

Ministerio de Infraestructura y Movilidad
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

Décimo Estudio de Factores de Riesgo Vial

Motovehículos

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

2016 - 2025

Febrero 2026



Autoridades

Jefe de Gobierno

Jorge Macri

Secretario de Transporte y Obras Públicas

Guillermo Krantzner

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, Mariana Sanguinetti, Ana Street, Nahir Fabiani

Programación de la aplicación de relevamiento

Lorena Ríspoli

Realización del relevamiento

Leandro Artusi, Alicia Roldán, Mariana Sanguinetti, Livia Carmo Marquez, Patricio Devoto, Ariel Matalón, Nahir Fabiani, Cecilia Arrarás, Ana Street, Marcos Sant, Alejandro Sicra, Renata Alicata

Procesamiento de datos

Marcos Sant

Elaboración del Informe

Marcos Sant, Mariana Sanguinetti

Diseño Gráfico

Renata Alicata

Índice

1. Uso de casco

- 1.1. Uso del casco – Variación 2016-2025
- 1.2. Uso del casco según ubicación en el motovehículo – Variación 2016-2025
- 1.3. Uso del casco según tipo de uso del motovehículo. Variación 2016-2025
- 1.4. Uso del casco según zona
- 1.5. Uso del casco según zona – Variación 2016-2025
- 1.6. Uso del casco según sexo de quien conduce – Variación 2016-2025
- 1.7. Uso del casco según sexo de pasajero/a
- 1.8. Uso del casco según día de la semana – Variación 2016-2025
- 1.9. Uso del casco según momento del día – Variación 2016-2025
- 1.10. Uso del casco según antigüedad del vehículo – Variación 2016-2025
- 1.11. Uso del casco – Total ocupantes protegidos – Variación 2016-2025

2. Distracciones en Motovehículos

- 2.1. Factores de distracción en motovehículos - Variación 2016-2025
- 2.2. Factores de distracción según sexo de quien 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. Puntos de observación en calles y avenidas, Zonas
- 3.3. Características observadas
- 3.4. Referencias
- 3.5. Características de la muestra
- 3.6. Cantidad de observaciones según días, turnos, zonas y tipo de vehículo

Resumen Ejecutivo

- Casi nueve de cada diez (88,1%) ocupantes de motovehículos circula con el casco correspondiente y correctamente colocado, valor que refleja una caída de 1 punto respecto de 2024, mismo valor observado en 2021.
- La reducción del uso correcto de casco se verificó para todos los tipos de uso, los dos sexos, turno mañana, fin de semana y día de semana y en motos de antigüedad menor a 10 años. En el caso del turno tarde se observa un leve incremento del uso de casco y no presenta variación en motovehículos de más de 10 años.
- El porcentaje de motovehículos que circulaban con todos los ocupantes protegidos fue del 86,9% de las observaciones, esto representa una caída de casi un punto respecto al año anterior y de cuatro puntos respecto a 2023.
- El uso de casco es mayor en:
 - Los motovehículos de uso particular (89,7%) respecto a lo de uso comercial (83,8%)
 - En la zona Oeste (95,4%) respecto a Norte (85,8%), Sur (85,5%) y Centro (84,3%)
 - En conductoras (93,9%) respecto a conductores (87,6%)
 - En pasajeras (88,8%) respecto de los pasajeros (80,5%)
- Un 25,8% de los conductores/as de motovehículos presentó distracciones, siendo la principal de ellas el uso del celular, con un 23,7%. La presencia de distracciones es 1,2 puntos mayor respecto de los valores de 2024 y de 6,7 puntos respecto a 2023.
- El uso del celular presenta un incremento mayor al total (1,6 puntos) respecto de 2024, lo que supone que es este valor el que impacta centralmente en el total.
- La observación de distracciones en motovehículos aumenta:
 - En los motovehículos sin patente (33,8%) respecto a aquellos con patente (23,4%)
 - En motovehículos comerciales (40,1%) respecto de los particulares (19,3%)
 - En conductores (26,3%) respecto de conductoras (20,2%)

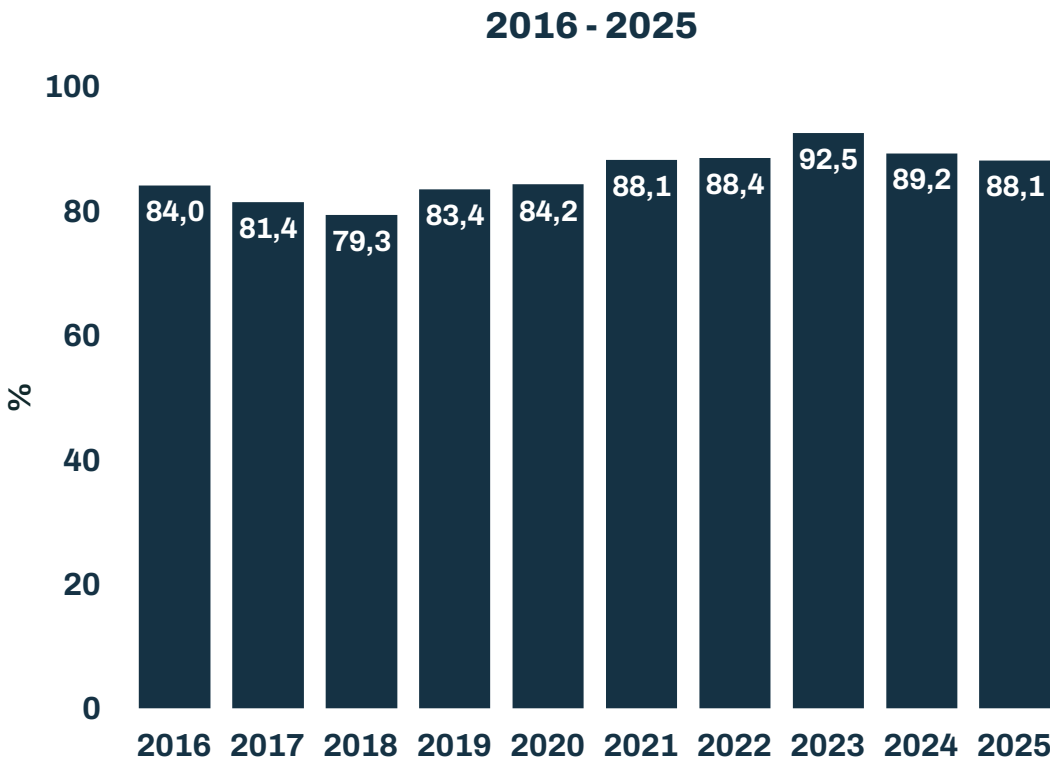
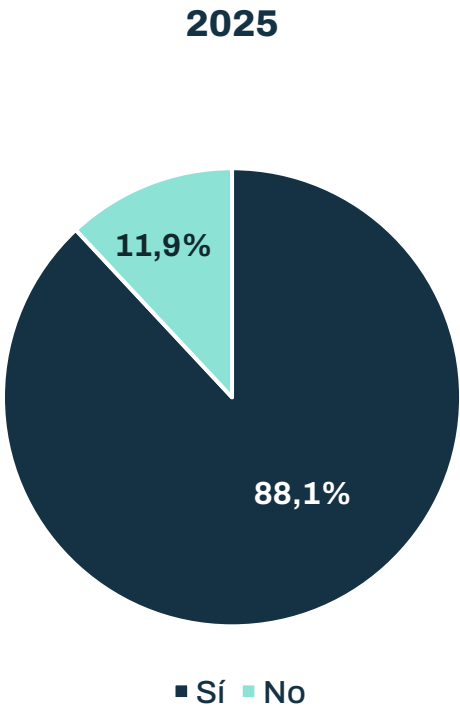
1. Uso de Casco

01

1.1. Uso del casco

Variación 2016 -2025

En el 88,1% de las observaciones realizadas, los y las ocupantes de motovehículos tenían casco correctamente colocado. El gráfico nos muestra un porcentaje de utilización de ese elemento de casi 1 p.p. menos que en 2024.

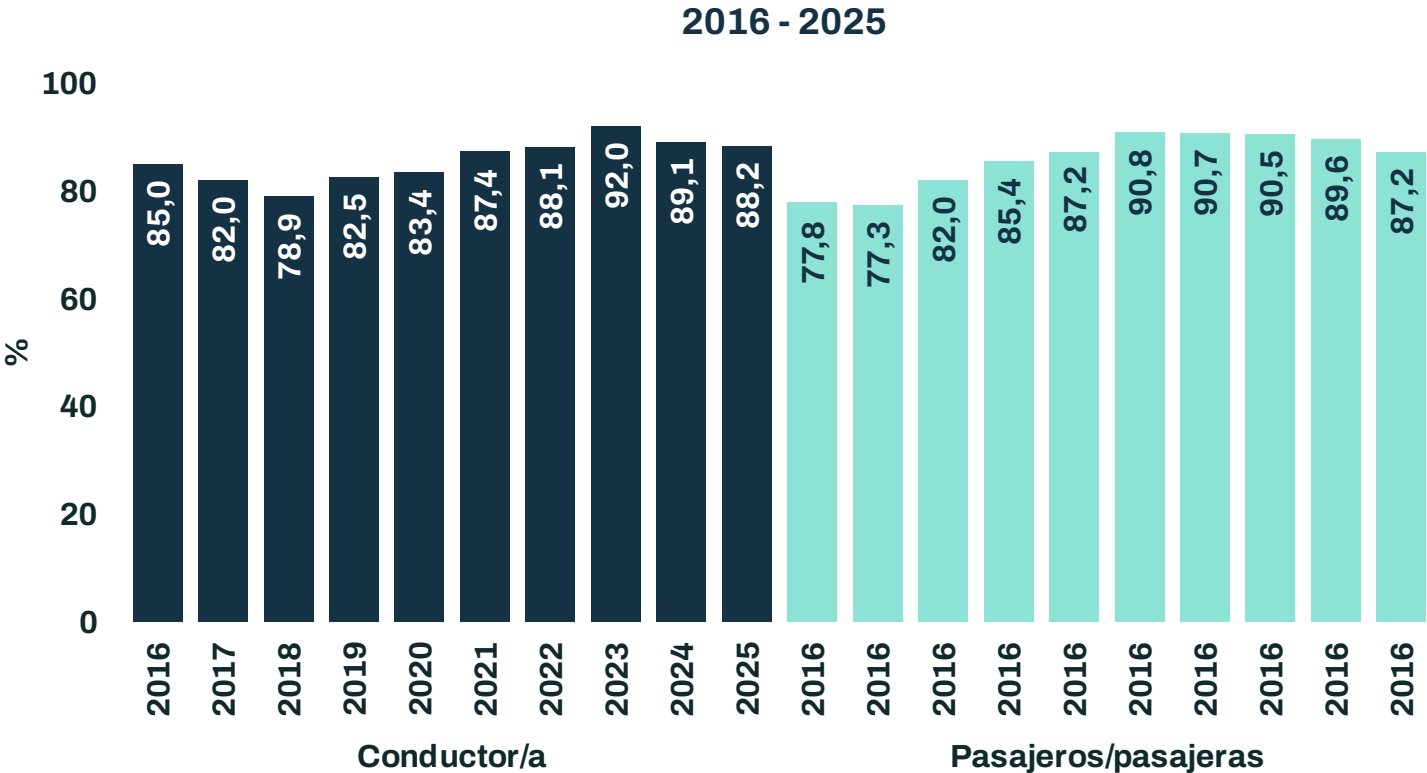
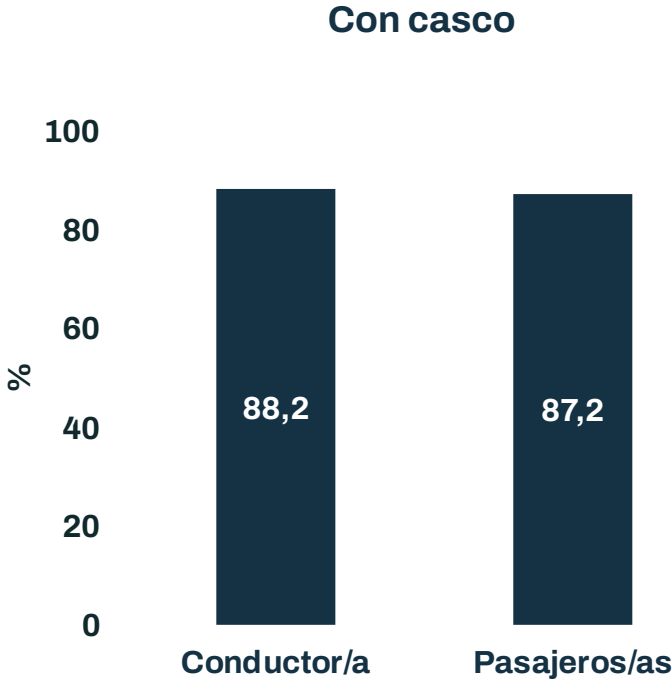


* Los porcentajes se presentan considerando las observaciones positivas, esto es sin contar los casos sin visualizar (5,4%), tomando el mismo criterio para los porcentajes de los años anteriores.

1.2. Uso del casco según ubicación en motovehículo

Variación 2016 -2025

El uso del casco es levemente superior en los conductores/as (88,2%) que en los pasajeros/as (87,2%). En el caso de los/as acompañantes, el uso de casco muestra un reducción desde 2022. En los conductores la caída en el uso de este elemento se produce en los dos últimos años.

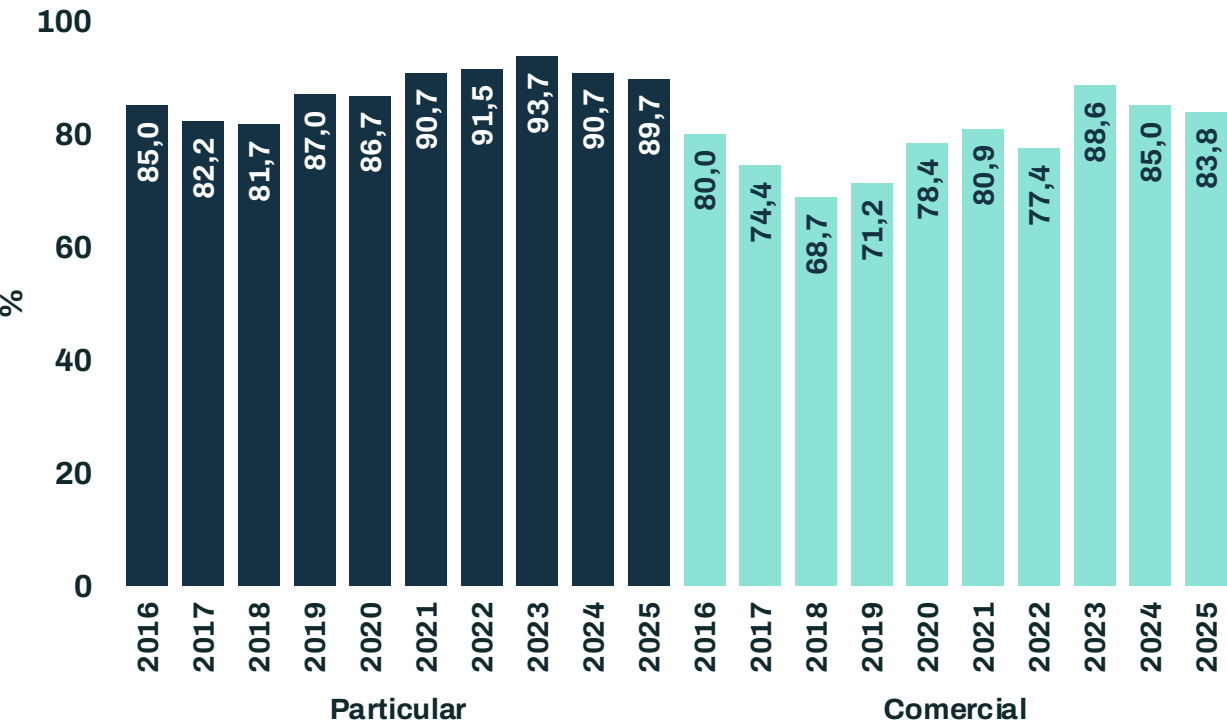


1.3. Uso del casco según tipo de uso del motovehículo

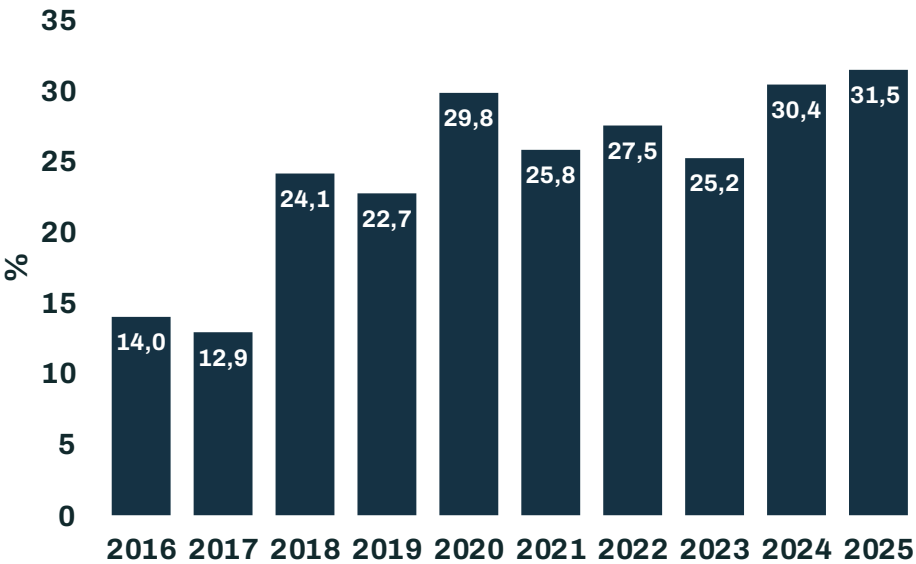
Variación 2016 -2025

El uso del casco es menor en los ocupantes de motovehículos de uso comercial que particular. En los dos últimos años relevados se observa un reducción del uso del casco en ambos. El porcentaje de motos comerciales respecto del total de motos observadas alcanza el 31,5%, un poco más de 1 punto respecto a la última medición.

Evolución del uso de casco
según tipo de uso 2016 - 2025

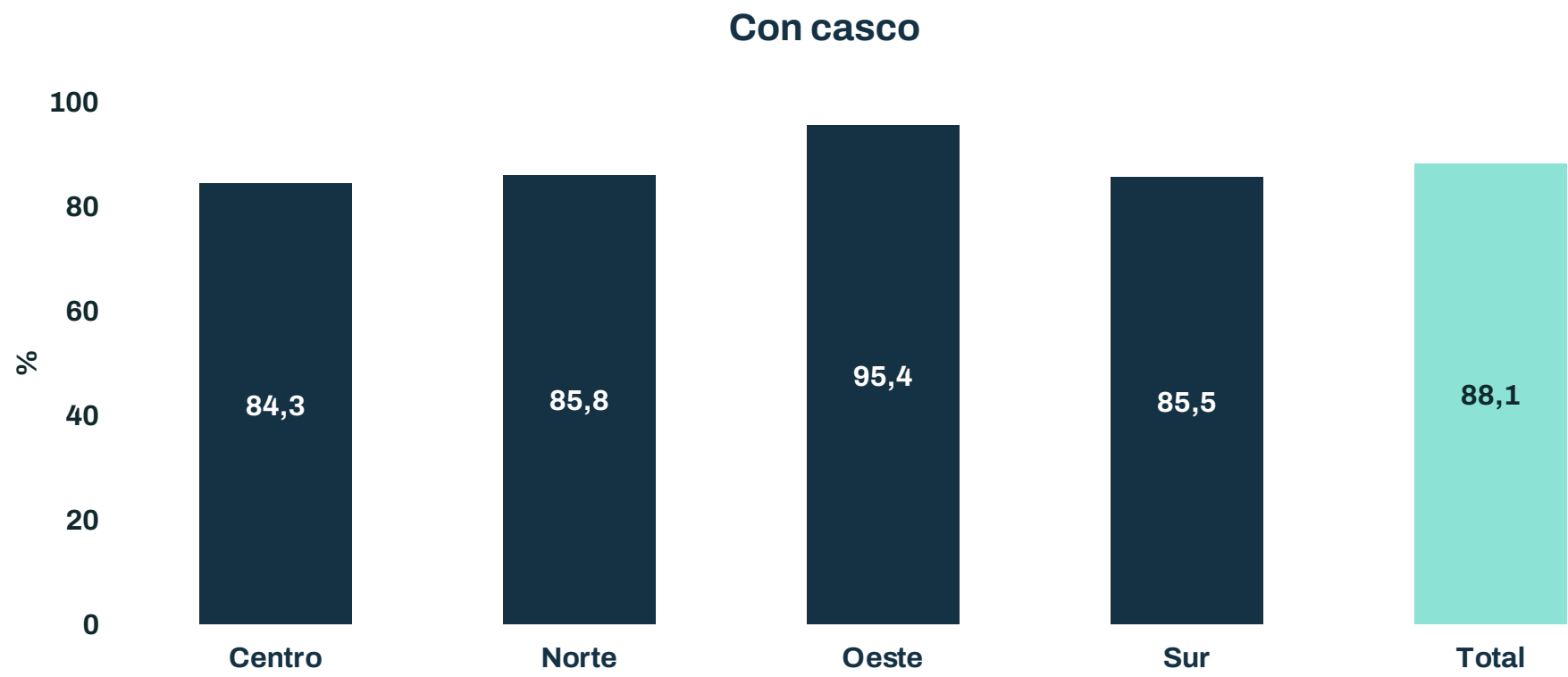


Motos comerciales observadas
respecto del total



1.4. Uso del casco según zona

Los relevamientos en las Zonas Norte y Sur arrojan resultados similares, con un uso de casco cercano al 86%. En contraste, la Zona Oeste registra un valor superior en más de 7 p.p. respecto del promedio, mientras que la Zona Centro presenta la menor proporción de uso de casco.

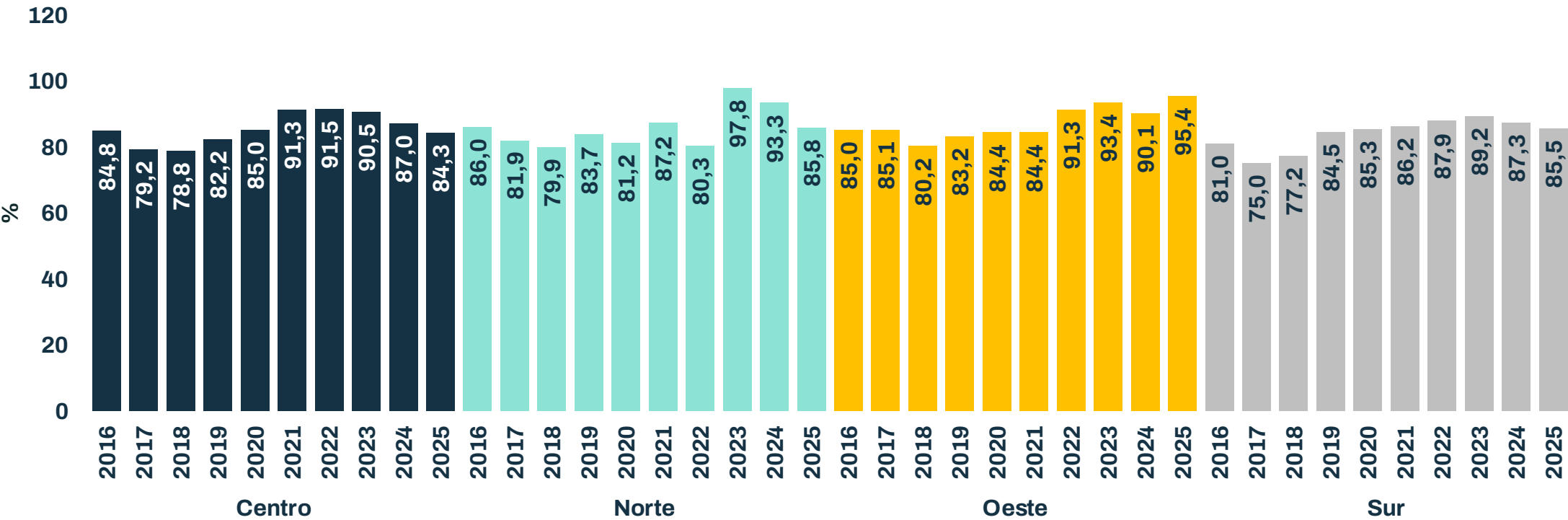


1.5. Uso del casco según zona

Variación 2016 -2025

En 2025, la Zona Oeste registra el mayor porcentaje, posición que en relevamientos anteriores ocupaba la Zona Norte, tras un incremento cercano a 5 p.p. respecto de 2024. En contraste, la Zona Norte evidencia una caída acumulada de 12 p.p. entre 2023 y 2025.

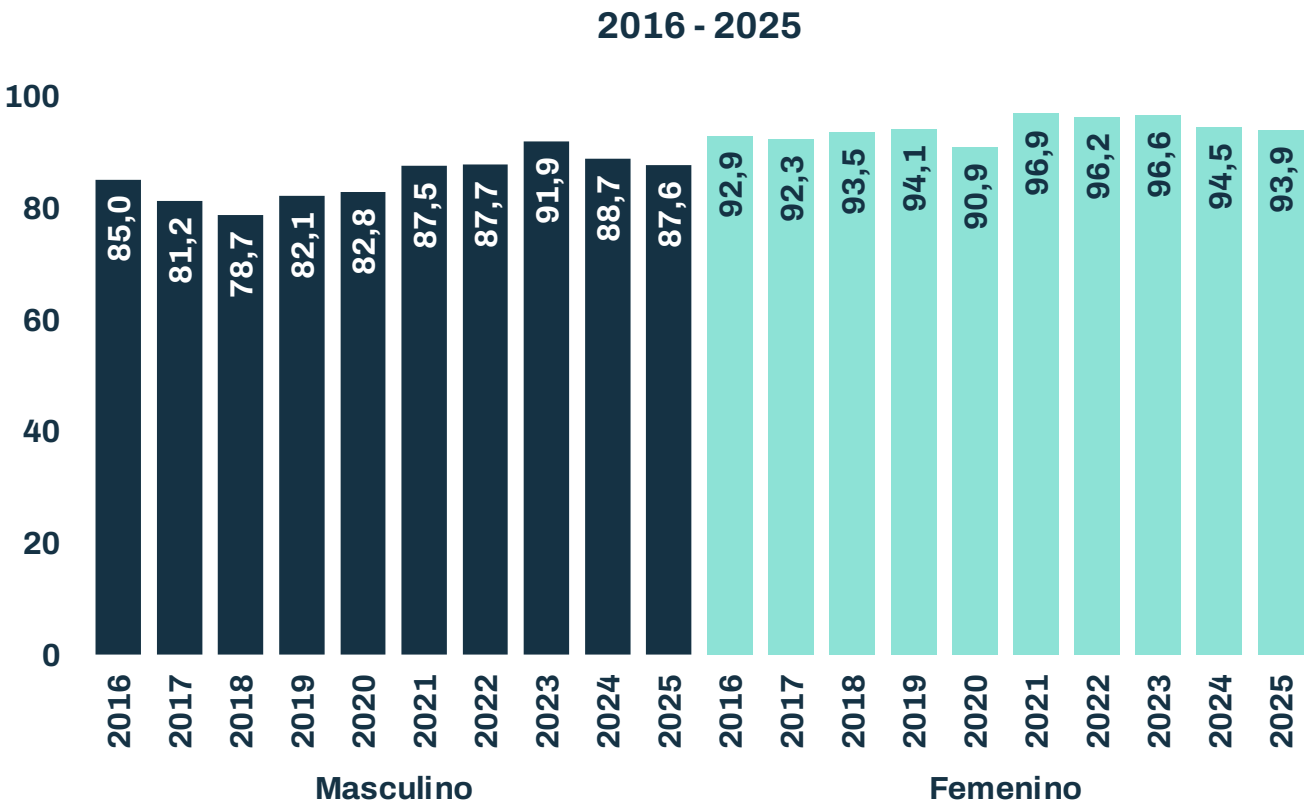
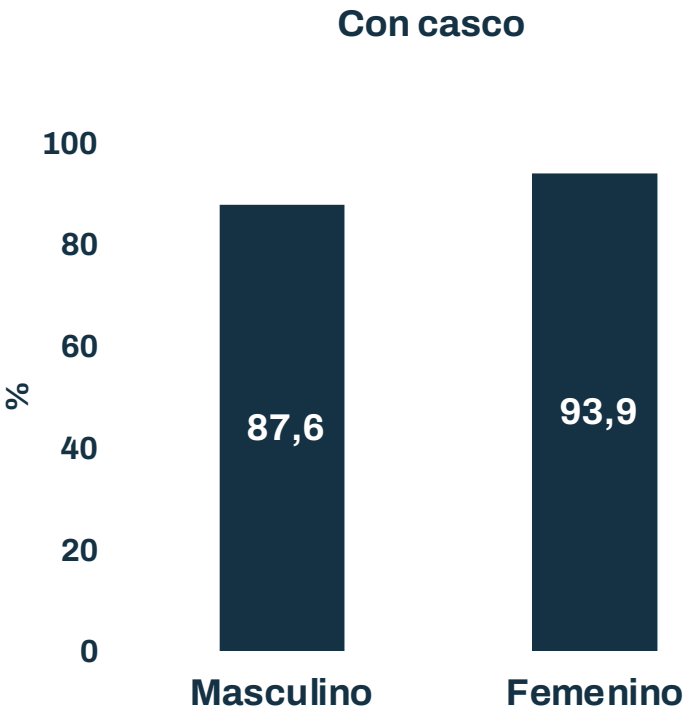
2016 - 2025



1.6. Uso del casco según sexo de quien conduce

Variación 2016 -2025

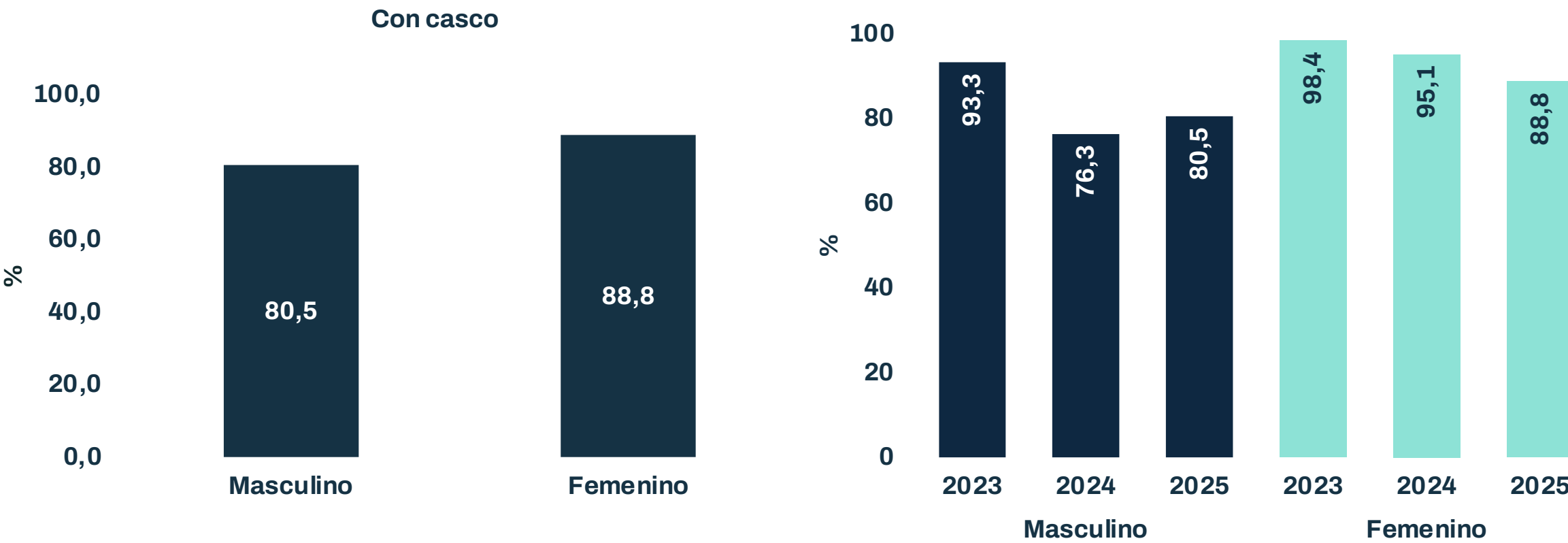
Se observa una mayor proporción del uso del casco cuando conducen mujeres respecto a conductores hombres, manteniéndose la tendencia histórica de mayor uso de casco entre conductoras para este tipo de vehículos. La tendencia a la baja en los últimos dos años se observa en ambos sexos.



1.7. Uso del casco según sexo del pasajero/a

Variación 2022 -2025

Considerando únicamente a los/as pasajeros/as (15,1% de las observaciones), el porcentaje de uso de casco es mayor entre las pasajeras mujeres. La caída en el uso del casco observada en los dos últimos años se manifiesta principalmente en este grupo. En el caso de los hombres, la fuerte disminución registrada en 2024 se revierte en parte en 2025*.

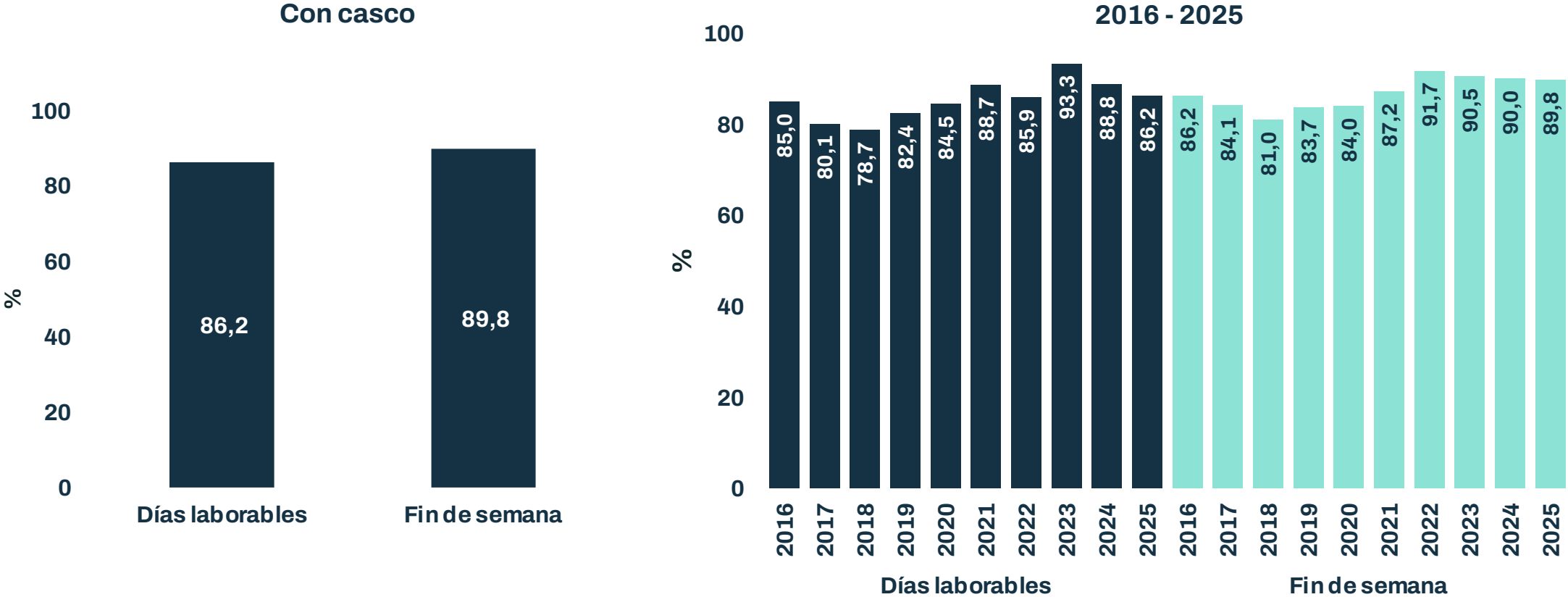


(*) Cabe señalar que los hombres constituyen una minoría dentro del universo de acompañantes. En 2025 solo el 15% de las observaciones corresponden a motocicletas con pasajero/a y, dentro de ese grupo, el 21% son hombres, por lo que los resultados podrían estar afectados por problemas de representatividad de la muestra.

1.8. Uso del casco según día de la semana

Variación 2016 -2025

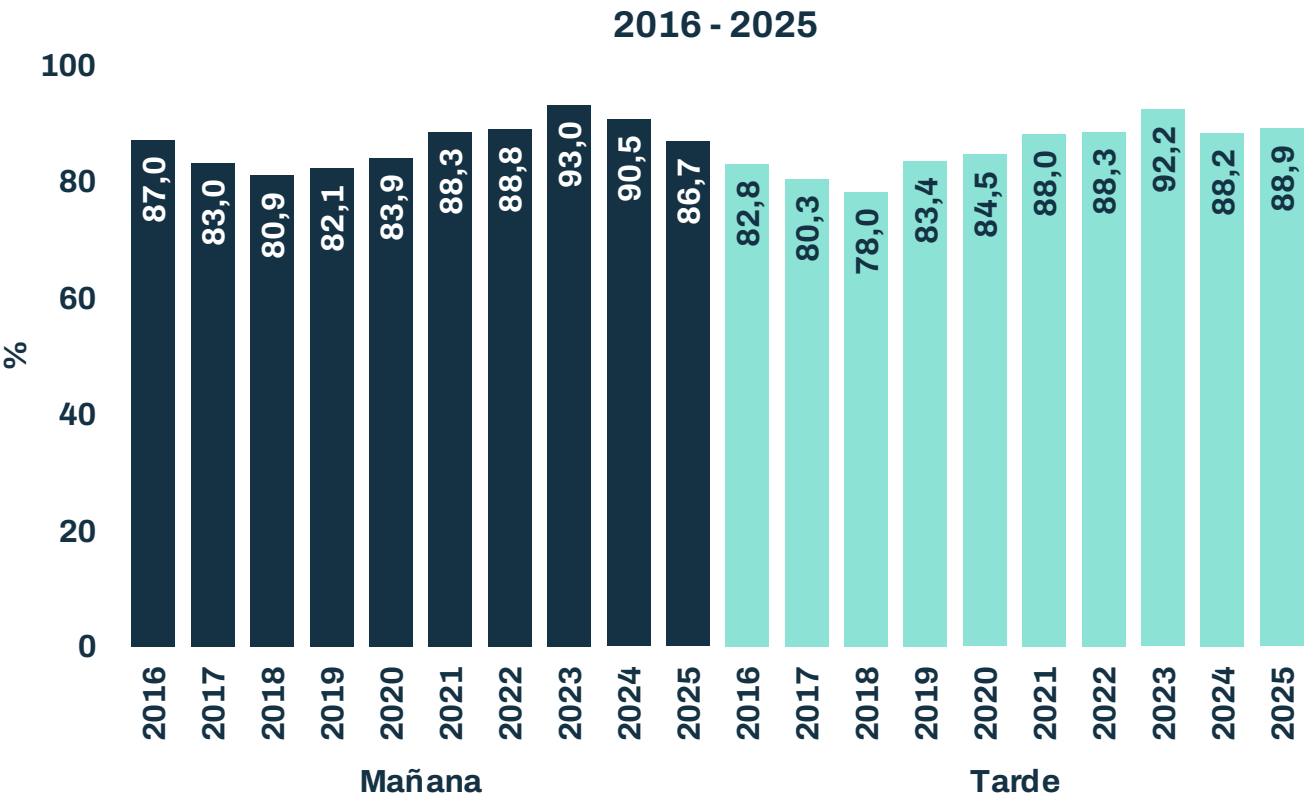
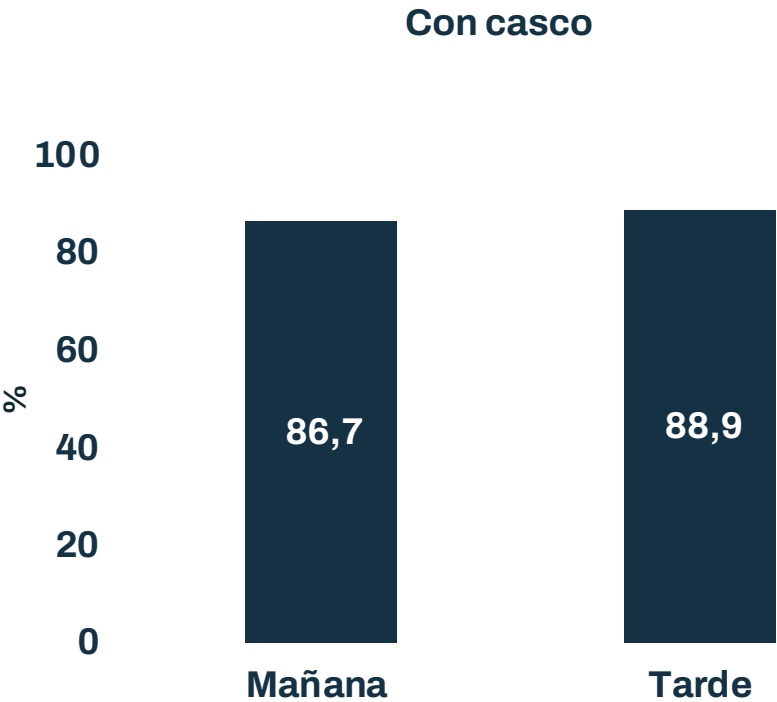
El uso del casco es mayor en 2025, en los fines de semana (89,8%) respecto de los días hábiles (86,2%). La caída en el uso del casco en los dos últimos años es mayor en los días hábiles que los fines de semana.



1.9 Uso del casco según momento del día

Variación 2016 -2025

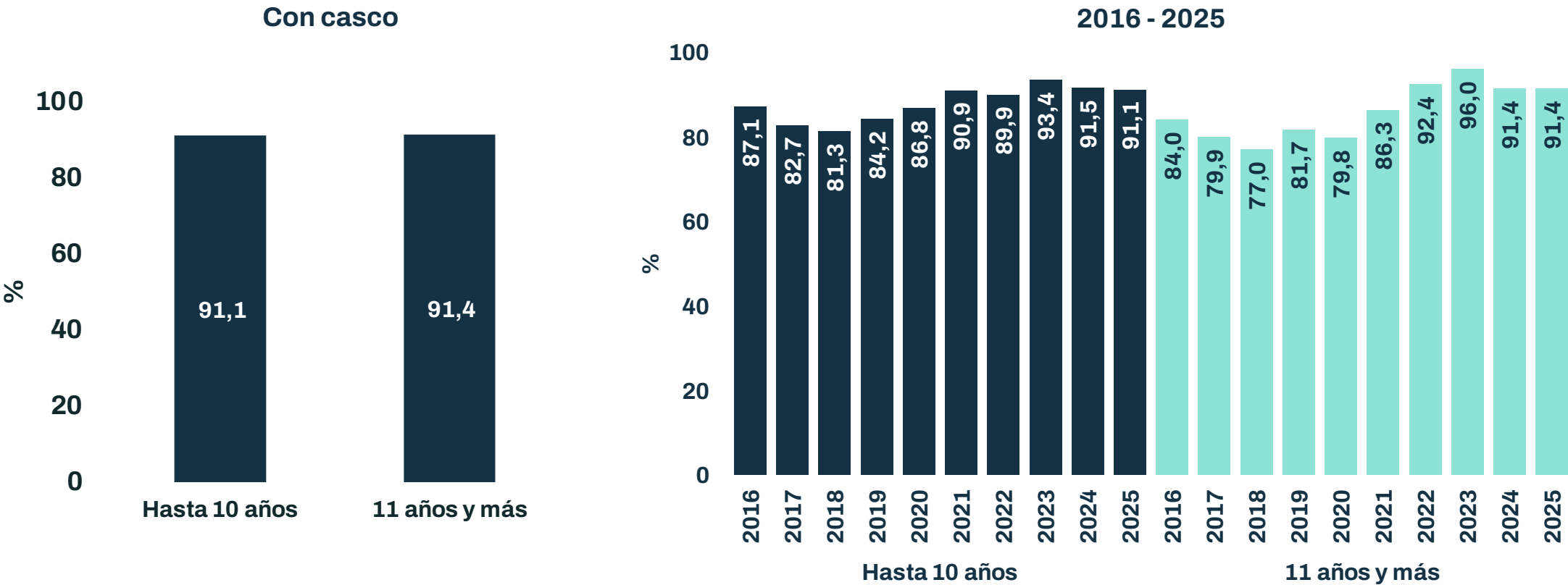
Al igual que en mediciones anteriores, no se perciben diferencias significativas en el uso del casco según momento del día. No obstante, la reducción del uso de casco en los últimos dos años es mayor por la mañana.



1.10. Uso del casco según antigüedad del vehículo

Variación 2016 -2025

Para esta medición se observa la ausencia de diferencias significativas en el uso de casco según antigüedad del motovehículo.

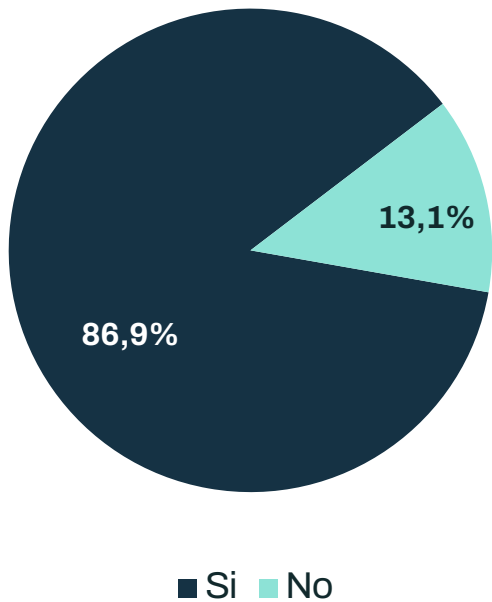


1.11. Uso del casco – Total ocupantes protegidos

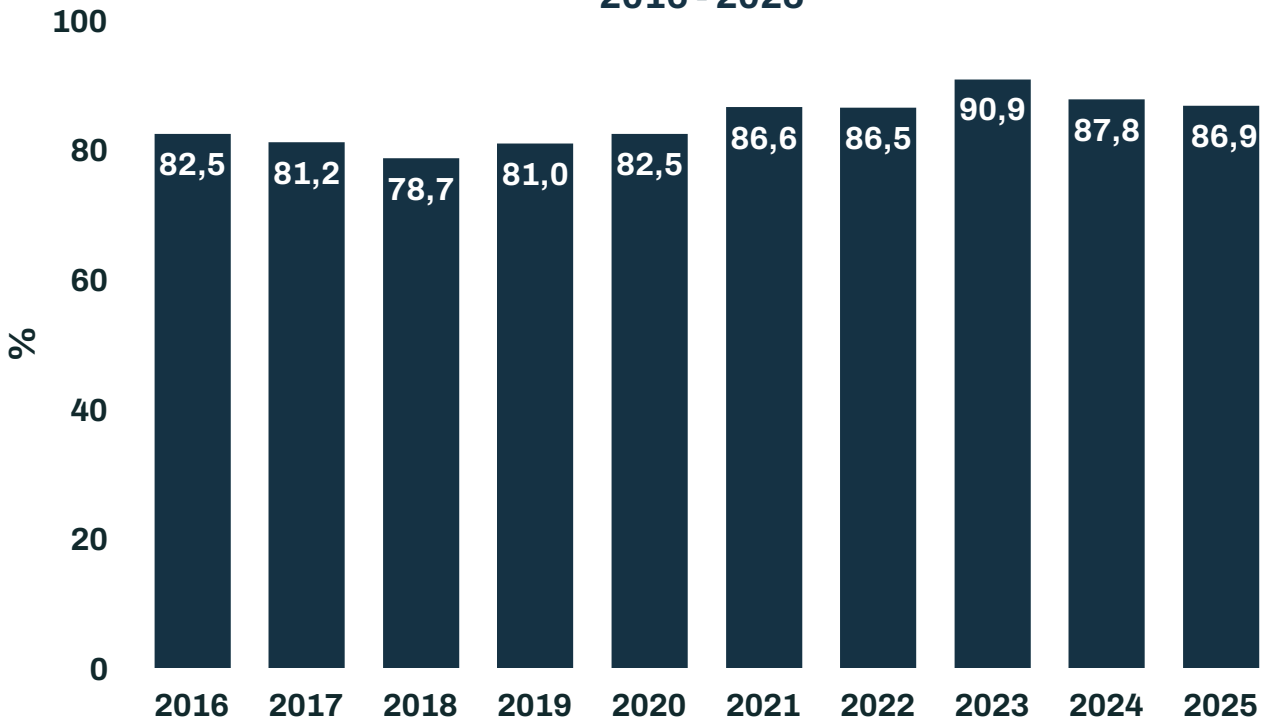
Variación 2016 -2025

Para esta medición, se constata que el porcentaje de motovehículos en el que todos los y las ocupantes viajan protegidos alcanza el 86,9% de las observaciones. Este dato representa una caída de casi un punto respecto al año anterior y de cuatro puntos respecto a 2023.

Total ocupantes protegidos



2016 - 2025



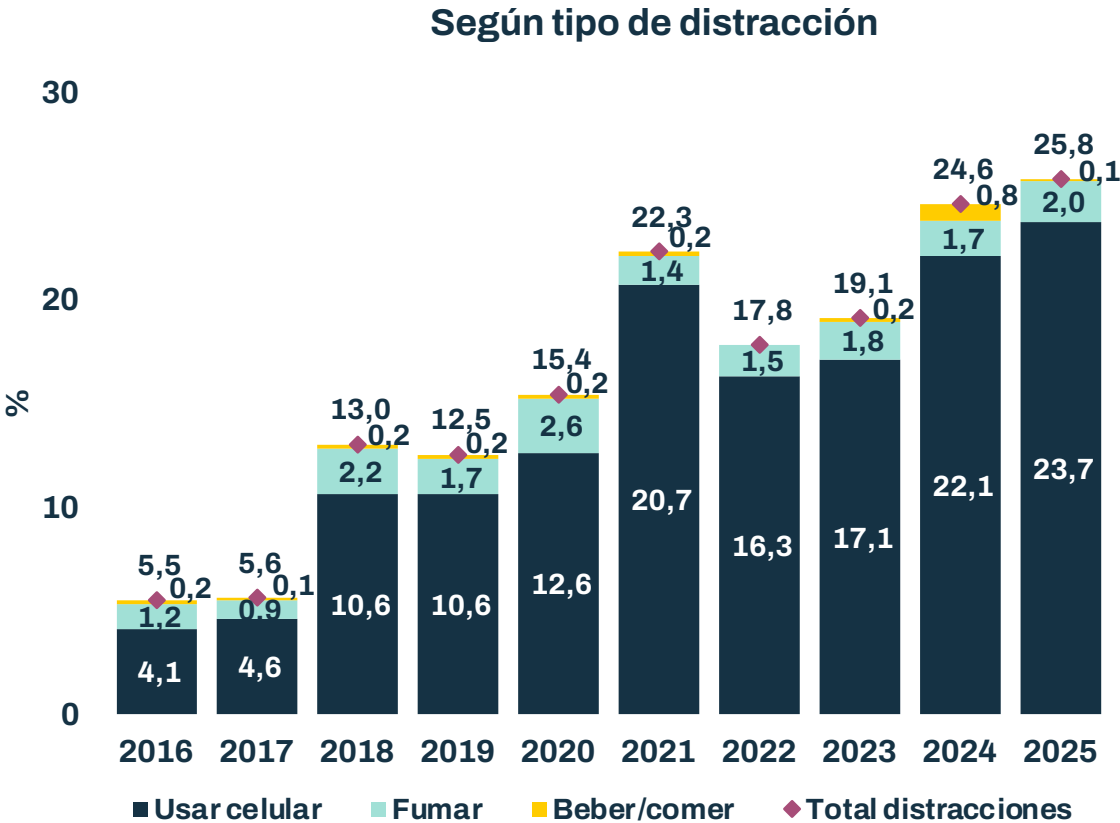
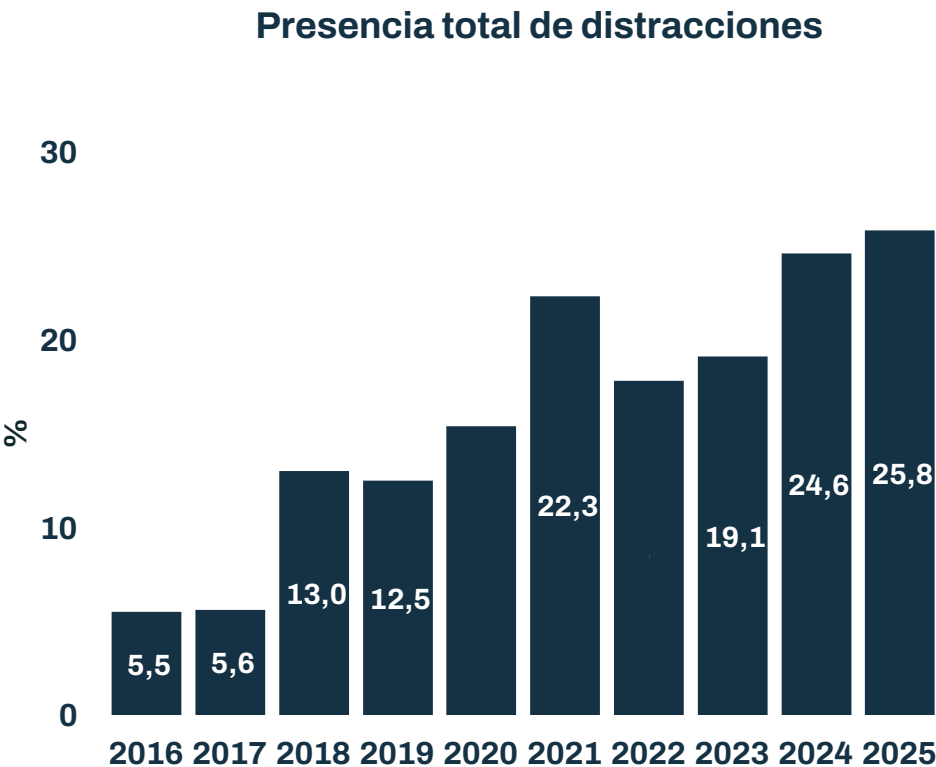
2. Distracciones en Motovehículos

02

2.1. Factores de distracción en motovehículos

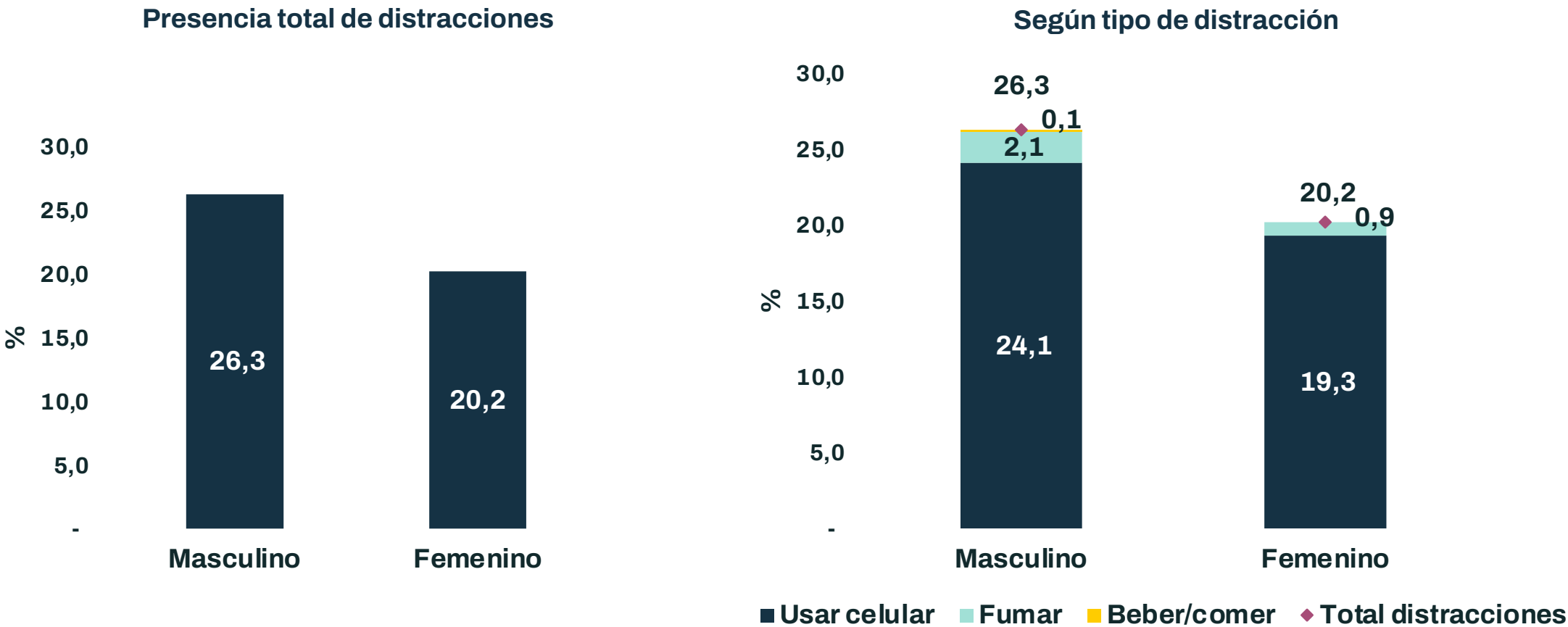
Variación 2016 -2025

El 25,8% de las personas que conducen motovehículos presenta algún tipo de distracción, siendo el uso del teléfono celular la principal conducta observada (92%), lo que equivale a un 23,7% del total de conductores. En comparación con 2024, la ocurrencia de distracciones registra un incremento de 1,2 p.p



2.2. Factores de distracción según sexo de quién conduce

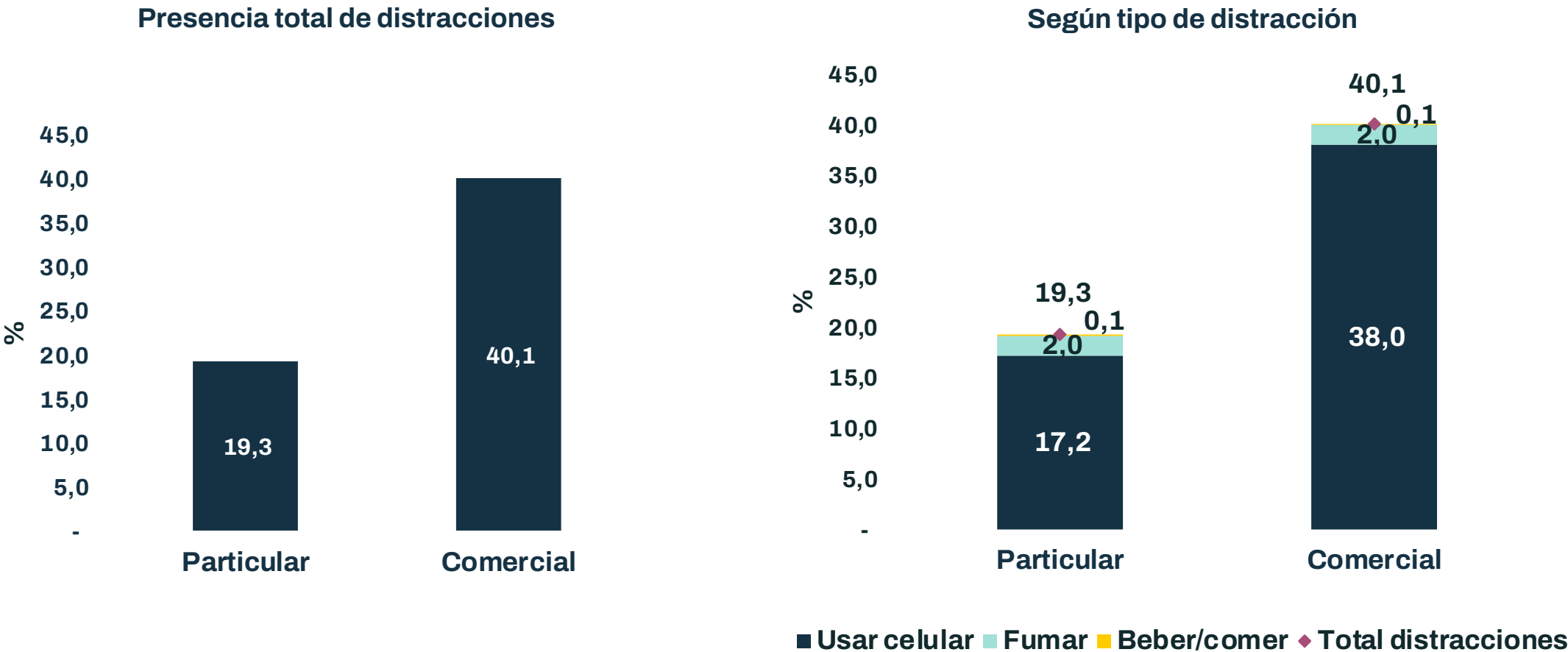
En 2025, el 26,3% de los conductores masculinos presentó algún tipo de distracción, siendo el uso del teléfono celular la principal conducta observada, con una incidencia 6,1 p.p. superior a la registrada entre las conductoras



2.3. Factores de distracción según uso del motovehículo

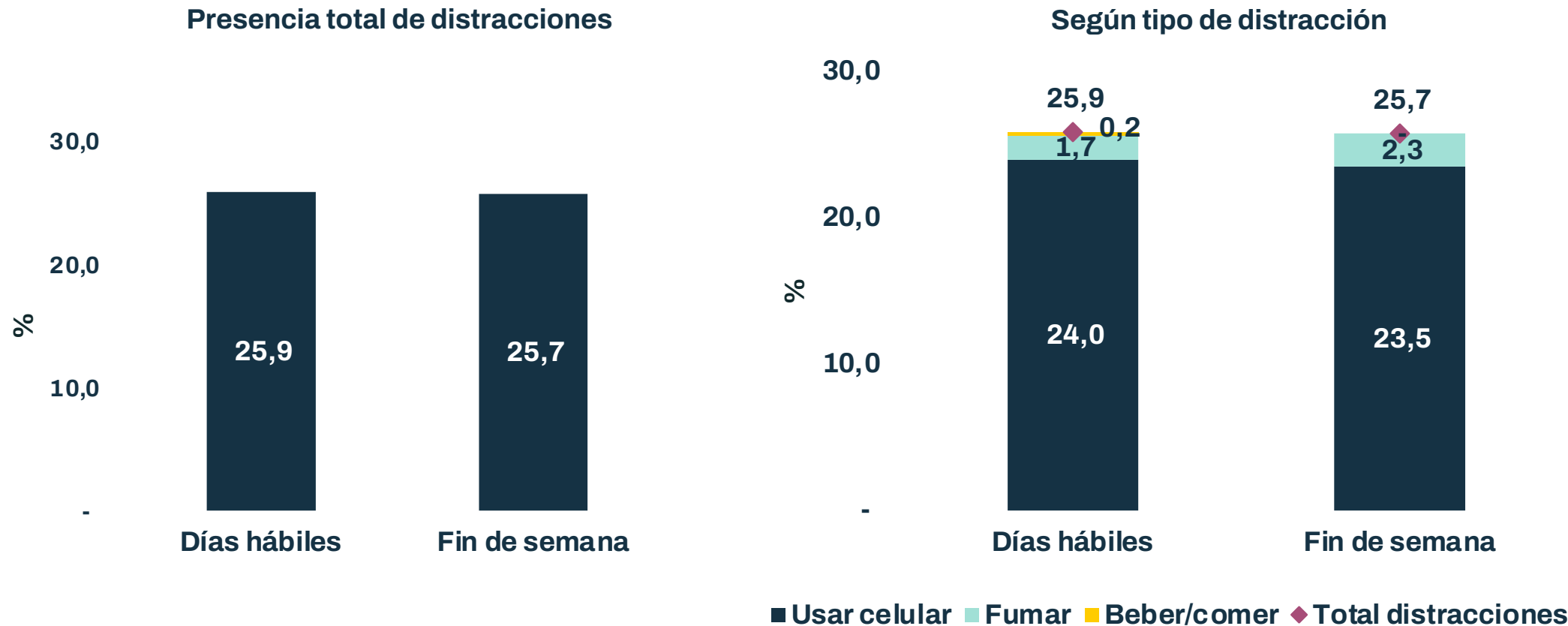
Variación 2016 -2025

La presencia de distracciones en motovehículos de uso comercial (40,1%) supera más del doble a los motovehículos de uso particular.



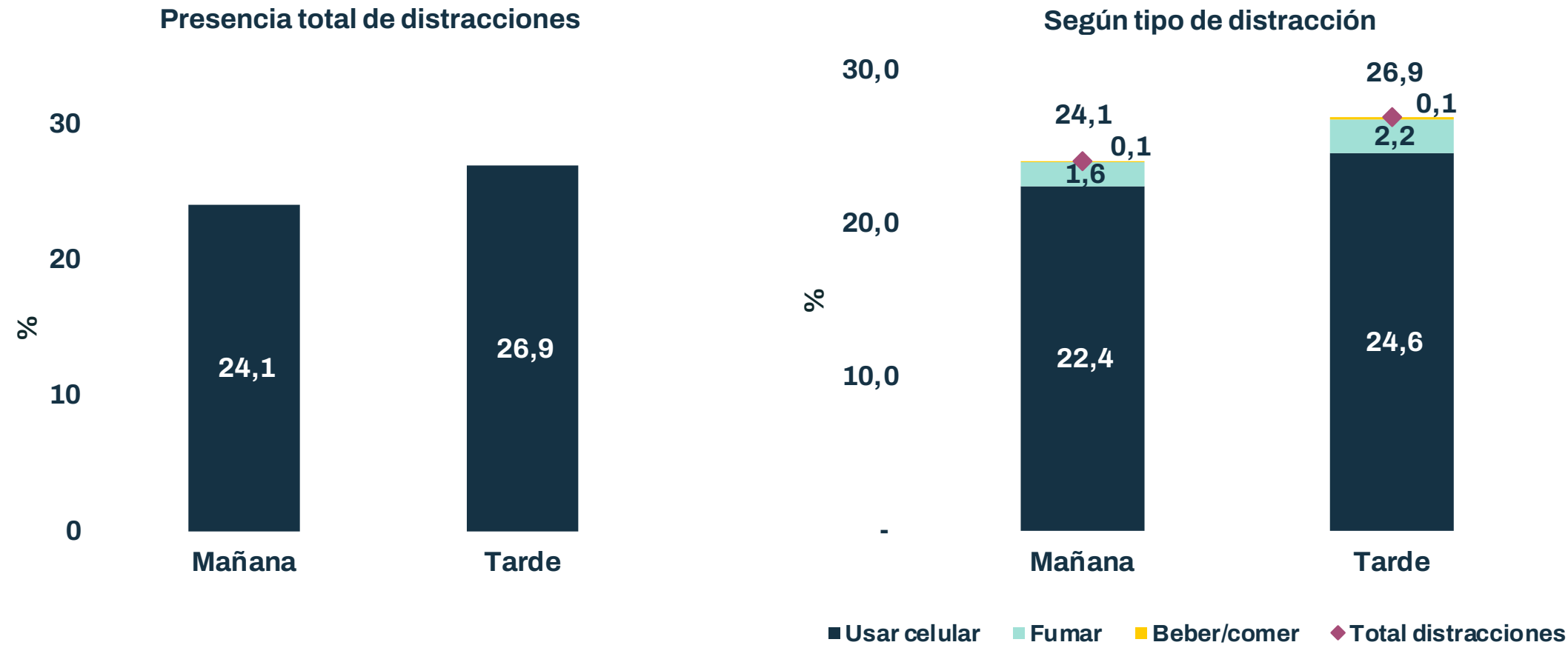
2.4. Factores de distracción según día de la semana

En 2025 no se observan diferencias significativas en función del día de la semana.



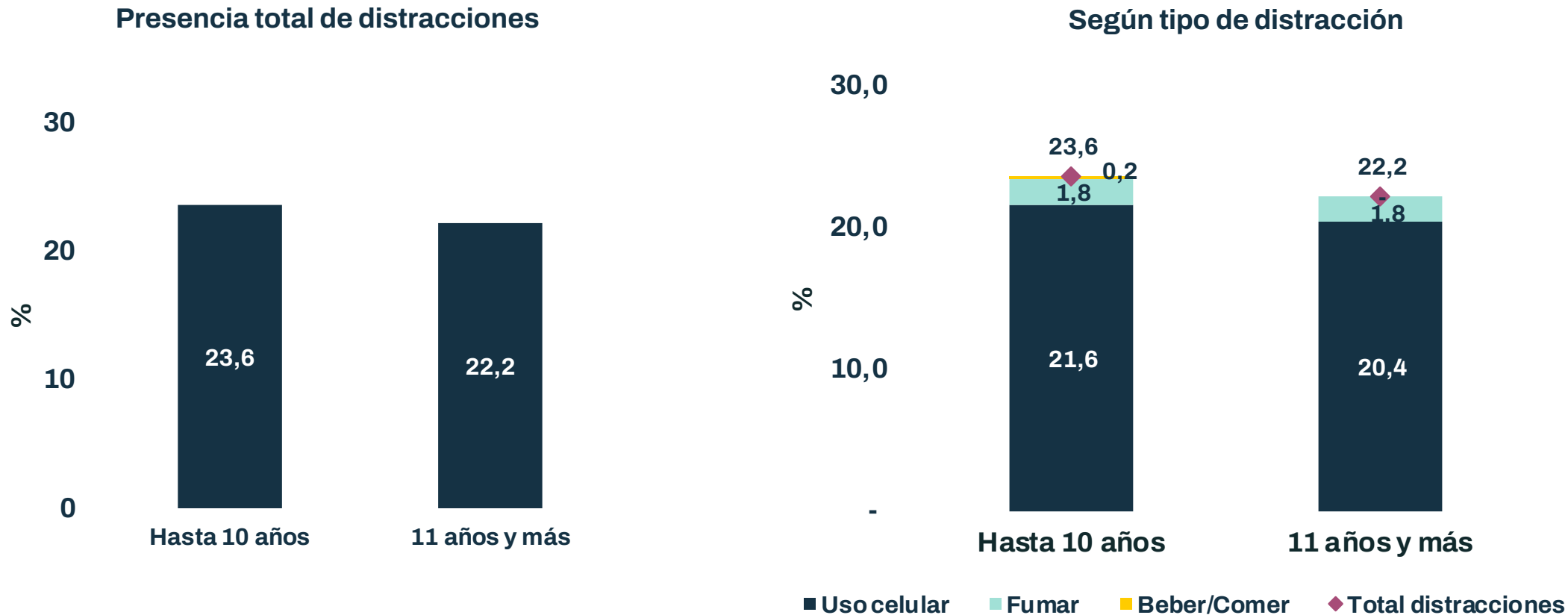
2.5. Factores de distracción según momento del día

En 2025 el porcentaje de distracciones observado en motovehículos es mayor por la tarde, casi 3 p.p. de diferencia.



2.6. Factores de distracción según antigüedad del motovehículo

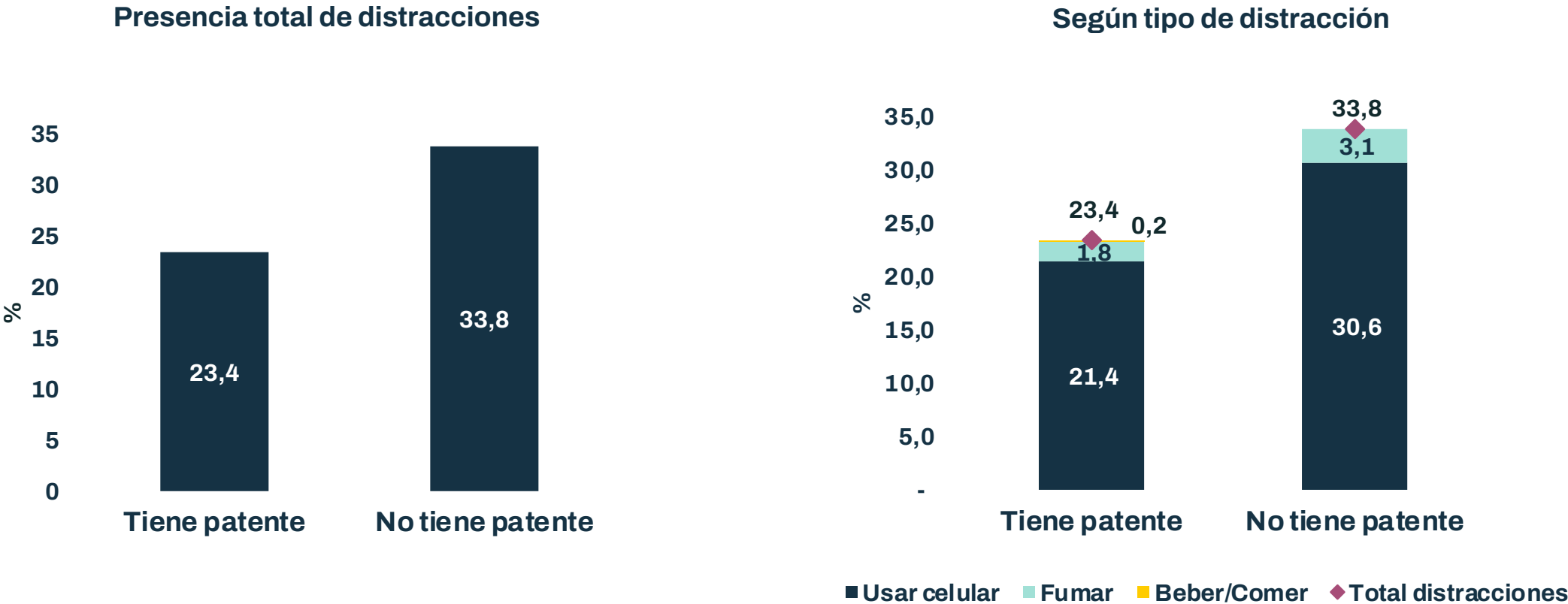
La presencia de distracciones es mayor en motovehículos de menor antigüedad donde se registra un mayor uso del celular.



*La presencia de un 25,2% 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 incidencia de distracciones se observa en motovehículos sin patente (33,8%). El uso del celular continúa siendo la principal fuente de distracción, aunque se registra un aumento relativo del hábito de fumar en este grupo.



* En el 7,2% de las observaciones no se pudo determinar la presencia de patente en los motovehículos

3. Metodología

03

3.1. Ficha Técnica

Trabajo de campo: Del 4 al 16 de noviembre de 2025

Marco geográfico: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Técnica de relevamiento: Observación no participante. Se seleccionaron 33 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 motovehículos

Tamaños de la muestra: Total motovehículos en calles y avenidas: 3.366

Diseños Muestrales: probabilísticos, poli-etápicas y estratificados.

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.

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.
- **Margen de error:** +/- 2,10.

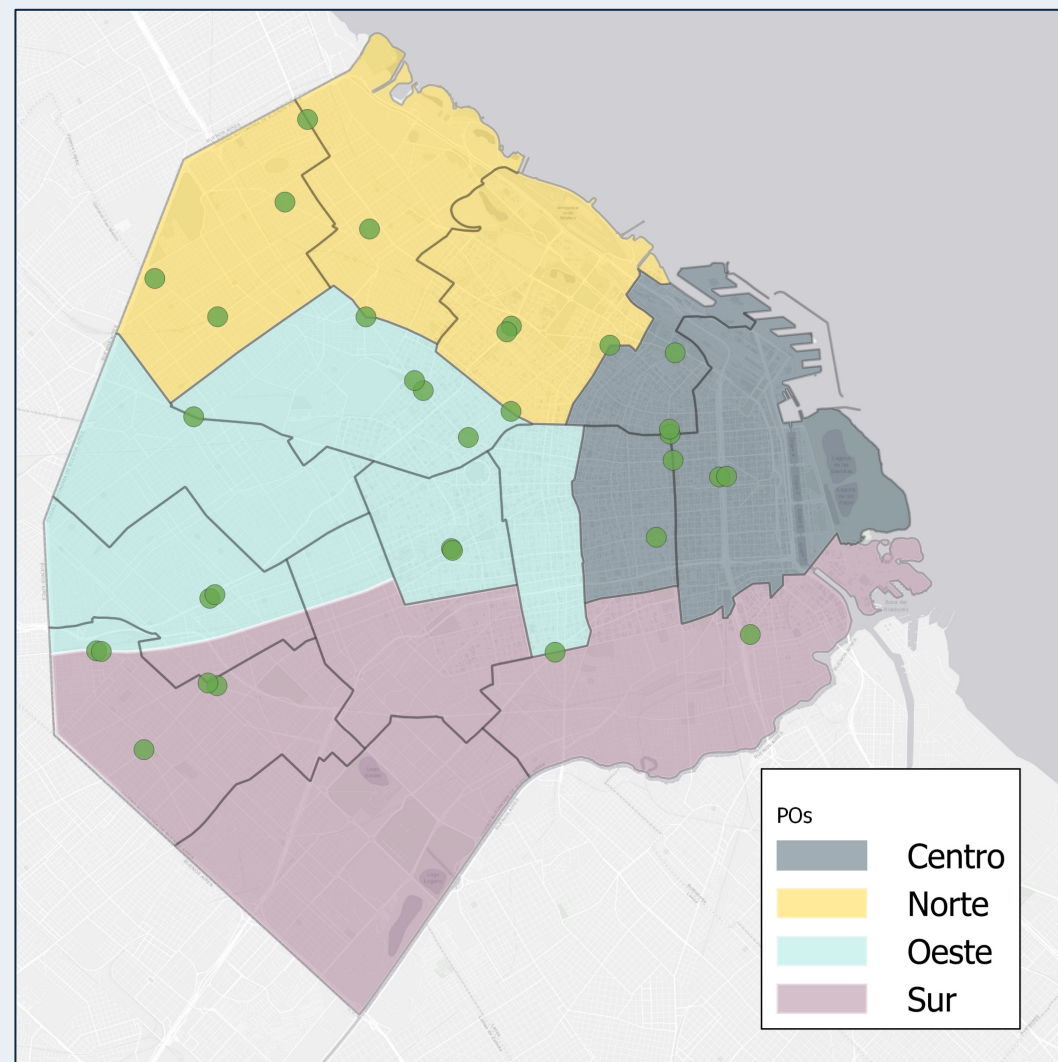
3.2. Puntos observados en calles y avenidas, Zonas

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 33 Puntos de Observación (intersecciones) que fueron asignados y distribuidos según Zonas Geográficas y Franjas Horarias para el operativo de campo (ver Figura).



3.3. Características 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.

Uso de casco: 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”.

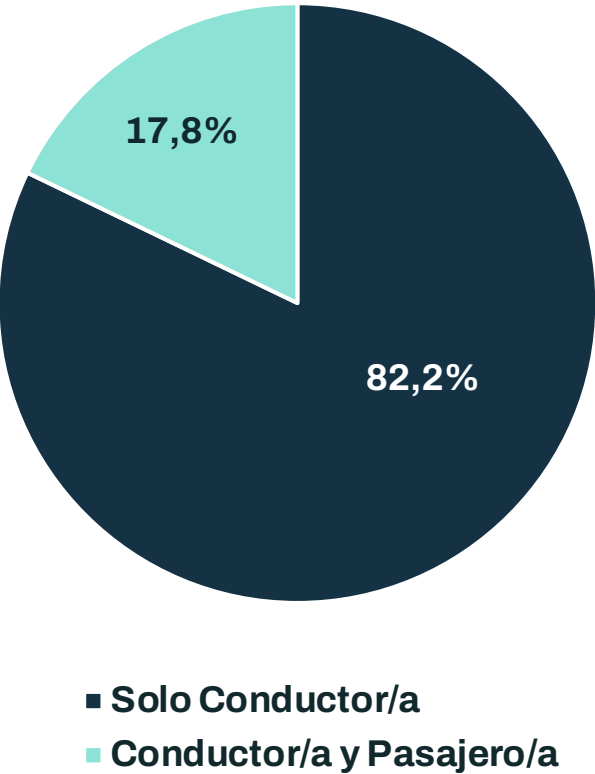
Referencias

Observatorio 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>

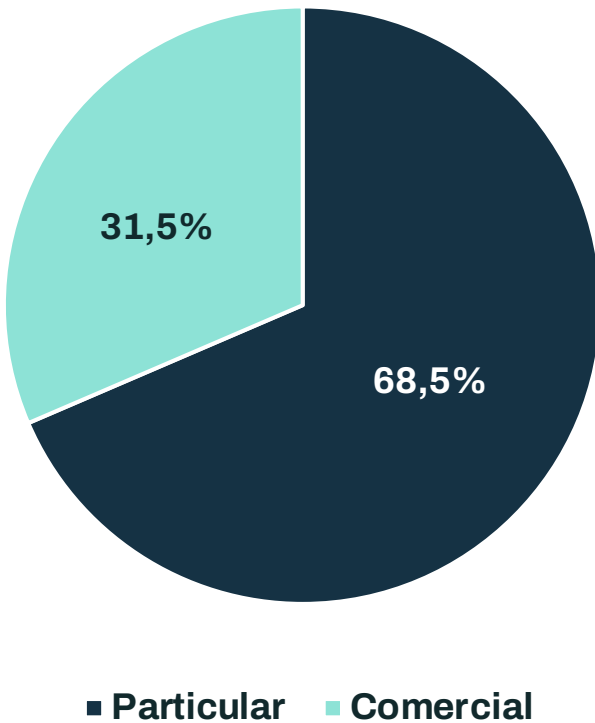
Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). (2013). Manual teórico metodológico para el relevamiento de conductas viales urbanas, vinculadas a los sistemas de protección.

3.5. Características de la muestra

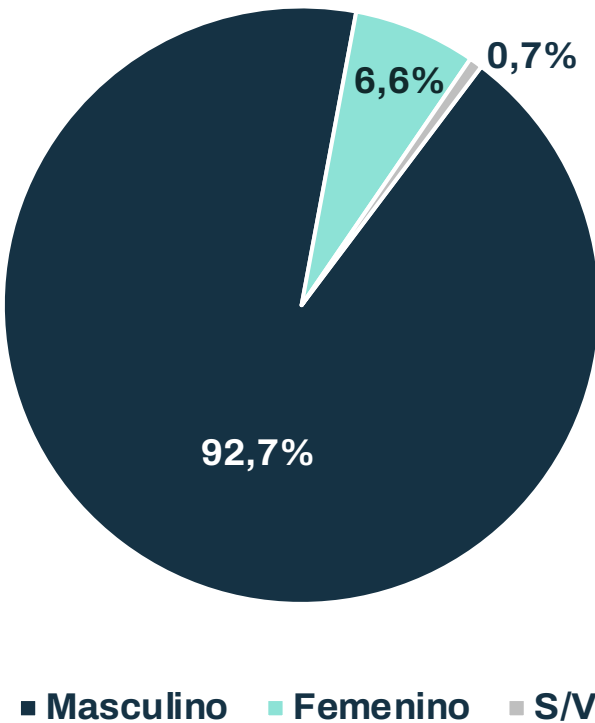
Ocupantes del motovehículo



Tipo de uso del motovehículo

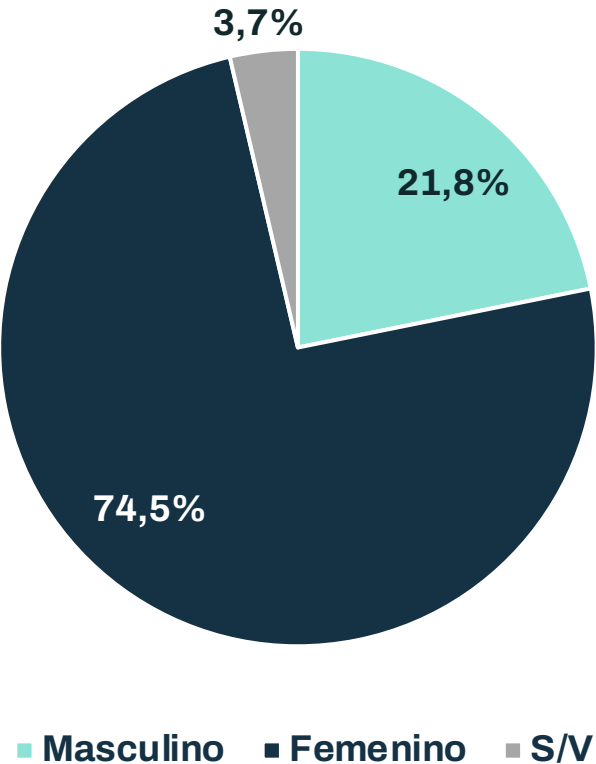


Sexo de quien conduce

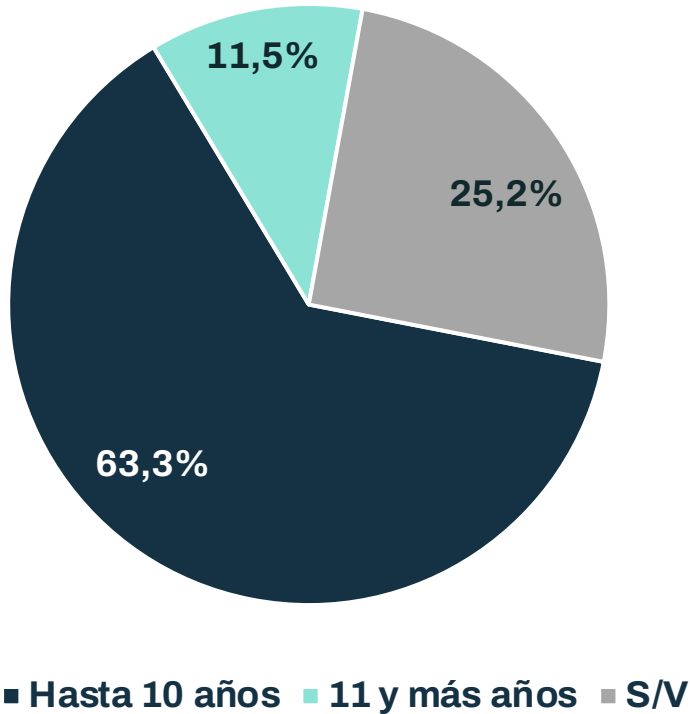


3.5. Características de la muestra (Continuación)

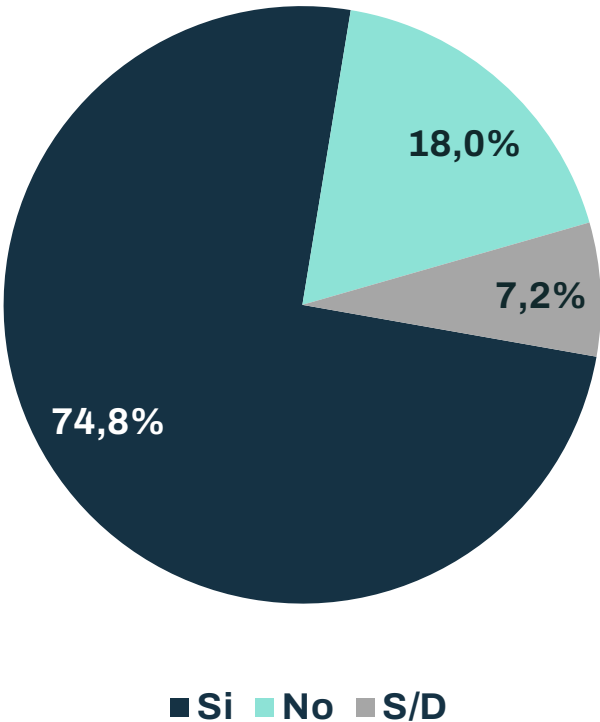
Sexo acompañante



Antigüedad del motovehículo



Presencia de patente



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

	Particular		Comercial		Total	
Días						
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Fin de Semana	1.023	44,4%	616	58,2%	1.639	48,7%
Días Hábiles	1.282	55,6%	442	41,8%%	1.724	51,3%
Total	2.305	100,0%	1.058	100,0%	3.363	100,0%
Turnos						
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Mañana	941	50,8%	384	36,3%	1.325	39,4%
Tarde	1.364	59,2%	674	63,7%	2.038	60,6%
Total	2.305	100,0%	1.058	100,0%	3.363	100,0%
Zonas						
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Centro	607	26,3%	301	28,4%	908	27,0%
Norte	513	22,3%	273	25,8%	786	23,4%
Oeste	651	28,2%	317	30,0%	968	28,8%
Sur	534	23,2%	167	15,8%	701	20,8%
Total	2.305	100,0%	1.058	100,0%	3.363	100,0%

BA