

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 y utilitarios

Uso de cinturón de seguridad en niños y SRI en bebés
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

2024

Publicación: 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 Rísoli

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

Renata Alicata

Contenidos

0. Resumen Ejecutivo

1. Seguridad Infantil

1.1 Uso de cinturón de seguridad y de SRI

1.2. Uso de cinturón de seguridad y de SRI – Evolución 2017-2024

1.3. Uso de cinturón de seguridad y de SRI según zona

1.4. Seguridad Infantil - Total de menores viajando de manera protegida. Evolución 2017-2024

1.5. Total de menores viajando de manera protegida según zona.

1.6. Total de menores viajando de manera protegida según zona. Evolución 2017-2024

1.7. Total de menores viajando con protección según uso del cinturón por el conductor – Evolución 2017-2024

1.8. Total de menores viajando con protección según sexo de quien conduce* – Evolución 2017-2024

1.9. Total de menores viajando con protección según uso del cinturón y sexo quien conduce* – Evolución 2017-2024

1.10. Total de menores viajando con protección según ubicación en el vehículo. Evolución 2017-2024

1.11. Total de menores viajando con protección según tipo de vehículo. Evolución 2017-2024

1.12. Total de menores viajando con protección según día de la semana. Evolución 2017-2024

1.13. Total de menores viajando con protección según momento del día. Evolución 2017-2024

1.14. Total de menores viajando con protección según antigüedad del vehículo. Evolución 2017-2024

2. Metodología

2.1. Ficha Técnica

2.2. Características de la muestra

2.3. Metodología

2.4. Puntos de observación en calles y avenidas, Zonas

2.5. Metodología – Conductas observadas.

2.6. Referencias.

Resumen Ejecutivo

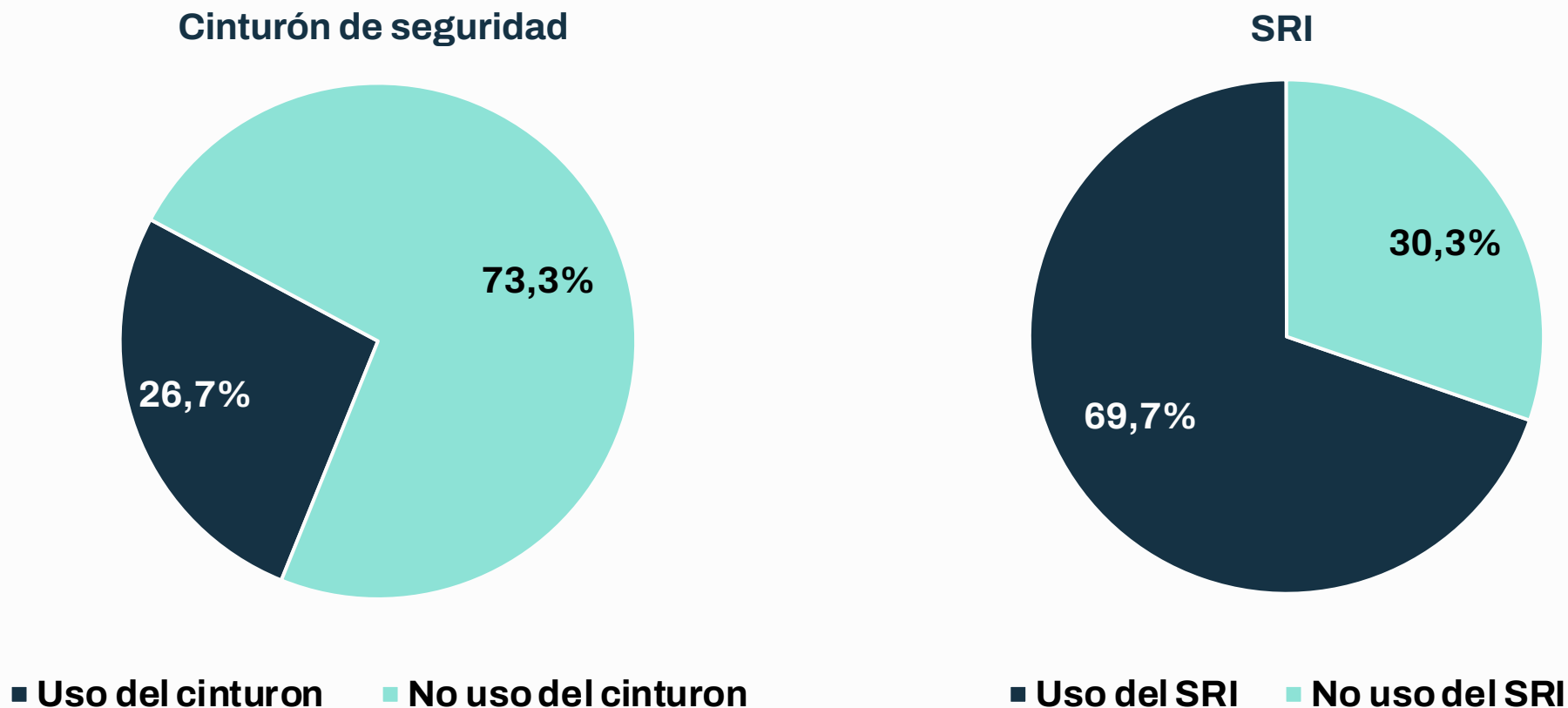
- Poco más de uno de cada cuatro niños y niñas (26,7%) utiliza cinturón de seguridad al circular por las calles y avenidas de la Ciudad, en tanto que cerca de siete de cada diez bebés (69,7%) lo hace con Sistemas de Retención Infantil (SRI). Así, algo cerca de cuatro de cada diez menores (39,7%) ocupantes de automóviles y utilitarios circulantes en calles y avenidas viajan protegidos. Este valor representa una caída de cuatro puntos respecto de 2023
- El porcentaje de menores que viajan protegidos aumenta:
 - Cuando conducen mujeres (54,8%) respecto a cuando conducen hombres (34,2%)
 - Cuando quien conduce utiliza el cinturón (45,8%) respecto a cuando no lo hace (13,6%)
 - Cuando manejan mujeres que utilizan el cinturón (59,5%) respecto a cuando manejan hombres (34,2%)
 - Durante la mañana (45,8%) respecto a la tarde (37,9%)
 - En las zonas Norte (55,4%) y Centro (44,6%) respecto a Oeste (43,4%) y Sur (23,7%).
 - En vehículos de hasta 10 años de antigüedad (48,3%); en comparación con los de 11 y más años de antigüedad (35,1%)
 - En asientos delanteros (56,5%) respecto a asientos traseros (35,7%)

Noveno estudio
observacional sobre
factores de riesgo vial en
automóviles y utilitarios

1. Seguridad Infantil

1.1. Uso de cinturón de seguridad y de SRI

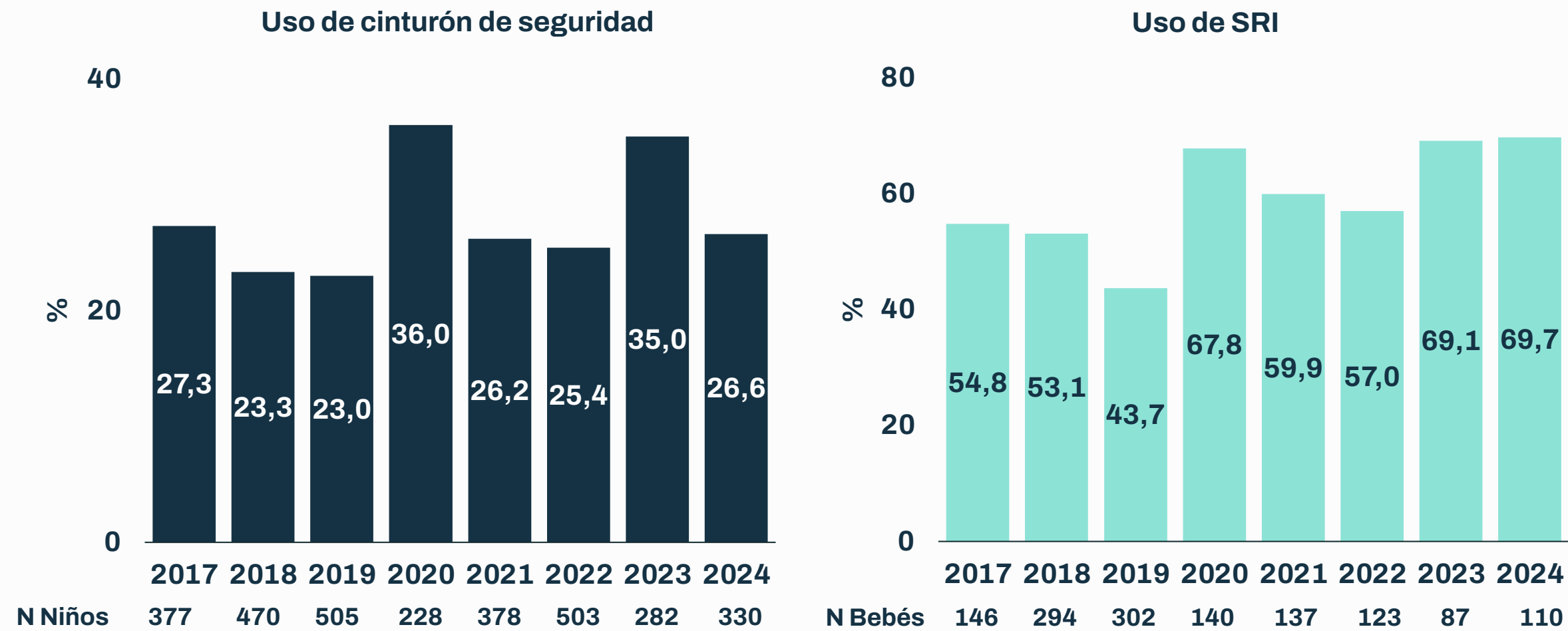
Puede observarse que para 2024 el uso del cinturón en niños y niñas dentro del vehículo alcanza al 26,7%; mientras que un 73,3% no utiliza cinturón. En el caso del uso de SRI, un 69,7% de los bebés lo utilizaban; y un 30,3% no*.



* Los porcentajes se presentan considerando las observaciones positivas, esto es, sin contar los casos sin visualizar en el uso del cinturón (24,0%), y en el uso del SRI (0,9%) tomando el mismo criterio para los porcentajes de los años anteriores.

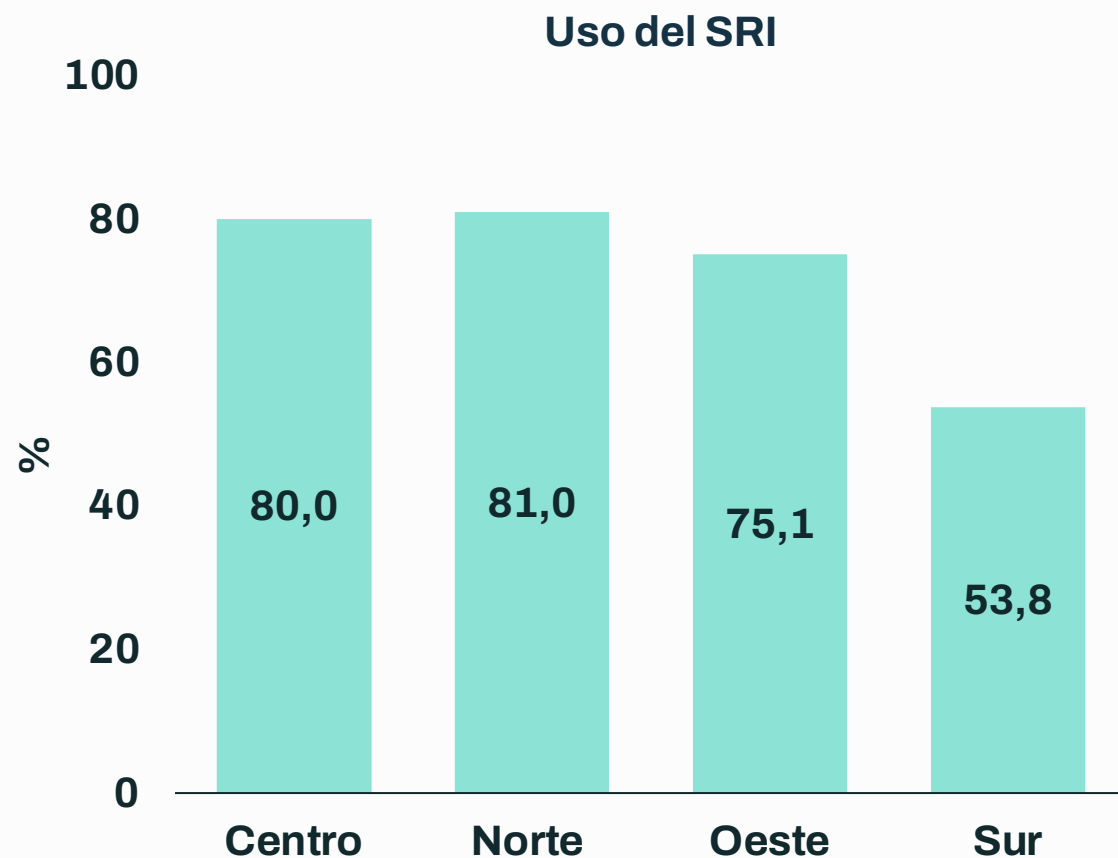
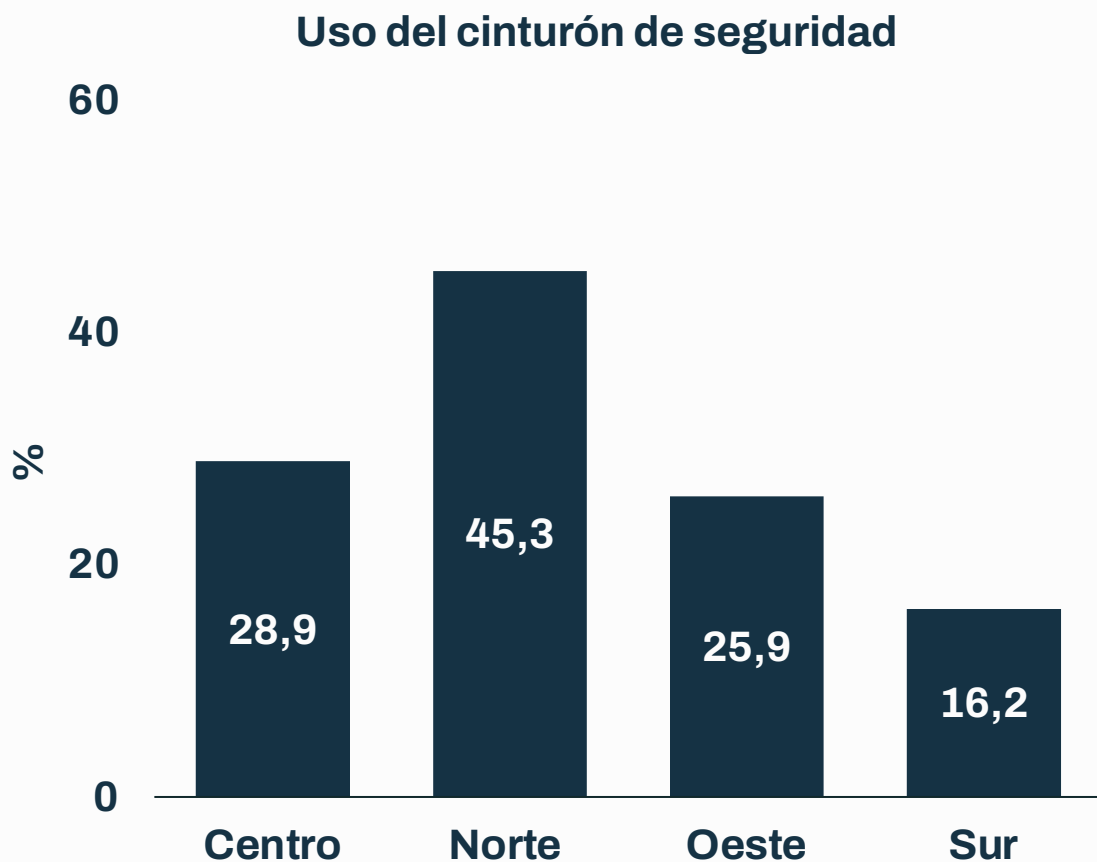
1.2. Uso de cinturón de seguridad y de SRI – Evolución 2017-2024

En 2024 el uso de cinturón es similar al registrado en 2021. En el caso de los sistemas de retención infantil (SRI) el porcentaje alcanza el 69,7% de los bebés al interior de los vehículos; similar a 2023, los valores más altos de la serie histórica.



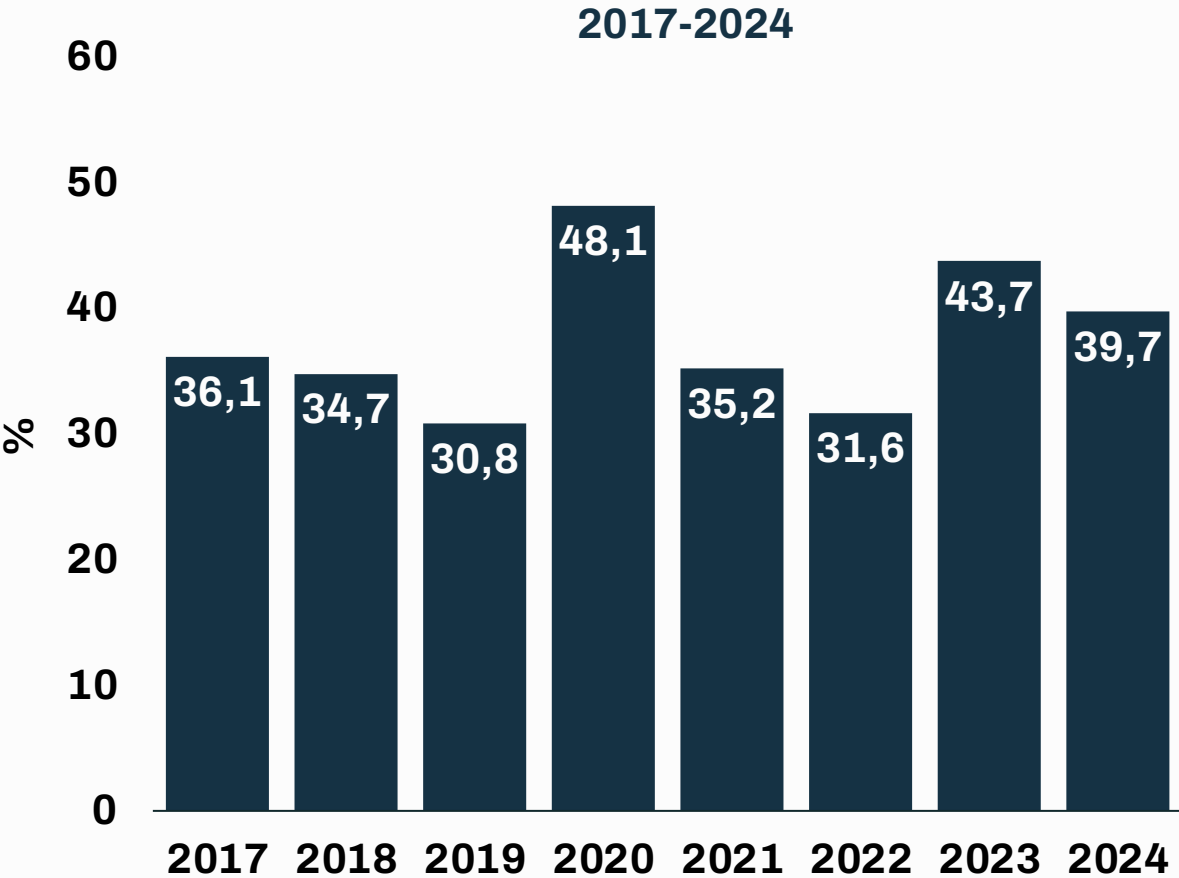
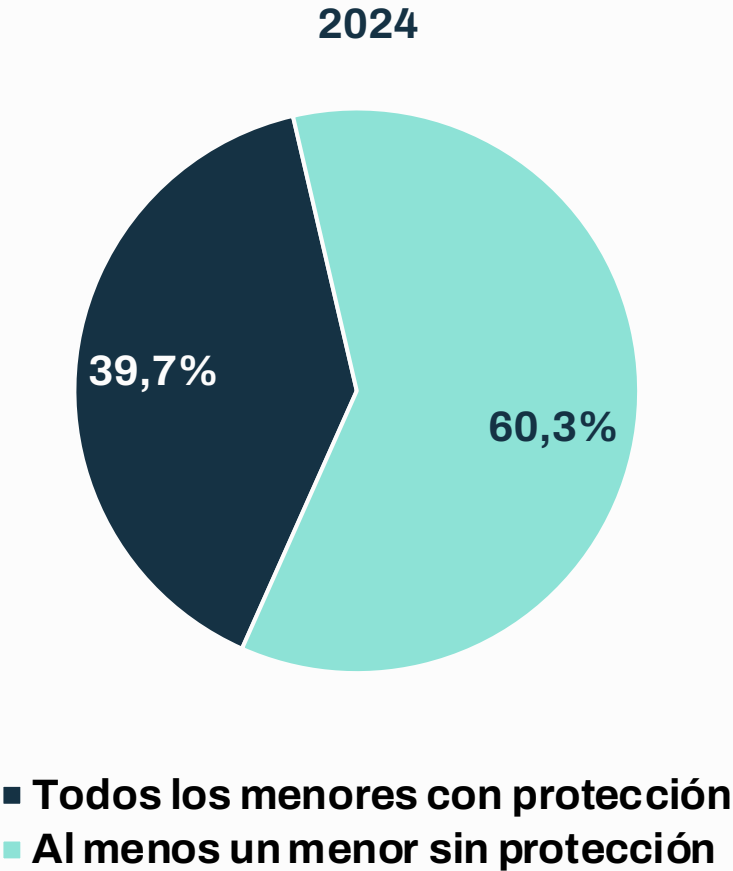
1.3. Uso de cinturón de seguridad y de SRI según zona

En lo que respecta a las zonas, puede verse que el uso de cinturón de seguridad en niños aumenta en las zonas Norte y Centro de la ciudad; mientras que el uso de SRI aumenta fuertemente en las mismas zonas, por encima del promedio en la zona Oeste, con un descenso marcado en la zona Sur.



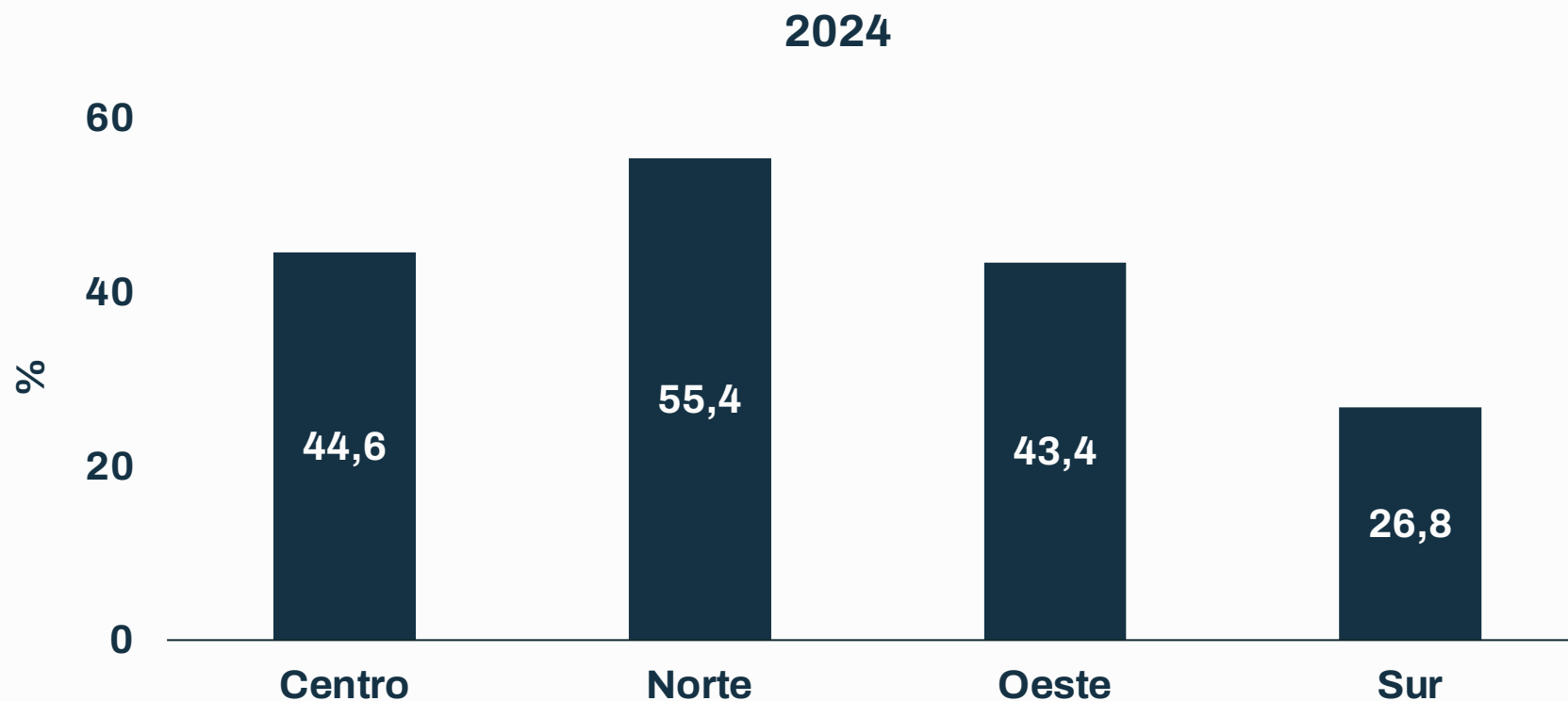
1.4. Seguridad Infantil - Menores viajando de manera protegida. Evolución 2017-2024

El porcentaje de menores que en 2024 viajan de manera protegida es cuatro puntos menor en comparación con 2023, ubicándose como el tercer porcentaje más alto de la serie histórica.



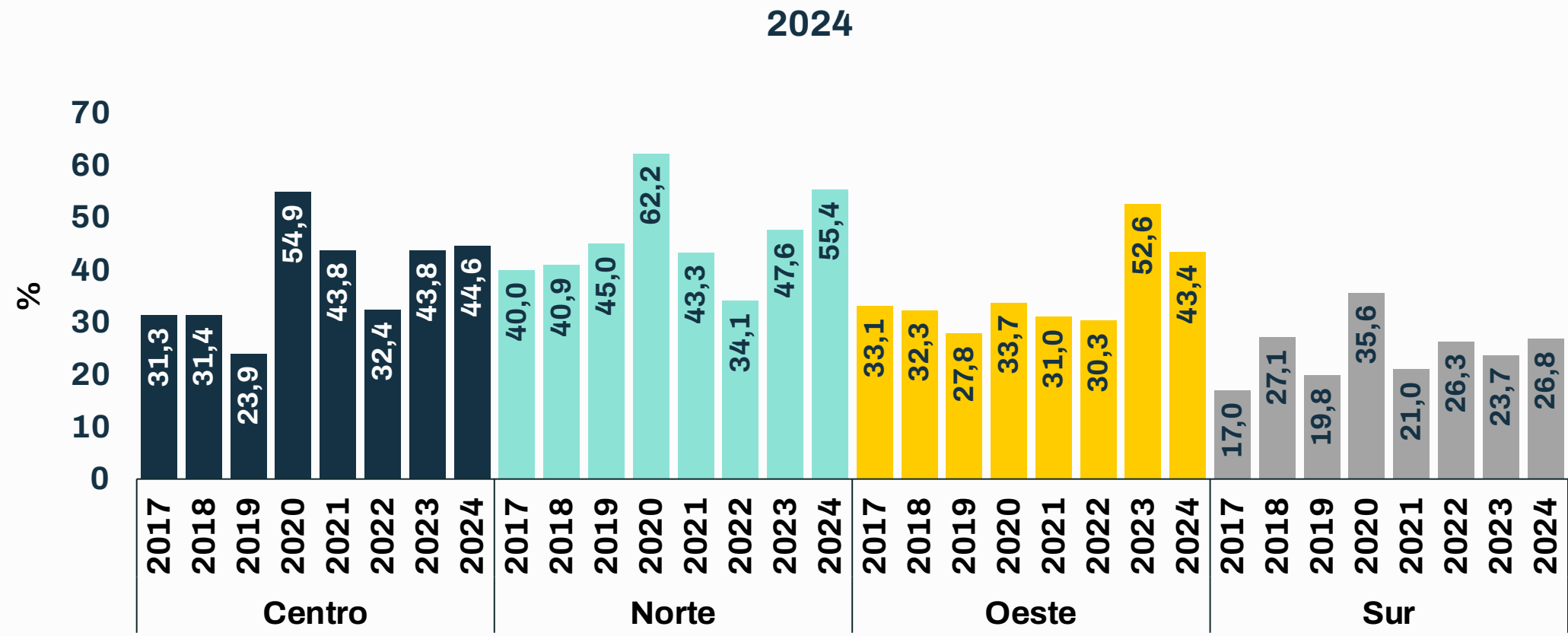
1.5. Menores viajando de manera protegida según zona

El porcentaje de menores viajando de manera protegida (todos los menores con protección) aumenta en las zonas Norte (55,4%), y con valores similares - por encima del promedio – en las zonas Centro (44,6%) y Oeste (43,4%), fundamentalmente por el peso del uso del SRI en esas zonas. La zona con menor presencia de sistemas de protección infantil es la Sur (26,8%).



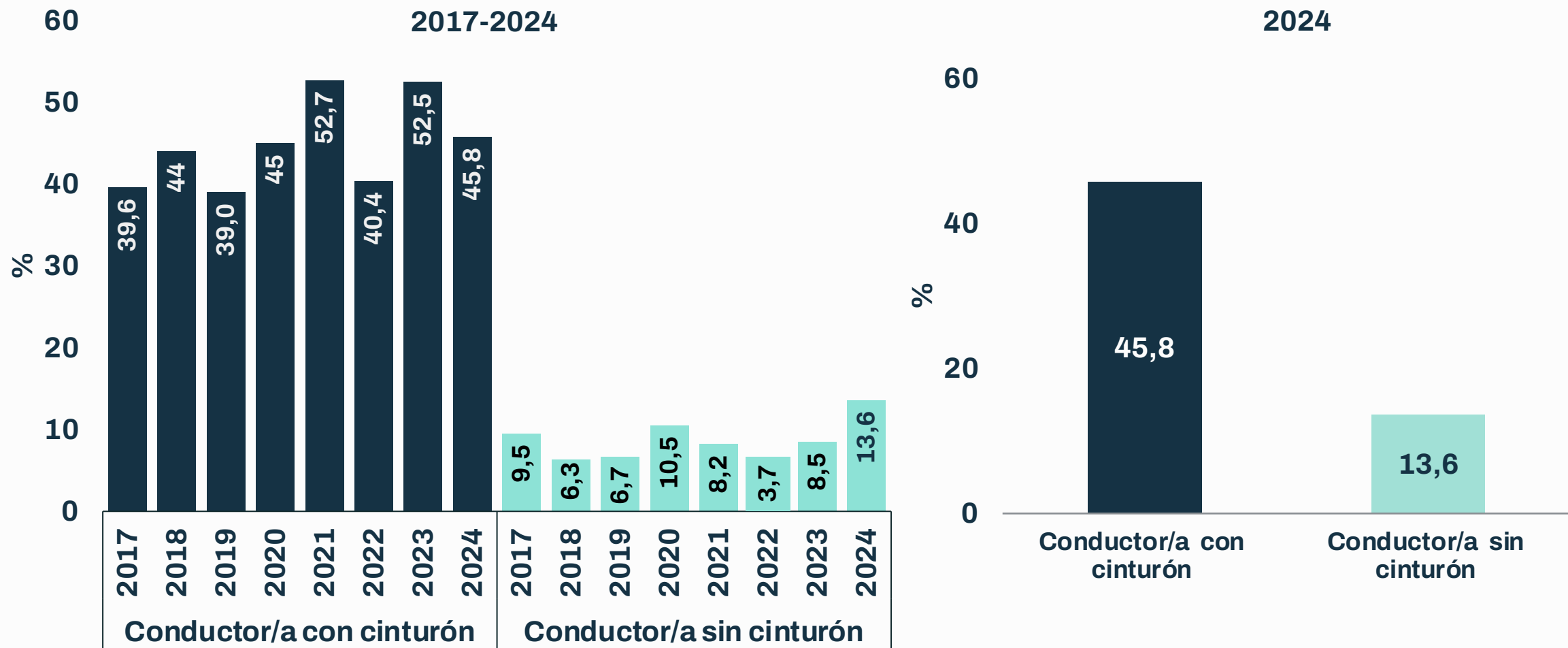
1.6. Menores viajando de manera protegida según zona. Evolución 2017-2024

El análisis según zona muestra –en comparación con 2023- un incremento de siete puntos en la zona Norte; uno de tres puntos en la zona Sur; valores similares en la zona Centro; y una caída de nueve puntos en la zona Oeste.



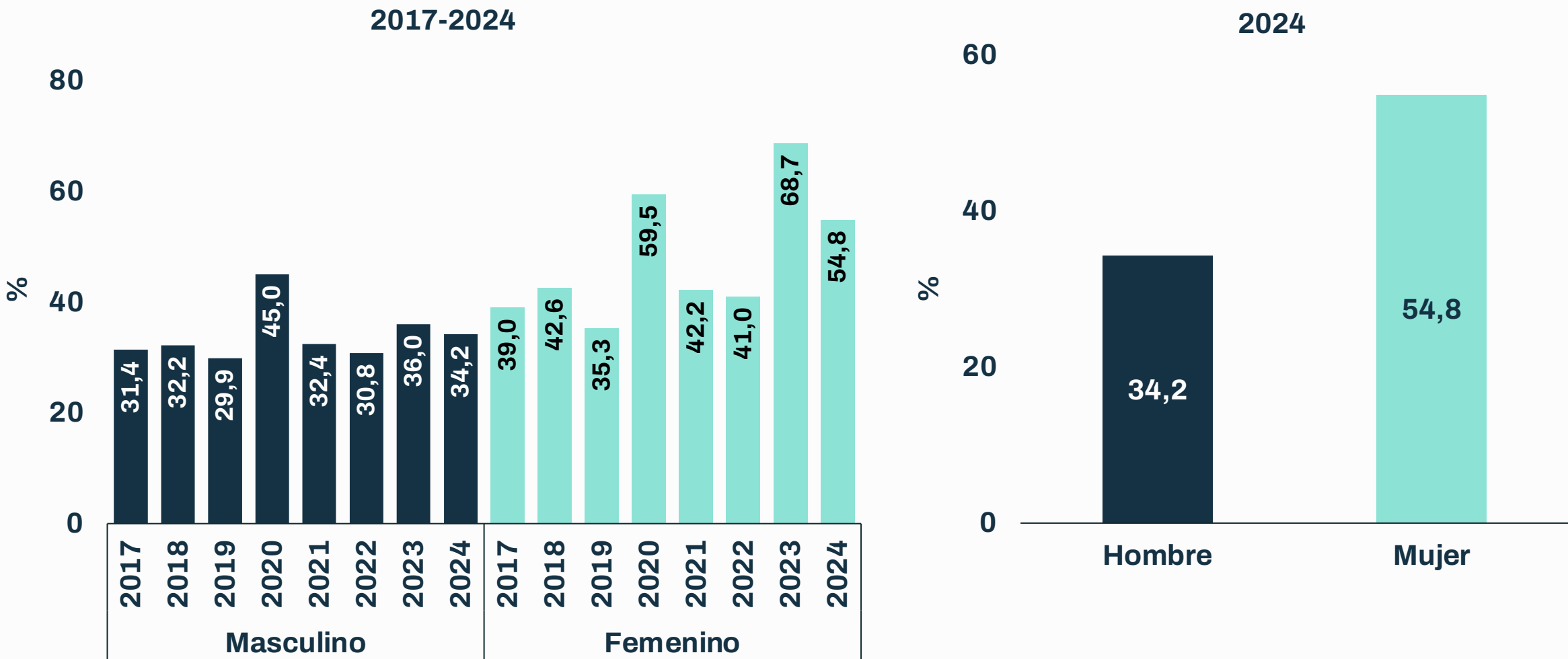
1.7. Menores viajando con protección según uso del cinturón por el conductor – Evolución 2017-2024

Cotejando los registros históricos, el uso de sistemas de seguridad infantil es sensiblemente mayor en aquellos vehículos en los que quienes conducen usan cinturón, respecto de aquellos en los que quienes conducen no lo hacen.



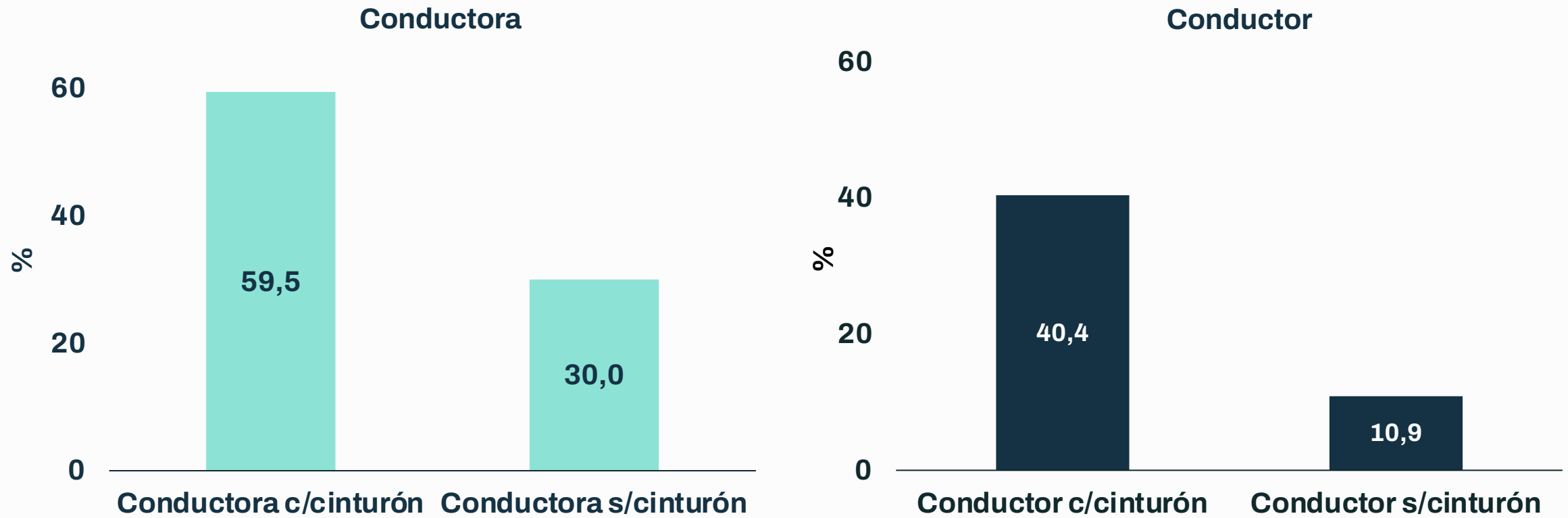
1.8. Menores viajando con protección según sexo de quien conduce – Evolución 2017-2024

Para 2024 se constata el mayor porcentaje de menores viajando con protección cuando quien conduce es una mujer: si bien con valores menores que en 2023; 2024 representa el tercer registro histórico cuando la conductora es una mujer.



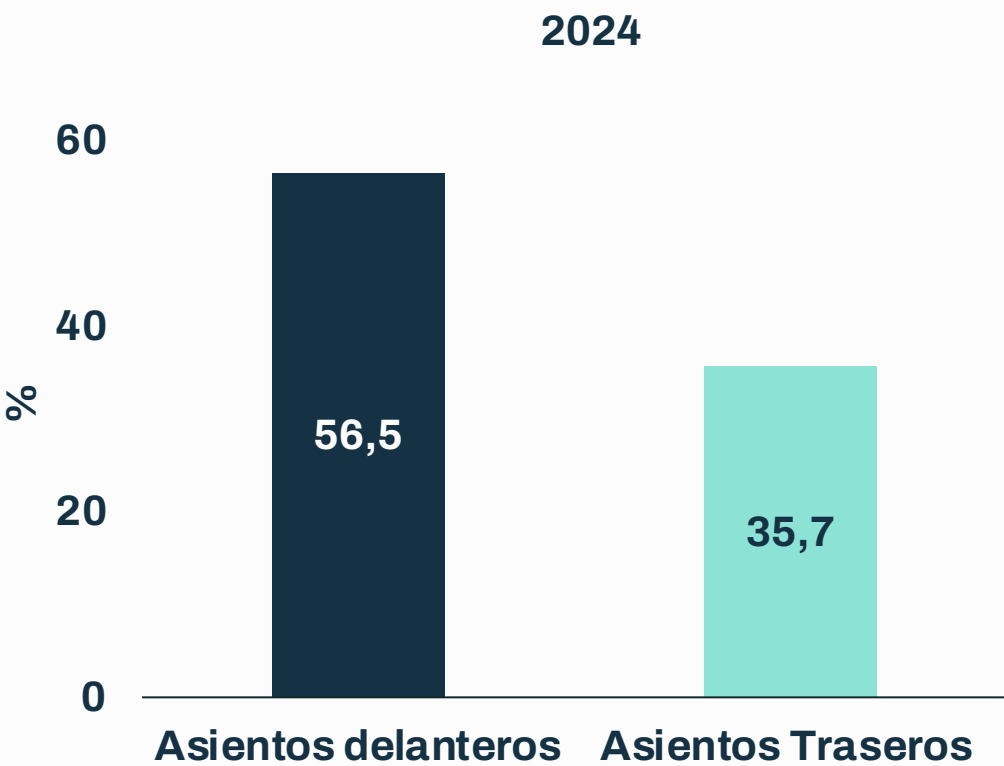
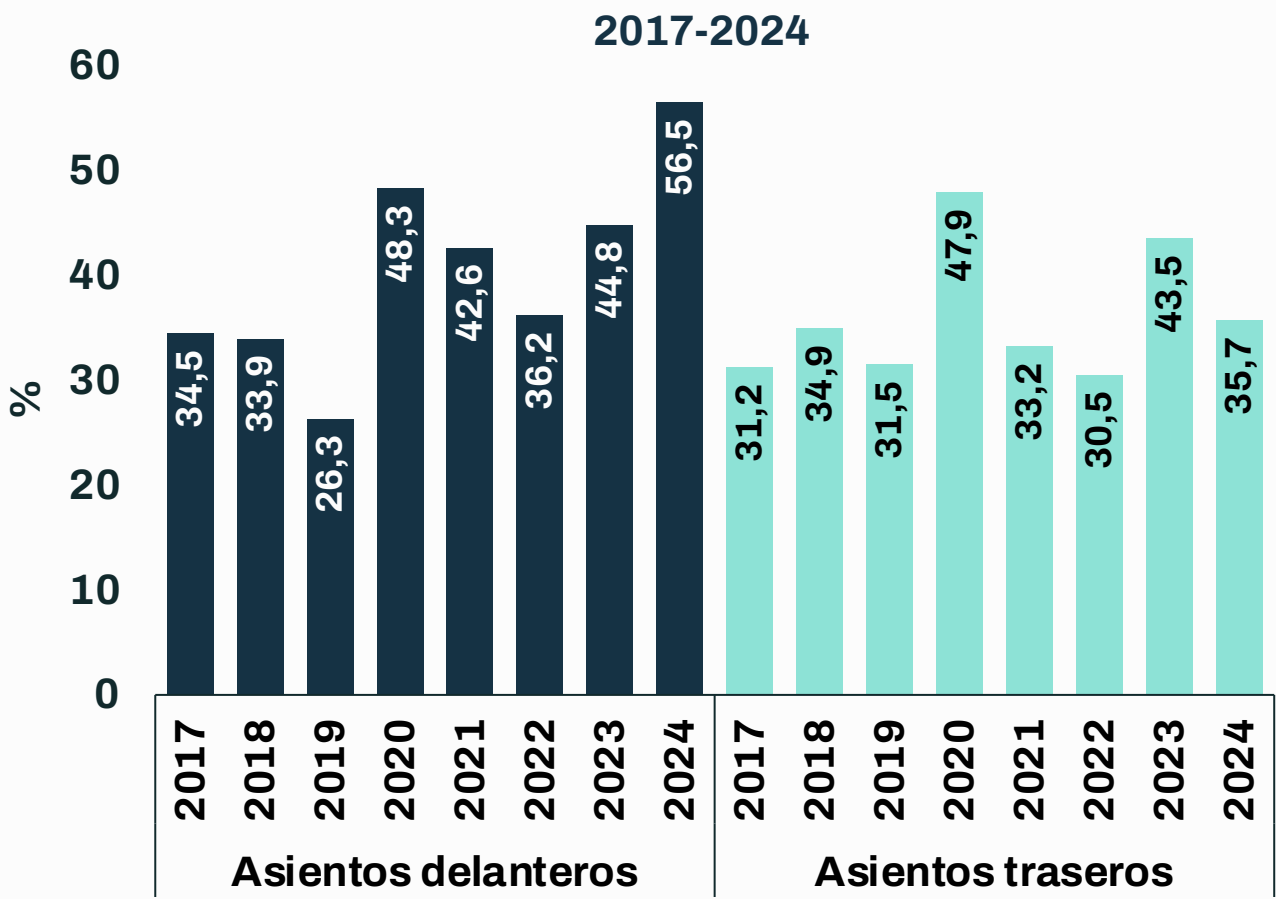
1.9. Menores viajando con protección según uso del cinturón y sexo quien conduce

La protección en menores aumenta cuando conduce una mujer, y cuando el/la conductor/a utiliza cinturón. En estos gráficos se observa como se determinan esas relaciones: el porcentaje de menores viajando protegidos aumenta cuando quien conduce es mujer y lleva cinturón; y que para ambos géneros, desciende la protección en niños cuando quien conduce no lleva cinturón.



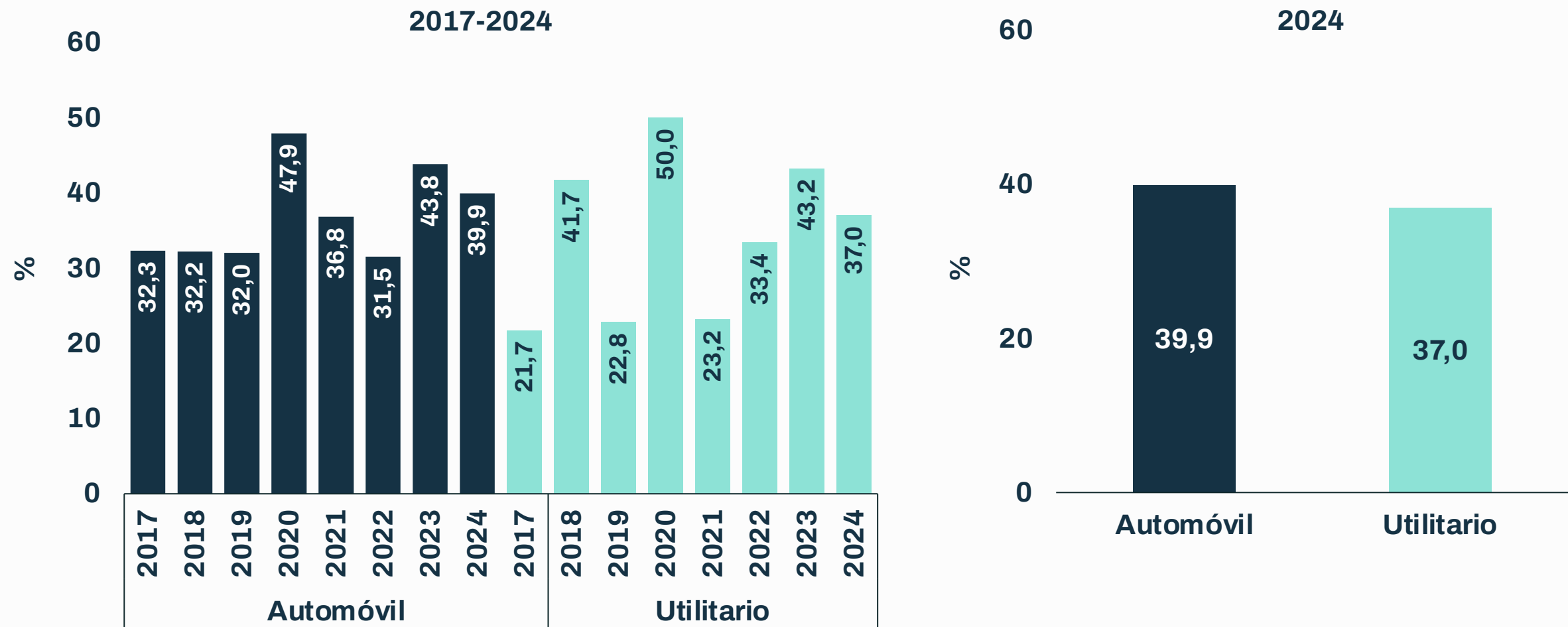
1.10. Menores viajando con protección según ubicación en el vehículo. Evolución 2017-2024

En 2024 vuelve a registrarse la diferencia en el uso de protección en asientos delanteros (56,5%) y asientos traseros (35,7%). Puede verse en el gráfico evolutivo que - excepto en 2018 y 2019 - el porcentaje es mayor en los asientos delanteros.



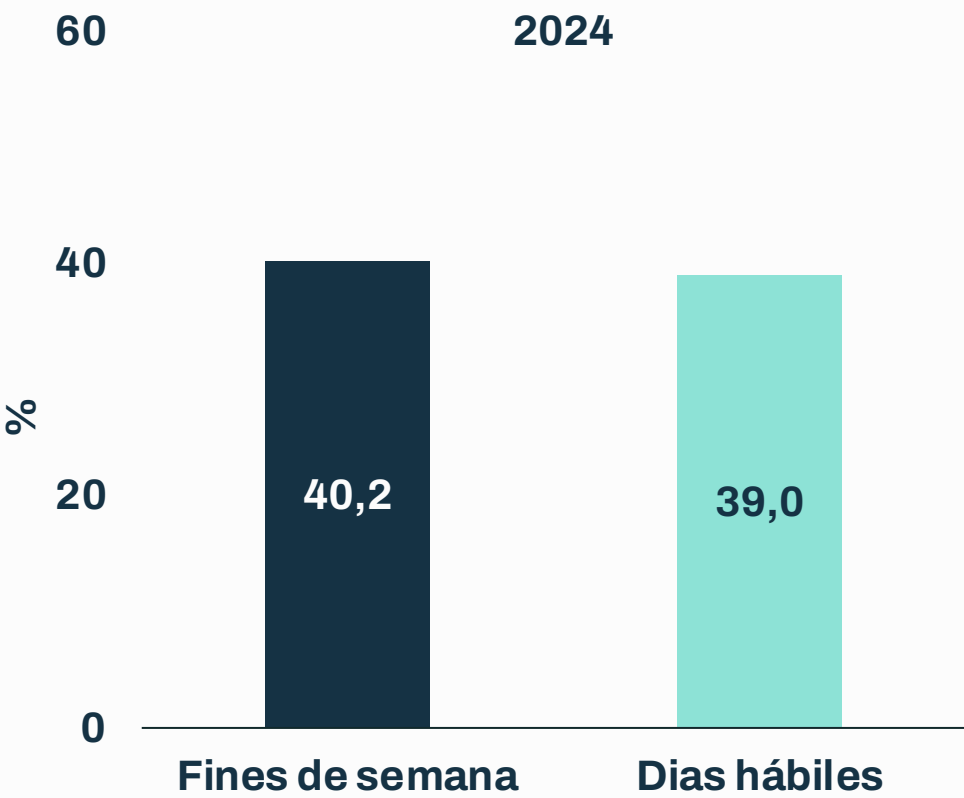
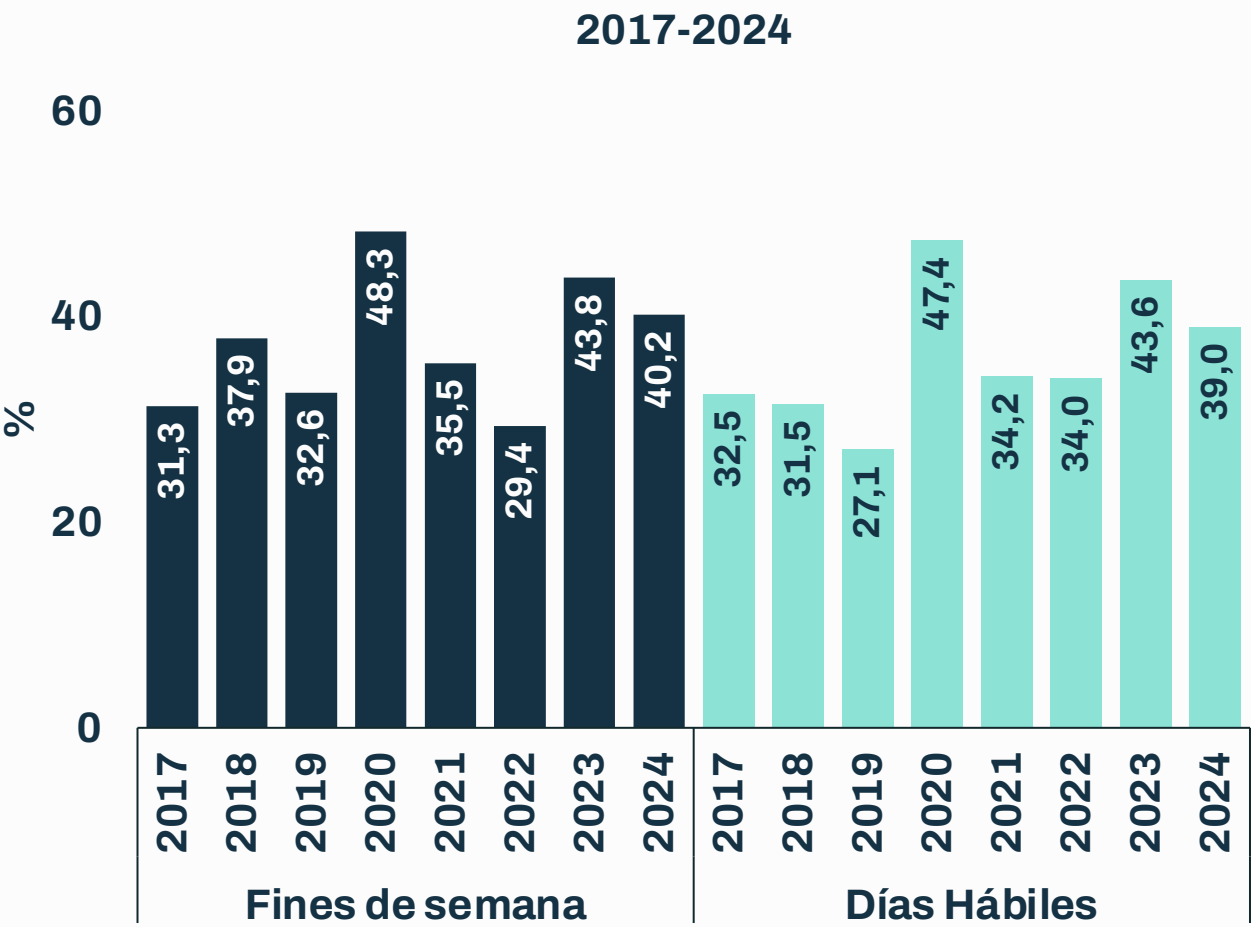
1.11. Menores viajando con protección según tipo de vehículo. Evolución 2017-2024

Para esta medición, al igual que en las últimas dos, se registran valores cercanos en el porcentaje de menores viajando con protección entre automóviles y utilitarios.



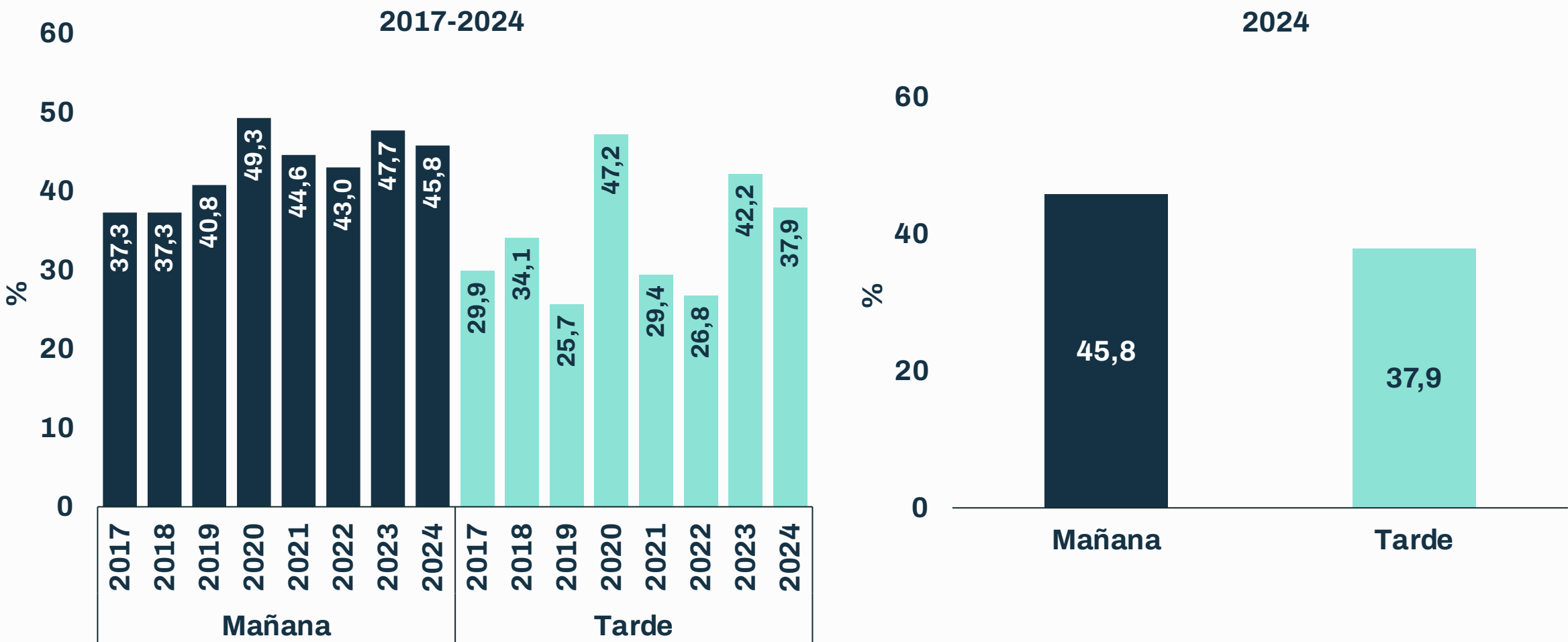
1.12. Menores viajando con protección según día de la semana. Evolución 2017-2024

No se observan para esta medición diferencias relevantes en el porcentaje de menores viajando de manera segura según se trate de días hábiles o fines de semana.



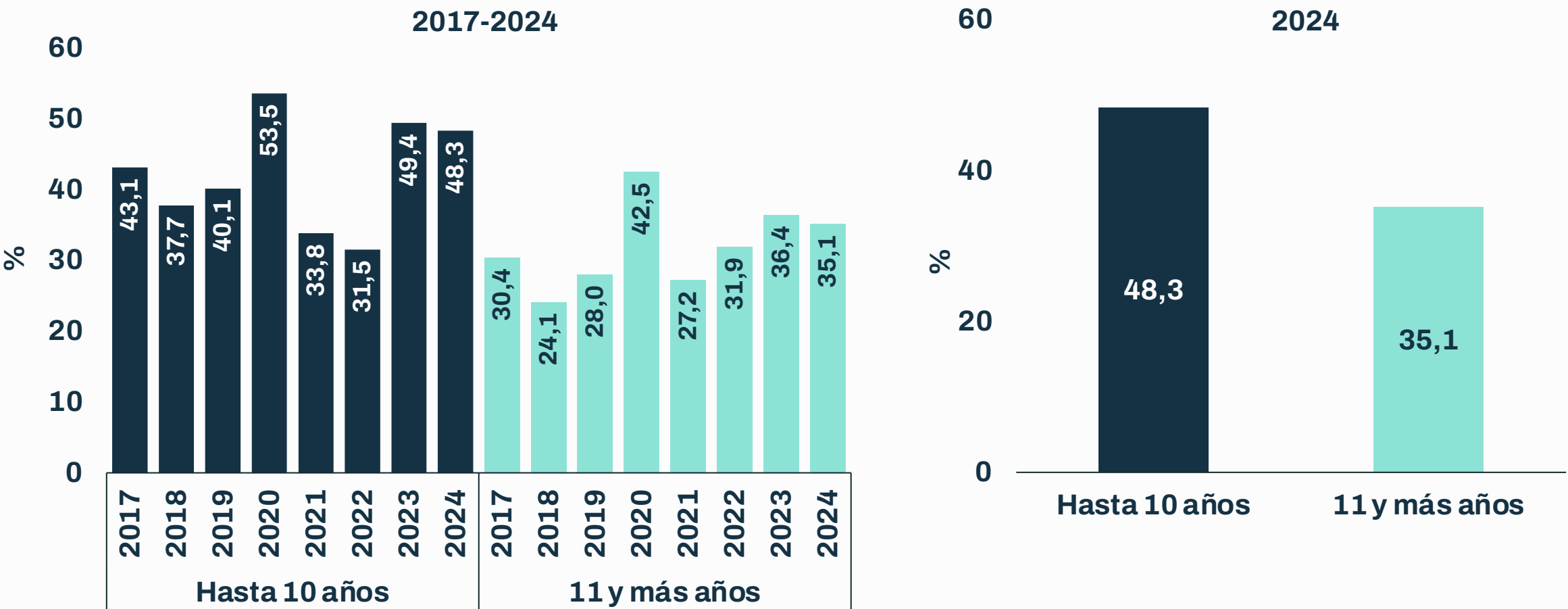
1.13. Menores viajando con protección según momento del día. Evolución 2017-2024

Respecto del momento del día, el porcentaje de uso de sistemas de protección infantil es mayor durante las mañanas (45,8%) respecto de las tardes (37,9%).



1.14. Menores viajando con protección según antigüedad del vehículo. Evolución 2017-2024

En 2024, el uso de sistemas de protección infantil es mayor en los vehículos de hasta 10 años de antigüedad (48,3%), en tanto que en los vehículos de 11 y más años de antigüedad el porcentaje es de 35,1%. Respecto de 2023 los valores son muy cercanos, con diferencias de un punto para cada categoría de antigüedad.



Noveno estudio
observacional sobre
factores de riesgo vial en
automóviles y utilitarios

2. Metodología

2.1. Ficha técnica

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

Trabajo de campo: Del 29 de octubre al 14 de noviembre de 2024.

Marco geográfico: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

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

Tamaño de la muestra: Total automóviles y utilitarios/pick ups: 5724 observaciones con un margen de error del +/- 1.32%.

Técnica de relevamiento: Observación no participante.

Unidades de análisis:

Universo (a): los ocupantes presentan las siguientes categorías: conductor/a o piloto, acompañante asiento delantero o copiloto, acompañantes asientos traseros 1,2 y 3 (adultos, jóvenes, niños/as y bebés).

Instrumento de recolección: Aplicación diseñada para tal fin.

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

- **Unidades Primarias de Muestreo:**

Conjunto de Puntos de Observación-Intersecciones Viales (semáforo, esquina, lugar donde haya tráfico vehicular medio, no intenso).

- **Unidades Secundarias de Muestreo:**

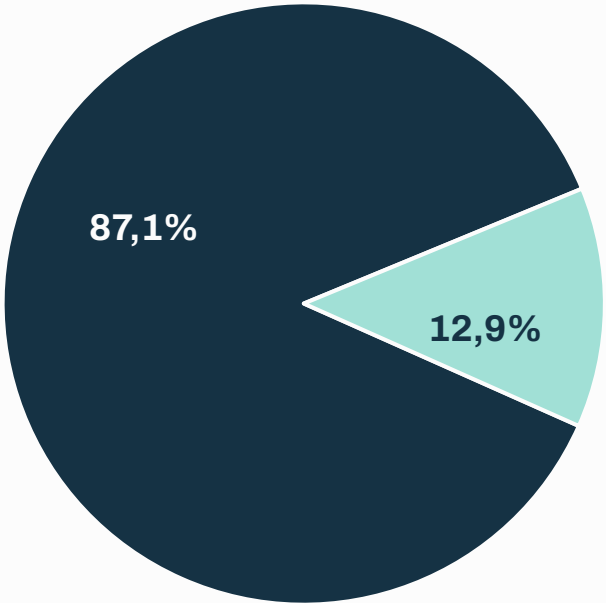
Franjas horarias que dividieron los días de relevamiento (Sábado, Domingo, Martes y Miércoles) en horarios específicos para la toma de observaciones.

- **Unidades Finales de Muestreo:**

Automotores en instancia de pase en peajes. Vehículos particulares de hasta nueve pasajeros, se observó a todos los ocupantes en su interior.

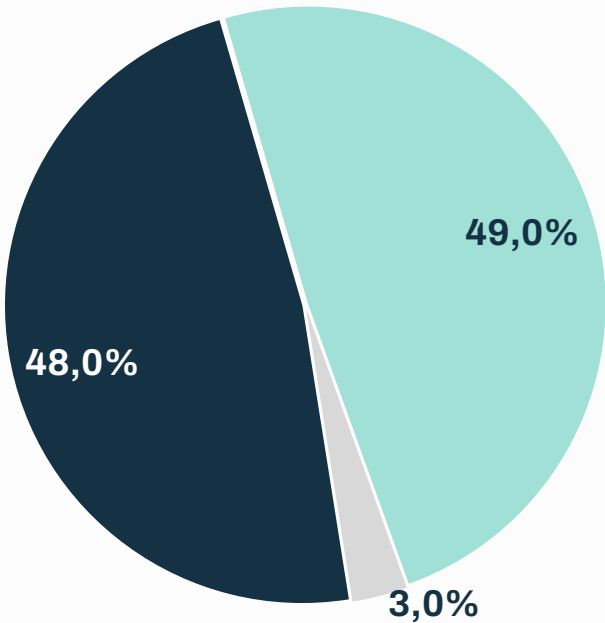
2.2. Características de la muestra

Tipo de vehículo



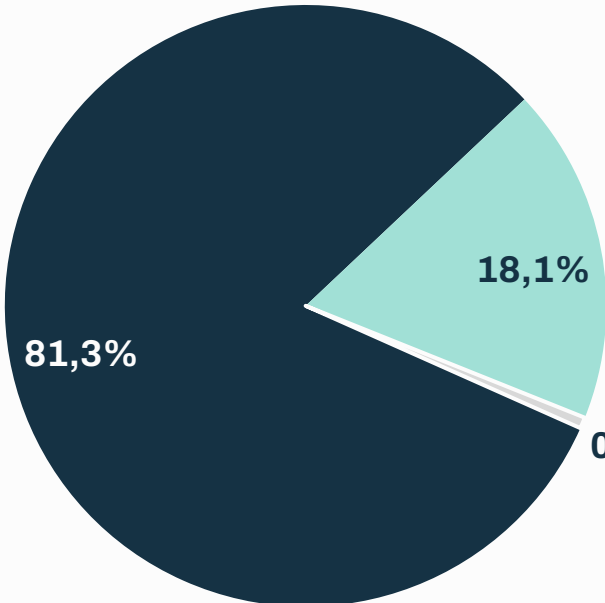
■ Automóvil ■ Utilitario

Antigüedad del vehículo



■ Hasta 10 años ■ 11 y más años ■ S/V

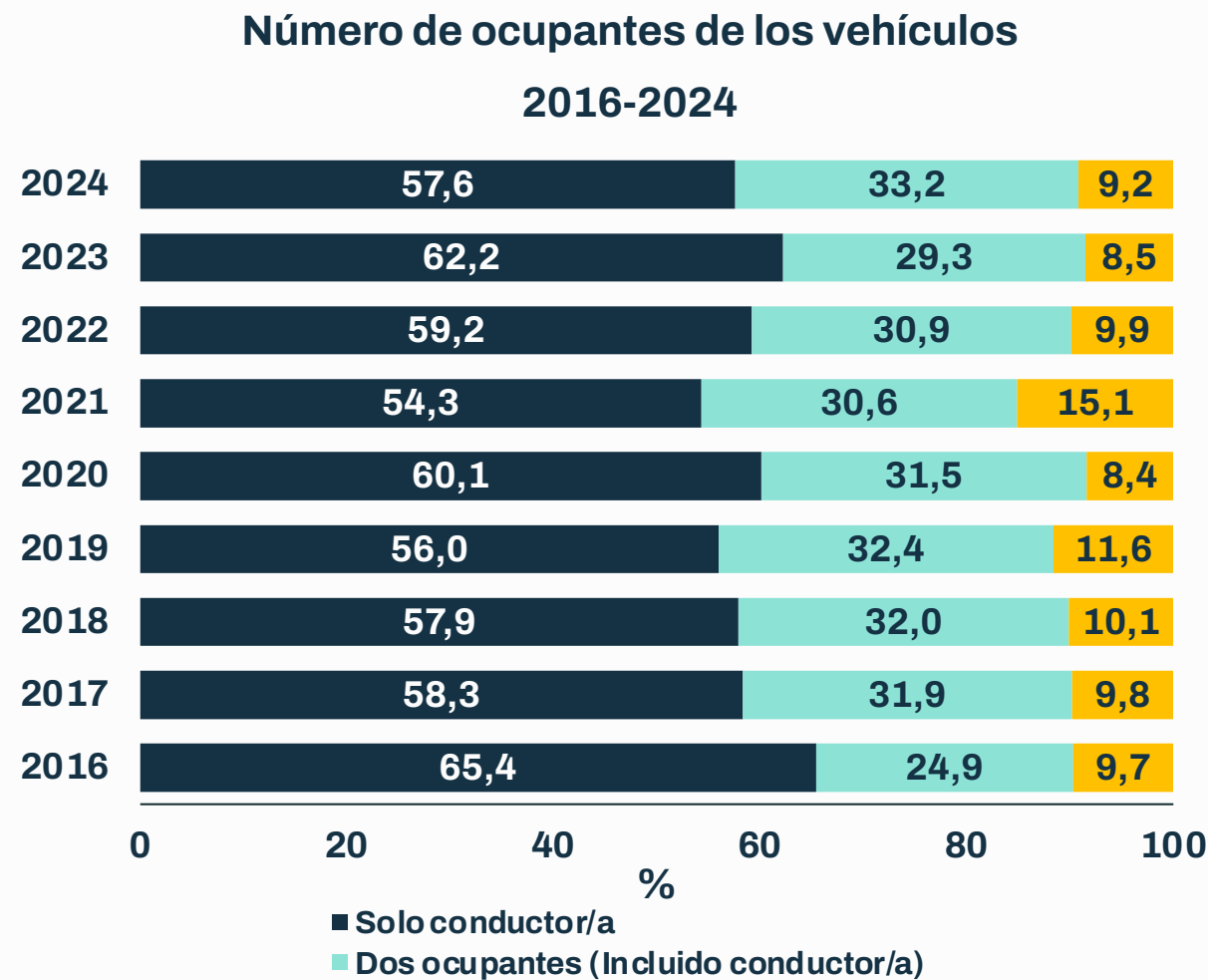
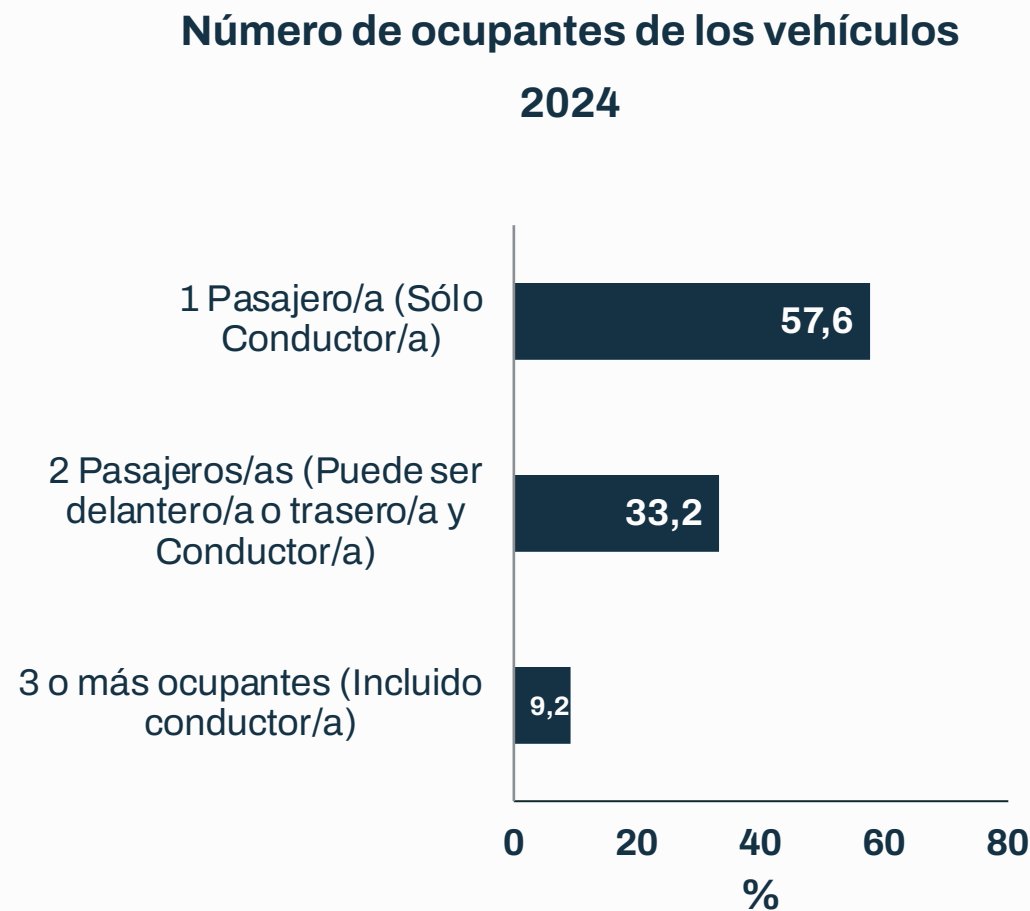
Sexo de quien conduce



■ Masculino ■ Femenino ■ S/V

2.2. Características de la muestra (cont.)

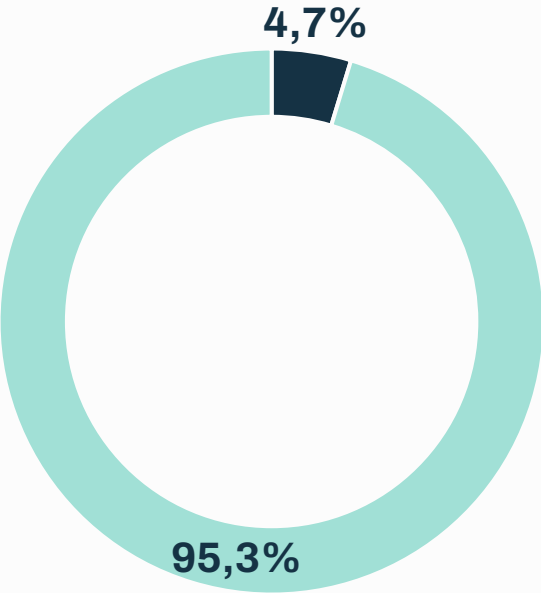
Para esta medición se registra un aumento de tres puntos en lo que respecta a vehículos ocupados únicamente por el conductor, siendo este el segundo valor mas alto de la serie, luego de 2016 (65.4%) , y superando el porcentaje registrado en 2020 durante la pandemia de COVID-19



2.2. Características de la muestra (cont.)

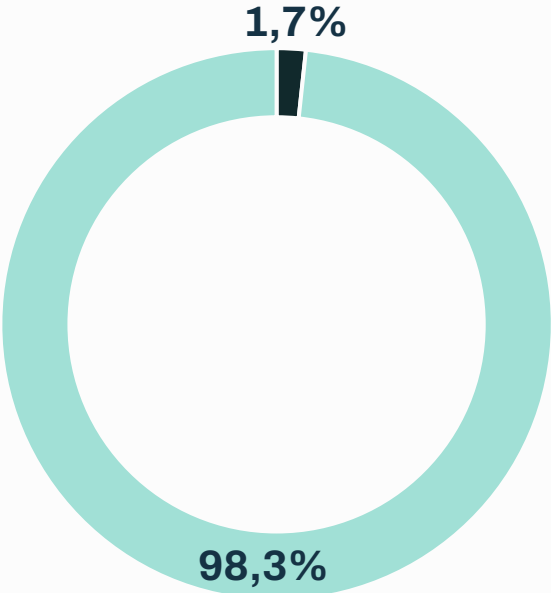
Sobre el total de vehículos observados, se registró que en 223 vehículos viajaban niños/as (4,6%) y en 84 (1,7%) viajaban bebés. El total de niños/as observados/as fue de 282, valor que representa el 3,9% del total de pasajeros/as en los vehículos. El total de bebés observados/as ascendió a 87, valor que representa el 1,2% del total de pasajeros /as en automóviles y utilitarios.

Presencia de niños



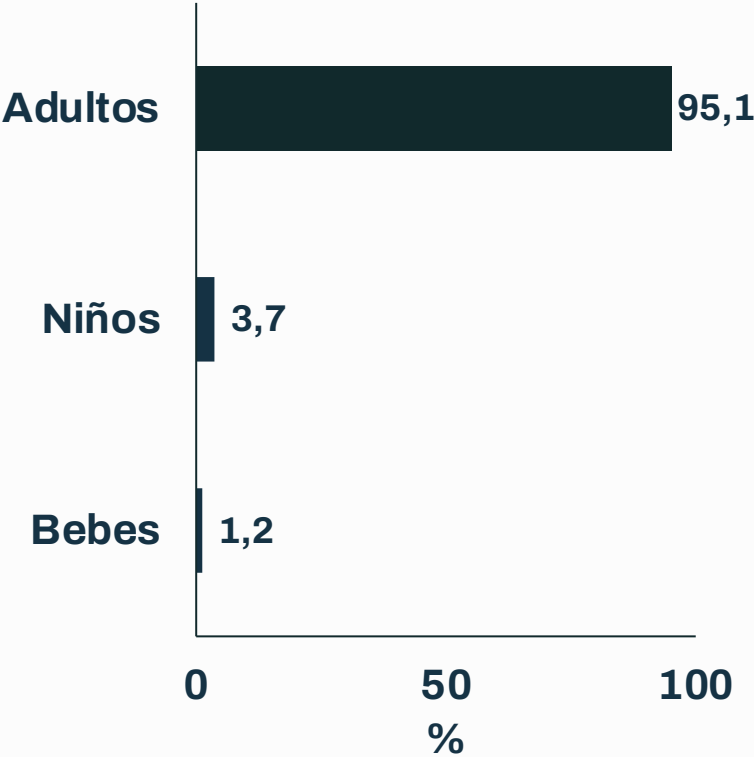
■ Con niños/as ■ Sin niños/as

Presencia de bebés



■ Con bebés ■ Sin bebés

Pasajeros según grupo etáreo



2.2. Características de la muestra (cont.)

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.

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

Automóviles y utilitarios: 5.724 casos, con un margen de error asociado de $\pm 1,32$; para un nivel de confianza asociado del 95%.

Técnica de relevamiento: Observación no participante.

Instrumento de recolección: Aplicación informática creada para tal fin.

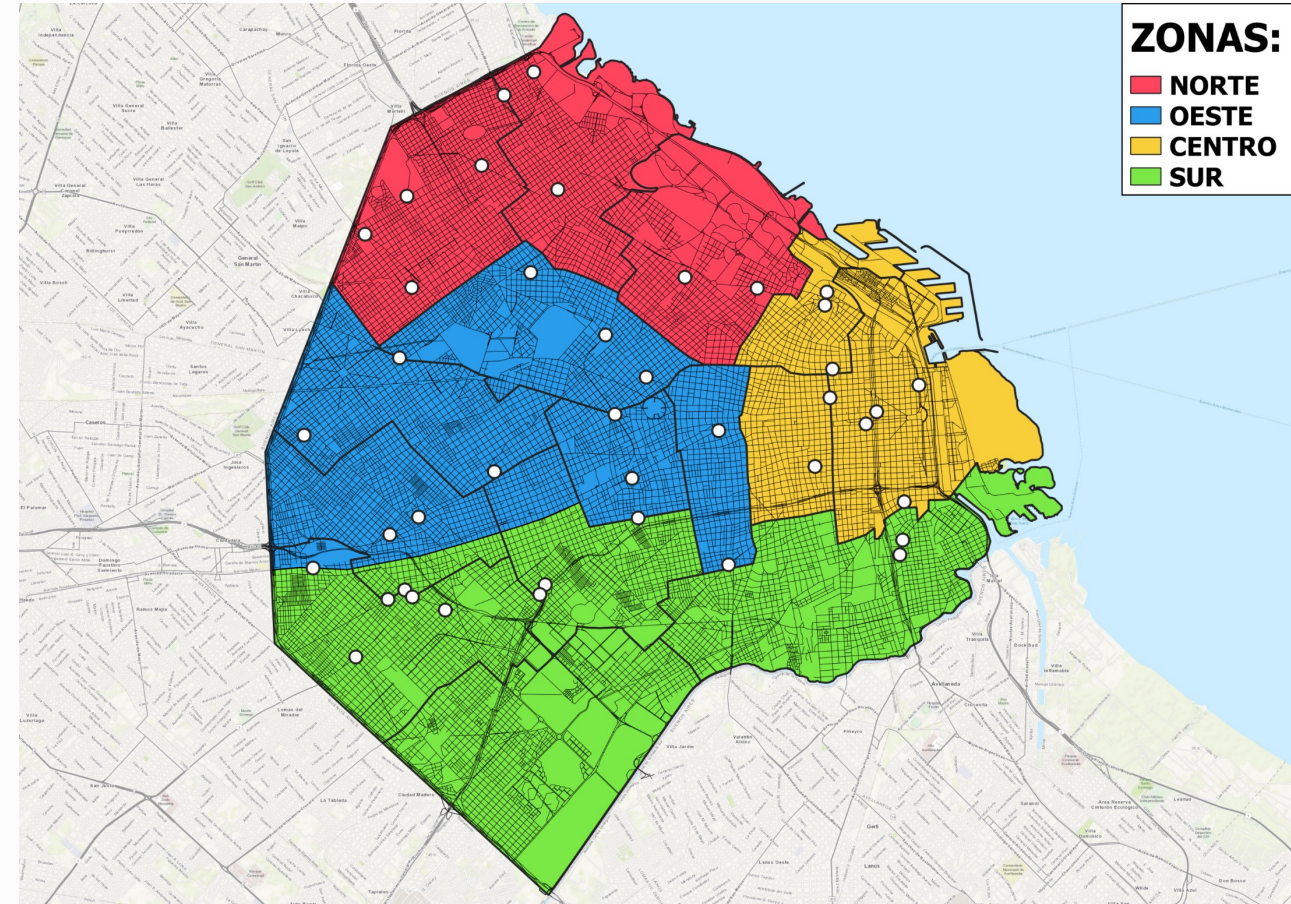
2.3. Puntos de observación en calles, avenidas, zonas

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

Etapas 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.

Etapas II: identificación y clasificación de las principales vías y arterias de circulación (según sus jerarquías y sentidos).

Etapas 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).



2.4. Cantidad de observaciones según días, turnos, zonas y tipo de vehículo

		Total		Tipo de Vehículo			
				Automóvil		Utilitario	
Días							
Casos		%	Casos	%	Casos	%	
Fin de semana	1.842	38,3	1.708	42,2	134	38,3	
Días Hábiles	2.968	61,7	2.341	57,8	627	61,7	
Total	4.810	100	4.049	100	761	100	
Turnos							
Casos		%	Casos	%	Casos	%	
Mañana	2.104	43,7	1.709	42,2	395	51,9	
Tarde	2.706	56,3	2.340	57,8	366	48,1	
Total	4.810	100	4.049	100	761	100	
Zonas							
Casos		%	Casos	%	Casos	%	
Centro	796	16,6	590	14,6	206	27,1	
Norte	1.200	24,9	1.060	26,2	140	18,4	
Oeste	1.416	29,4	1.148	28,4	268	35,2	
Sur	1.398	29,1	1.251	30,9	147	19,3	
Total	4.810	100	4.049	100	761	100	

2.5. Metodologías, conductas observadas

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 camionetas (utilitarios o pick ups) de hasta 3500kg. El uso del mismo solo se contabilizó cuando se encontraba abrochado.

Uso de SRI: Se consideran los sistemas de retención infantil de los grupos 0, I y II (de 0 a 6 años).

2.6. 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*.