



2021

INFORME ESTADÍSTICO



observatorio
seguridad vial


mgp movilidad
urbana

índice



observatorio
seguridad vial

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** Puntos críticos 2021
 - 11** Acciones de control
 - 12** Acciones de intervención urbana
 - 13** Acciones de concientización



01

introducción



observatorio
seguridad vial


mgp movilidad
urbana

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
Nº 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.
- Sinistro: 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.-

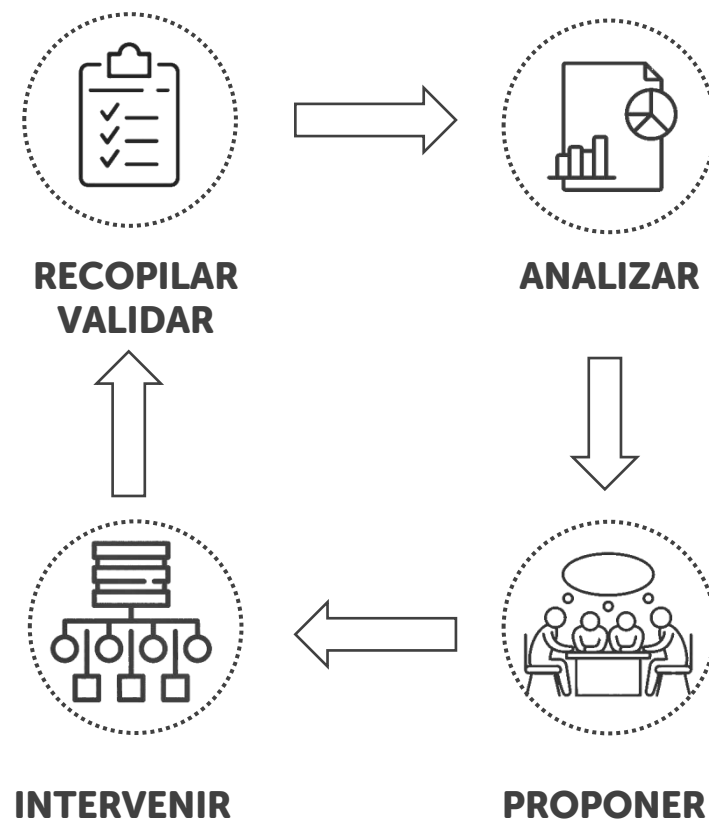
Monti Artime
Guñazu Pulti

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 específica 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 N° 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 **Ministerio Público**
PROVINCIA DE BUENOS AIRESseguridad
mcp
Municipalidad
de General
Pueyrredon**CeMAEDmcp**
Centro Municipal de Análisis
Estadístico del Delito

INTRODUCCIÓN

/ SISTEMA DE INFORMACIÓN

El OSV recibe periódicamente de diferentes organismos oficiales, los partes 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 éstos**. 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.



01

INTRODUCCIÓN

Observatorio de Seguridad Vial

Formulario N° 1

1. Datos Generales

Nombre del Proyecto: _____

Fecha de Ejecución: _____

Ubicación: _____

2. Descripción del Proyecto

Objetivo: _____

Justificación: _____

3. Metodología

Metodología: _____

4. Resultados

Resultados: _____

5. Conclusiones

Conclusiones: _____

6. Anexos

Anexos: _____

[illegible]

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 2021 concluyó con un total de 30 reuniones de subcomisión y plenarios.

mardelplata.gob.ar/movilidadurbana/seguridadvial/casv





02

contexto pandemia



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

02

CONTEXTO PANDEMIA COVID-19

/ FASES DE AISLAMIENTO

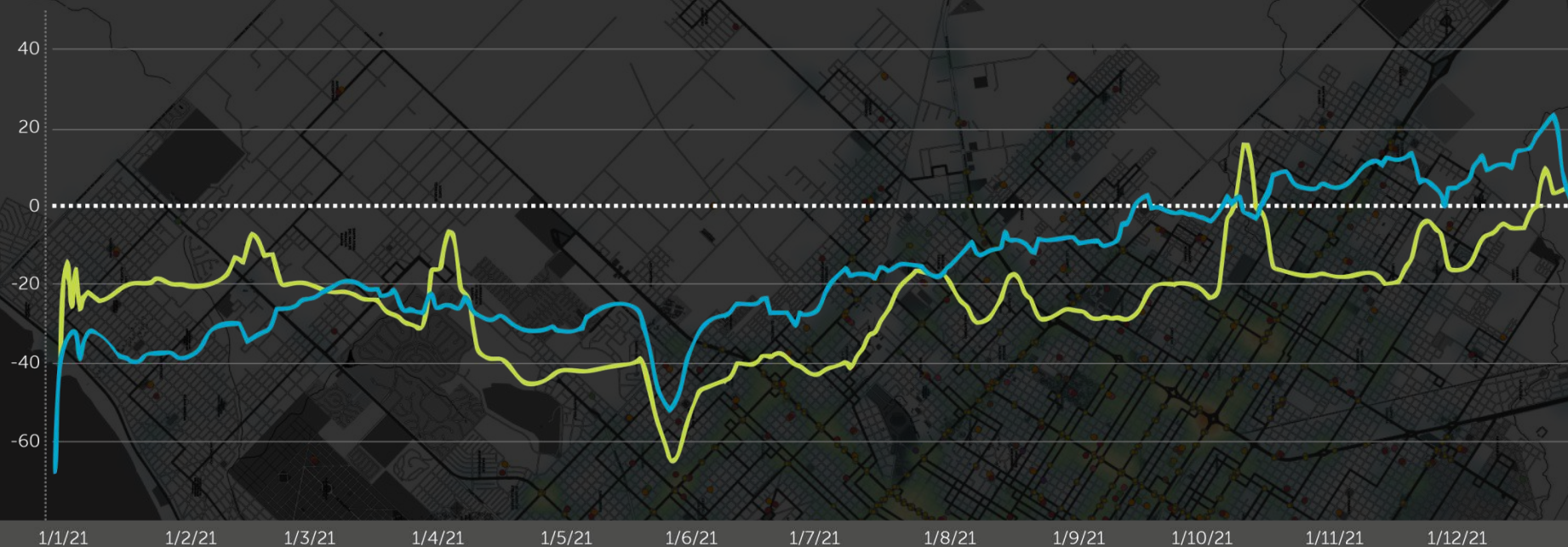


Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial
Dirección Nacional del Observatorio Vial

02

CONTEXTO PANDEMIA COVID-19

/ VARIACIÓN PORCENTUAL DEL TRÁFICO | TOTAL PAÍS



DISPO

DISPO con
restricciones

CE*

DISPO / ASPO

DISPO

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

CONTEXTO PANDEMIA COVID-19

En función del análisis de la movilidad cotidiana de la población a lo largo del año 2021, se establece que en términos generales se mantuvo el **continuo ascenso de los niveles de desplazamiento**, hasta llegar a valores muy similares a años previos a la pandemia.

Desde fines de **mayo hasta principios de junio**, se decretó el **confinamiento estricto**, debido a la suba sostenida de casos positivos de COVID en todo el territorio nacional, lo que se vio reflejado en una **baja en la cantidad de siniestros viales**, debido a los reducidos niveles de circulación.

Finalizado el aislamiento estricto, se establecieron nuevas medidas que posibilitaron una mayor circulación de la ciudadanía. En octubre se establece el **DISPO** (Distanciamiento Social Preventivo y Obligatorio), y a partir de ese mes hubo un marcado **ascenso en los niveles de movilidad en todo el país**. En los meses de Noviembre y Diciembre se registraron más siniestros que en los mismos períodos de 2020, e incluso de 2019.

Tal como fue indicado por la Directora de Investigación y Educación Vial de **Luchemos por la vida**, Lic. María Cristina Isoba, **la pandemia ha alterado los hábitos cotidianos**, los modos de relación entre las personas, pudiéndose observar esto no sólo en nuestra ciudad sino en todo el mundo. A esta situación se le suman los cambios psicofísicos que ha generado el COVID-19, tales como estrés, insomnio, trastornos de ansiedad y angustia, provocando en algunos casos, **alteraciones en la capacidad de conducir**. Esto se puede trasladar en miedo a salir a la calle, mayores distracciones, dificultades para mantener la atención, lentificación de las reacciones frente a imprevistos, conducción temeraria y **excesos de velocidad, debido al mayor espacio en la calle, con menos vehículos y peatones circulando**.

El partido de General Pueyrredon no se encuentra ajeno a esta situación, ya que a lo largo del año se han registrado una serie de siniestros viales provocados por **conductores con estas características**.



03

distribución espacial



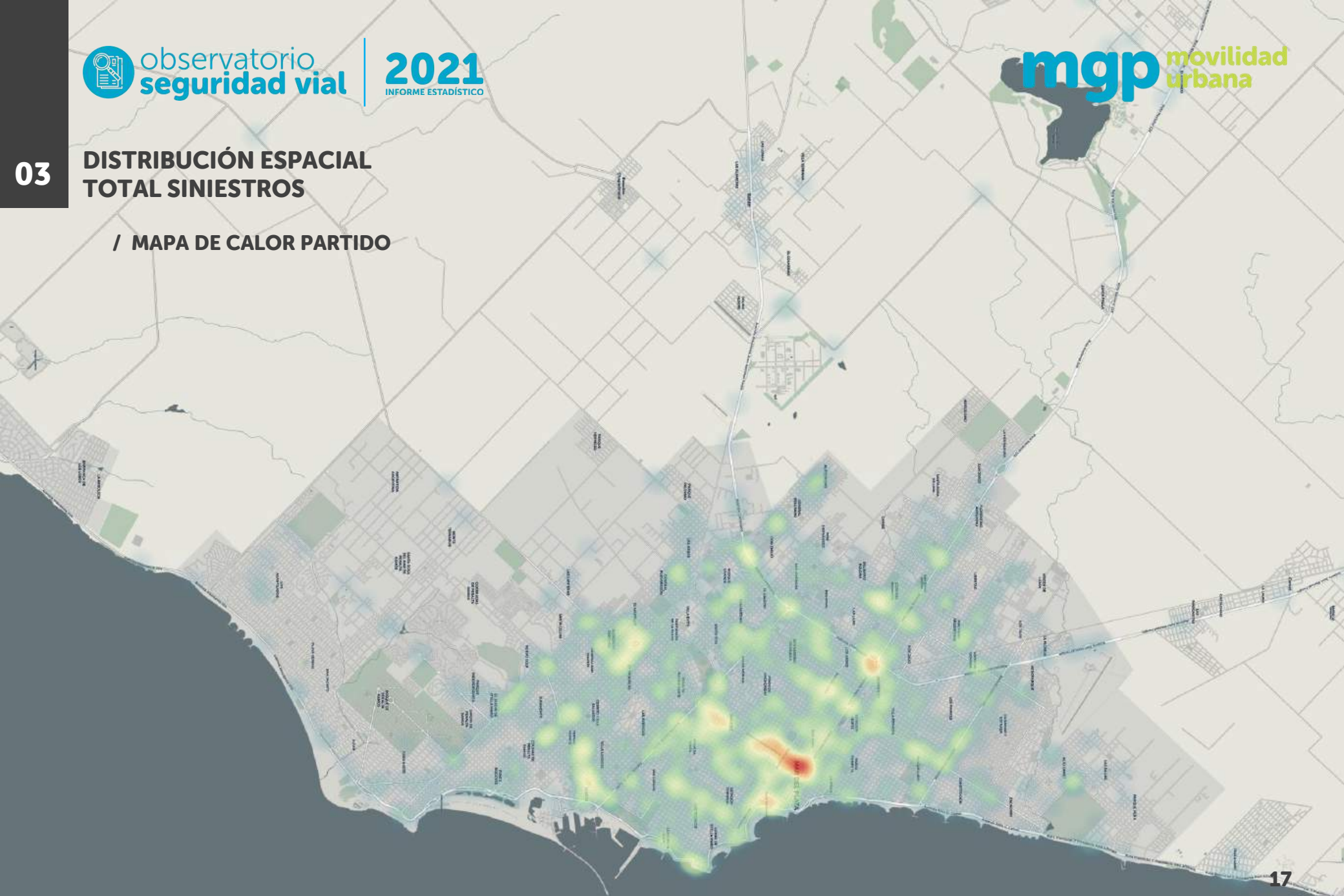
observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

03

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL TOTAL SINIESTROS

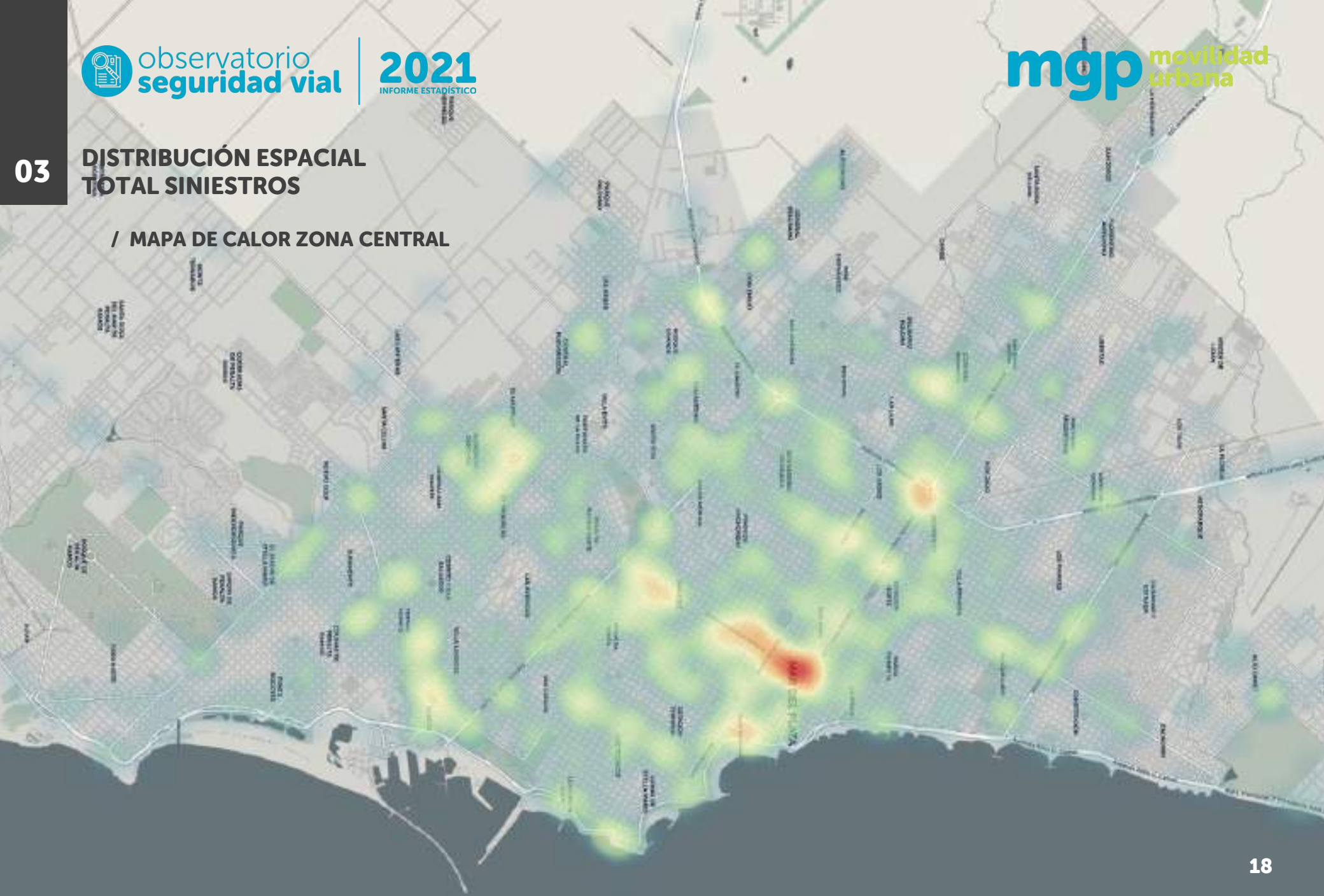
/ MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL TOTAL SINIESTROS

/ MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

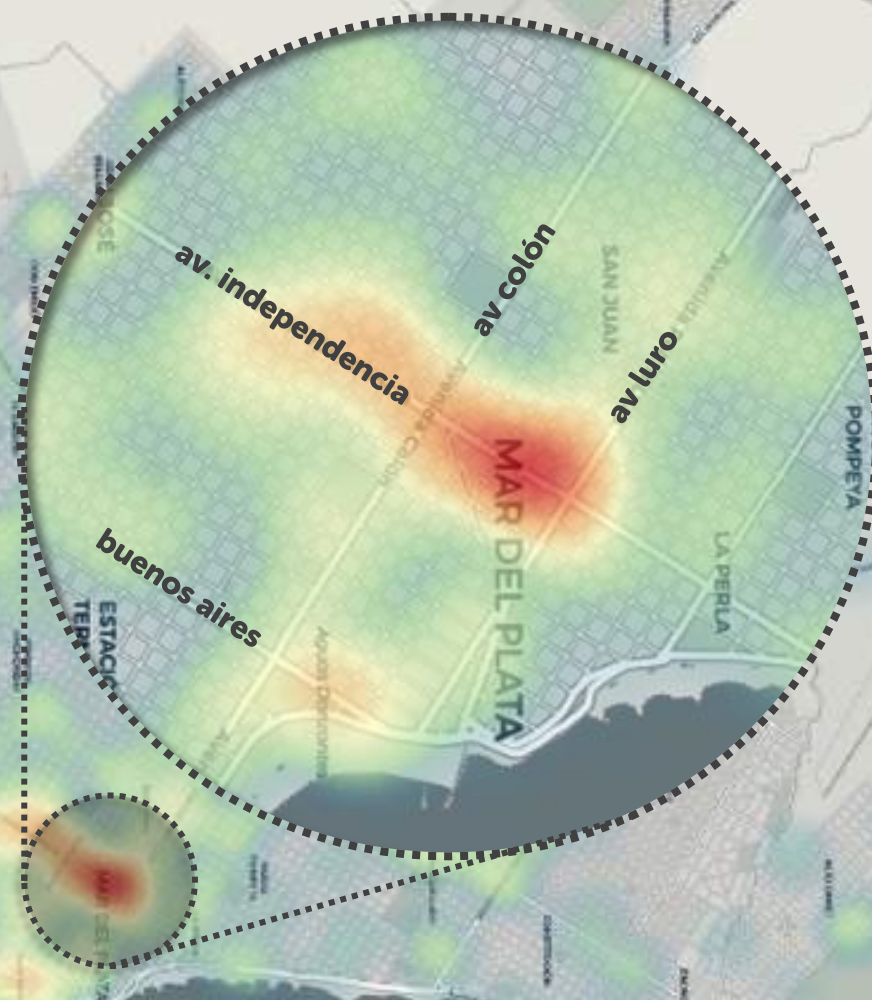
DISTRIBUCIÓN ESPACIAL TOTAL SINIESTROS

/ MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL

detalle mancha de calor

37 siniestros
41 personas lesionadas
01 víctimas mortales

25 colisión
06 atropello a peatón
03 siniestro individual
02 atropello a ciclista
01 sin dato





04

distribución temporal



observatorio
seguridad vial

mgp

movilidad
urbana

04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

El informe fue confeccionado con una muestra compuesta por un total de **1277 registros de siniestros con lesionados**, que ocurrieron entre los meses de enero y diciembre del año 2021. Abril y noviembre fueron los meses con más siniestros, registrando 132 y 130 respectivamente.

Cabe aclarar que existe una diferencia entre el informe preliminar del primer semestre y el presente, debido al proceso de validación definitivo de la muestra, en la cual se detectaron siniestros duplicados.

En el gráfico comparativo de la siguiente página, se aprecia **una baja del 12% respecto al año 2019** (pre-pandemia), resultando un promedio de 106.4 siniestros mensuales, o sea, 3.5 diarios.

Fuentes Oficiales que reportan al OSV:

- > Fiscalía N° 11
- > Policía Científica
- > Policía Departamental
- > CEMAED

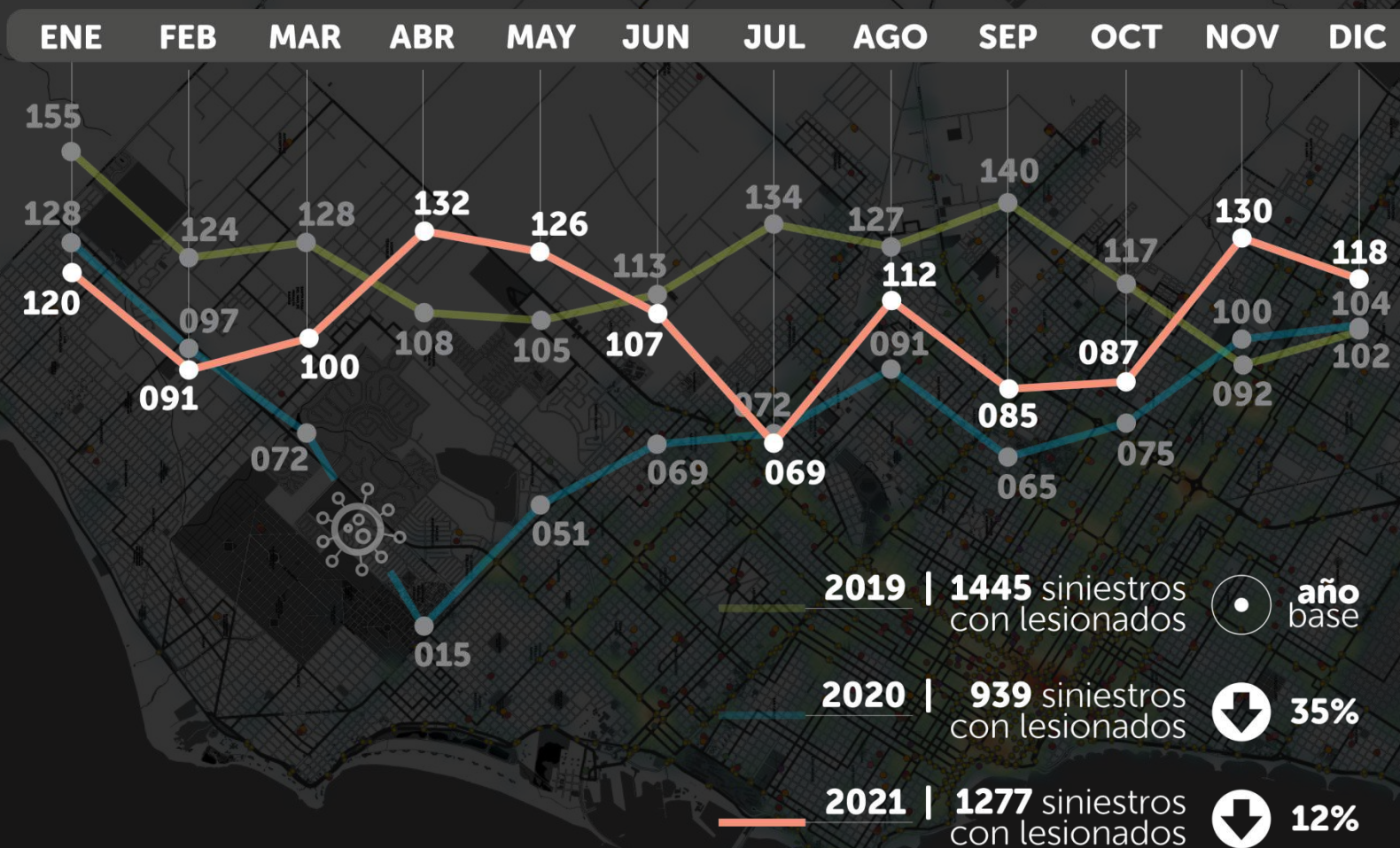


total siniestros
con lesionados

1277

04

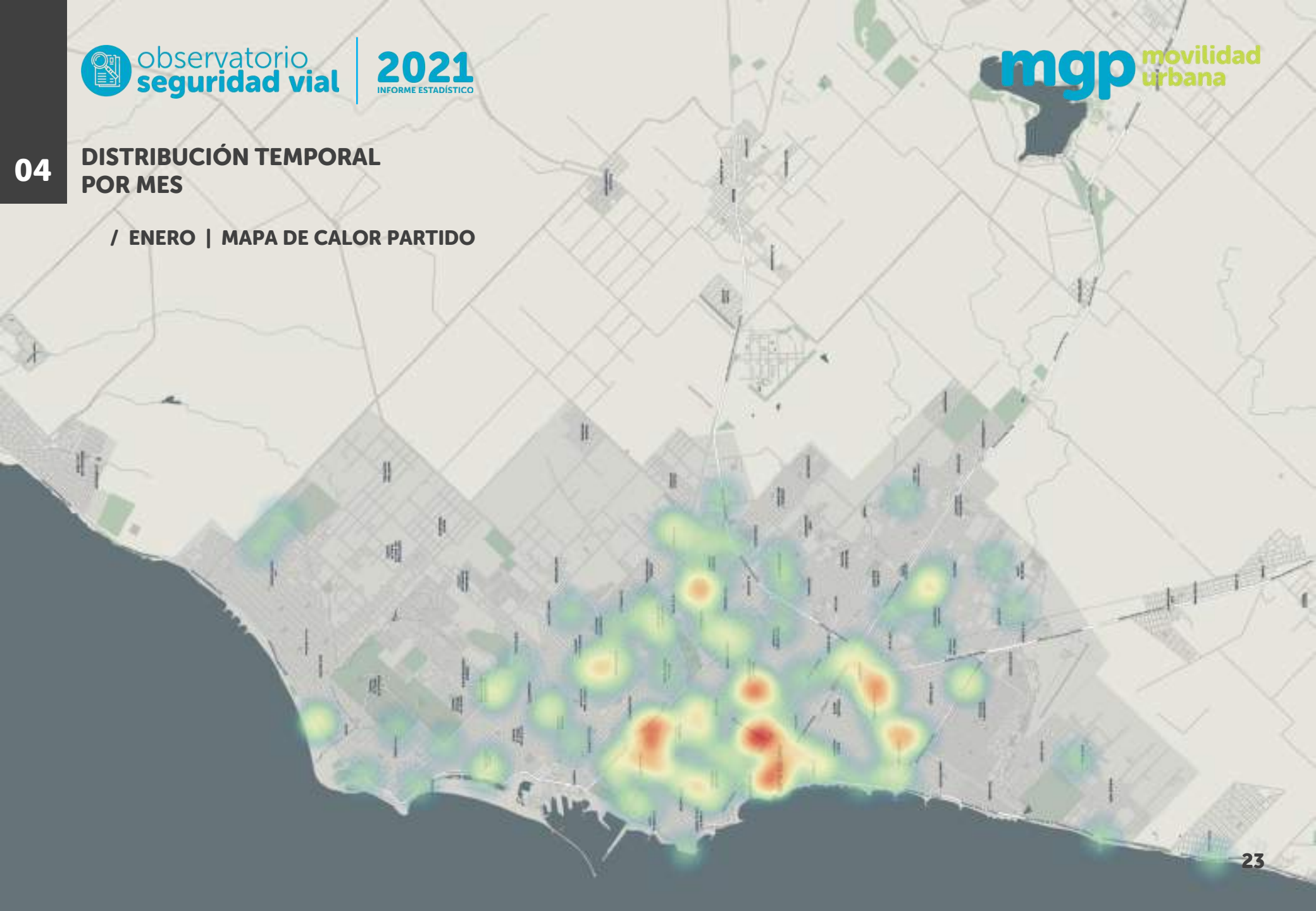
DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES | COMPARATIVA ANUAL



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

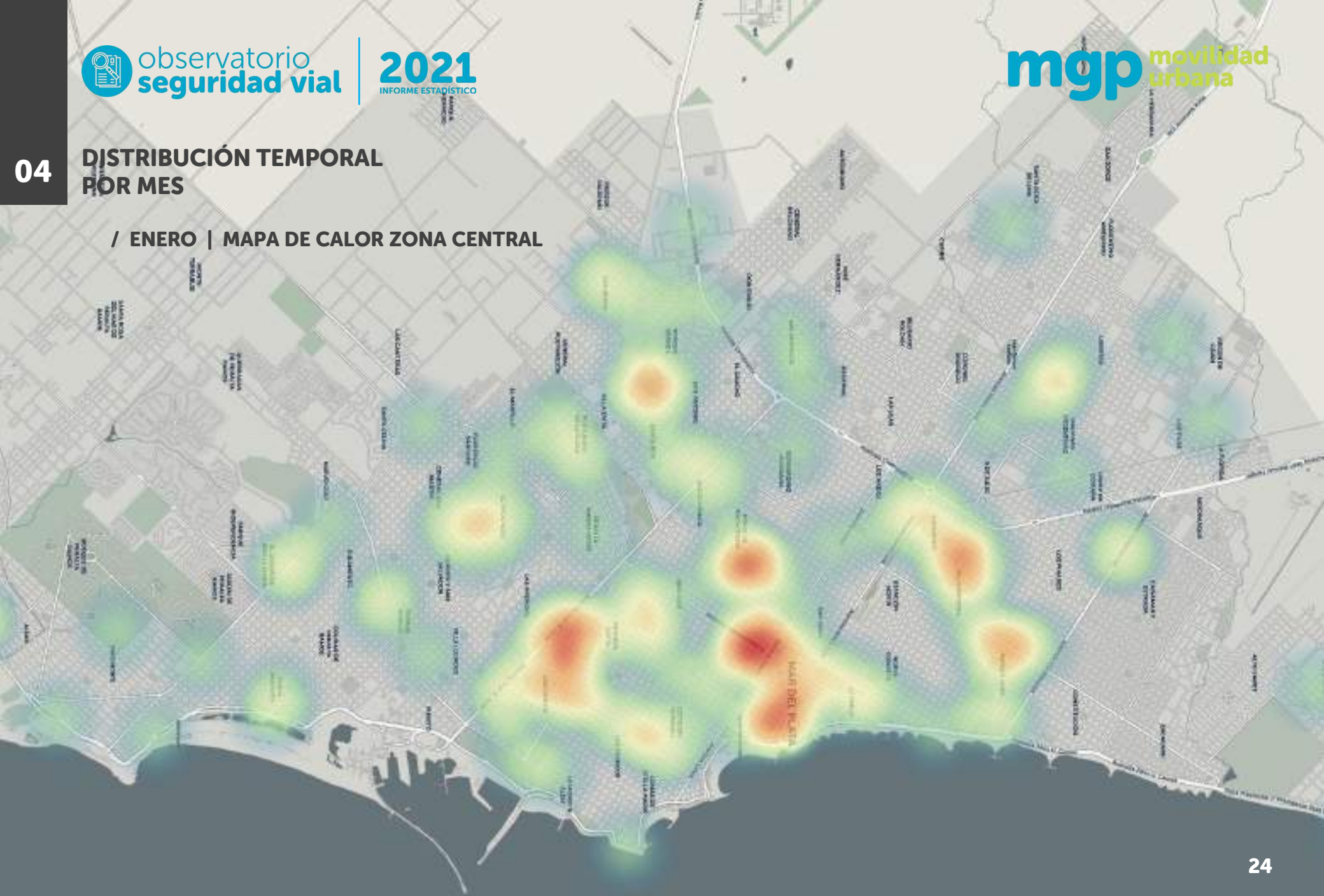
/ ENERO | MAPA DE CALOR PARTIDO



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

/ ENERO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



04

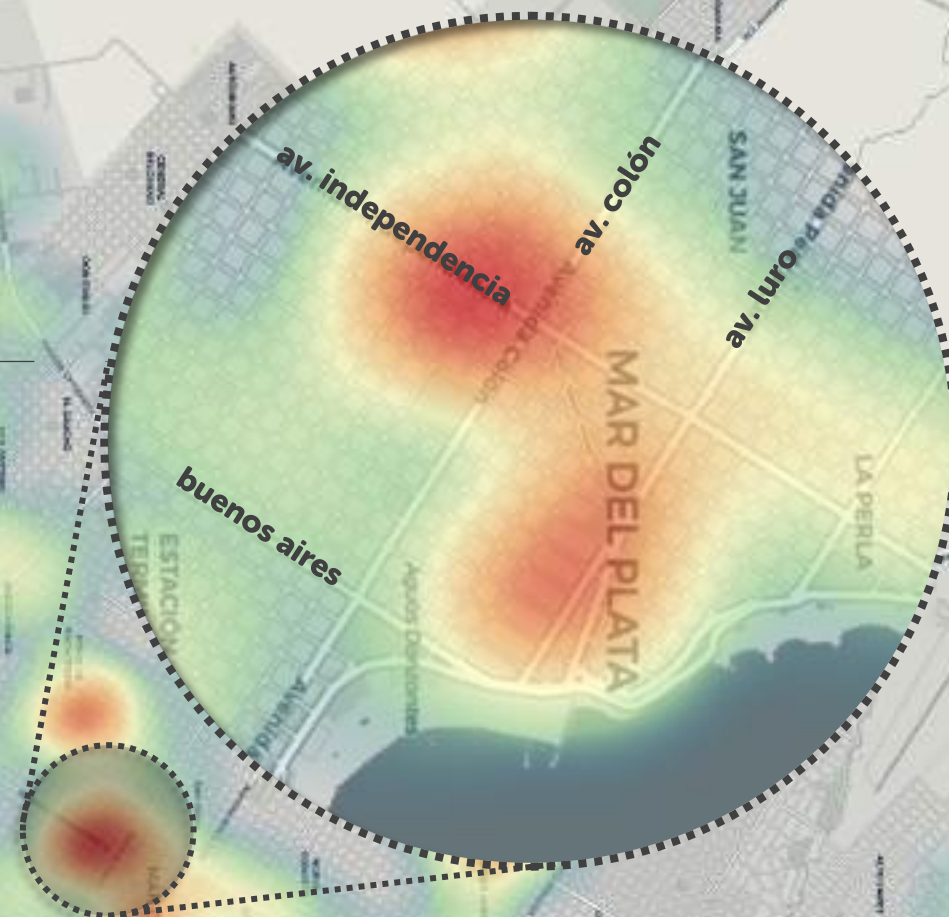
DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

/ ENERO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL

detalle mancha de calor

11 siniestros
12 personas lesionadas
00 víctimas mortales

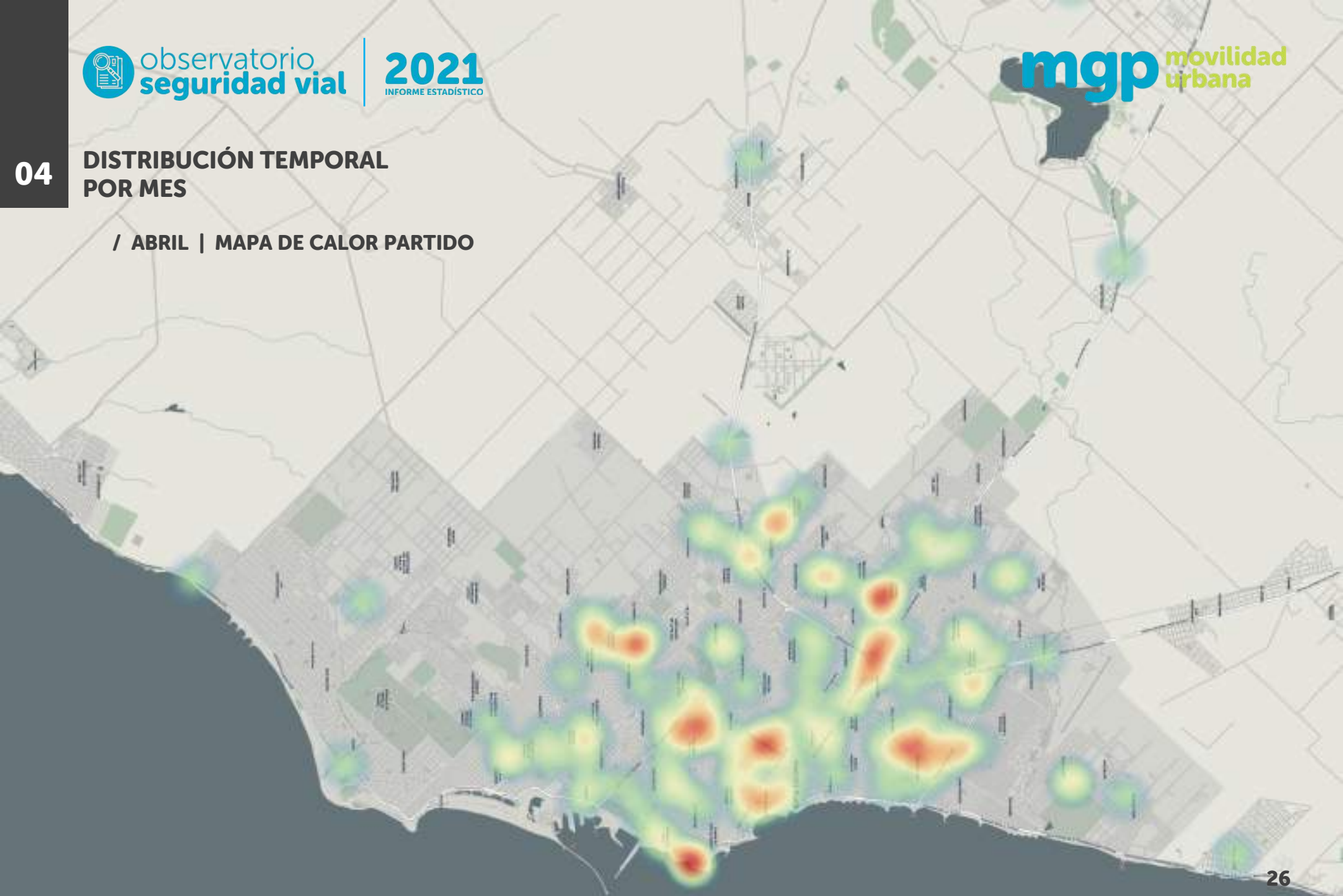
06 colisión
02 atropello a peatón
02 siniestro individual
01 sin dato



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

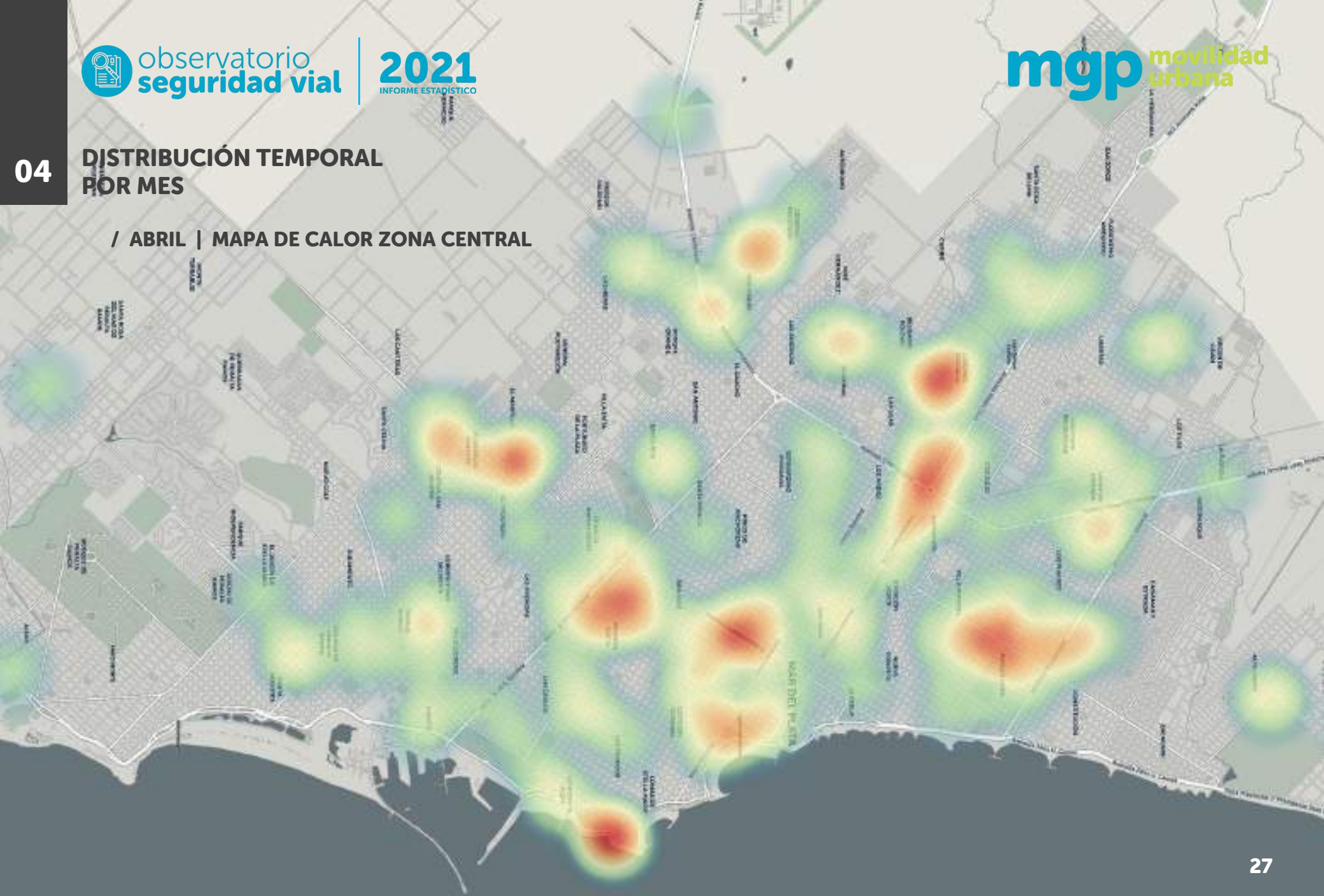
/ ABRIL | MAPA DE CALOR PARTIDO



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

/ ABRIL | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



04

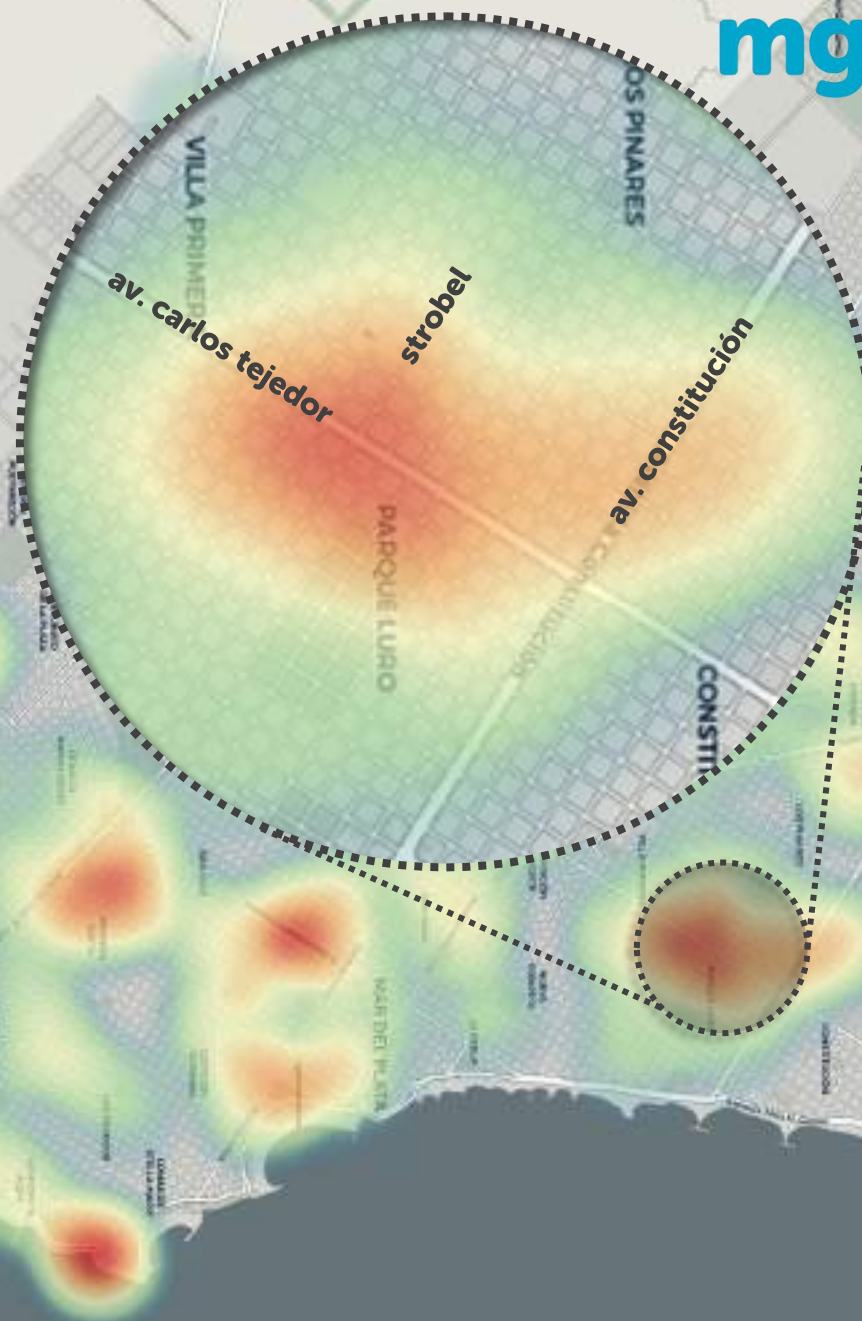
DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

/ ABRIL | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL

detalle mancha de calor

14 siniestros
14 personas lesionadas
00 víctimas mortales

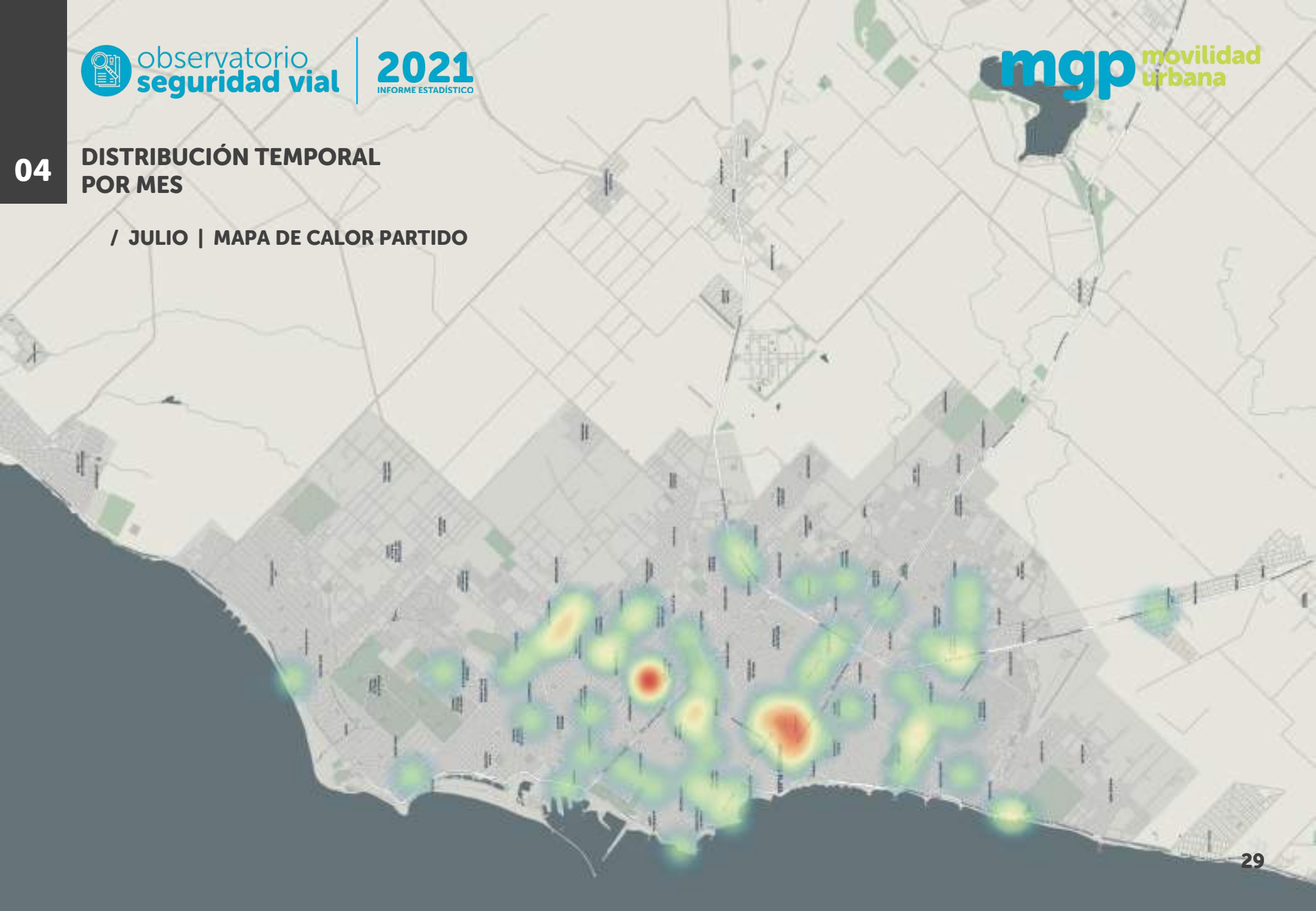
11 colisión
01 atropello a peatón
01 siniestro individual
01 sin dato



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

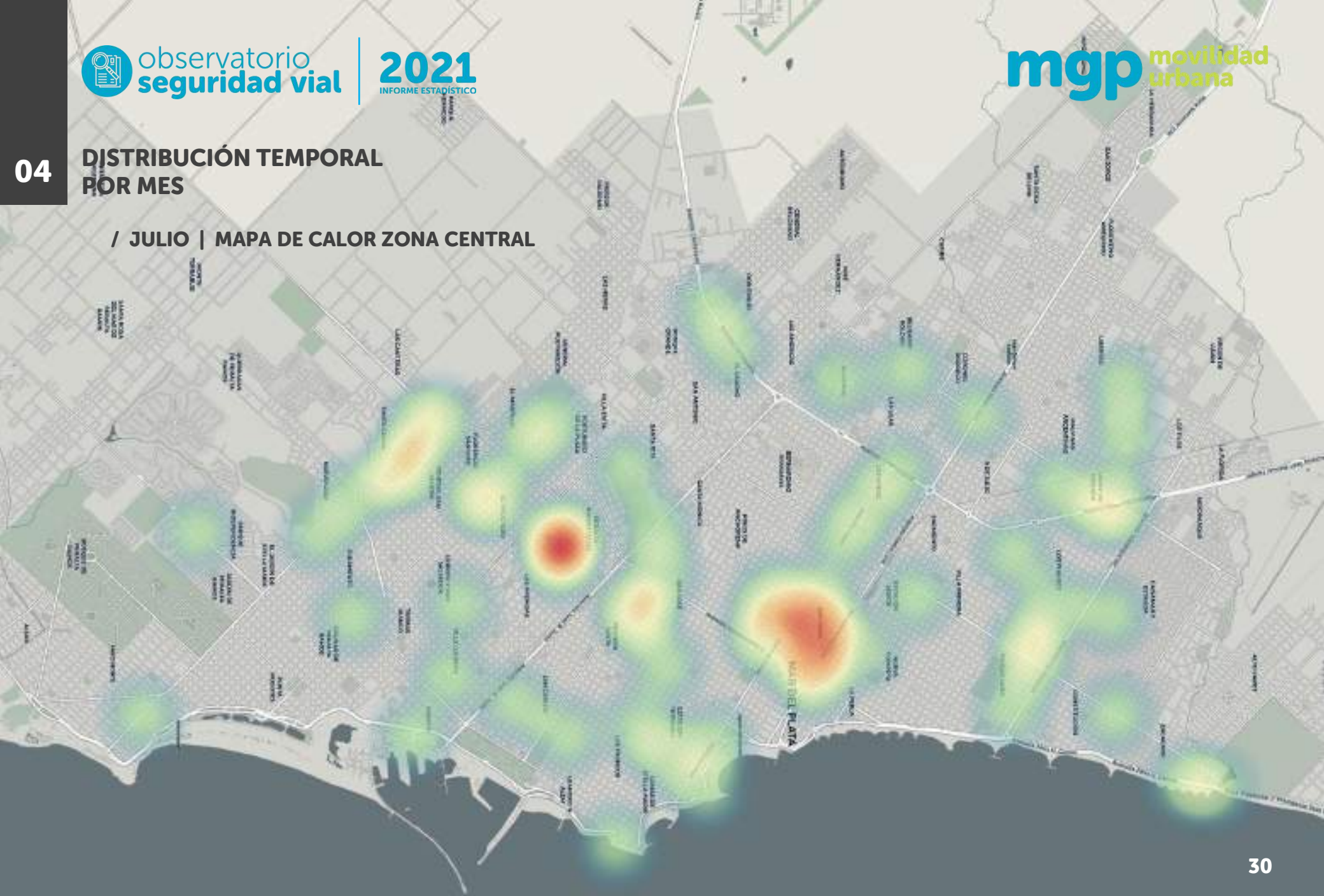
/ JULIO | MAPA DE CALOR PARTIDO



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

/ JULIO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

/ JULIO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL

detalle mancha de calor

09 siniestros
10 personas lesionadas
00 víctimas mortales

06 colisión
03 atropello a peatón



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

En función de los registros de la muestra, se observa que **el 17.1% de los siniestros** con lesionados en el Partido, ocurrieron los **días miércoles**, seguido por los días lunes (16.5%) y los martes (16.4%).

Al realizar una comparativa con el año anterior, es posible determinar que ha habido una **baja de siniestros en los días sábados**, pasando **de 18.3% en 2020 a 12.8% en 2021**.

Es importante destacar que el domingo continuó siendo, al igual que el año anterior, el día con menor cantidad de registros. Es posible atribuir esta condición a las restricciones de movilidad, principalmente de mediados del año. **Respecto del año 2019, este día obtuvo una baja del 46% en cantidad de siniestros.**

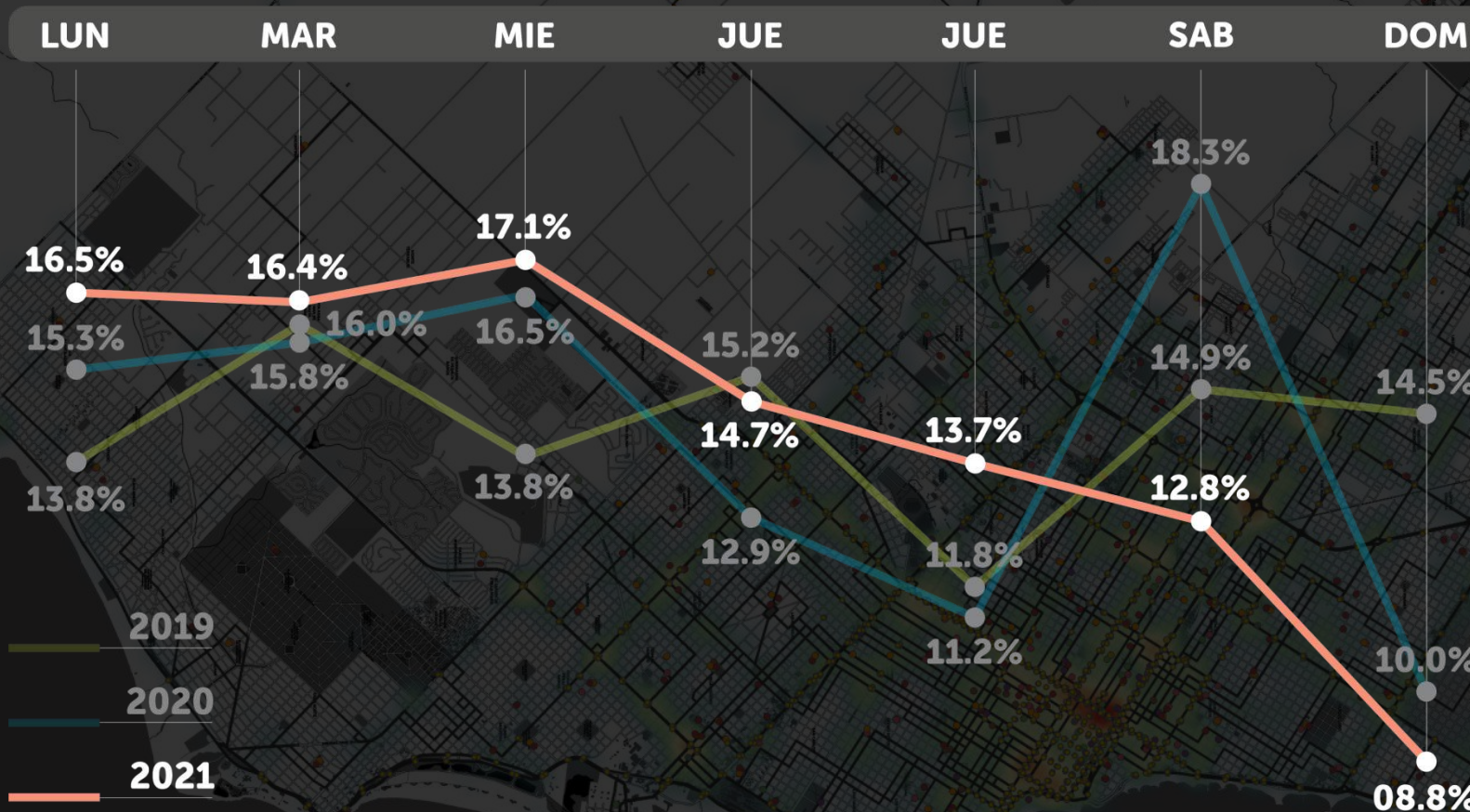


total siniestros
con lesionados

1277

04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA | COMPARATIVA ANUAL



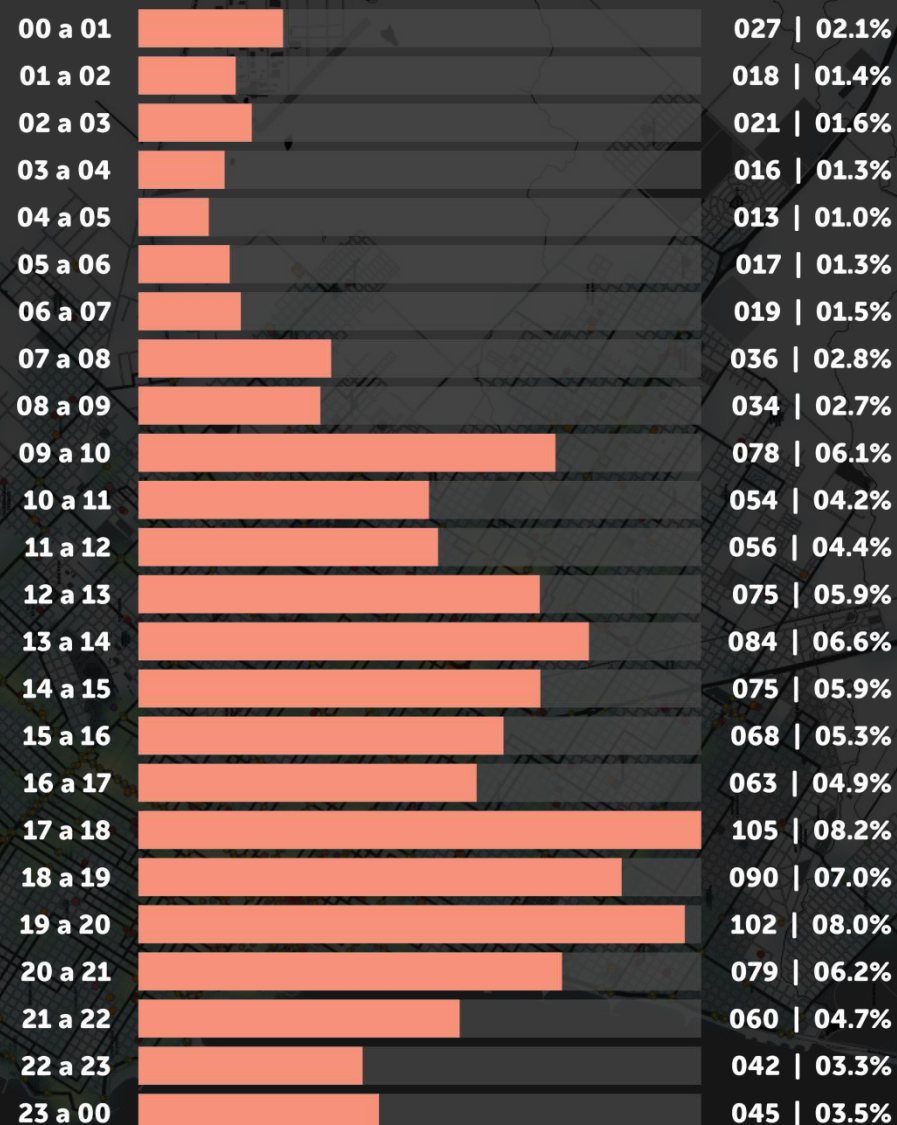
04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

A partir del análisis de la distribución a lo largo del día, se observa que **el período horario con mayor cantidad de siniestros viales fue entre las 17 y las 18hs, con un 8.2%**, seguido por las 19hs (8%) y por las 18hs (7%).

Entre las **4 y las 5 hs** se registró el valor más bajo, representando un **1%** sobre el total de los siniestros.

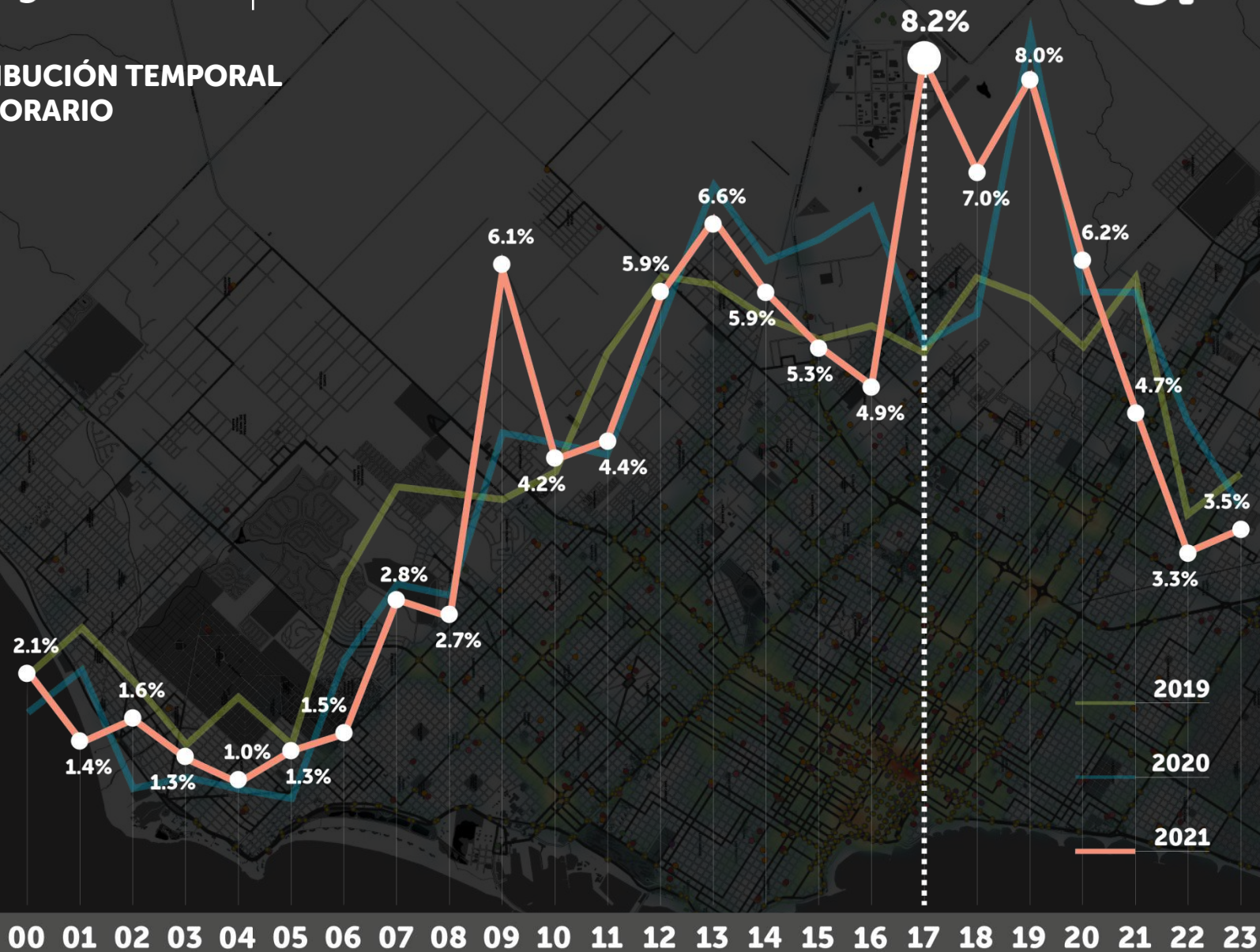
Con respecto a la franja horaria, se destaca que el **64% de los siniestros fueron provocados en horario diurno** (se utiliza el mismo criterio que la ANSV, entre las 07hs y las 19hs), mientras que el 34% se ocurrieron de noche.





04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO





05

modos de desplazamiento



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

05

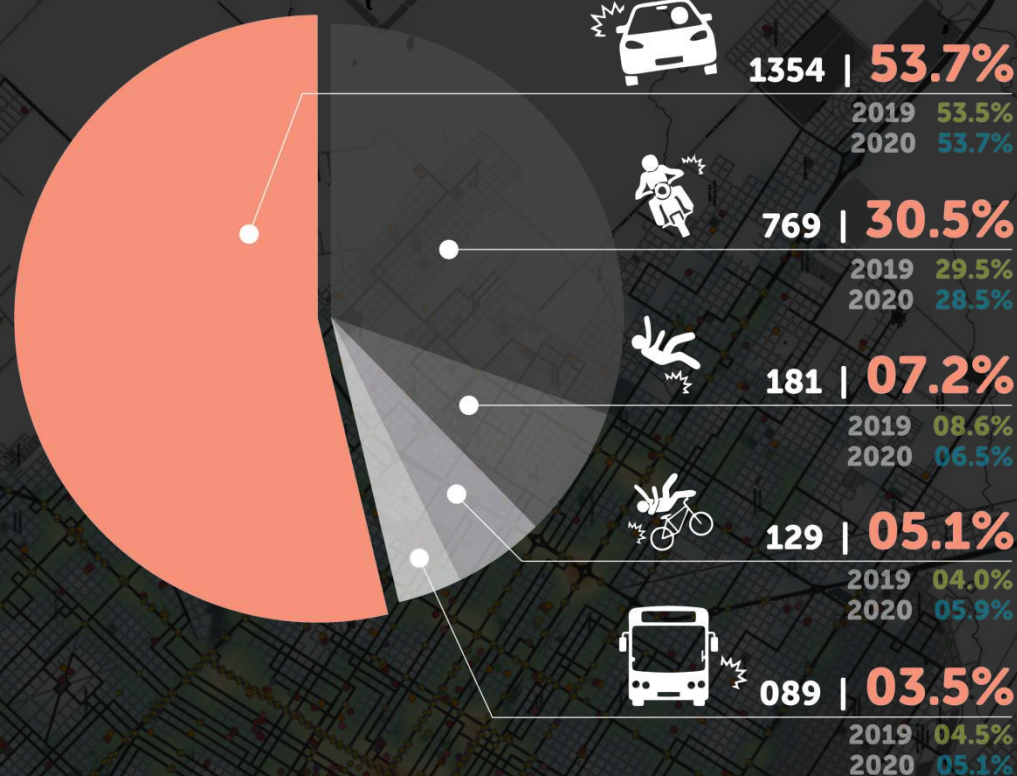
MODOS DE DESPLAZAMIENTO SINIESTROS CON LESIONADOS

La distribución modal de desplazamiento de los involucrados muestra que **el automóvil fue el principal protagonista, ya que representa el 53.7%** sobre un total de 2522 modos involucrados.

En segundo lugar se encuentran los **motovehículos con un 30.5%**, representando un **leve incremento** de las participaciones de este modo. Si bien la bibliografía específica, cuando se habla de vulnerabilidad en la movilidad, se refiere a los modos activos, desde el Observatorio Municipal de Seguridad Vial, se viene considerando a los motociclistas como **modo vulnerable debido a la cantidad de lesionados graves y fallecidos resultantes en los siniestros viales**.

El grupo vulnerable no motorizado, compuesto por **peatones y ciclistas**, expuesto a sufrir heridas de gravedad en un siniestro de tránsito, en esta muestra **representa el 12.3%**, lo que implica una leve baja respecto al 2020 y al 2019.

El **3.5% restante** de la repartición modal, está compuesto por **transportes de cargas / pasajeros** y los denominados **tracción a sangre**.



modos de desplazamiento involucrados **2522**

total siniestros con lesionados **1277**

06

distribución por tipo de siniestro



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

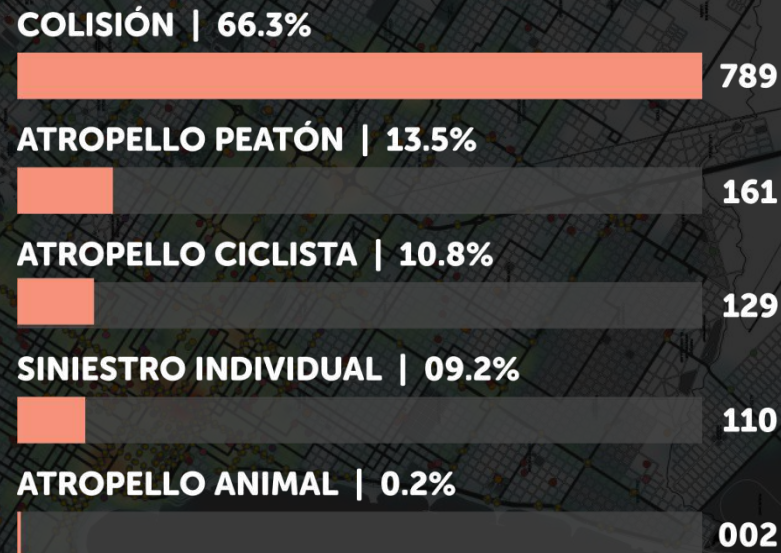
DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

Sobre el total de la muestra analizada, se observa que **1255 siniestros fueron registrados en entorno urbano y 22 en rutas dentro del Partido de General Pueyrredon.**

Según la clasificación de tipología de siniestros, se determina que la **colisión es el tipo más frecuente, representando el 66.3%** del total de la muestra con datos. **Los atropellos a peatones y ciclistas, ocupan el segundo lugar con un 24.3%,** reflejando un descenso respecto al año 2020.

En tercer lugar, se encuentran los **siniestros individuales, con un 9.2%**. Éstos, son aquellos que son protagonizados por un solo involucrado y que, por lo general, son a consecuencia del factor humano, que refiere a distracciones o comportamientos imprudentes, como el no respeto de las normas de tránsito, el exceso de velocidad, el cansancio o el estado de embriaguez. Los despistes, vuelcos, choques a vehículos estacionados u objetos fijos, son algunos ejemplos de esta categoría.

En el último lugar, se ubica el atropello a animal, con un 0.2%

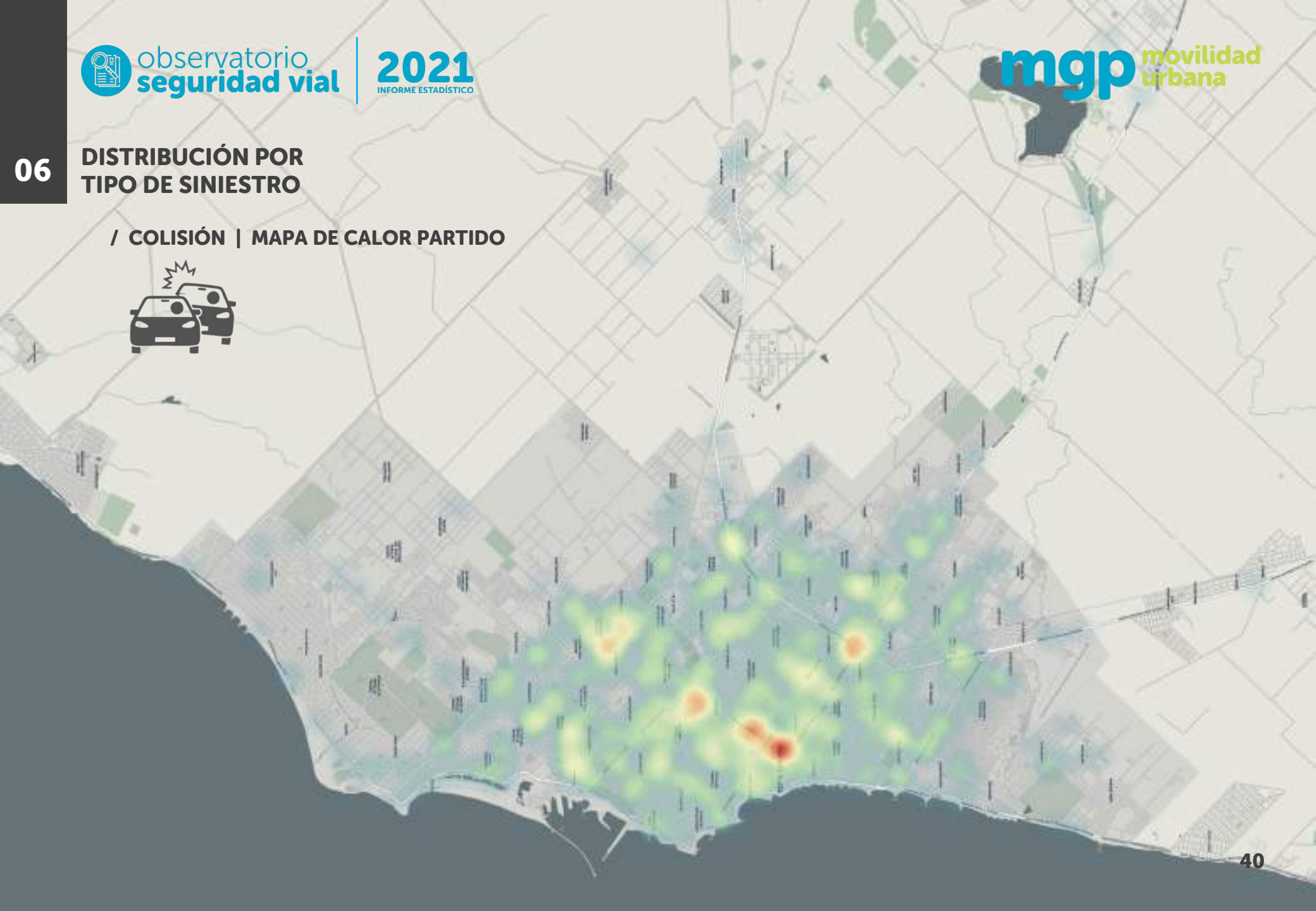


SUBREGISTRO **06.7%** ✕

06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

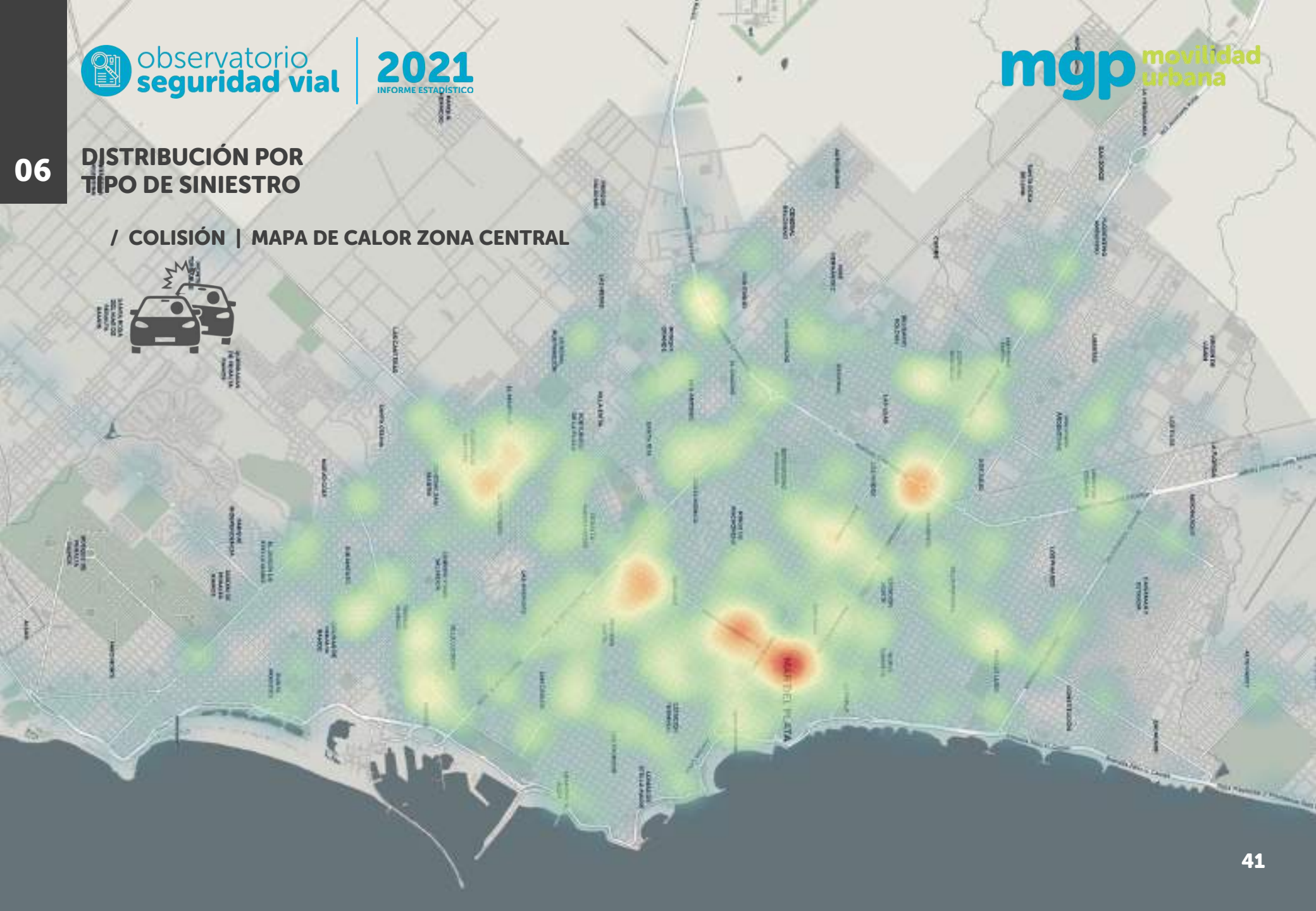
/ COLISIÓN | MAPA DE CALOR PARTIDO



06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ COLISIÓN | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

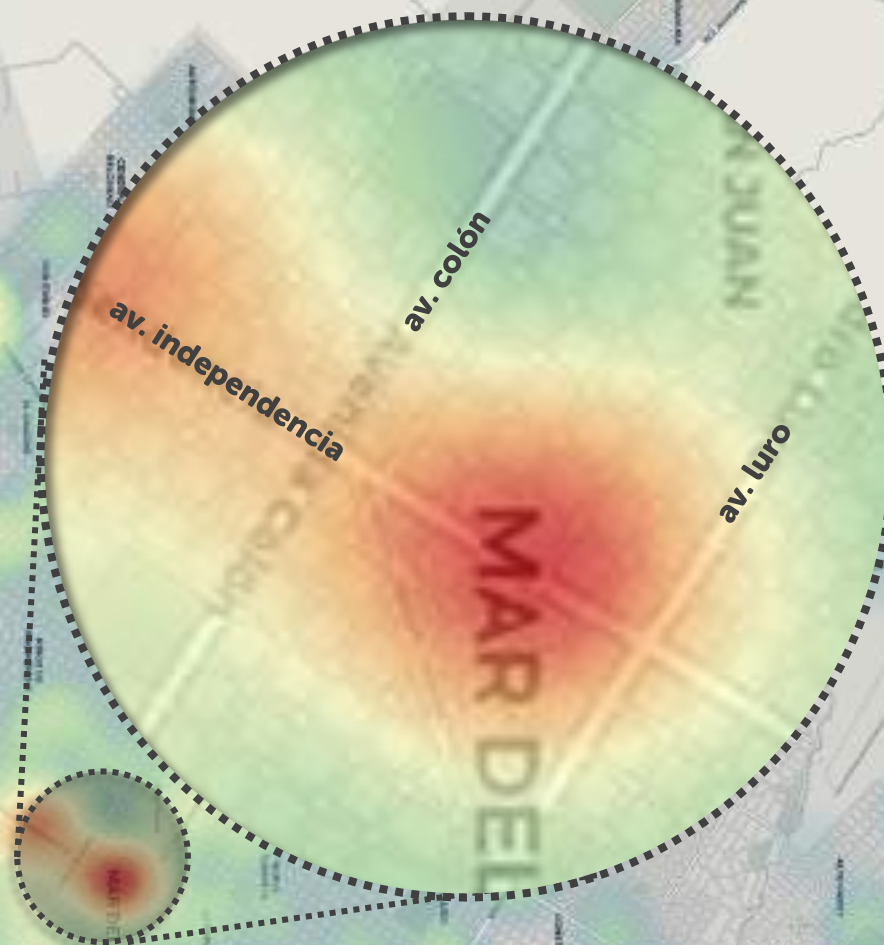
/ COLISIÓN | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



detalle mancha de calor

25 siniestros
27 personas lesionadas
01 víctimas mortales

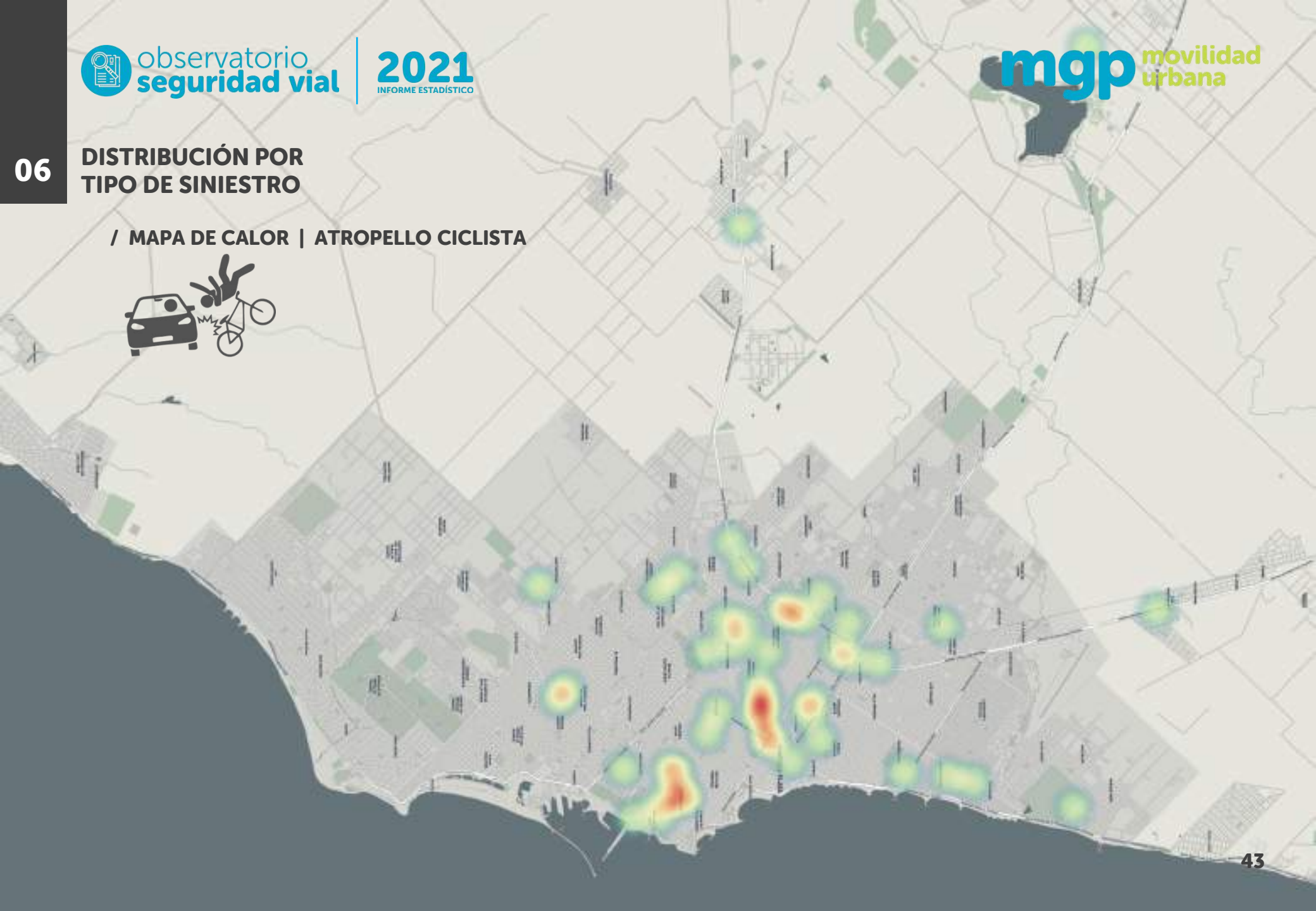
03 moreno y av independencia
03 moreno y diagonal pueyrredon
03 san martin y av independencia
02 av luro y av independencia
02 rivadavia y salta
02 belgrano y av independencia
02 falucho y salta
02 alberti y av independencia
01 gascón y salta
01 falucho y av independencia
01 brown y salta
01 av independencia y bolivar
01 belgrano y la rioja
01 san martin y salta



06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

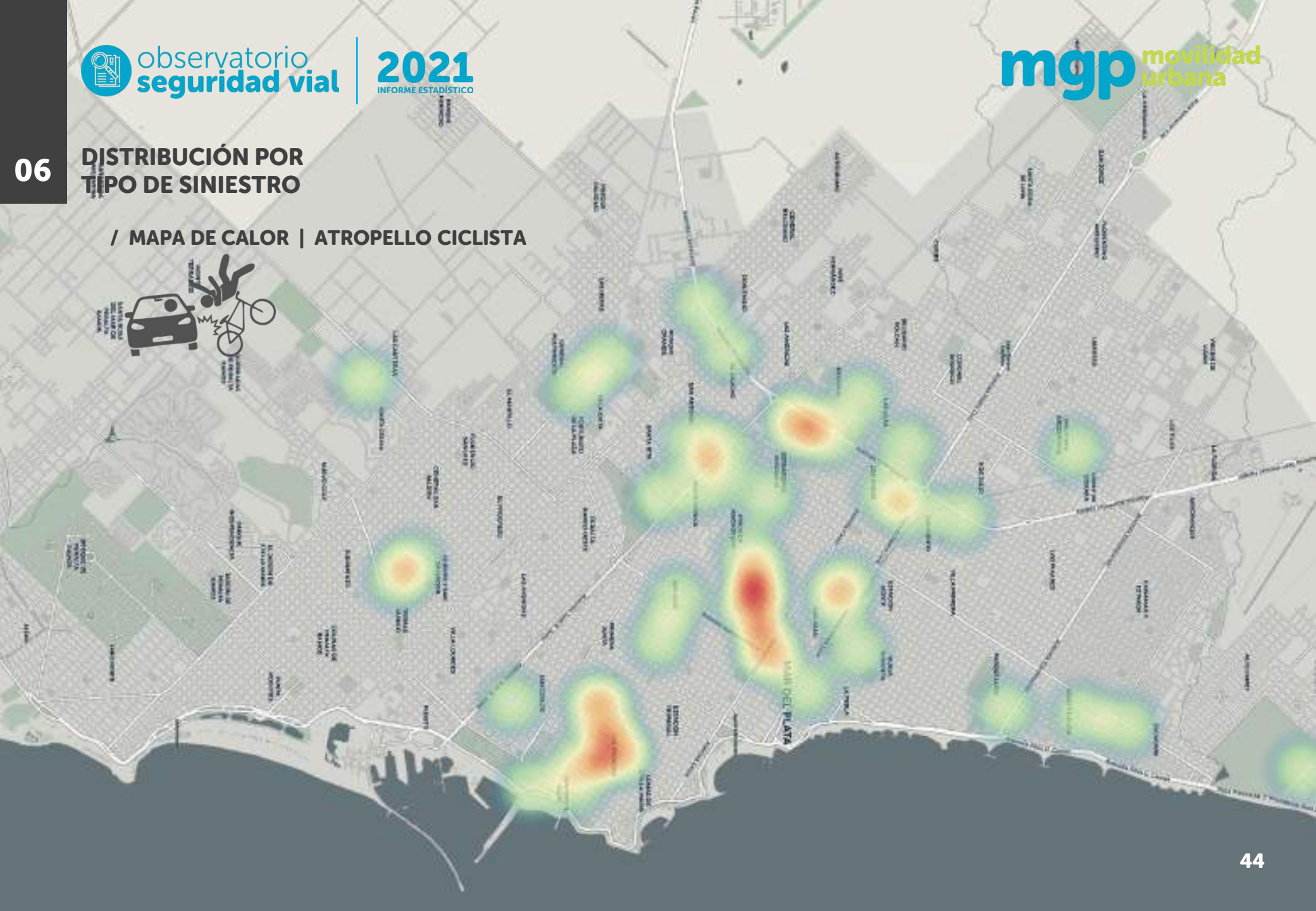
/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO CICLISTA



06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO CICLISTA



06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

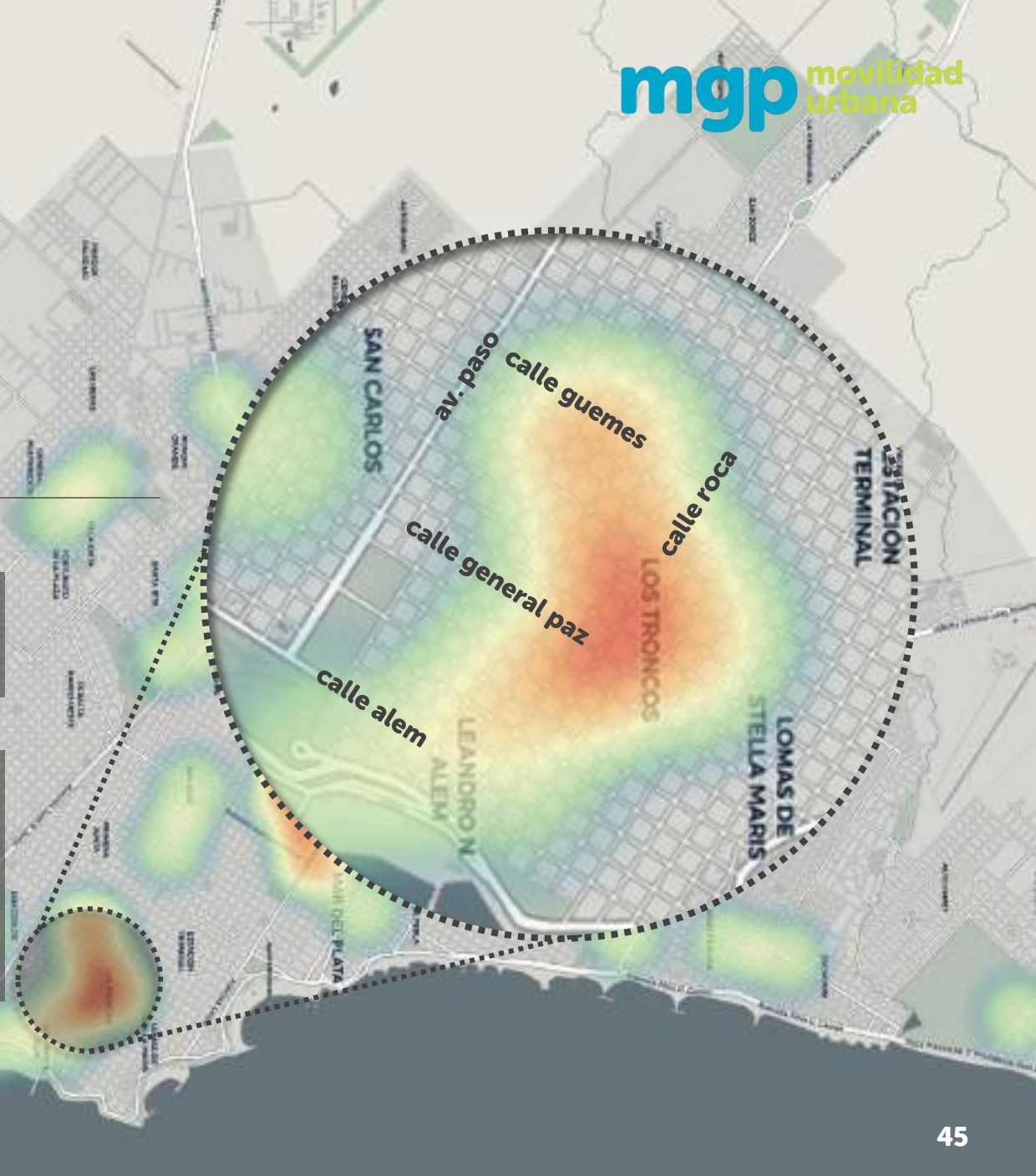
/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO CICLISTA



detalle mancha de calor

06 siniestros
06 personas lesionadas
00 víctimas mortales

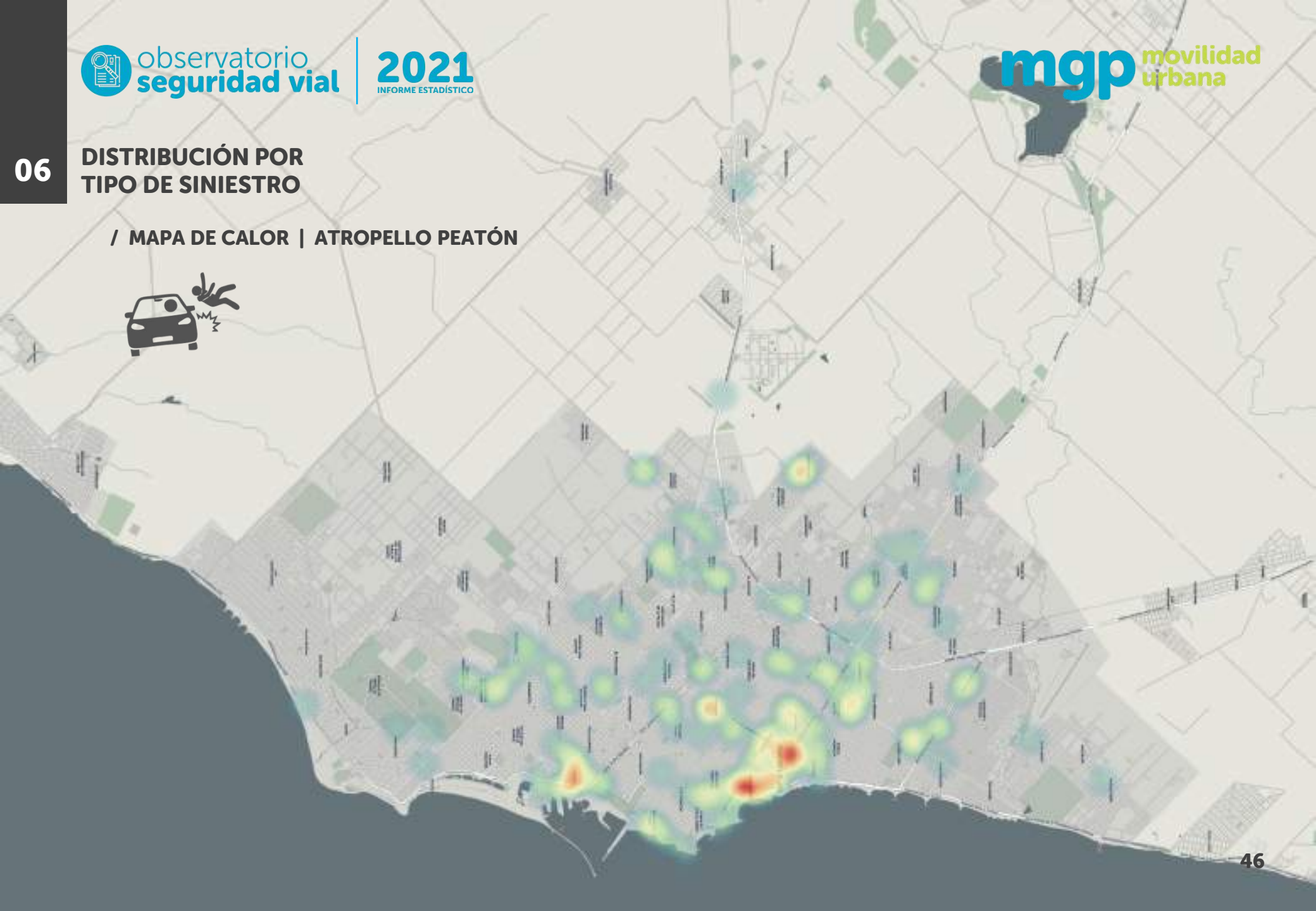
01 avellaneda y mendoza
01 san lorenzo y mendoza
01 olavarría y saavedra
01 primera junta y gral rivas
01 bernardo de irigoyen y peña
01 matheu y olavarría



06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

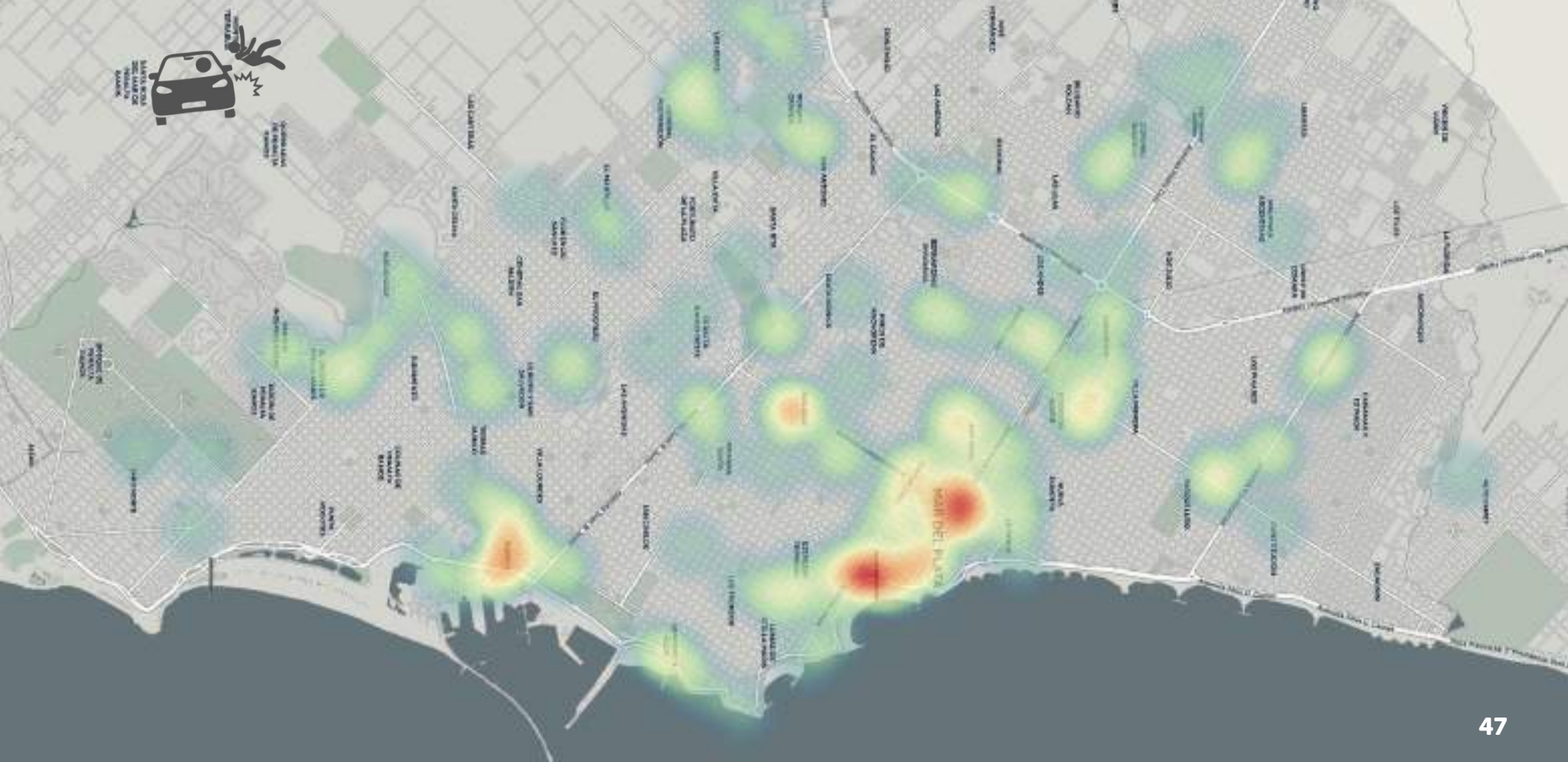
/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO PEATÓN



06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO PEATÓN



06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO PEATÓN

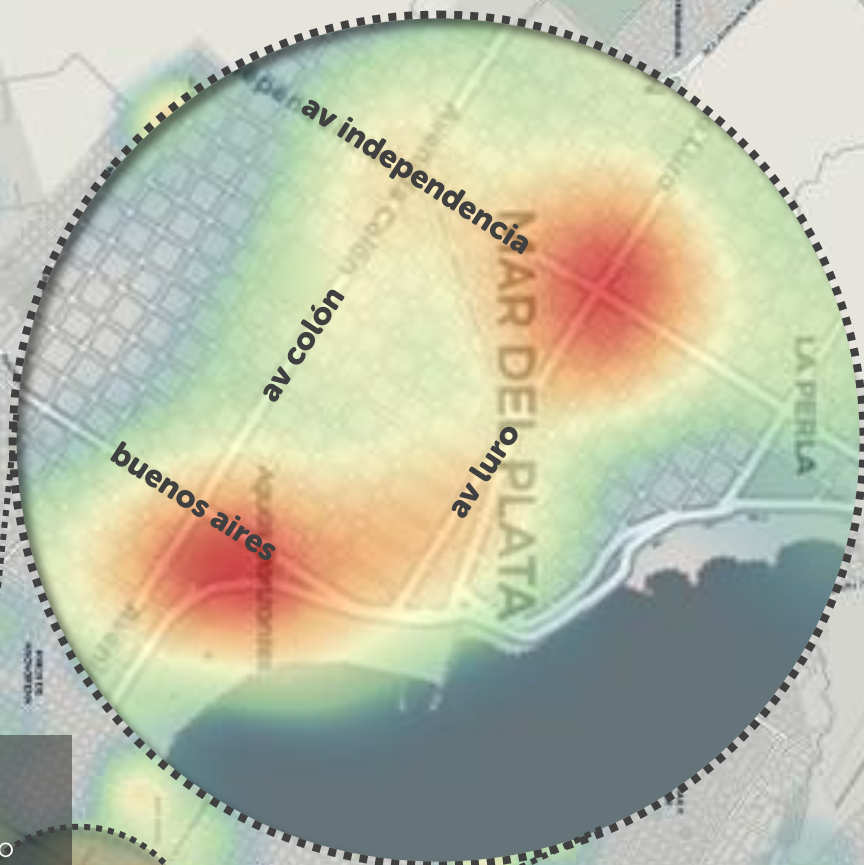


detalle mancha de calor

23 siniestros
26 personas lesionadas
00 víctimas mortales

02 av independencia y san martin
01 bolivar y la rioja
01 av luro y santiago del estero
01 diagonal alberdi y santa fe
01 diagonal alberdi y cordoba
01 av iluro y catamarca
01 25 mayo y av independencia
01 av independencia y falucho
01 av colon y av independencia
01 cordoba y rivadavia
01 av colon y jujuj
01 av luro y av independencia

02 av colon y san luis
01 av colon y buenos aires
01 alte brown y tucuman
01 av peralta ramos y belgrano
01 av peralta ramos y moreno
01 av peralta ramos y san martin
01 av peralta ramos y rivadavia
01 av colon y lamadrid
01 av colon y cordoba
01 buenos aires y moreno



07

análisis lesionados



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

07

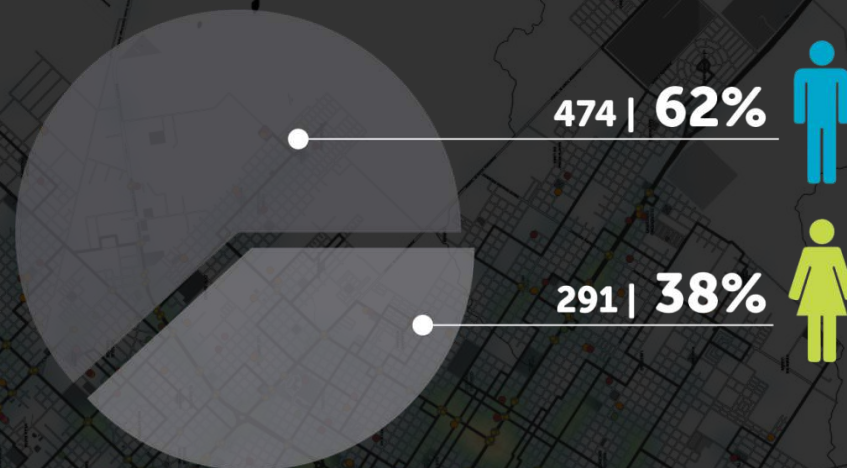
ANÁLISIS INVOLUCRADOS TOTAL DE LESIONADOS

Sobre un total de **1277 siniestros viales con lesionados** en 2021, **se registraron 2876 personas involucradas**, de las cuales 1428 sufrieron lesiones, 1271 ilesas y de las 177 restantes no se obtuvieron datos.

Según la información obtenida del DNI o de la Licencia de Conducir, se determina que **de las 1428 lesionadas, el 62% de las personas lesionadas fueron de sexo masculino**. Vale aclarar que existe un subregistro del 46.4% respecto al sexo de las personas lesionadas

Si se analiza la edad de las personas lesionados, se observa que más del **54.3% corresponde al grupo etario de entre 25 y 54 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, habitualmente tiene incidencia en los ingresos de un grupo familiar.

Como se visualiza en el siguiente gráfico de barras, el **rango etario de 20 a 39 años** representa los valores más altos en ambos sexos. En el caso de los **masculinos representa casi el 60%** y en el **femenino cerca del 59%**.



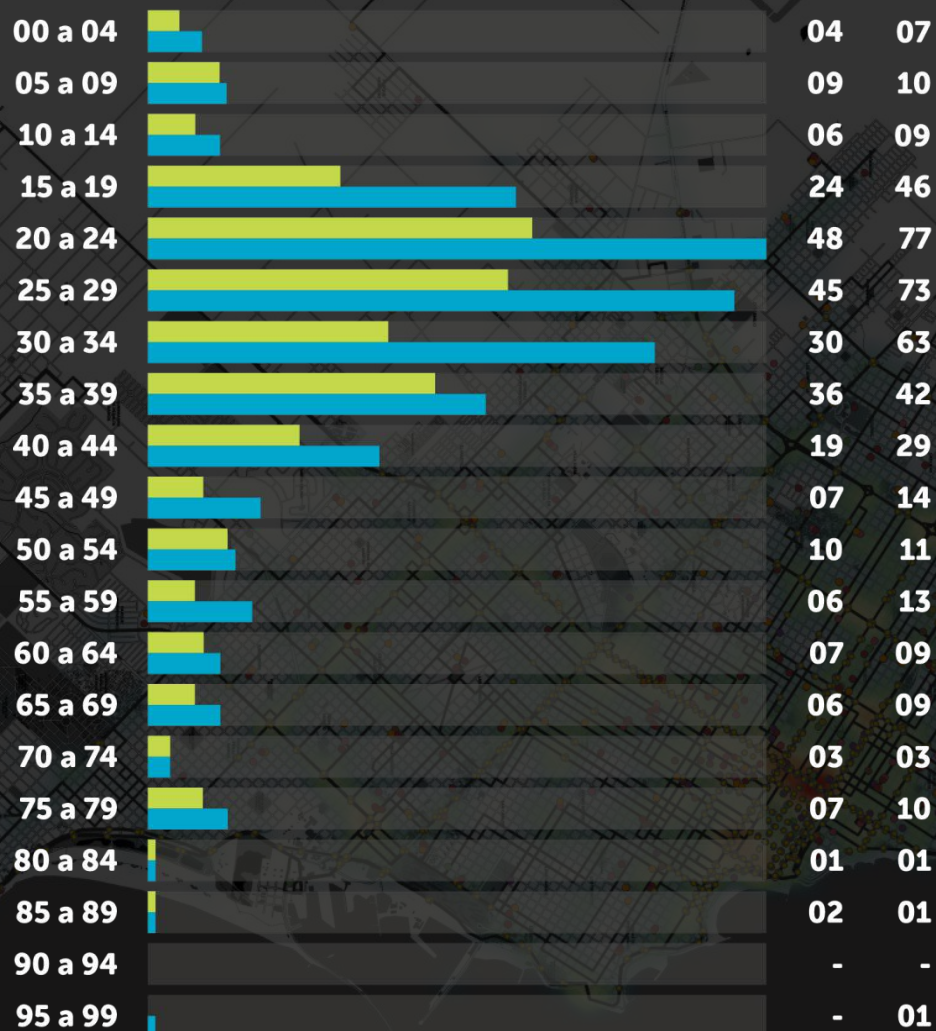
SUBREGISTRO 46.4% ✕

personas lesionadas
por siniestros viales **1428**

07

ANÁLISIS INVOLUCRADOS TOTAL DE LESIONADOS

270   428



07

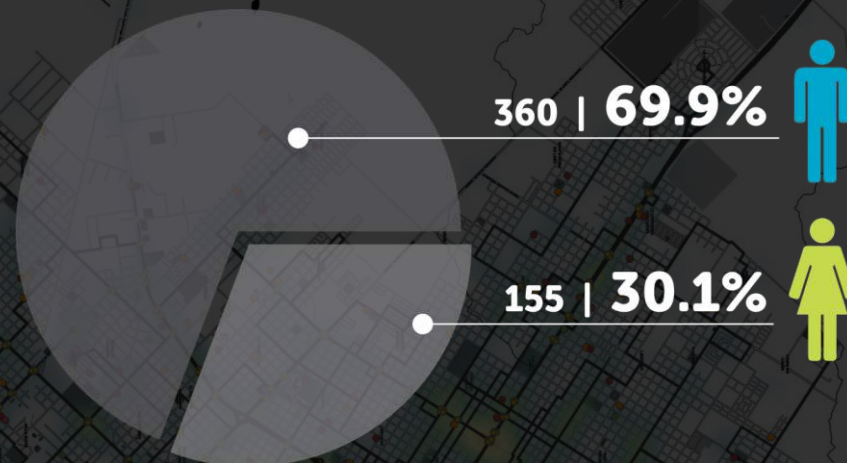
ANÁLISIS INVOLUCRADOS CONDUCTORES LESIONADOS

Sobre el total de **1428 lesionados**, se desprende el dato que **970 (68%)** eran **conductores al momento del siniestro**, de los cuales el **30.1% fueron de sexo femenino**, mientras que los conductores **masculinos representaron cerca del 70%.**

Cabe aclarar que la muestra cuenta con un **subregistro del 46.9%** en lo que refiere a identificación de sexo de los conductores.

El grupo etario con mayor cantidad de conductores lesionados está comprendido por **personas entre 18 y 34 años, representando en los hombres el 63.1% y el 52.3% en las mujeres.**

Desde el Centro de Emisión de Licencias de Conducir de General Pueyrredon, se informó que de los 287.756 registros de conducir vigentes, el **63% corresponde a personas con sexo masculino, mientras que el 37% representa al sexo femenino.** Del total de las licencias vigentes, el 5% son conductores profesionales, de los cuales el 96% son de sexo masculino.



SUBREGISTRO 46.9% ⊗

**conductores lesionados
por siniestros viales**

970

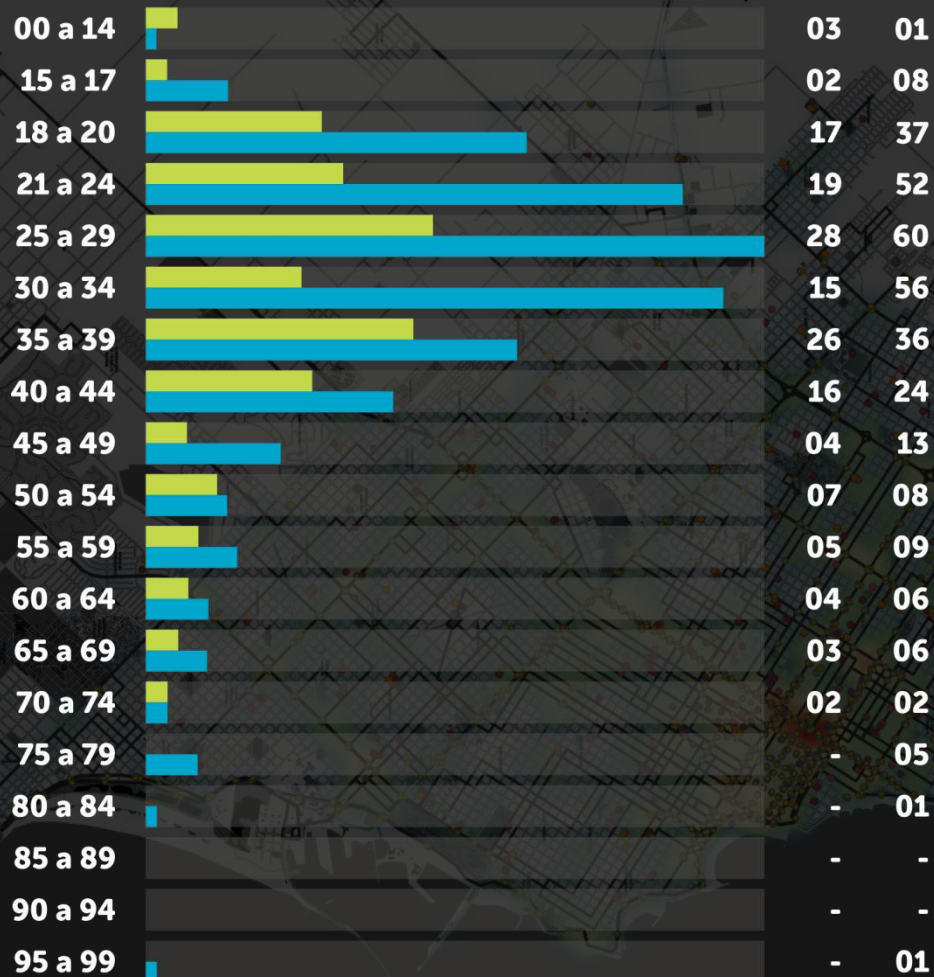
07

ANÁLISIS INVOLUCRADOS CONDUCTORES LESIONADOS

151



325





08

análisis víctimas mortales



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

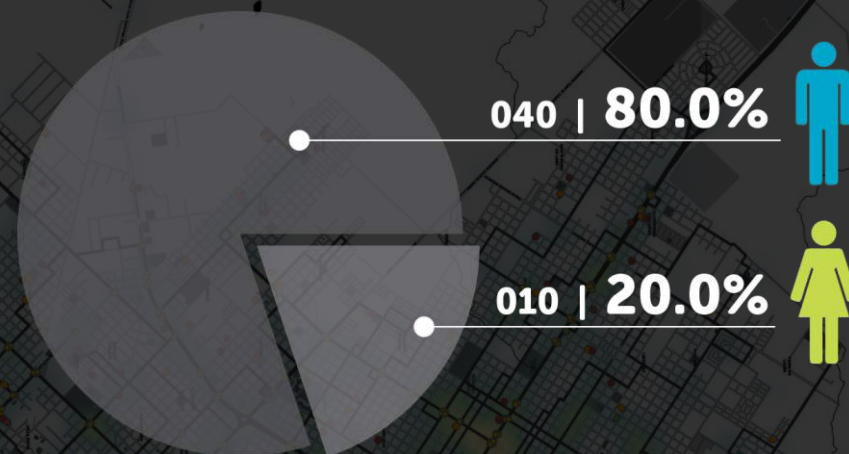
08

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES SEXO Y EDADES

Durante el año 2021, se registraron **46 siniestros fatales**, en los que **50 personas perdieron la vida**. Si se realiza una comparación con los datos del 2019, es posible afirmar que hubo un **incremento del 14%**.

Según la clasificación por sexo, se advierte que las personas de **sexo masculino representan el 80% del total** de las personas fallecidas, manteniendo la misma distribución que el año anterior. El hecho de que el porcentaje correspondiente a los hombres sea muy superior al de las mujeres, debe ser analizado teniendo en cuenta que la exposición de los primeros al riesgo de sufrir siniestros es superior, simplemente porque los hombres conducen, en promedio, más horas. Esta distribución no se debe sólo a esto, sino que concurren una multiplicidad de factores, entre los que se destaca la ya mencionada segmentación por sexo de las Licencias de Conductor, donde el 63% corresponde a personas de sexo masculino.

En términos generales se observa que, de acuerdo a los porcentajes obtenidos, **el 46% de los fallecidos tienen entre 20 y 34 años**.



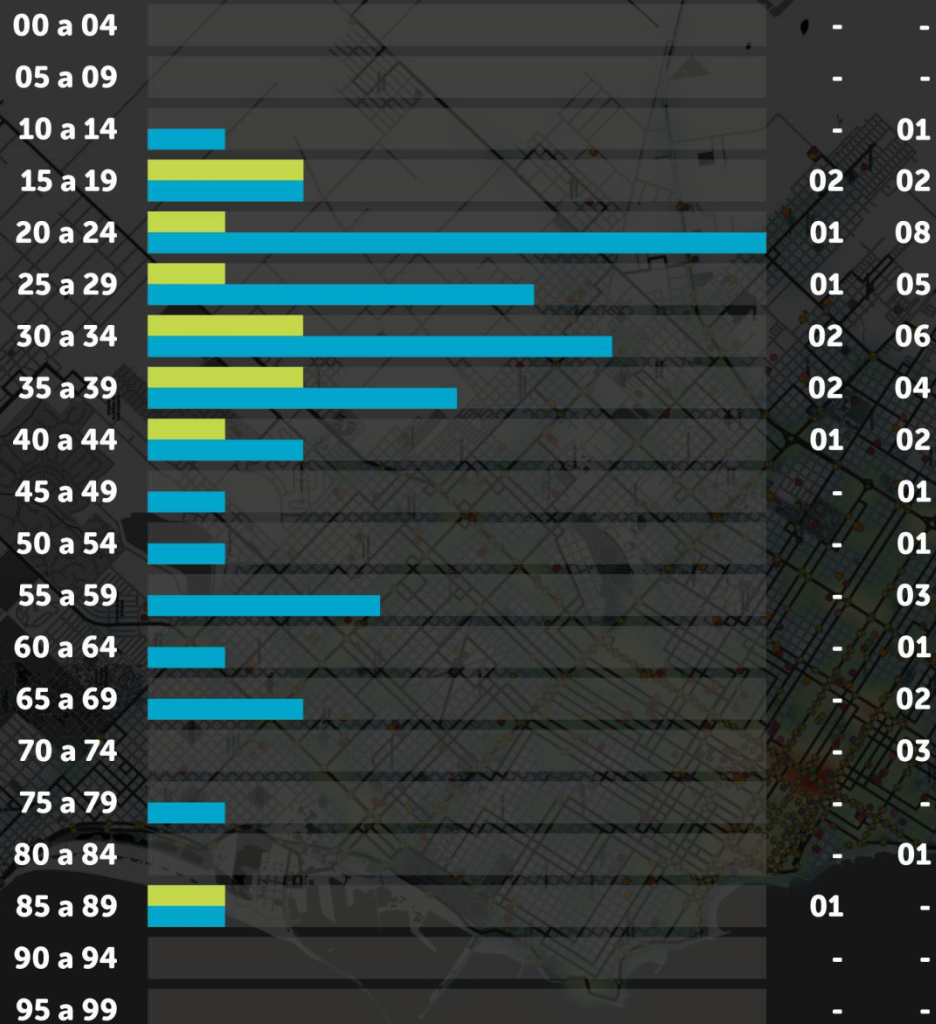
**víctimas mortales
por siniestros viales**

50

08

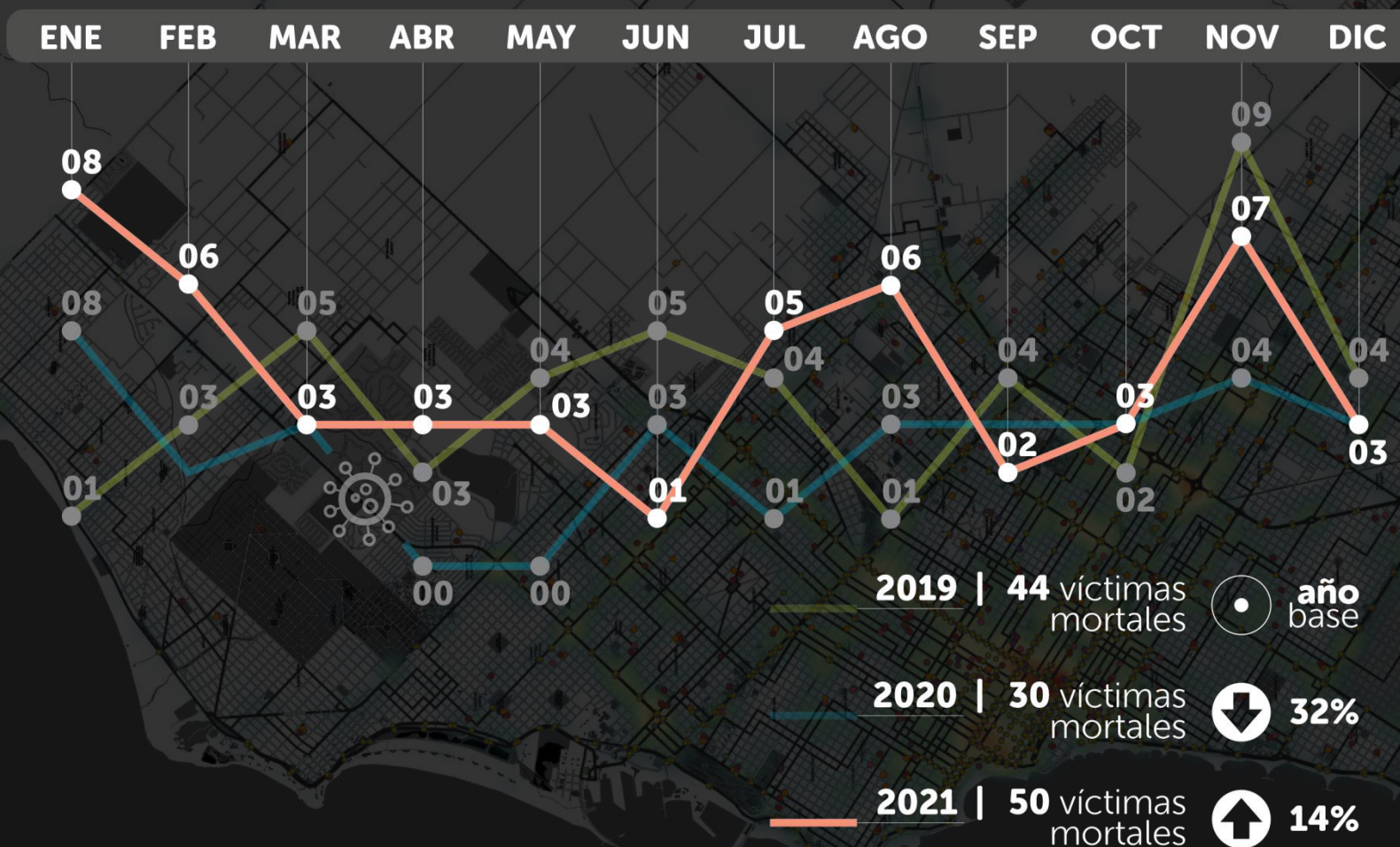
ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES SEXO Y EDADES

10   40



08

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES COMPARATIVA ANUAL



08

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES DISTRIBUCIÓN POR ENTORNO

Respecto de la ubicación geográfica de los siniestros con víctimas mortales, es posible determinar que **17 personas (34%) fallecieron** producto de casos en **ruta Nacional o Provincial** y **33 personas (66%)** producto de **siniestros en el entorno urbano**.

Si se analiza el **mapa de calor de la ubicación de los siniestros con fallecidos**, se detecta que el sector con mayor recurrencia ha sido el de **Av. Luro entre Pigüé y Chilavert**, con un resultante de 4 siniestros y 5 fallecidos. Otro de los tramos críticos fue el de la **Ruta Provincial N° 11**, entre los kilómetros 500 y 510. También se destaca la **Ruta Provincial N° 02** a la altura del Barrio El Sosiego.



08

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES MODOS DE DESPLAZAMIENTO

El modo de desplazamiento predominante en los siniestros donde hubo víctimas fatales, ha sido el **motovehículo, representando el 44% del total**. En segundo lugar se ubican los autos y los peatones con un 24% cada uno y por último los ciclistas con un 4%.

Si bien en términos porcentuales las motos han bajado un 22.7% respecto al 2020, vuelve a ser el modo con más fallecidos al igual que los últimos años analizados.

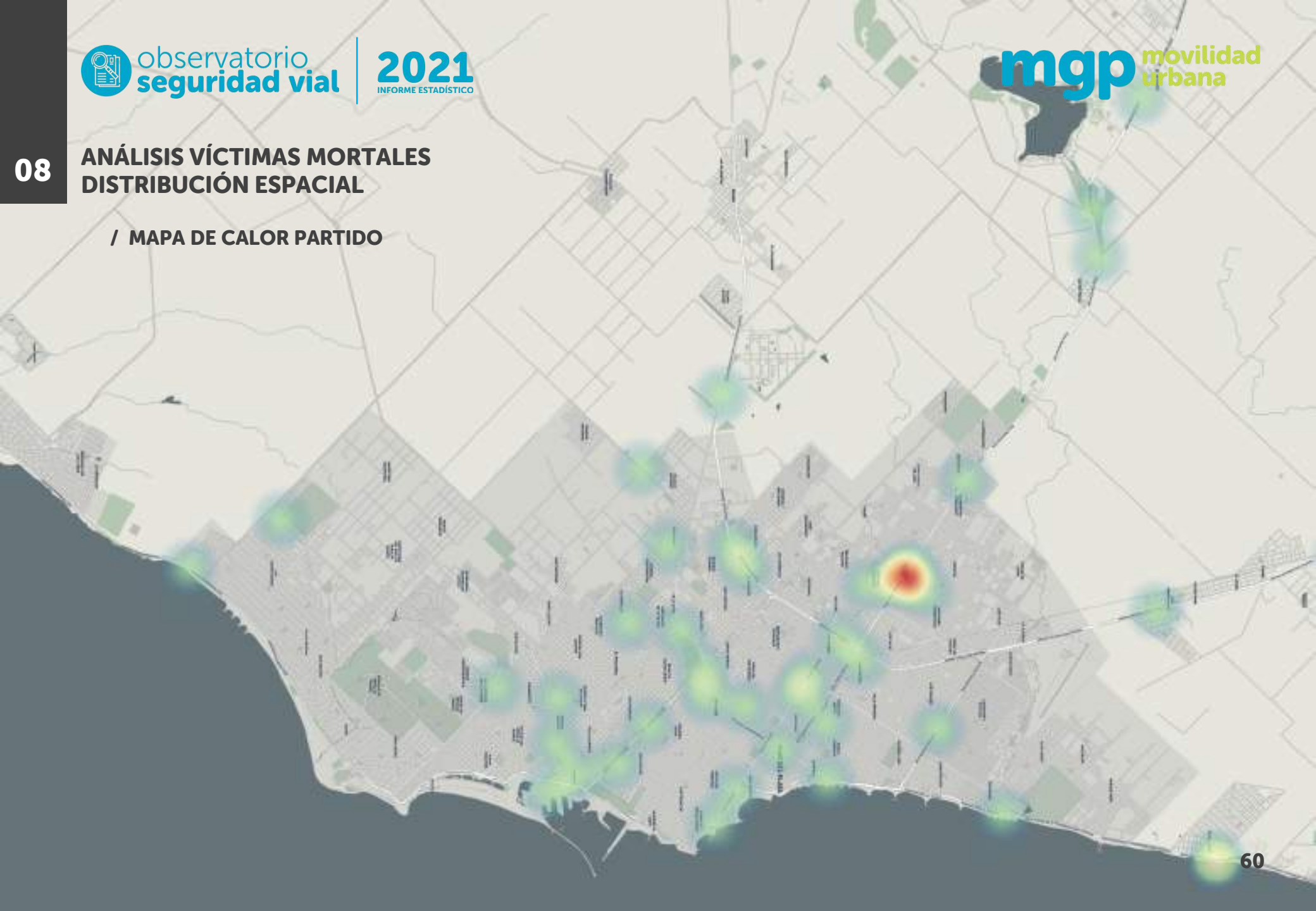
Si se tiene cuenta la relación entre la mortalidad y la participación de cada modo en los siniestros con lesionados, es posible confirmar la "vulnerabilidad" de los motociclistas. Claramente, **el riesgo de sufrir consecuencias lesivas graves en este tipo de vehículo, es muy alto**.



08

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

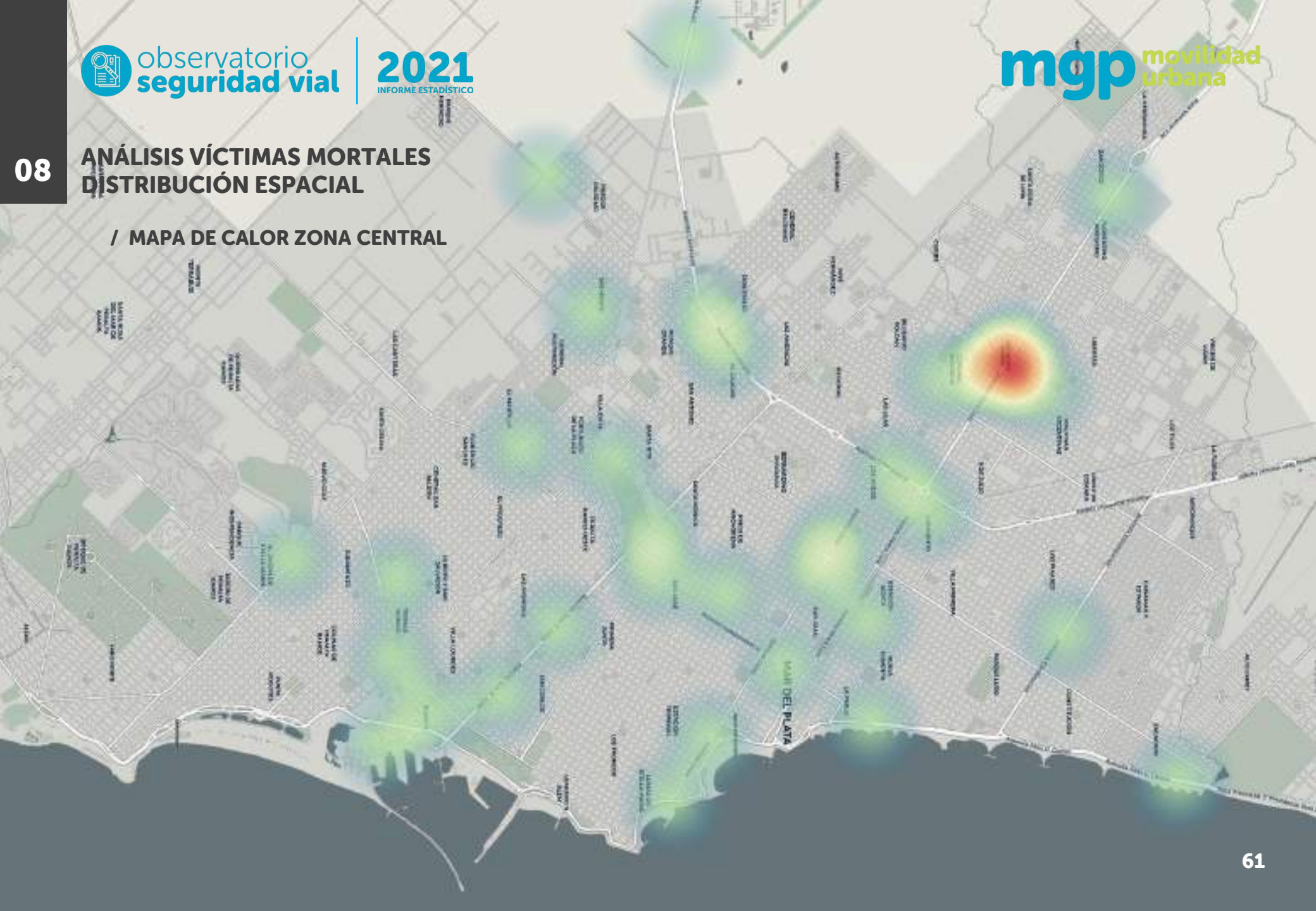
/ MAPA DE CALOR PARTIDO



08

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

/ MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



08

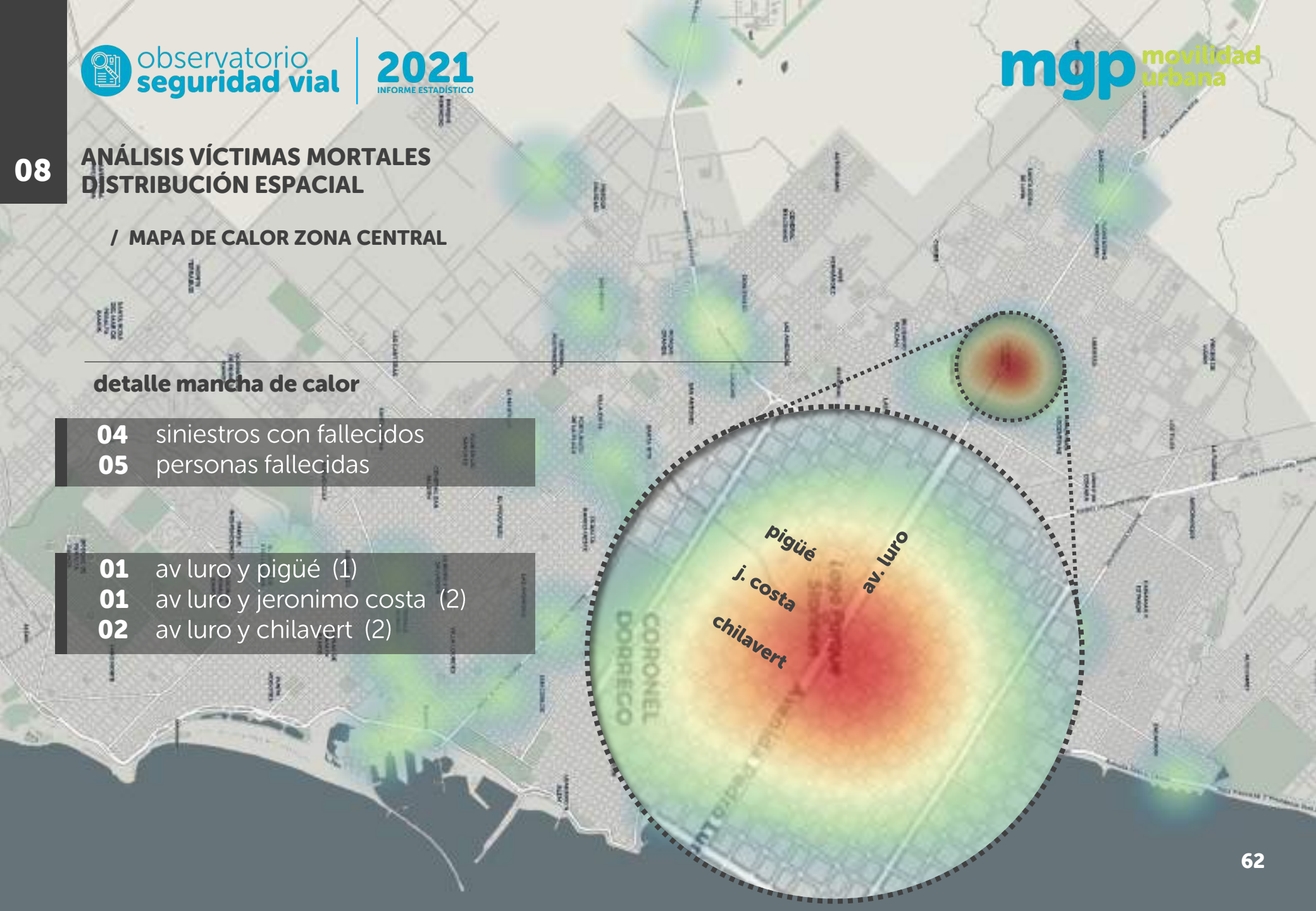
ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

/ MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL

detalle mancha de calor

04 siniestros con fallecidos
05 personas fallecidas

01 av luro y pigüé (1)
01 av luro y jeronimo costa (2)
02 av luro y chilavert (2)



09

tasa de mortalidad



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

09

TASA DE MORTALIDAD
Y TENDENCIA

Adoptando el dato oficial del INDEC (*proyecciones poblacionales del INDEC – base censo 2010*), que indica una población estable de **659.462 habitantes**, la **tasa de mortalidad por siniestros viales**, en el Partido de General Pueyrredon, **fue de 7.7 fallecidos por cada 100 mil habitantes durante el año 2021**. En este sentido, distintas fuentes coinciden en que la población del partido se puede estimar en los **900.000 habitantes**. Si se adoptara esta población al análisis y además se incorporará el **volumen de “turistas estables”** que arriban a la ciudad, en su mayoría en vehículos particulares, **la tasa de mortalidad resultante se reduciría considerablemente**.

En el Informe de siniestralidad fatal del año 2021, de la Dirección de Estadística Vial de la ANSV, publicado en Febrero del 2022, se informó que **la tasa de mortalidad en 2021 en el país fue de 8.5 fallecidos por 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 un 10.6% inferior a la media nacional**.

8.5

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

Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

7.6

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

09

TASA DE MORTALIDAD Y TENDENCIA

2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

En el gráfico de tendencia de mortalidad en siniestros viales, confeccionado con la **muestra de los últimos 14 años**, se visualiza que **la línea de tendencia de la mortalidad** presenta una leve pendiente ascendente.





10

puntos críticos 2021



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

PUNTOS NEGROS AÑO 2021

Los Puntos Negros o Puntos Críticos (PC) cuantitativos son localizaciones en las cuales se produce un número mínimo de siniestros por unidad de tiempo.

Su obtención es de fundamental importancia, tanto desde el punto de vista correctivo (prevención “primaria”) para el posterior análisis exhaustivo y eliminación de las principales causas, como “preventivo” para la aplicación de planes de acción dirigidos a ellos.

Sí bien es posible realizar su **clasificación en función de criterios cuantitativos** y cualitativos, las características de la muestra implican que se analicen sólo a partir del primero.

Para este informe, y con el objeto de establecer las localizaciones críticas durante el año 2021, se realiza un “corte” con aquellas **localizaciones donde se han producido 3 o más siniestros a lo largo del año.**

Como resultado, fueron establecidos 35 puntos negros, en los cuales se han registrado entre 3 y 7 siniestros viales en el transcurso del año 2021.



7 siniestros

Av. Luro | Av. Champagnat
Av. Juan B. Justo | Diagonal Canosa



6 siniestros

Av. Independencia | San Martín
Av. Juan B. Justo | Av. Champagnat



5 siniestros

Av. Independencia | Moreno
Av. Patricio P. Ramos | Alberti – Gascón
Av. Fortunato de la Plaza | Juramento
Av. Juan B. Justo | Córdoba



4 siniestros

Av. Colón | Lamadrid
Av. Mario Bravo | Lamadrid
Av. Fortunato de la Plaza | R. Universitaria
Av. Luro | Leguizamón
Av. Luro | Alvarado
Av. Champagnat | Rosales
Av. Libertad | Juan F. Cetz
Av. Fortunato de la Plaza | Juan A. Manso



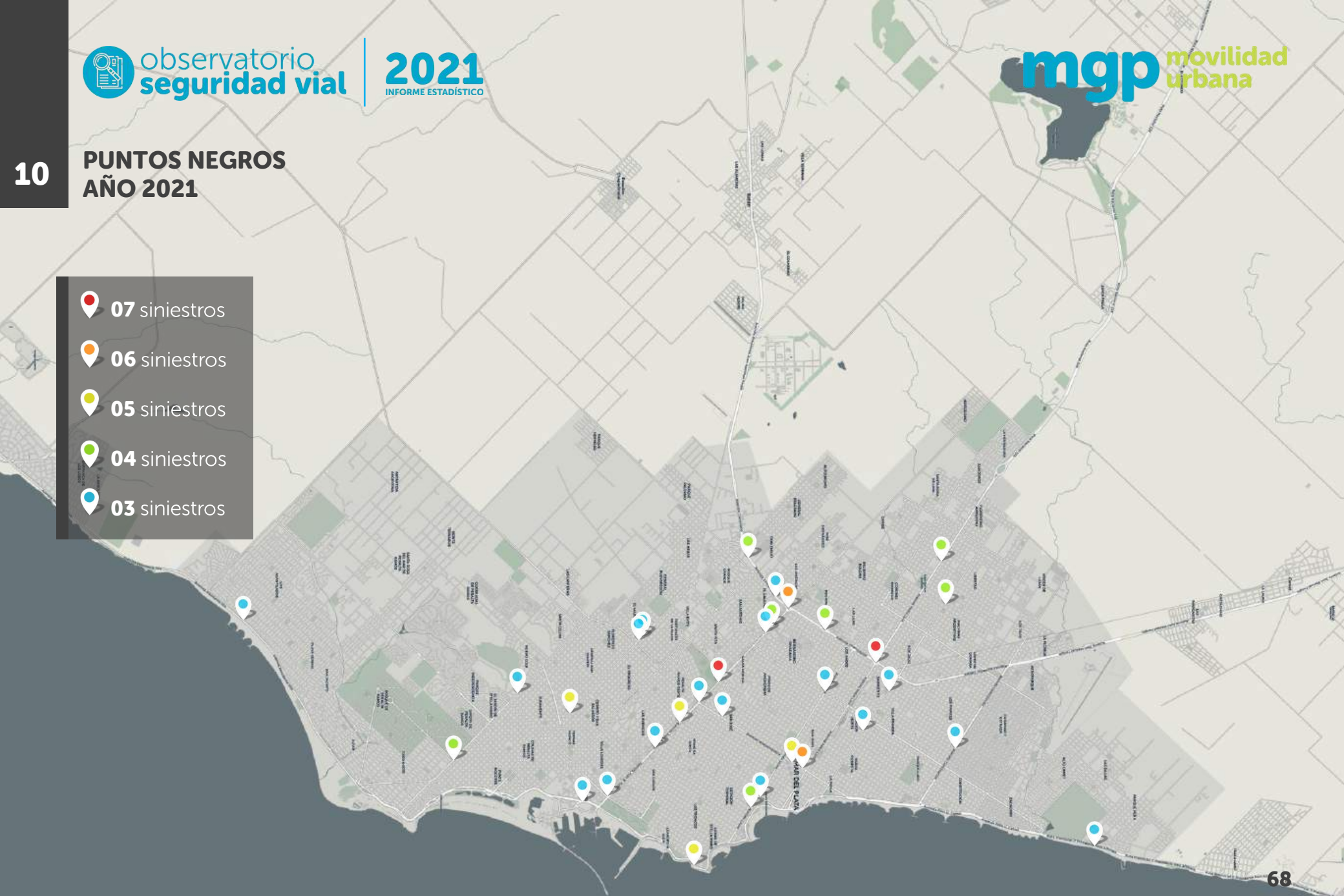
3 siniestros

Ruta Provincial nº 11 | C. Scaglia
Av. Edison | Av. Juan B. Justo
Av. de los Trabajadores | 12 de Octubre
Ruta Provincial nº 11 | Calle 439
Ruta Provincial nº 11 | Calle 37
Av. Mario Bravo | Padre Dutto
Av. Fortunato de la Plaza | G.Chaves
Av. Fortunato de la Plaza | Casildo Villar
Av. Independencia | Av. Juan B. Justo
Av. Independencia | Formosa
Av. Libertad | Neuquén
Av. Libertad | Teodoro Bronzini
Av. Constitución | Benito Juárez
Av. Champagnat | 12 de Octubre
Av. Colón | Av. Jara
Av. Colón | Buenos Aires
Av. Juan B. Justo | Chile
Av. Juan B. Justo | Independencia
Av. Juan B. Justo | Las Heras

10

PUNTOS NEGROS AÑO 2021

- 07 siniestros
- 06 siniestros
- 05 siniestros
- 04 siniestros
- 03 siniestros



10

PUNTOS NEGROS AÑO 2021

-  07 siniestros
-  06 siniestros
-  05 siniestros
-  04 siniestros
-  03 siniestros





11

acciones de control



observatorio
seguridad vial

mgp

movilidad
urbana

11

ACCIONES DE CONTROL

Desde la **Dirección General de Tránsito** dependiente de la Secretaría de Seguridad, se informó al Observatorio de Seguridad Vial cuales fueron las **principales infracciones cometidas por los conductores y las acciones de control a lo largo del año.**

La infracción más frecuente fue la de **circular sin Licencia de Conducir** o no tener la categoría habilitante, representando un 14% del universo total de faltas. A su vez, se destaca que el **45% de las infracciones responden a estacionamiento en sectores no permitidos** (lugar prohibido, doble fila, reservado carga y descarga, lugar reservado, paradas de colectivo, sobre acera, sobre senda peatonal).

En términos generales, el volumen de **actas generadas por controles de Tránsito coinciden con la distribución mensual de la demanda de movilidad del año 2021.** Al igual que años anteriores y teniendo en cuenta que se incrementan los controles en temporada, **Enero, Febrero y Diciembre son los meses en los que más infracciones se detectaron.**



01	falta licencia conducir / categoría	14%
02	estacionar lugar prohibido	13%
03	estacionar doble fila	11%
04	falta seguro contra terceros	10%
05	estacionar reservado carga y des.	8%
06	estacionar lugar reservado	6%
07	falta VTV	6%
08	alcoholemia punitiva	5%
09	estacionar en parada colectivo	4%
10	falta cédula verde / azul	3%
11	falta casco o antiparras	3%
12	estacionar sobre acera	2%
13	cruzar con semáforo en rojo	2%
14	chapas sucias o ileg/falta	2%
15	estacionar sobre senda peatonal	1%
16	giro a la izquierda	1%
17	giro en U	1%
18	otros	8%

11

ACCIONES DE CONTROL



12

acciones de intervención urbana



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

ACCIONES DE INTERVENCIÓN MICROPROYECTOS

La Subsecretaría de Movilidad Urbana, a través de su Oficina Técnica, desarrolla **proyectos y microproyectos de intervención urbana**, que se enmarcan en la visión 2019-2023 **“hacia una movilidad urbana más sustentable”** buscando dar respuesta a una serie de problemáticas asociadas a las características de una **ciudad dinámica y en constante transformación**.

Con el objeto de equilibrar y democratizar el uso y distribución del espacio público urbano destinado a los desplazamientos, **centran su acción en el peatón y los usuarios de movilidad activa, poniendo a la persona en el centro de todas las decisiones**.

En tal sentido, a través de estrategias de pacificación del tránsito, **se promueven no sólo entornos más seguros, sino también que favorezcan la convivencia de los distintos modos de desplazarse**.

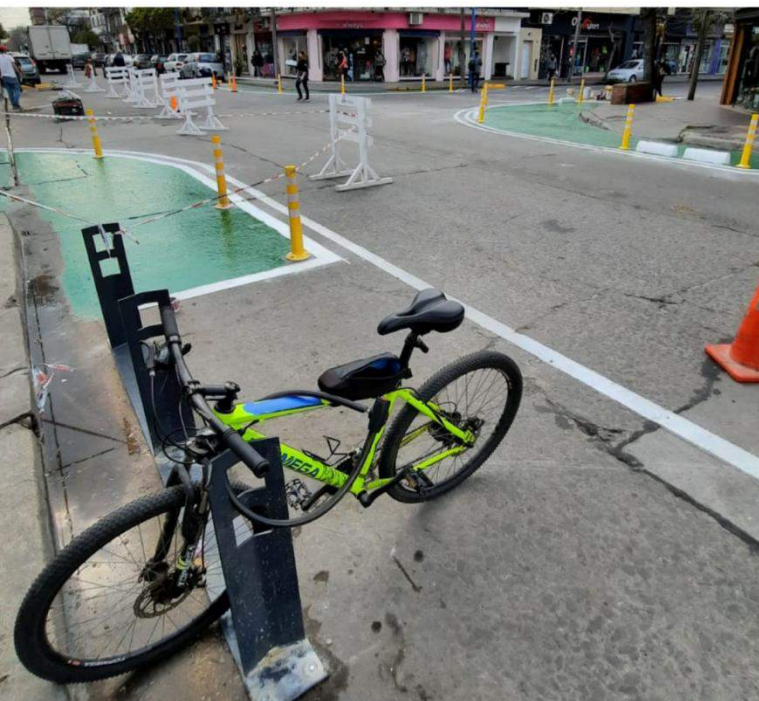
Durante 2021, en conjunto con otras áreas y entes municipales (EMVIAL, EMSUR, EMDER, Secretarías de Producción y Seguridad), **se materializaron una serie de intervenciones**, entre las que se pueden mencionar: **Reestructuración urbana y de la movilidad CCCA San Juan, Visibilización del riesgo y aumento de los niveles de prevención en Av. Patricio Peralta Ramos entre Rawson y A. del Valle, Generación de cruce peatonal seguro en Corredor deportivo calle Canosa/EMDER**.



ACCIONES DE INTERVENCIÓN MICROPROYECTOS

/ PUESTA EN VALOR CCCA SAN JUAN

12





ACCIONES DE INTERVENCIÓN MICROPROYECTOS

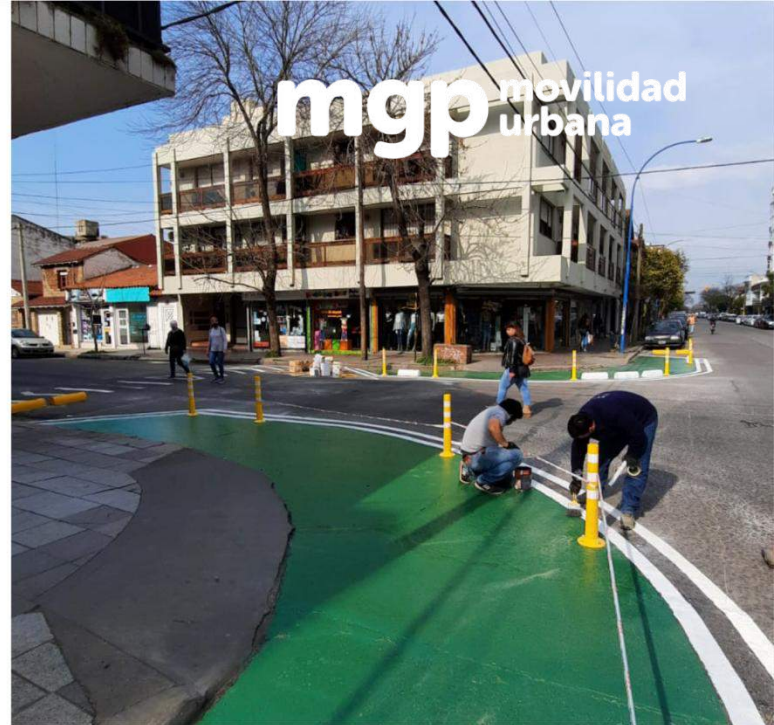
/ PUESTA EN VALOR CCCA SAN JUAN OBJETIVOS ESPECÍFICOS

> **Incrementar la seguridad de los peatones**, reduciendo los cruces peatonales y liberando los rombos de visibilidad.

> **Desalentar el exceso de velocidad vehicular**, ajustando los anchos de los carriles de circulación.

> **Promover la movilidad peatonal**, generando la conexión del circuito del Centro Comercial, demarcando las sendas peatonales y liberando la vereda de obstáculos al designar espacio exclusivo para el estacionamiento de bicicletas y motos.

> **Mejorar la calidad del espacio público urbano**, creando penínsulas que incrementen el espacio para los peatones e incorporando cicletteros y reservados para motos.





observatorio
seguridad vial

2021
INFORME ESTADÍSTICO

ACCIONES DE INTERVENCIÓN MICROPROYECTOS

/ ALBERTI Y LA COSTA

mgp movilidad
urbana

12





ACCIONES DE INTERVENCIÓN MICROPROYECTOS

/ **AV. PATRICIO P. RAMOS E/ RAWSON Y
ARISTOBULO DEL VALLE**
OBJETIVOS ESPECÍFICOS

> **Desalentar el exceso de velocidad vehicular**, ajustando los anchos de los carriles de circulación y colocando delineadores que hagan visible la intervención y las curvas propias del borde costero.

> **Mejorar la seguridad vial del sector**, incorporando infraestructura que genere condiciones de seguridad, garantizando la segregación entre los peatones y los vehículos motorizados. Se realizó una nueva demarcación horizontal, se colocaron señales vertical, un semáforo intermitente y elementos de seguridad.

> **Implementar un sistema integral de demarcación y señalización**, incluyendo pintura de cordones, cebrados y quebradas, delineadores, señalización vertical y señalización luminica intermitente, a fin de identificar la jerarquía de la vía y el riesgo asociado a su uso.





observatorio
seguridad vial

2021
INFORME ESTADÍSTICO

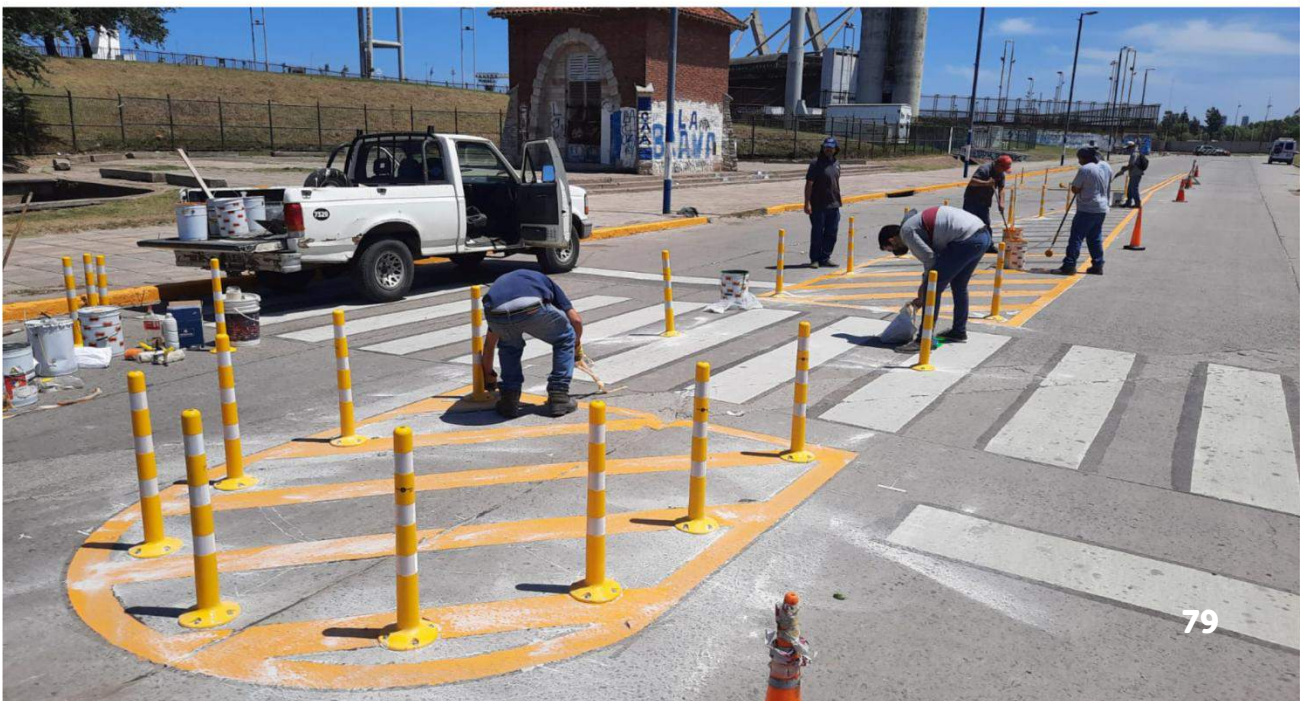
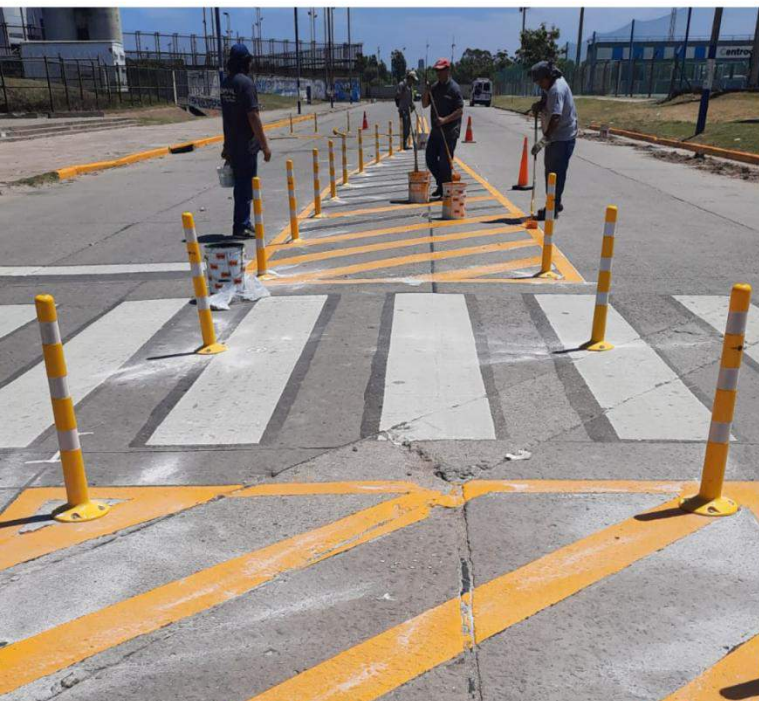
ACCIONES DE INTERVENCIÓN MICROPROYECTOS

/ DIAGONAL CANOSA - EMDER

12



mgp movilidad
urbana





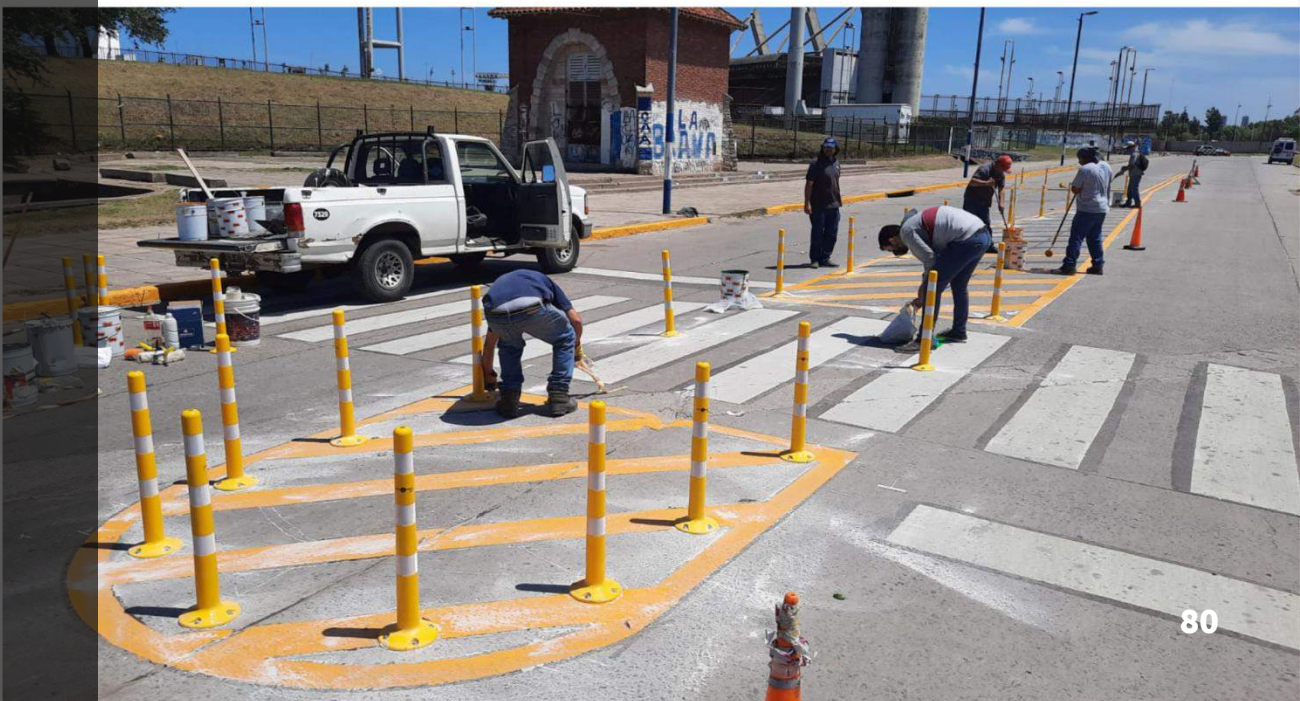
ACCIONES DE INTERVENCIÓN MICROPROYECTOS

/ CRUCE PEATONAL SEGURO DIAGONAL CANOSA – EMDER OBJETIVOS ESPECÍFICOS

> **Desalentar el exceso de velocidad vehicular**, ajustando los anchos de los carriles de circulación, colocando delineadores que hagan visible la intervención y reductores de velocidad.

> **Ordenar la salida del estacionamiento**, sentido hacia Av. Juan B. Justo, generando una dársena de incorporación para evitar la superposición de este flujo con el tránsito pasante.

> **Generar un cruce peatonal seguro que promueva la movilidad peatonal**, con la correcta demarcación de las sendas peatonales, líneas de frenado y una isleta de dimensiones generosas que protejan al peatón.



13

acciones de concientización



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

ACCIONES DE CONCIENTIZACIÓN

En el marco del **Plan Integral de Seguridad Vial**, presentado en Diciembre del 2021 en el COM | Centro de Operaciones y Monitoreo, desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana y en equipo con otras áreas municipales se llevan adelante una serie de charlas y jornadas de educación y concientización vial en diferentes ámbitos del Partido.

Los principales temas de las jornadas son: movilidad y sustentabilidad, movilidad en una ciudad centrada en las personas, movilidad activa, Primera red de ciclovías de Gral. Pueyrredon, Seguridad Vial, factores de riesgo vial y prevención, el juego como estrategia de incorporación de contenidos y valores, ciudad que promueva la convivencia y proteja la vida.



