

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 motocicletas

Uso de Casco - 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 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. Uso de casco**

#### **1.1. Uso del casco – Variación 2016-2024**

#### **1.2. Uso del casco según ubicación en el motovehículo – Variación 2016-2024**

#### **1.3. Uso del casco según tipo de uso del motovehículo. Variación 2016-2024**

#### **1.4. Uso del casco según zona**

#### **1.5. Uso del casco según zona – Variación 2016-2024**

#### **1.6. Uso del casco según sexo de quien conduce – Variación 2016-2024**

#### **1.7. Uso del casco según sexo de pasajero**

#### **1.8. Uso del casco según día de la semana – Variación 2016-2024**

#### **1.9. Uso del casco según momento del día – Variación 2016-2024**

#### **1.10. Uso del casco según antigüedad del vehículo – Variación 2016-2024**

#### **1.11. Uso del casco – Total ocupantes protegidos – Variación 2016-2024**

## **2. Metodología**

### **2.1. Ficha Técnica**

### **2.2. Características de la muestra**

### **2.3. Puntos de observación en calles y avenidas, Zonas**

### **2.4. Metodología – Cantidad de observaciones según días, turnos y zonas**

### **2.5. Metodología – Conductas observadas**

### **2.6. Referencias**

# Resumen Ejecutivo

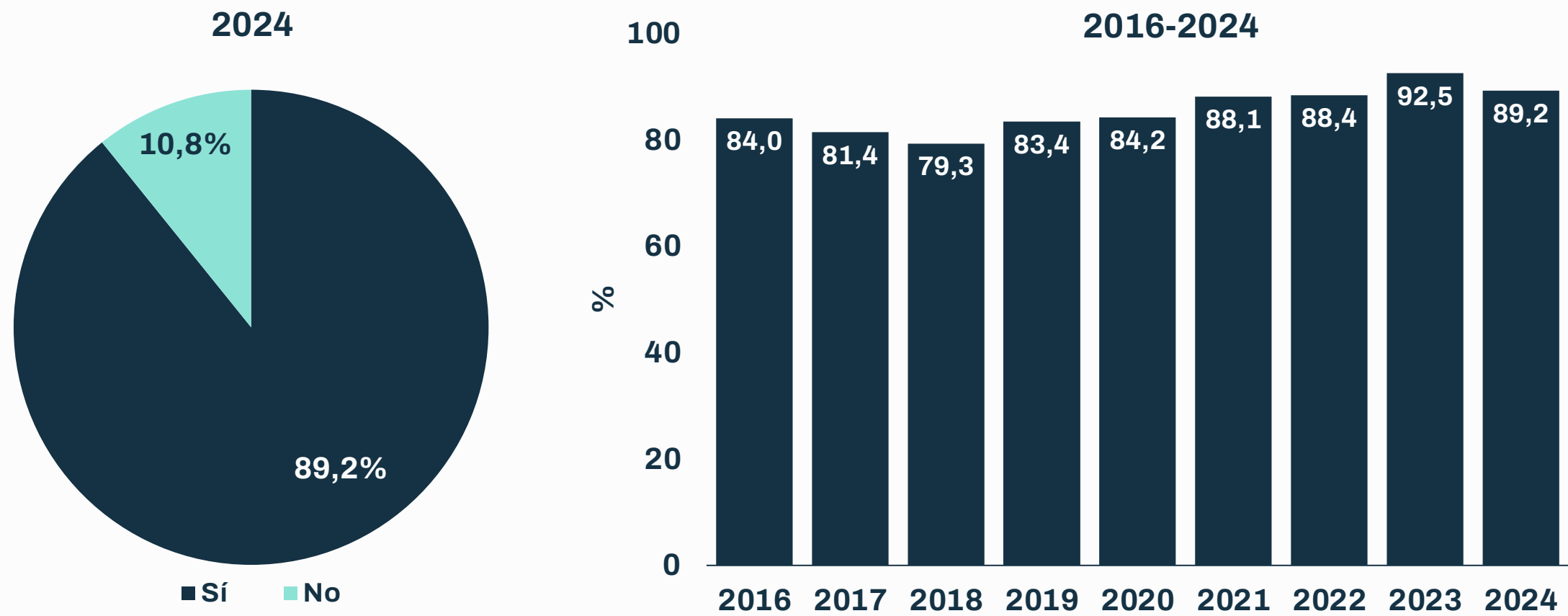
- Casi nueve de cada diez (89,2%) ocupantes de motovehículos circula con el casco correspondiente y correctamente colocado, valor que refleja una caída de tres puntos respecto de 2023, pero se ubica en el segundo porcentaje más alto de la serie histórica.
- La reducción del uso correcto de casco se verificó para todos los tipos de uso, los dos sexos, turno mañana y tarde, fin de semana y día de semana y en motos de antigüedad menor y mayor a 10 años.
- El porcentaje de motovehículos que circulaban con todos los ocupantes protegidos fue del 87,8% de las observaciones, 3,1 puntos menor al de 2023 (90,9%), siendo también el segundo porcentaje más alto de la serie histórica.
- El uso de casco es mayor en:
  - Los motovehículos de uso particular (90,7%) respecto a lo de uso comercial (85,0%).
  - En las zonas Norte (93,3%) y Oeste (90,1%) respecto a Sur (87,3%) y Centro (87,0%).
  - En conductoras (94,5%) respecto a conductores (88,7%).
  - En pasajeras (95,1%) respecto de los pasajeros (76,3%).

Noveno estudio  
observacional sobre  
factores de riesgo vial en  
motocicletas

# 1. Uso de casco

# 1.1. Uso del casco – Variación 2016-2024

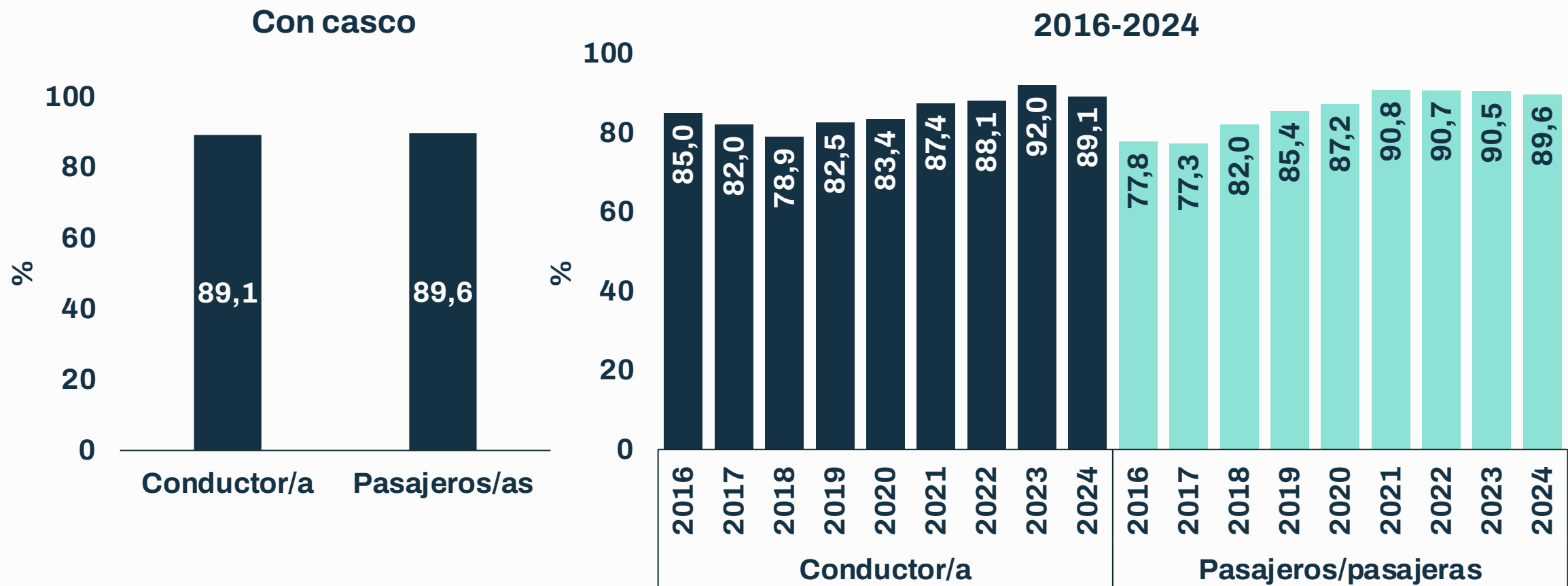
En el 89,2% de las observaciones realizadas, los y las ocupantes de motovehículos tenían casco correctamente colocado. El gráfico nos muestra un porcentaje de utilización de ese elemento de tres puntos menor que en 2024, pero que en un número que desde 2021 ronda el 90% de las observaciones.



\* Los porcentajes se presentan considerando las observaciones positivas, esto es sin contar los casos sin visualizar (2,2%), tomando el mismo criterio para los porcentajes de los años anteriores.

# 1.2. Uso del casco según ubicación en el motovehículo – Variación 2016-2024

El uso del casco es muy similar entre conductores/as (89,1%) y pasajeros/as (89,6%). En el caso de los/as acompañantes, el porcentaje es próximo al de 2023\*, mientras que en conductores/as se registra una caída de tres puntos.

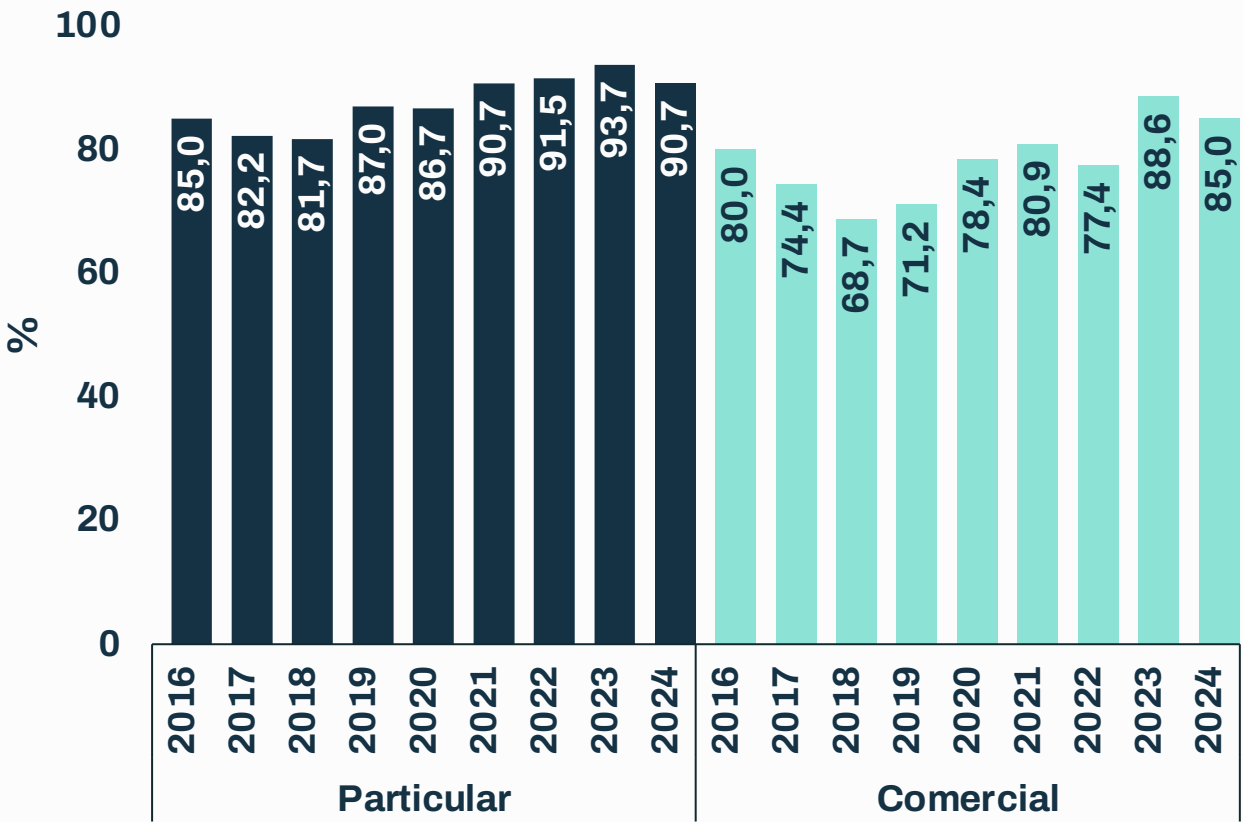


\* Para esta medición, la cantidad de motovehículos con acompañantes asciende a 329, un 14,4% del total de motovehículos de la muestra.

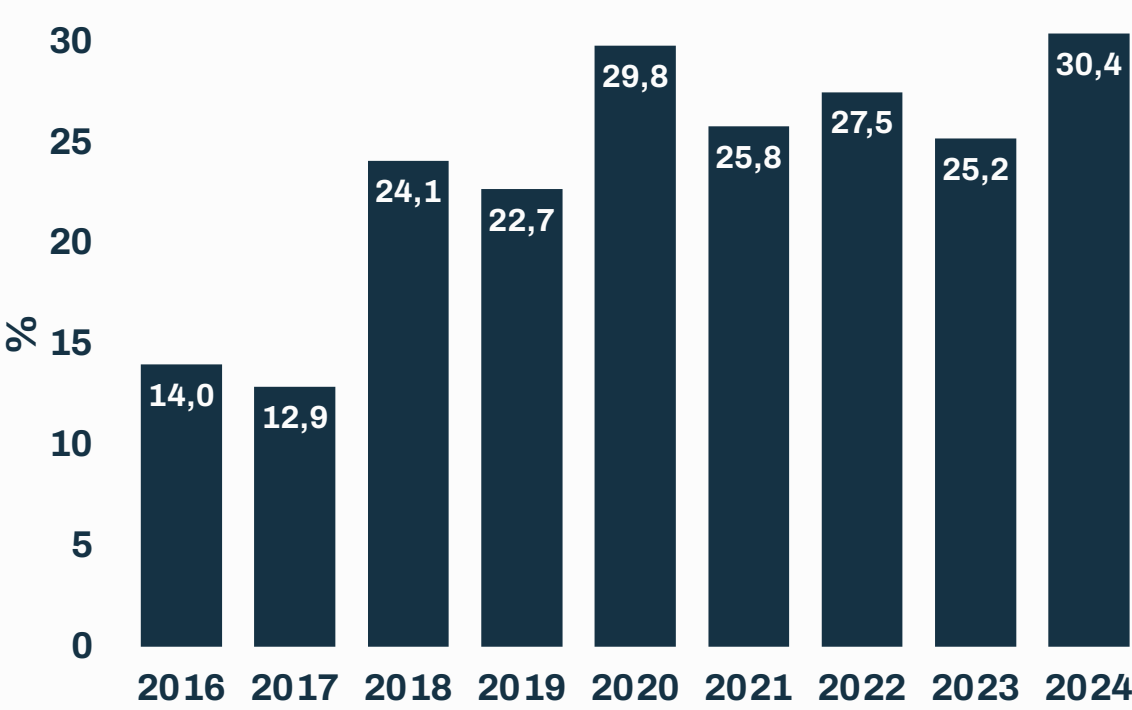
# 1.3. Uso del casco según tipo de uso del motovehículo. Variación 2016-2024

El uso del casco es menor en los ocupantes de motovehículos de uso comercial – aunque manteniendo el alza respecto de 2022). En el caso de los usuarios particulares, se observa una caída de tres puntos respecto de la última medición, aunque se mantiene en el orden del 90%. El porcentaje de motos comerciales respecto del total de motos observadas desciende 5,2 puntos para esta medición en comparación con 2023, con un valor cercano al registrado en 2020.

Evolución del uso de casco según tipo de uso 2016-2024



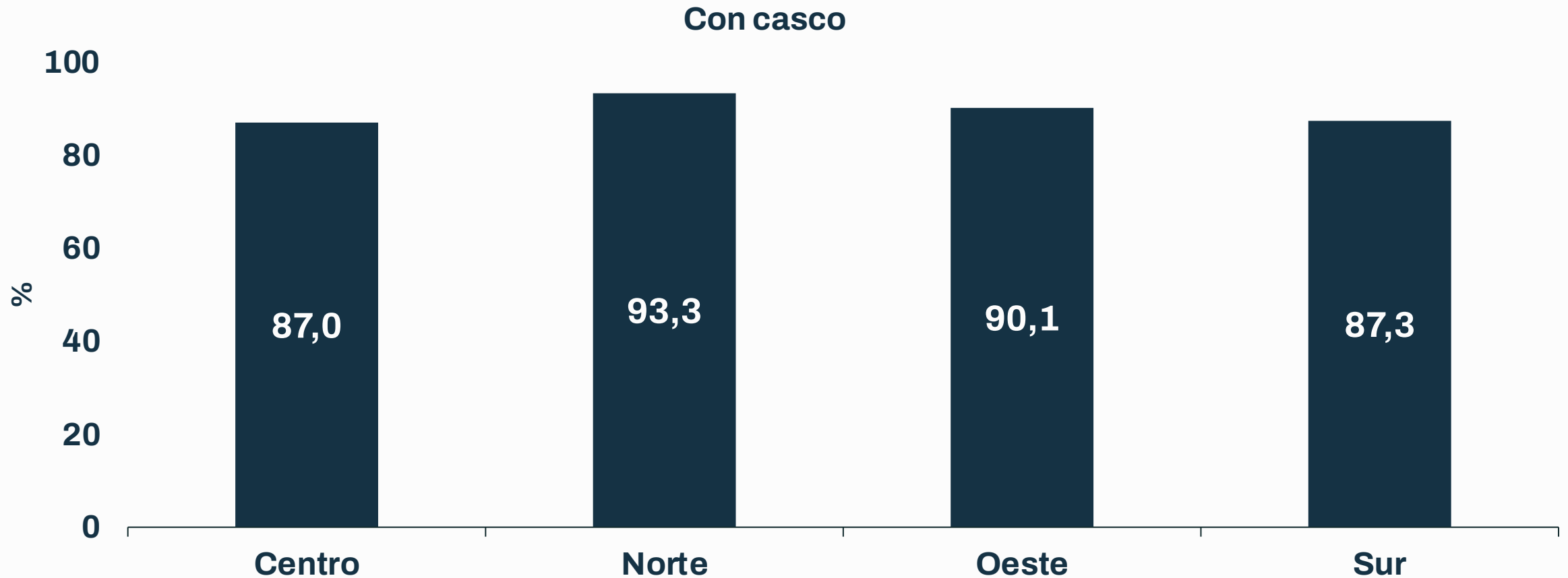
Motos comerciales observadas respecto al total





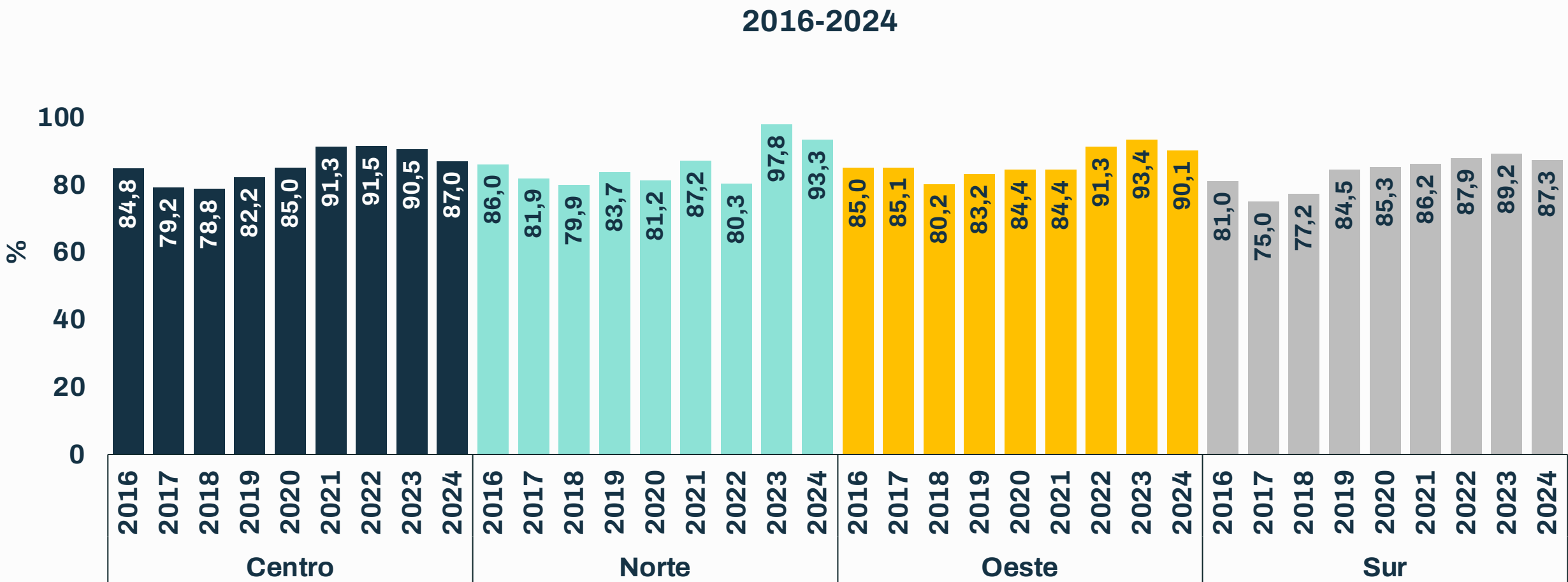
## 1.4. Uso del casco según zona

El gráfico nos muestra que el porcentaje de uso del casco aumenta en las zonas Norte, siendo las zonas Sur aquellas en las que el porcentaje desciende levemente respecto del promedio.



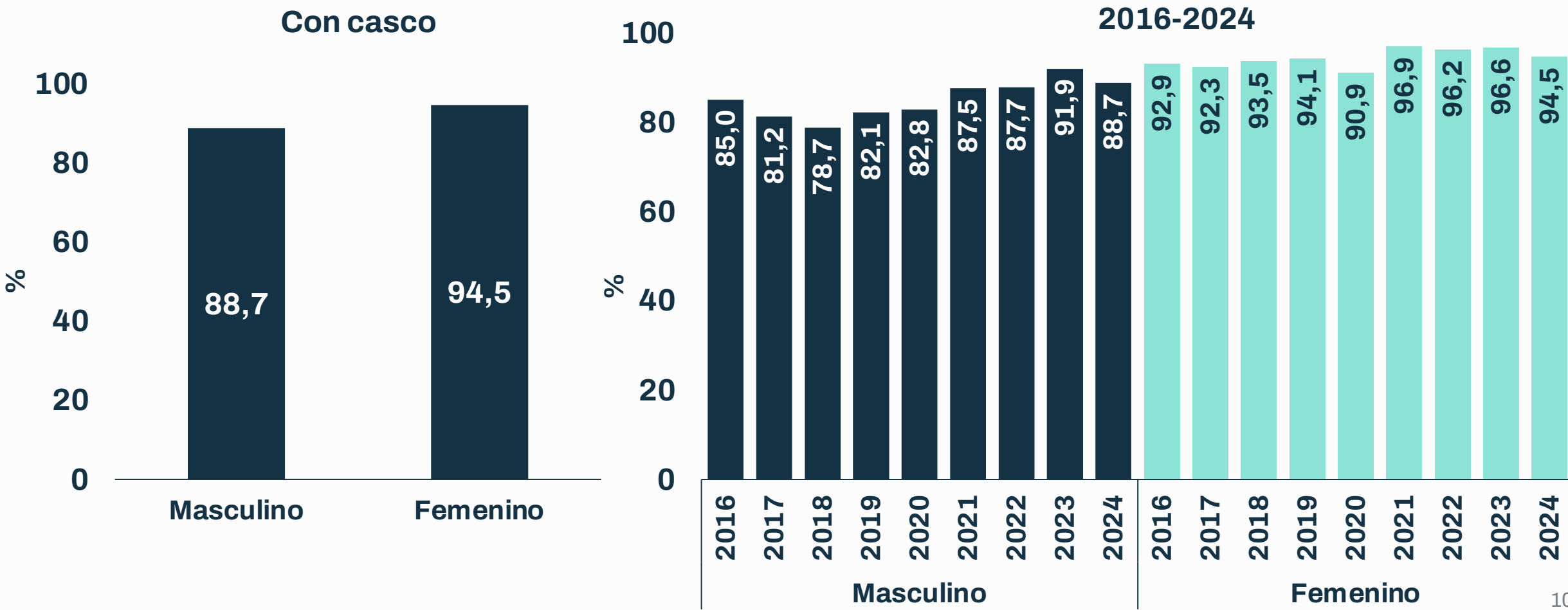
# 1.5. Uso del casco según zona – Variación 2016-2024

Al igual que en 2023, la Zona Norte presenta el porcentaje más alto, seguida por la zona Oeste, reubicándose esta zona en segundo lugar, posición que ocupaba en los años 2016 a 2019.



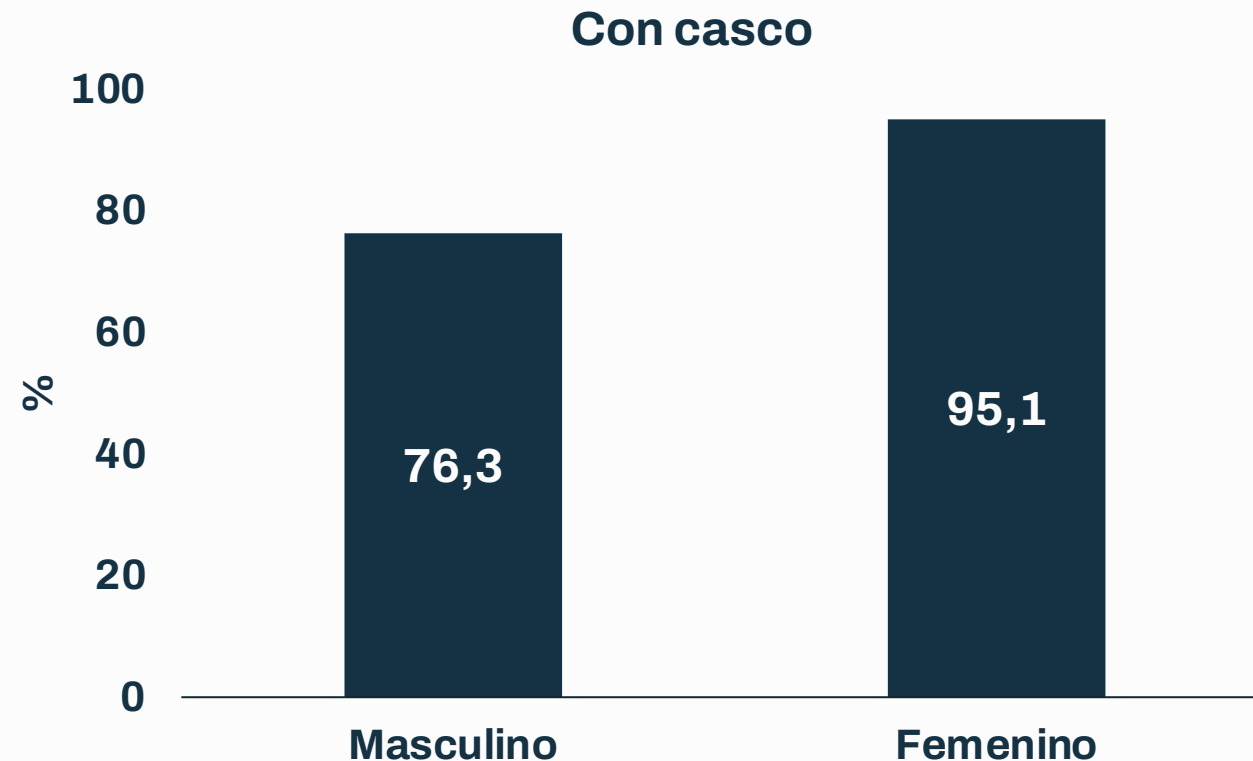
# 1.6. Uso del casco según sexo de quien conduce – Variación 2016-2024

Al igual que en el uso del cinturón y de SRI, 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.



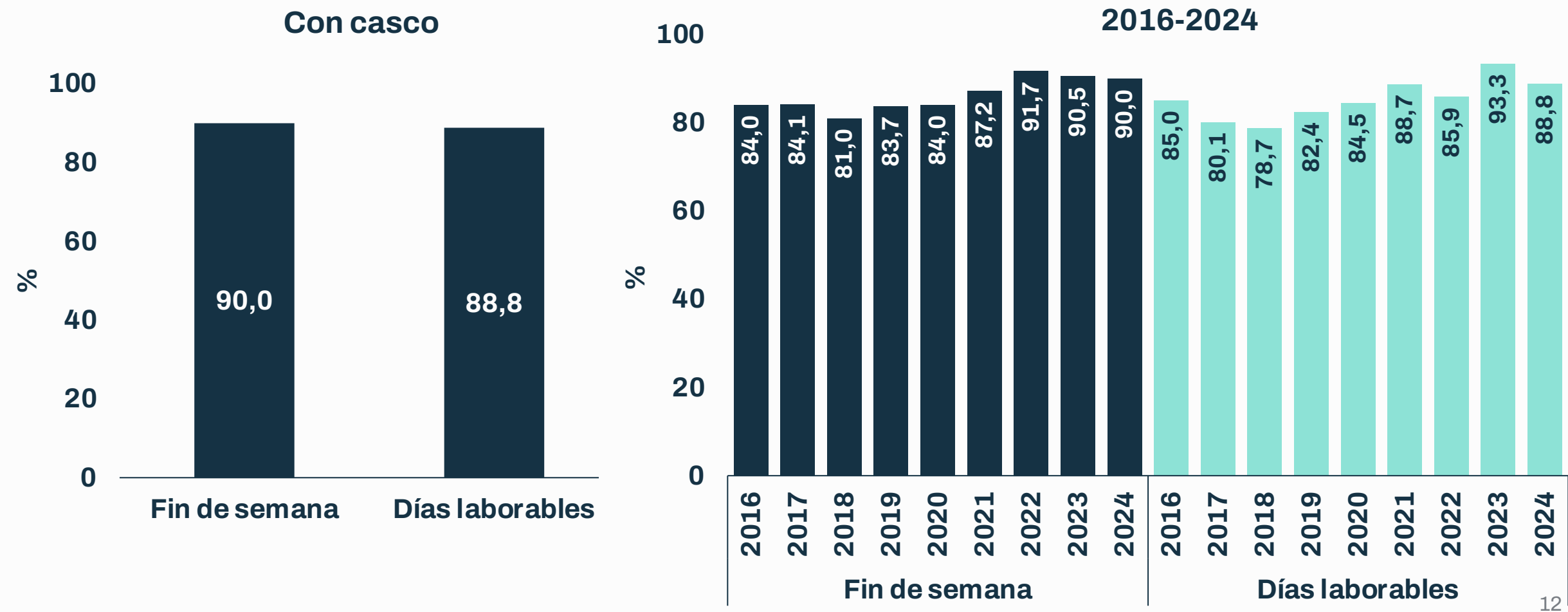
## 1.7. Uso del casco según sexo del pasajero

Considerando únicamente a los/as pasajeros/as (14,4% de las observaciones), y si bien se registran muy altos porcentajes de uso del casco en acompañantes, el porcentaje de uso de casco es elevado en el caso de las pasajeras femeninas.



# 1.8. Uso del casco según día de la semana – Variación 2016-2024

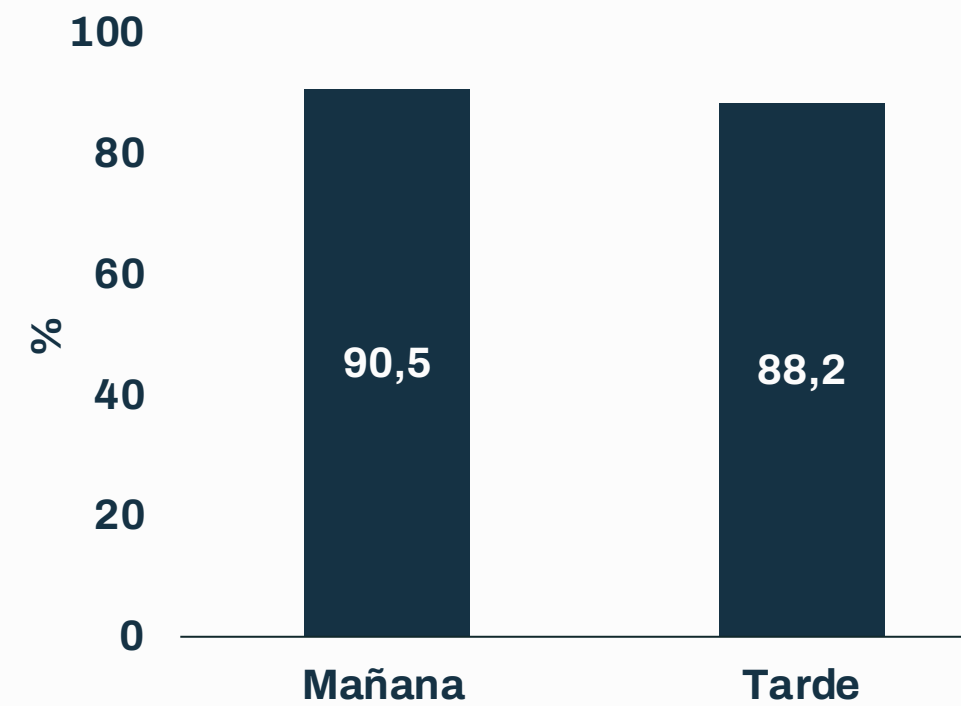
El uso del casco es levemente mayor en 2024, en los fines de semana (90,0%) respecto de los días hábiles (88,8%). La serie histórica muestra una fluctuación anual que no permite afirmar la existencia de correlación entre el uso del casco y el tipo de día de semana.



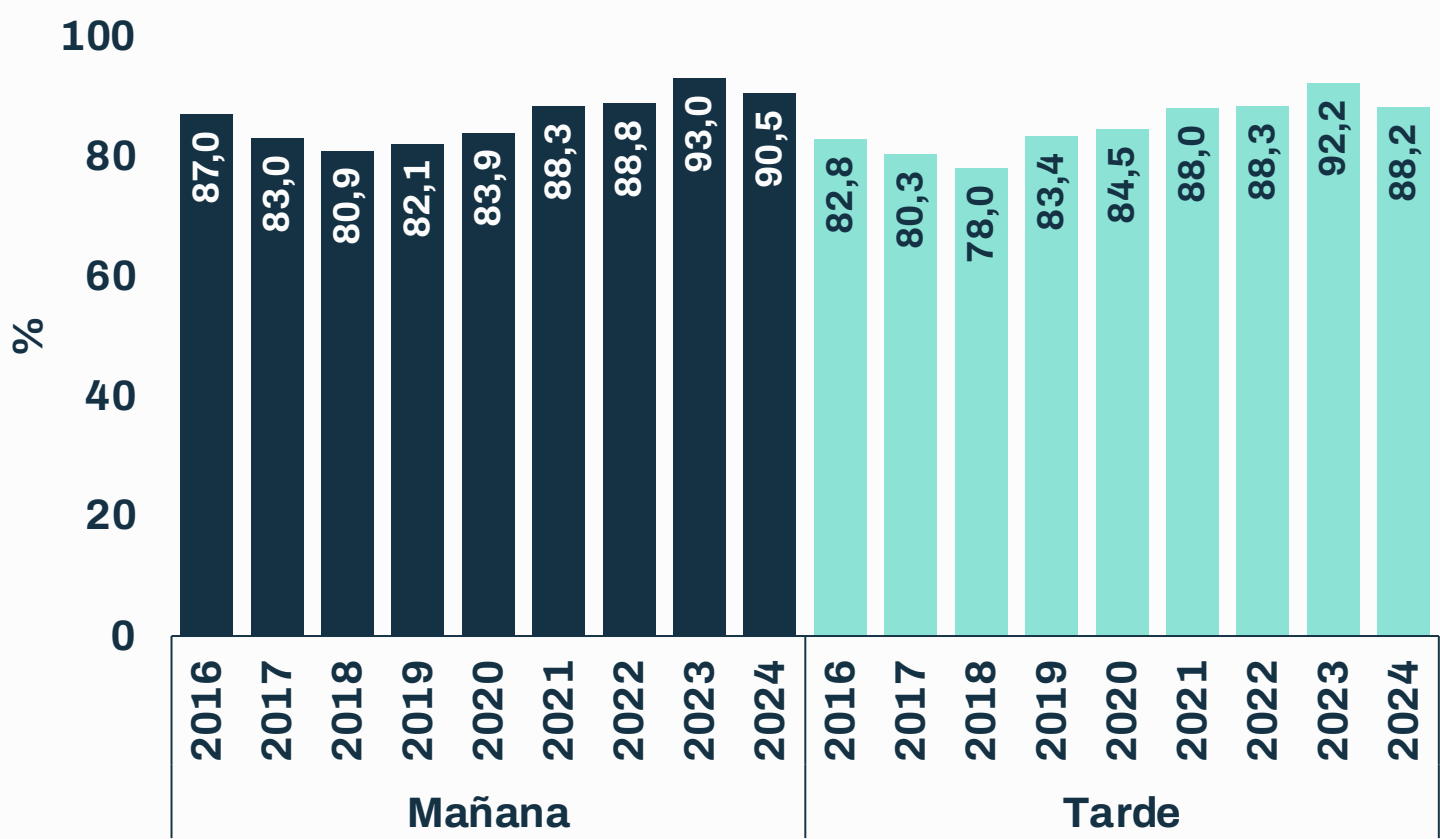
# 1.9. Uso del casco según momento del día – Variación 2016-2024

Al igual que en mediciones anteriores, no se perciben diferencias significativas en el uso del casco según momento del día.

Con casco

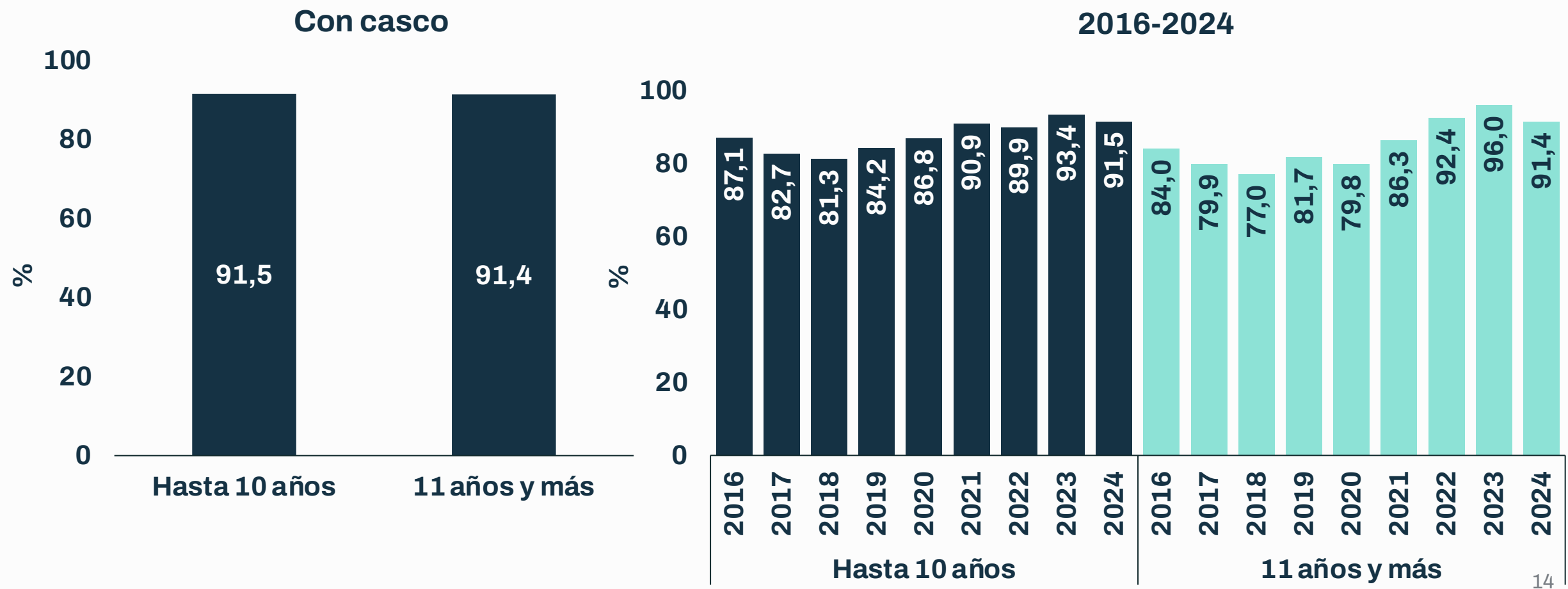


2016-2024



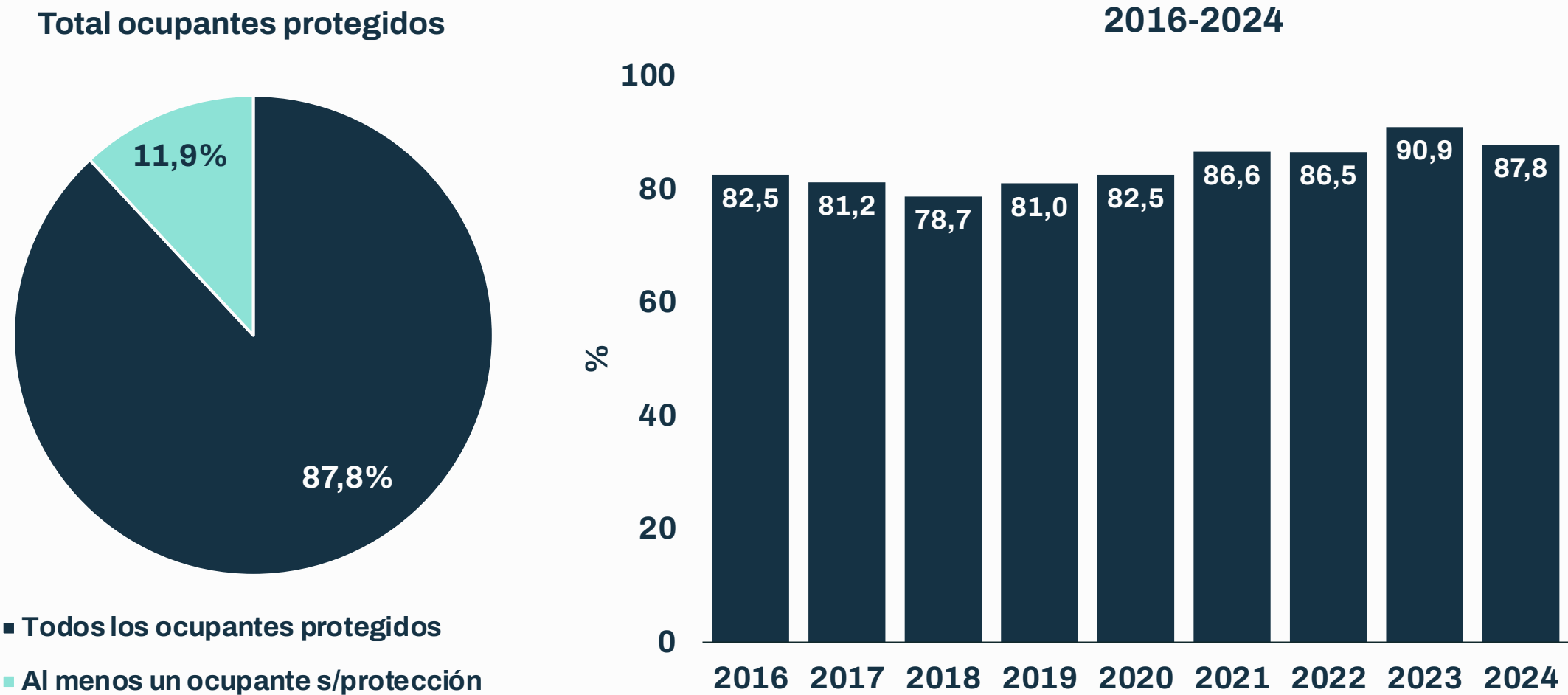
# 1.10. Uso del casco según antigüedad del vehículo – Variación 2016-2024

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



# 1.11. Uso del casco – Total ocupantes protegidos – Variación 2016-2024

Para esta medición, se constata que el porcentaje de motovehículos en el que todos los y las ocupantes viajan protegidos alcanza el 87,8% de las observaciones. Este dato representa una caída de tres puntos, ubicándose más cercanamente a los valores obtenidos en 2021 y 2022.





Noveno estudio  
observacional sobre  
factores de riesgo vial en  
motocicletas

## 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 24 de octubre al 16 de noviembre de 2024.

**Marco geográfico:** Ciudad Autónoma de Buenos Aires

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

**Tamaño de la muestra:** La totalidad de motovehículos observados refleja, 2.281 observaciones con un margen de error del +/- 2,10%.

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

**Instrumento de recolección:** Aplicación diseñada para tal fin.

**Universos o poblaciones objetivos:** Ocupantes de motovehículos.

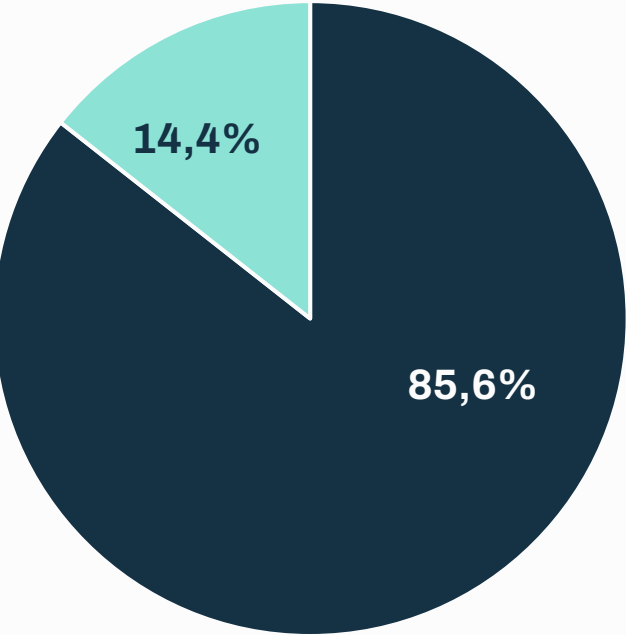
**Unidades de análisis:** Universo: Los pasajeros presentan las siguientes categorías: conductor o piloto, pasajeros 1, 2 y 3 (adultos, jóvenes, niños/as y bebés).

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

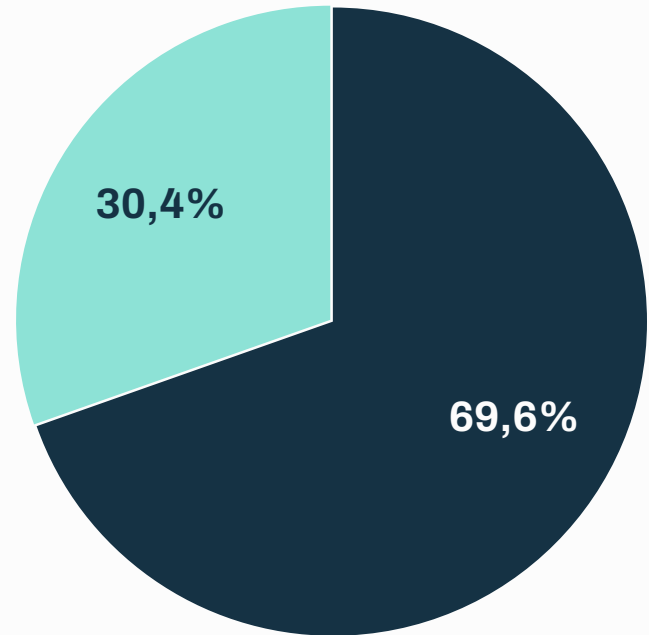
## 2.2 Características de la muestra

Ocupantes del motovehículo



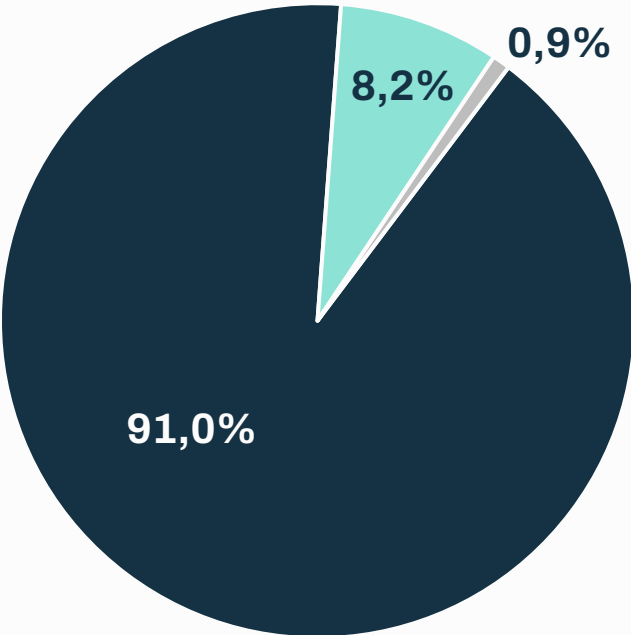
- Solo Conductor/a
- Conductor/a y Pasajero/a

Tipo de uso del motovehículo



- Particular
- Comercial

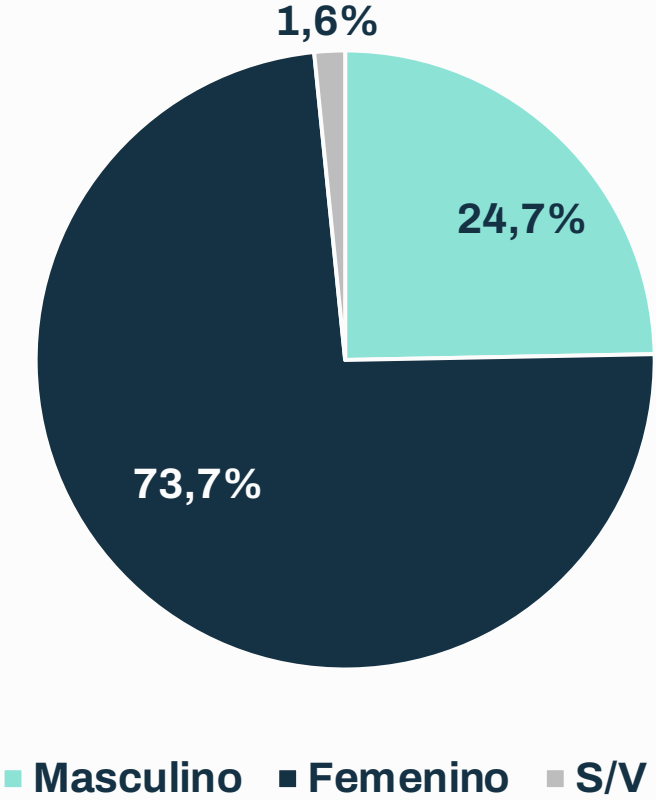
Sexo de quien conduce



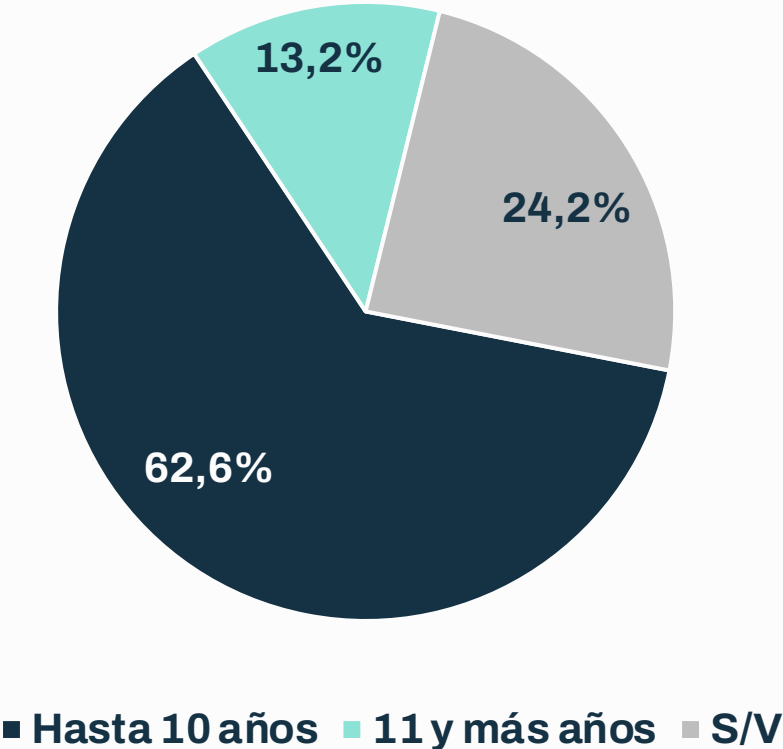
- Masculino
- Femenino
- S/V

## 2.2 Características de la muestra

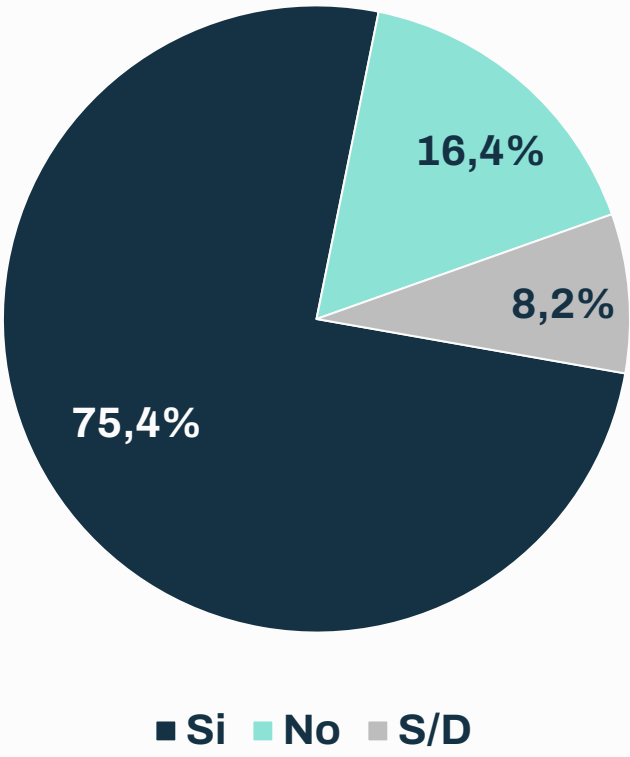
Sexo acompañante



Antigüedad del motovehículo



Presencia de patente



## 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:

**Motovehículos:** 2281 casos con un margen de error de  $\pm 2,10$ ; para un nivel de confianza asociado del 95%

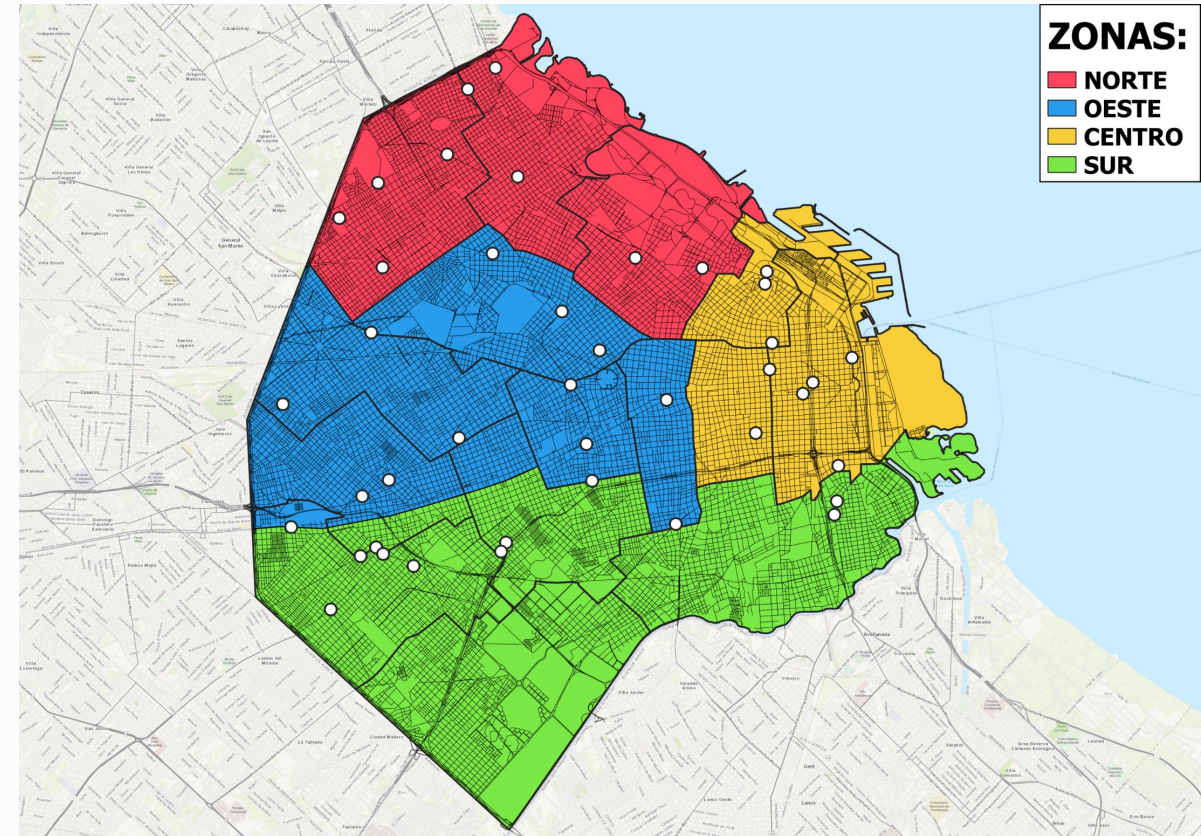
**Técnica de relevamiento:** Observación no participante.

**Instrumento de recolección:** Aplicación informática creada para tal fin.

## 2.3. Puntos de observación en calles 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).



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

	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%	1.319
Total	1.588	100,0%	693	100,0%	2.281
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

## 2.5. Metodología – Conductas observadas.

**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”.



## 2.6. Referencias

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2014). *Estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial 2014*.

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