observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

2020

INFORME ESTADÍSTICO

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

índice

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

observatorio seguridad vial | 2020 INFORME ESTADÍSTICO

mgp movilidad urbana

01 Introducción
02 Contexto Pandemia
03 Distribución espacial | total siniestros
04 Distribución temporal
/ por mes
/ por día
/ por hora
05 Modos de desplazamiento
06 Distribución por tipo de siniestro
07 Análisis lesionados
/ total de involucrados
/ conductores
08 Análisis víctimas mortales
/ sexo y grupo etario
/ modos de desplazamiento
/ mapa de calor siniestros
09 Tasa de mortalidad y tendencia
10 Próximos pasos

01 introducción

observatorio seguridad vial

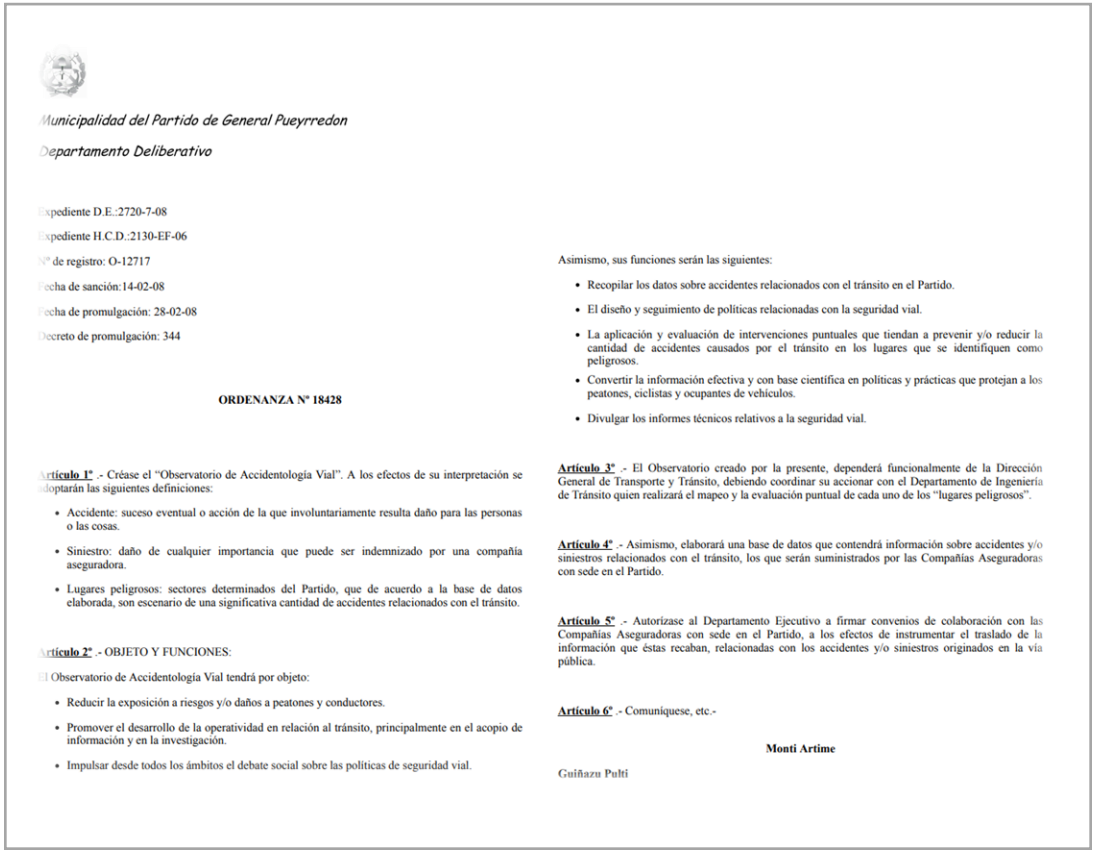
mgp movilidad urbana

01 INTRODUCCIÓN

/ NORMATIVA

El Observatorio de Seguridad Vial | OSV de la Municipalidad de General Pueyrredon fue creado a través de la **Ordenanza 18428** del año 2008, siendo sus objetivos principales:

- **Reducir** la exposición al riesgo y/o daños.
- **Mejorar** los operativos de control de tránsito a partir de la disponibilidad de información.
- **Impulsar** el debate social sobre políticas de seguridad vial.



Municipalidad del Partido de General Pueyrredon

Departamento Deliberativo

Expediente D.E.:2720-7-08

Expediente H.C.D.:2130-EF-06

N° de registro: O-12717

Fecha de sanción:14-02-08

Fecha de promulgación: 28-02-08

Decreto de promulgación: 344

ORDENANZA N° 18428

Artículo 1° .- Créase el "Observatorio de Accidentología Vial". A los efectos de su interpretación se adoptarán las siguientes definiciones:

- Accidente: suceso eventual o acción de la que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas.
- Siniestro: daño de cualquier importancia que puede ser indemnizado por una compañía aseguradora.
- Lugares peligrosos: sectores determinados del Partido, que de acuerdo a la base de datos elaborada, son escenario de una significativa cantidad de accidentes relacionados con el tránsito.

Artículo 2° .- OBJETO Y FUNCIONES:

El Observatorio de Accidentología Vial tendrá por objeto:

- Reducir la exposición a riesgos y/o daños a peatones y conductores.
- Promover el desarrollo de la operatividad en relación al tránsito, principalmente en el acopio de información y en la investigación.
- Impulsar desde todos los ámbitos el debate social sobre las políticas de seguridad vial.

Asimismo, sus funciones serán las siguientes:

- Recopilar los datos sobre accidentes relacionados con el tránsito en el Partido.
- El diseño y seguimiento de políticas relacionadas con la seguridad vial.
- La aplicación y evaluación de intervenciones puntuales que tiendan a prevenir y/o reducir la cantidad de accidentes causados por el tránsito en los lugares que se identifiquen como peligrosos.
- Convertir la información efectiva y con base científica en políticas y prácticas que protejan a los peatones, ciclistas y ocupantes de vehículos.
- Divulgar los informes técnicos relativos a la seguridad vial.

Artículo 3° .- El Observatorio creado por la presente, dependerá funcionalmente de la Dirección General de Transporte y Tránsito, debiendo coordinar su accionar con el Departamento de Ingeniería de Tránsito quien realizará el mapeo y la evaluación puntual de cada uno de los "lugares peligrosos".

Artículo 4° .- Asimismo, elaborará una base de datos que contendrá información sobre accidentes y/o siniestros relacionados con el tránsito, los que serán suministrados por las Compañías Aseguradoras con sede en el Partido.

Artículo 5° .- Autorízase al Departamento Ejecutivo a firmar convenios de colaboración con las Compañías Aseguradoras con sede en el Partido, a los efectos de instrumentar el traslado de la información que éstas recaban, relacionadas con los accidentes y/o siniestros originados en la vía pública.

Artículo 6° .- Comuníquese, etc.-

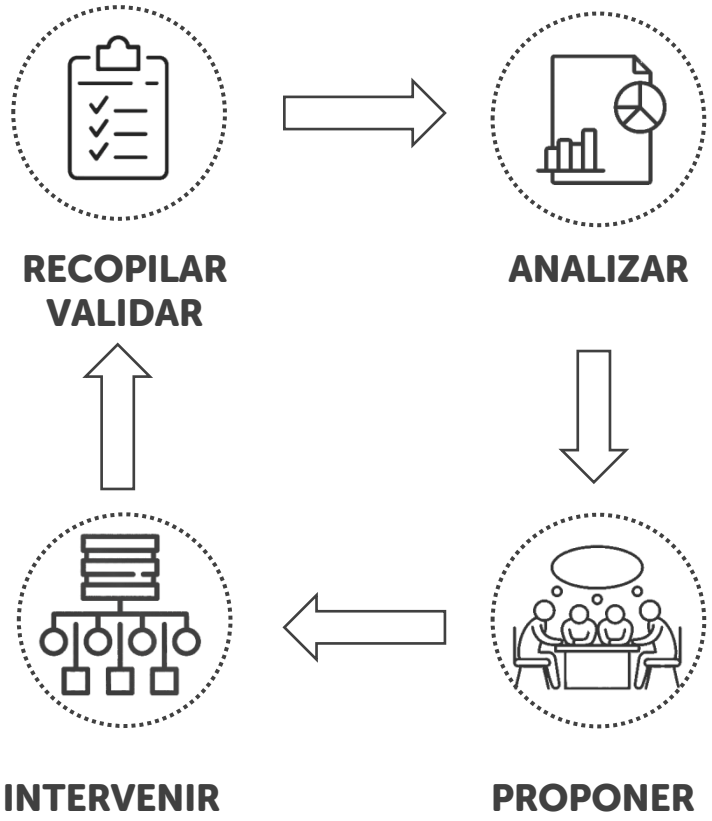
Monti Artime

Guiñazu Pulti

01 INTRODUCCIÓN

/ FUNCIONES

- **Recopilar** datos de siniestros de tránsito.
- **Diseñar** y hacer un seguimiento de políticas relacionadas con la seguridad vial.
- **Aplicar** y evaluar las intervenciones.
- **Convertir** información especifica y con base científica en políticas y prácticas que protejan a peatones, ciclistas y ocupantes de vehículos.
- **Divulgar** los informes técnicos relativos a la seguridad vial.



01 INTRODUCCIÓN

/ INSTITUCIONES

El **OSV** trabaja de manera coordinada con diferentes organismos públicos:

> Observatorio Vial | ANSV
Agencia Nacional de Seguridad Vial.

> Observatorio Vial | Provincia BA
Provincia de Buenos Aires.

> Fiscalía N° 11
Unidad Funcional Temática de Instrucción, Juicio y Ejecución en Delitos Culposos y contra Medio Ambiente Nº 11.

> Policía Científica
Dirección Departamental de Policía Científica Región Atlántica.

> Policía Departamental
Estación de Policía Departamental de Seguridad de General Pueyrredon.

> CEMAED
Centro Municipal de Análisis Estadístico del Delito.

SEGURIDAD VIAL

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Ministerio Público
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

POLICIA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
POLICIA CIENTIFICA

SSR ATLÁNTICA II
PDS

seguridad mgp
Municipalidad de General Pueyrredon

CeMAEDmgp
Centro Municipal de Análisis Estratégico del Delito

01 INTRODUCCIÓN

/ SISTEMA DE INFORMACIÓN

El OSV recibe periódicamente de diferentes organismos oficiales, partes con información donde son registrados los **siniestros con lesionados del Partido de General Pueyrredon**.

Una vez recibida la información y previo a cargar los datos en el **SIGISVI | Sistema Integral de Gestión de la Información de Seguridad Vial**, el OSV realiza un minucioso trabajo de **validación de los datos.** Este procedimiento es de suma importancia, debido a que cada institución lleva su propio registro, y el OSV debe cruzar la información con el objetivo de no generar duplicación de los datos oficiales.

El SIGISVI, es un sistema que fue creado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con la intención de sistematizar e integrar toda la información relacionada a la inseguridad vial a nivel nacional.

Los siniestros reportados son cargados a través del **FEU | formulario estadístico único**, que permite describir lo ocurrido en el hecho, a través de una planilla detallada. Una vez que se consolida la muestra, se extrae la información para confeccionar informes estadísticos, como el que motiva esta publicación.

SIGISVI
SISTEMA INTEGRAL DE GESTIÓN
DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD VIAL

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

SEGURIDAD VIAL | Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación

FORMULARIO ESTADÍSTICO ÚNICO

USO PARA ESTADÍSTICOS – LEY 26.363 – LOS DATOS SUMINISTRADOS POR EL DECLARANTE ESTÁN AMPARADOS POR EL SECRETO ESTADÍSTICO EN VIRTUD DE LA LEY 17.622.

FORMULARIO N°

PERSONAL RESPONSABLE DE LA RECOLECCIÓN DE DATOS

APELLIDO Y NOMBRE: CARGO: FIRMA:

LAS ÁREAS SOMBREADAS EN CELESTE DEBEN SER LLENADAS EN EL LUGAR DEL HECHO.

BLOQUE 24 HORAS - DATOS EN EL LUGAR

1 ENTIDAD INSTRUCTORA

○ POL. FED. ○ POL. PROV. ○ PREFECTURA ○ GENDARMERÍA OTRO:

2 UBICACIÓN TEMPORAL

FECHA: / / HORA: :

SI PERTENECE A UNA DIVISIÓN POLICIAL EN PARTICULAR, POR FAVOR ESPECIFIQUE:

Nº SUMARIO POLICIAL: DEPENDENCIA:

Nº EXPEDIENTE JUDICIAL: UNIDAD REGIONAL:

3 UBICACIÓN GEOGRÁFICA

POSICIÓN GEORREFERENCIAL: LATITUD LONGITUD

PROV: GOBIERNO LOCAL: CÓDIGO DE GOBIERNO LOCAL:

CIUDAD/LOCALIDAD: ZONA: ○ RURAL ○ URBANA ○ CALLE ○ AVENIDA ○ AUTOVÍA ○ AUTOPISTA ○ CAMINO ○ RUTA NACIONAL ○ RUTA PROVINCIAL

NOMBRE/NÚMERO Y/ENTRE: KM./ALTURA

4 Nº Y TIPO DE IMPLICADOS

TOTAL ILESOS | TOTAL HERIDOS | TOTAL FALLECIDOS | TOTAL VEHÍCULOS | TOTAL PEATONES

5 TIPO Y CIRCUNSTANCIAS

TIPO DE SINIESTRO

☐ COLISIÓN ☐ VUELCO ☐ ATROPELLO A PEATÓN ☐ ATROPELLO A ANIMAL ☐ DESPISTE ☐ DESPEÑAMIENTO ☐ CAÍDA ☐ INCENDIO ☐ EXPLOSIÓN

OTRO:

TIPO DE COLISIÓN

○ FRONTAL ○ ALCANCE ○ ÁNGULO ○ LATERAL ☐ MÚLTIPLE

CONTRA VEHÍCULO DETENIDO: ○ EN BANQUINA ○ EN CALZADA

CONTRA OBJETO FIJO: ○ INMUEBLE ○ ÁRBOL ○ COLUMNA ○ ALCANTARILLA ○ OTRO

INVOLUCRADOS

EL NÚMERO DE INVOLUCRADO DEBE COINCIDIR CON SU ANEXO CORRESPONDIENTE.

	AUTOMÓVIL	MOTOCICLETA	PEATÓN	BICICLETA	CUATRICICLO	CAMIONETA/UTILITARIO	TRANSPORTE DE CARGA	TRANSPORTE DE PASAJEROS	MAQUINARIA	TRACCIÓN A SANGRE	OTRO*
Nº1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Nº2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Nº3	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Nº4	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Nº5	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

*Especifique:

6 LUGAR Y CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA

TRAZADO
○ RECTA ○ CURVA

LUGAR
○ INTERSECCIÓN/CRUCE ○ ROTONDA ○ DISTRIBUIDOR/INTERCAMBIADOR ○ PASO A NIVEL FFCC ○ PUENTE, VIADUCTO O PASO SUPERIOR ○ FUERA DE CALZADA

OTRO:

PENDIENTE
○ SÍ ○ NO

MATERIAL
○ ASFALTO ○ HORMIGÓN ○ RIPIO ○ TIERRA ○ ADOQUÍN

OTRO:

ESTADO DE LA CALZADA
* ESTADO DE CONSERVACIÓN
○ BUENA
MALA
☐ CON BACHES ☐ AHUELLAMIENTO ☐ EN REPARACIÓN
* ESTADO FÍSICO-AMBIENTAL
○ SECA
○ MOJADA
☐ CON CHARCOS O INUNDADA ☐ CON HIELO ☐ CON NIEVE ☐ CON ACEITE ☐ CON COMBUSTIBLE
○ DESPEJADA
○ CON MATERIAL SUELTO

OTRO:

LUMINOSIDAD
○ DÍA ○ NOCHE ○ AMANECER ○ ATARDECER

LUZ ARTIFICIAL
○ SÍ ○ NO

DIVISIÓN FÍSICA DE LA VÍA
○ BARRERA DE HORMIGÓN ○ GUARDARRAIL ○ BARRERA DE ALTO IMPACTO ○ CORDÓN DIVISORIO ○ VEGETACIÓN ○ NINGUNA

OTRO:

TRANSITO RESTRINGIDO POR:
○ SIN RESTRICCIÓN ○ OBRA ○ DESVÍO PROVISORIO ○ SINIESTRO PREVIO ○ CONGESTIONAMIENTO

SEÑALIZACIÓN

	SI	NO	S/D
VERTICAL	○	○	○
HORIZONTAL	○	○	○
TRANSITORIA	○	○	○

SEMÁFOROS	FUNC.	NO FUNC.	INT.	SIN SEÑAL.
VEHICULAR	○	○	○	○
PEATONAL	○	○	○	○

ESTADO METEOROLÓGICO
☐ DESPEJADO ☐ NUBLADO ☐ LLUVIA ☐ GRANIZO ☐ NIEVE ☐ NIEBLA/NEBLINA ☐ VIENTO

VISIBILIDAD
○ BUENA
REDUCIDA POR:
☐ LLUVIA ☐ NIEBLA/NEBLINA ☐ HUMO ☐ POLVO

OTRO:

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL | SEGURIDAD VIAL | Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación
FORMULARIO ESTADÍSTICO ÚNICO
USO PARA ESTADÍSTICOS – LEY 26.363 – LOS DATOS SUMINISTRADOS POR EL DECLARANTE ESTÁN AMPARADOS POR EL SECRETO ESTADÍSTICO EN VIRTUD DE LA LEY 17.622.
FORMULARIO N°
LAS ÁREAS SOMBREADAS EN CELESTE DEBEN SER LLENADAS EN EL LUGAR DEL HECHO.

ANEXO VEHÍCULOS - PERSONAS

INVOLUCRADO Nº (EL NÚMERO DE INVOLUCRADO DEBE COINCIDIR CON LO INFORMADO EN LA CARÁTULA)

DOMINIO: MARCA: MODELO: COLOR: AÑO:

CARGA TRANSPORTADA: ASEGURADO: ○ SÍ ○ NO ○ N/A ○ S/D RTO/VTV: ○ SÍ ○ NO ○ N/A ○ S/D

NÚMERO DE OCUPANTES: USO: ○ PRIVADO ○ PÚBLICO ○ OFICIAL TIPO DE SERVICIO: ○ PAE ○ CARGA ○ EMERGENCIA

CONDUCTOR/PEATÓN

○ ILESO ○ HERIDO LEVE [1] ○ HERIDO GRAVE [2] ○ FALLECIDO [3] ○ EN OCASIÓN DE TRABAJO | PRESUNCIÓN DE ALCOHOL ○ SÍ ○ NO ☐ SE DIÓ A LA FUGA

APELLIDO Y NOMBRE: SEXO: ○ F ○ M NACIONALIDAD:

DNI/LE/LC Nº: OTRO: FECHA DE NACIMIENTO: / / EDAD:

PROV: LICENCIA NRO: TIPO: ESTADO: ○ VIGENTE ○ VENCIDA ○ NO POSEE
☐ MUNICIPAL ☐ PROVINCIAL ☐ NACIONAL

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD: » AIRBAG DESPLEGADO ○ SÍ ○ NO » CINTURÓN ○ SÍ ○ NO » CASCO ○ SÍ ○ NO

COBERTURA MÉDICA: ○ SÍ ○ NO ○ S/D HOSPITALIZADO EN:

LUGAR DE FALLECIMIENTO: ○ LUGAR DEL HECHO ○ TRASLADO ○ HOSPITAL TRASLADADO A:

PRUEBA ALCOHOL ○ POSITIVO* ○ NEGATIVO ○ NO SE REALIZÓ ○ SE NEGÓ ○ S/D Tasa(s) g/l: , PRUEBA DROGAS ○ POSITIVO* ○ NEGATIVO ○ NO SE REALIZÓ ○ SE NEGÓ ○ S/D Tasa(s) ng/ml:

ACOMPAÑANTE

○ ILESO ○ HERIDO LEVE [1] ○ HERIDO GRAVE [2] ○ FALLECIDO [3] ○ EN OCASIÓN DE TRABAJO
COMPLETAR SOLO EN CASO DE ACCIDENTES AUTOMOTORES ○ DELANTERO ○ TRASERO DER. ○ TRASERO IZQ. ○ TRASERO CENTRO ○ OTRO *Especifique:

APELLIDO Y NOMBRE: SEXO: ○ F ○ M NACIONALIDAD:

DNI/LE/LC Nº: OTRO: FECHA DE NACIMIENTO: / / EDAD:

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD: » AIRBAG DESPLEGADO ○ SÍ ○ NO » CINTURÓN ○ SÍ ○ NO » SRI ○ SÍ ○ NO » CASCO ○ SÍ ○ NO

COBERTURA MÉDICA: ○ SÍ ○ NO ○ S/D HOSPITALIZADO EN:

LUGAR DE FALLECIMIENTO: ○ LUGAR DEL HECHO ○ TRASLADO ○ HOSPITAL TRASLADADO A:

ACOMPAÑANTE

○ ILESO ○ HERIDO LEVE [1] ○ HERIDO GRAVE [2] ○ FALLECIDO [3] ○ EN OCASIÓN DE TRABAJO
COMPLETAR SOLO EN CASO DE ACCIDENTES AUTOMOTORES ○ DELANTERO ○ TRASERO DER. ○ TRASERO IZQ. ○ TRASERO CENTRO ○ OTRO *Especifique:

APELLIDO Y NOMBRE: SEXO: F M NACIONALIDAD:

DNI/LE/LC Nº: OTRO: FECHA DE NACIMIENTO: / / EDAD:

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD: » AIRBAG DESPLEGADO ○ SÍ ○ NO » CINTURÓN ○ SÍ ○ NO » SRI ○ SÍ ○ NO » CASCO ○ SÍ ○ NO

COBERTURA MÉDICA: ○ SÍ ○ NO ○ S/D HOSPITALIZADO EN:

LUGAR DE FALLECIMIENTO: ○ LUGAR DEL HECHO ○ TRASLADO ○ HOSPITAL TRASLADADO A:

ACOMPAÑANTE

○ ILESO ○ HERIDO LEVE [1] ○ HERIDO GRAVE [2] ○ FALLECIDO [3] ○ EN OCASIÓN DE TRABAJO
COMPLETAR SOLO EN CASO DE ACCIDENTES AUTOMOTORES ○ DELANTERO ○ TRASERO DER. ○ TRASERO IZQ. ○ TRASERO CENTRO ○ OTRO *Especifique:

APELLIDO Y NOMBRE: SEXO: F M NACIONALIDAD:

DNI/LE/LC Nº: OTRO: FECHA DE NACIMIENTO: / / EDAD:

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD: » AIRBAG DESPLEGADO ○ SÍ ○ NO » CINTURÓN ○ SÍ ○ NO » SRI ○ SÍ ○ NO » CASCO ○ SÍ ○ NO

COBERTURA MÉDICA: ○ SÍ ○ NO ○ S/D HOSPITALIZADO EN:

LUGAR DE FALLECIMIENTO: ○ LUGAR DEL HECHO ○ TRASLADO ○ HOSPITAL TRASLADADO A:

1. Hospitalización menor a 24 hs. 2. Hospitalización igual o mayor a 24 hs. 3. Fallecido en el lugar/ dentro de las 24 hs.

01 INTRODUCCIÓN

/ PROCESO PARTICIPATIVO

Hasta Diciembre de 2015, el proceso participativo de los temas de Seguridad Vial, se desarrollaba en el marco del Observatorio de Seguridad Vial.

Ese proceso, entre diciembre de 2015 y diciembre de 2019 no tuvo continuidad, interrumpiéndose a mediados del año 2016.

A partir de la **Ordenanza N° 24318 del año 2019**, se conforma la **CASV | Comisión Asesora de Seguridad Vial**, retomándose el proceso participativo a través de la misma, con la cuál se trabaja coordinadamente.

La Subsecretaría de Movilidad Urbana coordina la CASV, y actualmente la misma está integrada por 50 organizaciones público, privadas y del tercer sector. Se organiza a través de 3 subcomisiones de trabajo: Técnica, Legal y Concientización. Una vez por mes se realiza una reunión plenaria en la cual se debaten los avances de cada subcomisión.

El año 2020 concluyó con un total de 14 reuniones de subcomisión y plenarias.

mardelplata.gob.ar/movilidadurbana/seguridadvial/casv

02 contexto pandemia

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

02 CONTEXTO PANDEMIA COVID-19

Las cifras de siniestralidad vial en el transcurso del año 2020, se vieron claramente afectadas por la reducción de la movilidad, derivada de las medidas sanitarias adoptadas por el Gobierno Nacional, con el objetivo de combatir la pandemia del COVID-19. **En términos generales se registra una caída del 35% en la siniestralidad de 2020 respecto de 2019**.

Los niveles mpás bajos de movilidad se dieron en torno al día 20 de Marzo, y se mantuvo estable hasta la implementación de la fase 2, donde comienza un leve pero sostenido crecimiento, llegando al mes de diciembre con una movilidad del 80% en relación al comienzo del año.

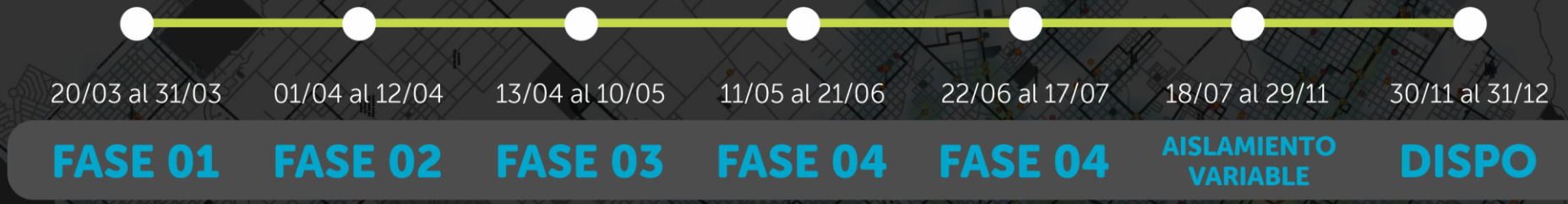
A partir del **mes de marzo**, la siniestralidad **desciende un 44%**, en coincidencia con la implementación de las restricciones a la circulación, y **llega a su nivel más bajo en el mes de abril con un 86% menos repecto al año anterior**.

A fines del año 2020, se anuncia el fin del **ASPO | aislamiento social preventivo y obligatorio**, y se da lugar al **DISPO | distanciamiento social, preventivo y obligatorio**.

Durante el ASPO, debido a la caída de la movilidad, **se produjo una reducción significativa de la exposición al riesgo y por ende de los siniestros viales**. A medida que se fueron autorizando nuevas reaperturas y aumentando los niveles de movilidad, se fue reflejando un incremento de las cifras de siniestralidad, alcanzando sobre fin de año valores similares a los del año 2019. En función de los gráficos que se exponen a continuación, **es posible deducir que, en términos relativos, el incremento de la siniestralidad fue superior al de la movilidad.**

02 CONTEXTO PANDEMIA COVID-19

/ FASES DE AISLAMIENTO

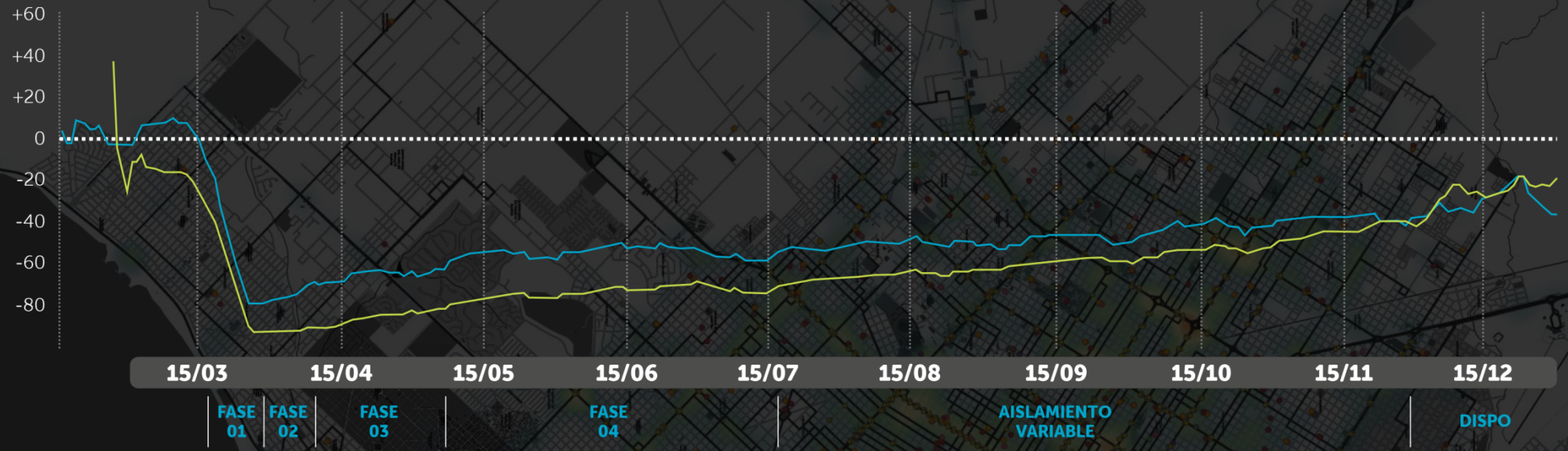


FASE 01	FASE 02	FASE 03	FASE 04	FASE 04	AISLAMIENTO VARIABLE	DISPO
aislamiento estricto	**aislamiento administrado**	**segmentación geográfica**	**reapertura progresiva**	**reapertura progresiva**	**diversas fases**	**mayores reaperturas**
movilidad de la población: **hasta el 10%**	movilidad de la población: **hasta el 25%**	movilidad de la población: **hasta el 50%**	movilidad de la población: **hasta el 75%**	movilidad de la población: **hasta el 75%**	movilidad de la población: **variable**	movilidad de la población: **con distanciamiento**

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial
Dirección Nacional del Observatorio Vial

02 CONTEXTO PANDEMIA COVID-19

/ VARIACIÓN PORCENTUAL DEL TRÁFICO | TOTAL PAÍS



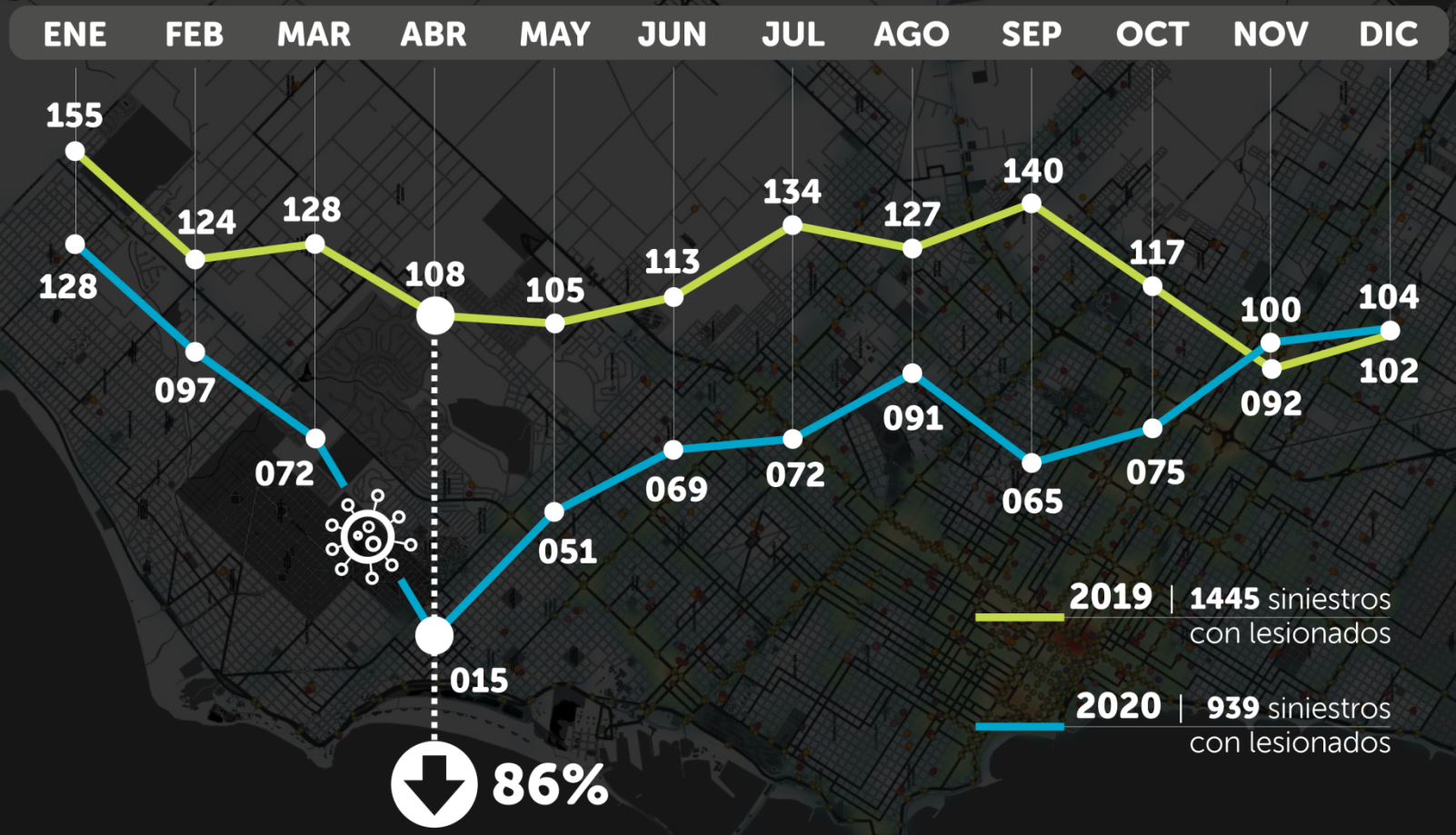
Google Mobility | actividad en estaciones Transporte Público

Waze | cambio de km manejados (promedio semanal)

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial
Dirección Nacional del Observatorio Vial

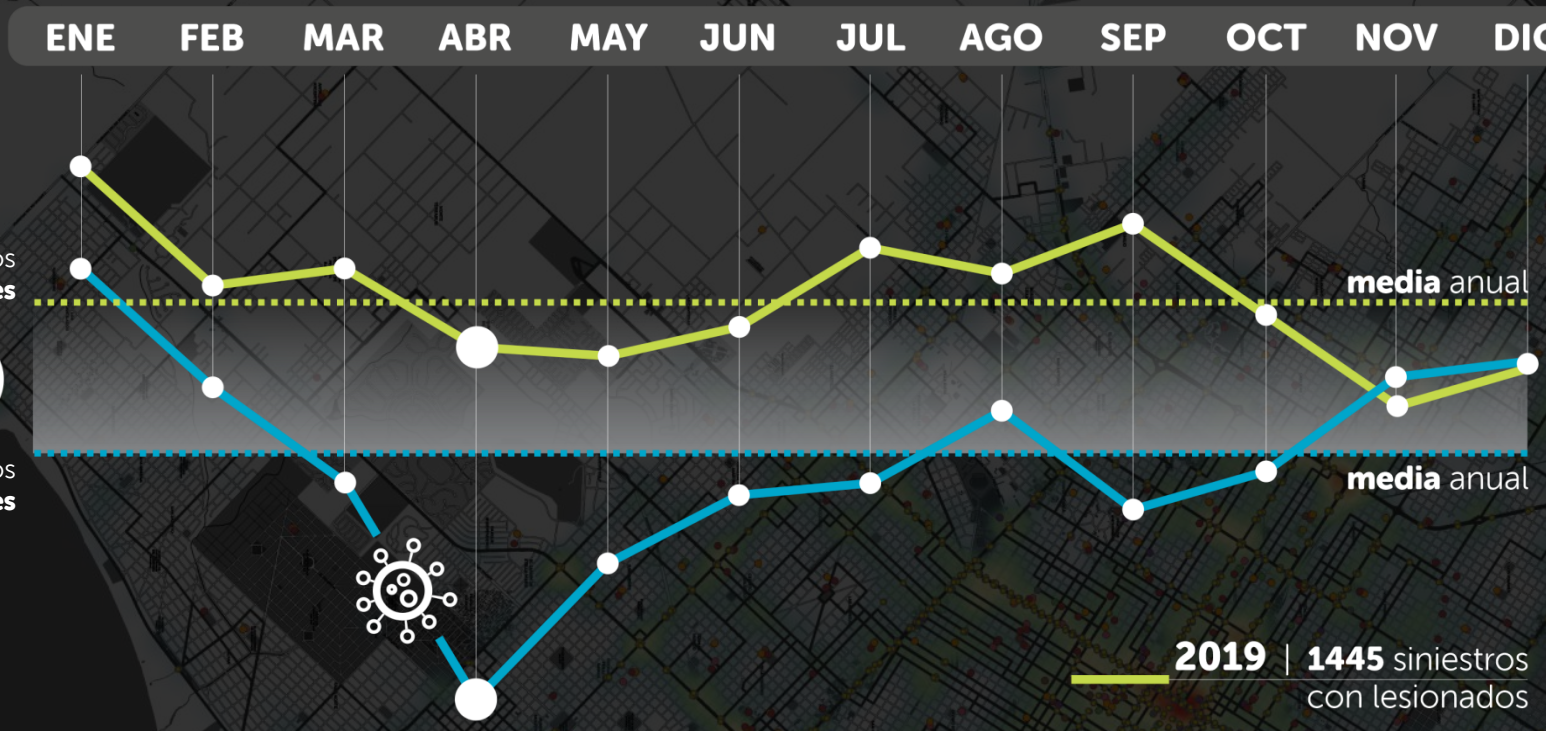
02 CONTEXTO PANDEMIA COVID-19

/ TOTAL SINIESTROS CON LESIONADOS | GENERAL PUEYRREDON



02 CONTEXTO PANDEMIA COVID-19

/ TOTAL SINIESTROS CON LESIONADOS | GENERAL PUEYRREDON



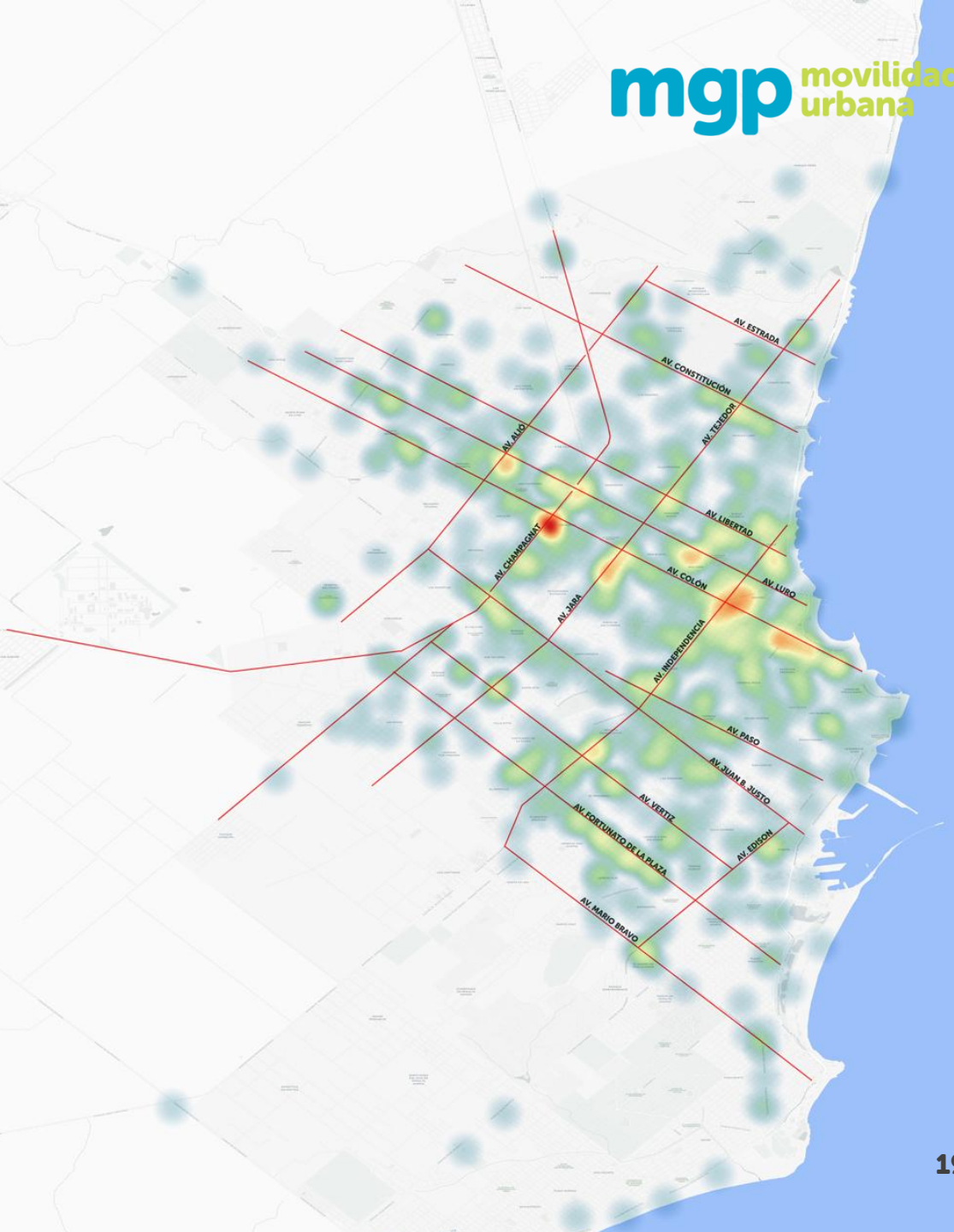
03 distribución espacial

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

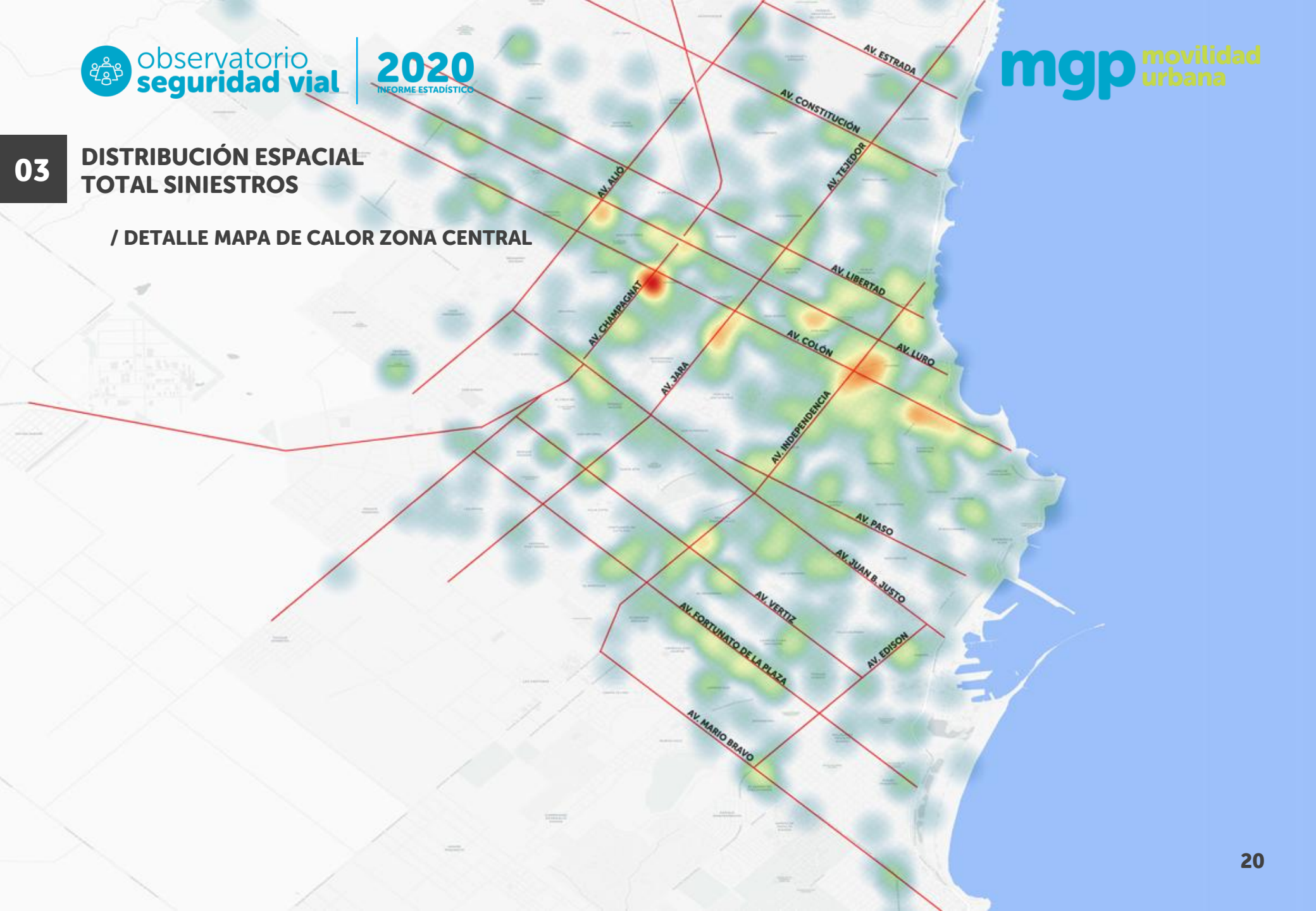
03 DISTRIBUCIÓN ESPACIAL TOTAL SINIESTROS

/ MAPA DE CALOR PARTIDO



03 DISTRIBUCIÓN ESPACIAL TOTAL SINIESTROS

/ DETALLE MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL

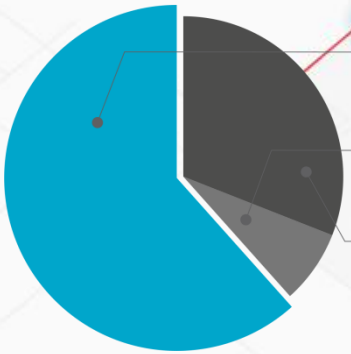


03 DISTRIBUCIÓN ESPACIAL TOTAL SINIESTROS

/ DETALLE MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL

detalle mancha de calor

13 siniestros
14 personas lesionadas
00 víctimas mortales



61.5% COLISIÓN

7.7% ATROPELLO CICLISTA

30.8% SUBREGISTRO

04 distribución temporal

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

04 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

La muestra utilizada para la confección de este informe está compuesta por un total de **939 registros de siniestros con lesionados**, que se ubican entre enero y diciembre del año 2020, y fueron suministrados los siguientes organismos oficiales:

> Fiscalía N° 11
Unidad Funcional Temática de Instrucción, Juicio y Ejecución en Delitos Culposos y contra Medio Ambiente Nº 11.

> Policía Científica
Dirección Departamental de Policía Científica Región Atlántica.

> Policía Departamental
Estación de Policía Departamental de Seguridad de General Pueyrredon.

> CEMAED
Centro Municipal de Análisis Estadístico del Delito.

DNU | ASPO COVID-19

siniestros con lesionados **939**

Ministerio Público Provincia de Buenos Aires | CeMAED mgp

04 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

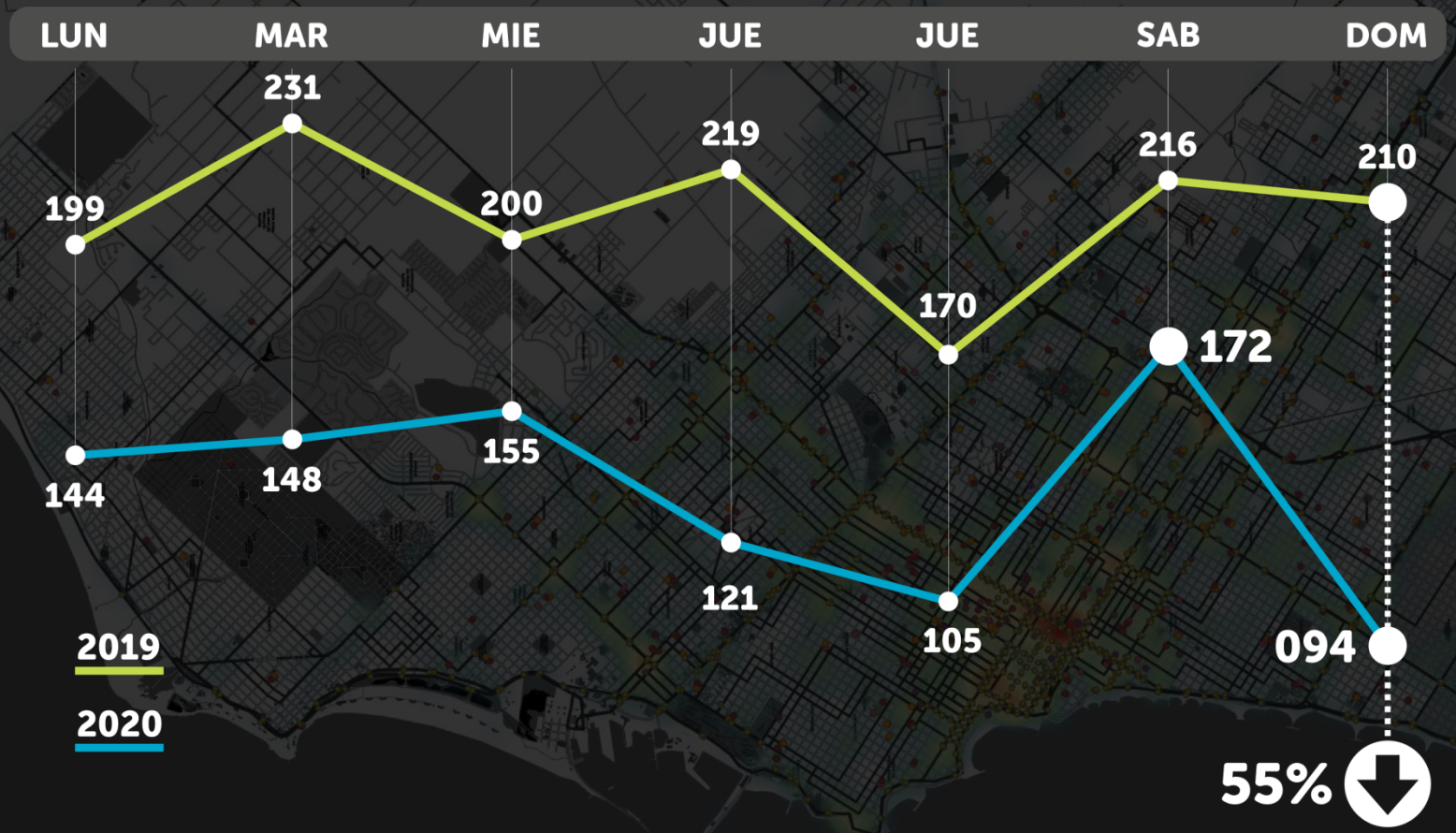
Al analizar la distribución diaria, se observa que **el día con mayor siniestralidad fue el sábado con un 18.3%** sobre el total de la muestra, **seguido por el día miércoles con un 16.5%**.

Es importante destacar que el domingo, fue el día con menos siniestros registrados, con un 10%, probablemente influenciado por los disminuidos niveles de movilidad. Si se analizan los valores del día **domingo respecto a los del año anterior, se desprende una baja del 55%**, que se puede asociar a que hubo un gran acatamiento por parte de la población a las restricciones de circulación impuestas para combatir la pandemia del COVID-19.

siniestros con lesionados **939**

04 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

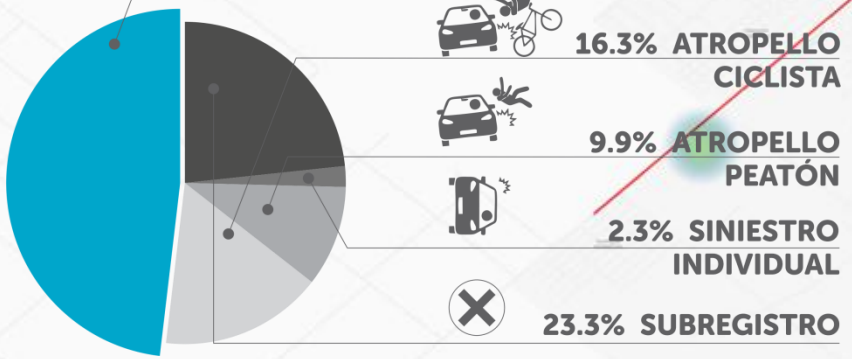
/ COMPARATIVA 2019 | 2020



04 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

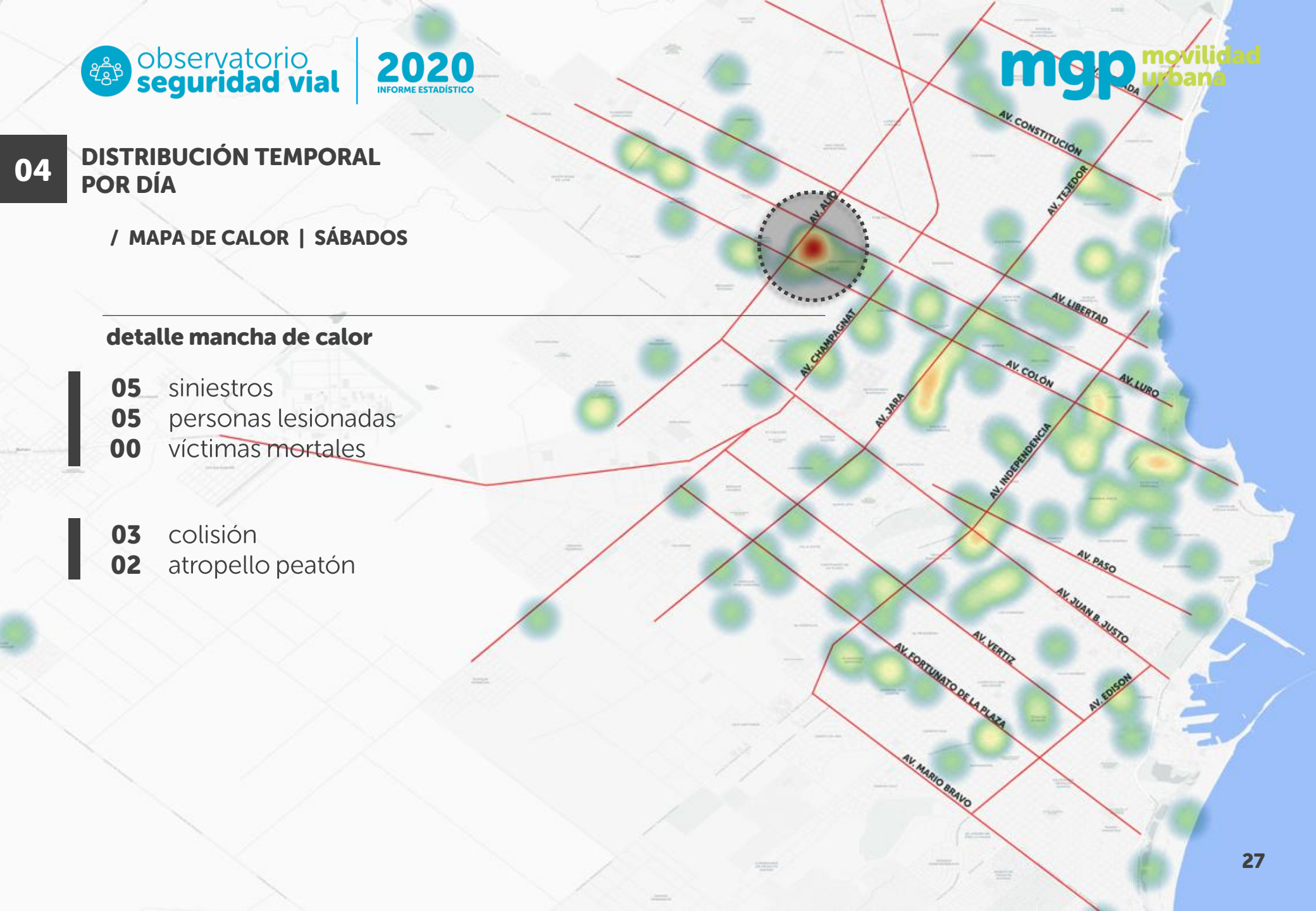
/ MAPA DE CALOR | SÁBADOS

172 siniestros
192 personas lesionadas
06 víctimas mortales



04 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

/ MAPA DE CALOR | SÁBADOS



detalle mancha de calor

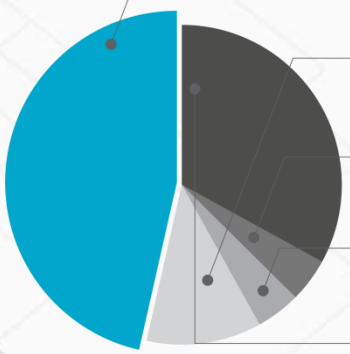
05 siniestros
05 personas lesionadas
00 víctimas mortales

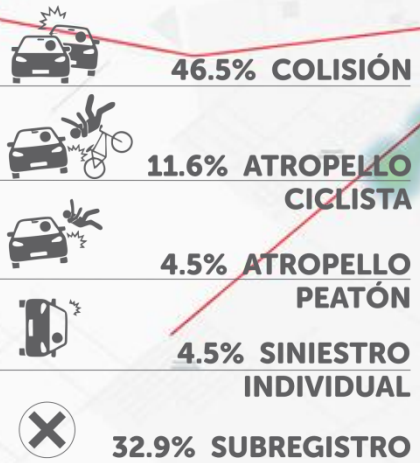
03 colisión
02 atropello peatón

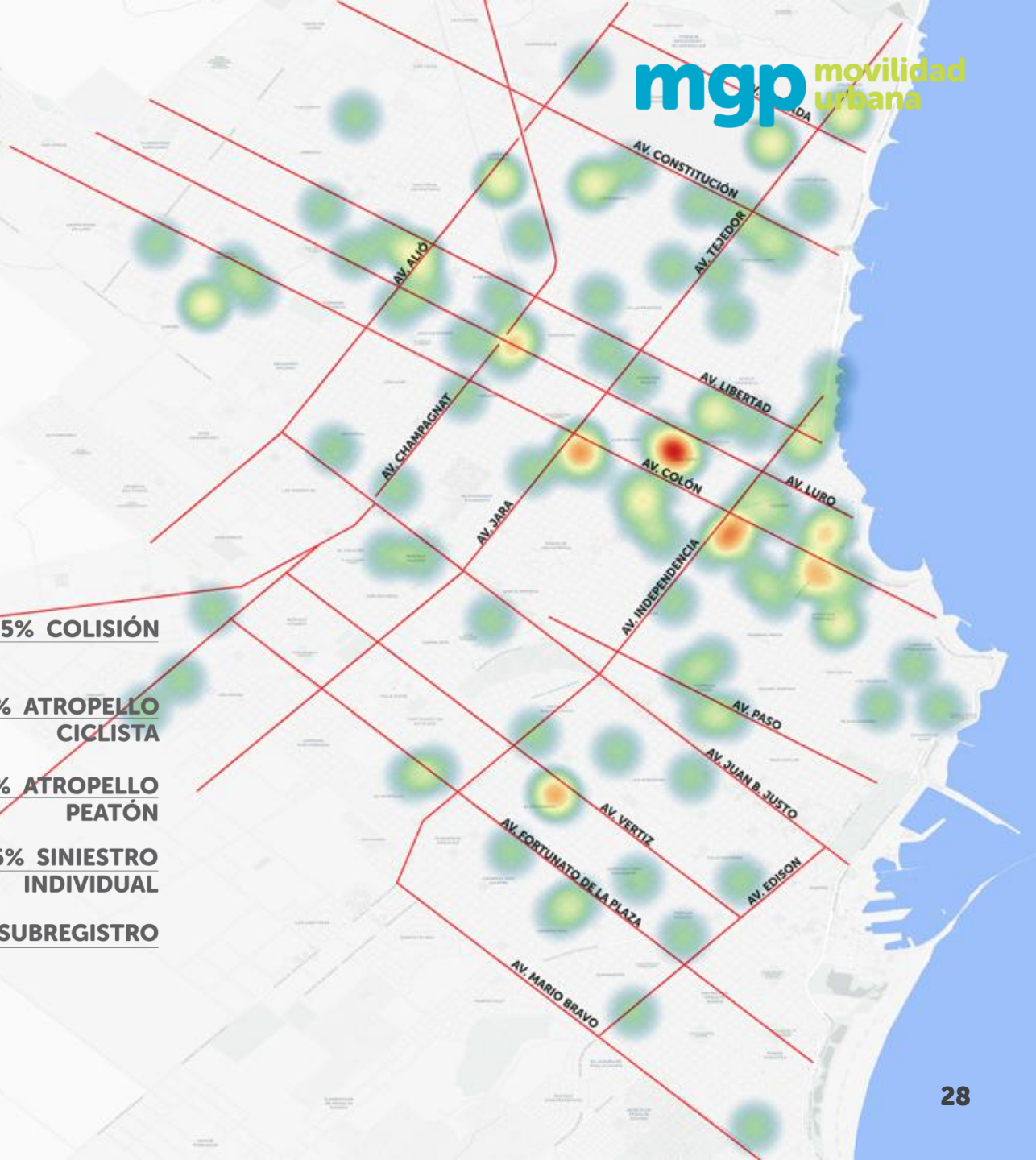
04 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

/ MAPA DE CALOR | MIÉRCOLES

155 siniestros
171 personas lesionadas
03 víctimas mortales

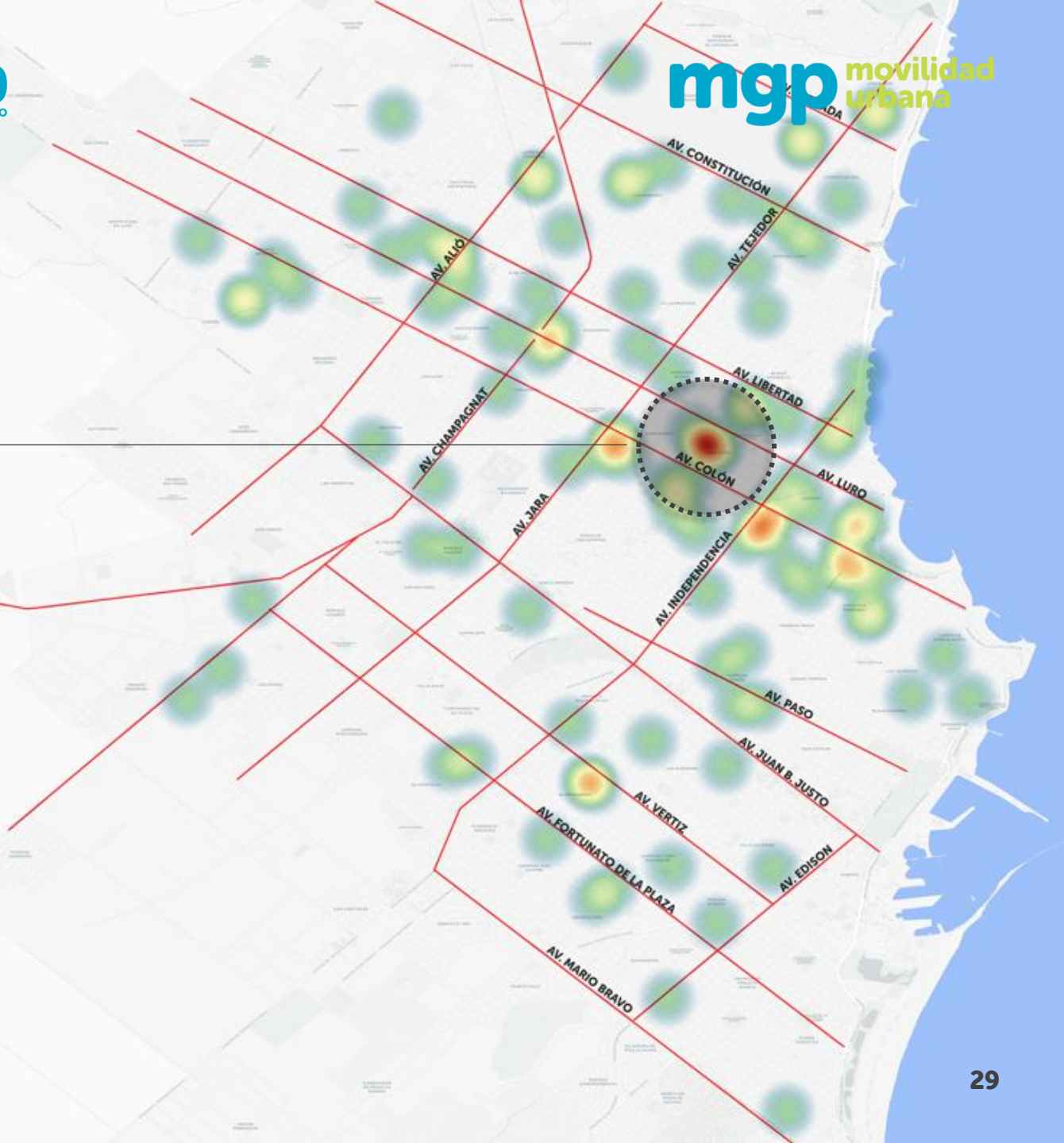






04 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

/ MAPA DE CALOR | MIÉRCOLES



detalle mancha de calor

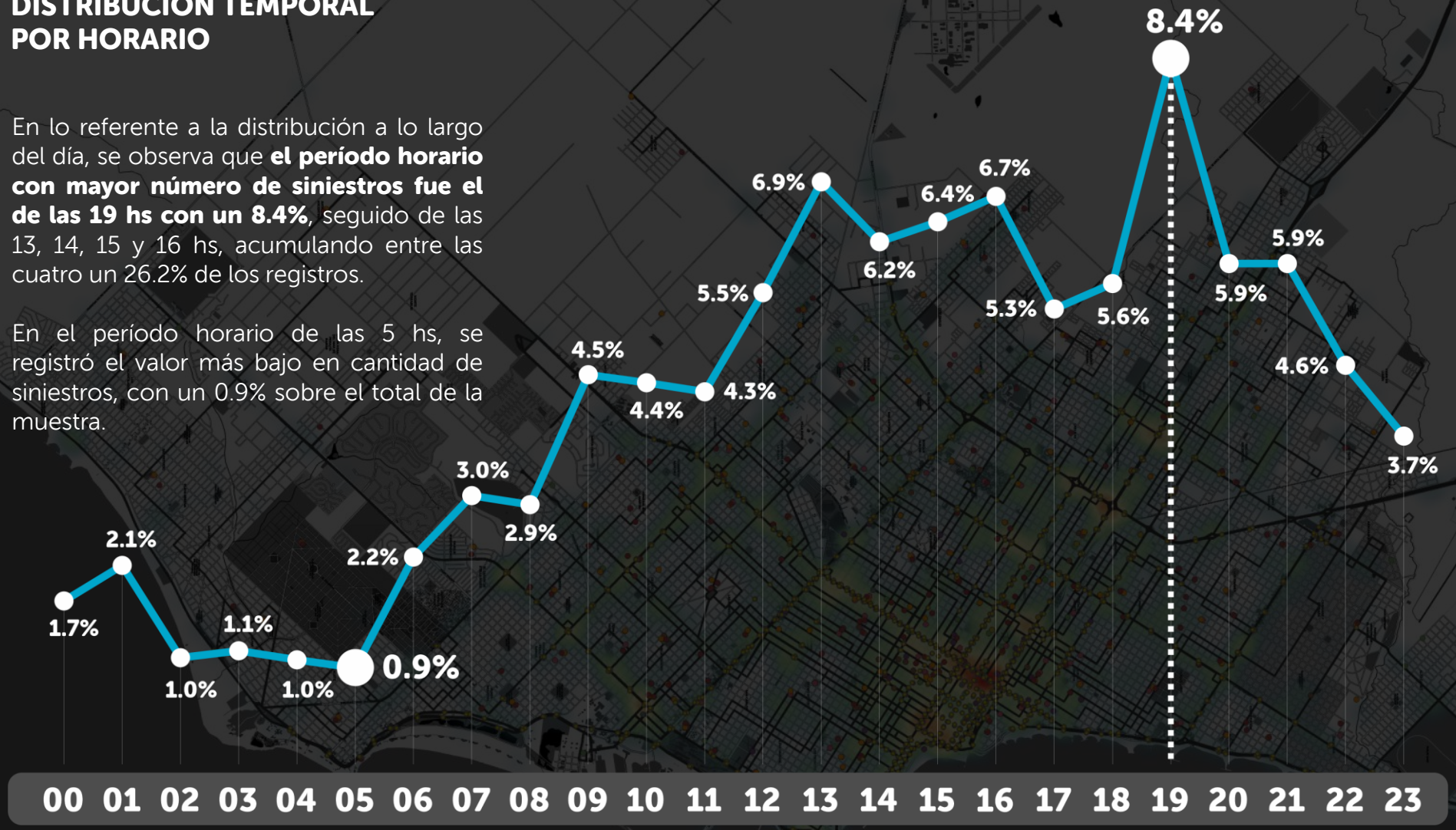
04 siniestros
03 personas lesionadas
01 víctima mortal

01 colisión
01 atropello peatón
02 subregistro

04 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

En lo referente a la distribución a lo largo del día, se observa que **el período horario con mayor número de siniestros fue el de las 19 hs con un 8.4%**, seguido de las 13, 14, 15 y 16 hs, acumulando entre las cuatro un 26.2% de los registros.

En el período horario de las 5 hs, se registró el valor más bajo en cantidad de siniestros, con un 0.9% sobre el total de la muestra.



05 modos de desplazamiento

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

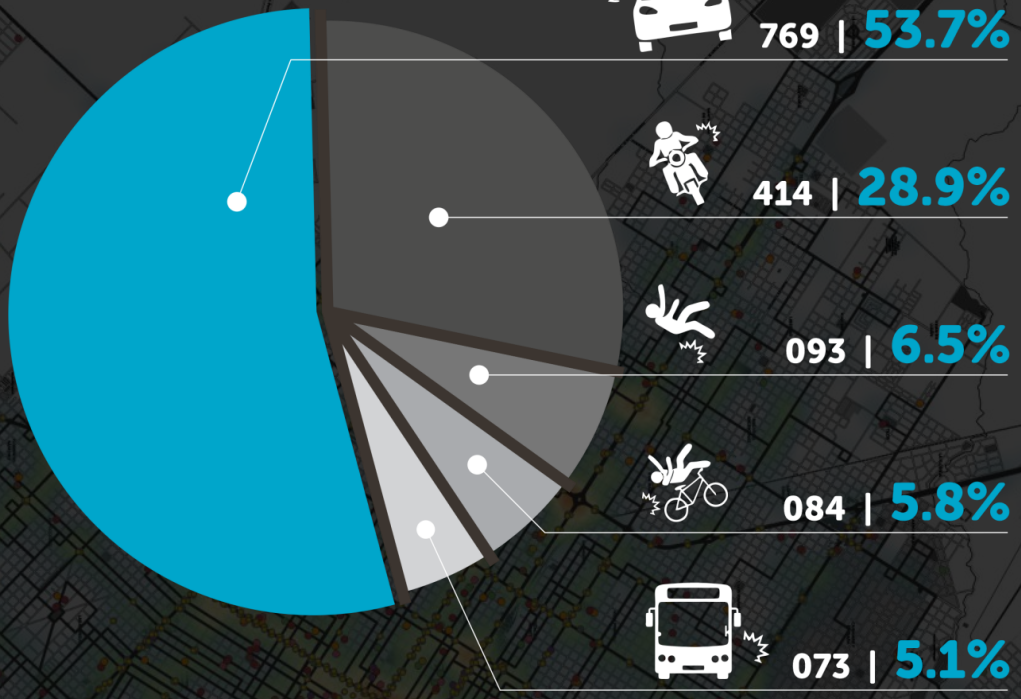
05

MODOS DE DESPLAZAMIENTO SINIESTROS CON LESIONADOS

Al analizar el reparto modal, se observa que **769 vehículos (autos y camionetas) participaron en siniestros donde hubo al menos un lesionado, representando el 53.7% del total**. En segundo lugar se encuentran las **motocicletas con un 28.9%,** si bien es un valor cercano a la mitad del primero, las probabilidades de recibir consecuencias lesivas graves es elevado.

Vale destacar también que los **peatones y los ciclistas representan el 12.3%** del total del registro. Éste es un valor significativo, teniendo en cuenta que son modos de desplazamiento que también son considerados vulnerables.

El 5.1% restante de la repartición modal, está compuesto por **transportes de cargas y de pasajeros**.



modos de desplazamiento involucrados **1433**

siniestros con lesionados | 2020 **939**

06

distribución por tipo de siniestro

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

06

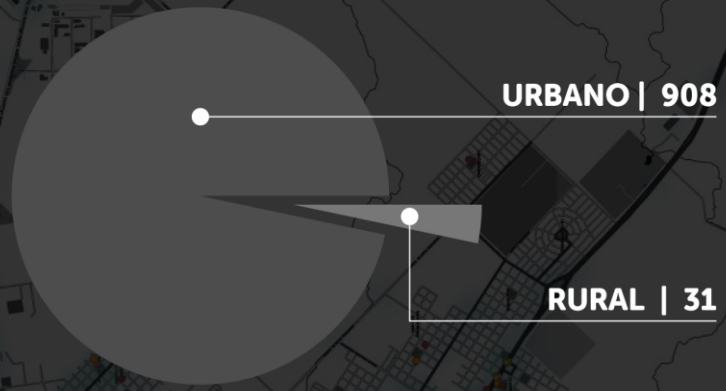
DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

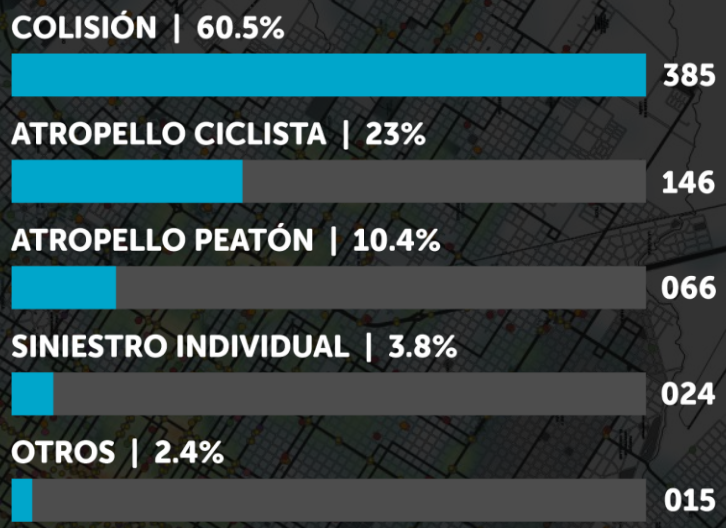
Del total de siniestros, **908 se registraron en entorno urbano y 31 en entorno rural**. El volumen de siniestros del año 2020 arroja una media de 78.25 siniestros por mes y 2.57 por día.

Al clasificarlos según el tipo de siniestro, se determina que la tipología más frecuente es la **colisión con un 60.5%** de los casos, seguida del **atropello (en todas sus formas), en un 33.4%.**

Cabe aclarar que existe un subregistro de 4.2%, que no cuenta con la información necesaria por falta de detalles en el parte suministrado por el organismo oficial.

En el análisis de victimas mortales, se observa el **grado lesivo resultante de las colisiones en las cuales participan motovehículos, entendiéndolo como una problemática particular**.



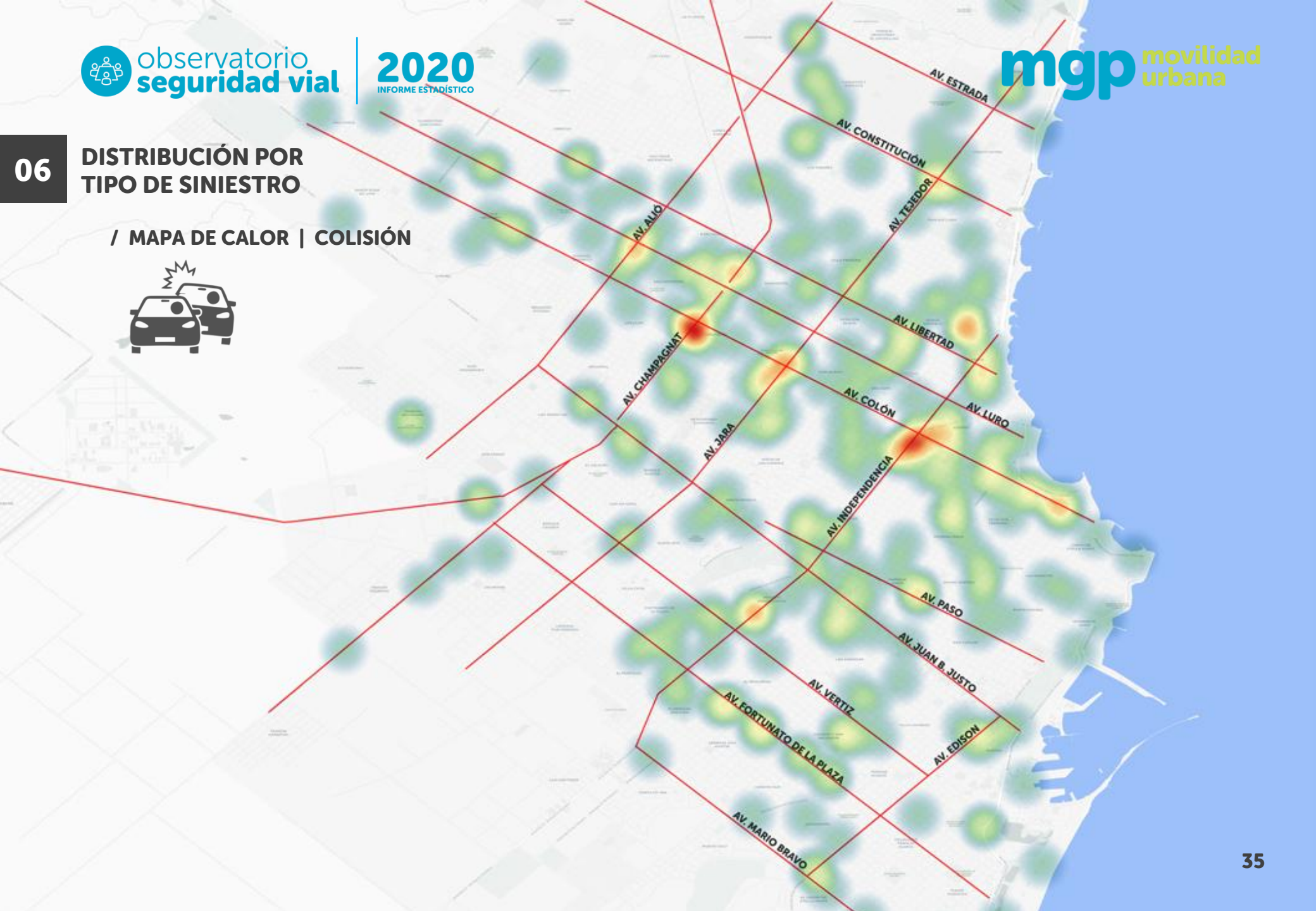


siniestros con lesionados con registro de tipología **636**

subregistro **4.2%**

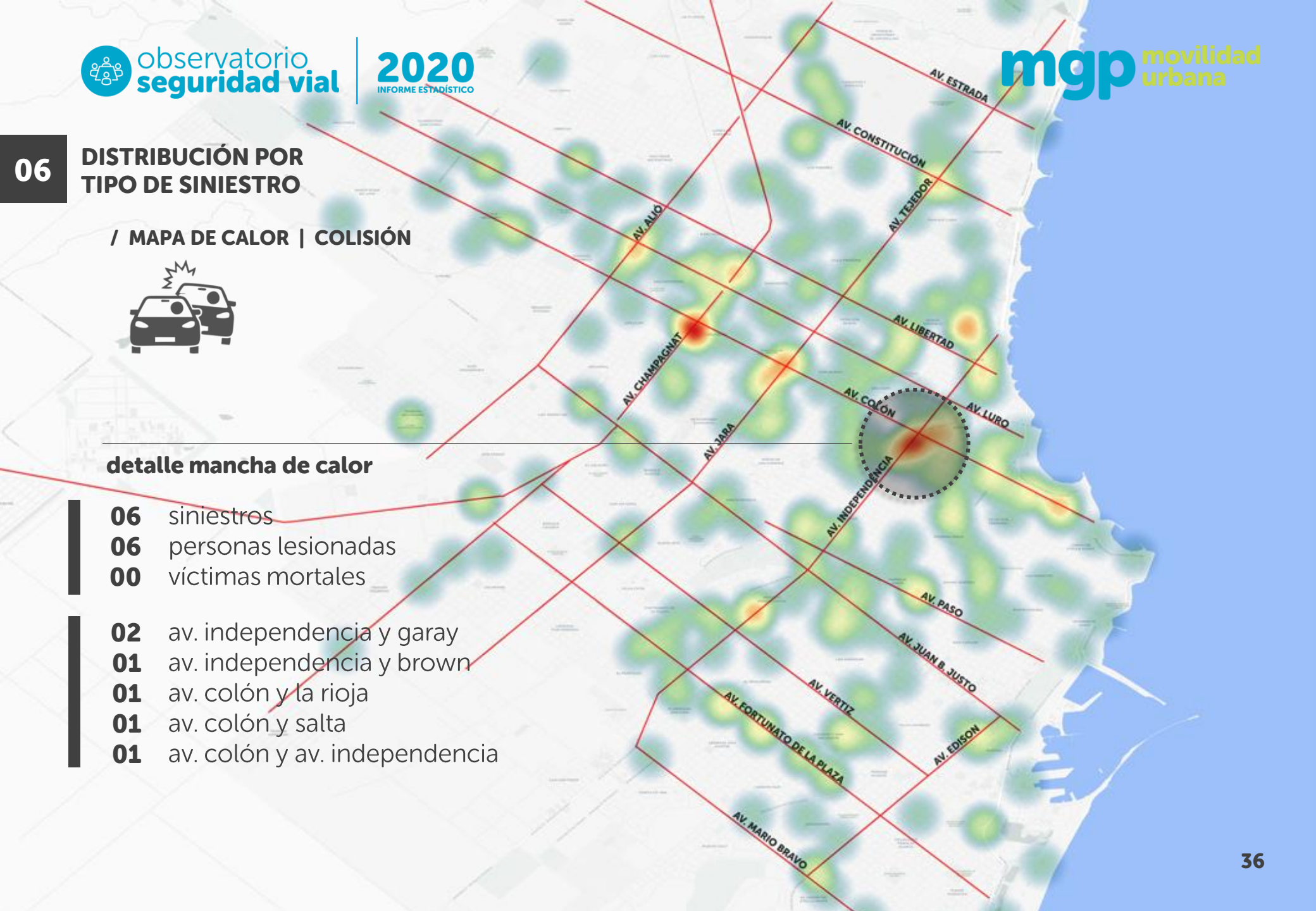
06 DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | COLISIÓN



06 DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | COLISIÓN



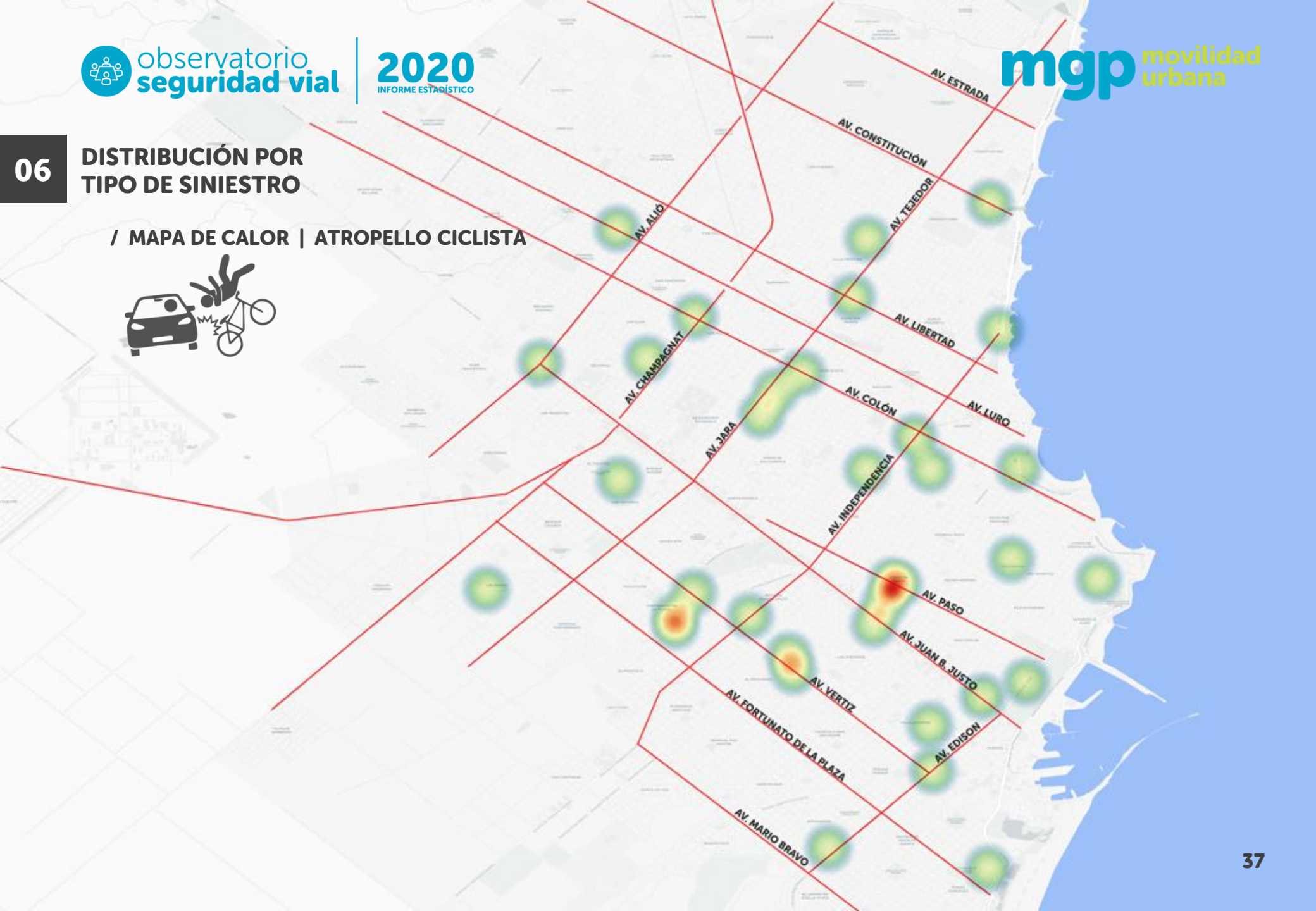
detalle mancha de calor

06 siniestros
06 personas lesionadas
00 víctimas mortales

02 av. independencia y garay
01 av. independencia y brown
01 av. colón y la rioja
01 av. colón y salta
01 av. colón y av. independencia

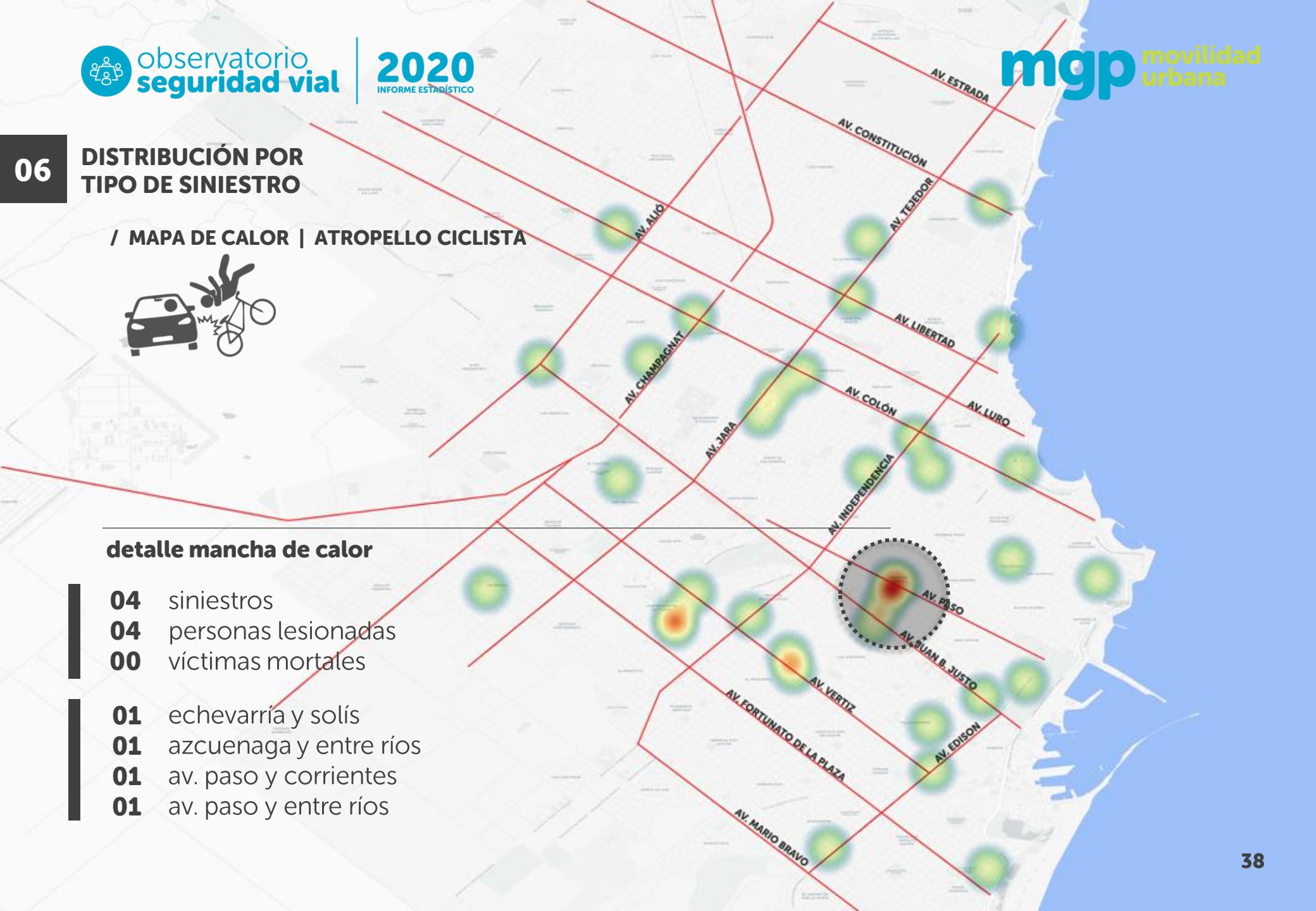
06 DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO CICLISTA



06 DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO CICLISTA



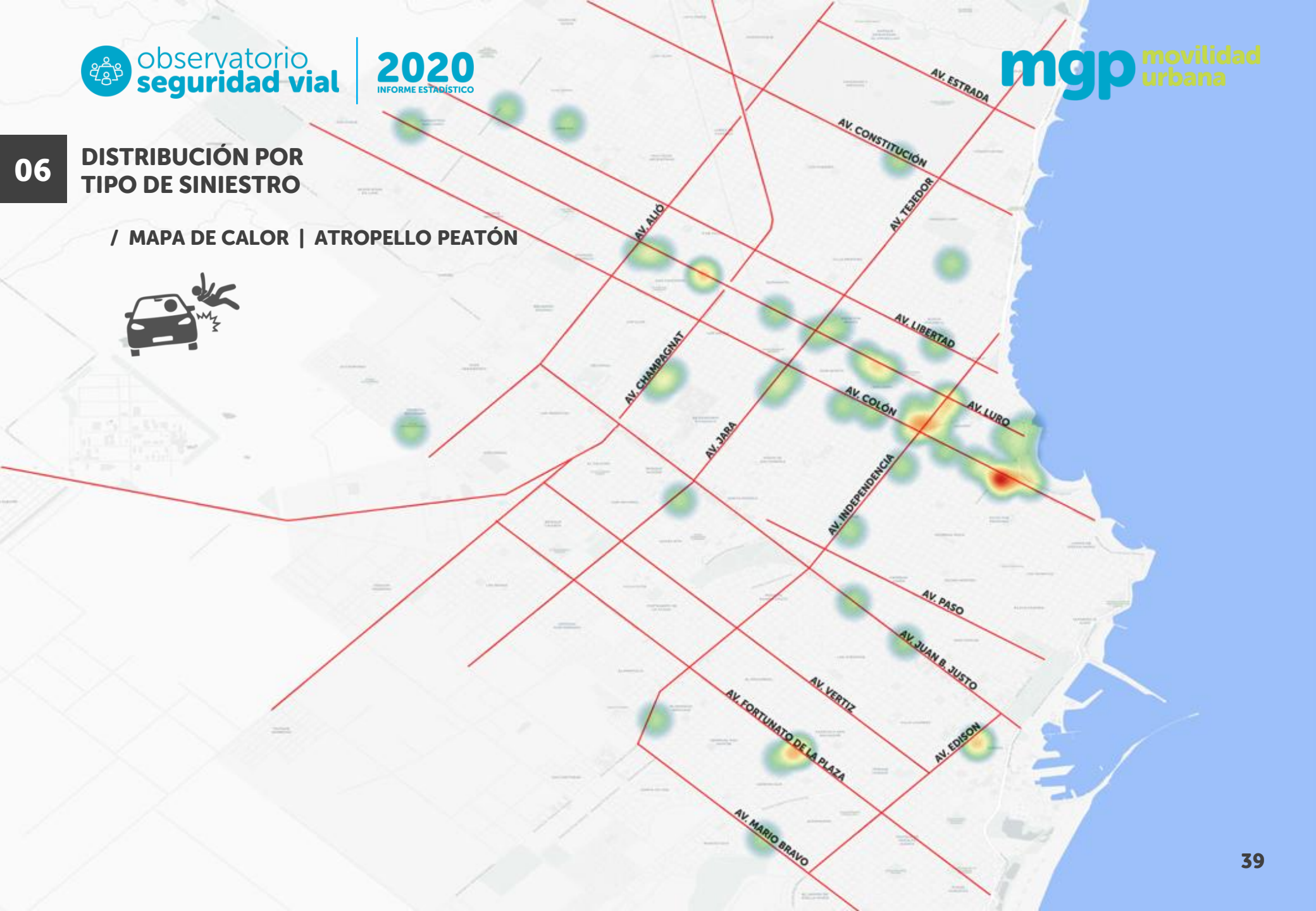
detalle mancha de calor

04 siniestros
04 personas lesionadas
00 víctimas mortales

01 echevarría y solís
01 azcuenaga y entre ríos
01 av. paso y corrientes
01 av. paso y entre ríos

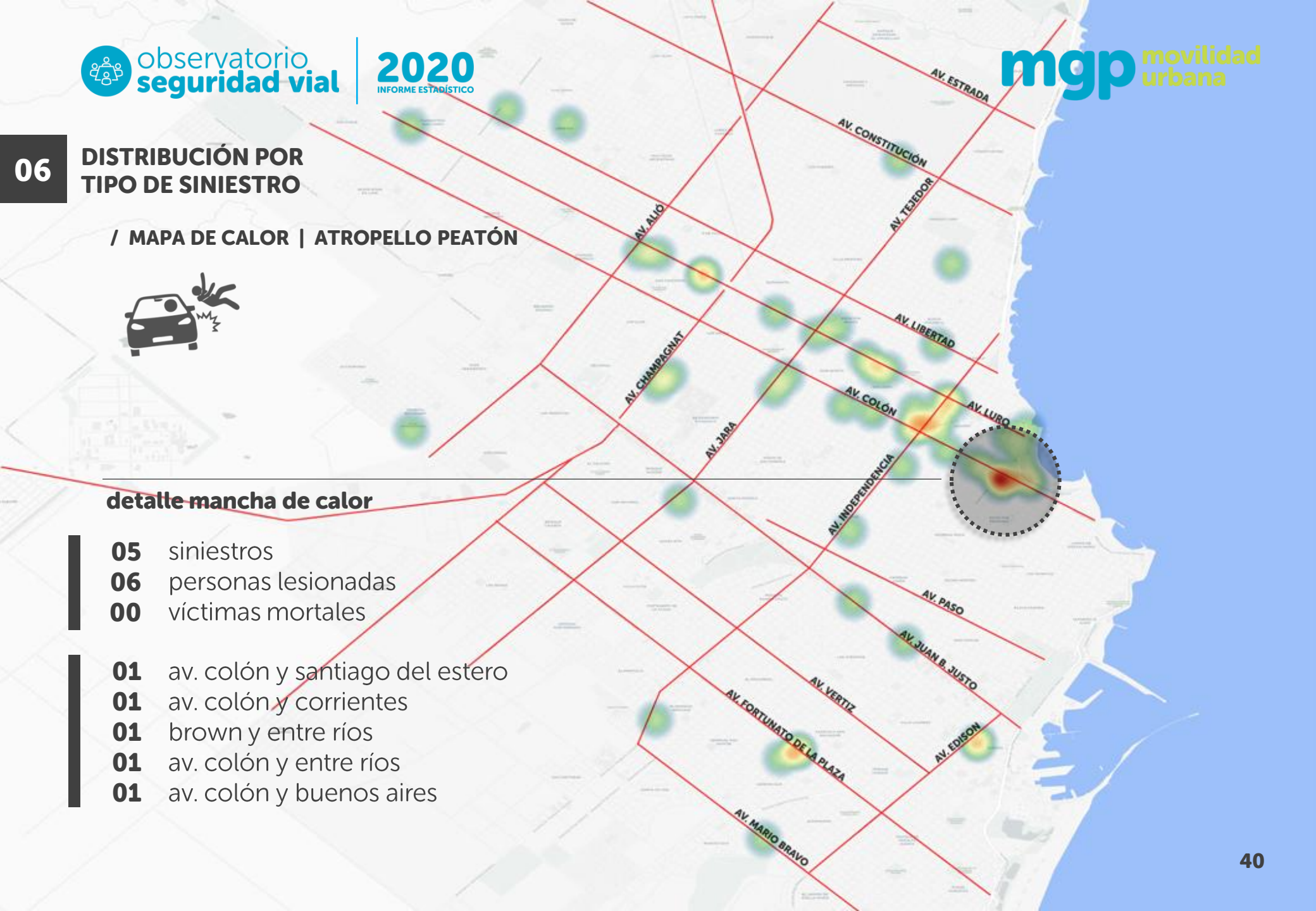
06 DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO PEATÓN



06 DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO PEATÓN



detalle mancha de calor

05 siniestros
06 personas lesionadas
00 víctimas mortales

01 av. colón y santiago del estero
01 av. colón y corrientes
01 brown y entre ríos
01 av. colón y entre ríos
01 av. colón y buenos aires

07 análisis lesionados

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

07

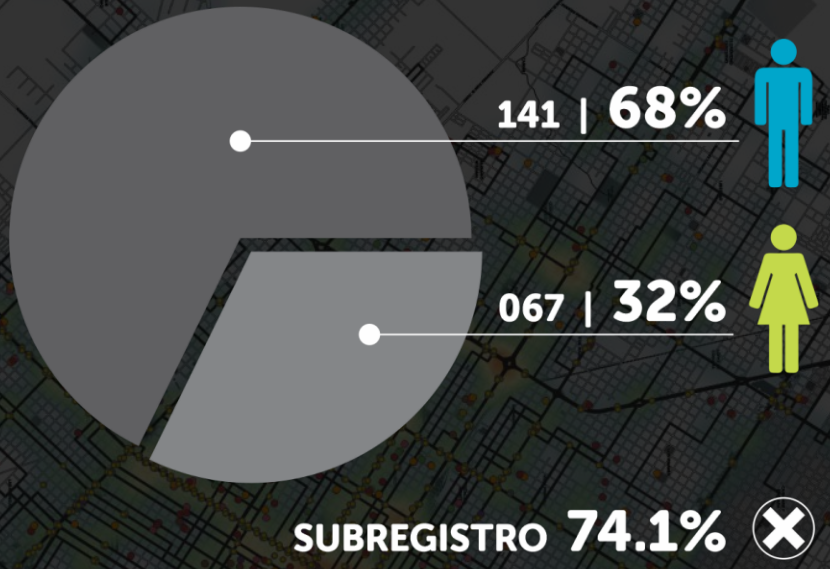
ANÁLISIS LESIONADOS TOTAL DE INVOLUCRADOS

Si se realiza una clasificación de las personas involucradas en los siniestros según el sexo que figuraba en sus DNI o Licencias de Conducir, sobre un total de **208 lesionados**, se concluye que **67 personas (un 32%) eran de sexo femenino**, de las cuales 35 fueron hospitalizadas y **141 (68%) eran hombres**, de los cuales 30 debieron ser trasladados al nosocomio.

Cabe recordar que la muestra cuenta con un **subregistro del 74.1%** en lo que refiere a identificación de género.

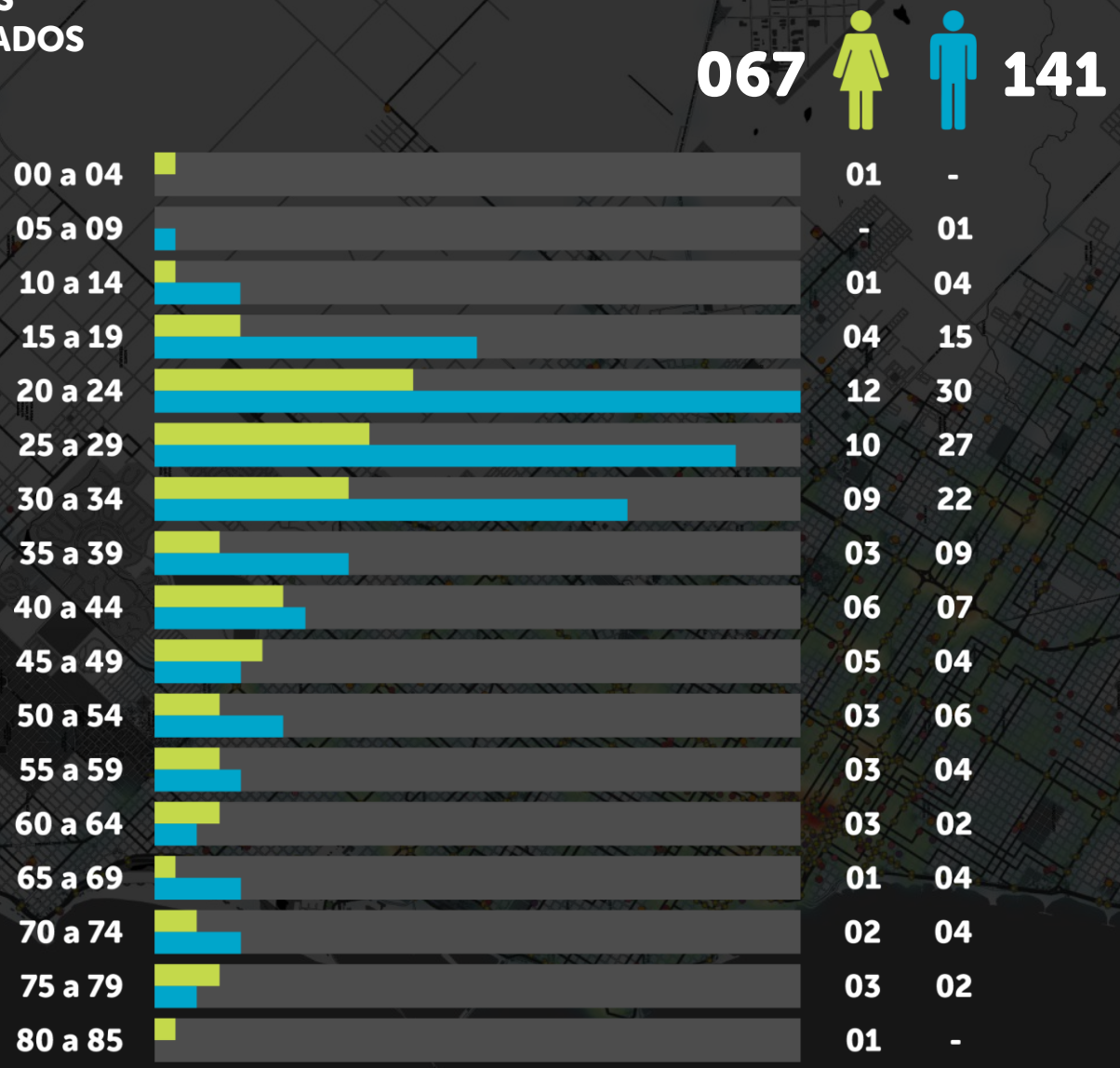
Si se analizan los grupos etarios, es posible deducir que más del **53% corresponde a personas entre 25 y 55 años.** Cabe destacar que este grupo de personas se encuentra dentro de la **PEA | población económicamente activa,** lo cual implica que las consecuencias de un siniestro lesivo, repercute habitualmente de manera directa en los ingresos de un grupo familiar.

Al analizar los porcentajes de cada genero, se determina que el rango de 20 a 44 años representa los valores más altos en ambos casos. En las **mujeres responde al 46.3%**, y en los **hombres al 56%.**



07

ANÁLISIS LESIONADOS
TOTAL DE INVOLUCRADOS



07

ANÁLISIS LESIONADOS CONDUCTORES

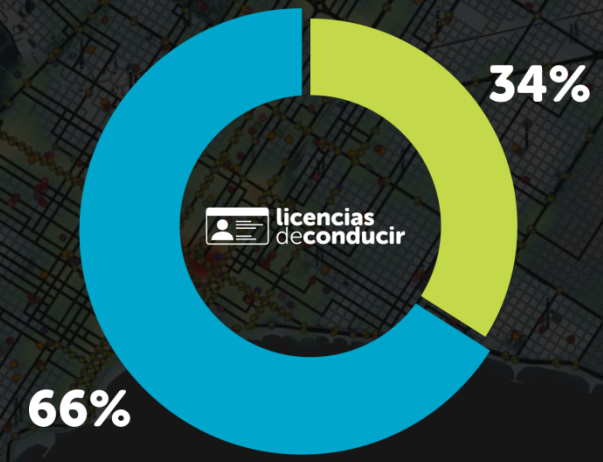
En relación al sexo de los conductores, el **22% fue de sexo femenino y el 78% masculino.**

El grupo etario con mayores conductores lesionados **es el comprendido entre los 20 y los 29 años, con un 43% de la muestra registrada.**

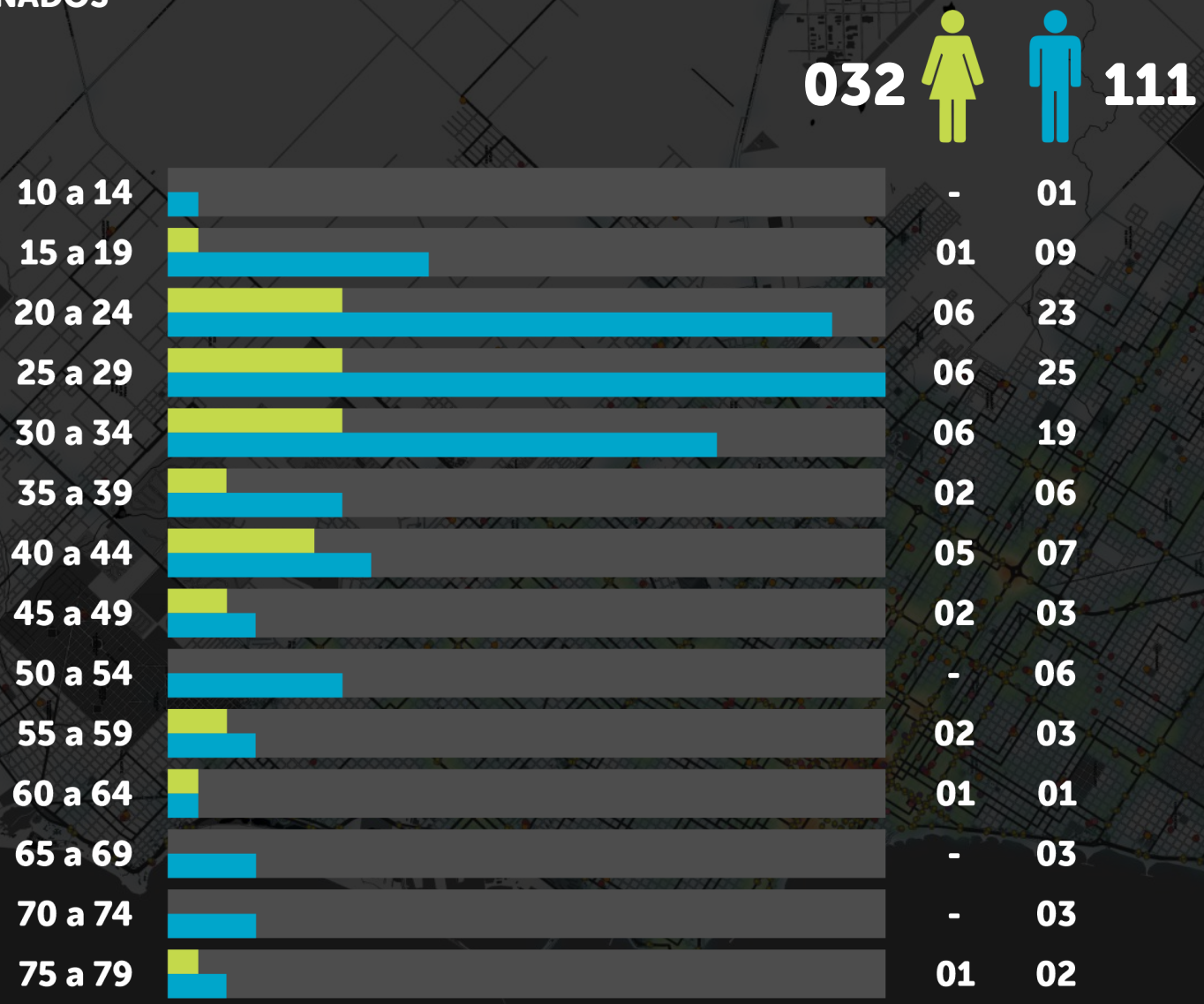
Las mujeres entre 20 y 34 años representan un 56.4% del total de ese genero, y en el caso de **los hombres, el rango que más incidencia tiene es el de 20 a 29 años**, conformando el 43.2%. La muestra ha presentado falencias en cuanto a los datos recopilados, arrojando un subregistro del 73.3% sobre la edad de los conductores lesionados.

Desde el Centro de Emisión de Licencias de Conducir de General Pueyrredon, se obtuvo la información de que el **66%** del universo de 320.000 registros vigentes, **corresponde a personas con sexo masculino, mientras que el 34% representa al sexo femenino.**

SUBREGISTRO 73.3%



07 ANÁLISIS LESIONADOS CONDUCTORES



08 análisis víctimas mortales

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

08 ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES SEXO Y EDADES

Durante el año 2020, dentro del Partido de General Pueyrredon, se registraron 29 siniestros fatales, en los que **30 personas perdieron la vida**.

El **80% de las personas fallecidas son personas de sexo masculino, y el 20% restante de sexo femenino**.

En términos generales, se observa que, de acuerdo a los porcentajes obtenidos, **el 47% de los fallecidos tienen entre 20 y 34 años**.

De la consideración del tipo de zona de ocurrencia, se puede determinar que 24 siniestros fueron dentro del entorno urbano y sólo 5 en zonas rurales, que obedecen a viajes de tipo interurbano.

08

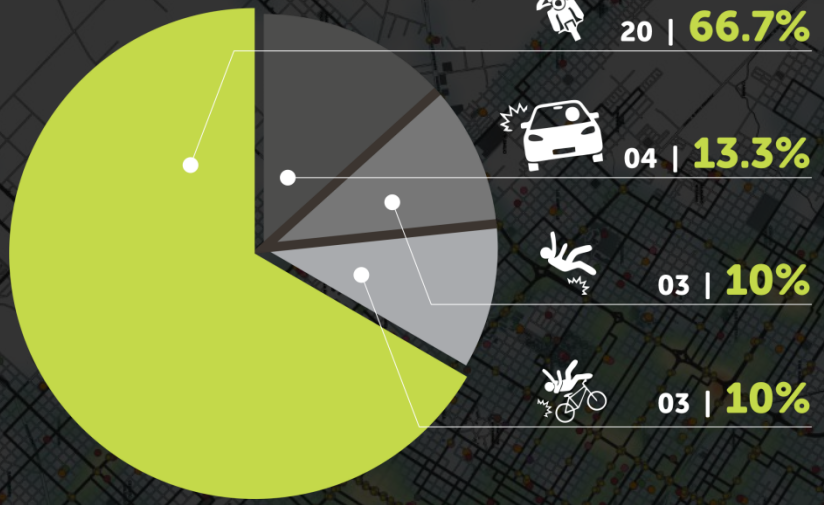
ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES SEXO Y EDADES

	06	24
15 a 19	-	01
20 a 24	-	03
25 a 29	-	06
30 a 34	01	04
35 a 39	-	01
40 a 44	-	01
45 a 49	-	01
50 a 54	01	03
55 a 59	02	02
60 a 64	-	01
65 a 69	-	-
70 a 74	-	-
75 a 79	02	01

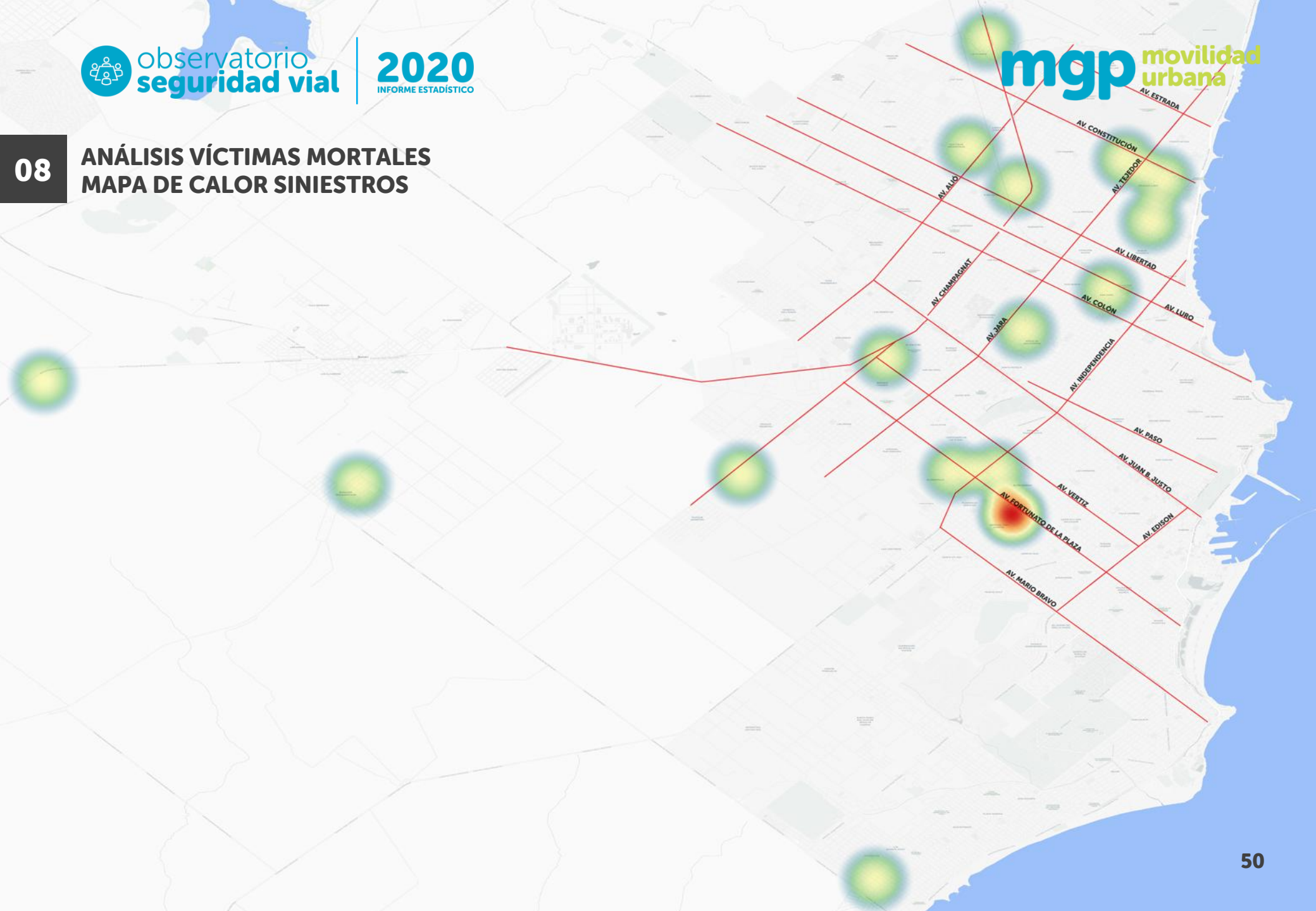
08 ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES MODOS DE DESPLAZAMIENTO

El modo de desplazamiento de los involucrados, predominante en siniestros donde hubo víctimas fatales, ha sido el de los motovehículos que representa el **66.7% de las personas fallecidas**.

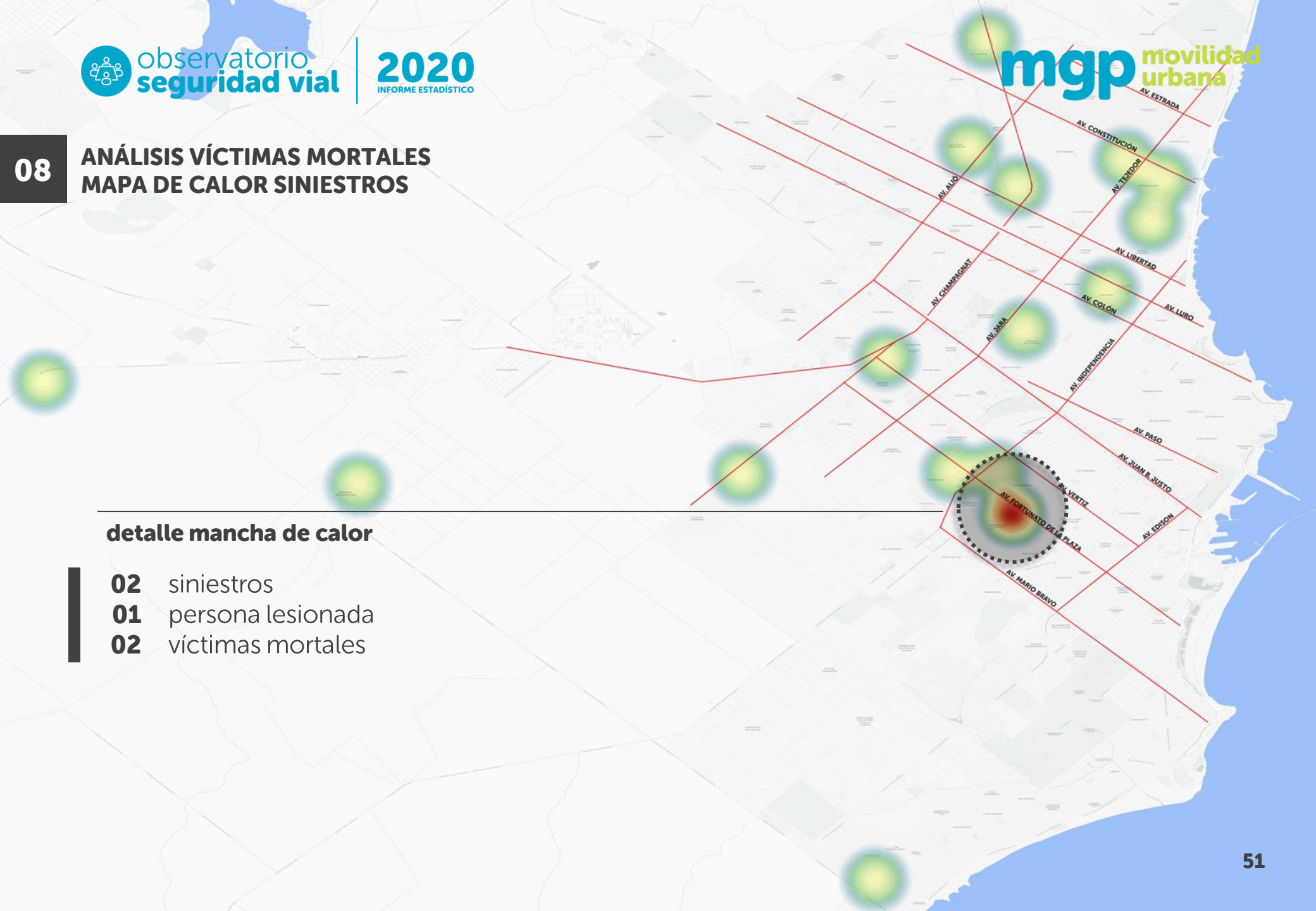
De la relación entre la mortalidad y la participación de cada modo en los siniestros con lesionados, es posible confirmar la "vulnerabilidad" de los motociclistas, ya que representan **sólo el 28.9% en términos de participación de los motovehículos y cerca del 67% de las víctimas mortales**. Claramente, **el riesgo de sufrir consecuencias lesivas graves en este tipo de vehículo, es muy alto**.



08 ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES MAPA DE CALOR SINIESTROS



08 ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES MAPA DE CALOR SINIESTROS



detalle mancha de calor

02 siniestros
01 persona lesionada
02 víctimas mortales

09 tasa de mortalidad

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

09 TASA DE MORTALIDAD Y TENDENCIA

En el Partido de General Pueyrredon, **la tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes por siniestros viales fue de 4.6 fallecidos para el período analizado**, adoptando para esta estadística, el último dato oficial del censo 2010, que indica una población estable de **650.000 habitantes**. En este sentido, distintas fuentes coinciden en que la población del partido es de aproximadamente **900.000 habitantes**. Si se tomara ese dato actualizado y además se incorporara a este análisis, el **volumen de "turistas estables"** que arriba a la ciudad, en su mayoría en vehículos particulares, la tasa de mortalidad se reduciría considerablemente.

El informe anual 2020, confeccionado por la ANSV, determina que **la tasa de mortalidad en 2020 en el país fue de 6,9 fallecidos cada 100 mil habitantes**. Al compararse la situación del Partido, respecto del resto del país, se puede apreciar que **la tasa de mortalidad por siniestros viales del Partido de General Pueyrredon ha sido el 33% inferior a la media nacional para el año 2020**.

6.9 **tasa de mortalidad argentina**
cada 100 mil habitantes

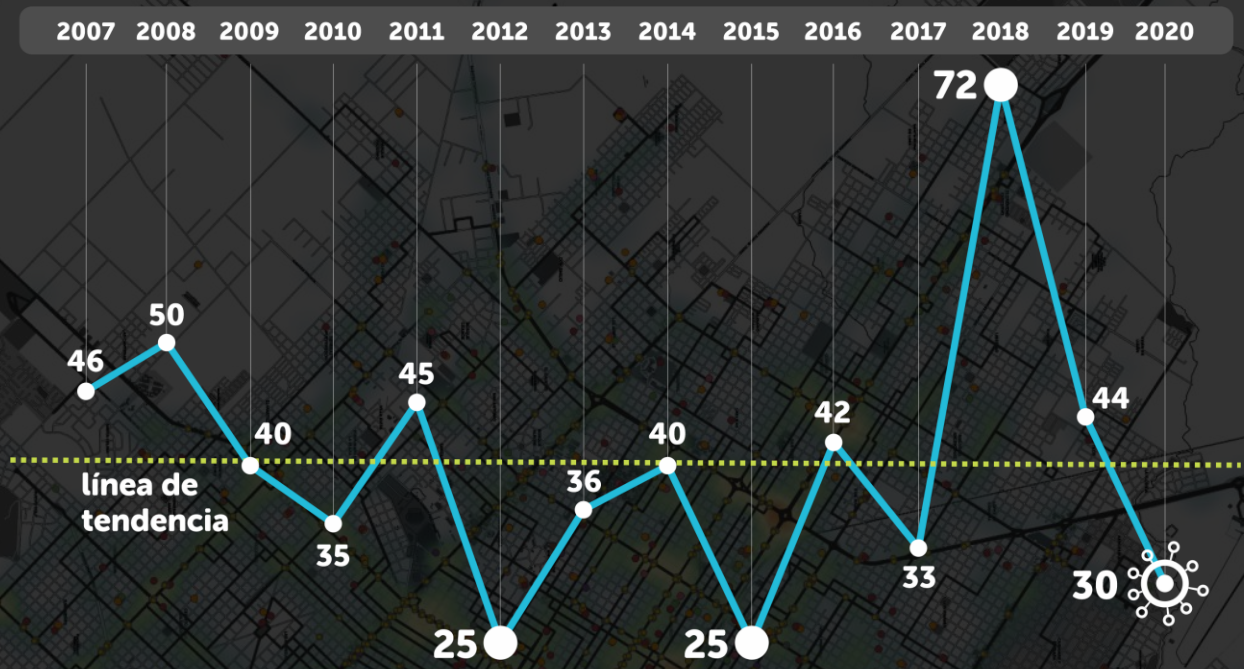
Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

4.6 **tasa de mortalidad general pueyrredon**
cada 100 mil habitantes

09 TASA DE MORTALIDAD Y TENDENCIA

En base al gráfico de tendencia de mortalidad en siniestros viales, confeccionado con la **muestra de los últimos 14 años**, se aprecia que **la tendencia de la mortalidad se mantiene constante e incluso presenta una leve baja**.

Es importante mencionar que luego del año atípico de 2018, en el cual se registró un máximo absoluto de 72 fallecidos, se reportaron: 44 víctimas fatales en 2019, que representaron un 38.3% menos, y 30 decesos por la misma causa en el año 2020, que significaron un 58.3%. Tal cual se ha aclarado en este informe, el año 2020 está claramente influenciado por la consecuencias de la pandemia, el ASPO y los reducidos niveles de movilidad de la población.



10 próximos pasos

observatorio seguridad vial

mgp movilidad urbana

10 PRÓXIMOS PASOS

> Informe preliminar | **primer semestre 2021**

> Incorporar al análisis, la cobertura de los **medios de comunicación**

> Sistema de información geográfica, como **herramienta de trabajo,** que cruce información con diferentes variables

observatorio
seguridad vial

mgp movilidad urbana