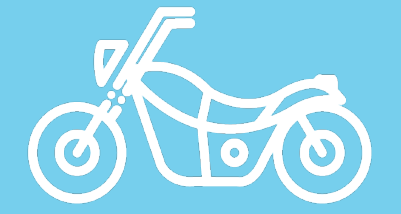


Secretaría de Transporte y Obras Públicas  
Subsecretaría de Planificación de la Movilidad  
Dirección General de Planificación, Uso y Evaluación  
Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires



# Quinto estudio observacional sobre factores de riesgo vial en motovehículos

## Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Año 2020

# Resumen Ejecutivo

- **El porcentaje de uso de casco en motociclistas es de 84,2%**, levemente superior al registrado en 2019 (83,3%).
- El porcentaje de uso de casco es mayor entre los motociclistas particulares respecto a quienes usan la moto con fines comerciales. Esta situación se agrava aun mas si contemplamos que la participación de las motos de uso comercial va en aumento.
- En 2020 aumenta en dos puntos el porcentaje de distracciones en los conductores de motovehículos, que se relaciona específicamente con un incremento en el uso del celular.

# Índice

## PÁG.

- 04. Objetivos
- 05. Ficha técnica
- 06. Características de la muestra
- 07. Resultados Uso de Casco
- 08. Uso del casco y variación 2016-2020
- 09. Uso del casco y variación según tipo de uso del motovehículo
- 10. Uso del casco según presencia de patente en el motovehículo
- 11. Uso del casco y variación según sexo de quien conduce
- 12. Total motovehículo protegido
- 13. Factores de distracción
- 14. Factores de distracción según sexo de quién conduce
- 15. Factores de distracción y su evolución 2016-2020
- 16. Conclusiones
- 18. Metodología

# Objetivos

Conocer la prevalencia en la Ciudad de Buenos Aires de:

- El uso del casco en motociclistas.
- Las distracciones entre los conductores de motovehículos.

Evaluar la evolución de estos indicadores en el tiempo.

# Ficha técnica

Trabajo de campo: Del 10 al 15 de octubre de 2020.

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, miércoles y jueves) en horarios específicos para la toma de observaciones.

- **Unidades Finales de Muestreo:**

Motovehículos. Se observó a todos los ocupantes de los mismos.

**Universos o poblaciones objetivo:** Ocupantes de motocicletas y ciclomotores.

**Tamaño de la muestra:**

Total motovehículos: 2563 observaciones con un margen de error del +/- 1,85%

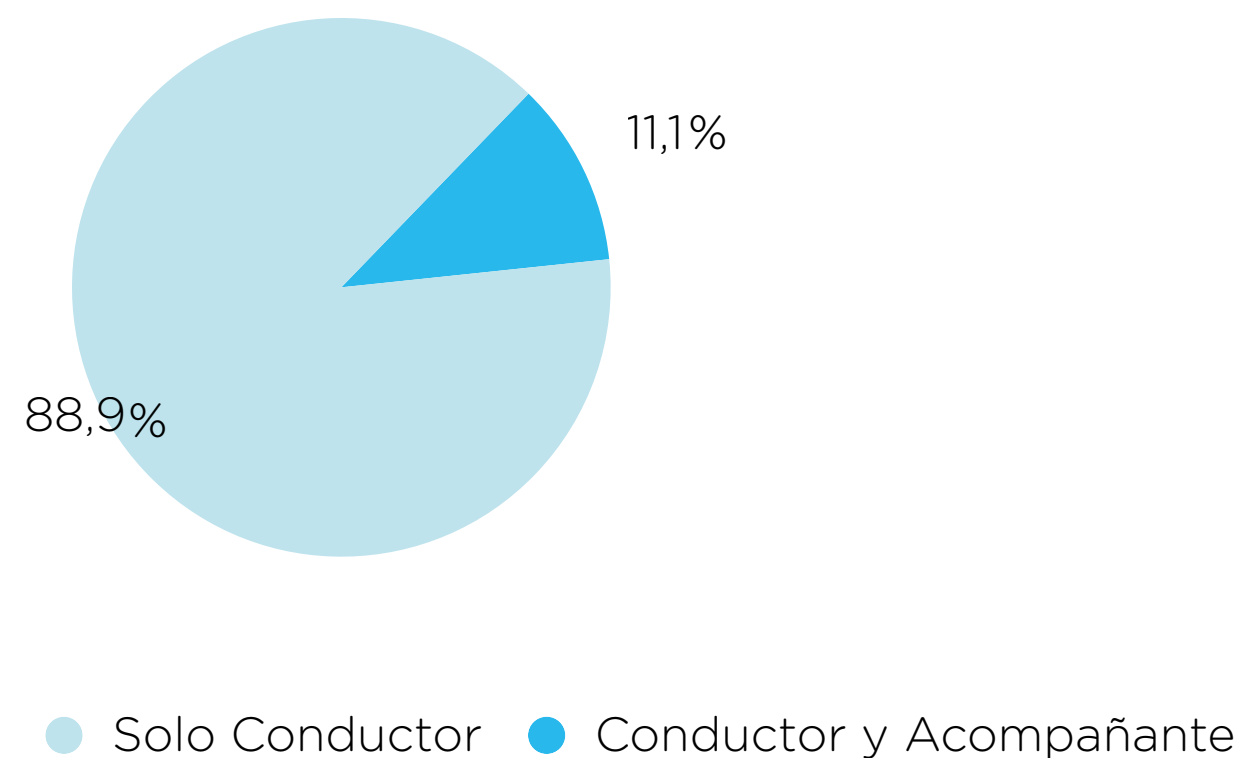
**Técnica de relevamiento:** Observación no participante.

Se seleccionaron puntos de observación representativos del tránsito urbano de la Ciudad, considerados seguros y confiables para la correcta observación.

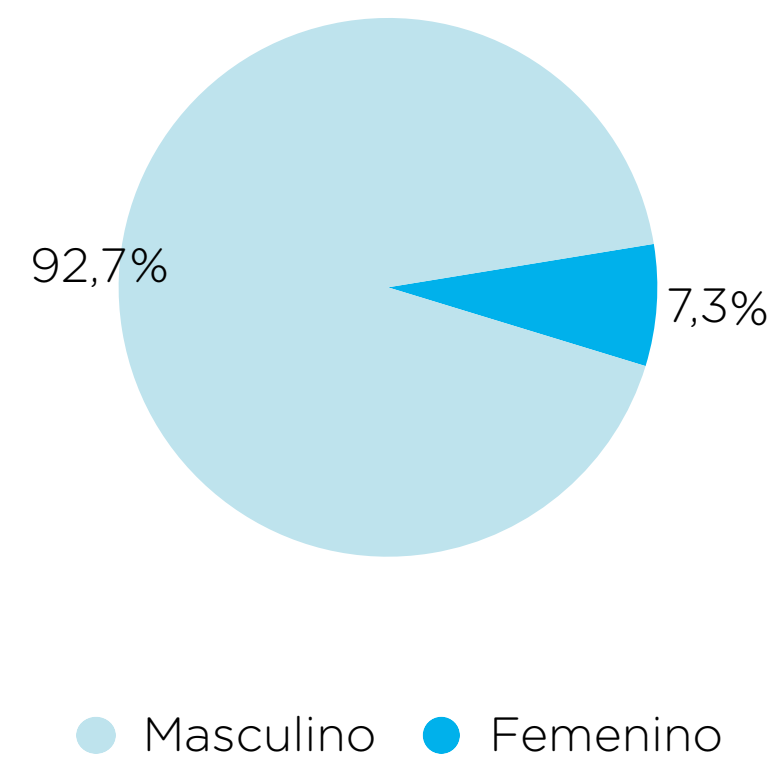
**Instrumento de recolección:** aplicación web desarrollada para tal fin. La recolección estuvo a cargo de integrantes de la GO Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial.

# Características de la muestra

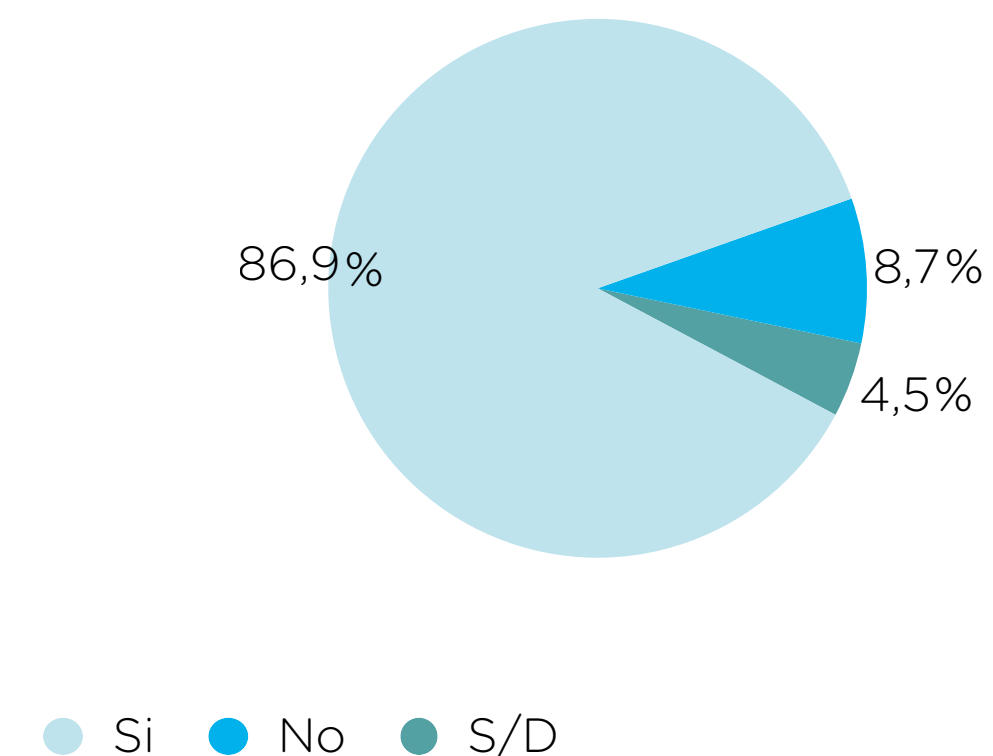
## Ocupantes del motovehículo



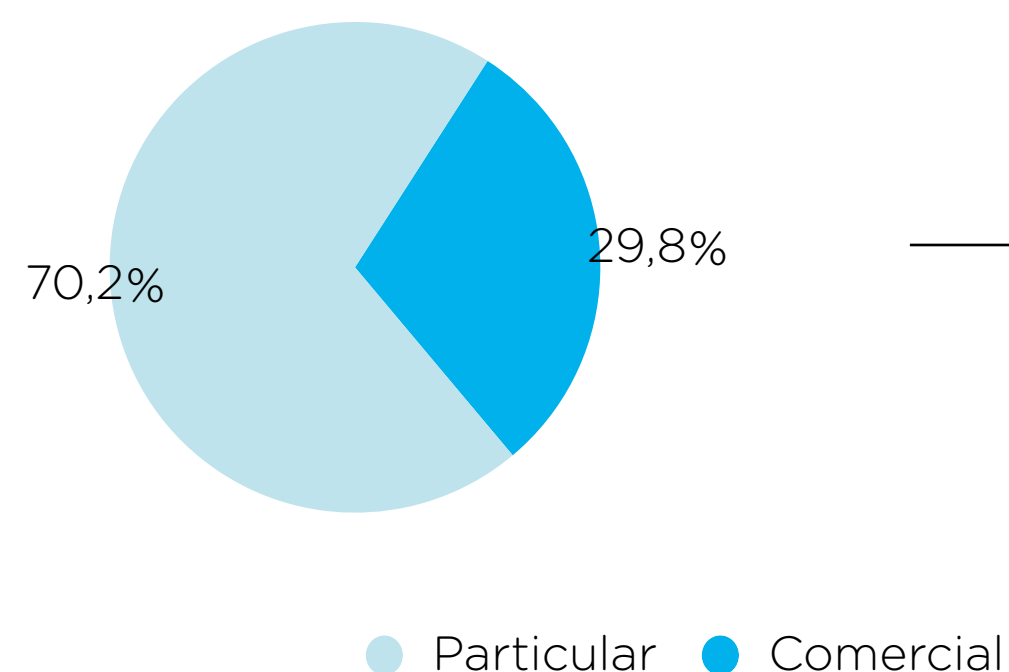
## Sexo de quien conduce



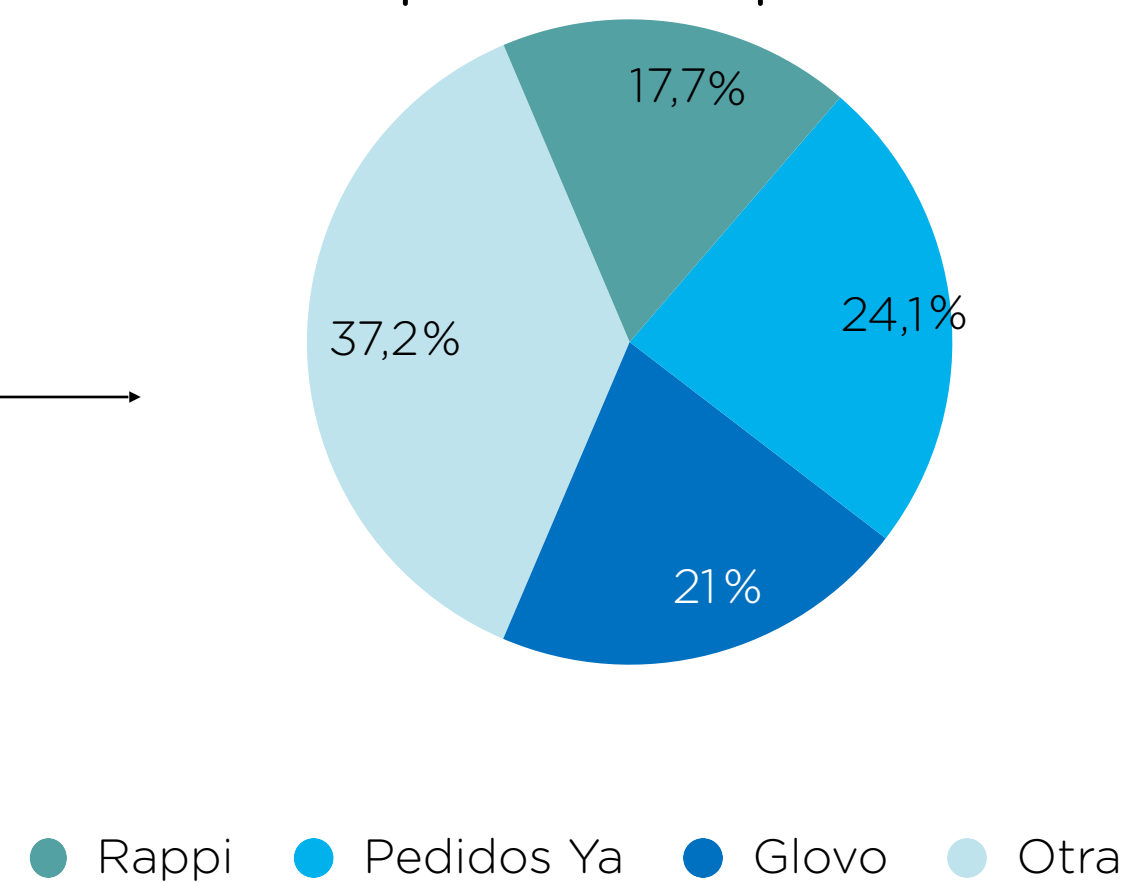
## Presencia de placa de dominio



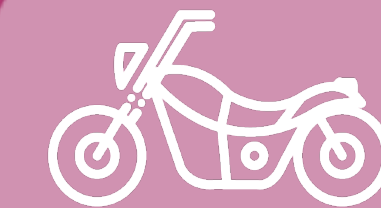
## Tipo de uso del motovehículo



## Empresa de reparto



Base: motocicletas de uso comercial (29,8%)

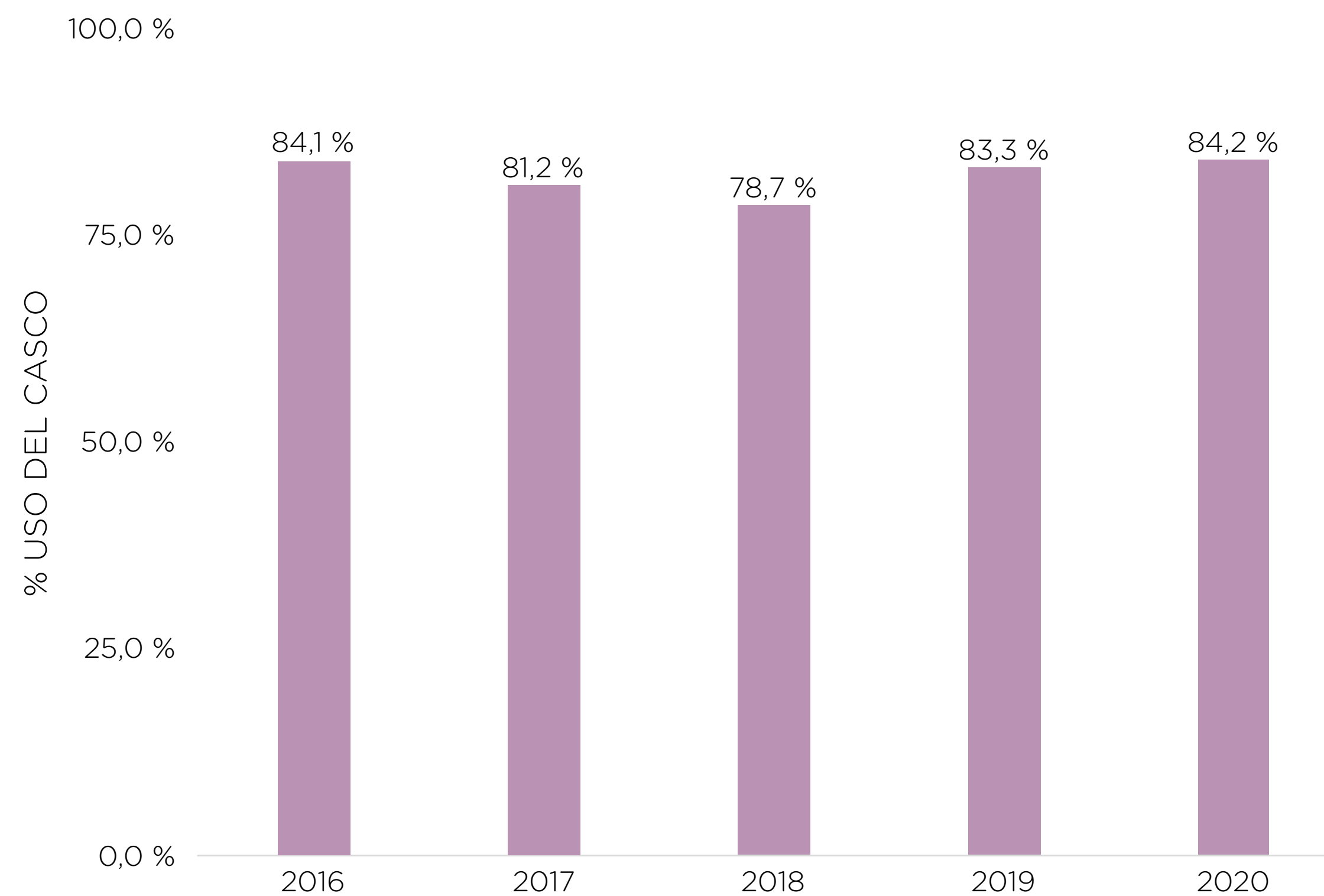
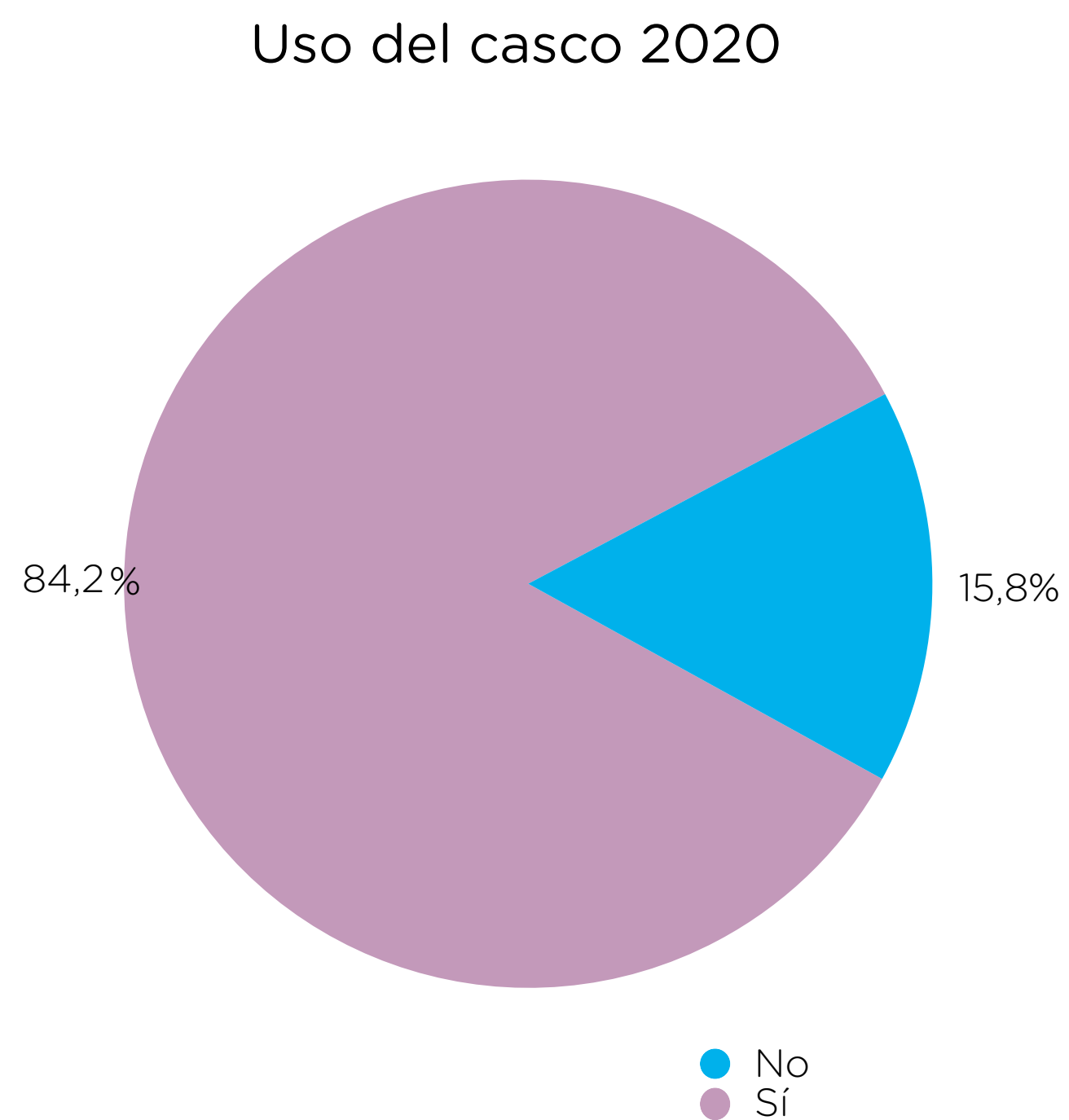


# Resultados Uso de Casco

# Uso del casco y variación 2016-2020

En el 84.2% de las observaciones realizadas, los ocupantes de motovehículos tenían casco. Mientras tanto, en el 15,6% restante esta protección estaba ausente o mal colocada. El gráfico nos muestra un

porcentaje estable de utilización de ese dispositivo de seguridad en el período 2020, con un descenso en el uso en el año 2018.

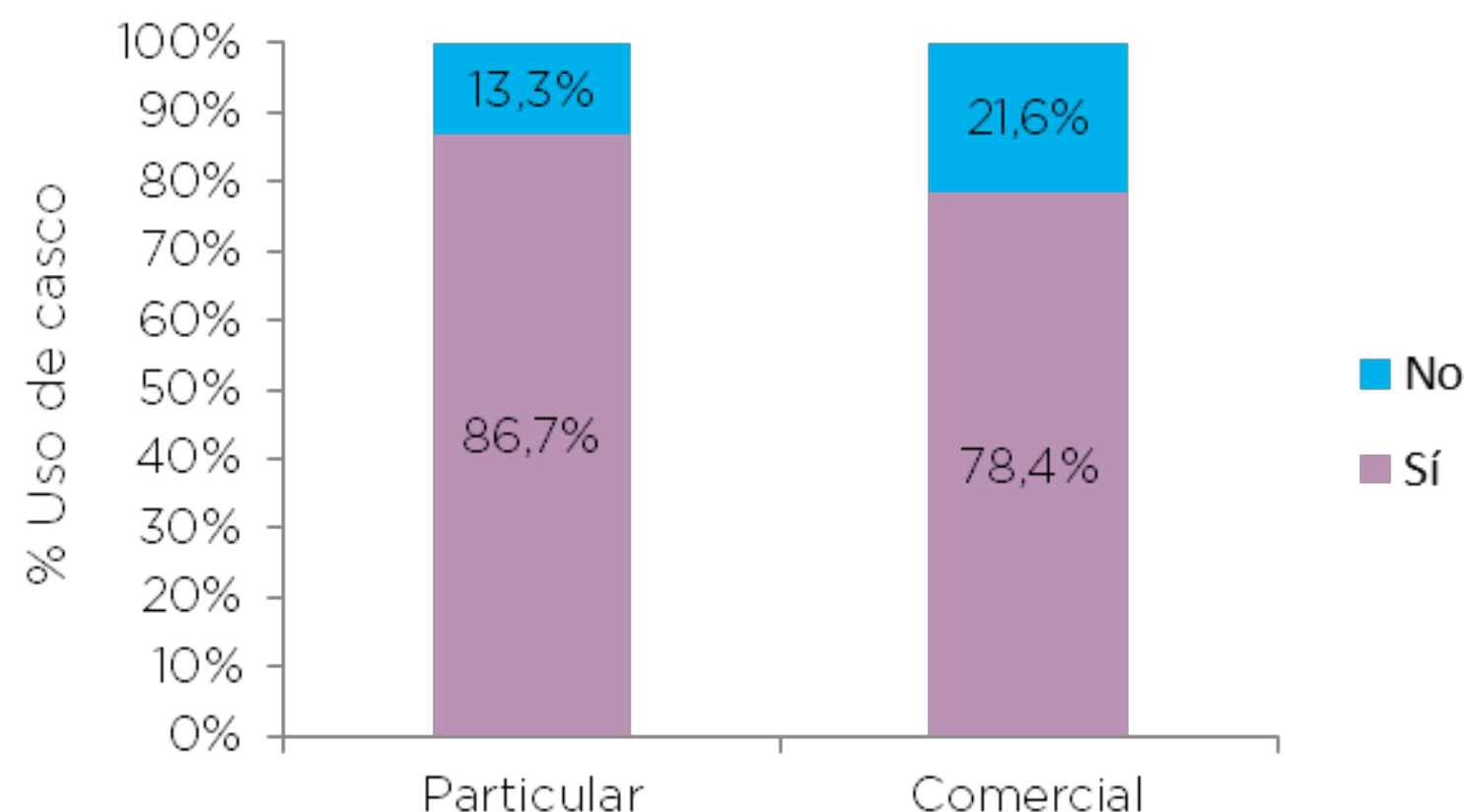


# Uso del casco y variación según tipo de uso del motovehículo

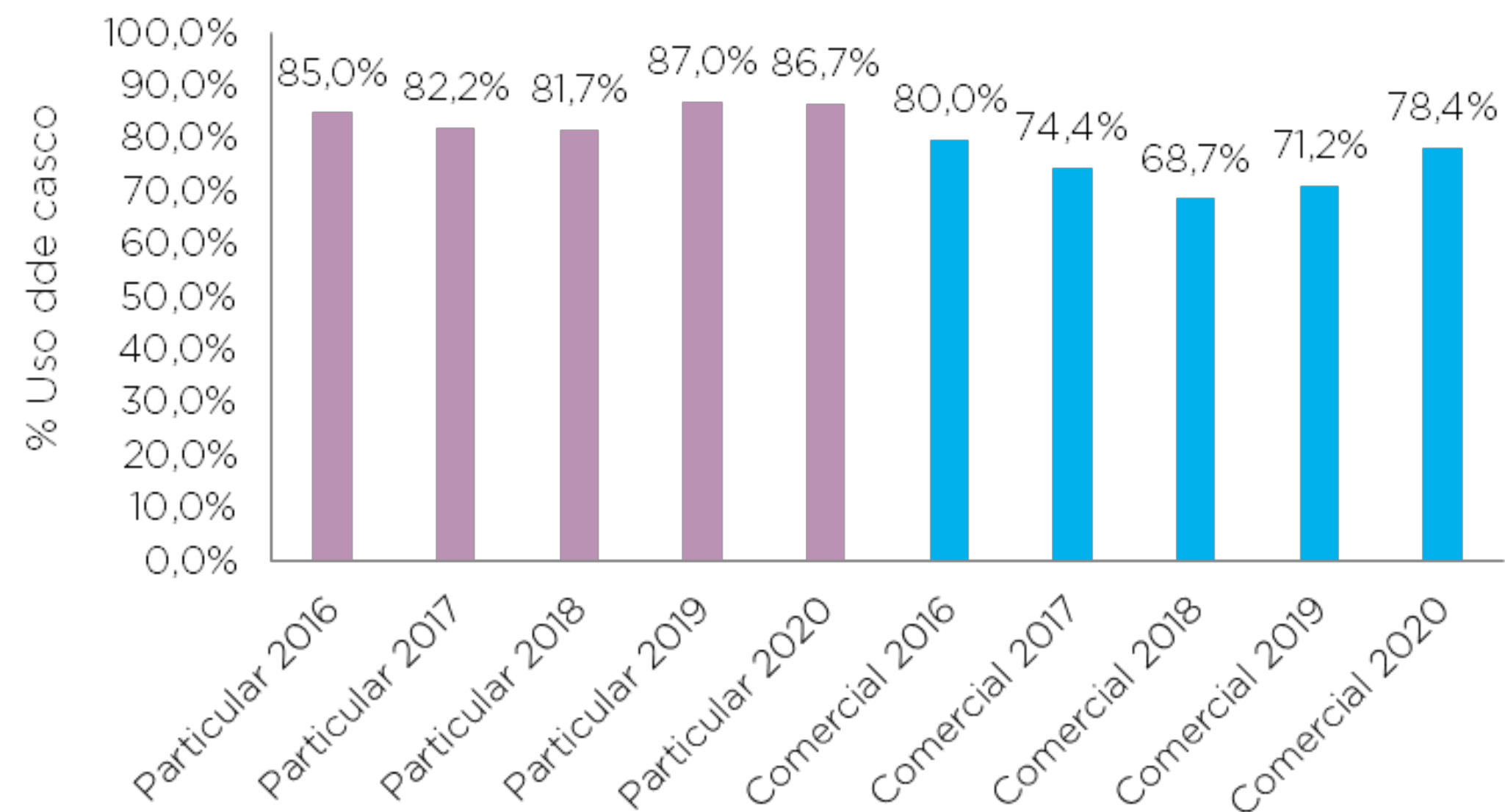
Al igual que en las mediciones anteriores, el uso del casco desciende en los ocupantes de motocicletas de uso comercial, aunque con un crecimiento de siete

puntos en el uso respecto de 2019. Este factor es de importancia por cuanto se observa un incremento en el uso con fines comerciales de estos rodados.

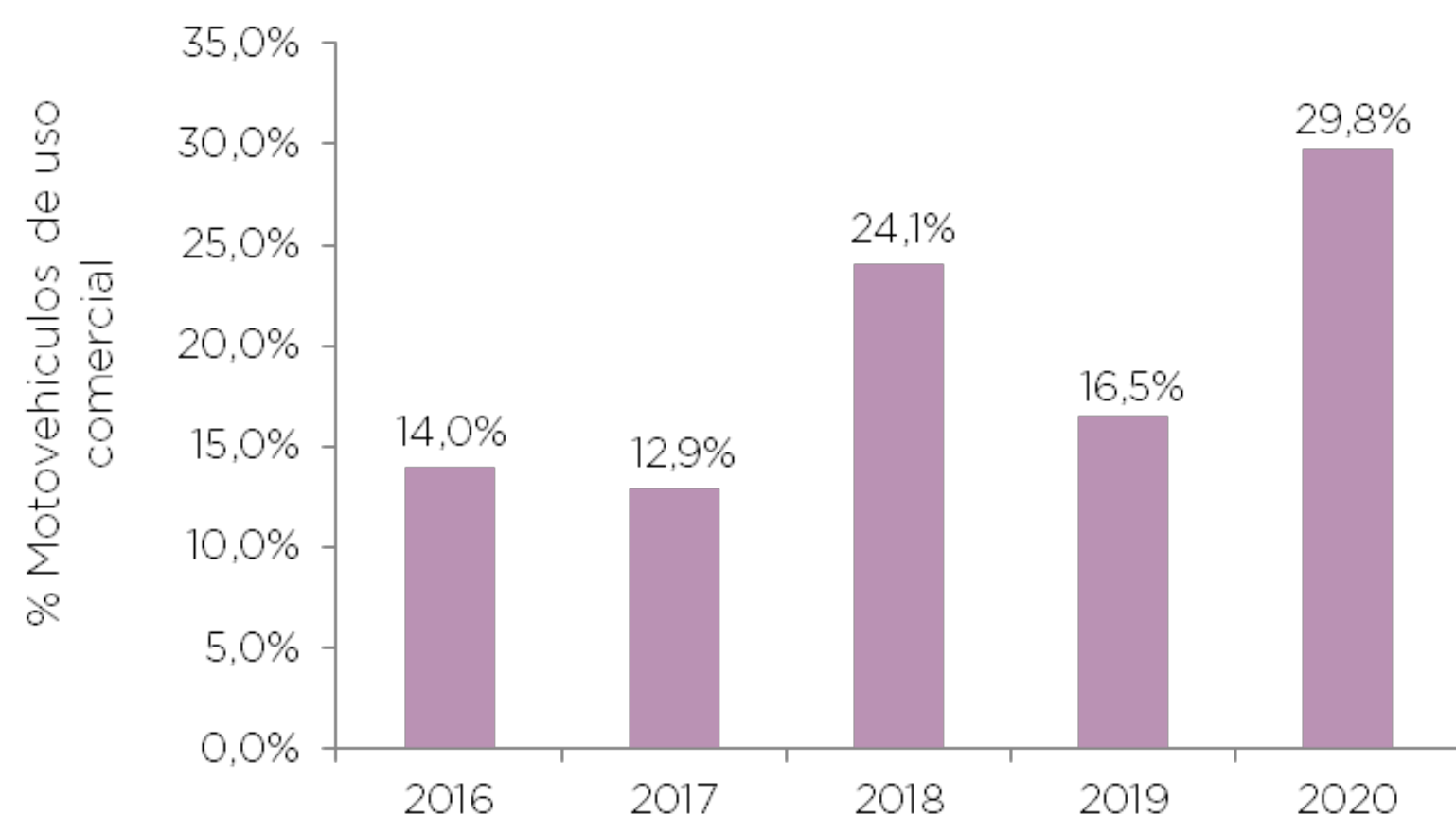
### Uso del casco según tipo de uso de la moto



### Evolución del uso de casco según tipo de uso 2016-2020



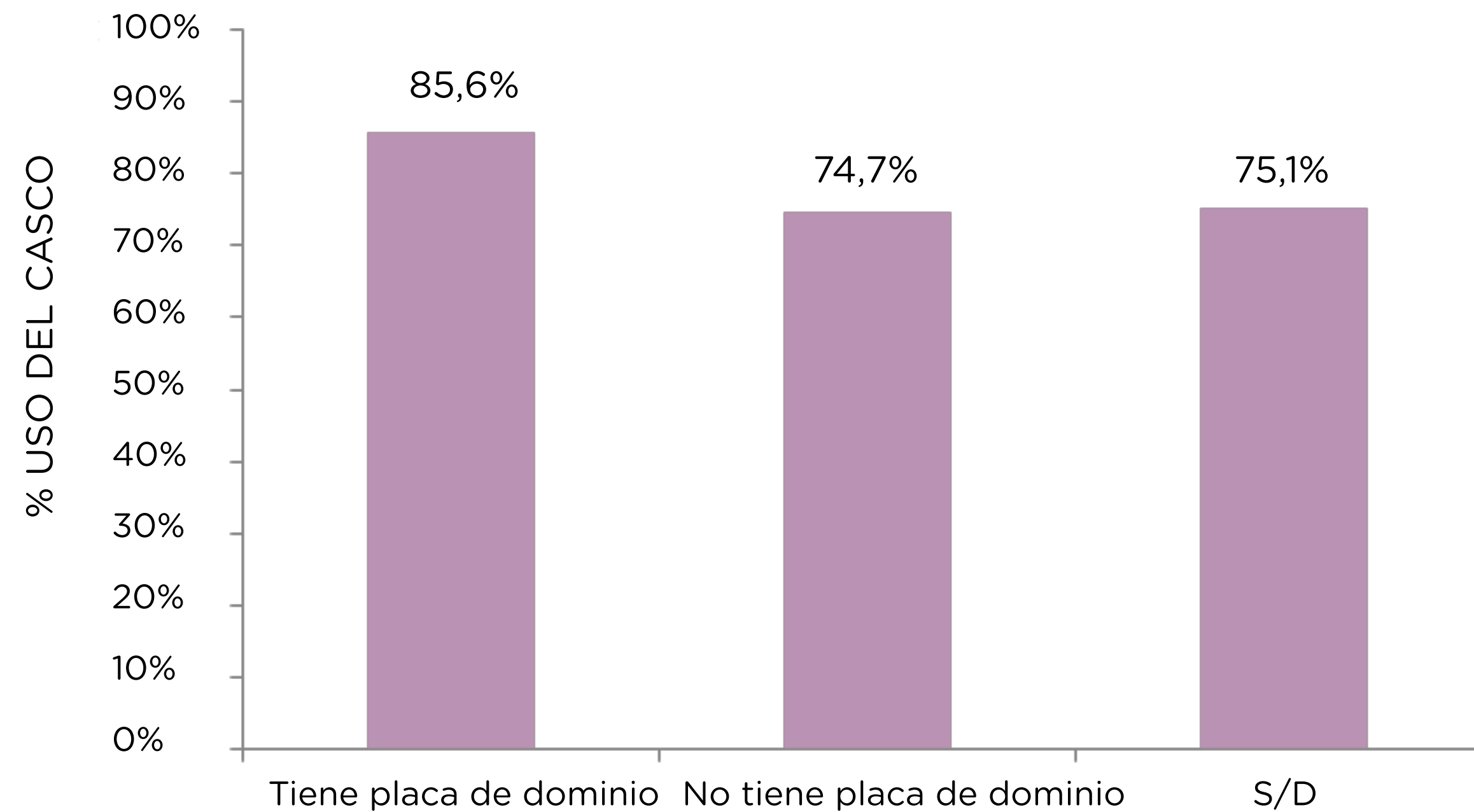
### Crecimiento en el uso de motos con fines comerciales



# Uso del casco según presencia de patente en el motovehículo

El uso del casco desciende (8,7%) también en los motovehículos que cuya placa de dominio no se encontraba colocada correctamente y en el sitio destinado por su fabricante. De la misma manera, el uso

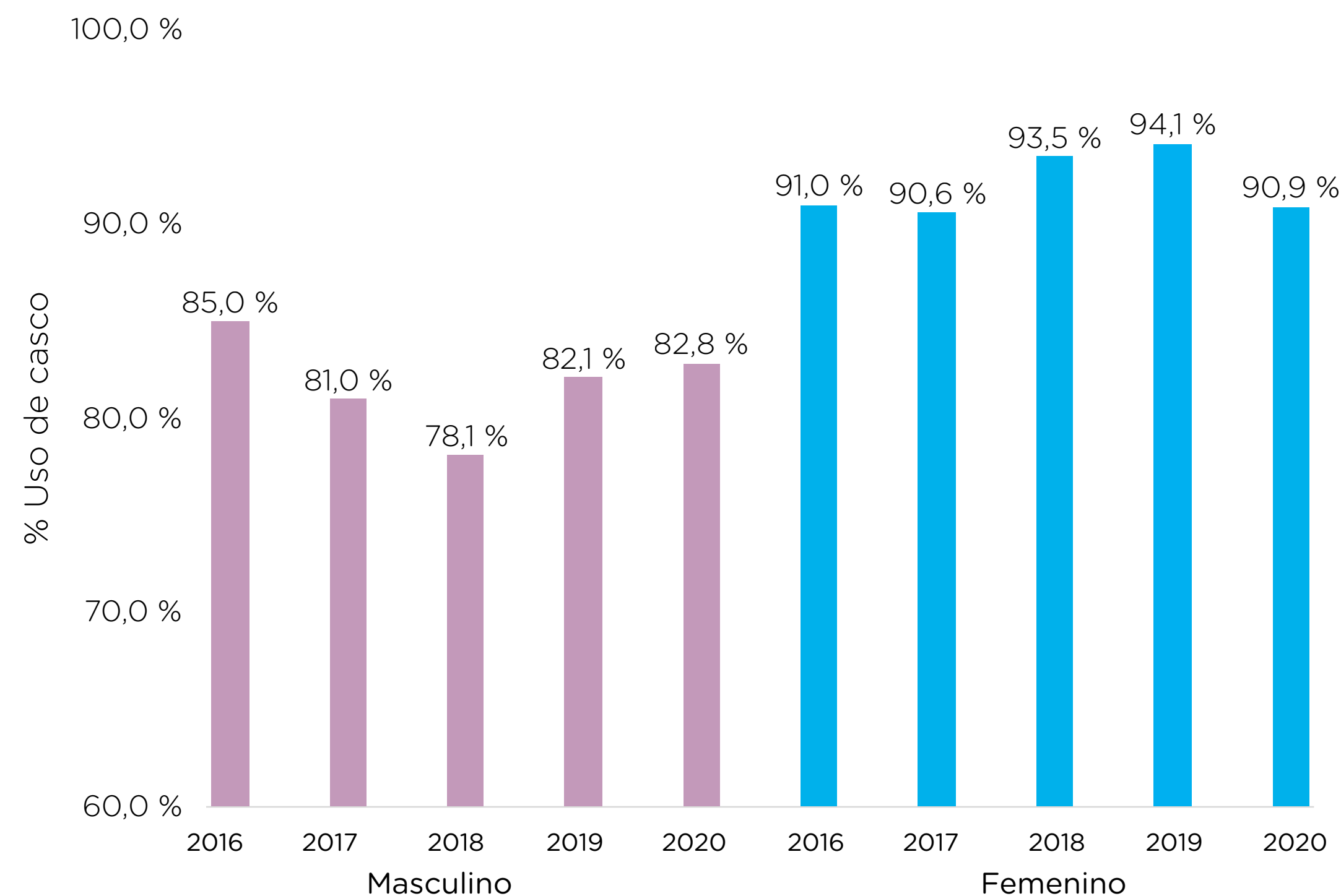
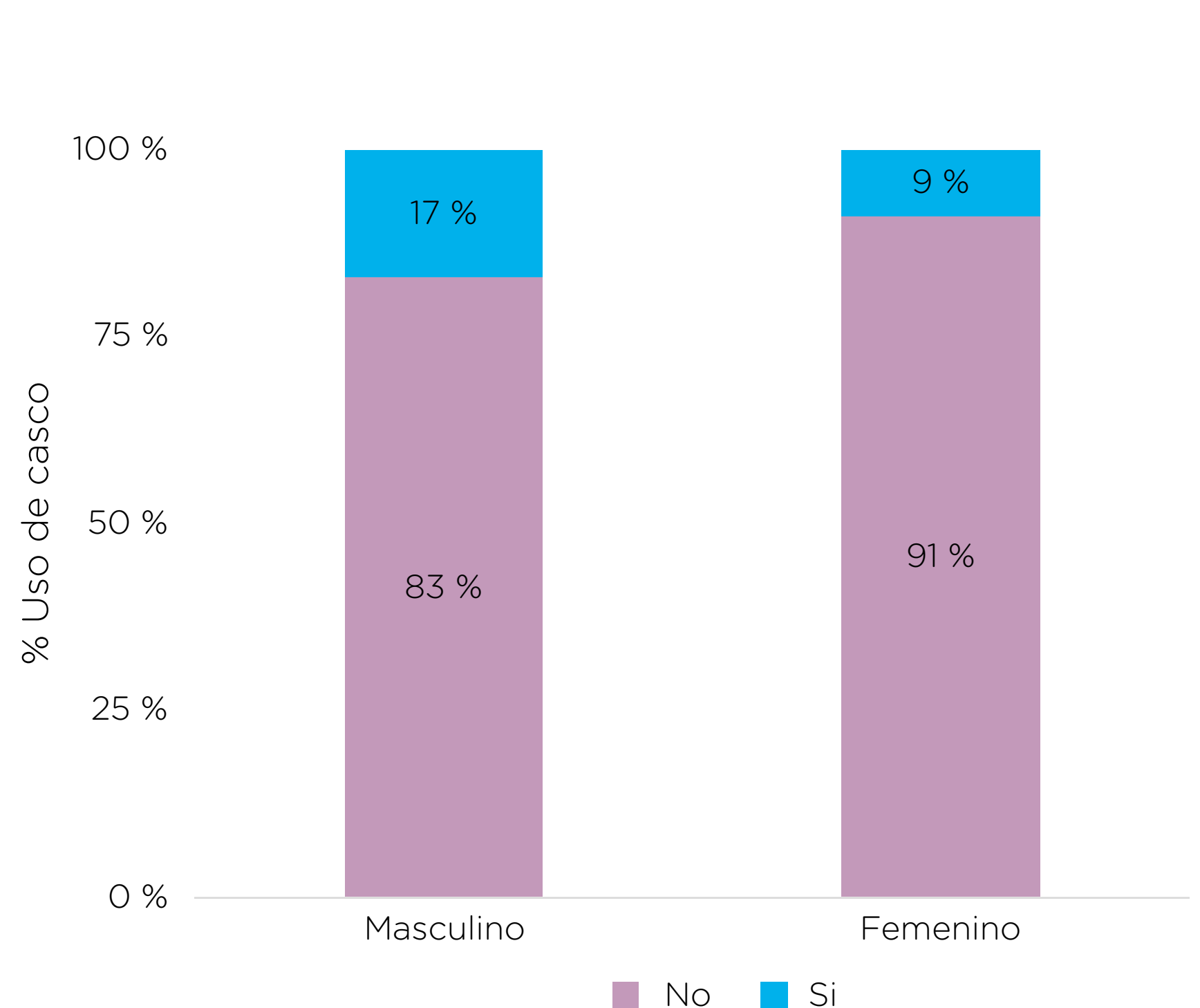
de protección en la cabeza decrece en las motos cuya placa de dominio estaba colocada correctamente (4,5% del total de motovehículos).



# Uso del casco y variación según sexo de quien conduce

De manera similar a otras instancias de medidas de seguridad, se observa una mayor proporción del uso del casco entre las mujeres. Puede distinguirse que el mayor uso de casco entre las mujeres conductoras de

motovehículos es históricamente superior al uso del mismo por conductores hombres, aun cuando en 2020 sea menor la diferencia respecto de 2019 y otros años anteriores.

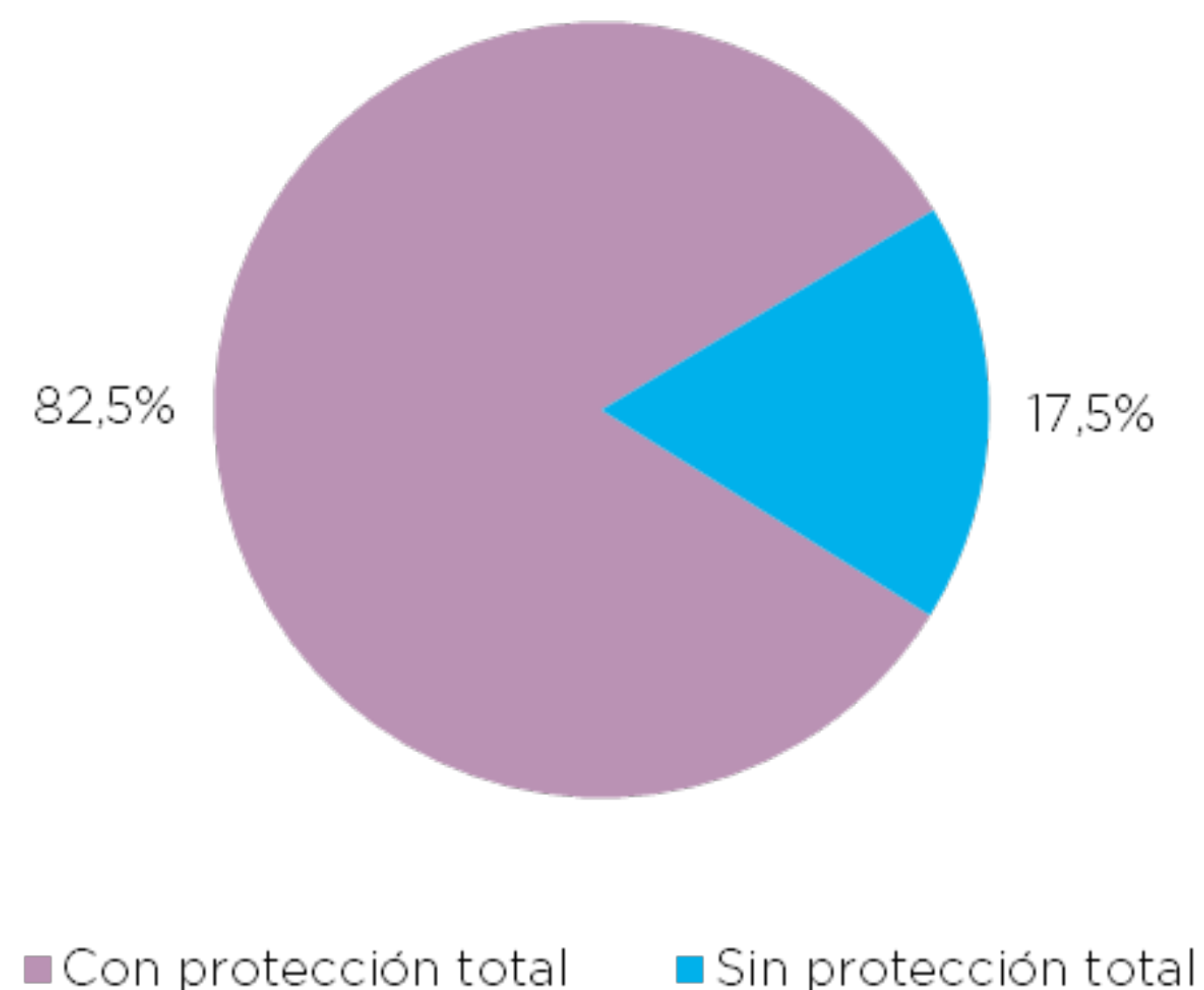


# Total motovehículo protegido

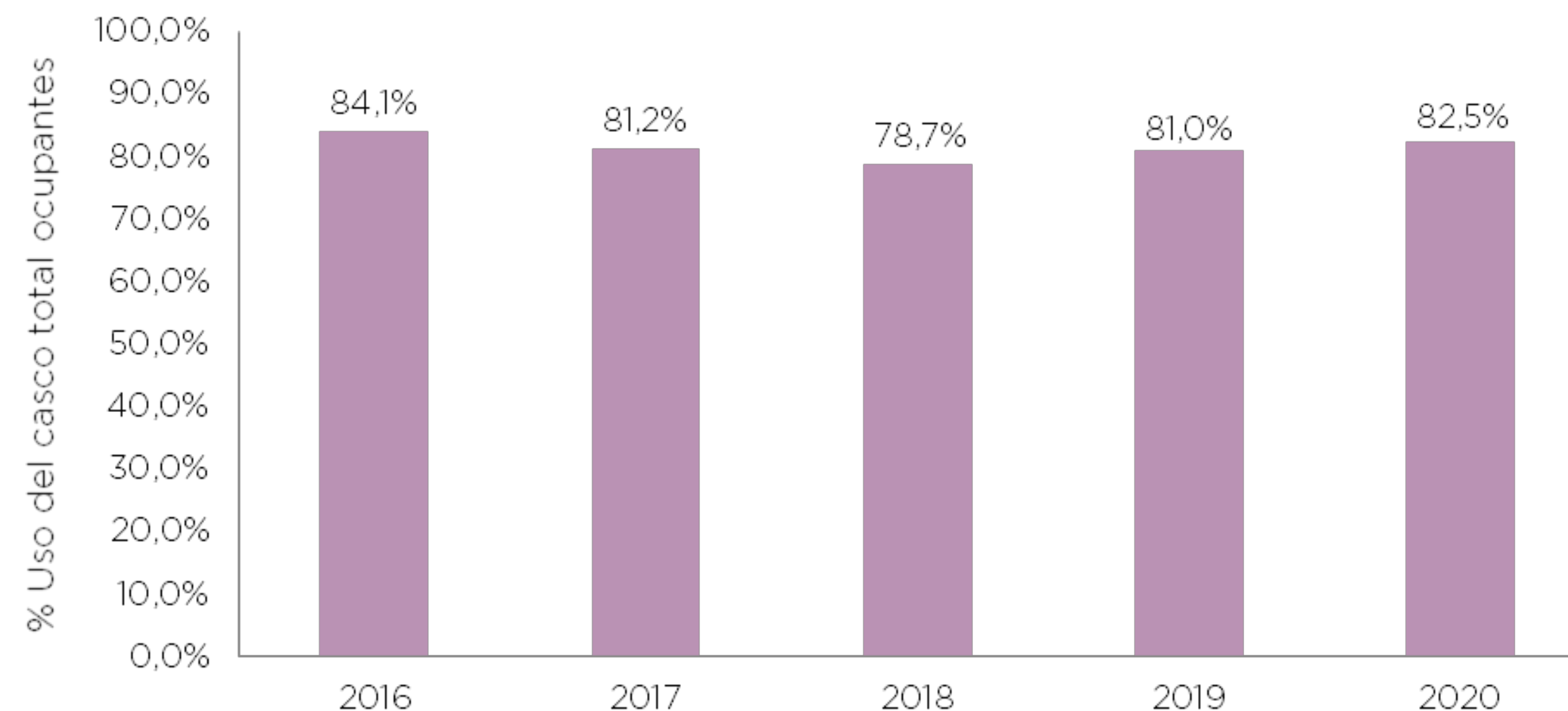
Si bien, como se observara previamente, casi nueve de cada diez motovehículos tuvieron un solo ocupante, se constata que en el 82,5% de las observaciones todos los ocupantes de las motos observadas llevaban la

protección correspondiente. Este dato presenta una evolución similar a la registrada para el uso del casco por los ocupantes.

Motovehículos con todos sus ocupantes protegidos



Evolución del % de motovehículos con todos sus ocupantes protegidos 2016 - 2020



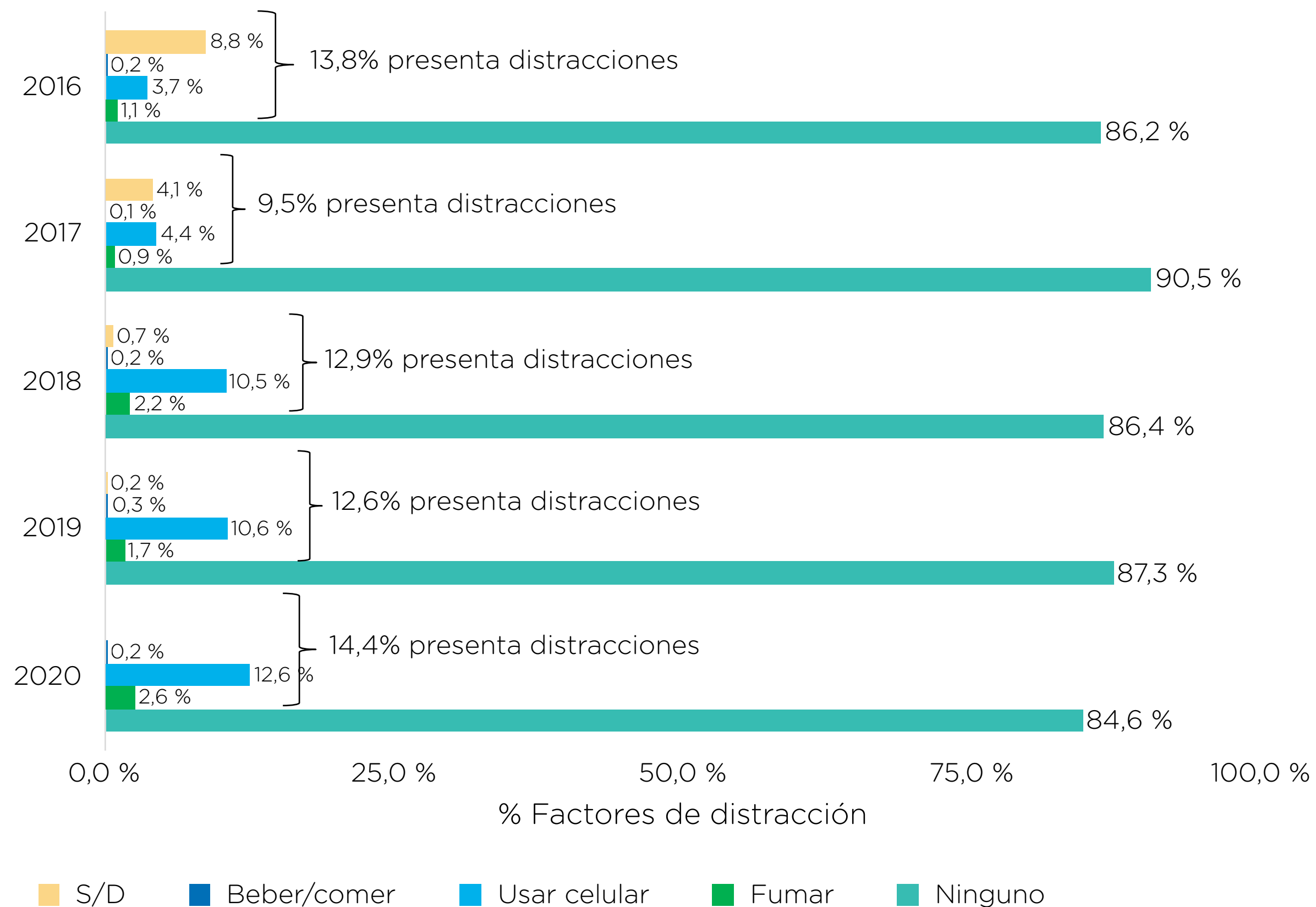
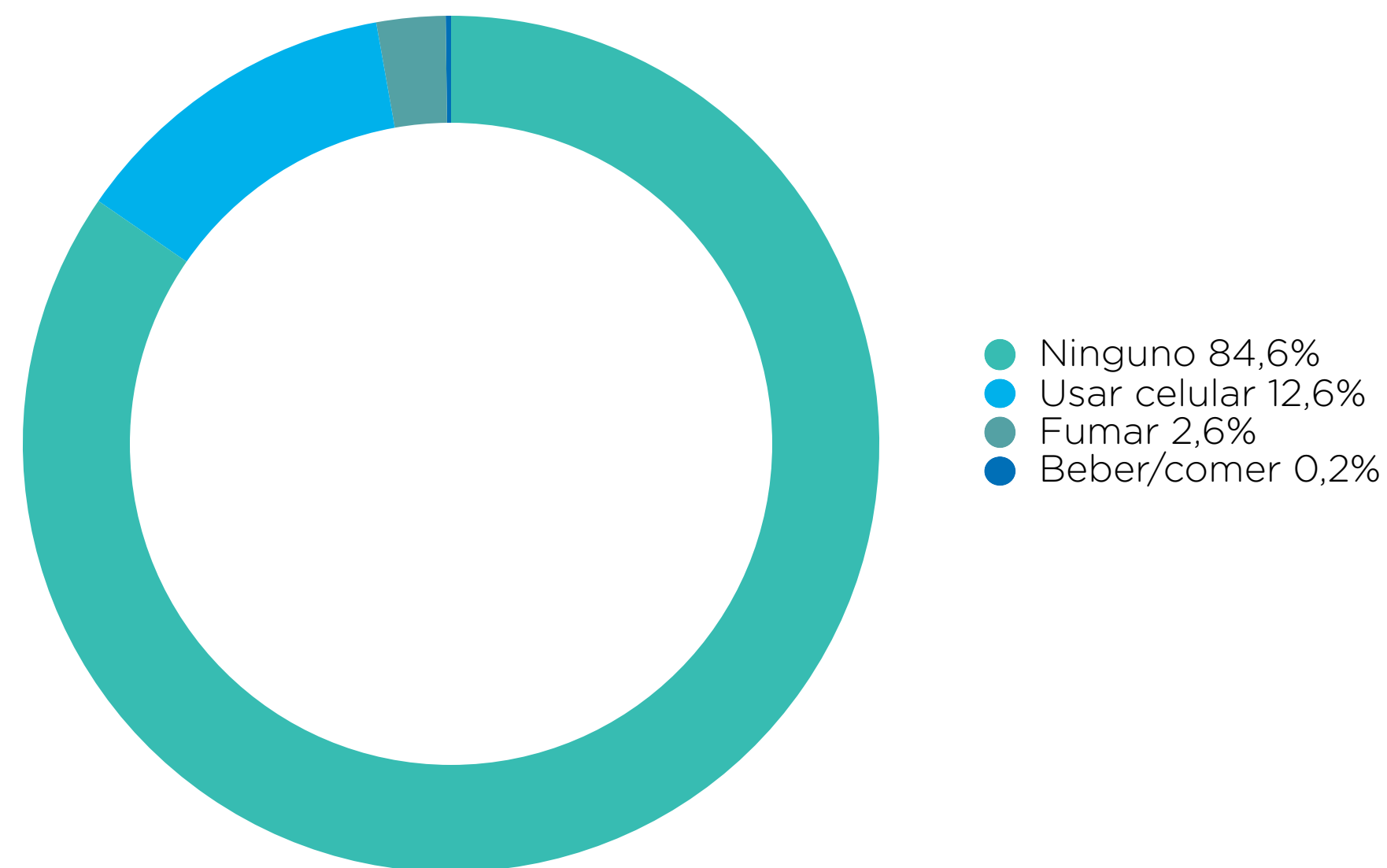


# Resultados Factores de Distracción

# Factores de distracción según sexo de quién conduce

Un 14.4% de los conductores de motovehículos presentan alguna actitud de distracción al volante de su vehículo, siendo el principal de ellos - al igual que en los automóviles - el uso del celular, observado en el 12,6% de

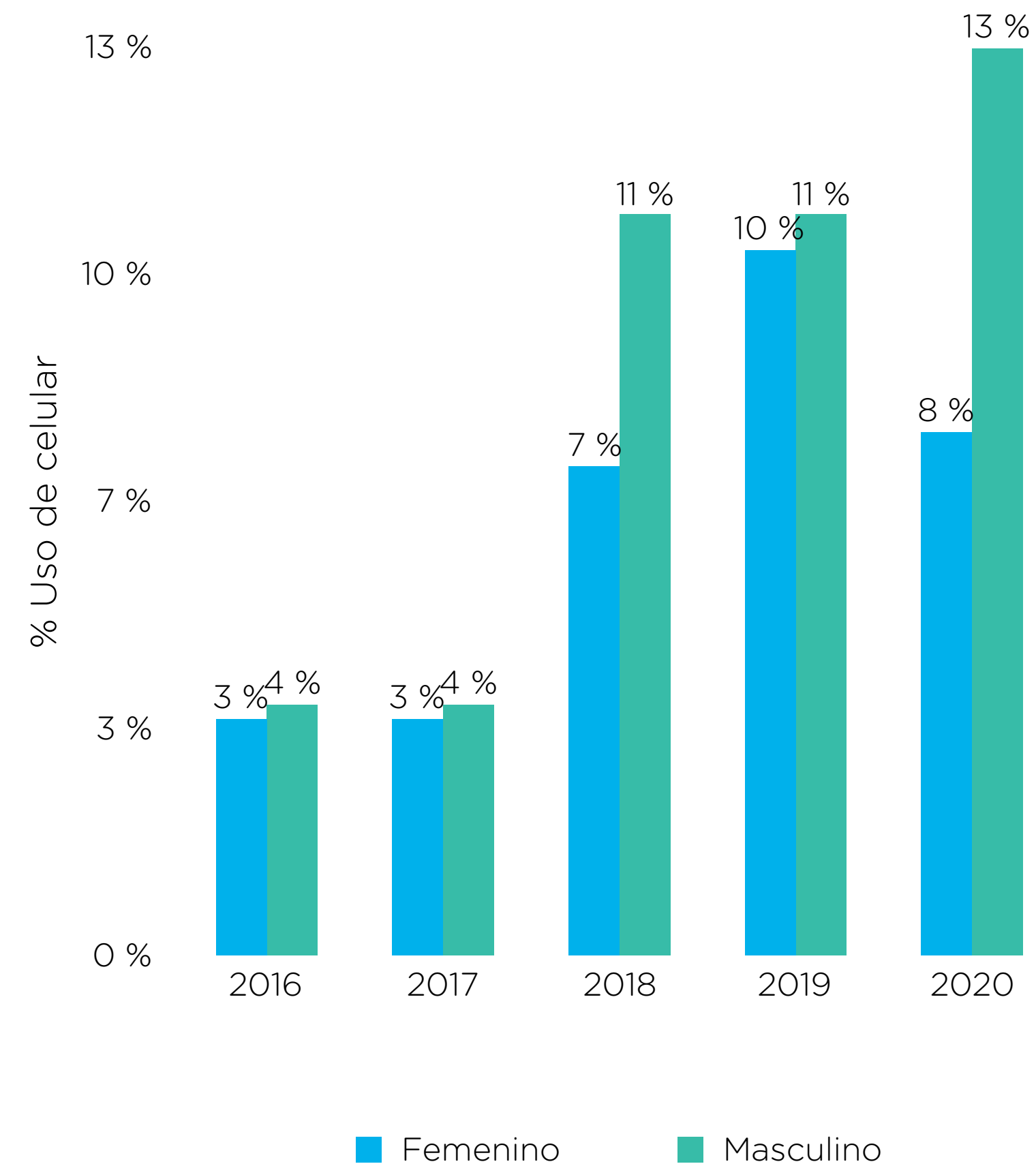
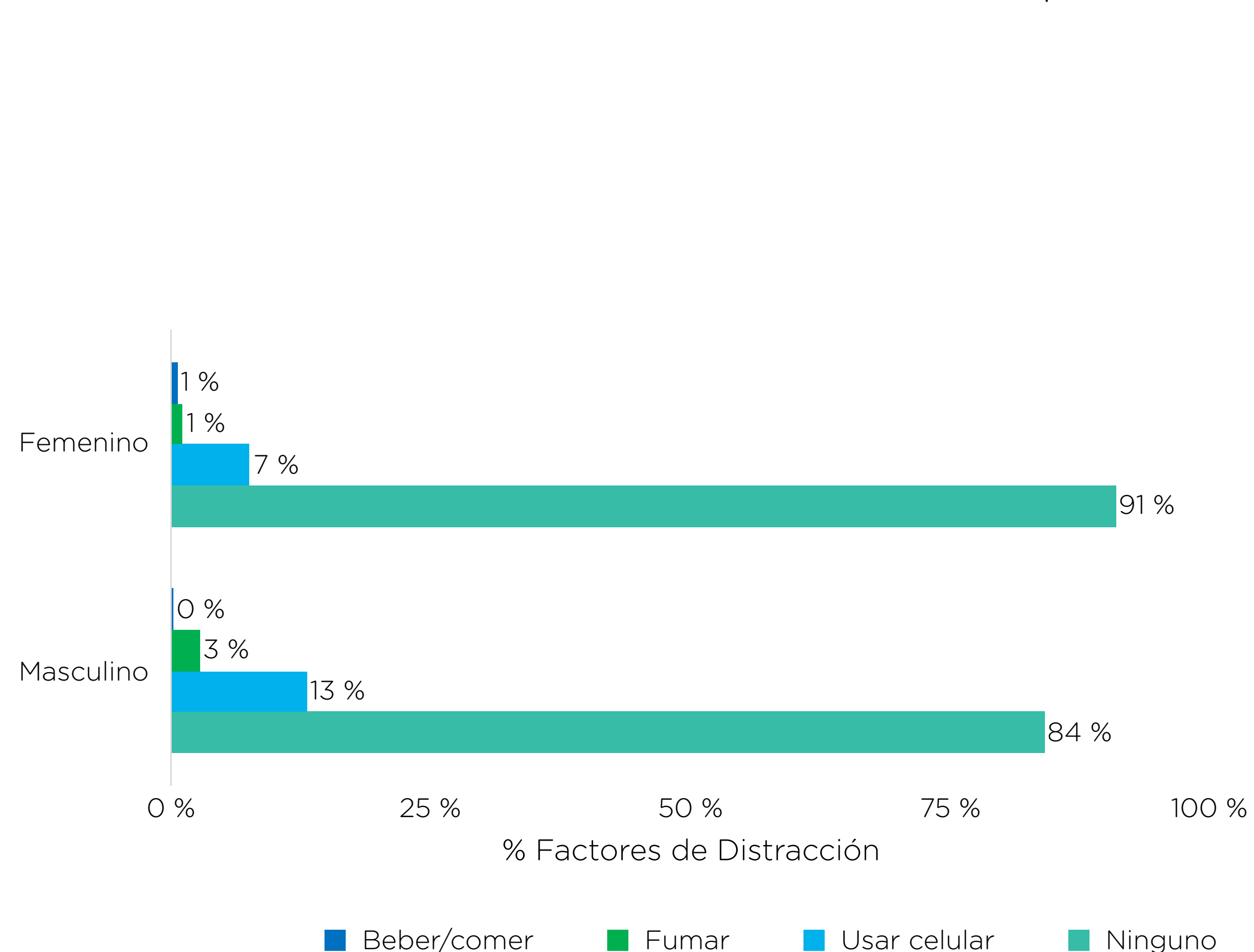
los conductores. Se observa respecto de mediciones anteriores, un aumento de 2 puntos en la presencia de distracciones, reflejado en su totalidad en el aumento del uso del celular.

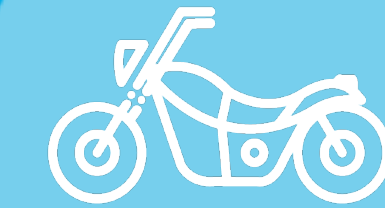


# Factores de distracción y su evolución 2016-2020

De manera similar al uso del casco, la ausencia de factores de distracción en la conducción de motovehículos es mayor entre las mujeres que entre los hombres. En el caso del uso del celular, se amplía la

diferencia del uso del dispositivo, llegando entre los hombres a ser dos tercios mayor que en el caso de las mujeres.





# Conclusiones

# Conclusiones motovehículos

- Entre 2016 y 2020 se mantiene estable el porcentaje de uso de casco en los ocupantes de motovehículos.
- Esta estabilidad está reflejada además en el uso de casco en la totalidad de los ocupantes del rodado.
- No obstante, se observa que, ante el aumento de motos de uso comercial, el porcentaje de uso de casco en sus ocupantes cae tanto en relación al promedio general como al uso en ocupantes de motovehículos particulares.
- Para esta medición aumenta en dos puntos el porcentaje de situaciones de distracción en el manejo por los motociclistas, aspecto que es explicado prácticamente en su totalidad por el aumento (+ dos puntos) del uso del celular respecto de 2019.



# 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:** Ocupantes de motocicletas y ciclomotores.

**Unidades de análisis:** Los pasajeros presentan las siguientes categorías: Conductor o piloto, Pasajeros 1, 2 y 3 (adultos, jóvenes, niños/as y bebés).

**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:** Motovehículos. Se observó a todos los ocupantes de los motovehículos.

# Puntos de observación

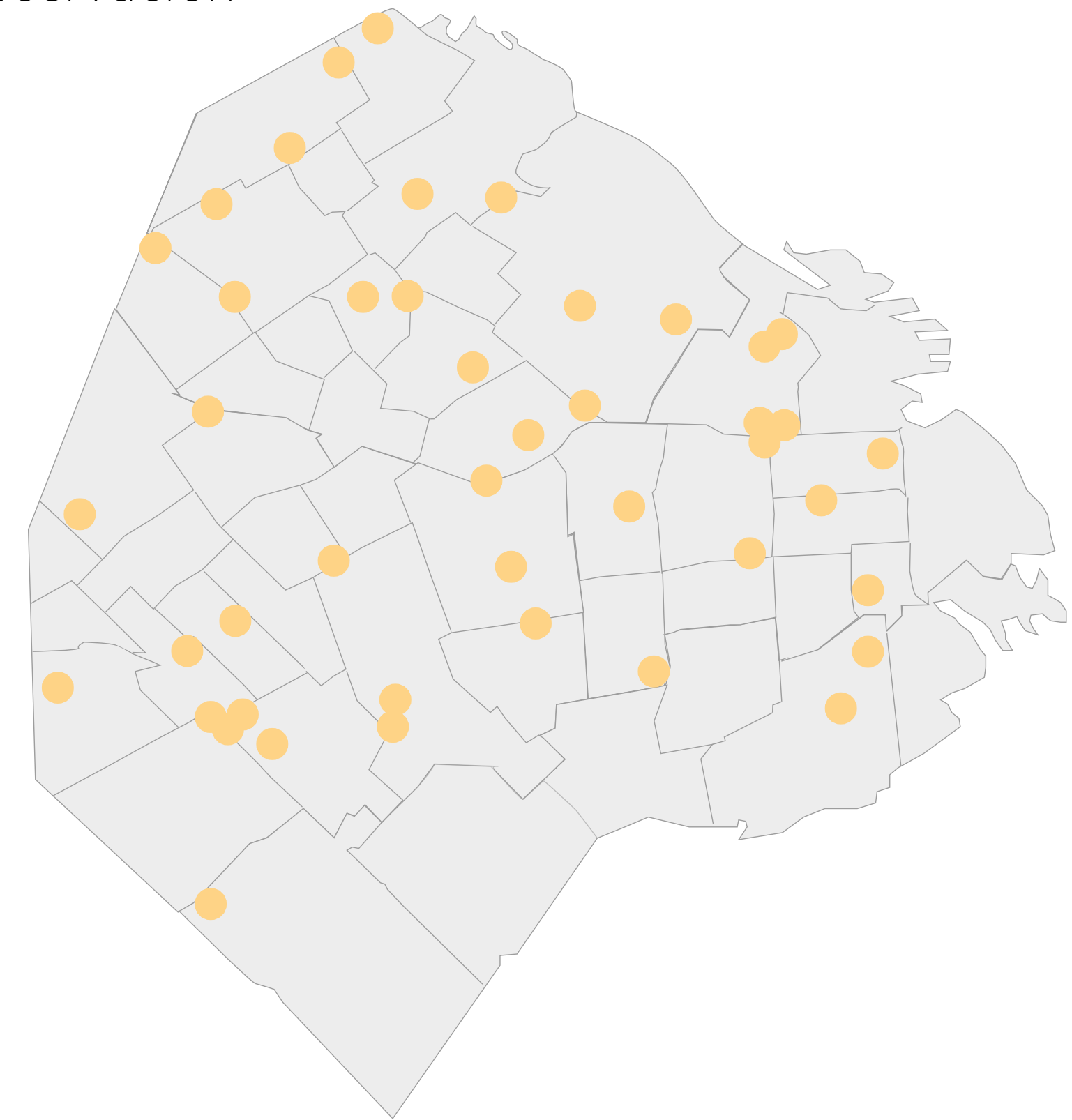
Los puntos de observación se establecieron a partir del muestreo de un conjunto de intersección viales con semáforo.

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).

*Puntos de observación*



# 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: 2,5 puntos porcentuales. Varianza máxima ( $p=0,5$  y  $q=0,5$ )
- Efecto diseño (DEFF): 1,2
- A partir de tales parámetros se establecieron un tamaño de muestra de 2564 motovehículos.

**Técnica de relevamiento:** Observación no participante

**Instrumento de recolección:** Formulario electrónico de observación.

# Tamaño de la muestra

*Cantidad de observaciones según días, turnos y zonas geográficas.*

Muestra		
	Total	
Días	Casos	%
Fin de Semana	913	35,6%
Laborables	1650	64,4%
	2563	100,0%
Turnos		
Mañana	1270	49,6%
Tarde	1293	50,4%
	2563	100,0%
Zona		
Centro	480	18,7%
Norte	526	20,5%
Oeste	597	23,3%
Sur	960	37,5%
Total	2563	100,0%

# Conductas observadas

Indicador	Definición
<b>Uso de casco</b>	Medida objetiva que indica el uso de casco en conductor y pasajeros de motovehículos. Si se detectaba que el casco estaba desabrochado o que no era un casco apto para motociclistas se lo clasificaba como “no uso”.

# Referencias

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