



ECONOMÍA &gt;

# Más de la mitad de los accidentes fatales ocurren en ruta y en horario nocturno: cuáles son las provincias con peores índices

El informe anual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial arrojó un leve retroceso en relación al resultado del año anterior. En 2025 fallecieron más de 4.000 personas en el lugar del accidente. Aunque el 98% usan casco, la mayoría de las víctimas son motociclistas

Por **Diego Zorrero**

10 Jun, 2026 12:52 a. m. AR



En 2025 se registraron 3.255 accidentes fatales en a con 4.060 personas fallecidas en el lugar



Cada **10 de junio** se celebra en Argentina el **Día Nacional de la Seguridad Vial** como un modo de generar conciencia y reflexión sobre las conductas que se deben tener en la vía pública para reducir los incidentes y accidentes, pero no solo entre vehículos, sino también en relación con los peatones. Según el último informe de la **Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)**, actualizado con datos de 2025, en Argentina se produjeron 3.255 accidentes fatales el último año, en los cuales **perdieron la vida 4.060 personas**, lo que representa una tasa de mortalidad de **8,8 personas** cada 100.000 habitantes.

El resultado es **levemente peor que el de 2024, cuando habían sido 8,7**, pero considerablemente inferior al pico registrado diez años atrás, en 2016, que había alcanzado la relación de 12,8 personas cada 100.000 habitantes en el total de todo el país.

Si bien la **provincia de Buenos Aires sea el lugar en el que se registraron 1.281** de esos fallecimientos, la tasa de siniestros viales más alta en relación con la densidad poblacional es la de la provincia de **Misiones con un índice de 17,9**.

Las jurisdicciones con la tasa más elevada son Santiago del Estero con un 16,1; Catamarca con un 13,9; Chaco con 13,8; Tucumán con 13,3; La Pampa con 13; Corrientes 12,9; La Rioja 12,4; y Jujuy con 12,2. En cambio, la provincia de Buenos Aires , junto a San Juan y Neuquén tienen una tasa de mortalidad en siniestros viales de 7,3 y la más baja es la de la **Ciudad Autónoma de Buenos Aires con un 2,7**.



El 51% de los accidentes fatales se producen en ruta y el 52% en horario nocturno

Otros datos que se aportan en el estudio anual de la ANSV es que el **51% de los siniestros fatales se producen en ruta**, el 25% en calles, un 17% en avenidas y un 5% en Autopistas. Además, el 52% se producen en horarios nocturnos. Y en cuanto al tipo de accidente, **las colisiones son el 57%** de los casos, el atropello a un peatón representa el 13% y los vuelcos o caídas de motos el 10%.

El informe también muestra un **mapa de horarios y días** de mayor cantidad de accidentes fatales. Los **sábados entre las 6 y las 7 am, y los miércoles entre las 20 y las 21** son los picos con un 9% de los accidentes diarios, seguido por los domingos, también de 6 a 7 am y los jueves de 19 a 20 hs.

Se mantiene el **perfil histórico de víctima fatal**: hombres, jóvenes entre 15 y 34 años y usuarios de motos. Además, los **hombres fueron en 2025 el 79%** de los fallecidos en accidentes viales, la franja etaria de **25 a 34 años tuvo el 23%** y la de 15 a 24 años el 20% de las víctimas fatales, en tanto que el **46% fueron conduciendo o a bordo de una moto**, el 23% en automóvil de pasajeros, el 14% fueron peatones, el 8% fueron en pickups y el 5% fueron fallecidos que circulaban en bicicleta.

## Las motos en las grandes ciudades

Otro estudio elaborado únicamente en la ciudad de Buenos Aires por la **Federación Internacional del Automóvil (FIA) Región IV** y el **Automóvil Club Argentino (ACA)**, mostró que el 92,8% de las motocicletas observadas circulaban con todos sus ocupantes usando el casco.



El 46% de los fallecidos circulaban sobre una moto. (Imagen Ilustrativa Infobae)

Sin embargo, el relevamiento identificó que casi **2 de cada 10 motociclistas usaban el teléfono celular** mientras manejaban. Entre los motociclistas comerciales (**delivery, mensajería**) el **porcentaje ascendía al 26,4%**. En contrapartida, los conductores comerciales mostraron un mayor uso de ropa reflectiva (13,8%) que los particulares (7,5%).

“Los resultados muestran que **hay avances importantes en cuanto al uso del casco**, pero que existen aún desafíos vinculados a los hábitos de conducción y las **distracciones**. Estos datos son fundamentales para comprender dónde están las oportunidades de mejora y cómo intervenir de manera efectiva”, señalaron desde FIA Región IV.

## La micromovilidad, un nuevo problema



Los **monopatines y las bicicletas** que alternan su circulación por las calles pero también utilizan las veredas, son actores silenciosos de la seguridad vial. A ellos se suman las motos de baja cilindrada que trabajan haciendo **reparto tipo delivery**. Entre todos, se ha creado un nuevo ecosistema de movilidad que hace algunos años no tenía tanto protagonismo.

El crecimiento de la micromovilidad tuvo un **fuerte crecimiento durante y después de la Pandemia**. La bicicleta dejó de ser recreativa para convertirse en una herramienta de trabajo o traslado de uso cotidiano. Sin embargo, mientras esos hábitos cambiaron rápidamente, **la infraestructura y la educación vial parece ir a otra velocidad**.



Los monopatines eléctricos son los nuevos actores de la vía pública. Todavía falta legislación que reglamente su correcto uso. Hoy van por la calle pero también por las veredas.

“Hay una transformación muy fuerte de la movilidad urbana que **todavía no encontró un marco claro de convivencia**. Muchos usuarios se movilizan por las veredas huyendo del tráfico o buscando vías alternativas al tránsito, desplazando el riesgo hacia el peatón”, explicó **Fernando Rodríguez**, especialista en Derecho del Seguro.

El especialista cree que existe una **falsa percepción de que la bicicleta o el monopatín no generan daño** por ser livianos, y que hay una convivencia desordenada donde cada usuario interpreta las normas según su propia lógica.

“Estamos frente a un escenario nuevo donde **falta educación vial e infraestructura**, pero también conciencia sobre el impacto legal de un incidente. Un accidente con una bicicleta o monopatín puede derivar en un **daño y perjuicio** por el cual alguien tiene que responder”, finalizó.