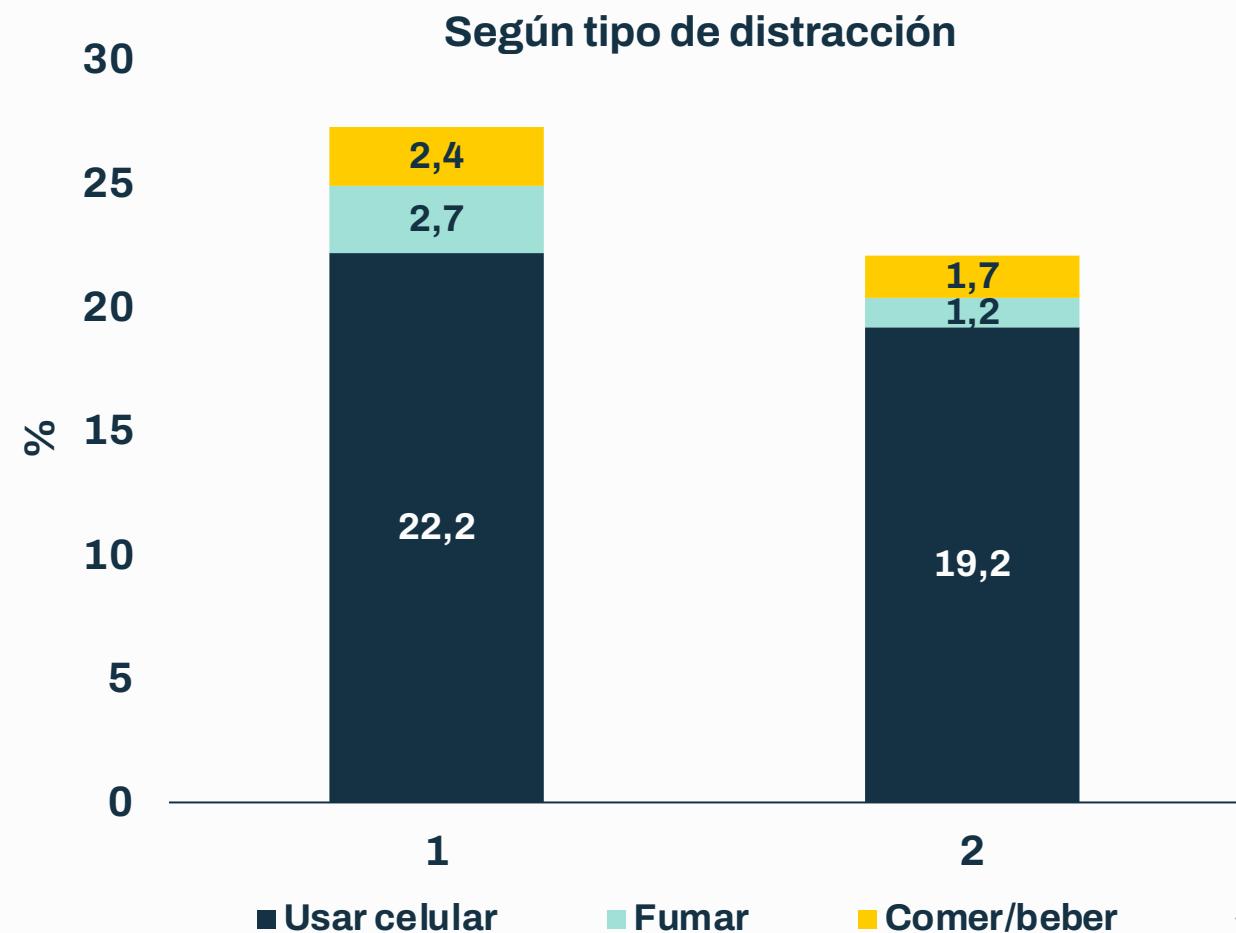
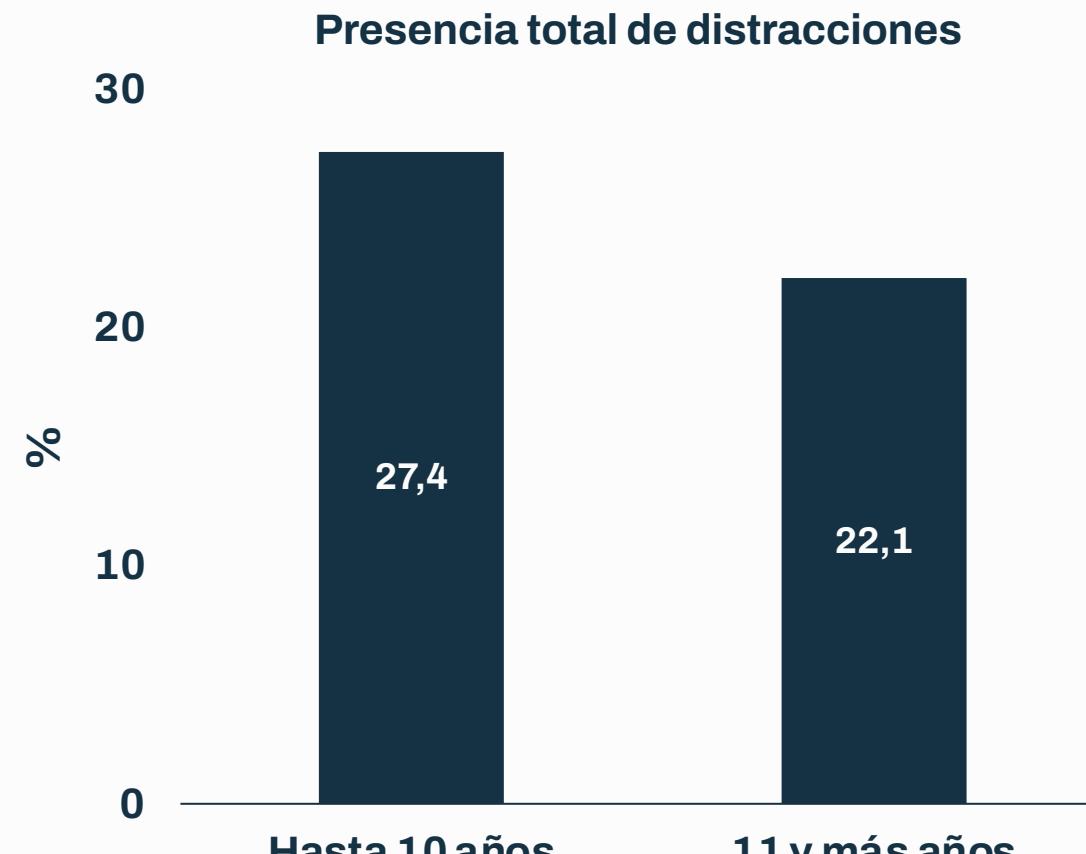
1.5. Factores de distracción según tipo de vehículo

El porcentaje de distracciones es levemente mayor en utilitarios respecto de los automóviles (3,2 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 casi cinco puntos mayor en los vehículos de hasta 10 años de antigüedad; que se reduce a tres puntos de diferencia superior en el uso del celular para el mismo segmento de automóviles.

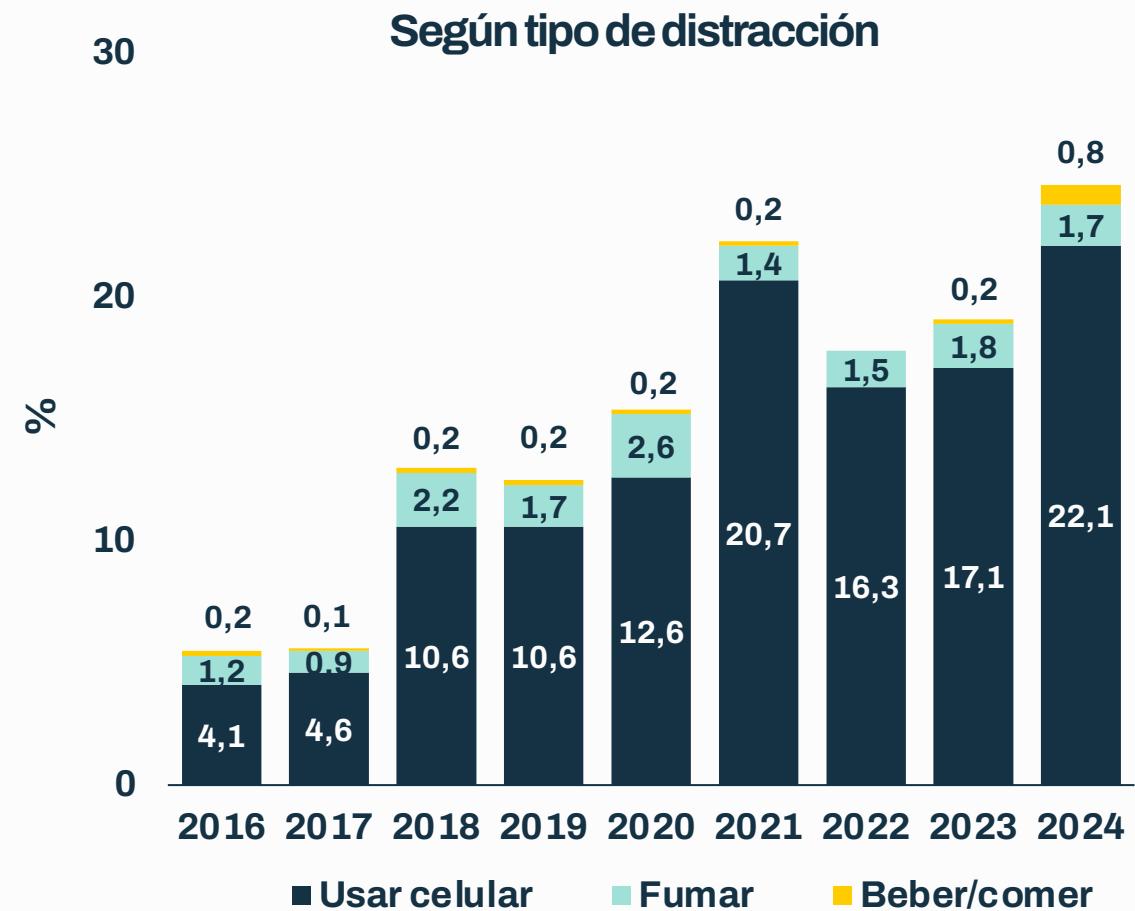


Noveno estudio observacional
sobre Factores de Riesgo Vial
en automóviles particulares y
motovehículos. Distracciones.

2. Distracciones en Motovehículos

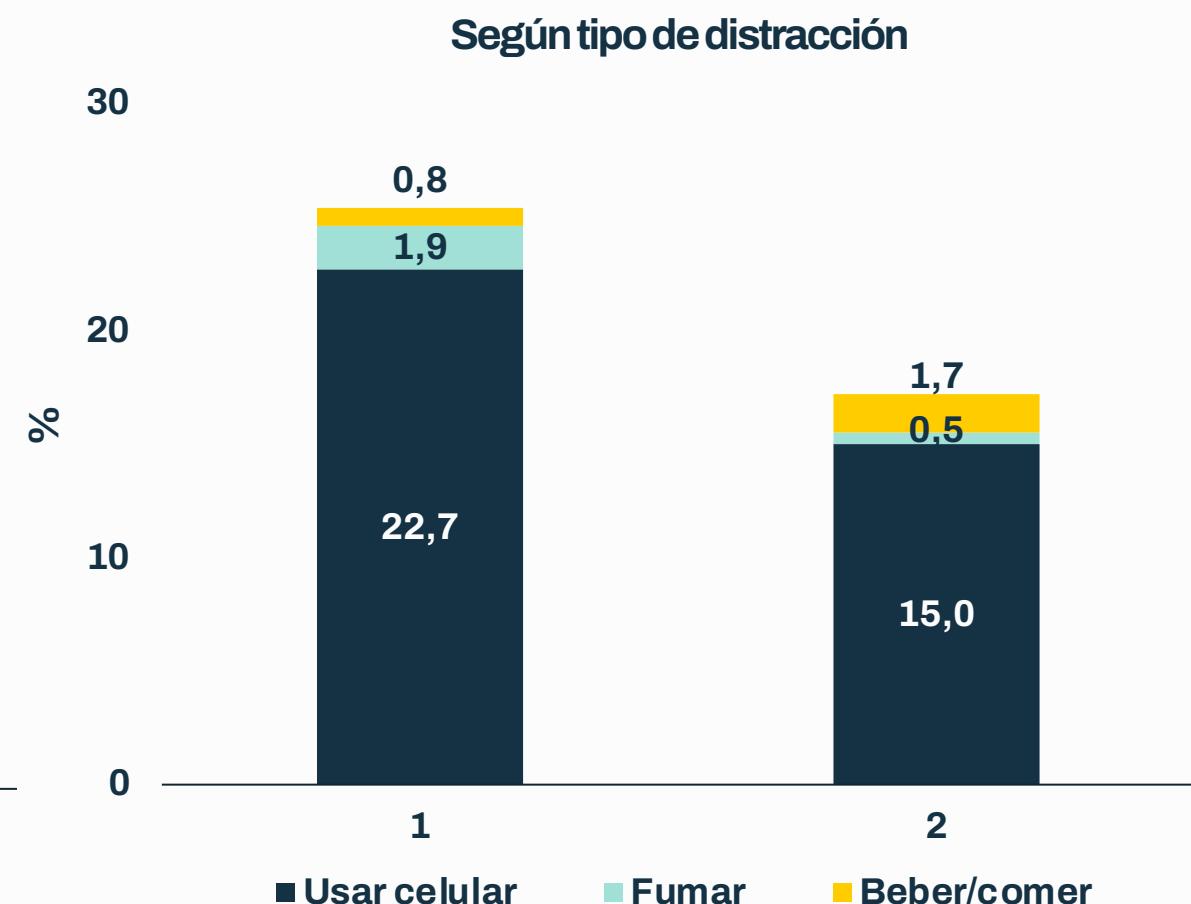
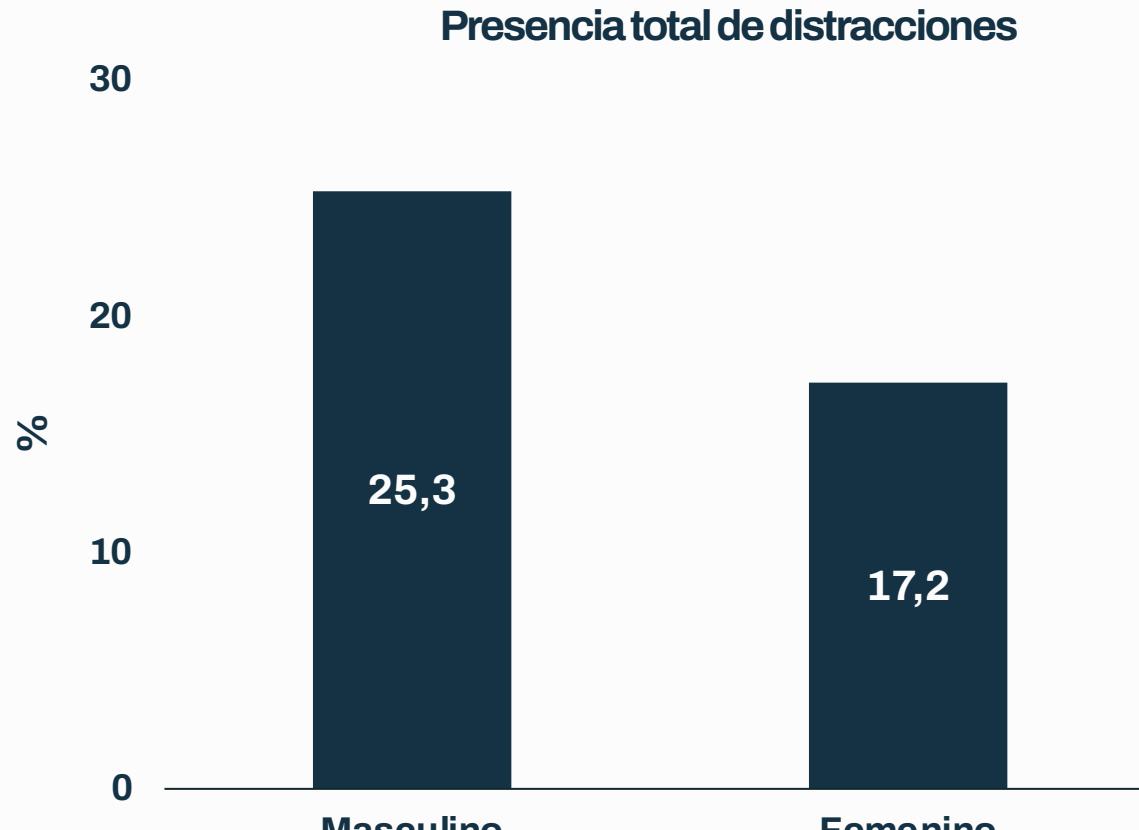
2.1. Factores de Distracción en motovehículos. Variación 2016 - 2024

El 24,1% de quienes conducen motovehículos presentan alguna actitud de distracción, siendo la principal de ellas el uso del celular, con un registro de 22,1%. En relación al 2023, la presencia de distracciones aumenta en 5,5 puntos, diferencia que se explica en la práctica de manera total por el incremento de cinco puntos en el uso del celular respecto de ese año.



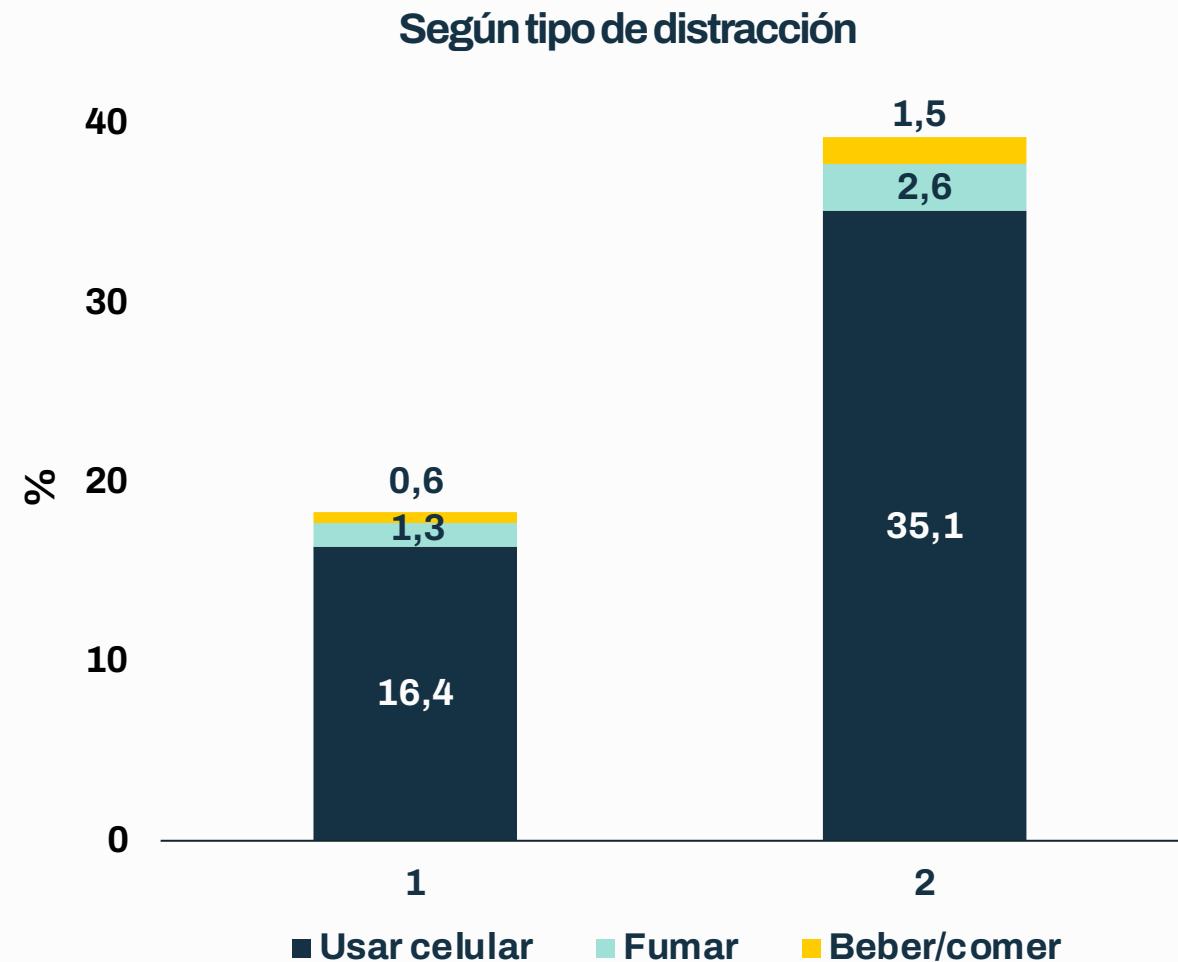
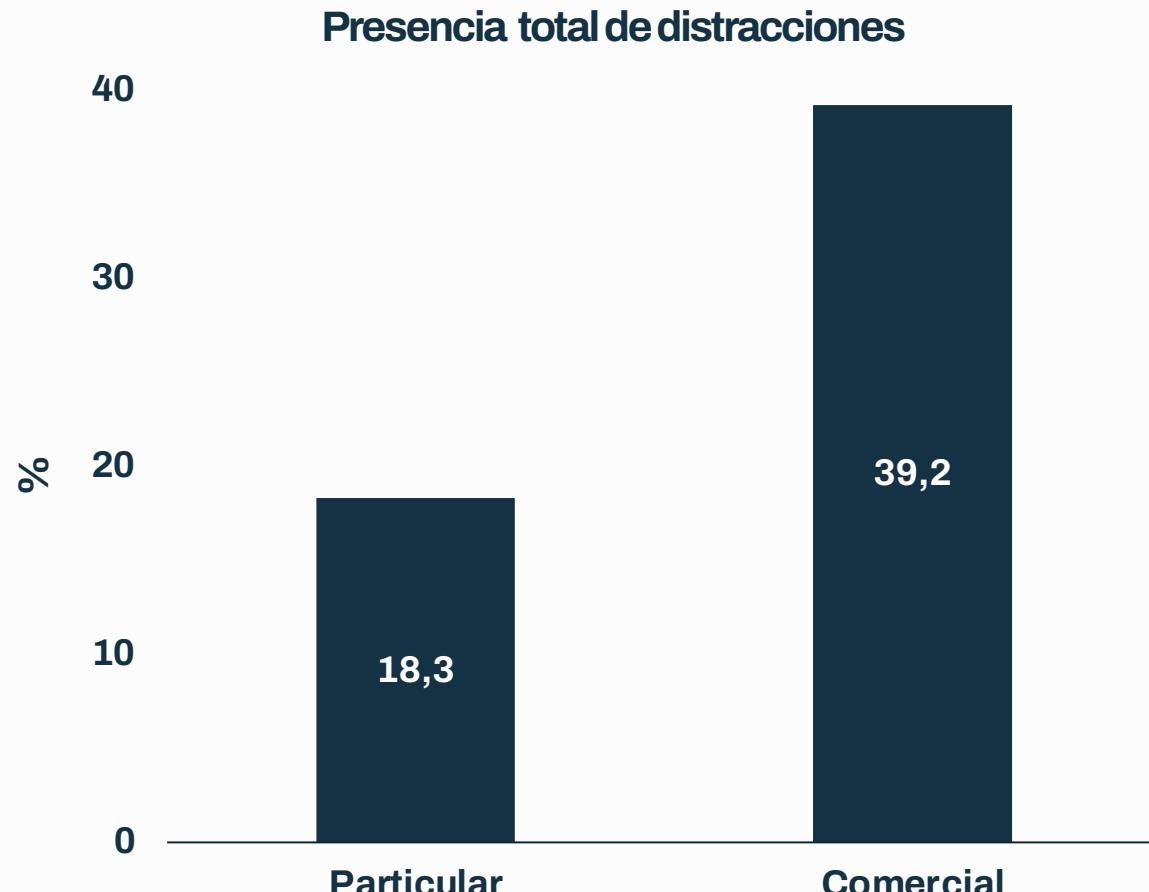
2.2. Factores de Distracción según sexo de quien conduce

La presencia de distracciones es 8,1 puntos mayor en los conductores respecto de las conductoras; expresada en la diferencia en el uso del celular por parte de las conductores (7,7 puntos).



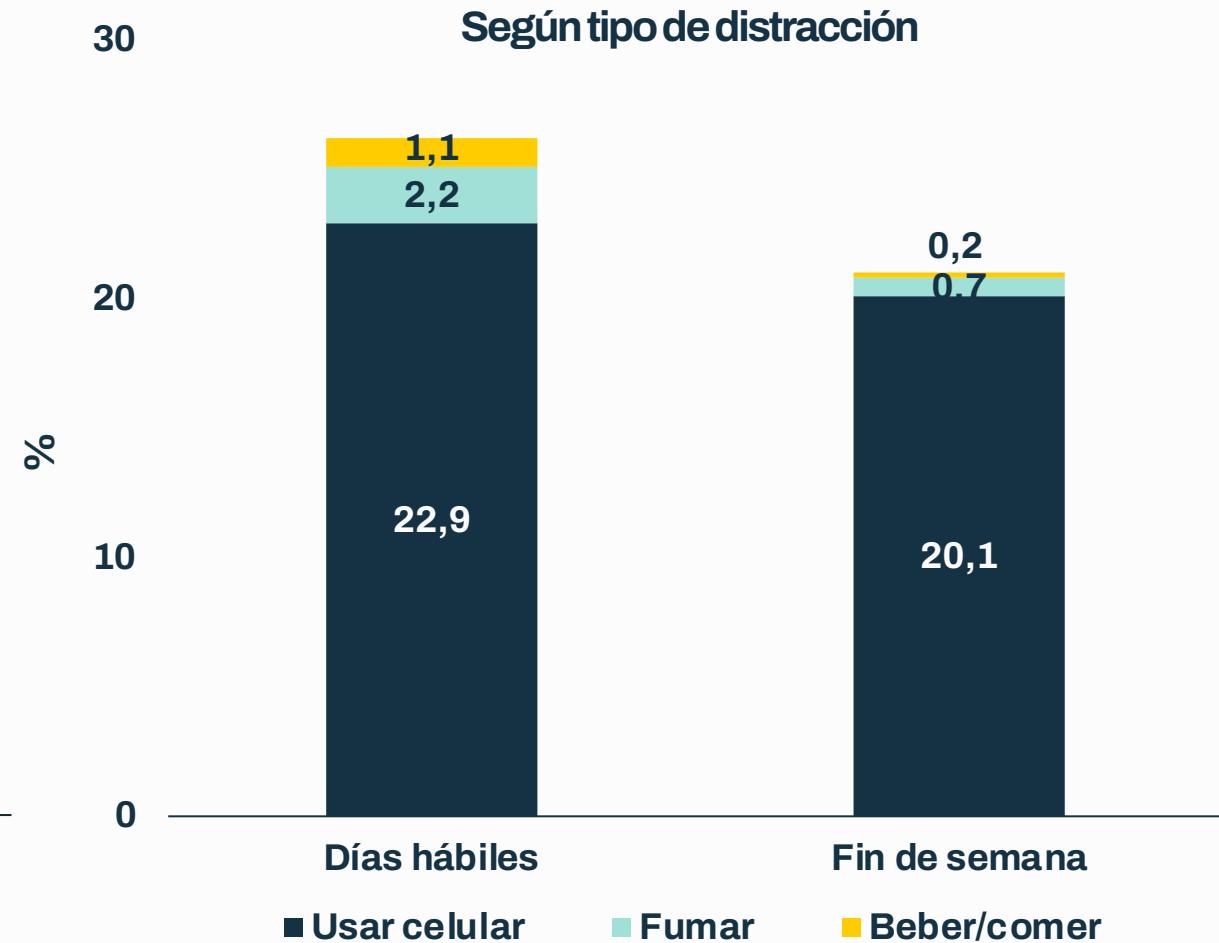
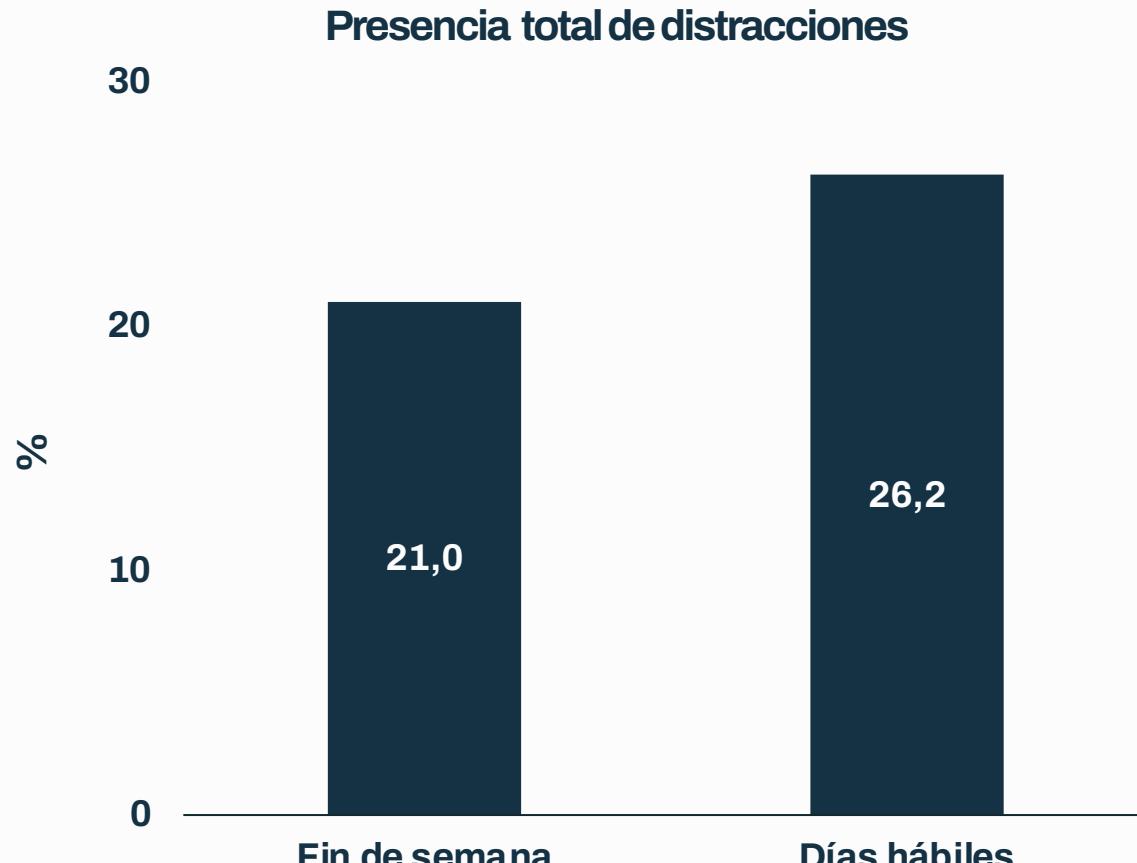
2.3. Factores de Distracción según uso del motovehículo

La presencia de distracciones en motovehículos de uso comercial (39,2%) supera el duplo de las registradas en los motovehículos de uso particular. El rango de diferencia es similar en el uso del celular.



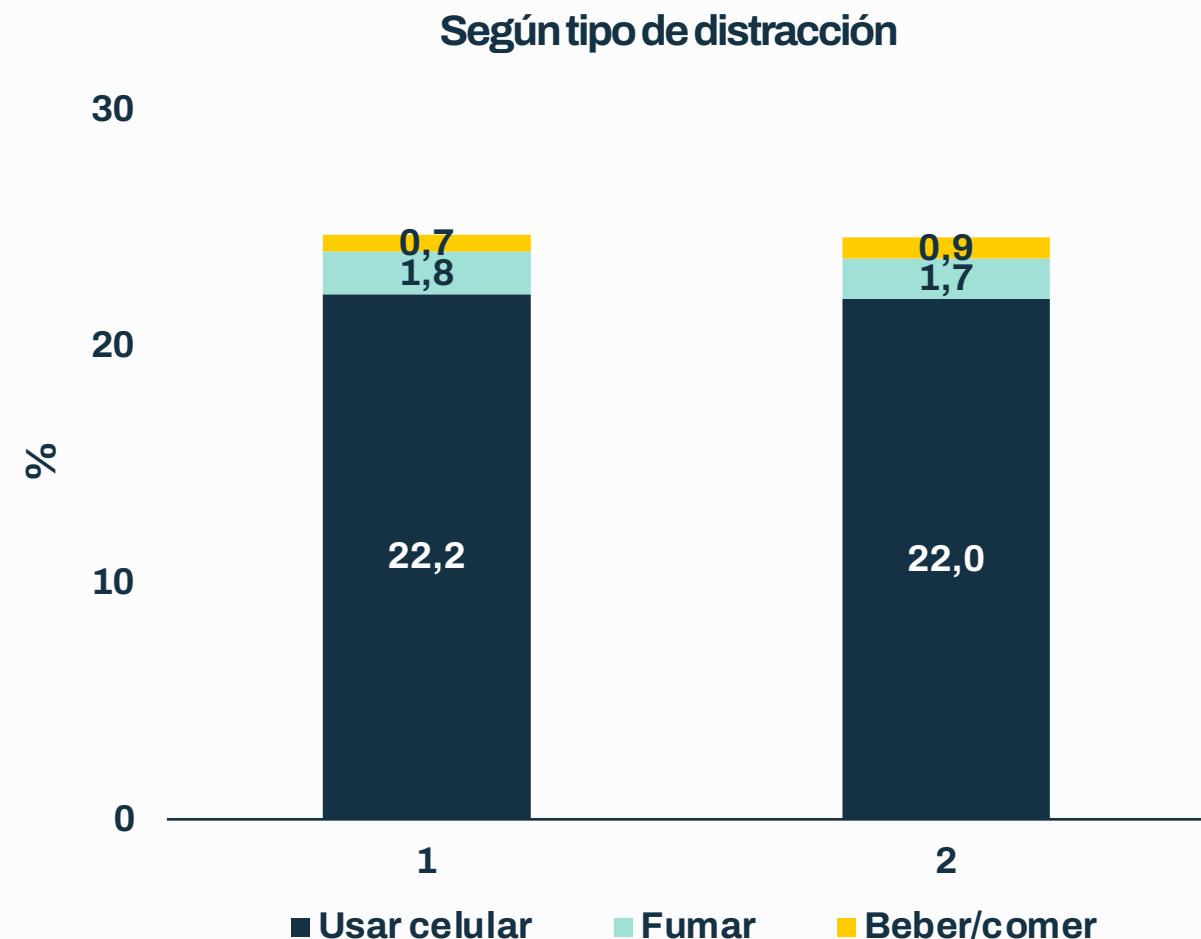
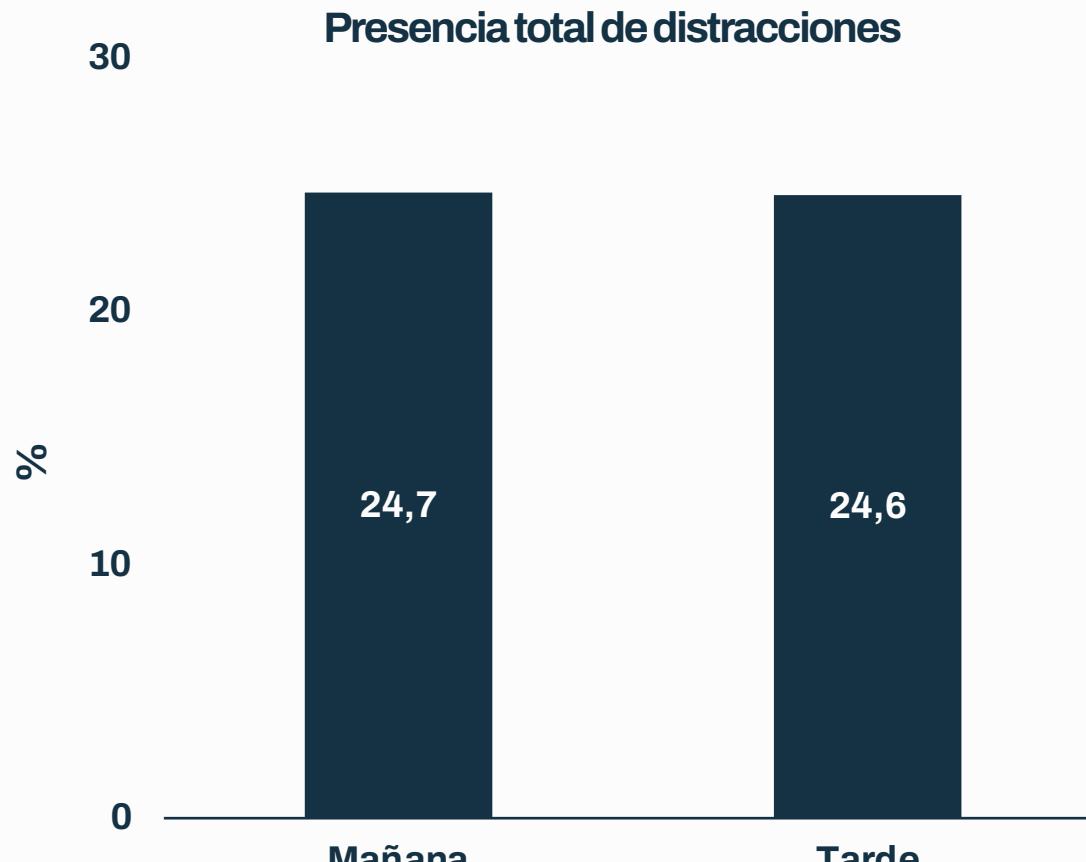
2.4. Factores de distracción según día de la semana

La presencia de distracciones es mayor en días hábiles (+ 5,2 puntos) respecto de los fines de semana, diferencia que es de 2,8 puntos -en el mismo sentido- en el uso del celular.



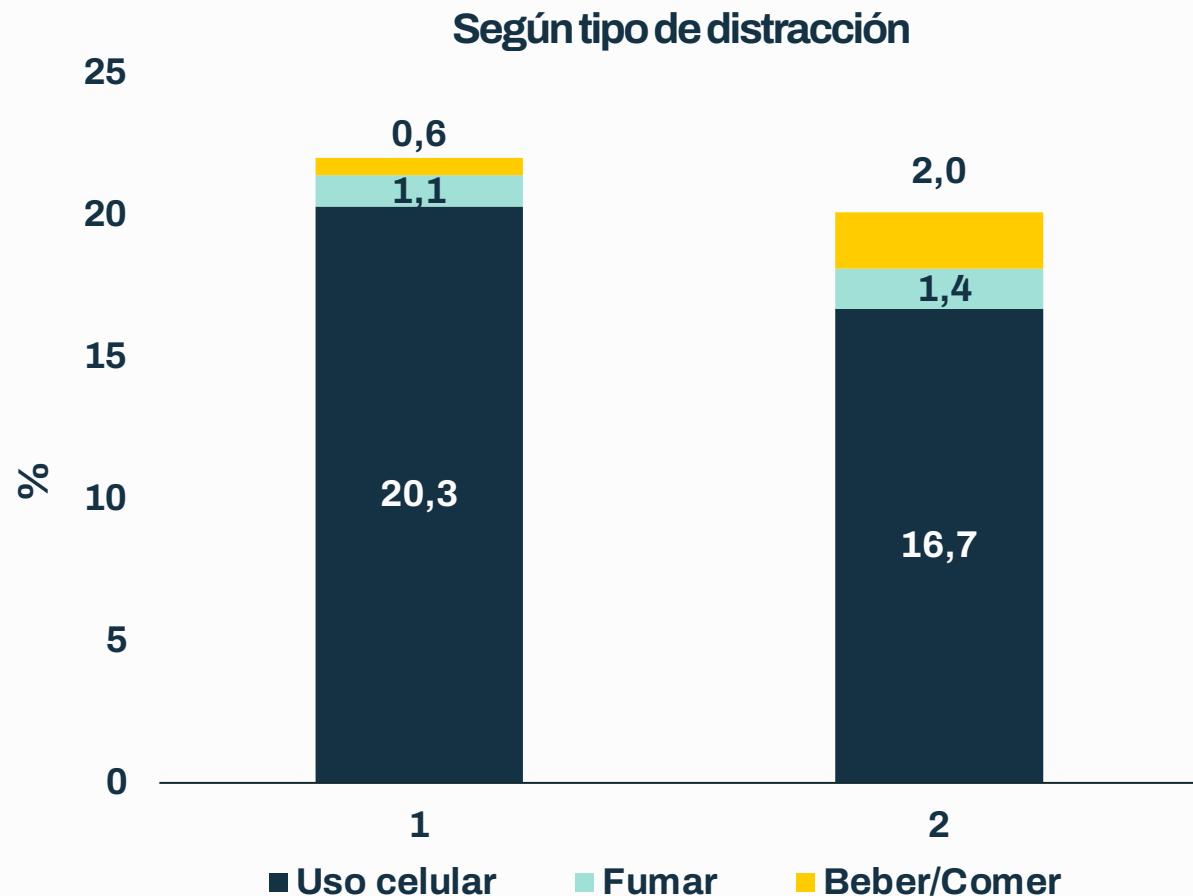
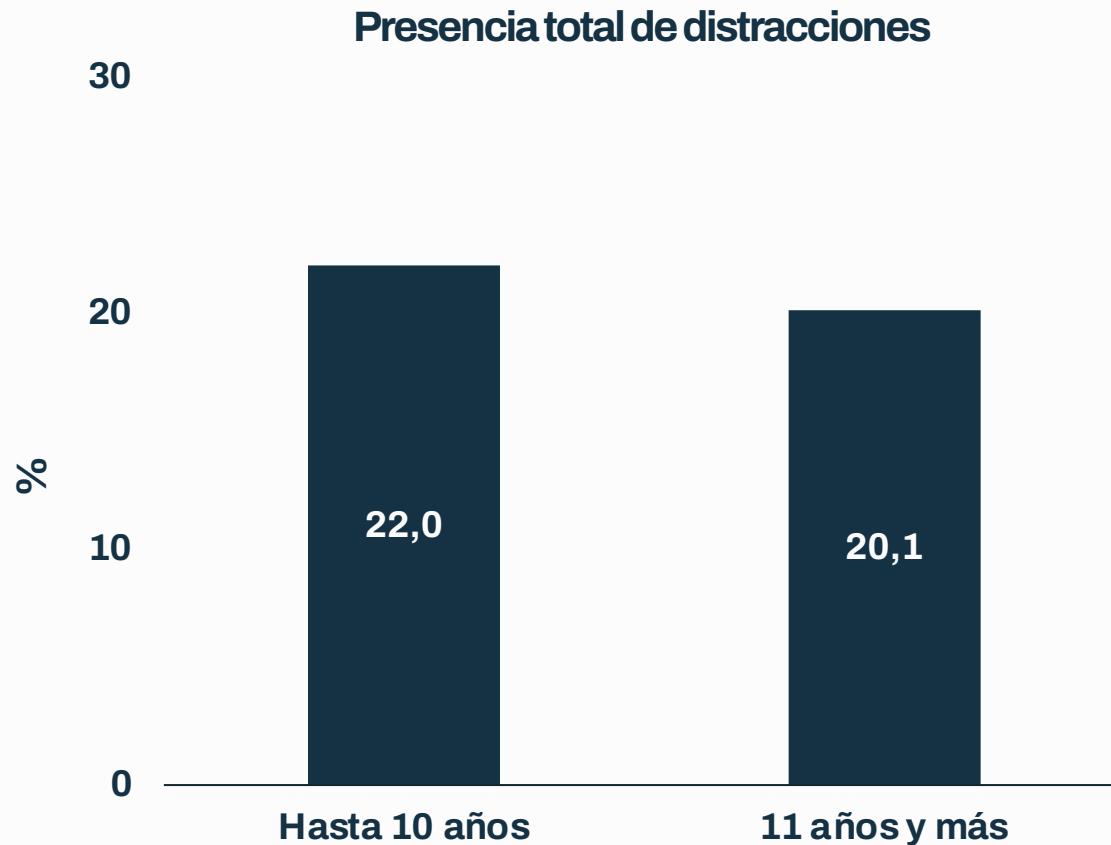
2.5. Factores de distracción según momento del día

No se observan diferencias entre las distracciones en total según momento del día, ni tampoco en el uso del celular.



2.6. Factores de distracción según antigüedad del motovehículo*

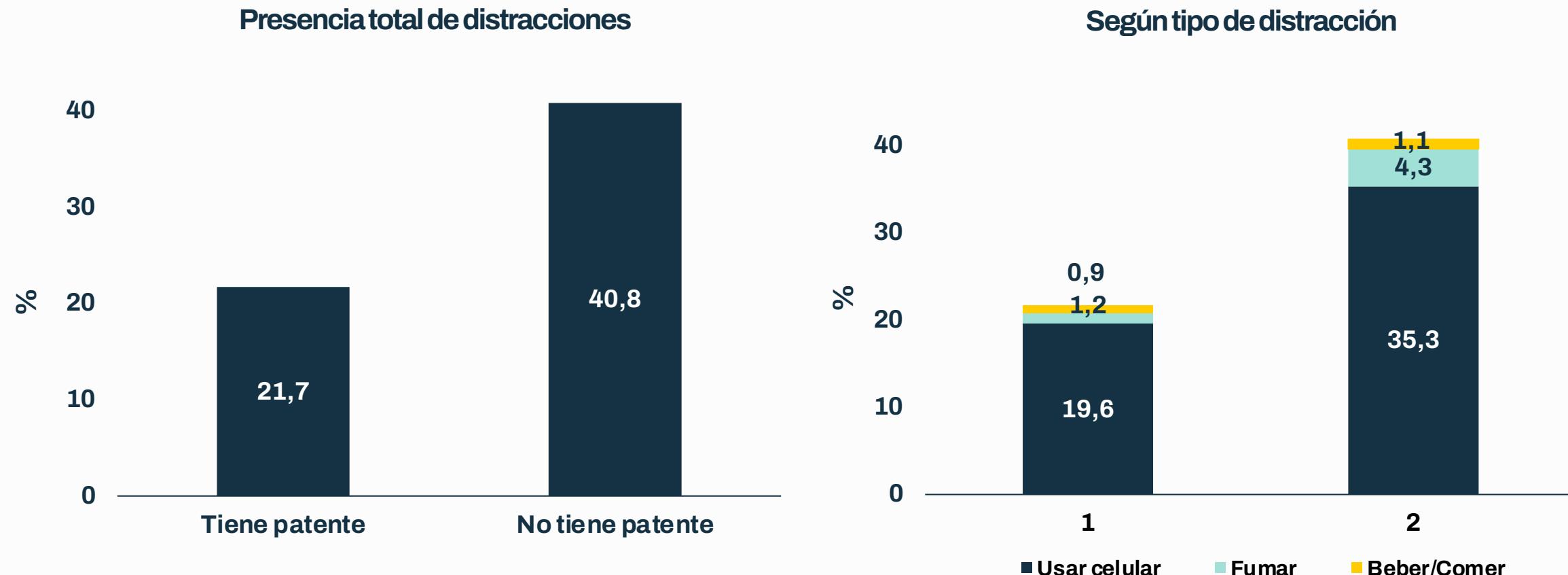
No se observan diferencias destacables en el total de distracciones según sea la antigüedad del motovehículo. En el caso del uso del celular, la brecha se amplía a 3,6 puntos en los motovehículos de hasta 10 años de antigüedad.



*La presencia de un 24,2% de motovehículos en los que no se pudo determinar la antigüedad, provoca que los porcentajes de distracciones según esta variable sean ambos inferiores al promedio muestral.

2.7. Factores de distracción según presencia de patente

La mayor presencia de distracciones se da en los motovehículos sin patentes, alcanzando al 40,8%; en tanto el uso del celular, es de casi el doble en los vehículos sin patentes respecto de aquellos con patente.



*La presencia de un 24,2% de motovehículos en los que no se pudo determinar la antigüedad, provoca que los porcentajes de distracciones según esta variable sean ambos inferiores al promedio muestral.

Noveno estudio observacional
sobre Factores de Riesgo Vial
en automóviles particulares y
motovehículos. Distracciones.

3. Metodología

3.1. Ficha técnica

Trabajo de campo: Del 24 de octubre al 16 de noviembre de 2024.

Marco geográfico: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

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.

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%.

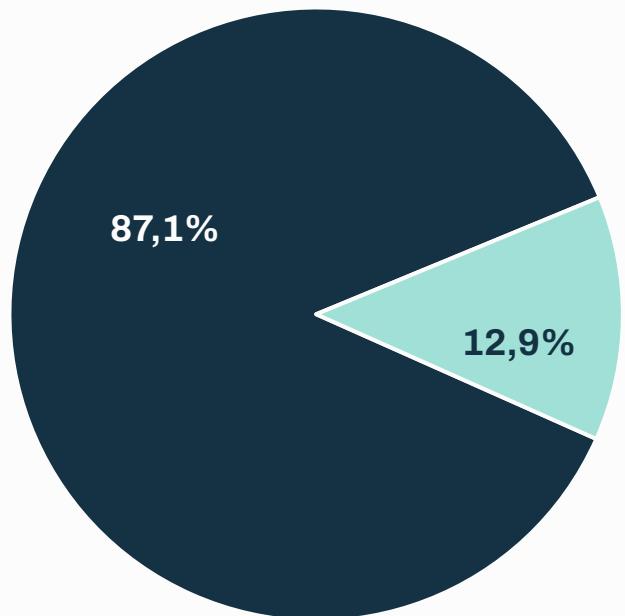
- Total motovehículos en calles y avenidas: 2281 observaciones con un margen de error del +/- 2,10%.

Diseños Muestrales: probabilísticos, poli-etápicos y estratificados.

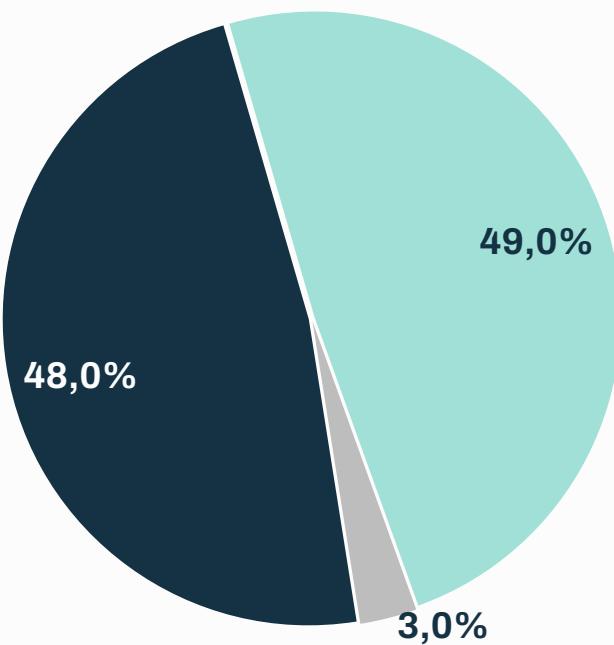
- **Unidades Primarias de Muestreo:** Conjunto de Puntos de Observación-Intersecciones Viales (semáforo, esquina, lugar donde haya tráfico vehicular medio, no intenso. Autopistas: peajes).
- **Unidades Secundarias de Muestreo:** Franjas horarias que dividieron los días de relevamiento (Sábado, Domingo, 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.

3.2 Características de la muestra

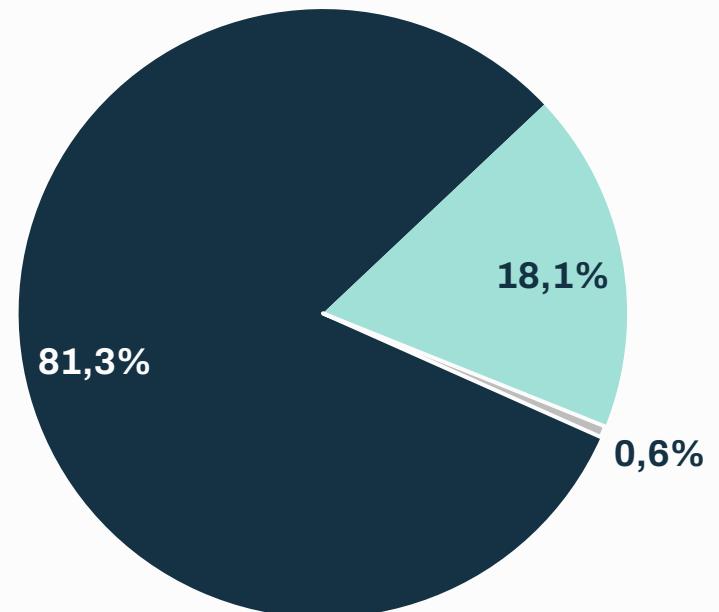
Tipo de vehículo



Antigüedad del vehículo



Sexo de quien conduce



■ Automóvil ■ Utilitario

■ Hasta 10 años ■ 11 y más años ■ S/V

■ Masculino ■ Femenino ■ S/V

3.2. Características de la muestra (cont.)

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

Número de ocupantes de los vehículos

2024



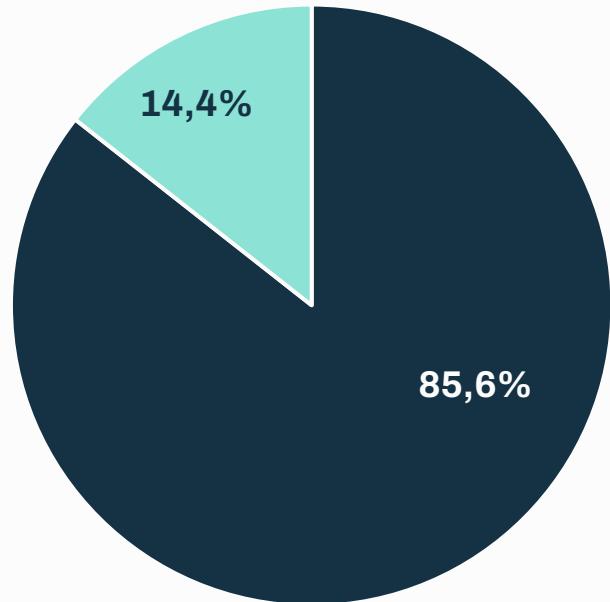
Número de ocupantes de los vehículos

2016-2024



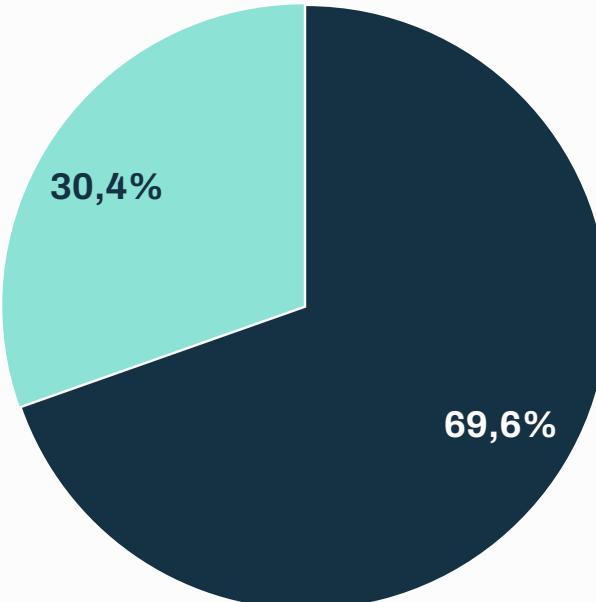
3.2 Características de la muestra (cont.)

Ocupantes del vehículo



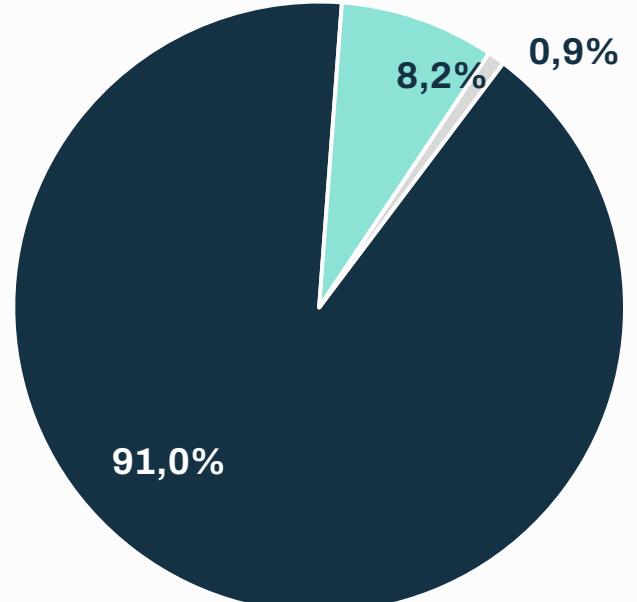
- Solo Conductor/a
- Conductor/a y Pasajero/a

Tipo de uso del vehículo



- Particular
- Comercial

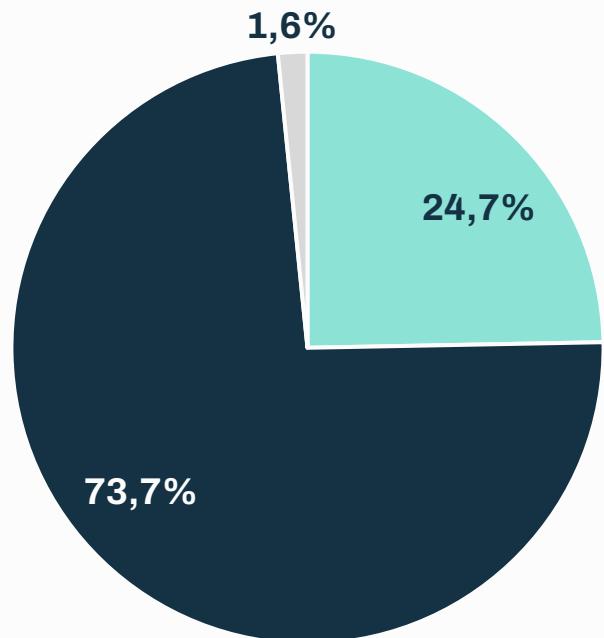
Sexo de quién conduce



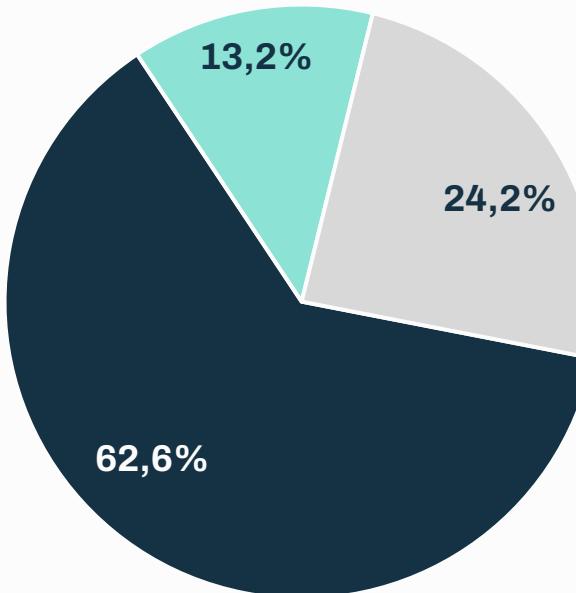
- Masculino
- Femenino
- S/V

3.2 Características de la muestra (cont.)

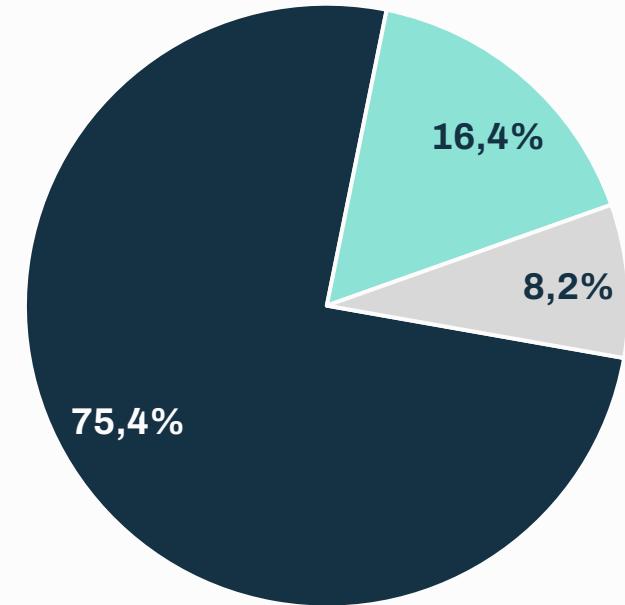
Sexo acompañante



Antigüedad del vehículo



Presencia de patente



■ Masculino ■ Femenino ■ S/V

■ Hasta 10 años ■ 11 y más años ■ S/V

■ Si ■ No ■ S/D

3.3. Metodología

El tamaño de la muestra 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.

Técnica de relevamiento: Observación no participante.

Instrumento de recolección: Aplicación informática creada para tal fin.

A partir de tales parámetros se estableció el siguiente tamaño muestral en calles y avenidas:

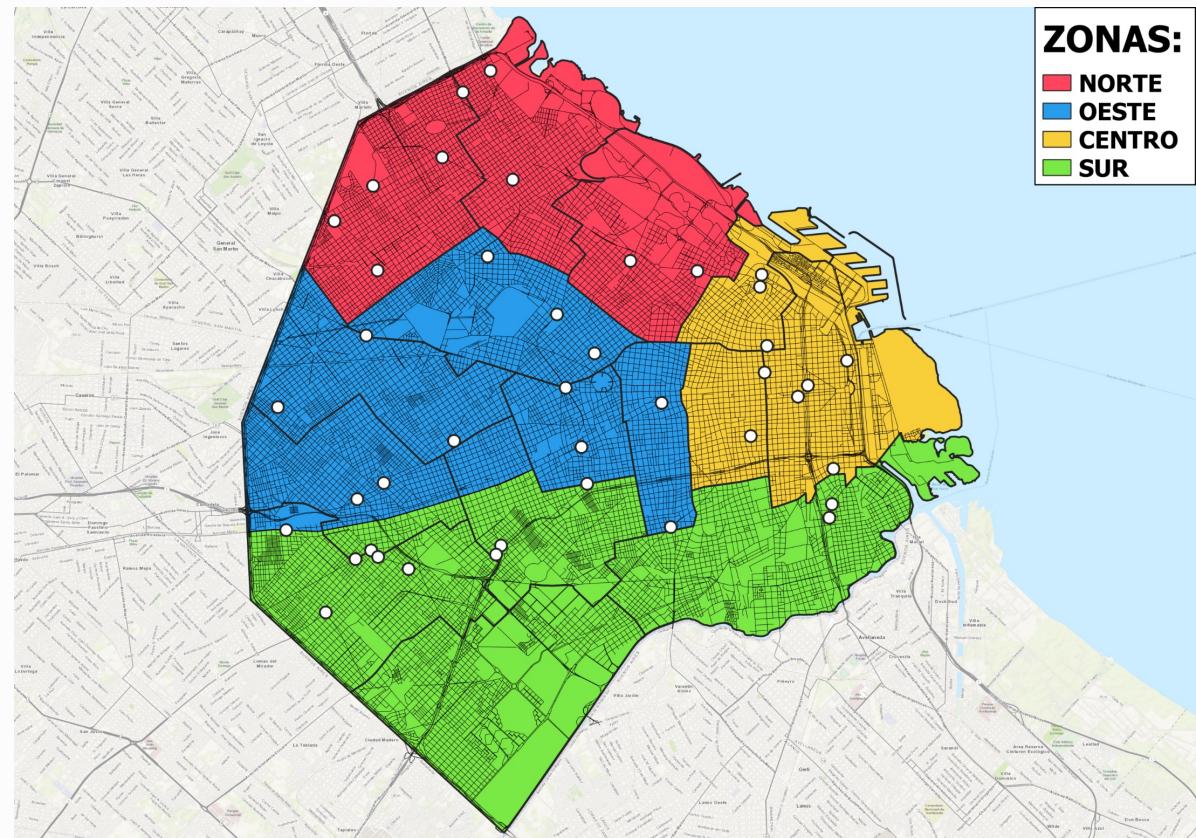
Vehículos automotores: 5724 observaciones con un margen de error del +/- 1,32%; con el nivel de confianza asociado apuntado.

Motovehículos: 2281 casos con un margen de error de +/- 2,10; para el nivel de confianza asociado señalado.

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

| | Total | | Tipo de Vehículo | | | | |
|--------|---------------|-------|------------------|-------|------------|-----|-------|
| | | | Automóvil | | Utilitario | | |
| Días | Casos | | | | | | |
| | Fin de semana | 2.178 | 38,1 | 2.041 | 41,0 | 137 | 18,5 |
| | Días Hábiles | 3.546 | 61,9 | 2.943 | 59,0 | 603 | 81,5 |
| | Total | 5.724 | 100,0 | 4.984 | 100,0 | 740 | 100,0 |
| Turnos | | | | | | | |
| Turnos | Casos | | % | | Casos | | |
| | Mañana | 2.687 | 46,9 | 2.318 | 49,9 | 369 | 49,9 |
| | Tarde | 3.037 | 53,1 | 2.666 | 50,1 | 371 | 50,1 |
| | Total | 5.724 | 100,0 | 4.984 | 100,0 | 740 | 100,0 |
| Zonas | | | | | | | |
| Zonas | Casos | | % | | Casos | | |
| | Centro | 970 | 16,9 | 774 | 15,5 | 196 | 26,5 |
| | Norte | 1.115 | 19,5 | 1.021 | 20,5 | 94 | 12,7 |
| | Oeste | 1.490 | 26,0 | 1.264 | 25,4 | 226 | 30,5 |
| | Sur | 2.149 | 37,5 | 1.925 | 38,6 | 224 | 30,3 |
| Total | | 5.724 | 100,0 | 4.984 | 100,0 | 740 | 100,0 |

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

| | Particular | | Comercial | | Total |
|----------------------|------------|--------|-----------|--------|-------|
| Días | | | | | |
| | Casos | % | Casos | % | Casos |
| Fin de semana | 477 | 30,0% | 199 | 28,7% | 676 |
| Días Hábiles | 1.111 | 70,0% | 494 | 71,3% | 1.605 |
| Total | 1.588 | 100,0% | 693 | 100,0% | 2.281 |
| Turnos | | | | | |
| | Casos | % | Casos | % | Casos |
| Mañana | 716 | 45,1% | 246 | 35,5% | 962 |
| Tarde | 872 | 54,9% | 447 | 64,5% | 1319 |
| Total | 1.588 | 100,0% | 693 | 100,0% | 2281 |
| Zonas | | | | | |
| | Casos | % | Casos | % | Casos |
| Centro | 343 | 21,6% | 239 | 34,5% | 582 |
| Norte | 343 | 21,6% | 109 | 15,7% | 452 |
| Oeste | 386 | 24,3% | 185 | 26,7% | 571 |
| Sur | 516 | 32,5% | 160 | 23,1% | 676 |
| Total | 1.588 | 100,0% | 693 | 100,0% | 2.281 |

3.6. Metodología – Conductas observadas.

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/0B2IvMQpYQq7mSWhweWJBV0w0ams/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*.