

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

Cuarto estudio observacional sobre factores de riesgo vial de la Ciudad de Buenos Aires

Distracciones

AÑO 2019

/ Se registró la presencia de distracciones en 2 de cada 10 conductores de automóviles y utilitarios. En el caso de conductores de motovehículos, las distracciones estuvieron presentes en 1 de cada 10 conductores.

/ La distracción más frecuente en tanto en conductores de vehículos como de motovehículos fue el uso del celular (16% y 10,6% respectivamente).

/ En 2019 el uso del celular se mantiene estable respecto de 2018 entre los automovilistas y entre los motociclistas.

/ Los mayores porcentajes de uso del celular se registraron en la zonas Centro (este) y Oeste para todos los conductores.

/ En ambos tipos de conductores el uso del celular es mas frecuente los días hábiles y en vehículos de uso comercial.

01. Objetivos

02. Ficha técnica

03. Características de la muestra

04. Resultados Distracciones

04.a. Factores de distracción en conductores de automóviles y utilitarios

04.a1. Total factores de distracción

04.a2. Según zona

04.03. Según tipo de vehículo

04.a4. Según días de la semana

04.a5. Según sexo del conductor

04.b. Factores de distracción en conductores de motovehículos

04.b1. Características de la muestra

04.b2. Total factores de distracción

04.b3. Según zona

04.b4. Según tipo de uso del motovehículo

04.b5. Según días de la semana

04.b6. Según sexo del conductor

05. Conclusiones

06. Metodología

01. Objetivos

04.

/ Conocer la prevalencia de las distracciones al conducir automóviles, camionetas y motovehículos que circulan por la Ciudad de Buenos Aires.

Objetivos específicos:

/Comprender qué factores determinan la prevalencia de las distracciones.

/Comparar la evolución del comportamiento respecto de las mediciones de 2016, 2017 y 2018.

/ Trabajo de campo: Del 14 al 19 de Setiembre de 2019.

/Marco geográfico: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

- 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: Vehículos particulares de hasta 9 pasajeros. Se observó a todos los ocupantes en su interior; y motovehículos con observación exhaustiva de sus ocupantes.

/Universos o poblaciones objetivo:

- Ocupantes de automóviles particulares de hasta nueve pasajeros y camionetas (utilitario o pick ups) de hasta 3500kg

- Ocupantes de motocicletas y ciclomotores

/Tamaño de la muestra:

- Total automóviles y camionetas: 6942 observaciones con un margen de error del +/- 1,2%.

- Total de motovehículos: 2564 observaciones con un margen de error del +/- 2,5%

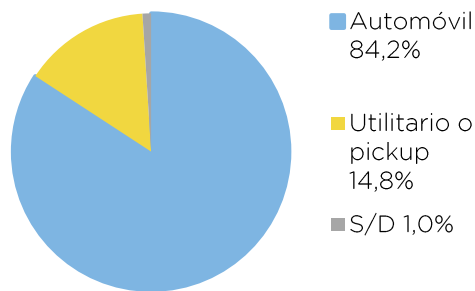
/Técnica de relevamiento: Observación no participante. Se seleccionaron puntos de observación representativos del tránsito urbano de la Ciudad, considerados seguros y confiables para la correcta observación.

/Instrumento de recolección: Formulario de observación. La recolección de datos estuvo a cargo de miembros de la GO Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires especialmente capacitados para tal fin.

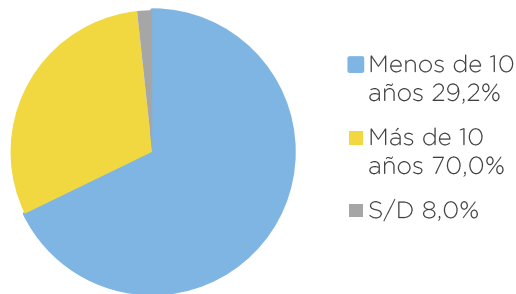
03. Características de la muestra: autos y utilitarios

06.

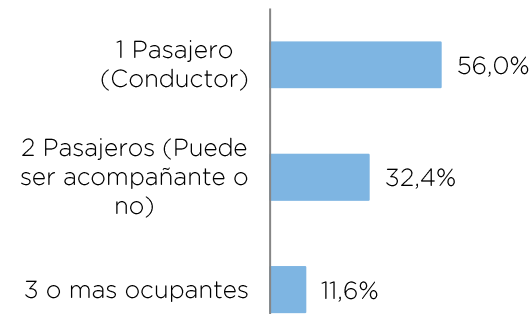
Tipo de vehículo



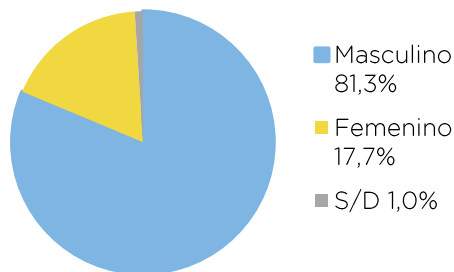
Antigüedad del vehículo



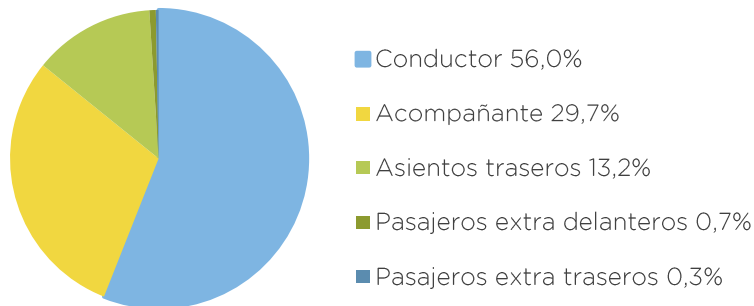
Cantidad de pasajeros



Sexo del conductor



Ocupantes del vehículo



50% 100%

04. Resultados distracciones

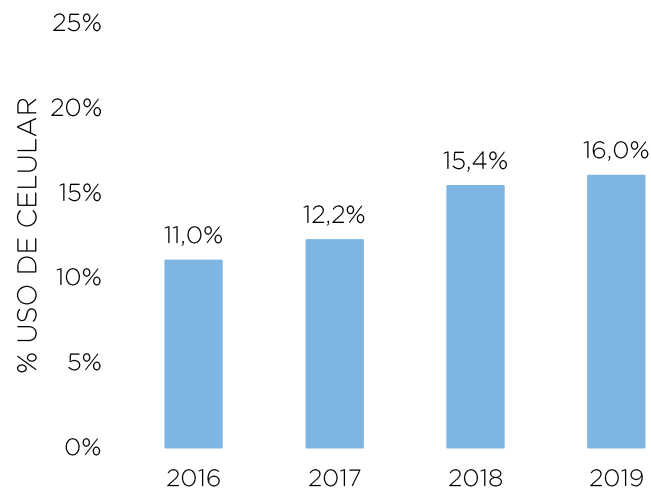
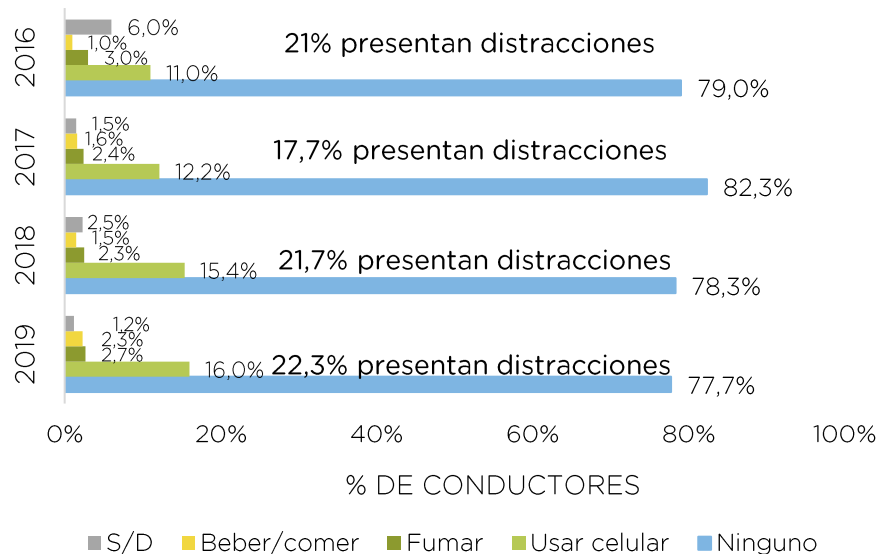
04.a. Factores de distracción en conductores de automóviles y utilitarios

08.

04.a1. Total factores de distracción

Se registró la presencia de **distracciones en un 22,3%** de los conductores de vehículos. Este porcentaje representa un aumento de 1,4 puntos respecto de 2018.

Si bien el porcentaje del uso del celular se mantiene estable respecto de 2018, se observa un aumento de cinco puntos en el uso del celular como principal factor de distracción desde la primera medición en 2016.

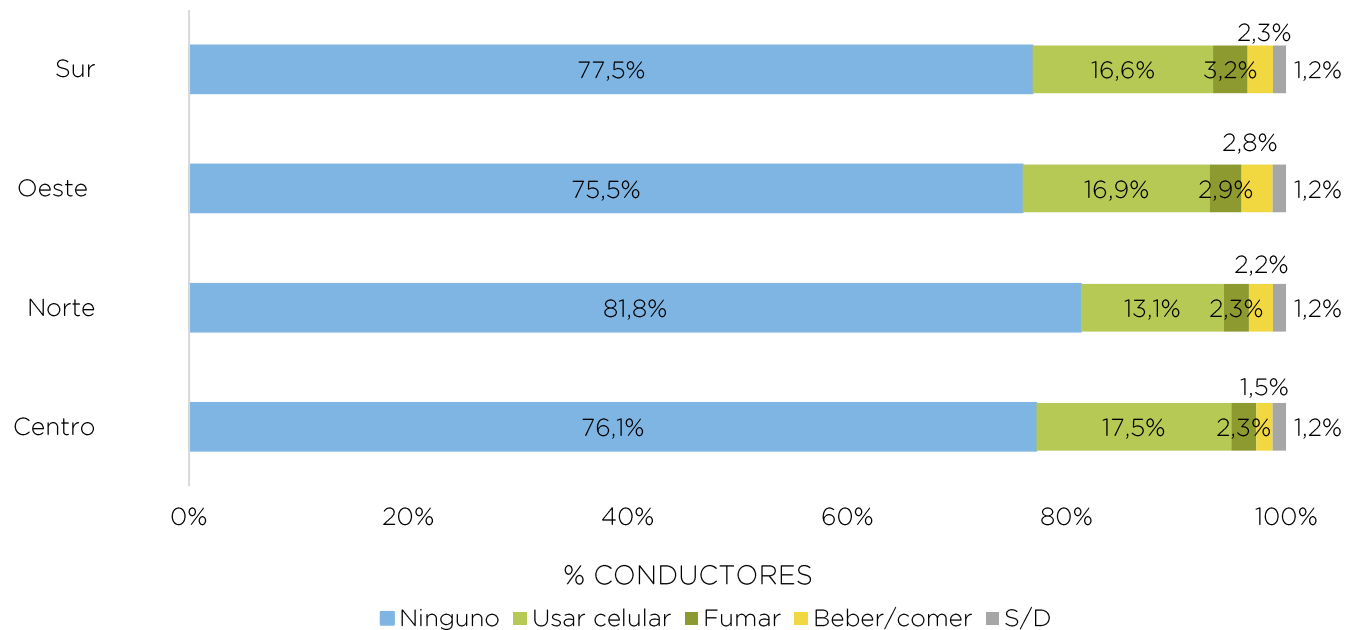


04.a. Factores de distracción en conductores de automóviles y utilitarios

09.

04.a2. Según zona

Al igual que en 2018, el principal factor de distracción es el uso del celular. La presencia de este distractor es menor en la zona Norte (13,1%) que en el resto de las zonas.

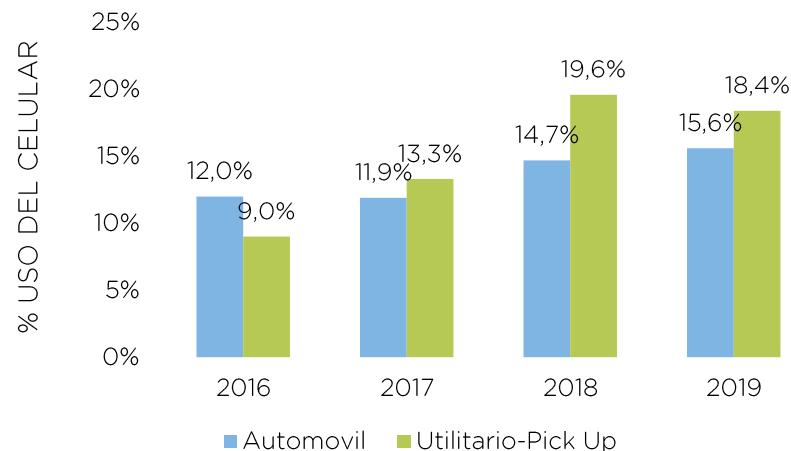
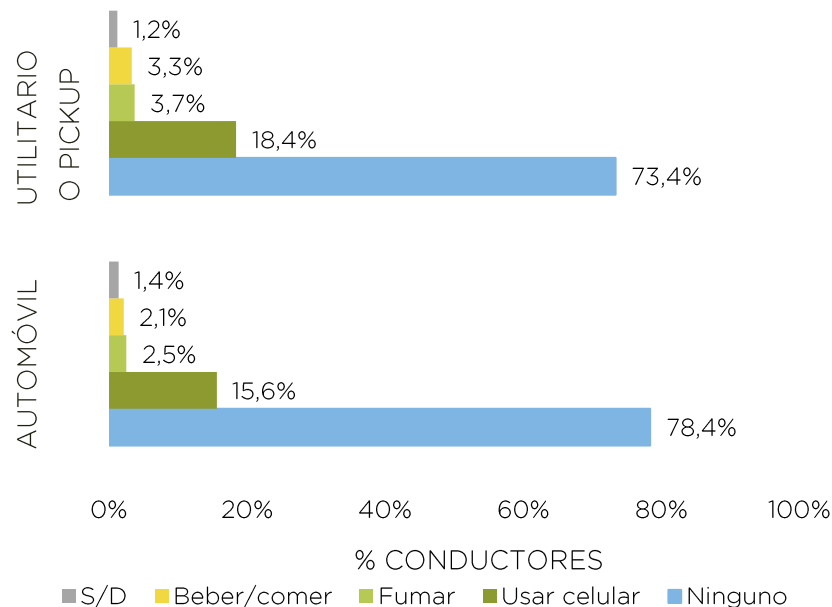


04.a. Factores de distracción en conductores de automóviles y utilitarios

10.

04.a3. Según tipo de vehículo

El porcentaje de uso del celular es mayor entre los conductores de Utilitarios o Pick ups (18,4%), sector en el que se consolida el aumento respecto del mínimo registrado en 2016. Entre los conductores de automóviles se ha incrementado levemente el uso del celular respecto de 2018 (+0,9%).



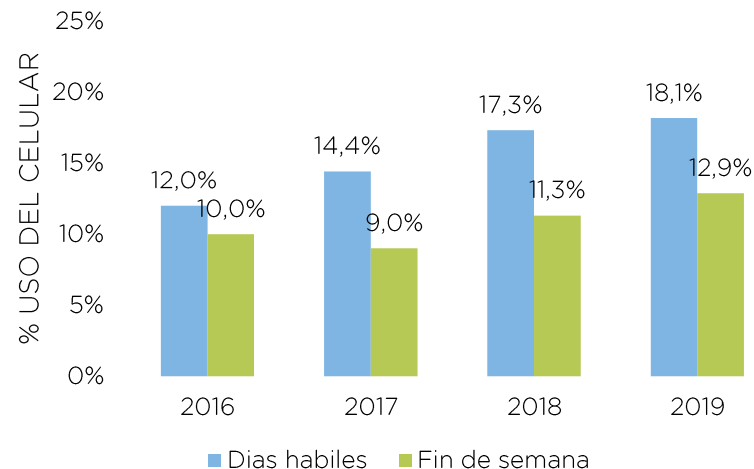
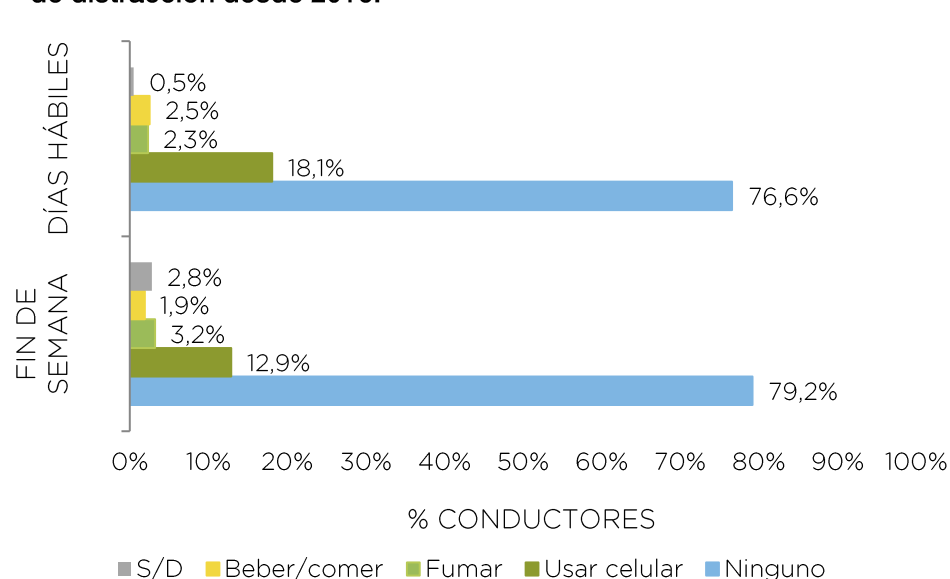
04.a. Factores de distracción en conductores de automóviles y utilitarios

11.

04.a4. Según días de la semana

El porcentaje de uso del teléfono celular como factor de distracción es de alrededor de cinco puntos superior en los días hábiles (18,1%) respecto al medido en los fines de semana (12,9%).

El porcentaje de uso del celular los días hábiles es similar respecto de 2018, confirmando la tendencia ascendente de este factor de distracción desde 2016.

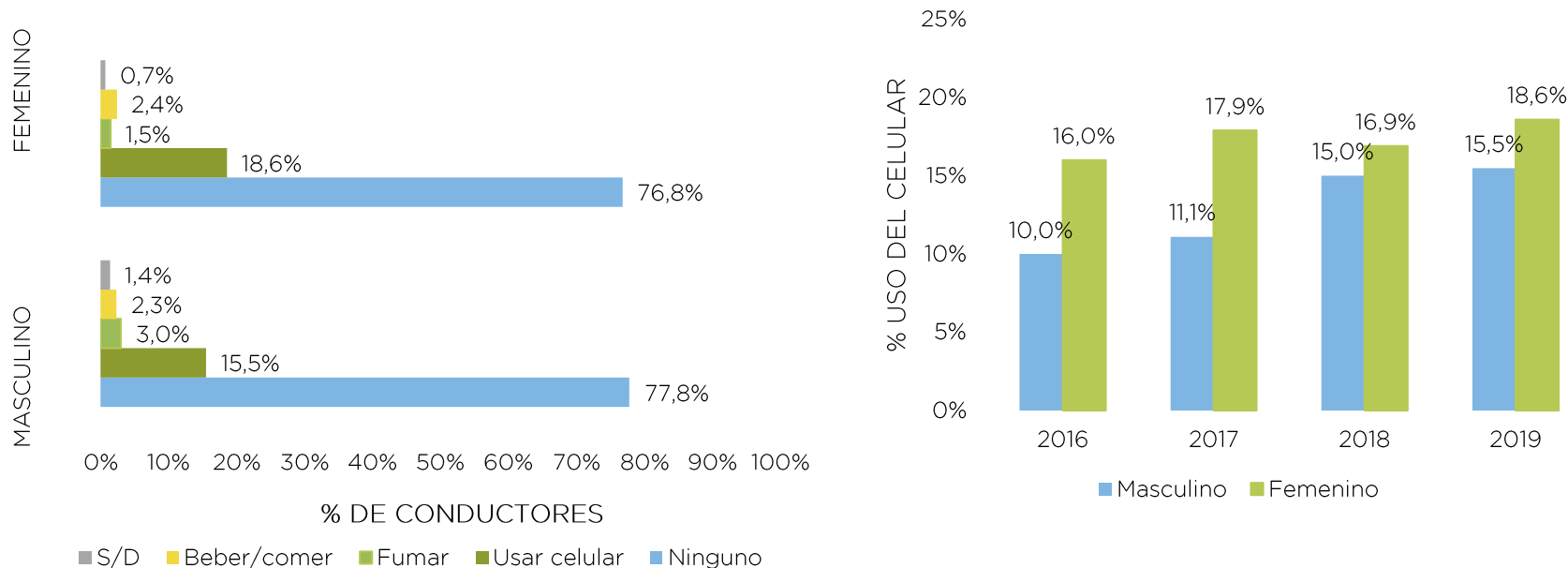


04.a. Factores de distracción en conductores de automóviles y utilitarios

12.

04.a5. Según sexo del conductor

En 2019 el uso del celular entre hombres se mantiene estable respecto del 2018, mientras que aumenta levemente entre las mujeres. La presencia de este distractor es mayor entre las mujeres para todos los años comparados.

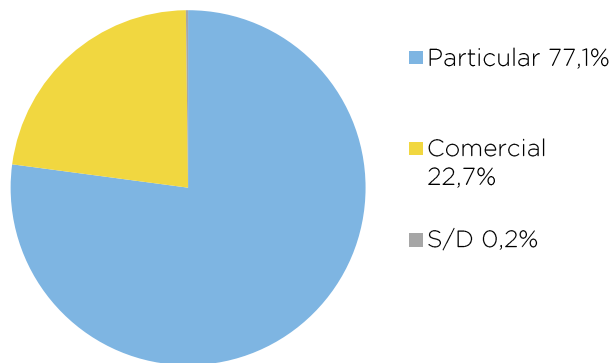


04b. Factores de distracción en conductores de motovehículos

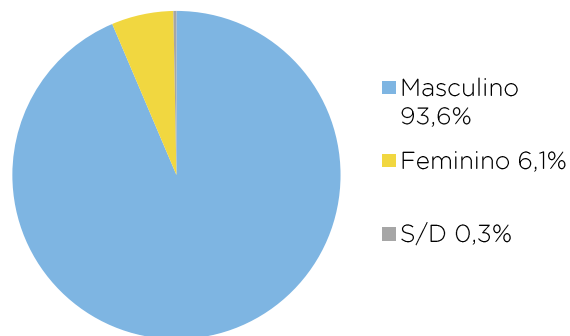
13.

04.b1. Características de la muestra

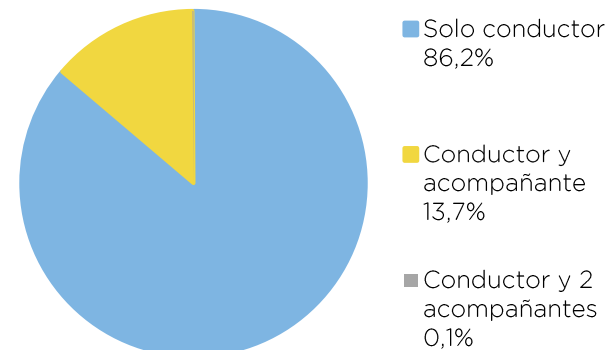
Tipo de uso del motovehículo



Sexo del conductor



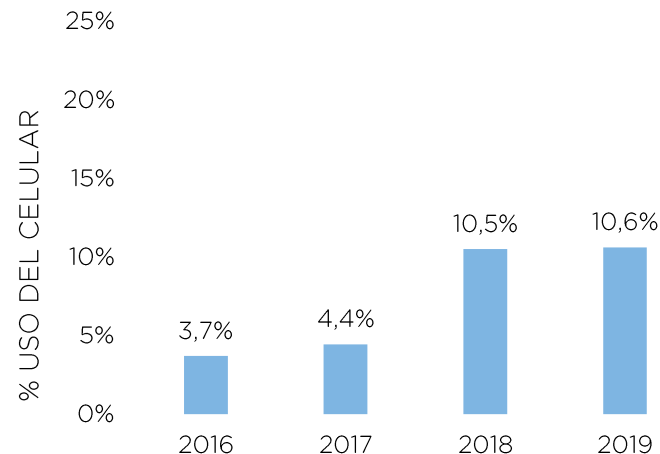
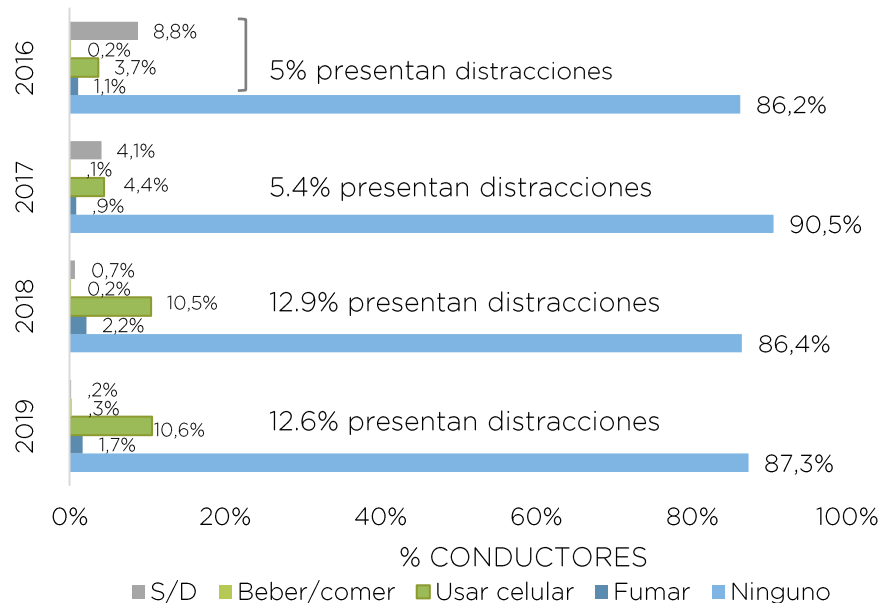
Ocupantes del motovehículo



04b. Factores de distracción en conductores de motovehículos

04.b2. Total factores de distracción

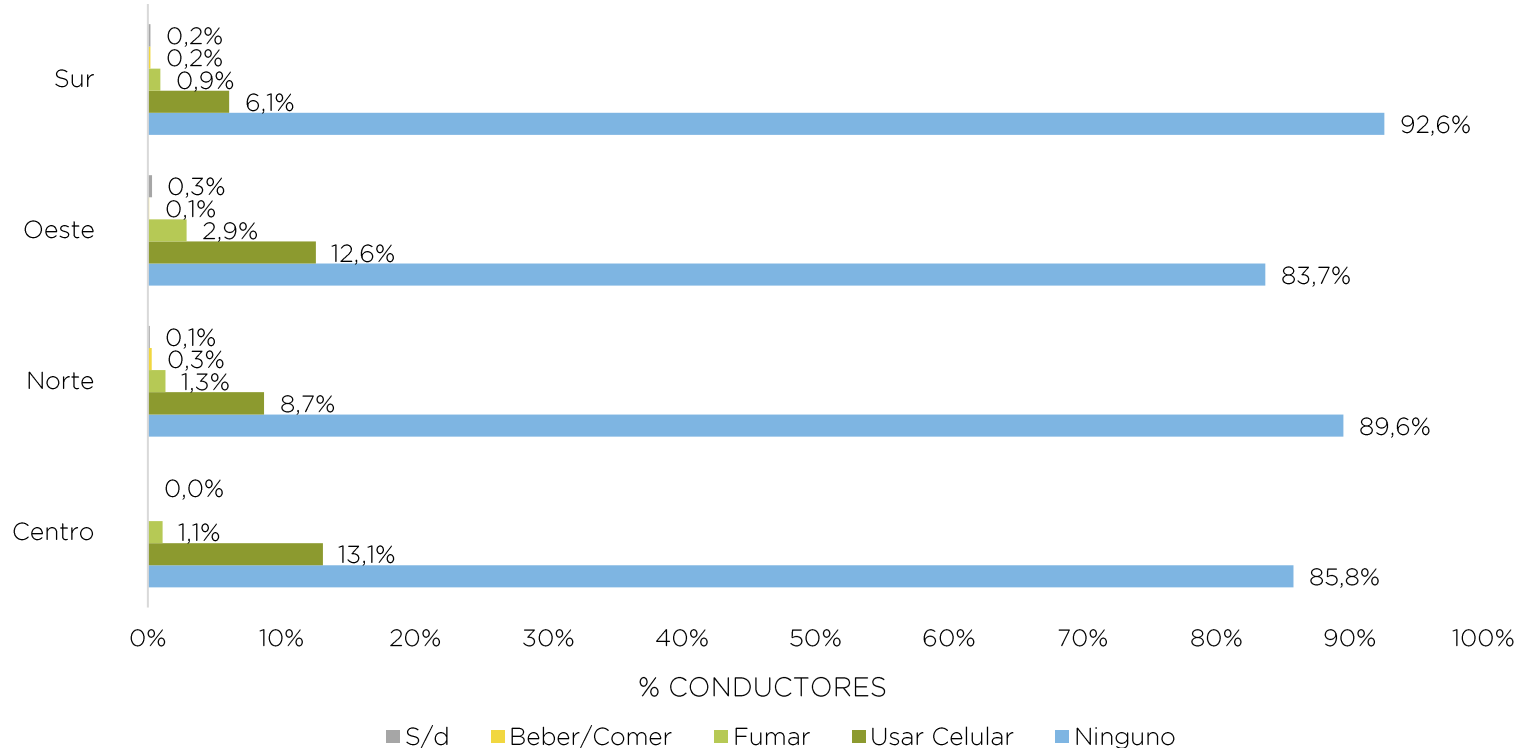
Se registró la presencia de distracciones en el 12,6% de los conductores de motovehículos. Este porcentaje se mantiene estable respecto de 2018. Al igual que en ese año, el uso del celular es el principal factor de distracción. En 2019, asciende a 10,6% del total de los conductores de motos y se mantiene prácticamente sin cambios respecto de al año anterior.



04b. Factores de distracción en conductores de motovehículos

15.

04.b3. Según zona

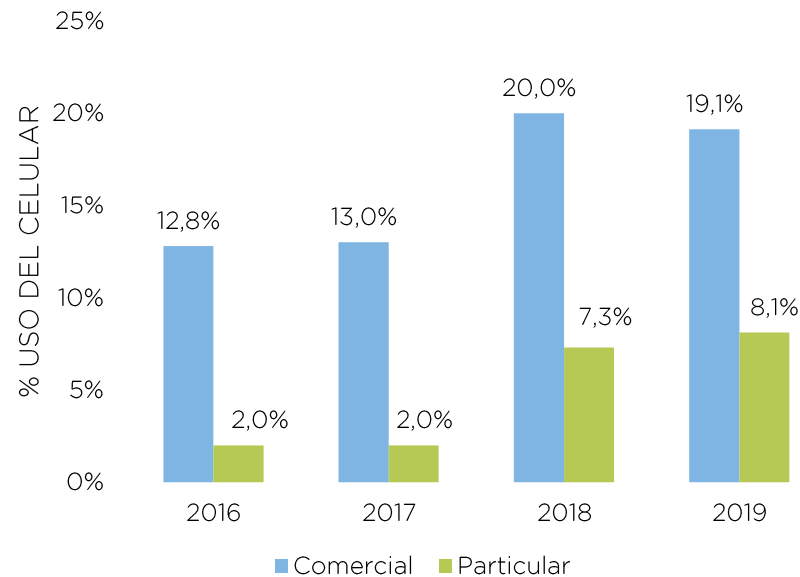
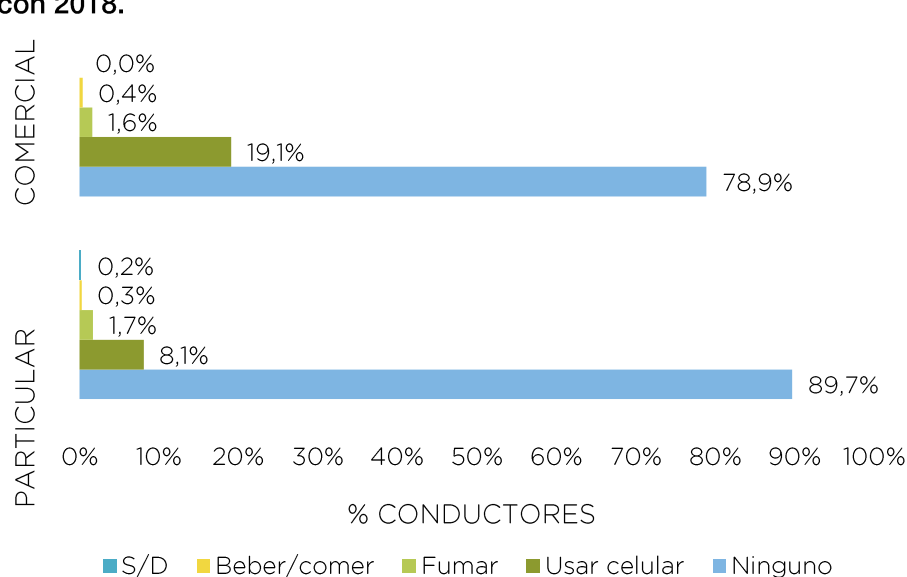


04b. Factores de distracción en conductores de motovehículos

16.

04.b4. Según tipo de uso del motovehículo

El porcentaje de uso del celular es mayor entre quienes usan el motovehículo con fines comerciales (19,1%) en comparación a quienes lo usan de manera particular (8,1%). Al igual que en 2018, el uso del celular es marcadamente mayor en los motovehículos de tipo comercial. El porcentaje de uso del celular se mantiene estable para ambos segmentos de conductores en comparación con 2018.



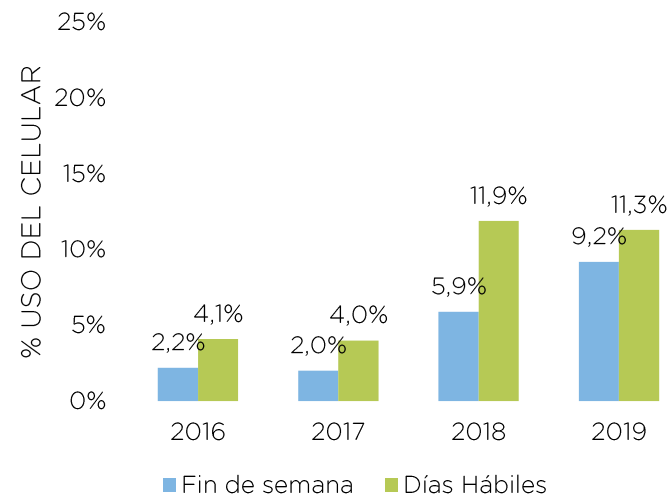
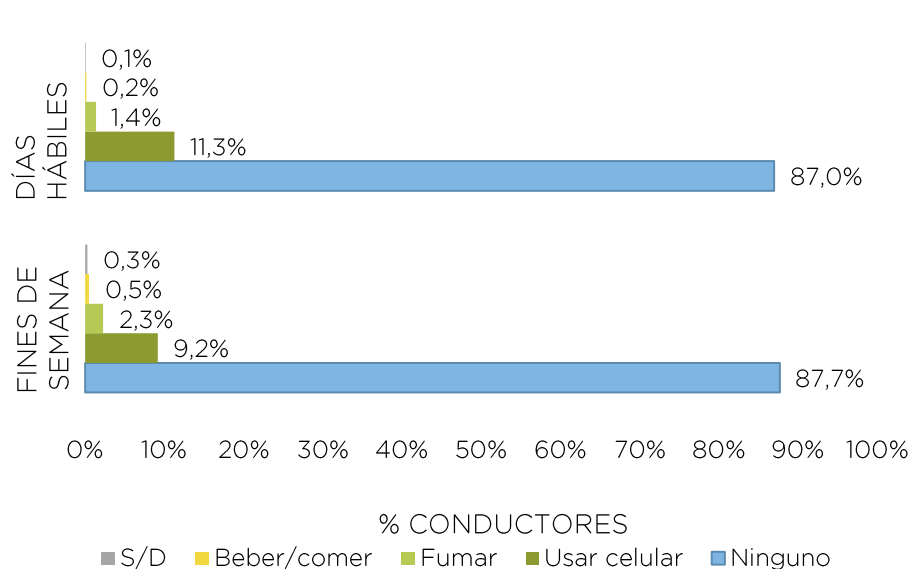
04b. Factores de distracción en conductores de motovehículos

17.

04.b5. Según días de la semana

El porcentaje de uso del teléfono celular como factor de distracción durante los días hábiles es levemente mayor a lo observado los fines de semana.

En comparación con 2018, el uso del celular durante los días hábiles permanece estable, mientras que su uso los fines de semana incrementó 3,3 puntos.

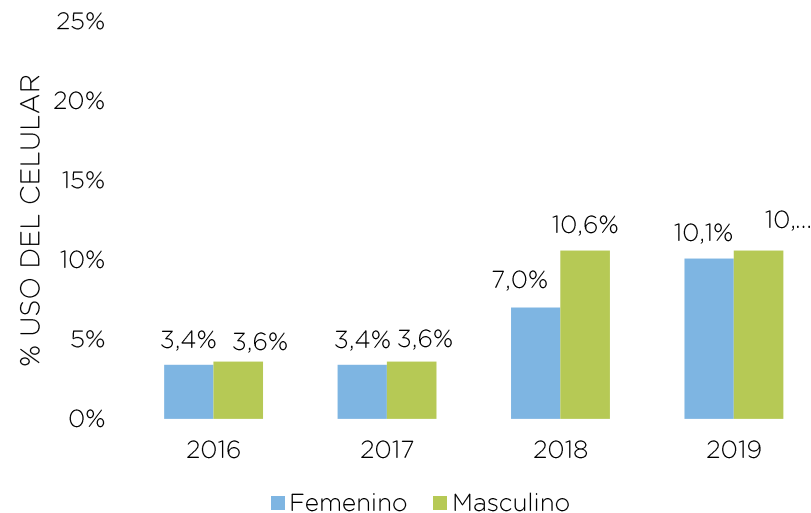
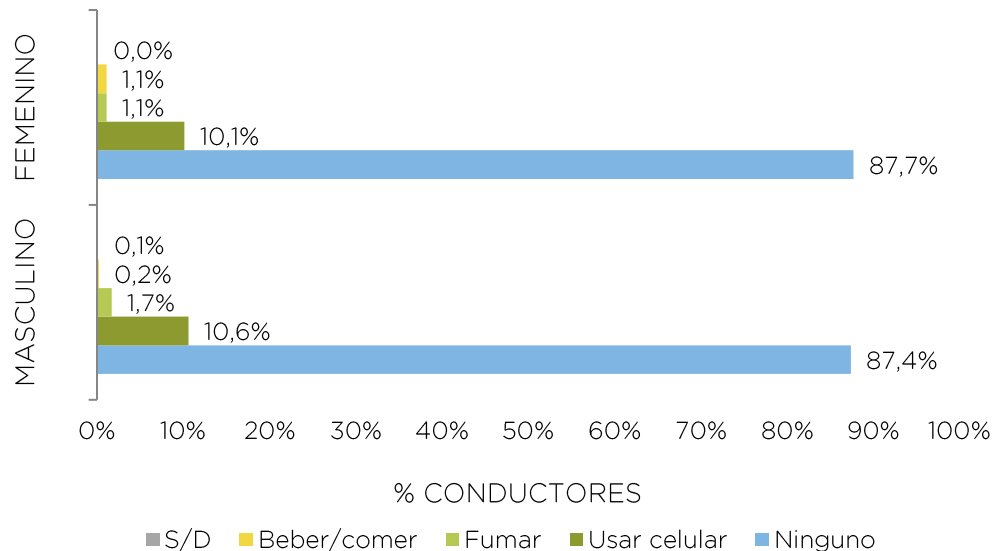


04b. Factores de distracción en conductores de motovehículos

18.

04.b6. Según sexo del conductor

En 2019 se observan porcentajes similares de uso de celular para ambos sexos, fenómeno también obtenido en 2016 y 2017. A su vez, la presencia de este distractor entre mujeres incrementa casi 3 puntos respecto de 2018.



05. Conclusiones

05. Conclusiones

20.

/ La presencia de distracciones en automovilistas se mantiene estable respecto de 2018: al igual que en ese año, más de 2 de cada 10 conductores muestran distracciones al volante. En el caso de los motociclistas la prevalencia es, respecto de los automovilistas, marcadamente menor (12.6%).

/ El uso del celular se mantiene estable en ambos segmentos (automovilistas y motociclistas).

/ En ambos grupos de conductores el uso del celular es mayor en las zonas Centro y Oeste de la Ciudad.

/ El uso del celular es mayor entre los conductores de utilitarios y pickups y de motovehículos de uso comercial en comparación a los particulares. En el primer grupo se ha reducido la brecha respecto de los conductores de autos particulares. En el grupo de los motociclistas hubo un mayor crecimiento, modificándose levemente la relación diferencial de uso entre las motos de uso particular y comercial.

/ En ambos segmentos el uso del celular es mayor durante los días hábiles y esta tendencia se ha ido incrementando a lo largo del tiempo, especialmente en los motociclistas.

/ En 2019 el uso del celular por parte de las conductoras es mayor en el caso de los conductores de autos y similar al de los hombres en el caso de los motovehículos.

06. Metodología

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

/ Marco geográfico: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

/ Universos o poblaciones objetivo: (a) Ocupantes de vehículos particulares de hasta 9 pasajeros y camionetas (utilitarios o pick ups) de hasta 3500kg

/ Unidades de análisis:

-Universo (a): Los ocupantes presentan las siguientes categorías: Conductor o piloto; Acompañante asiento delantero o copiloto, Acompañantes asientos traseros 1, 2 y 3 (adultos, jóvenes, niños/as y bebés); (b) Ocupantes de motocicletas y ciclomotores.

/ Tipo de Muestreo: 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, miércoles y jueves) en horarios específicos para la toma de observaciones.

-Unidades Finales de Muestreo: Vehículos particulares de hasta 9 pasajeros y moto-vehículos. Se observó a todos los ocupantes en su interior.

06. Metodología

Puntos de observación

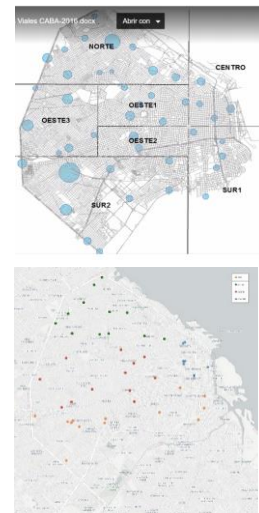
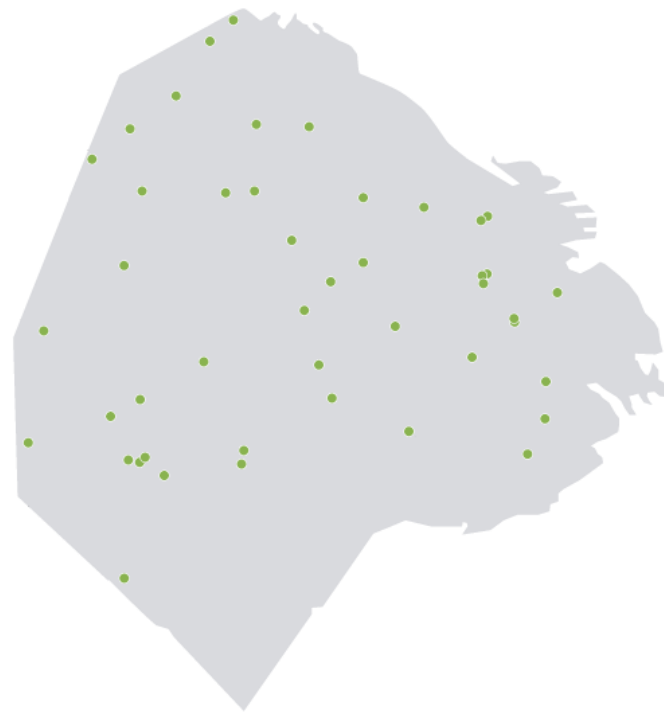
23.

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).



06. Metodología

Tamaño de la muestra

Tamaño de la muestra: El tamaño de la muestra se estableció a partir de los siguientes parámetros:

- Nivel de confianza: 95%.
- Error muestral: 2 puntos porcentuales. 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:
6239 casos, con un margen de error asociado de $\pm 1,2$; con un nivel de confianza asociado del 95%.

Técnica de relevamiento: Observación no participante.

Instrumento de recolección: Formulario de observación.

06. Metodología

Tamaño de la muestra automóviles y tipo de vehículo

Cantidad de observaciones según días, turnos, zonas geográficas y tipo de vehículo

		Total		Tipo de Vehículo*			
				Automóvil		Utilitario o Pick up	
Días		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Fin de Semana	2826	40,7	2473	42,4	290	28,2
	Semana	4116	59,3	3366	57,6	738	71,8
	Total	6942	100.0	5839	100.0	1028	100.0
Turnos		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Mañana	3337	48,1	2732	46,8	564	54,9
	Tarde	3605	51,9	3107	53,2	464	45,1
	Total	6942	100.0	5839	100.0	1028	100.0
Zonas		Casos	%	Casos	%	Casos	%
	Centro	1372	19,8	1137	19,5	232	22,6
	Oeste	1727	24,9	1847	26,3	392	17,8
	Norte	2298	33,1	1533	31,6	183	38,1
	Sur	1545	22,2	1322	22,6	221	25,1
	Total	6942	100	5839	100.0	1028	100.0

*En la variable Tipo de vehículo se computaron 75 vehículos sin determinar su tipo, de allí la diferencia entre el total de casos en las frecuencias y en los cruces por tipo de vehículo.

06. Metodología

Tamaño de la muestra automóviles y tipo de vehículo

Muestra	Total		Tipo de vehículo			
	Casos	%	Motocicleta		Ciclomotor	
			Casos	%	Casos	%
Días						
Fin de semana	592	23,1%	588	23,0%	4	36,4%
Días laborales	1972	76,9%	1952	77,0%	7	63,6%
Total	2564	100,0%	2553	100,0%	11	100,0%
Turnos						
Mañana	1072	41,8%	1066	41,8%	6	54,5%
Tarde	1492	58,2%	1487	58,2%	5	45,5%
Total	2564	100,0%	2553	100,0%	11	100,0%
Zonas						
Centro	636	24,8%	635	24,8%	1	9,1%
Norte	727	28,4%	722	28,3%	5	45,4%
Oeste	718	28,0%	714	28,0%	4	36,4%
Sur	483	18,8%	482	18,9%	1	9,1%
Total	2564	100,0%	2553	100,0%	11	100,0%

Cantidad de observaciones según días, turnos y zonas geográficas.

06. Metodología

Conductas observadas

27.

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.

06. Metodología

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.



Observatorio
de Movilidad
y Seguridad Vial