





2022

INFORME PRELIMINAR
· PRIMER SEMESTRE ·



observatorio
seguridad vial

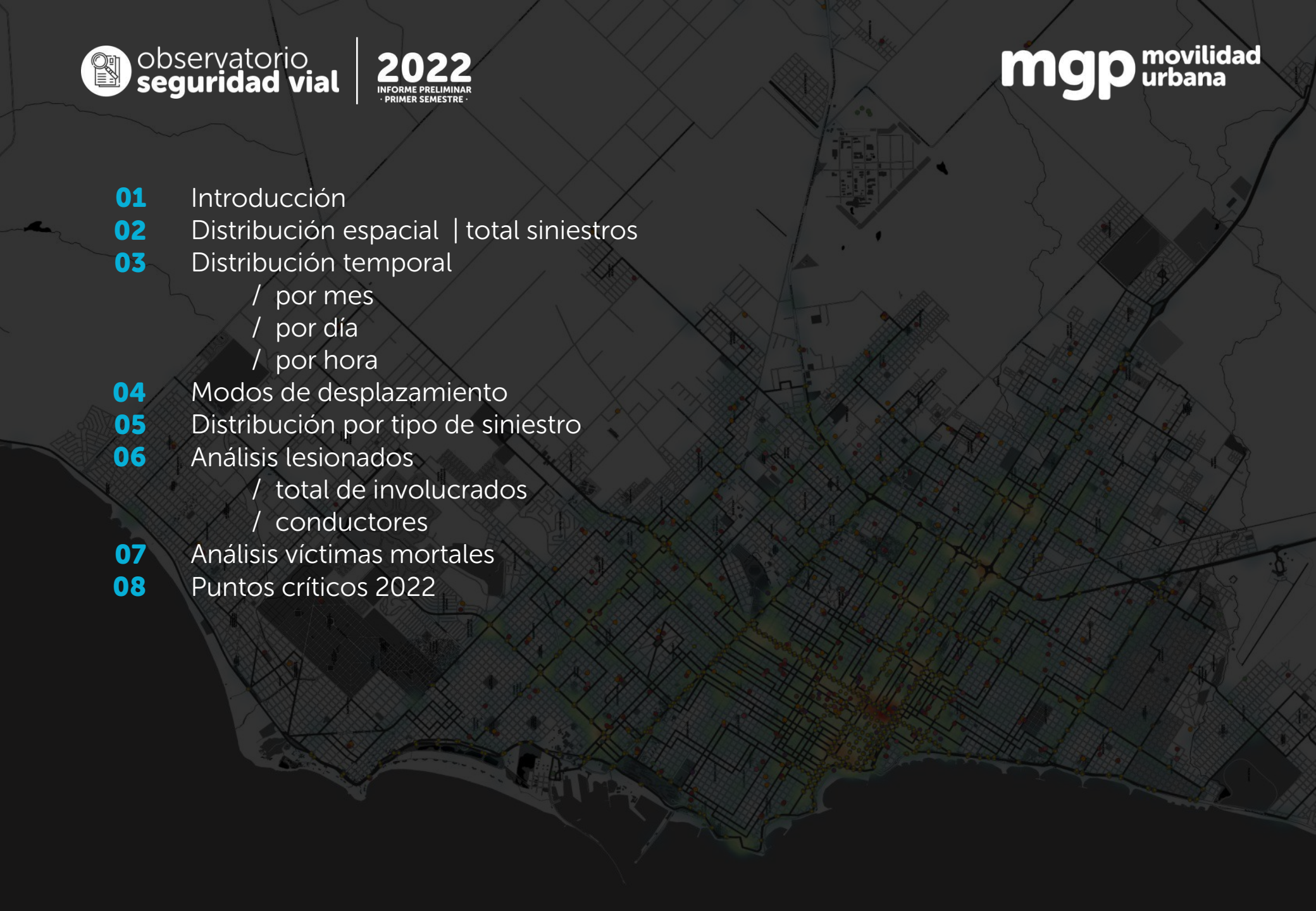
mgp movilidad
urbana

índice



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

- 
- 01** Introducción
 - 02** Distribución espacial | total siniestros
 - 03** Distribución temporal
 - / por mes
 - / por día
 - / por hora
 - 04** Modos de desplazamiento
 - 05** Distribución por tipo de siniestro
 - 06** Análisis lesionados
 - / total de involucrados
 - / conductores
 - 07** Análisis víctimas mortales
 - 08** Puntos críticos 2022



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

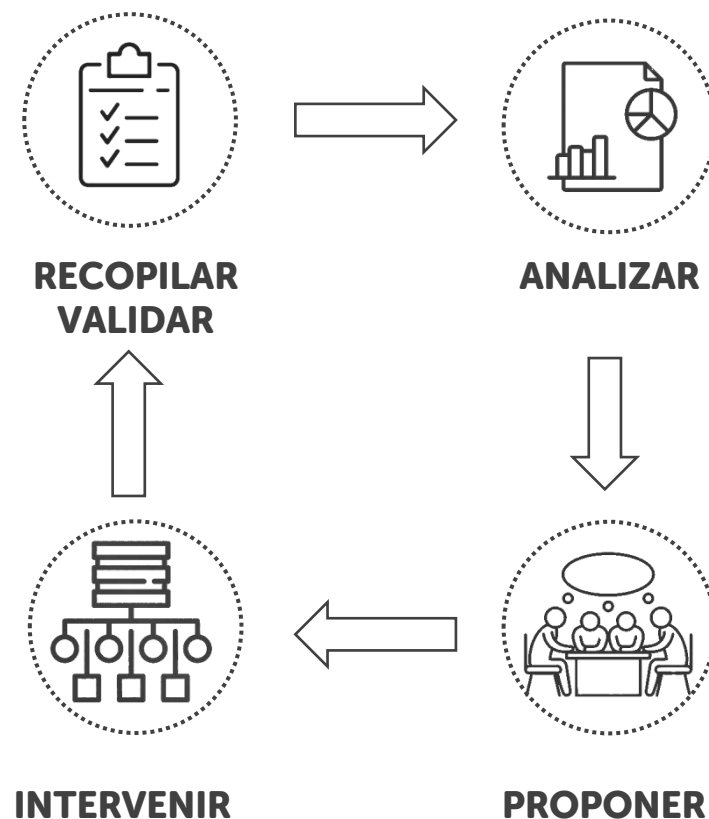
Guñazu Pulti

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 **sinistros 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.



SIGISVI
SISTEMA INTEGRAL DE GESTIÓN
DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD VIAL

01

INTRODUCCIÓN

[illegible][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.

Entre Enero y Junio del 2022, se realizaron un total de 12 reuniones de subcomisión y plenarios.

mardelplata.gob.ar/movilidadurbana/seguridadvial/casv





02

distribución espacial



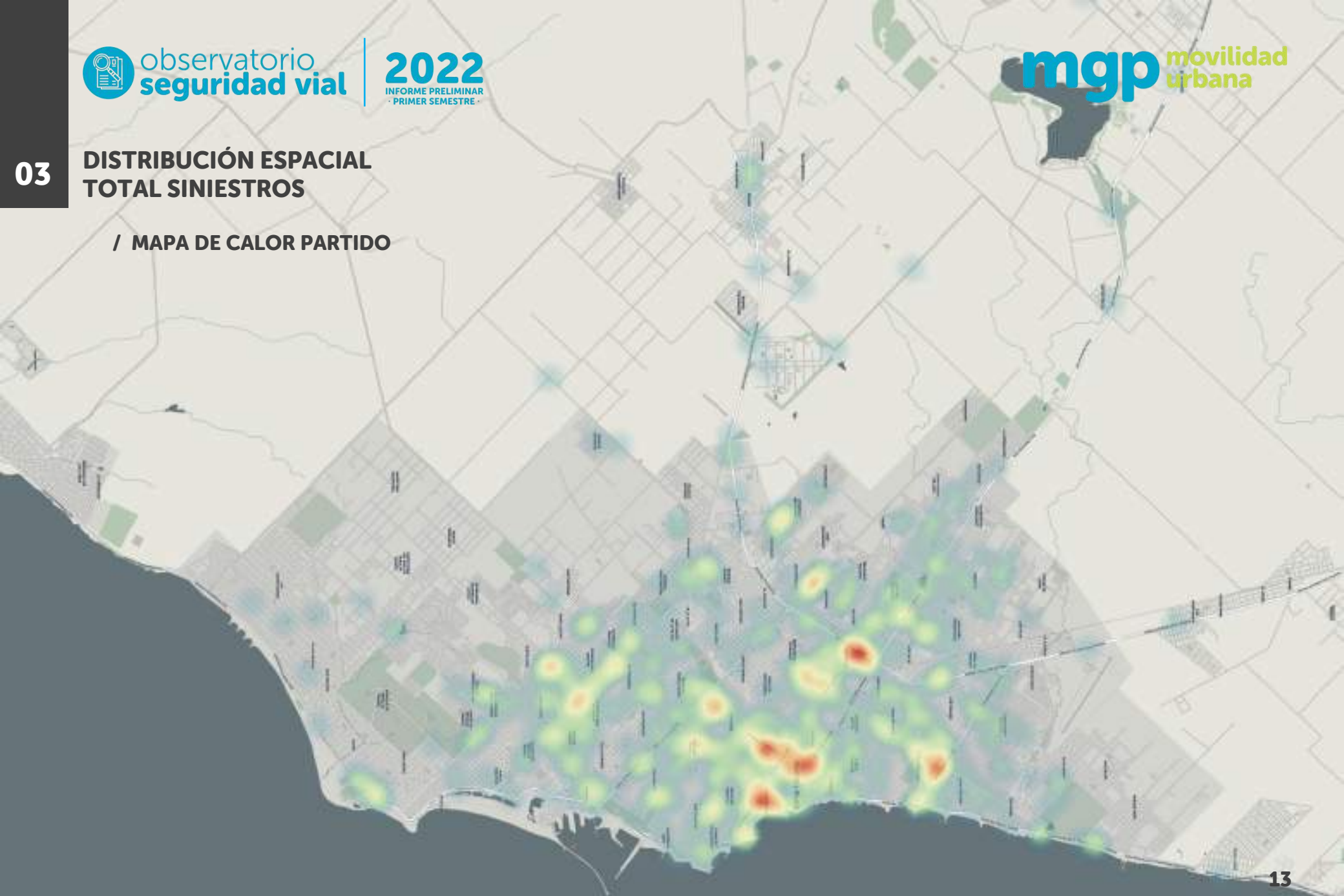
observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

03

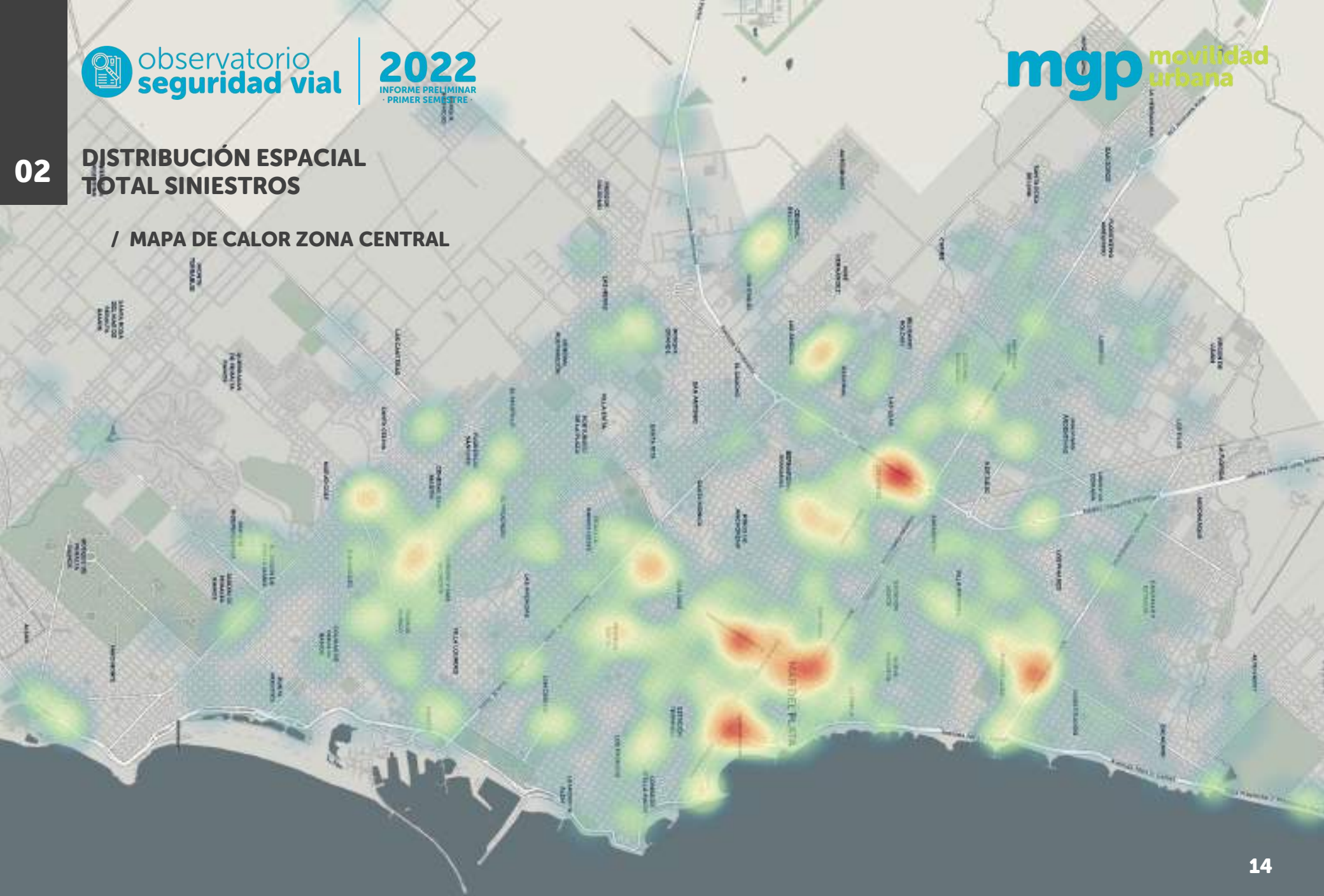
DISTRIBUCIÓN ESPACIAL TOTAL SINIESTROS

/ MAPA DE CALOR PARTIDO



DISTRIBUCIÓN ESPACIAL TOTAL SINIESTROS

/ MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL





03

distribución temporal



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

03

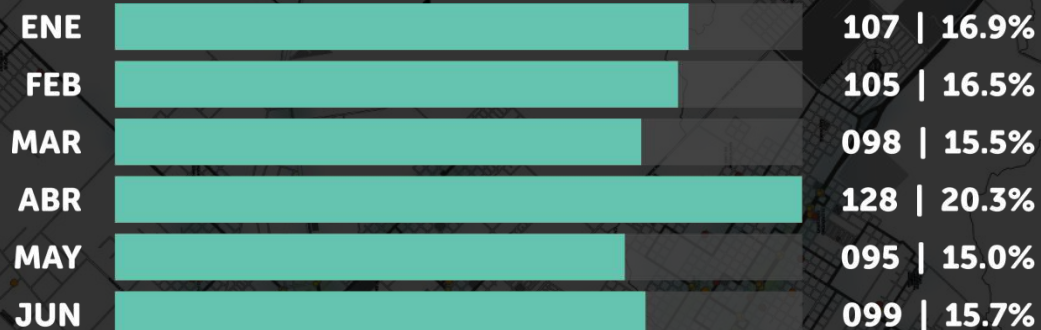
DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

Este informe se realizó con una muestra compuesta por un total de **632 registros de siniestros con lesionados**, ocurridos en el primer semestre del año 2022. En abril se detectaron 128 siniestros, representando el 20.3% del total y al igual que el año anterior, fue el mes con más registros.

En el gráfico comparativo de la siguiente página, se aprecia **una baja del 14% respecto al primer semestre del año 2019** (pre-pandemia) y de un 7% en relación al del 2021. resultando un promedio de 105.3 siniestros mensuales, y 3.5 diarios.

Las Fuentes Oficiales que reportan al OSV son:

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



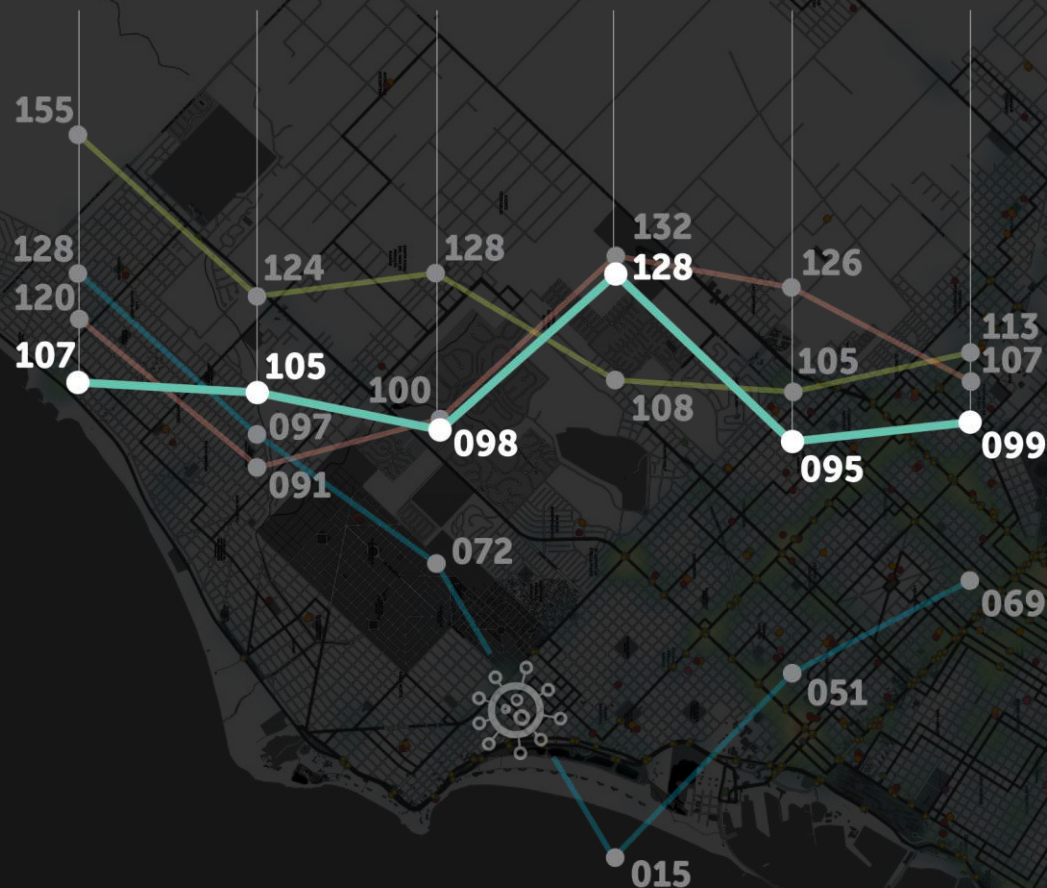
total siniestros
con lesionados

632

03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES | COMPARATIVA ANUAL

ENE FEB MAR ABR MAY JUN



2019 | 733 siniestros con lesionados año base

2020 | 432 siniestros con lesionados 41%

2021 | 676 siniestros con lesionados 08%

2022 | 632 siniestros con lesionados 14%

03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

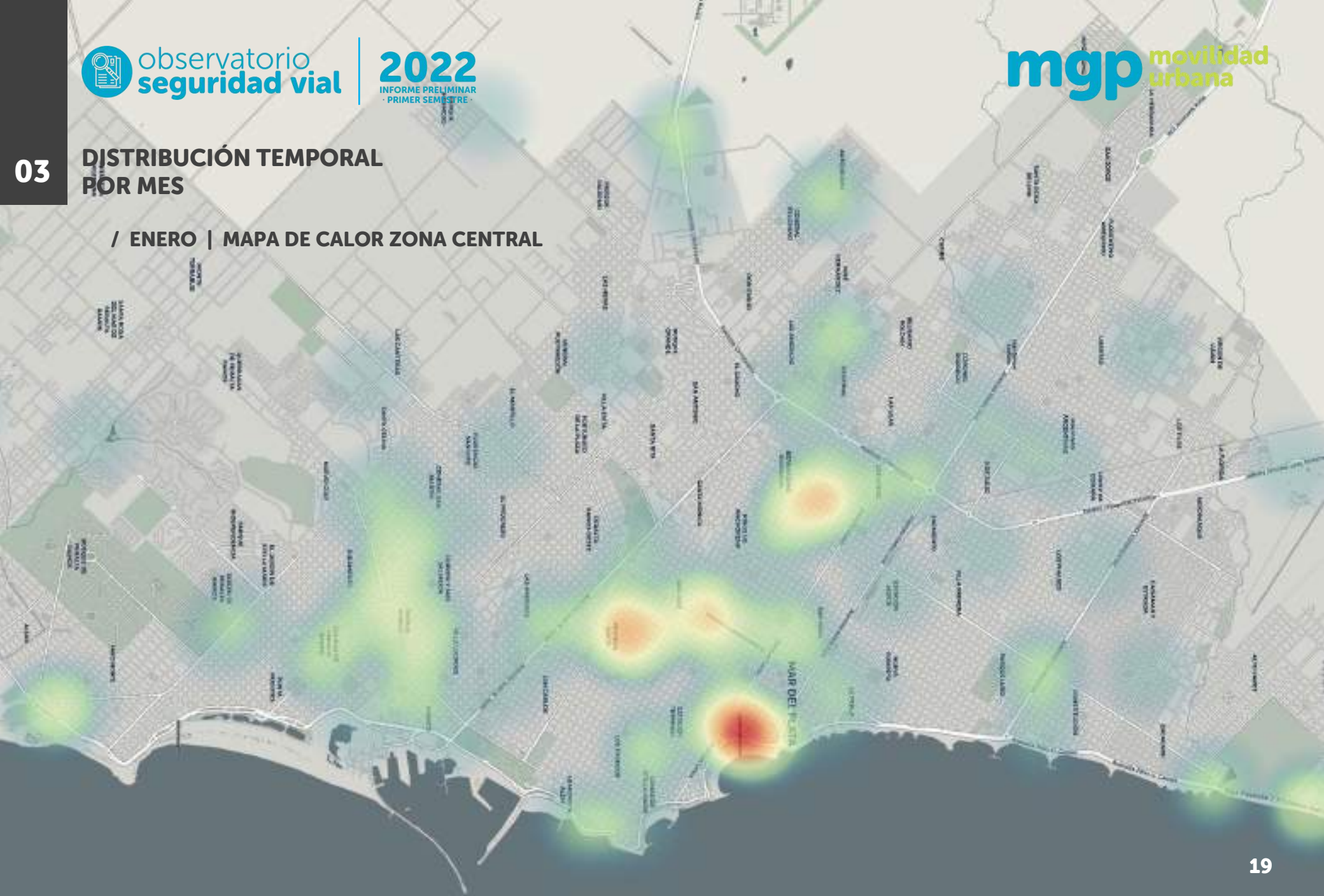
/ ENERO | MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

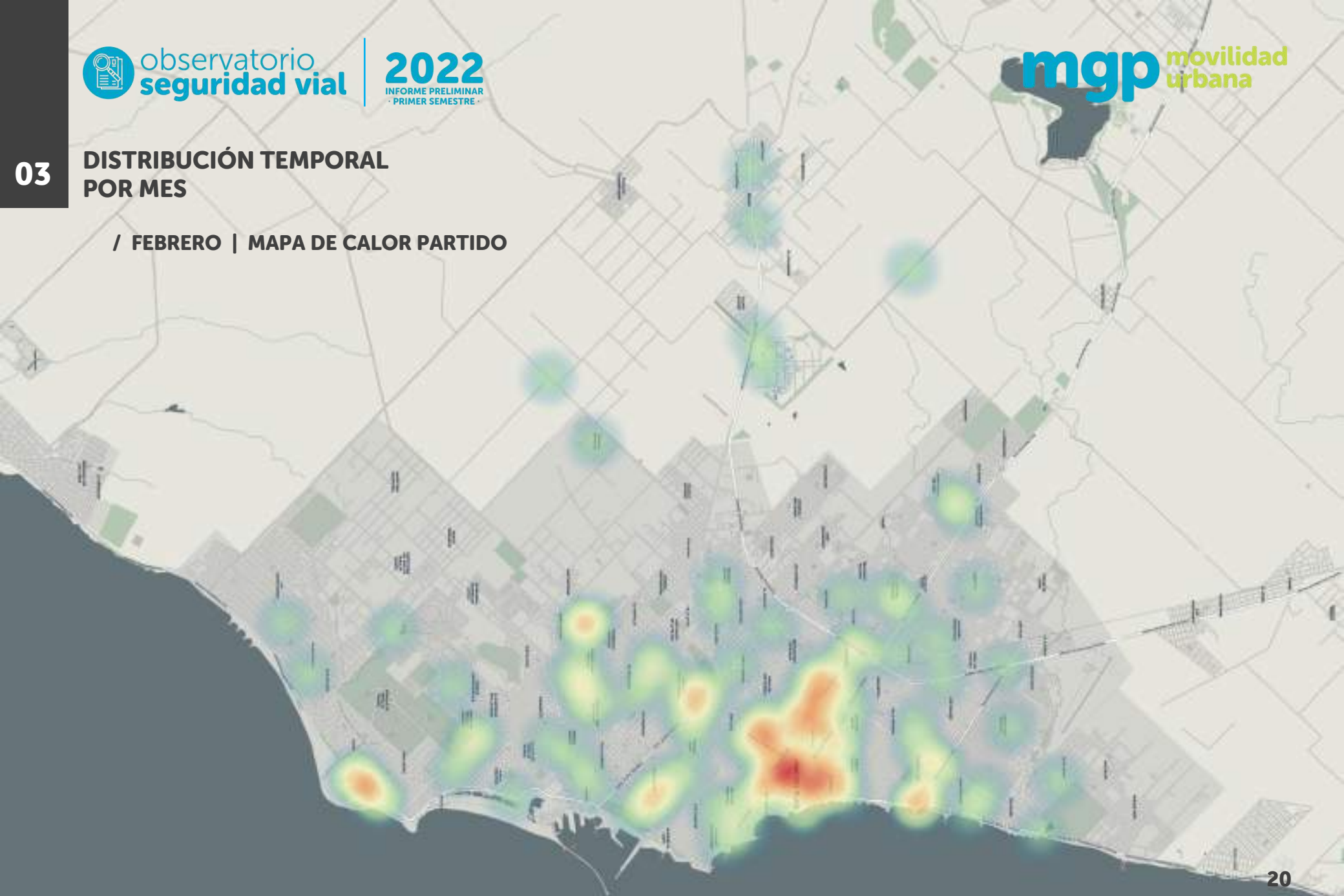
/ ENERO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

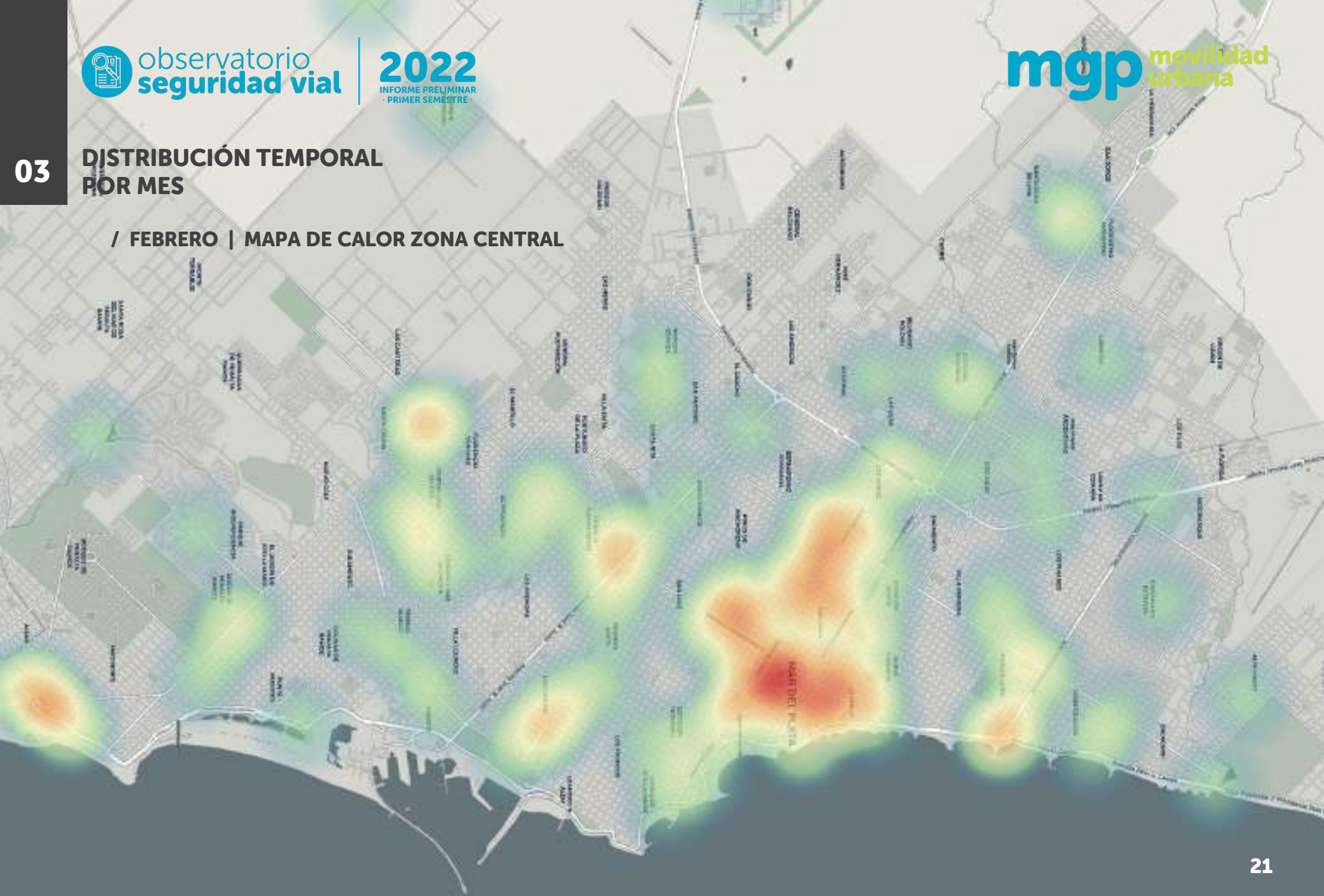
/ FEBRERO | MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

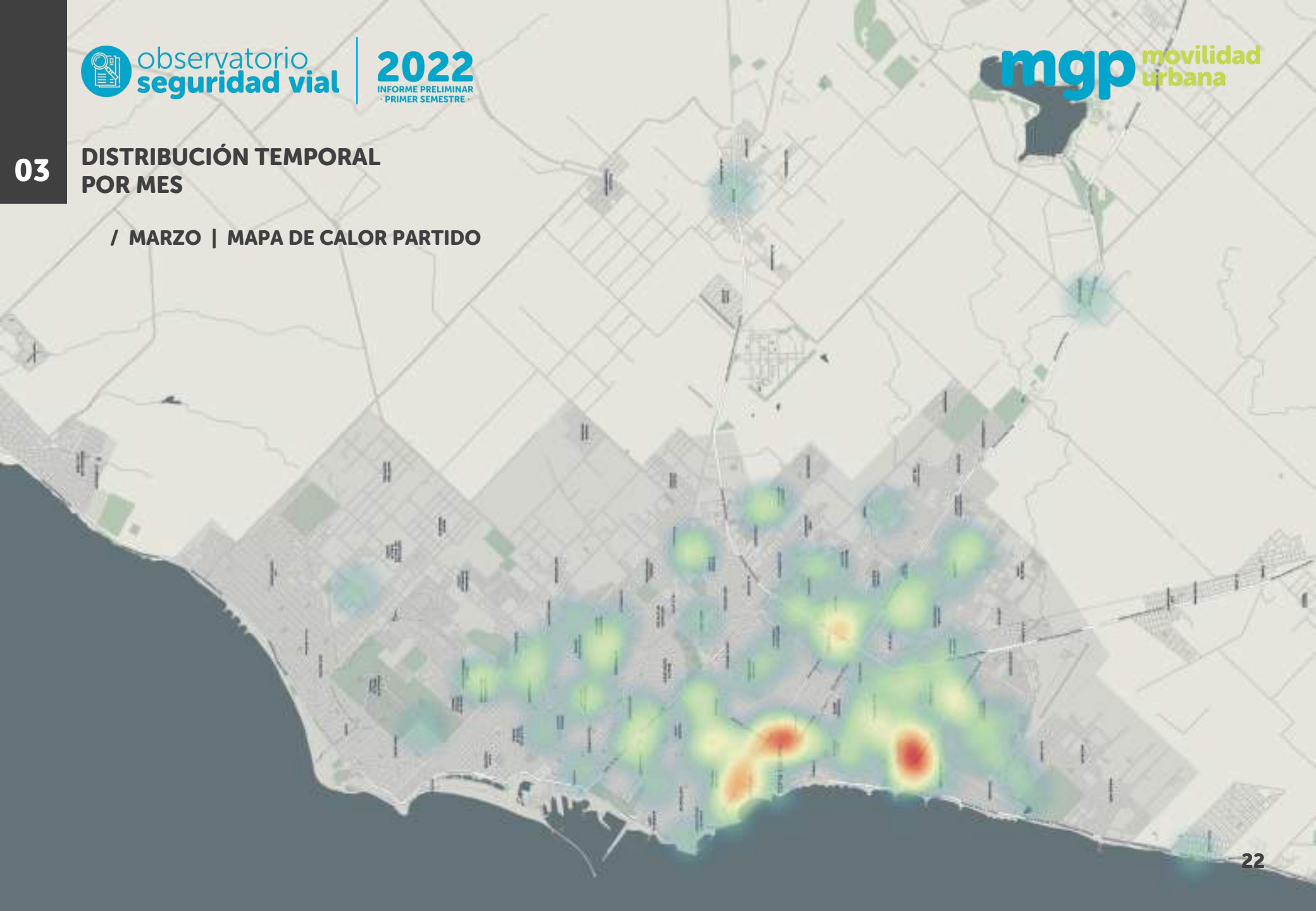
/ FEBRERO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

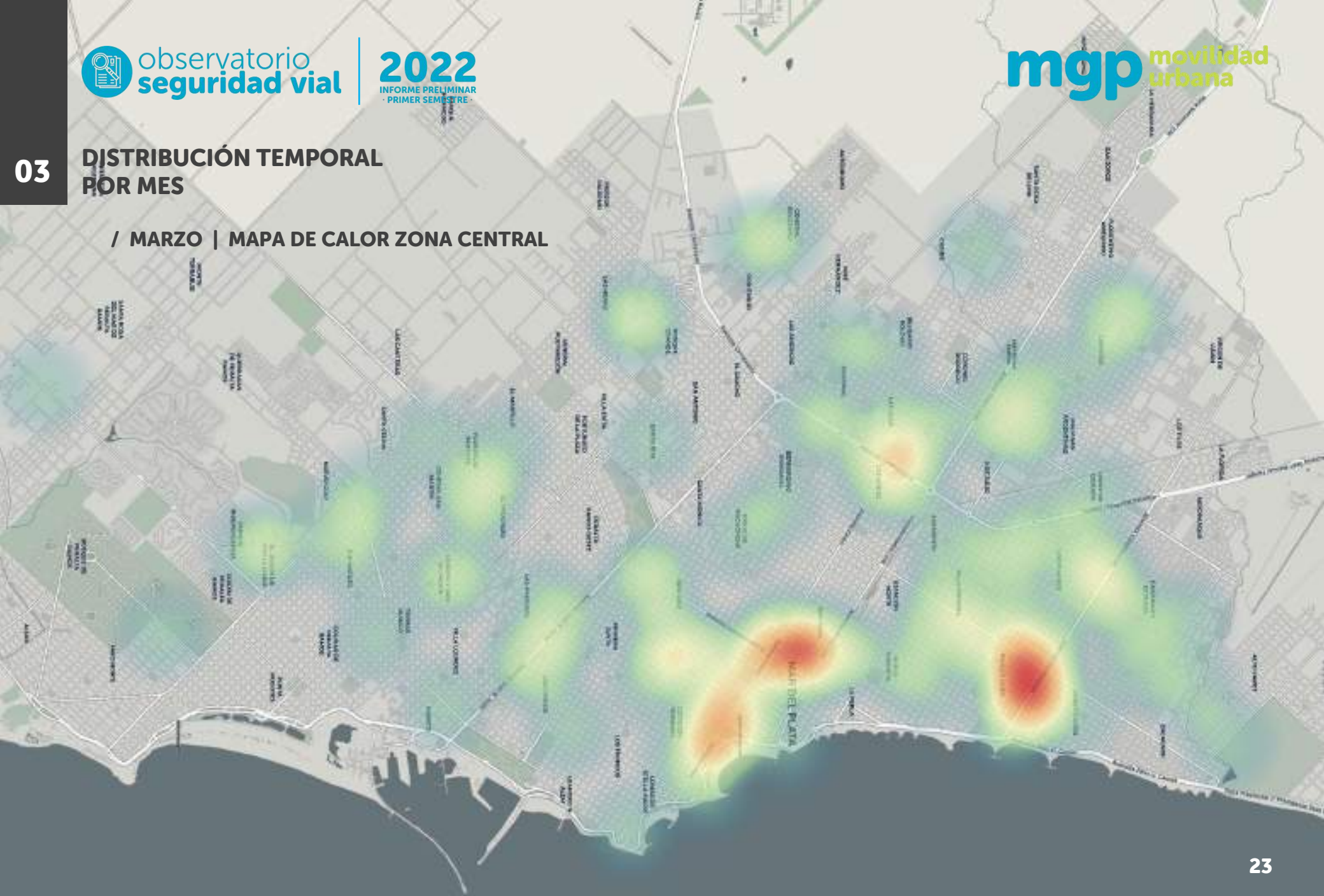
/ MARZO | MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

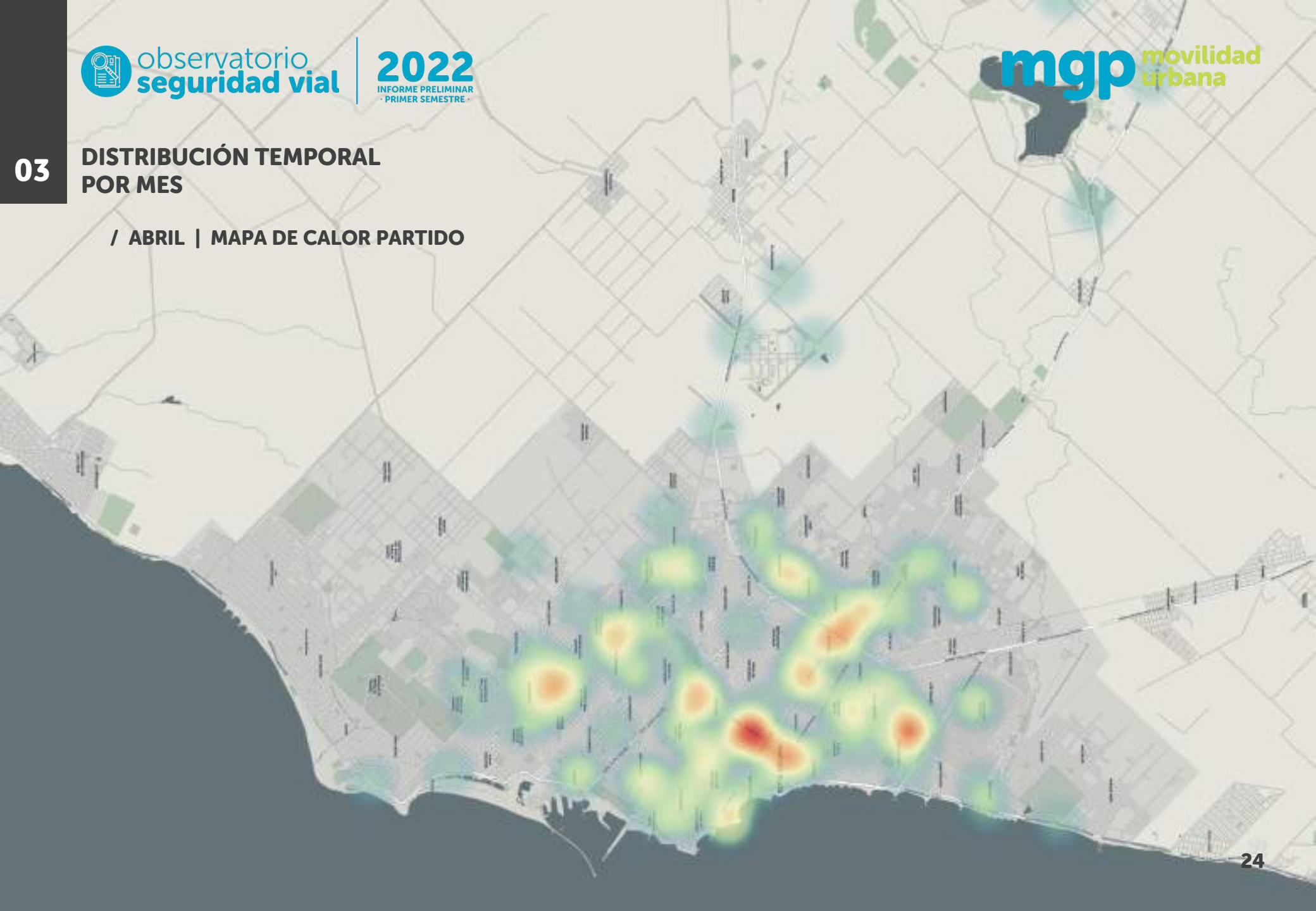
/ MARZO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

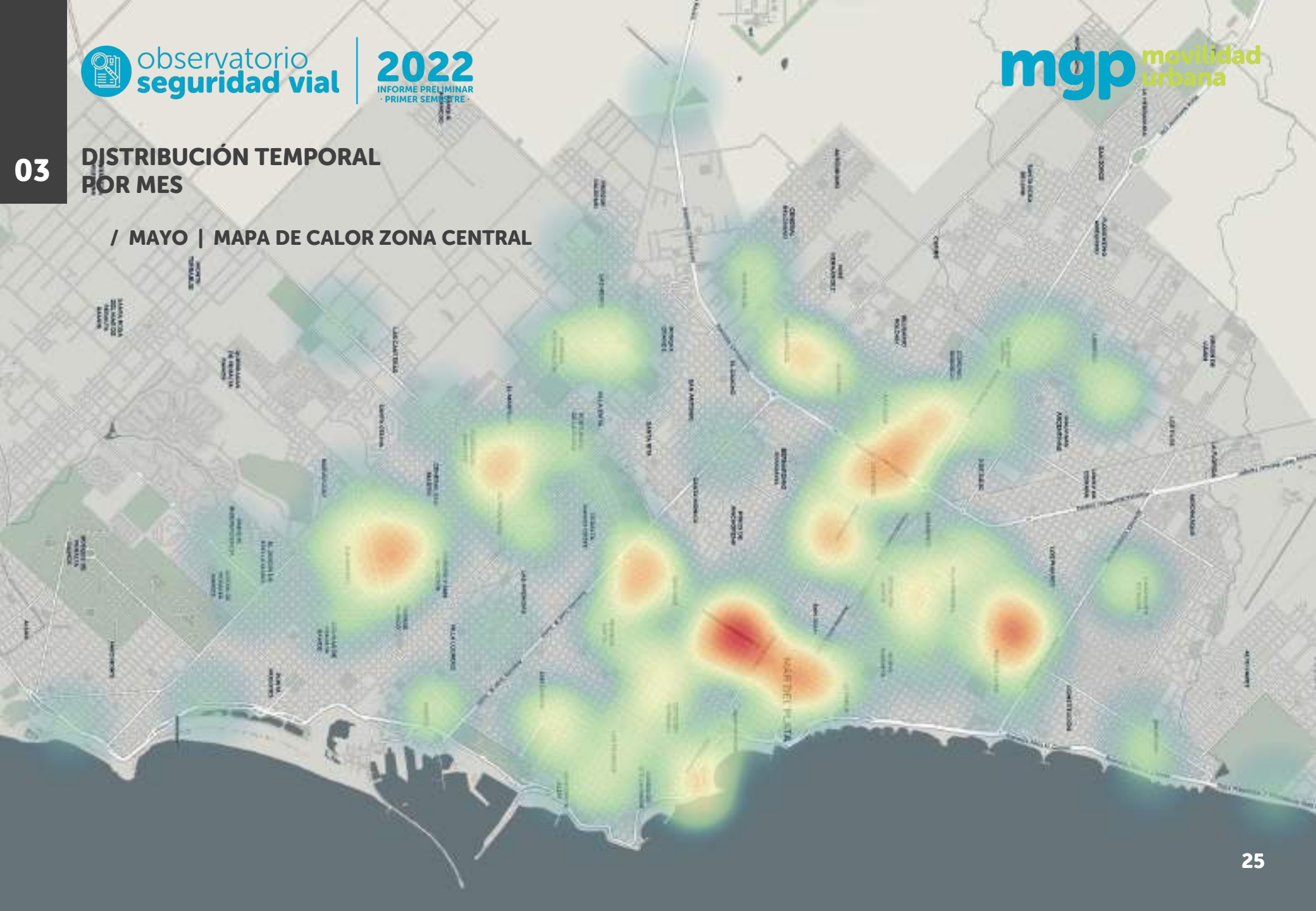
/ ABRIL | MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

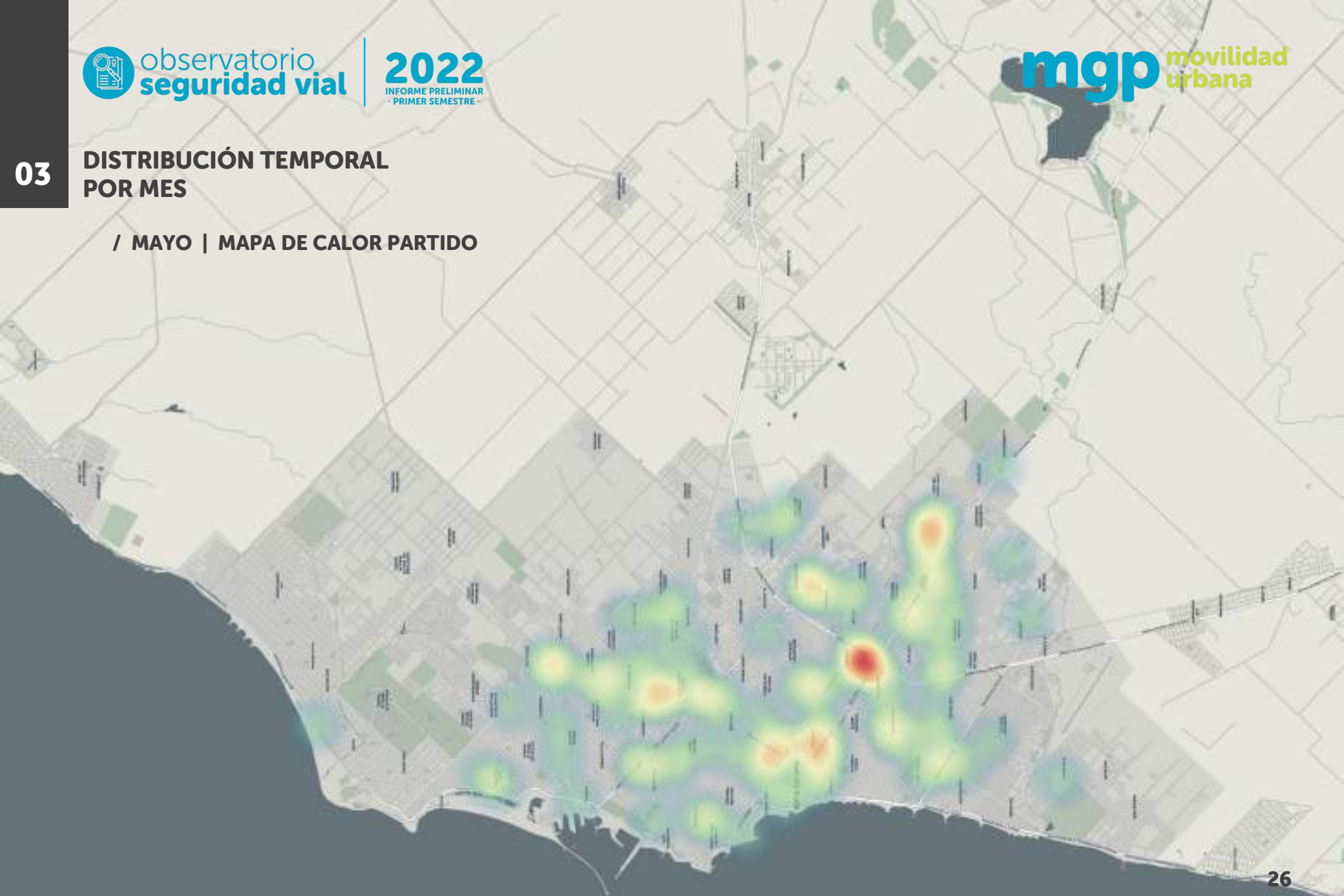
/ MAYO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

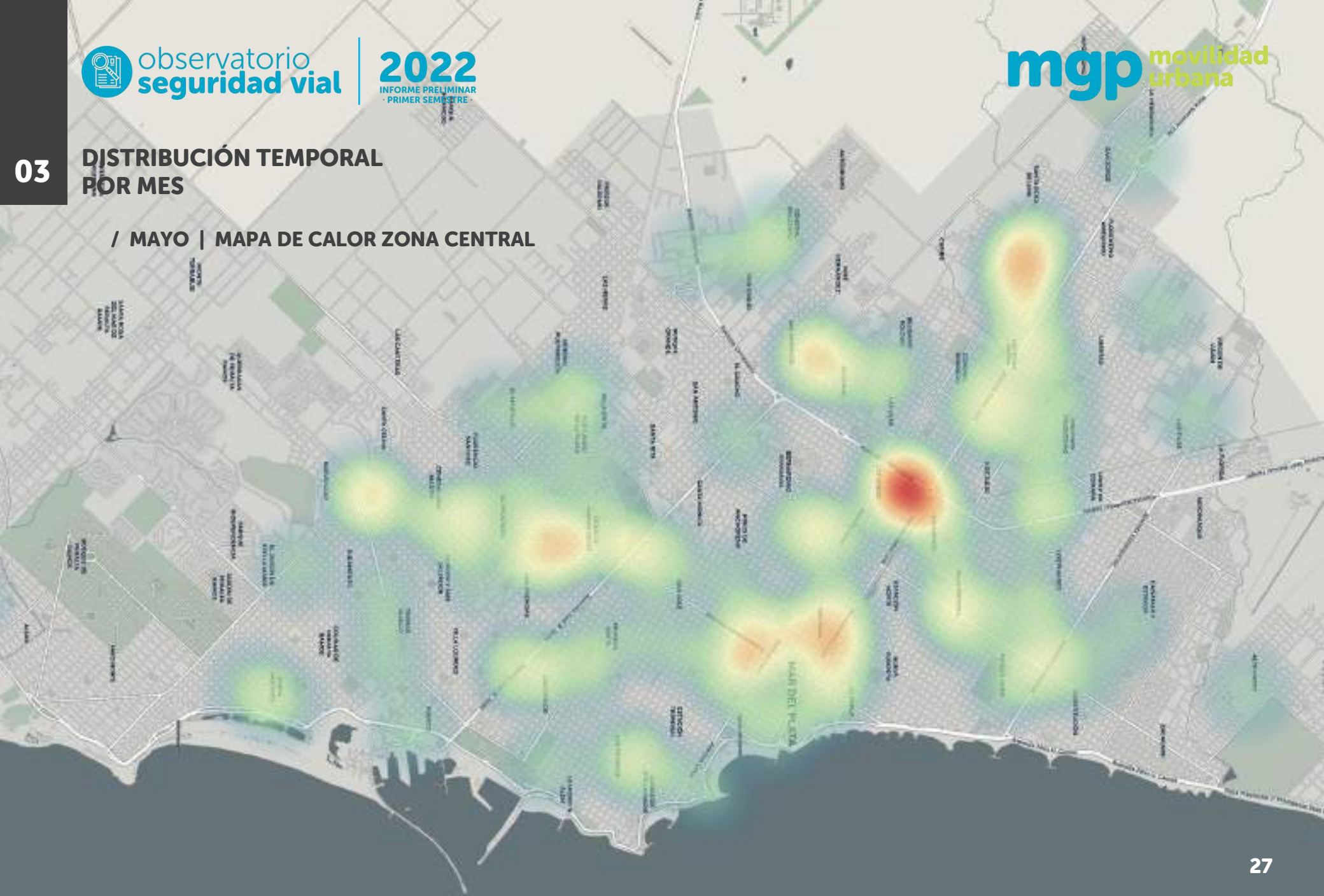
/ MAYO | MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

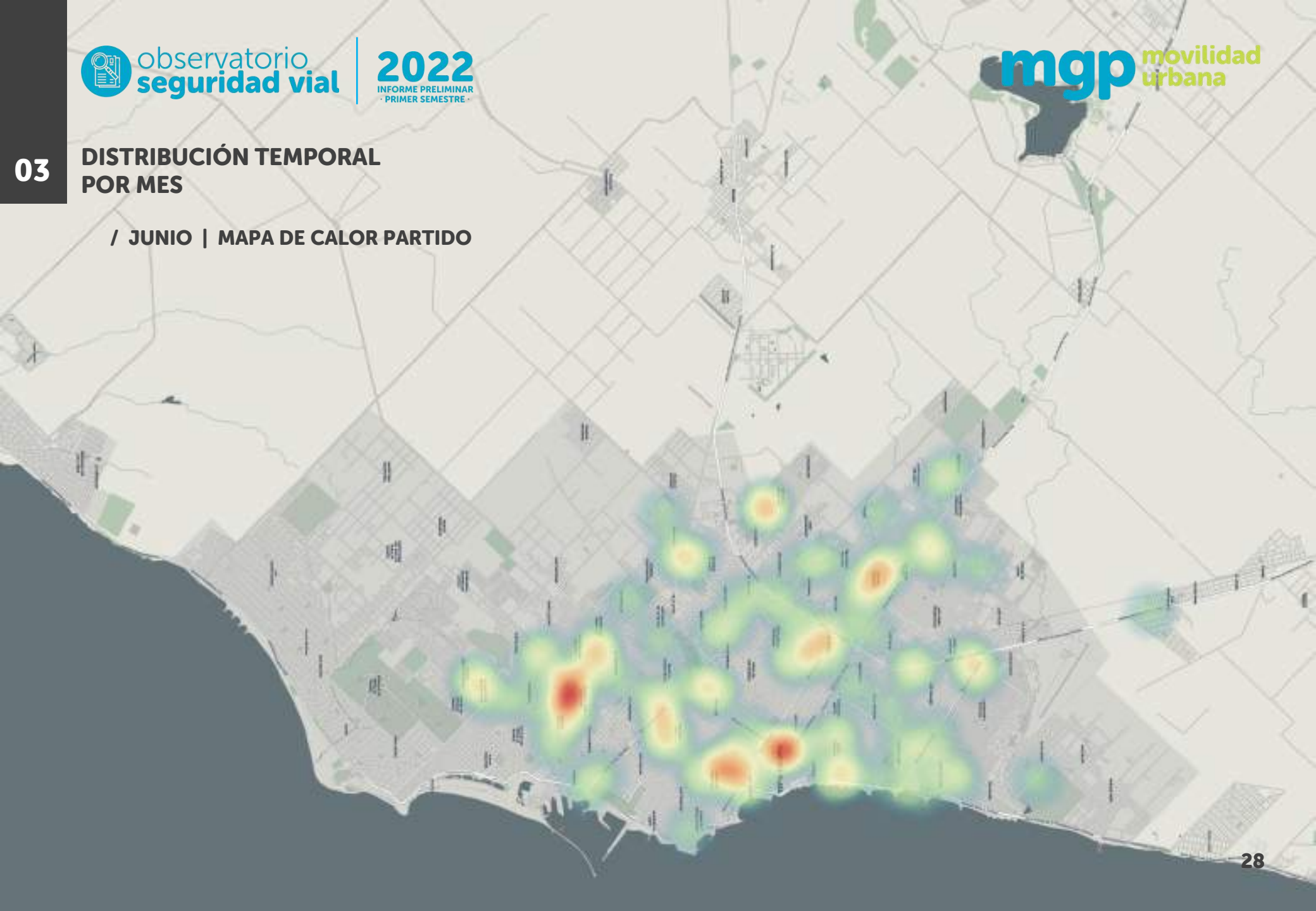
/ MAYO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

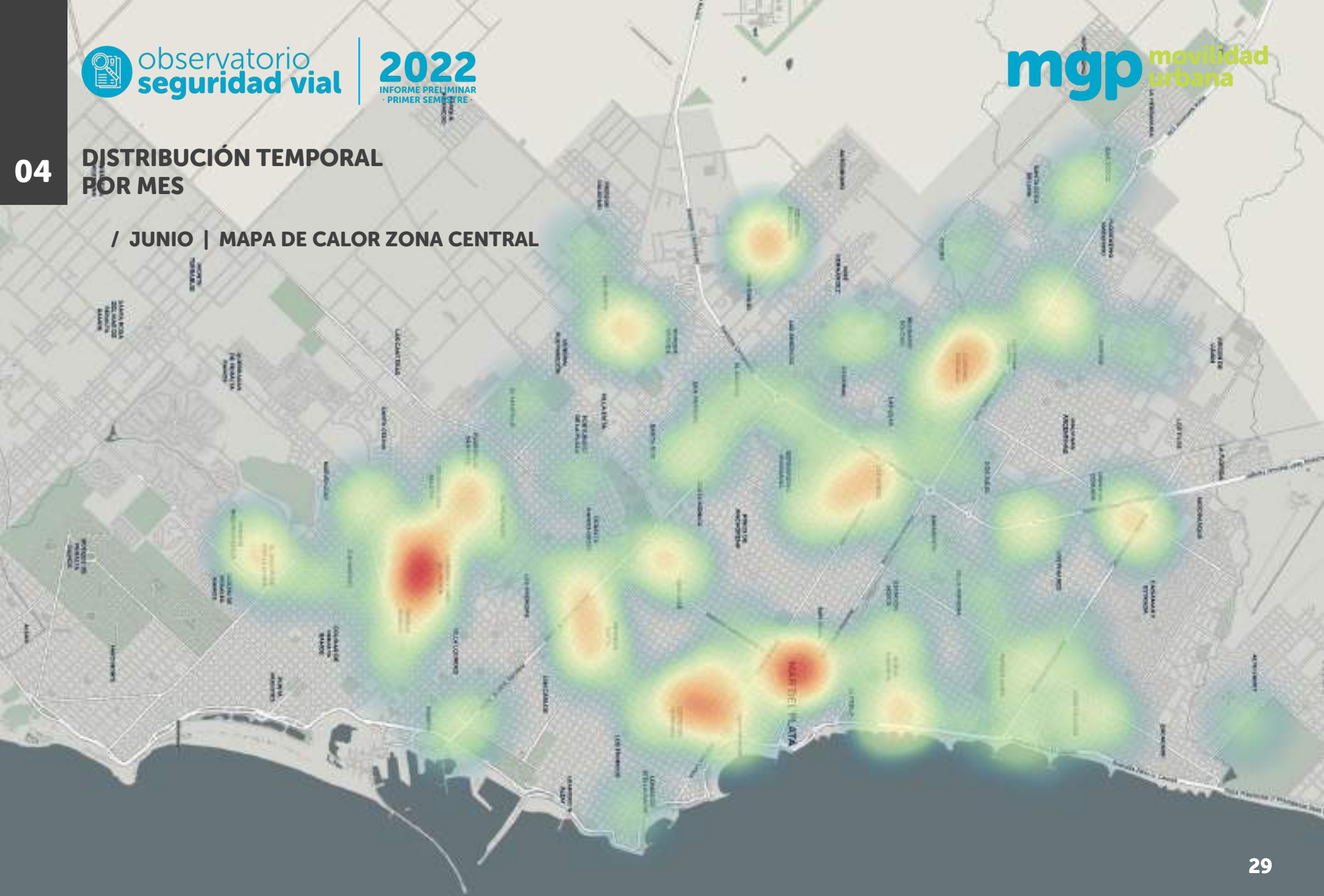
/ JUNIO | MAPA DE CALOR PARTIDO



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR MES

/ JUNIO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

Respecto al análisis de la distribución diaria de los la muestra, se observa que **el 16.1% de los siniestros** con lesionados, fueron ocasionados los **días jueves**, seguido por los días martes y miércoles con un 15.5% cada día.

Es importante destacar que **los días con menos siniestros registrados**, al igual que el año anterior, fueron los **viernes, sábados y domingos**, pudiéndose atribuir esto, al **incremento de los controles de tránsito**, haciendo foco principalmente en la nocturnidad.

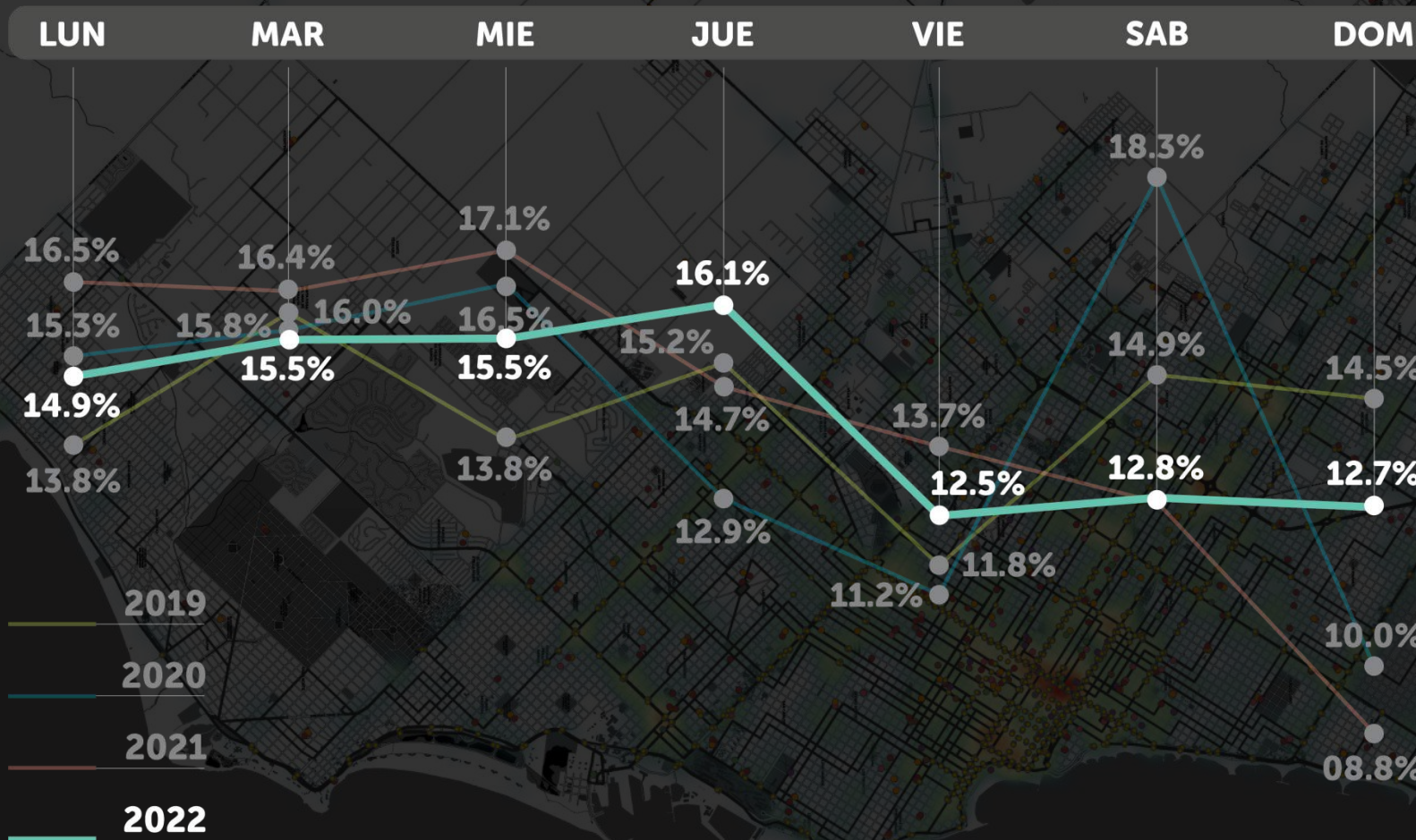


total siniestros
con lesionados

632

03

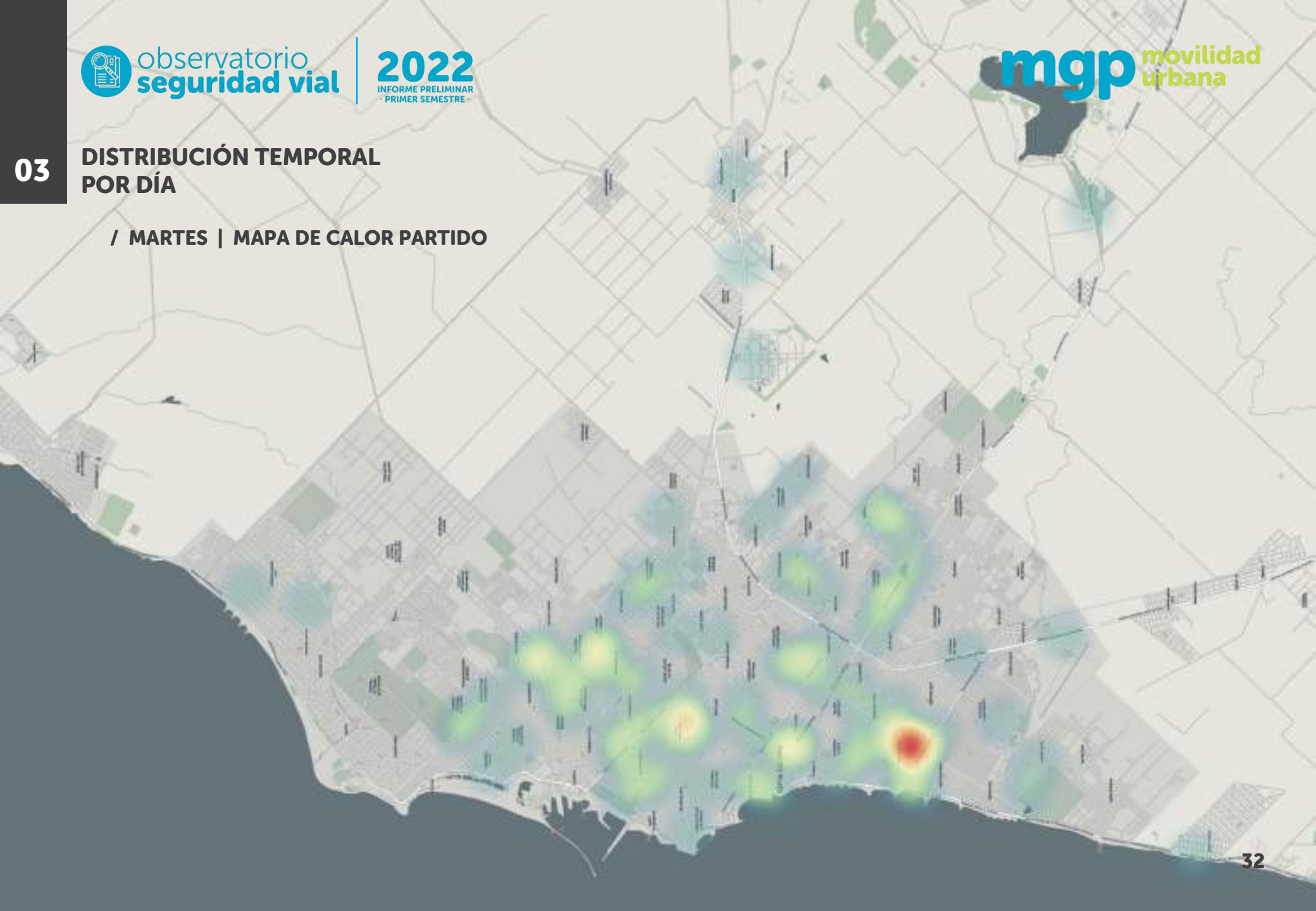
DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA | COMPARATIVA ANUAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

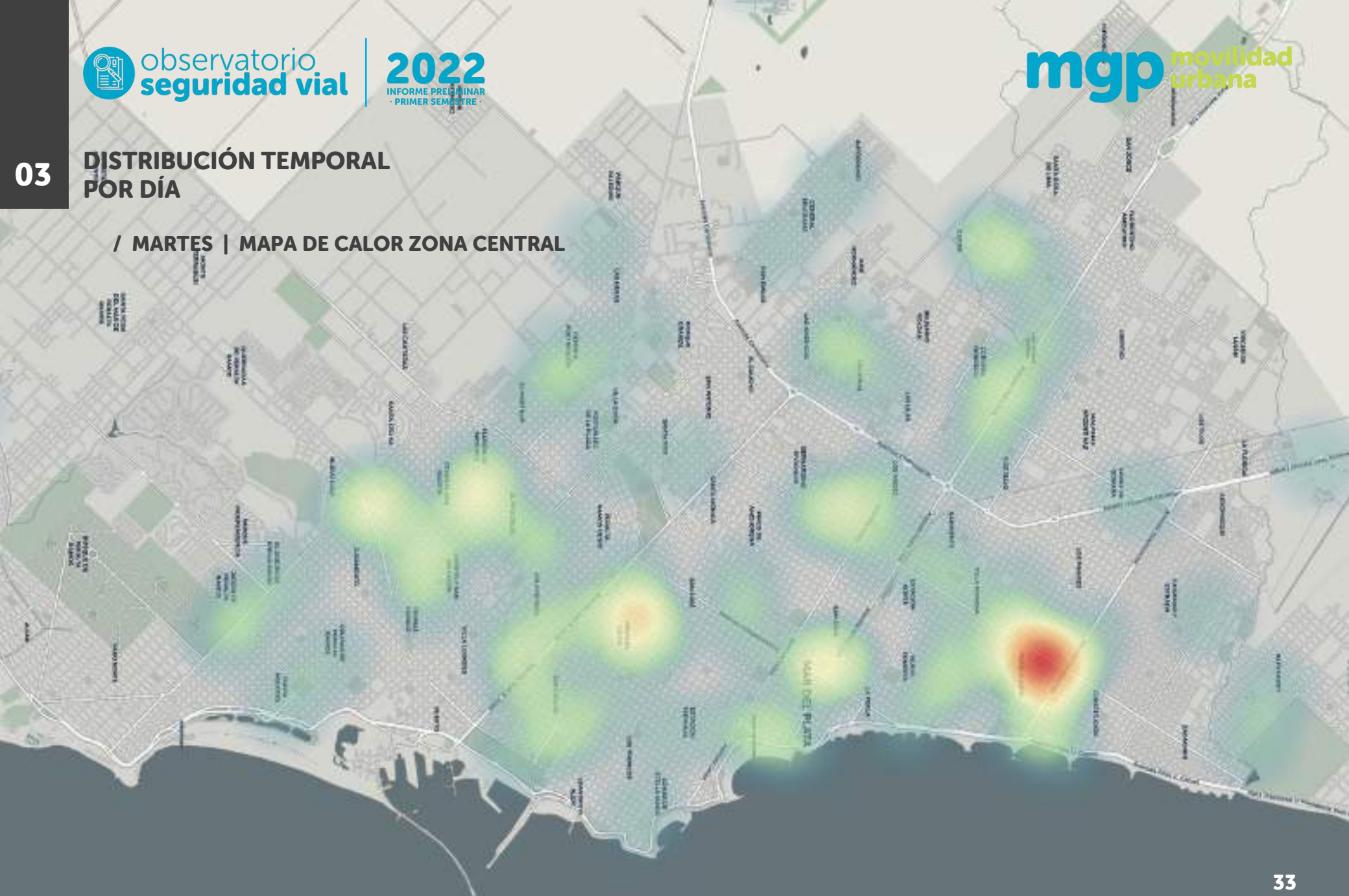
/ MARTES | MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

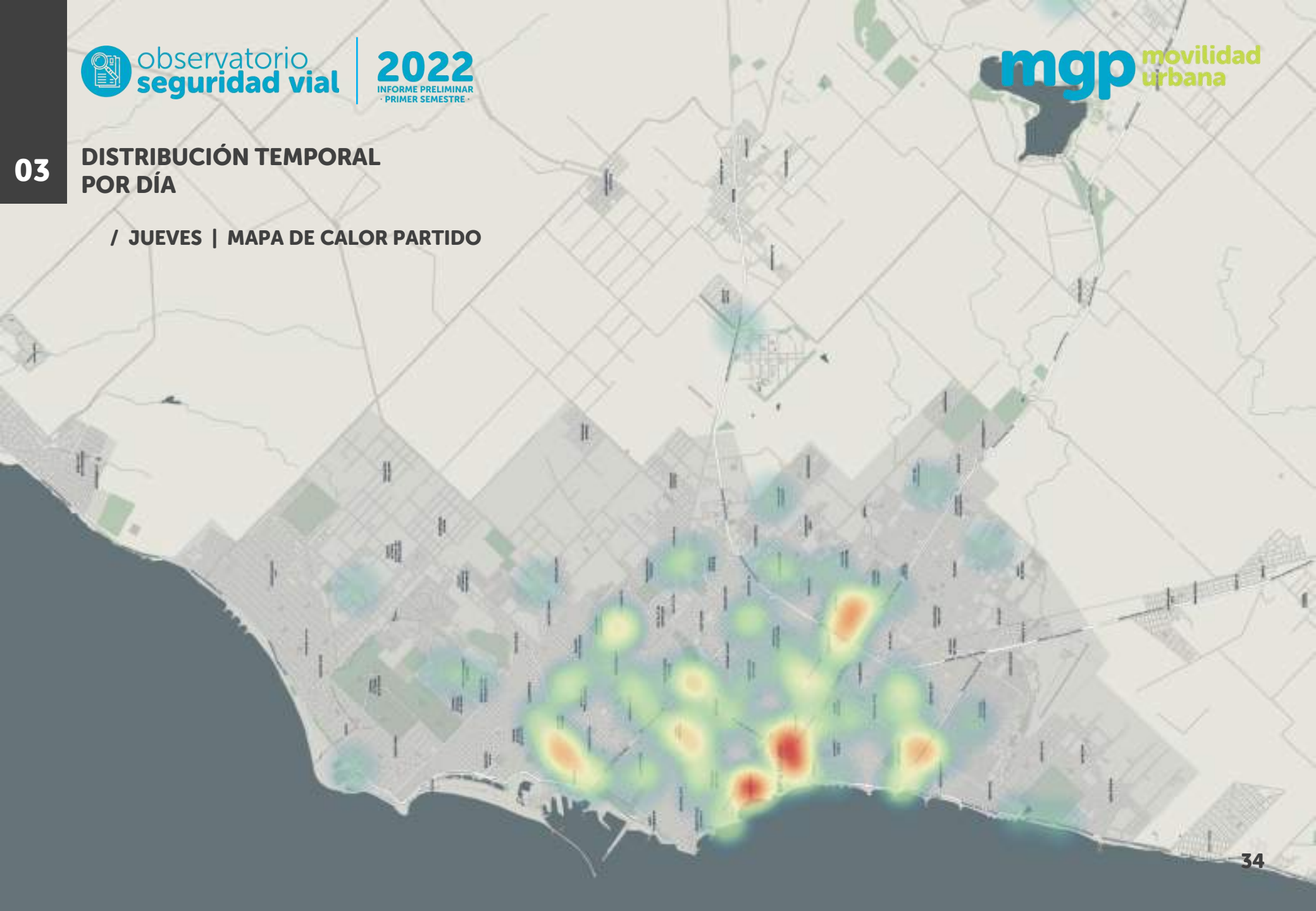
/ MARTES | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

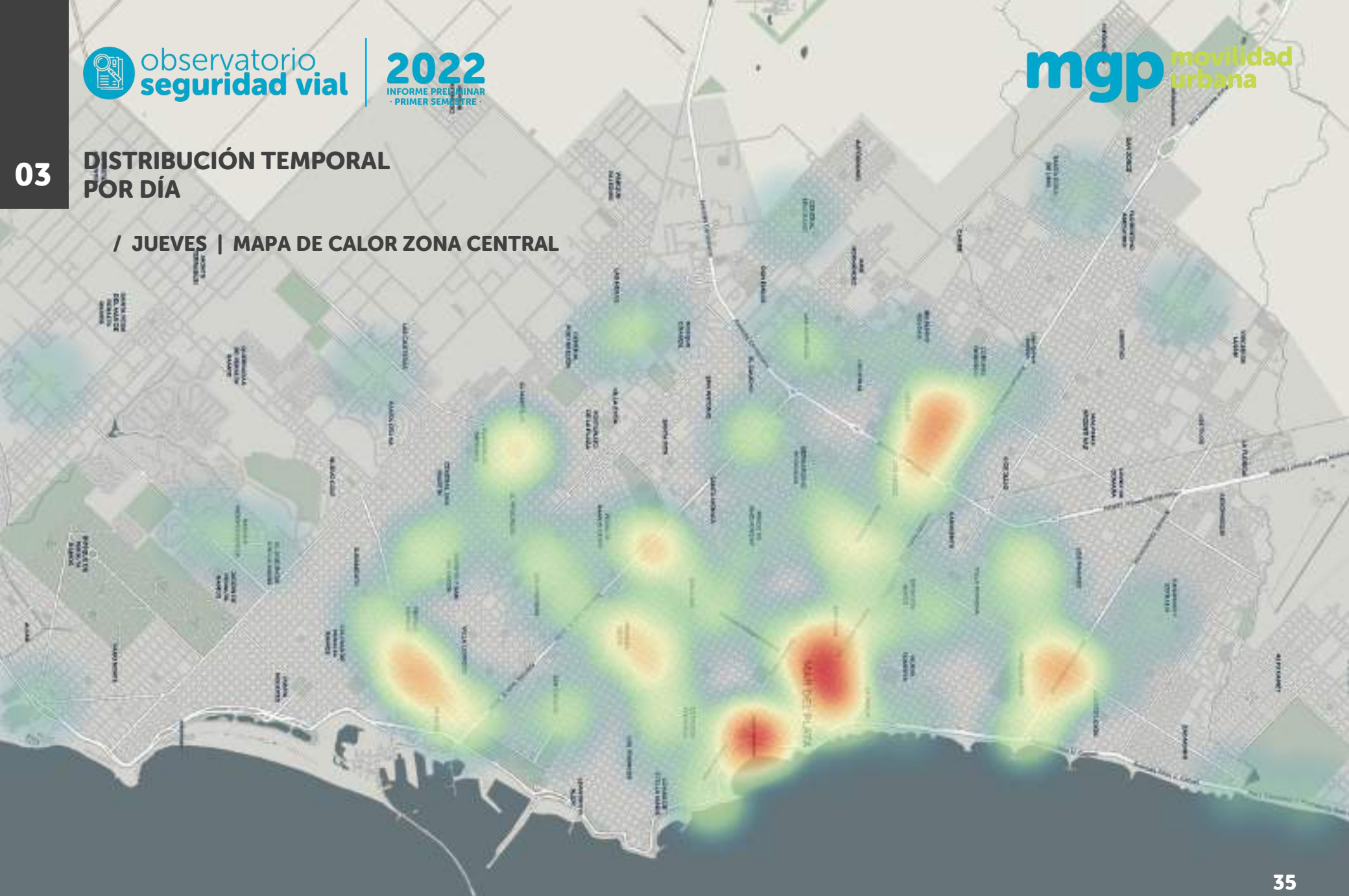
DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

/ JUEVES | MAPA DE CALOR PARTIDO



DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

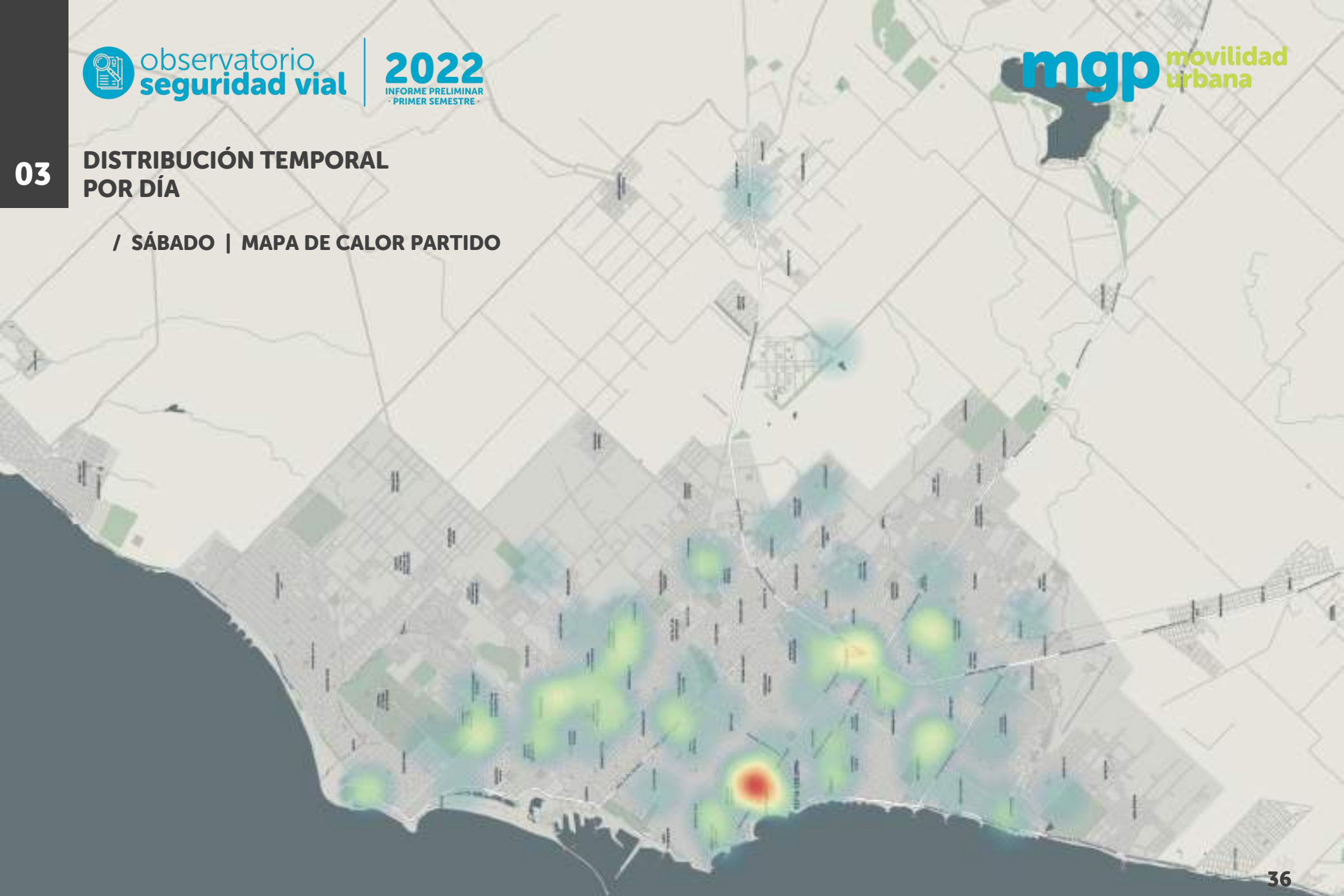
/ JUEVES | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

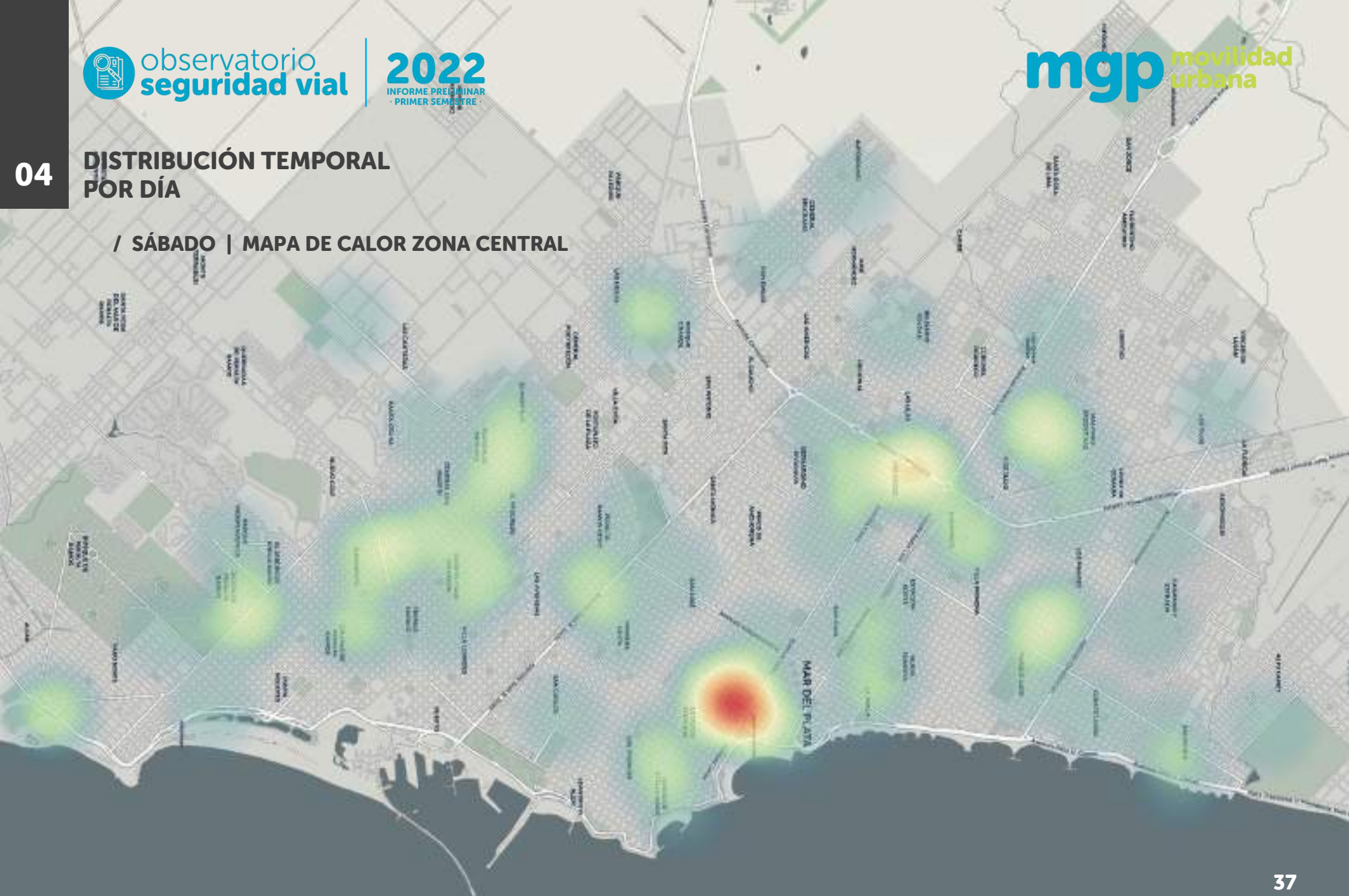
/ SÁBADO | MAPA DE CALOR PARTIDO



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR DÍA

/ SÁBADO | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



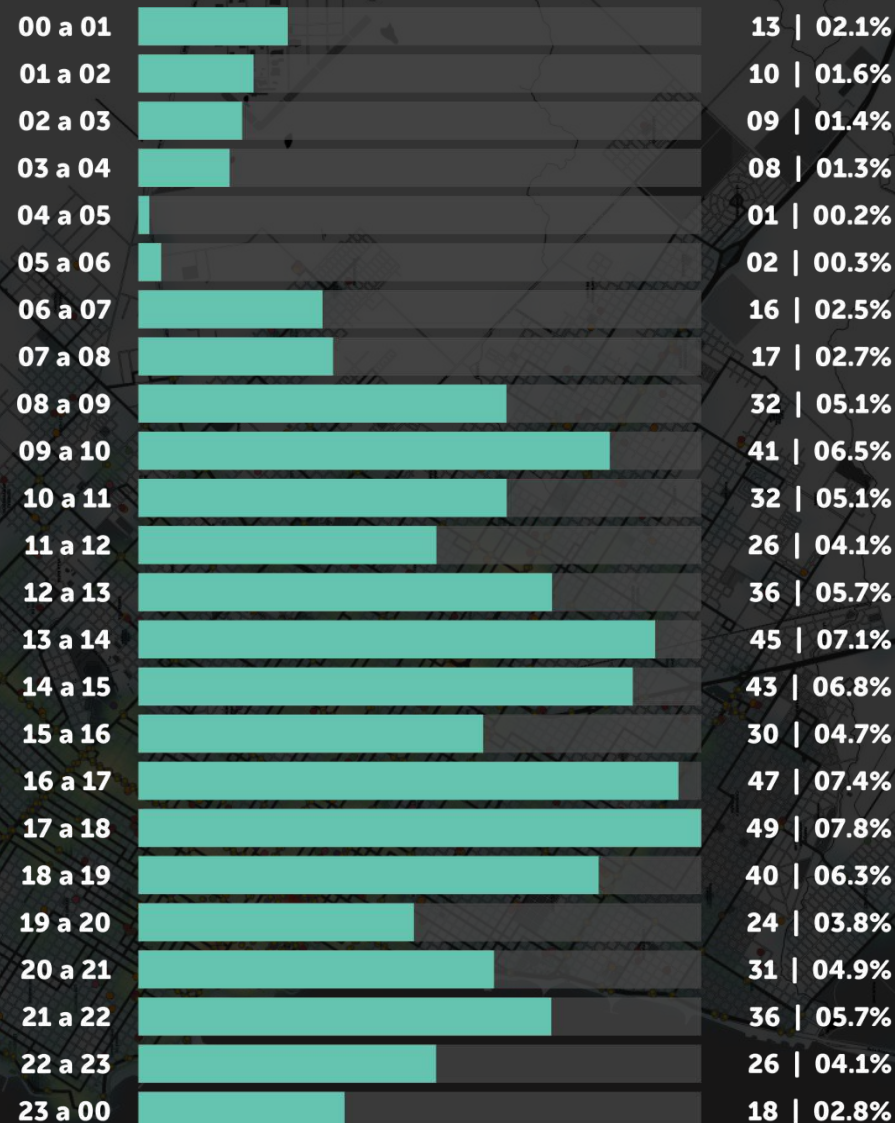
03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

En cuanto a la distribución horaria, se observa que **la franja horaria con mayor cantidad de siniestros viales con lesionados**, al igual que el año anterior, **fue entre las 17 y las 18hs, con un 7.8%**, seguido por el período entre las 16 y las 17hs con un 7.4%.

Entre las **4 y las 5 hs se registró el valor más bajo, representando sólo un 0.2%** sobre el total de los siniestros.

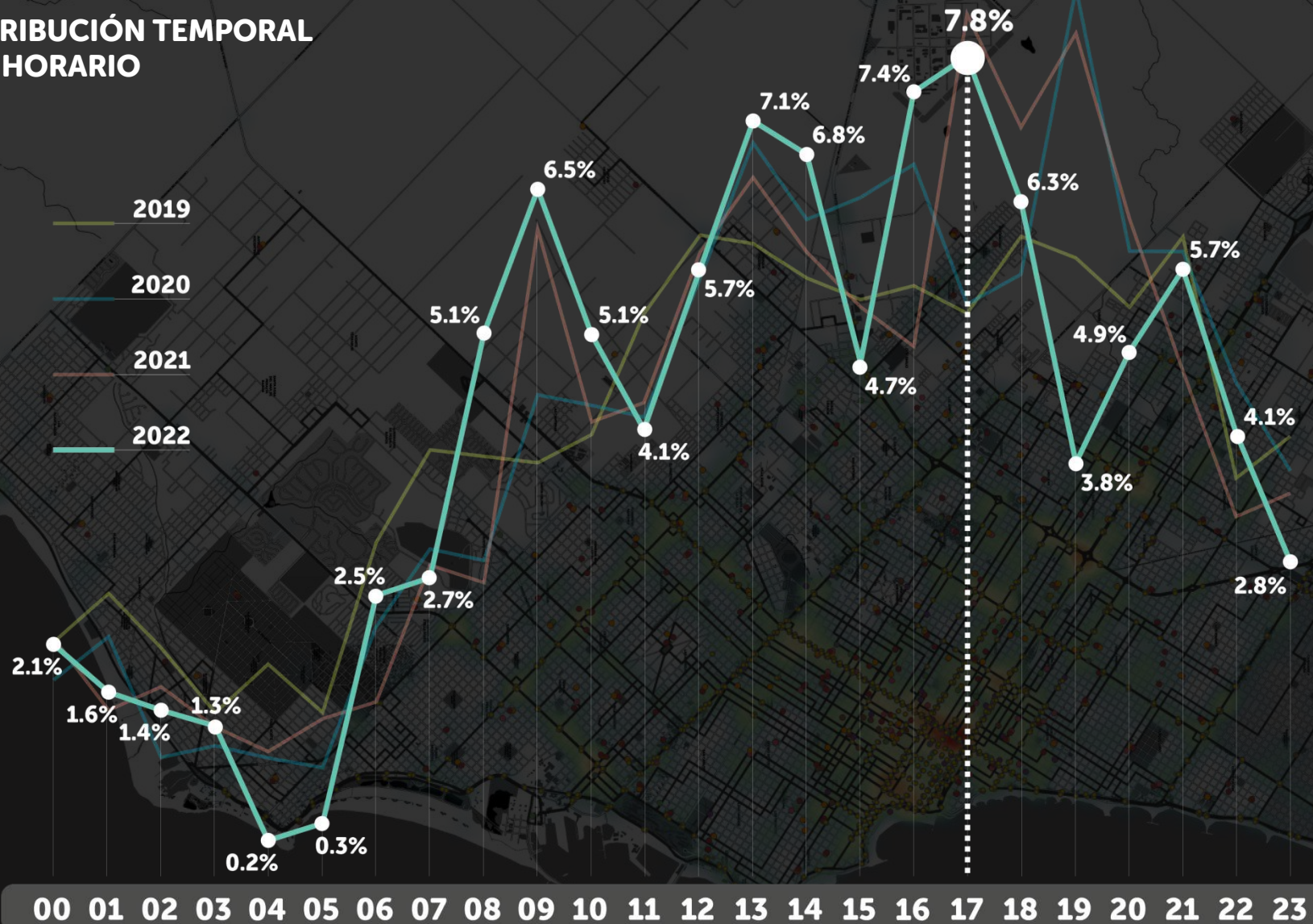
En términos generales, se observa que el **69.3% de los siniestros fueron provocados en horario diurno** (se utiliza el mismo criterio que la ANSV, entre las 07hs y las 19hs).





03

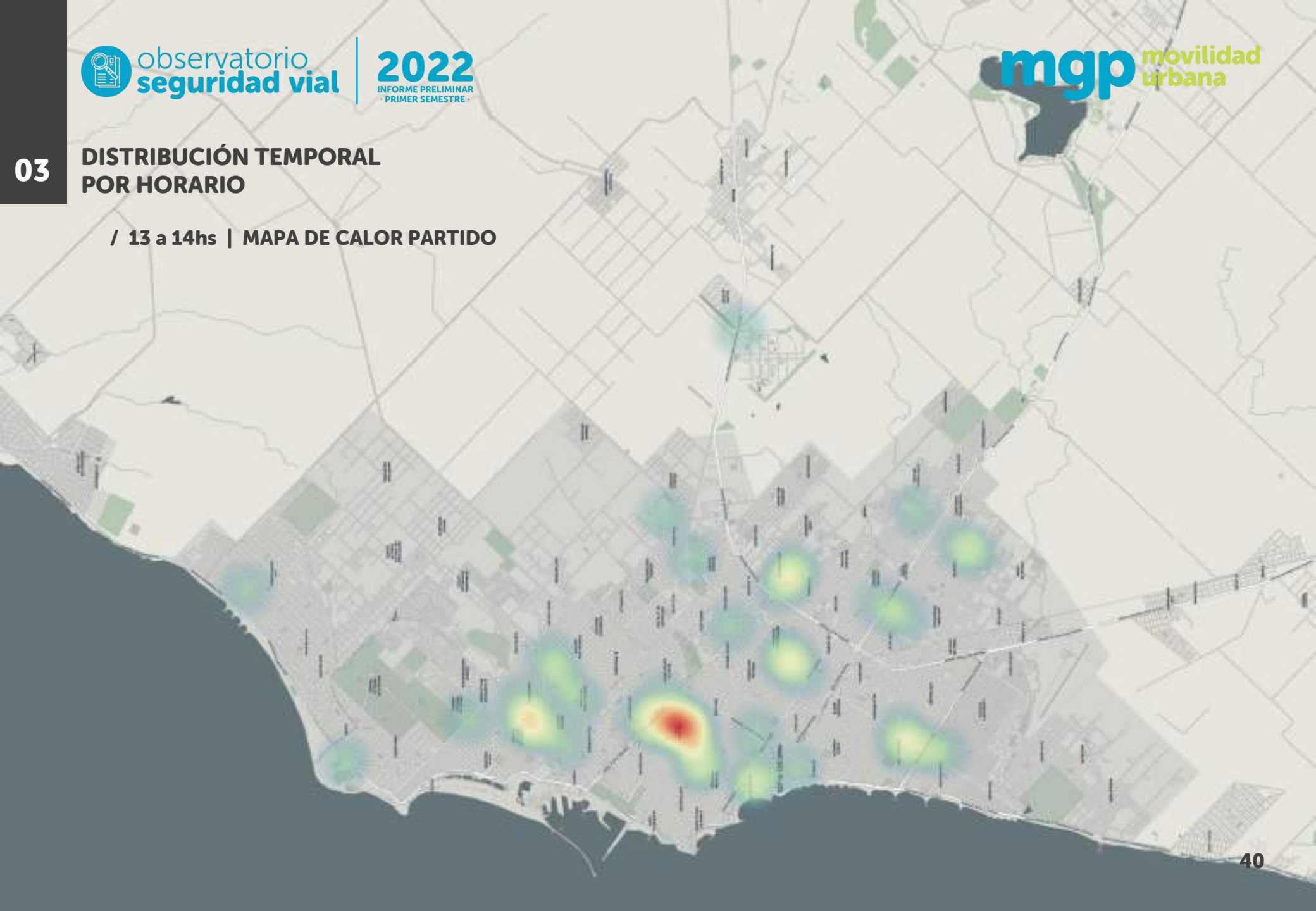
DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

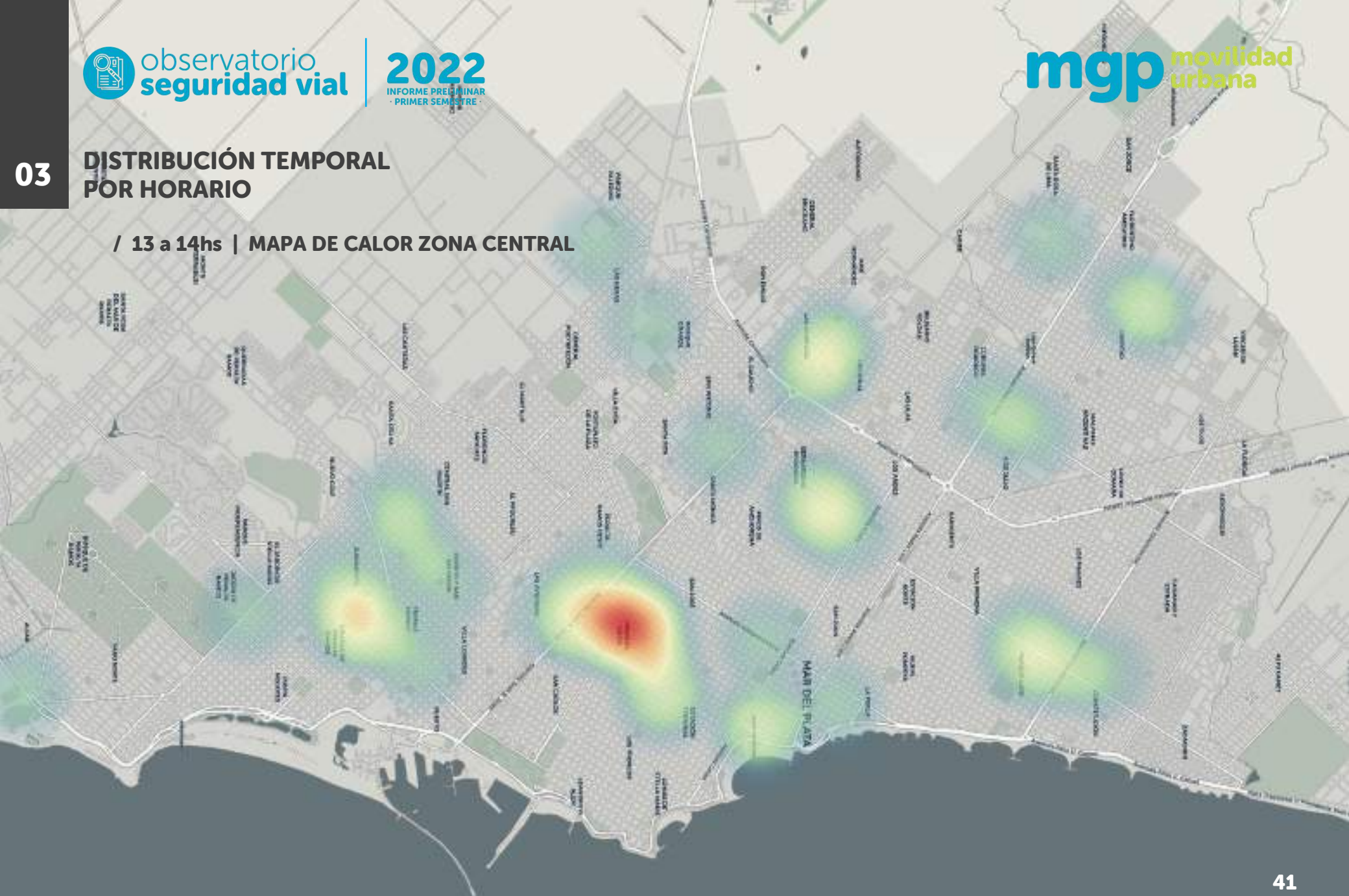
/ 13 a 14hs | MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

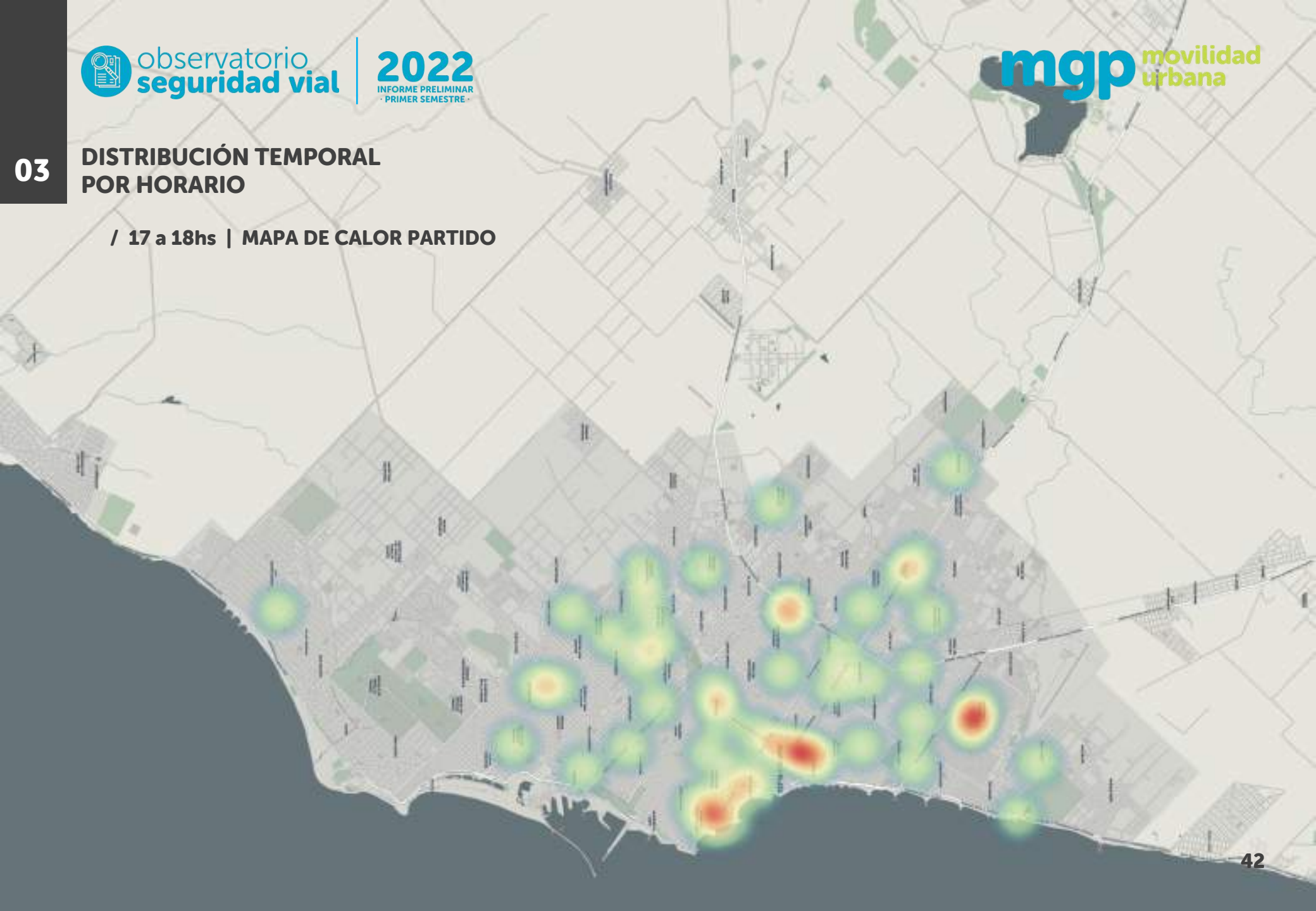
/ 13 a 14hs | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

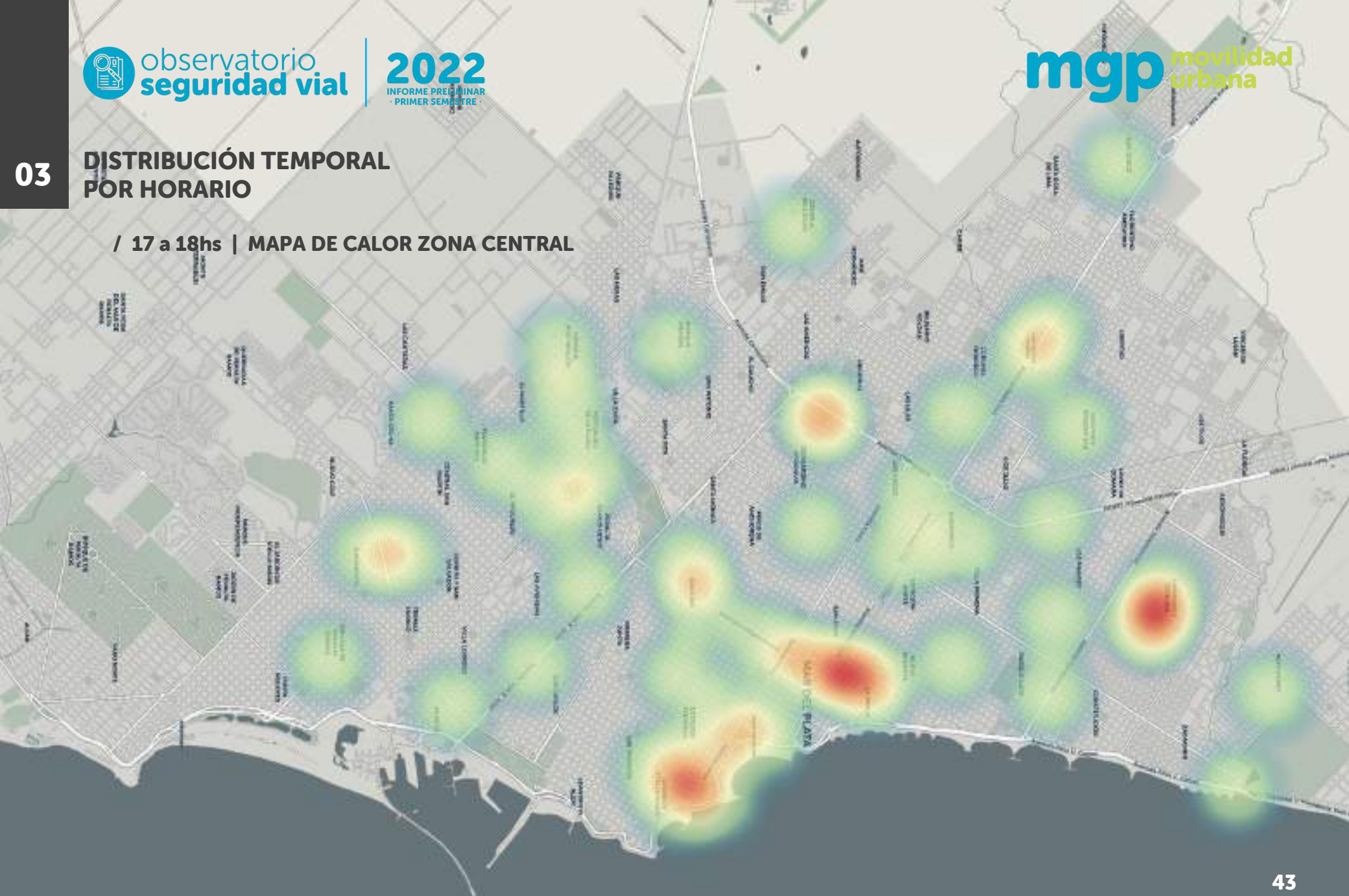
/ 17 a 18hs | MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

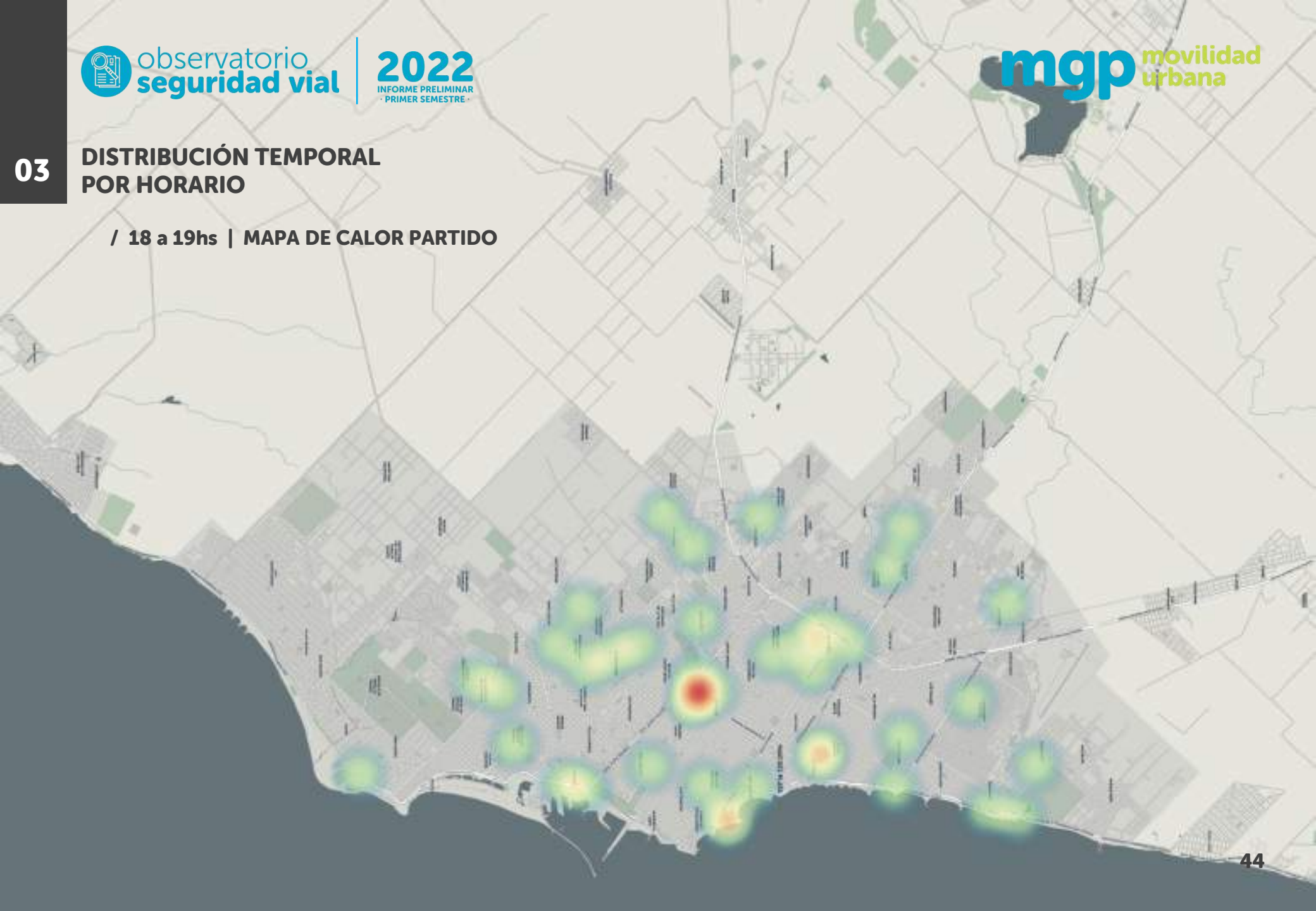
/ 17 a 18hs | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

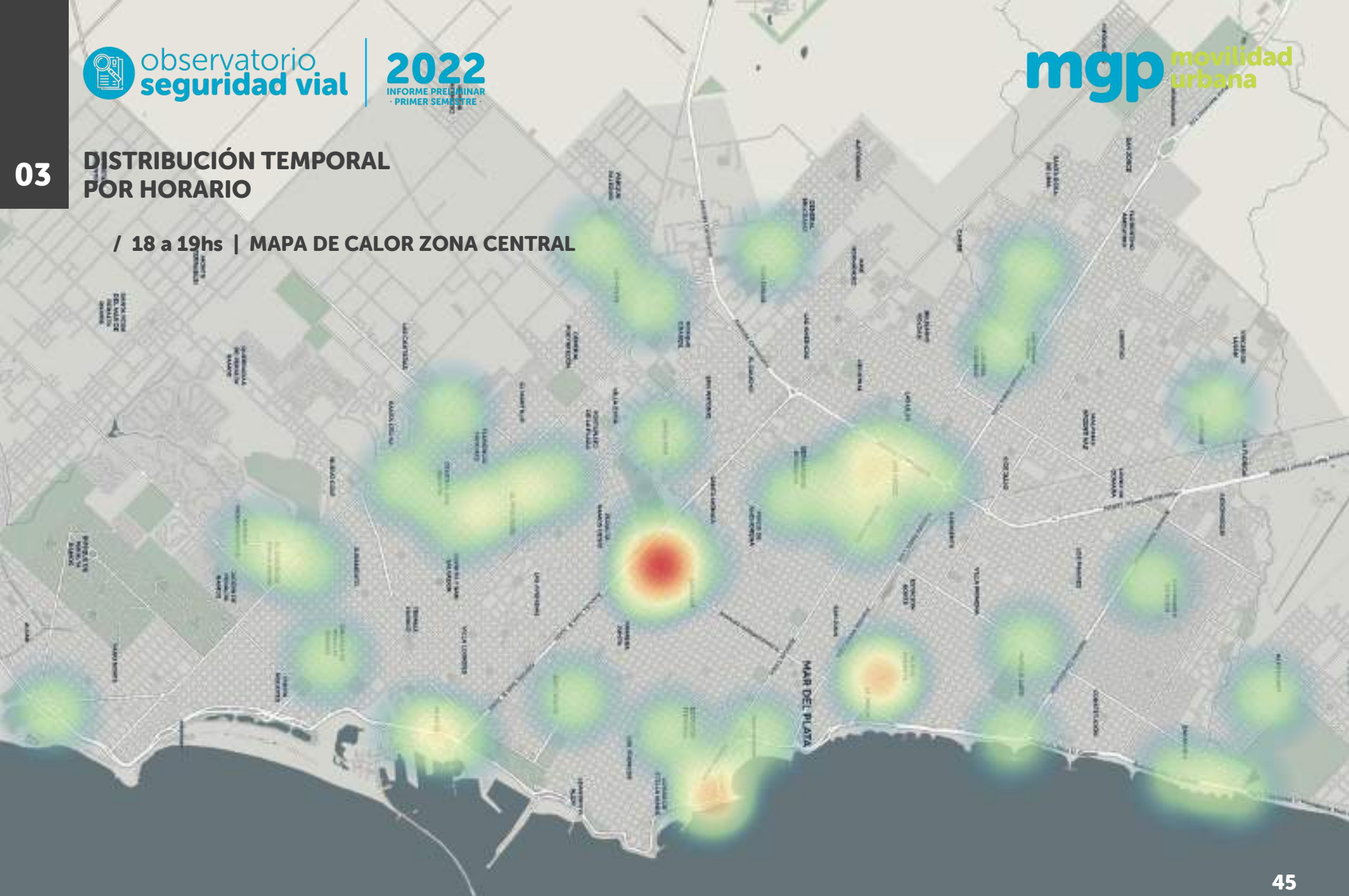
/ 18 a 19hs | MAPA DE CALOR PARTIDO



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

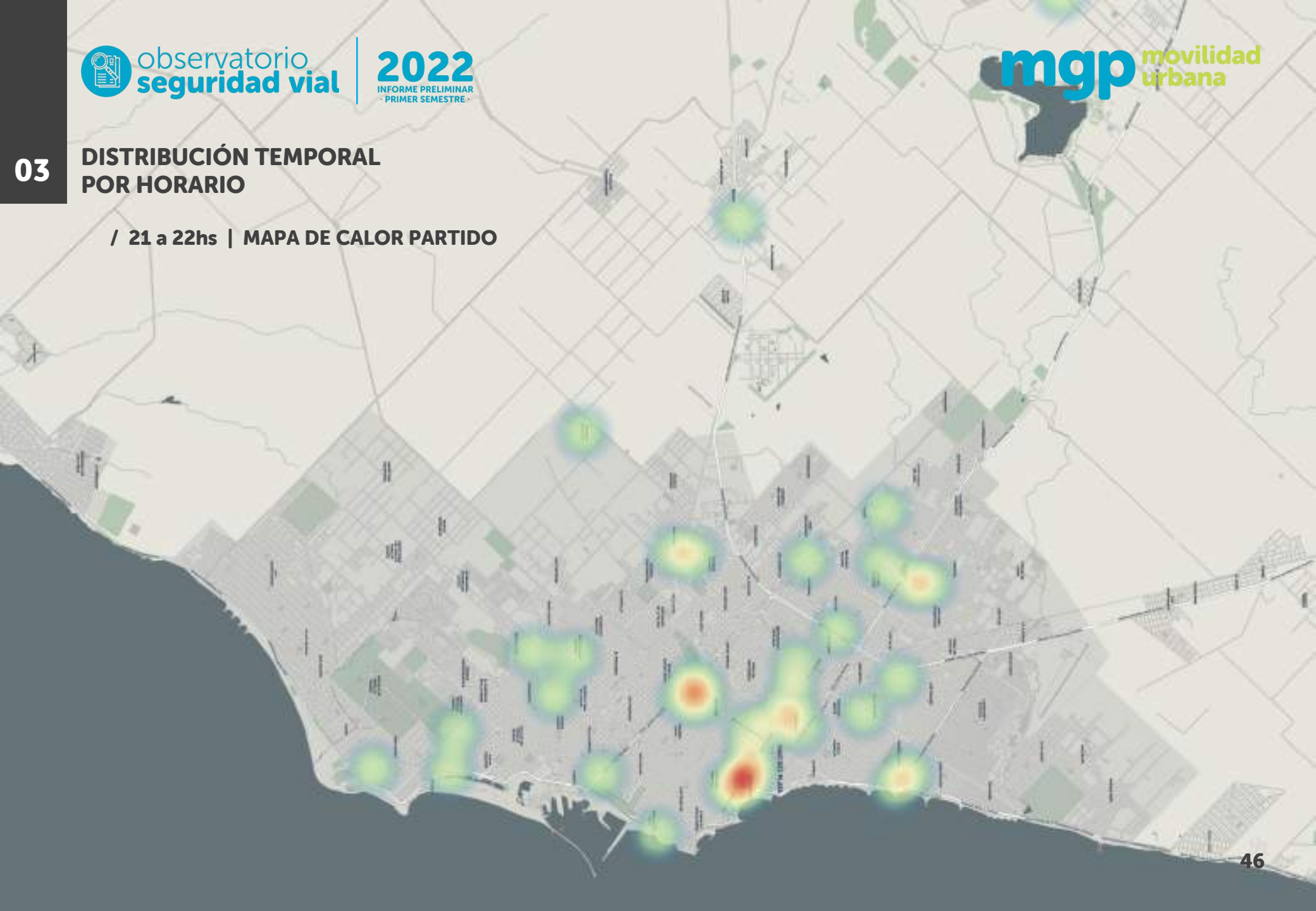
/ 18 a 19hs | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



03

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

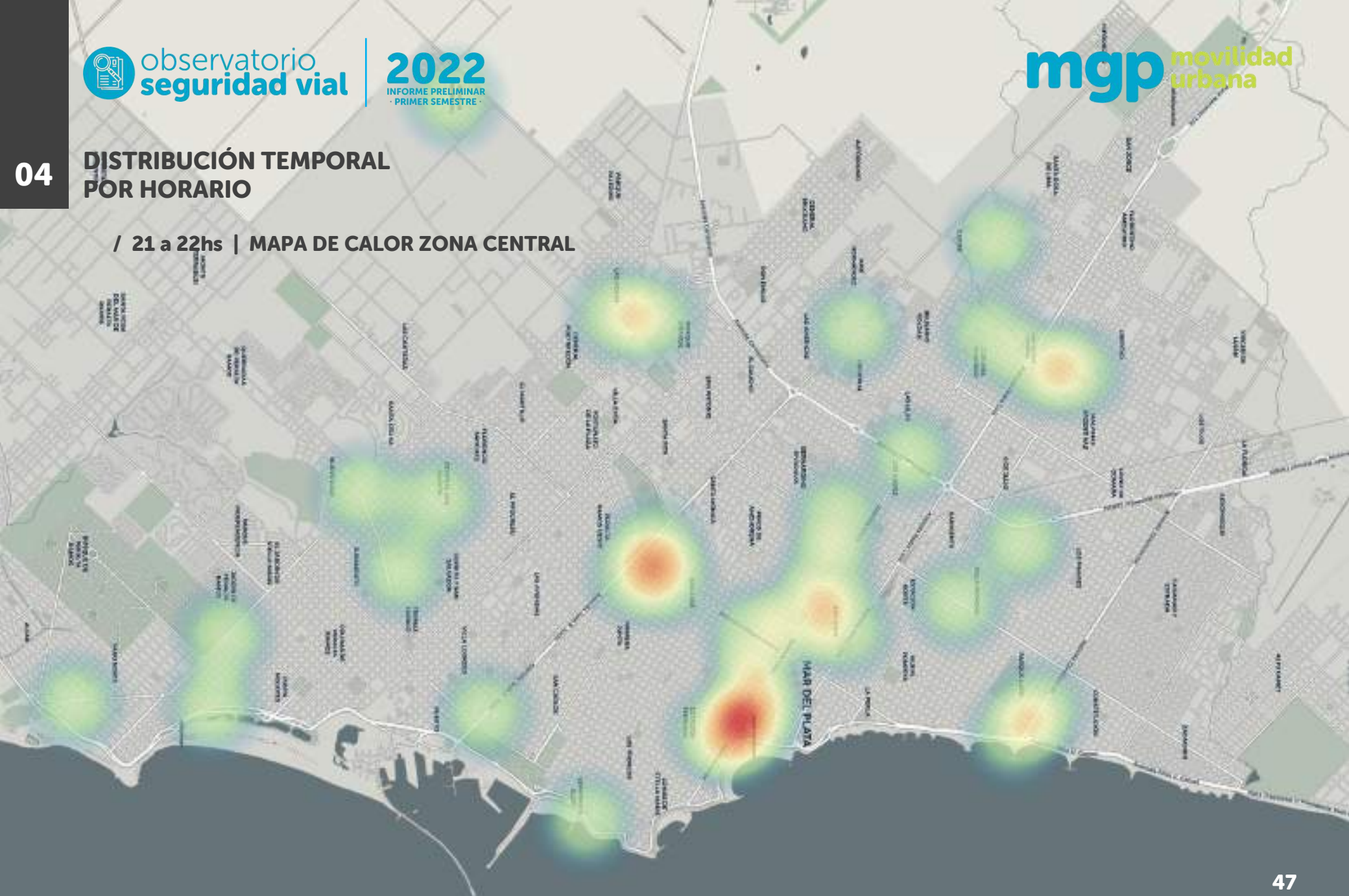
/ 21 a 22hs | MAPA DE CALOR PARTIDO



04

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL POR HORARIO

/ 21 a 22hs | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



04 | modos de desplazamiento

04

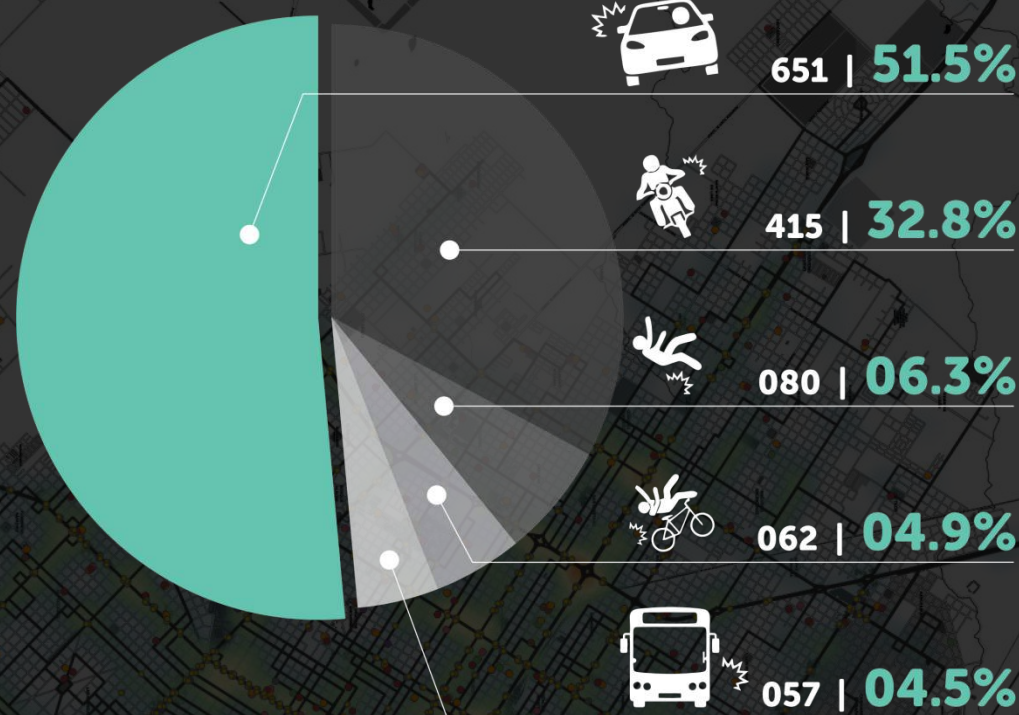
MODOS DE DESPLAZAMIENTO SINIESTROS CON LESIONADOS

Respecto a la distribución modal, se puede observar que **el automóvil continúa siendo el principal protagonista, ya que representa el 51.5%** sobre el total de los modos involucrados.

Las motos ocupan el segundo lugar con un 32.8%, lo que representa un **incremento** de las participaciones de este modo, respecto a los años anteriores. 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 consideran a las motos 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 11.2%**, representando una leve baja respecto a los años anteriores.

El 4.5% restante de la repartición modal, está compuesto por **transportes de cargas / pasajeros** y los denominados **tracción a sangre**.



modos de desplazamiento involucrados **1265**

total siniestros con lesionados **632**

05

distribución por tipo de siniestro



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

05

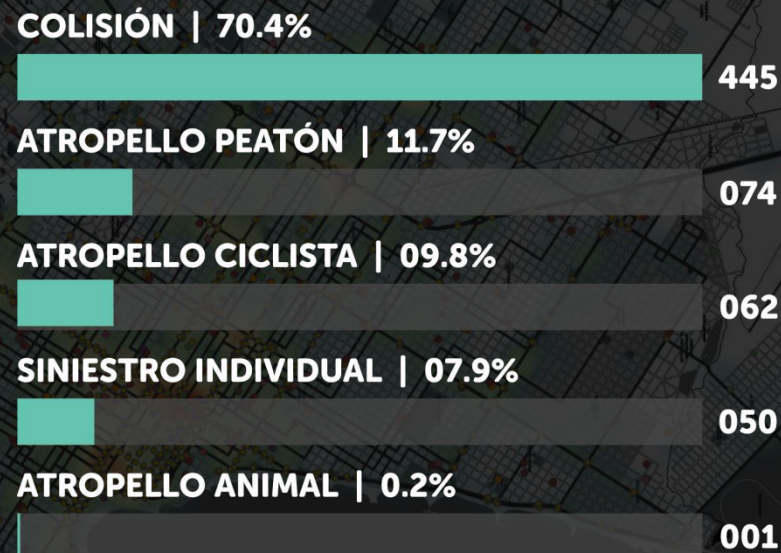
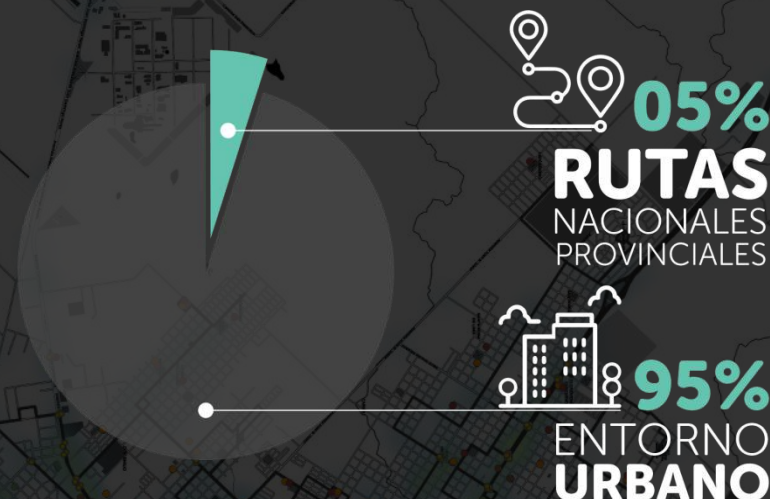
DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

En relación a la localización de los siniestros, se puede afirmar que el **95% fueron registrados en entorno urbano y el 31 en rutas dentro del Partido.**

Respecto a la tipología de siniestros, se determina que la **colisión es el tipo más frecuente, representando el 70.4% del total. Los atropellos a peatones y ciclistas, ocupan el segundo lugar con un 21.5%**, representando una disminución respecto a años anteriores.

En tercer lugar, se encuentran los **siniestros individuales, con un 7.9%, reflejando una leve baja.** 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.

Por último, con un 0.2%, se ubica el atropello a animal.



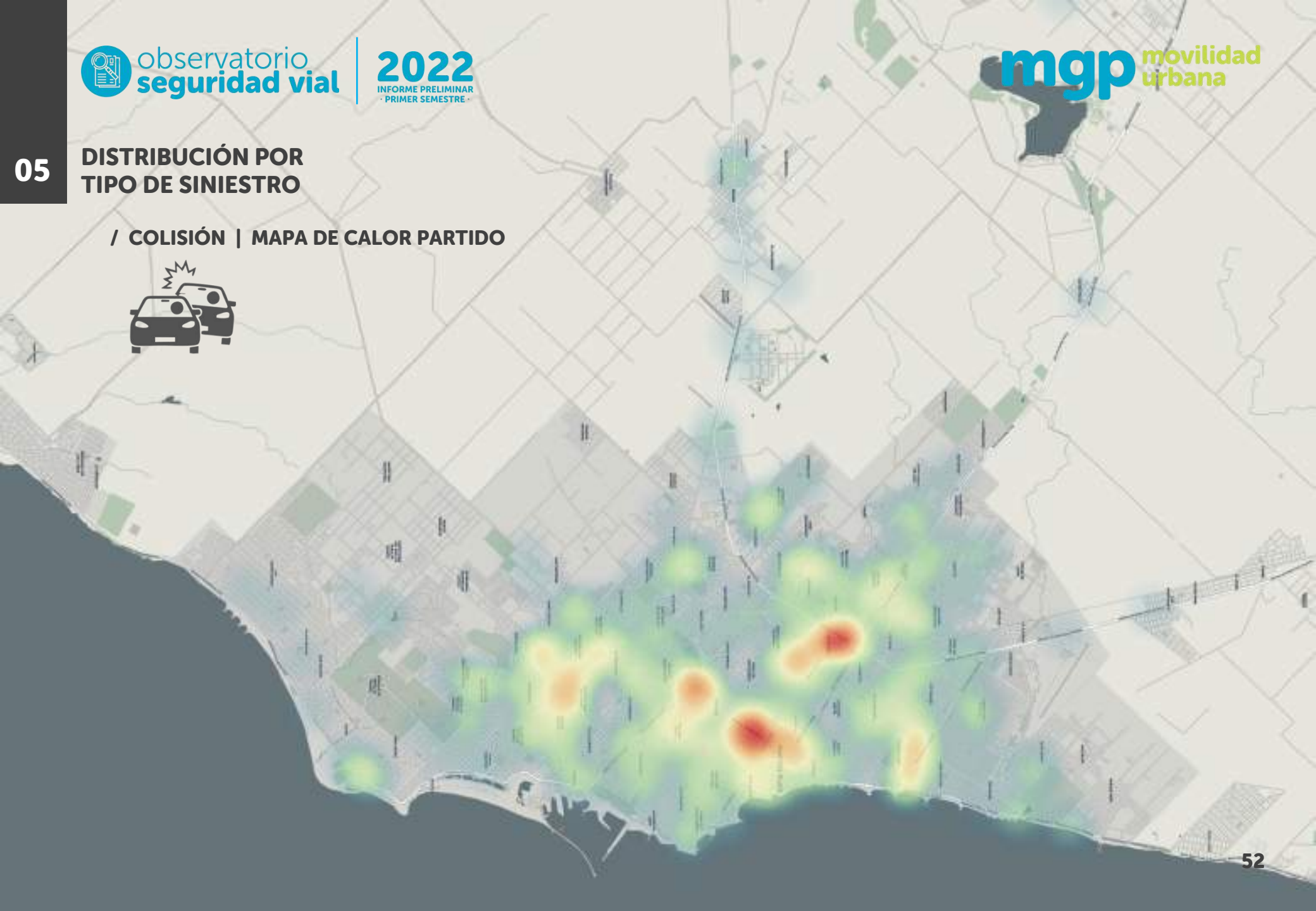
total siniestros
con lesionados

632

05

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

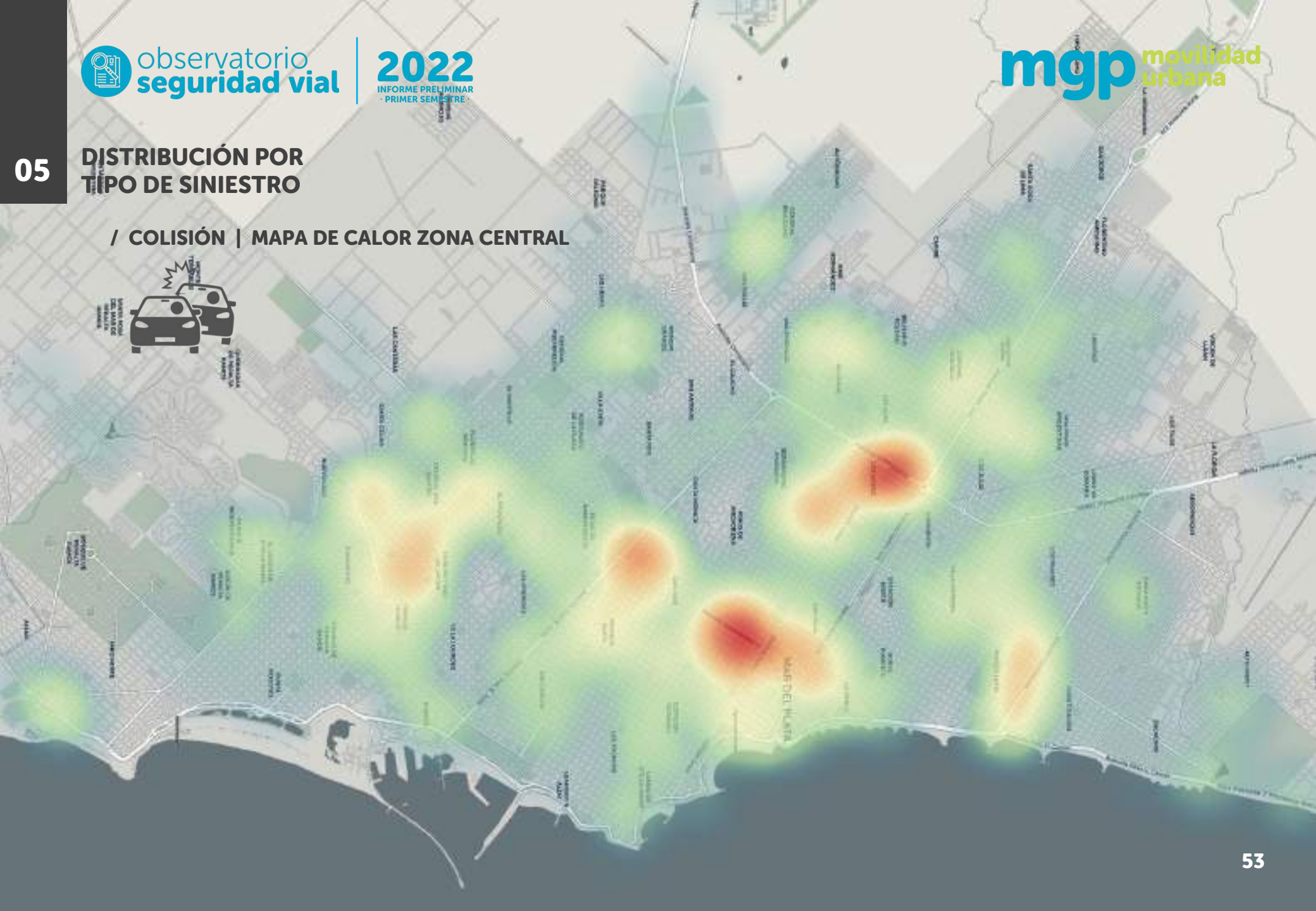
/ COLISIÓN | MAPA DE CALOR PARTIDO



05

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

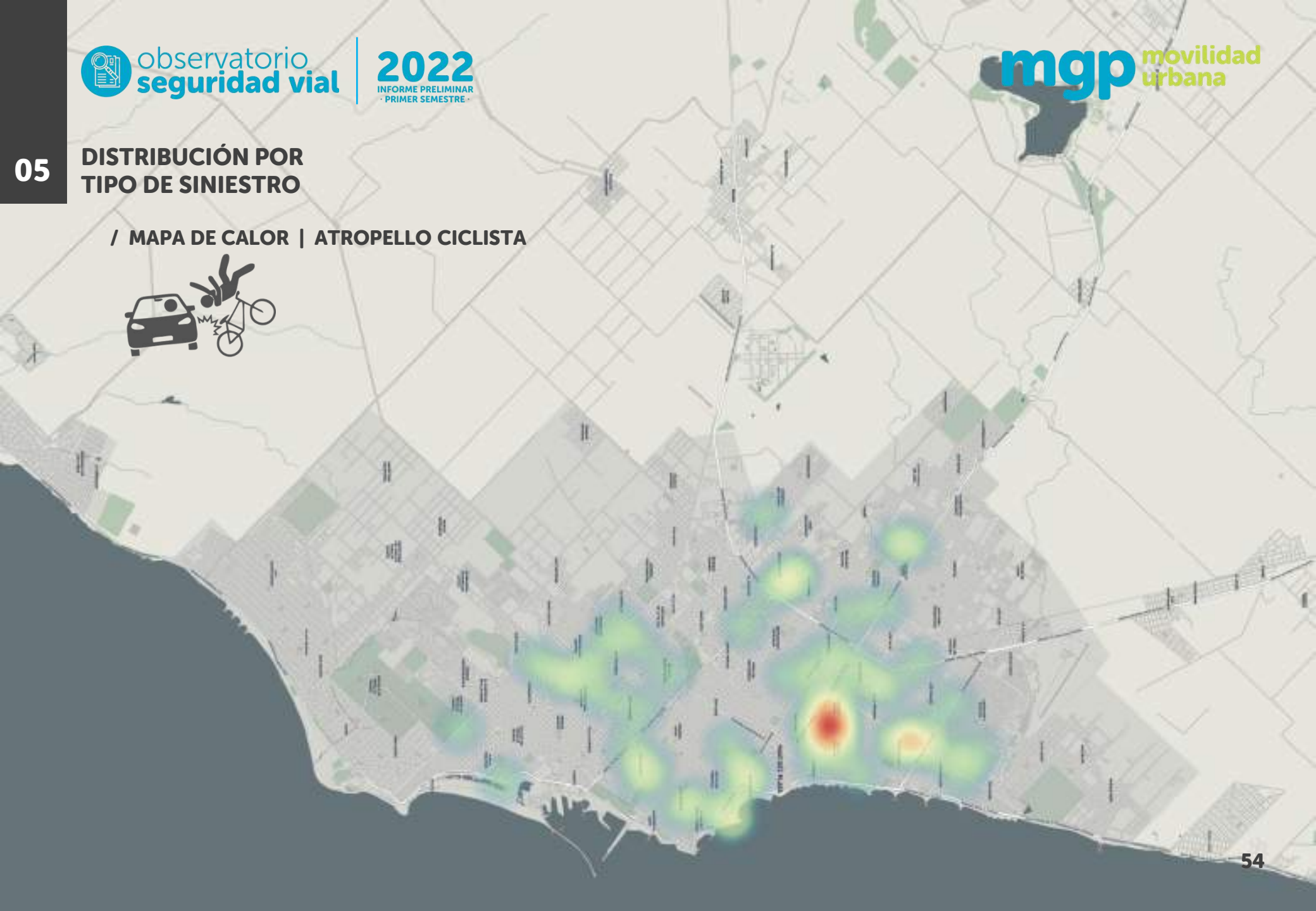
/ COLISIÓN | MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



05

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

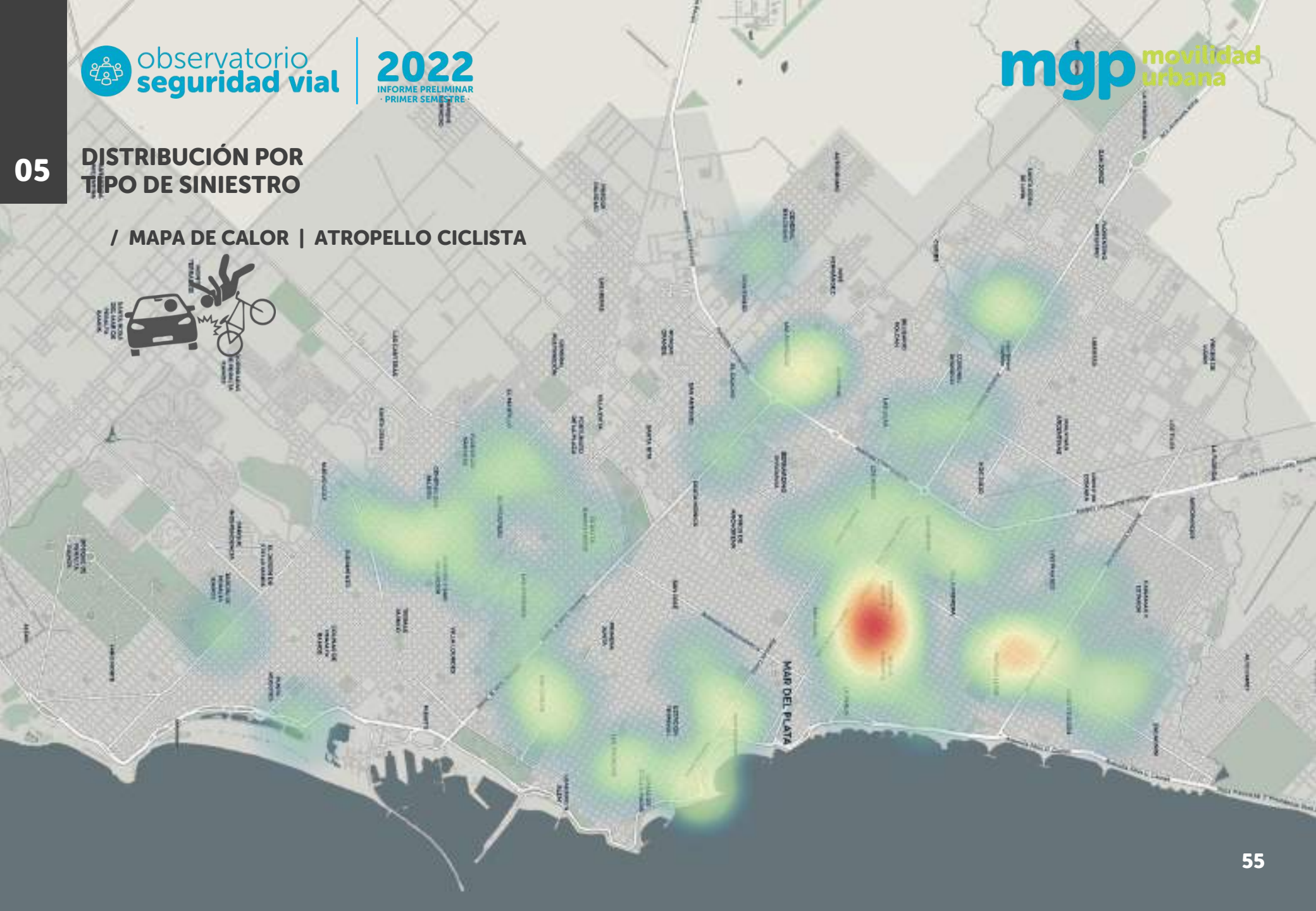
/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO CICLISTA



05

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

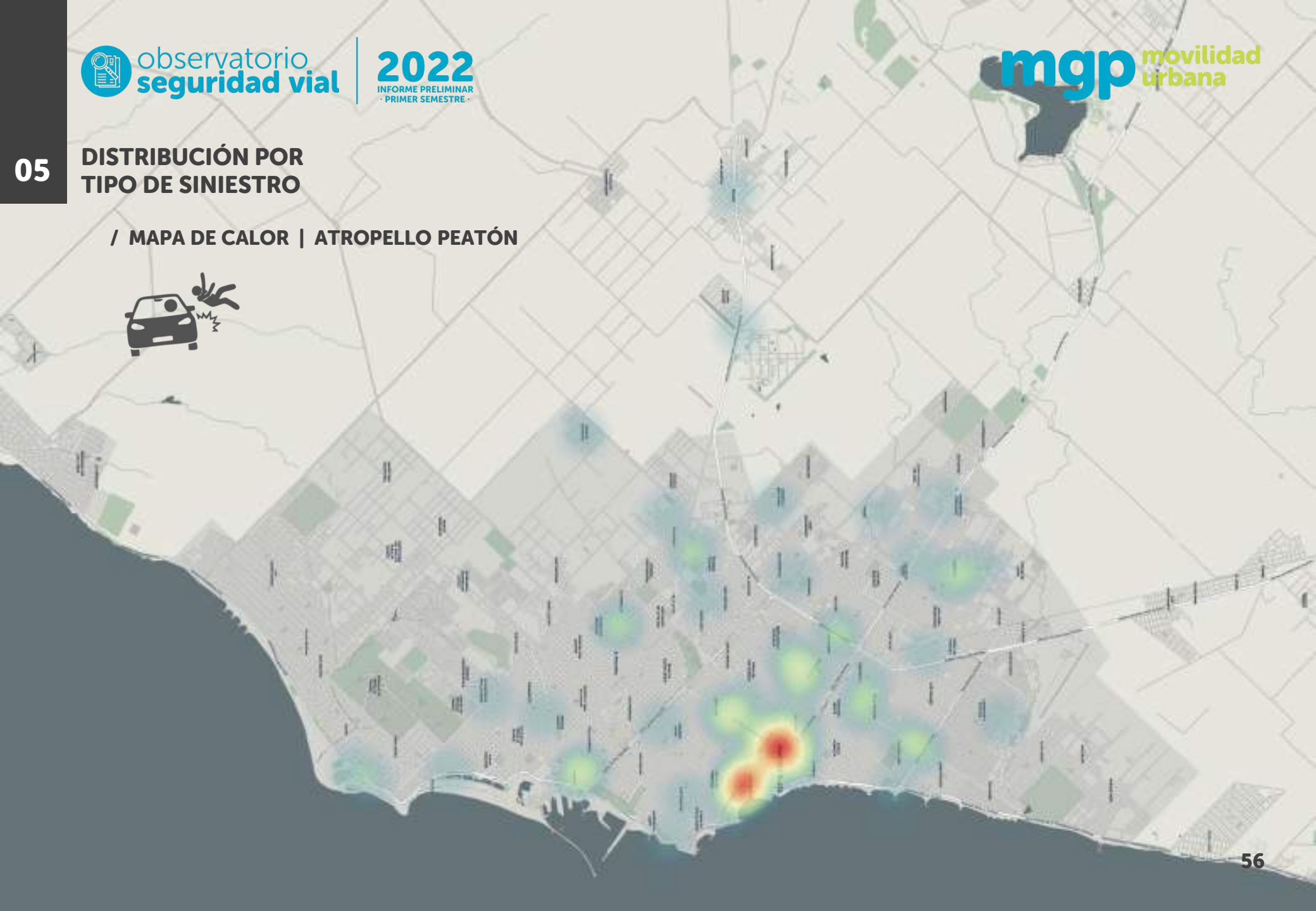
/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO CICLISTA



05

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

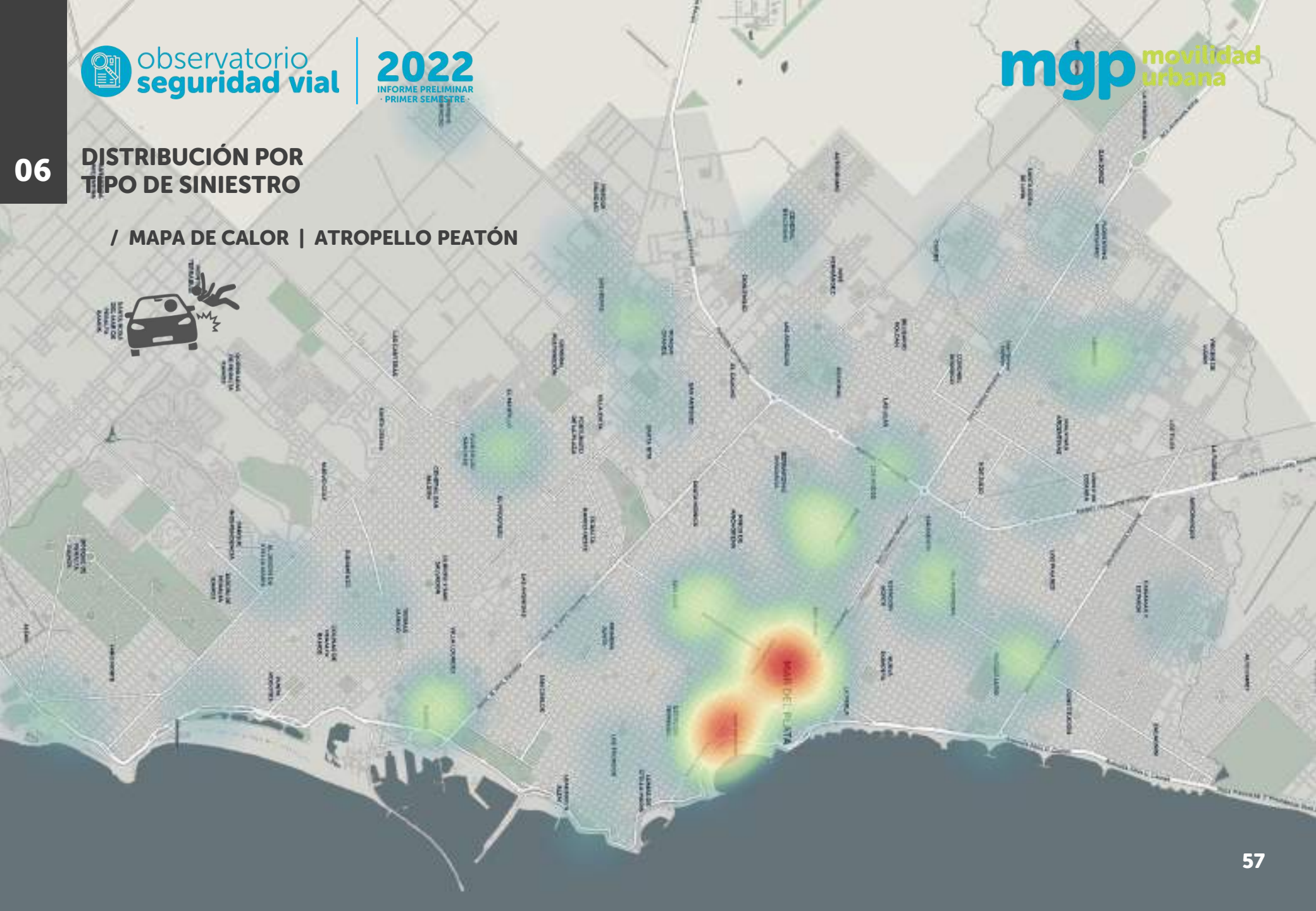
/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO PEATÓN



06

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE SINIESTRO

/ MAPA DE CALOR | ATROPELLO PEATÓN





06

análisis lesionados



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

06

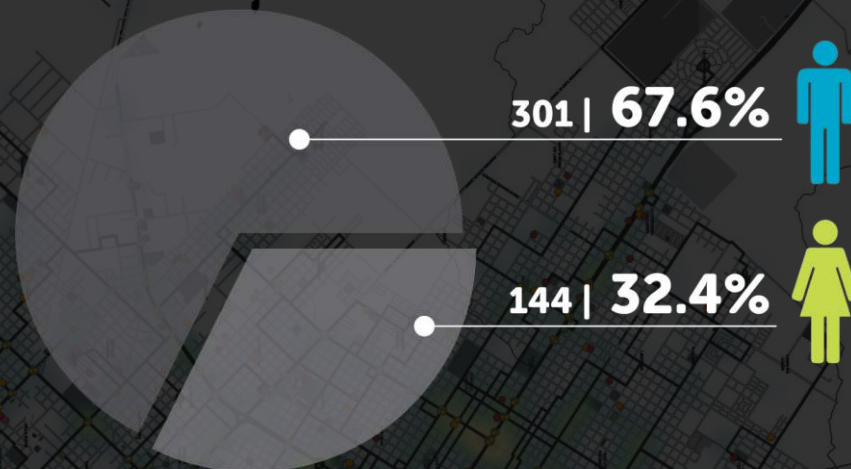
ANÁLISIS INVOLUCRADOS TOTAL DE LESIONADOS

Sobre un total de **632 siniestros viales con lesionados** en el primer semestre del año 2022, **se registraron 1532 personas involucradas**, de las cuales 732 sufrieron lesiones, 745 ilesas y de las 55 restantes no se obtuvieron datos.

Según la información obtenida del DNI o de la Licencia de Conducir, se determina que **de las 732 lesionadas, el 67.6% de las personas lesionadas fueron de sexo masculino**, aclarando que existe un subregistro del 39.2% respecto al sexo de las personas que sufrieron lesiones.

Si se analiza la edad de las personas lesionados, se observa que más del **60% 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 más del **52%** y en **el femenino cerca del 55%**.



SUBREGISTRO 39.2% ✕

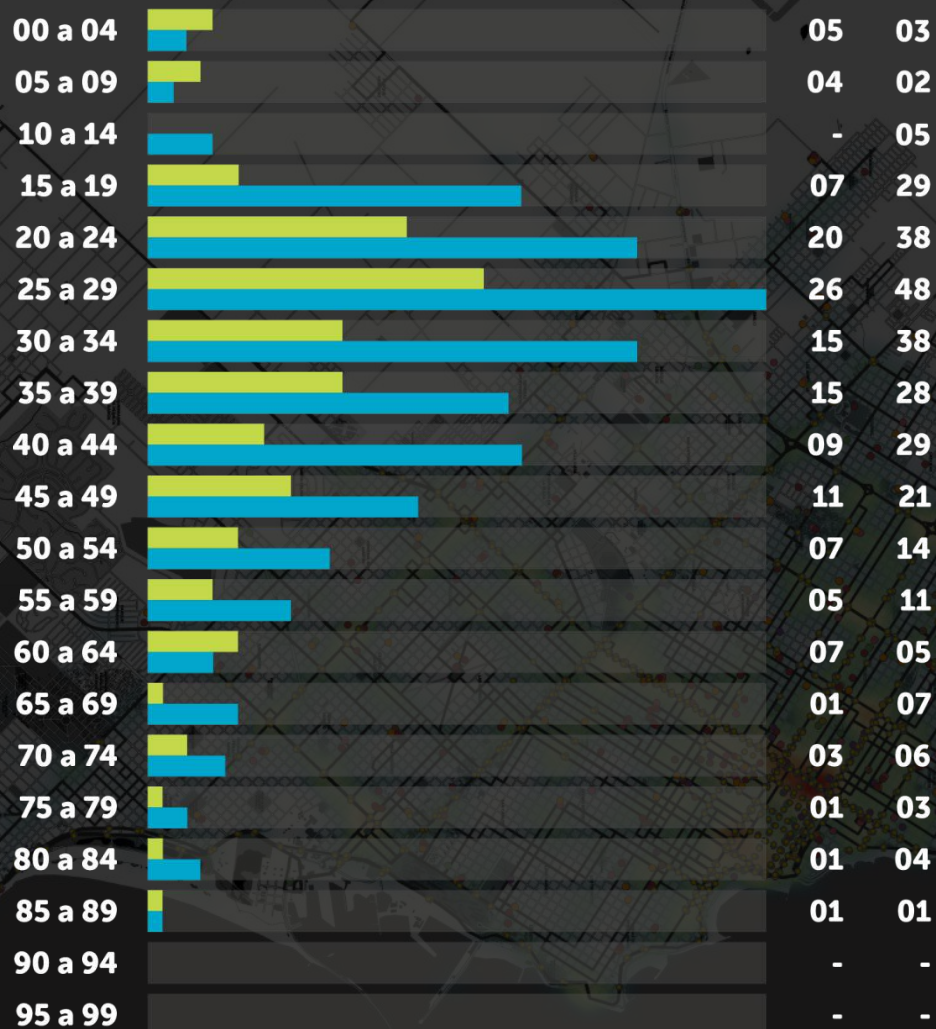
personas lesionadas
por siniestros viales

732

06

ANÁLISIS INVOLUCRADOS TOTAL DE LESIONADOS

138   292



06

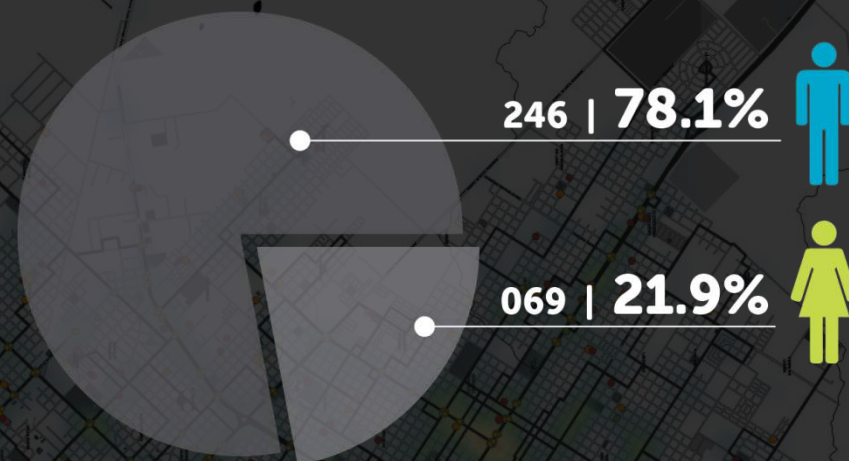
ANÁLISIS INVOLUCRADOS CONDUCTORES LESIONADOS

Sobre el total de **732 personas lesionados**, se desprende el dato que **315 (49%) eran conductores al momento del siniestro**.

Del total de conductores lesionados, sólo el **21.9% fueron de sexo femenino**, aclarando que la muestra cuenta con un **subregistro del 35.8%**.

El grupo etario con mayor cantidad de conductores lesionados está comprendido por **personas entre 21 y 39 años, representando en los hombres el 52.7% y el 50.7% 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 35.8% ✕

**conductores lesionados
por siniestros viales**

315

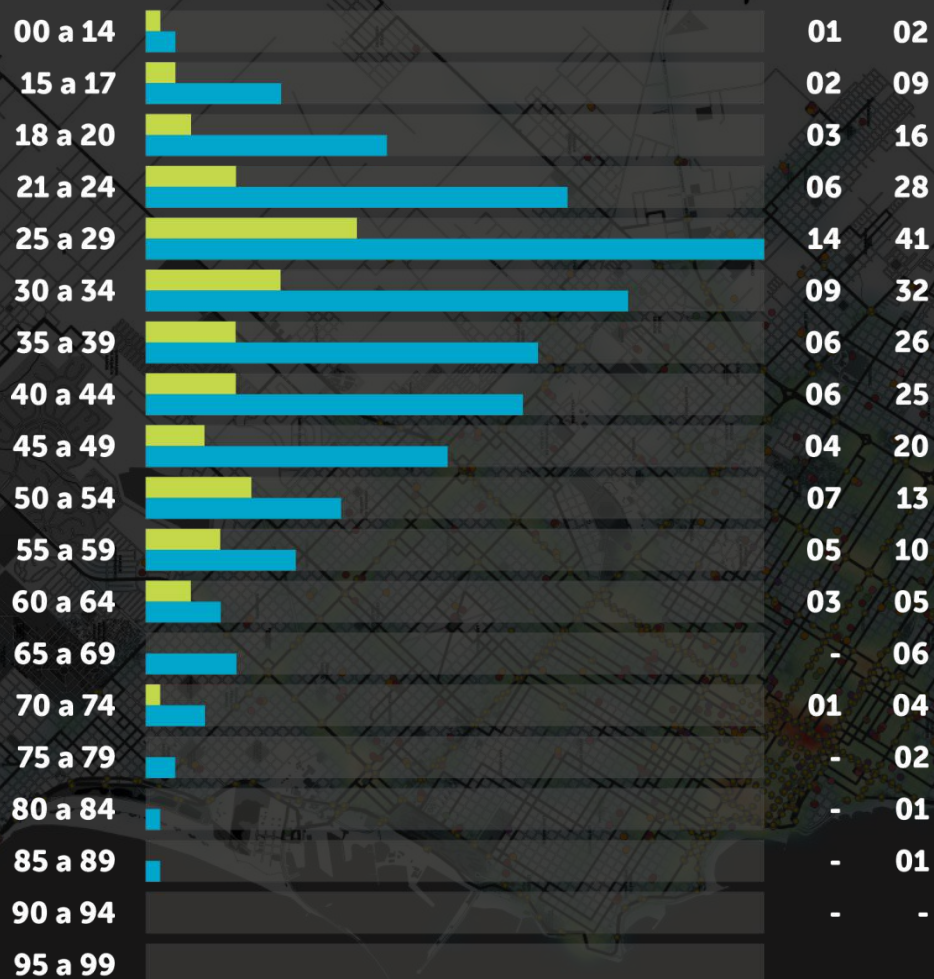
06

ANÁLISIS INVOLUCRADOS CONDUCTORES LESIONADOS

067



241





07

análisis víctimas mortales



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

07

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES SEXO Y EDADES

En el transcurso del primer semestre del año 2022, fueron registrados **21 siniestros fatales**, en los que **21 personas perdieron la vida**. Al realizar una comparación con los datos del mismo semestre del 2019, se observa que hubo un **incremento del 5% y sobre el 2021, una baja del 13%**.

Al realizar una clasificación por sexo, se advierte que las personas con **sexo masculino representan el 71.4% del total** de los fallecidos, representando una baja del 8.6%. 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 47.6% de los fallecidos tienen entre 20 y 39 años**.



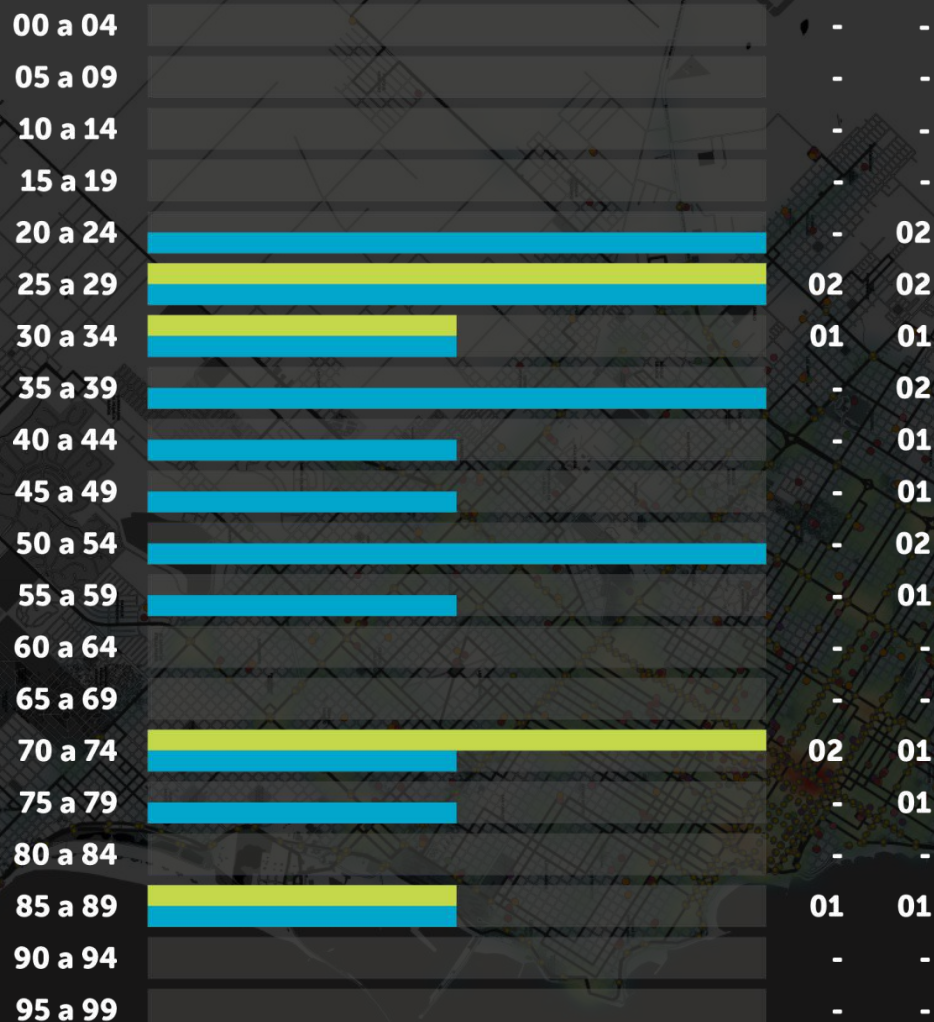
víctimas mortales
por siniestros viales

21

07

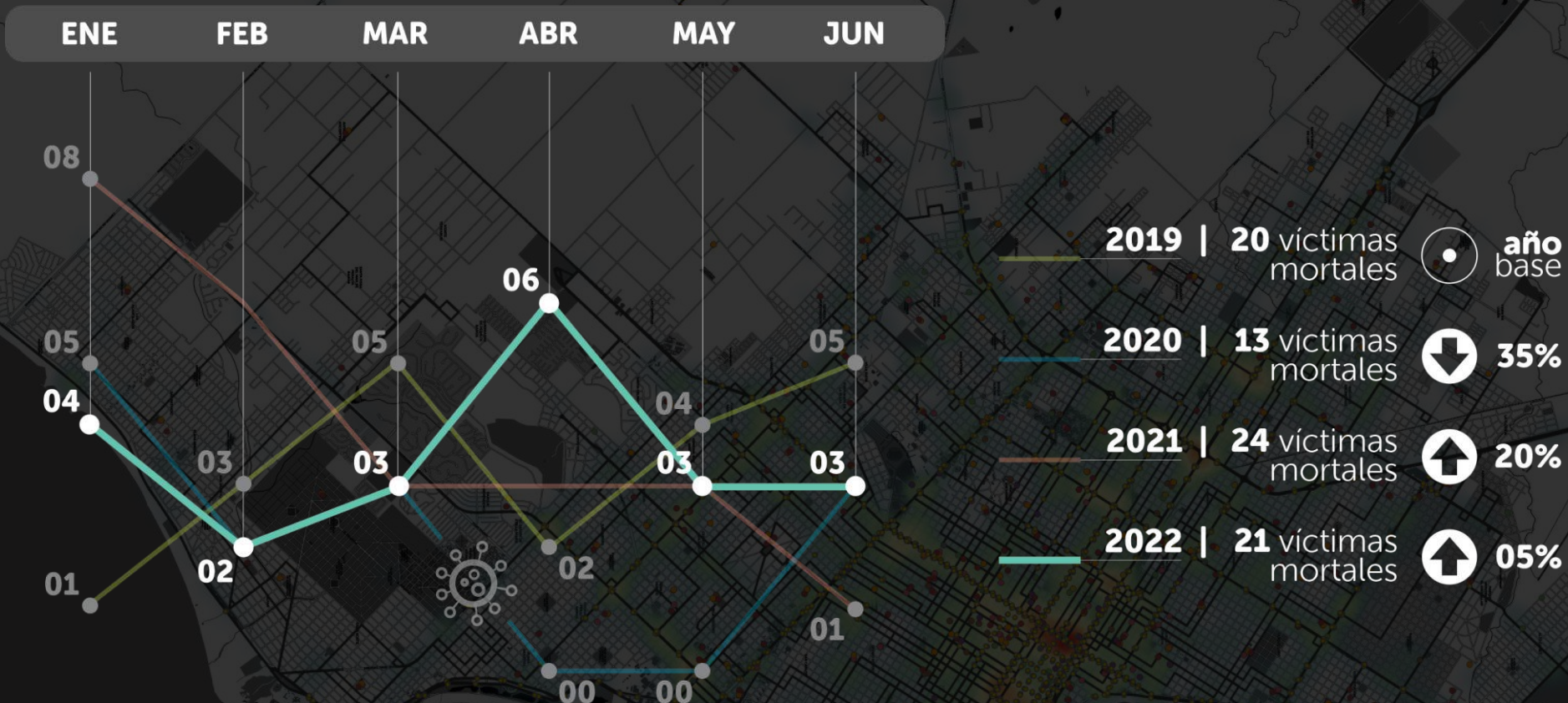
ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES SEXO Y EDADES

06   15



07

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES COMPARATIVA ANUAL



07

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES DISTRIBUCIÓN POR ENTORNO

Respecto de la ubicación geográfica de los siniestros con víctimas mortales, es posible determinar que **6 personas (29%) fallecieron** producto de siniestros ocurridos en **rutas nacionales o provinciales** y **15 personas (71%) en entorno urbano**.

Si se analiza el **mapa de calor de la ubicación de los siniestros con fallecidos**, se detecta que en este semestre el sector con mayor recurrencia ha sido el microcentro de la ciudad de Mar del Plata.

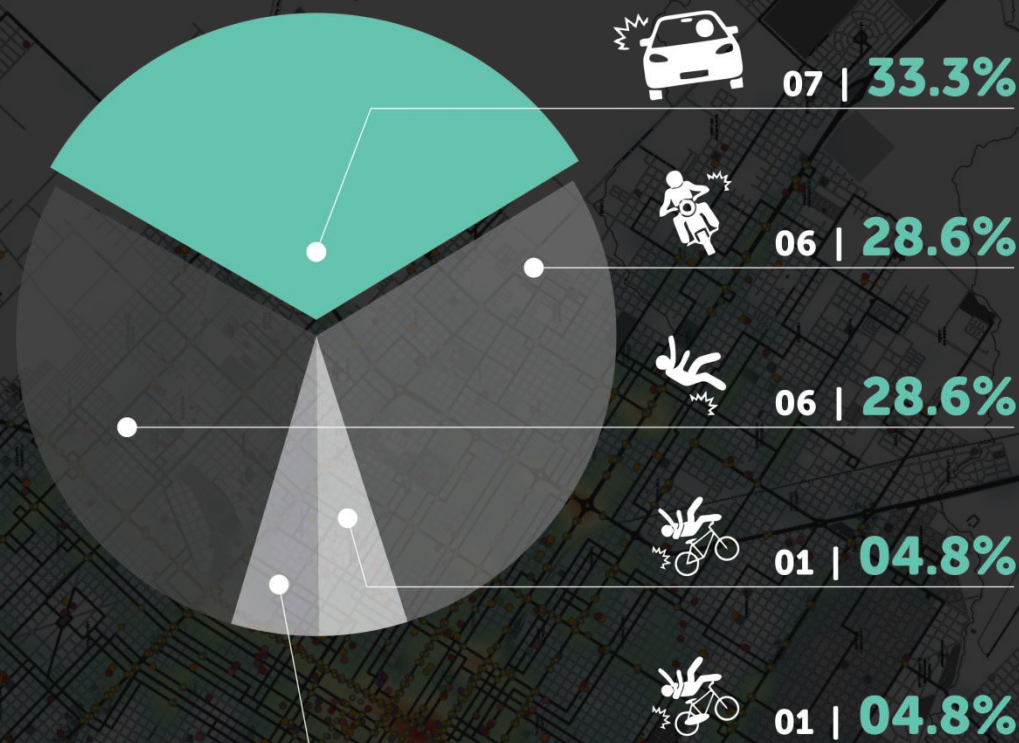


07

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES MODOS DE DESPLAZAMIENTO

El modo de desplazamiento predominante en los siniestros donde hubo víctimas fatales, ha sido el **automovil, representando el 33.3% del total**. En segundo lugar se ubican las motos y los peatones con un 28.6% cada uno, seguido por las bicicletas y las bicimotos con un 4.8%.

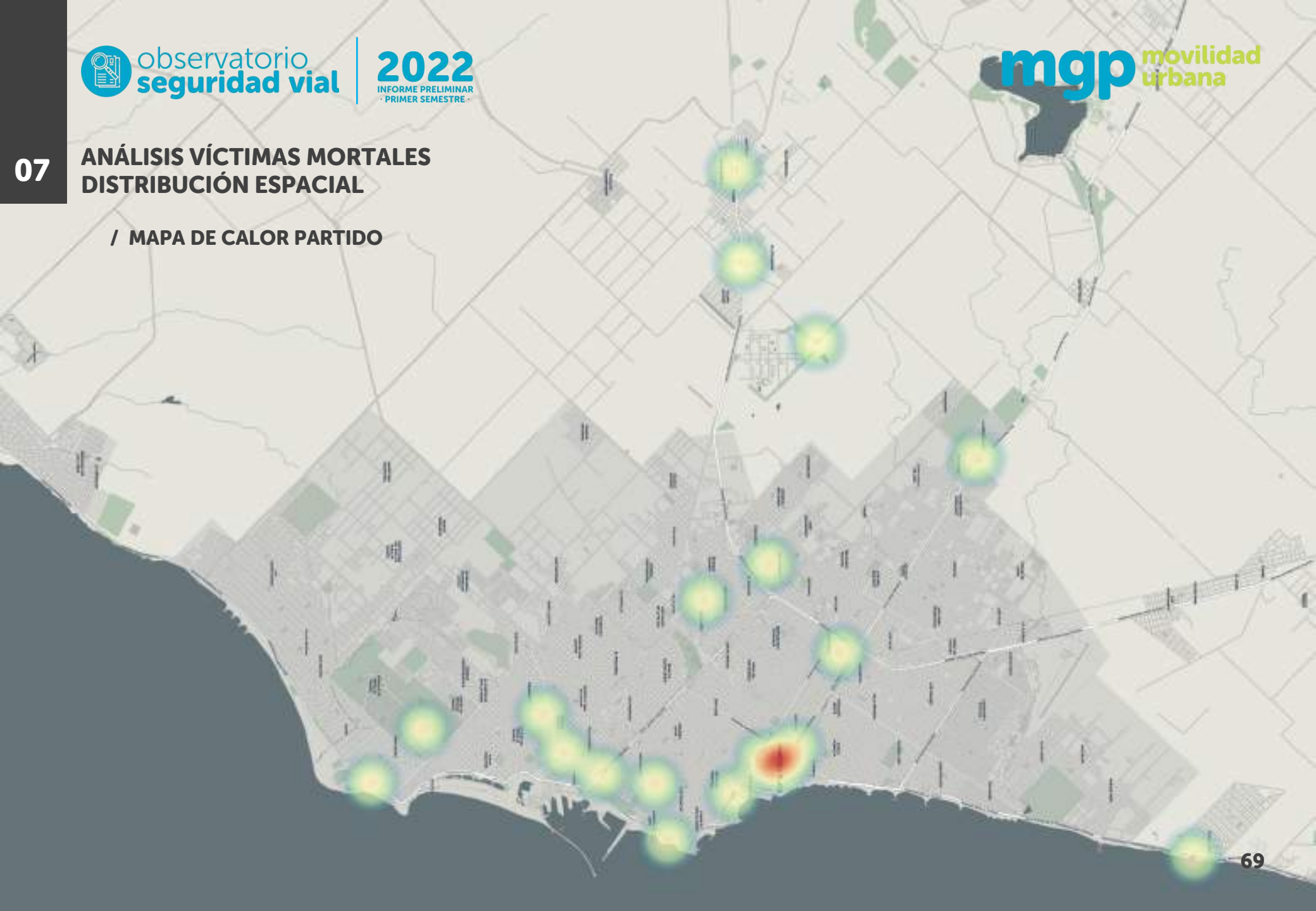
Cabe destacar que en términos generales se mantiene la baja de los fallecidos a bordo de un motovehículo, pero a su vez se destaca el porcentaje de peatones que fallecieron producto de un siniestro vial.



07

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

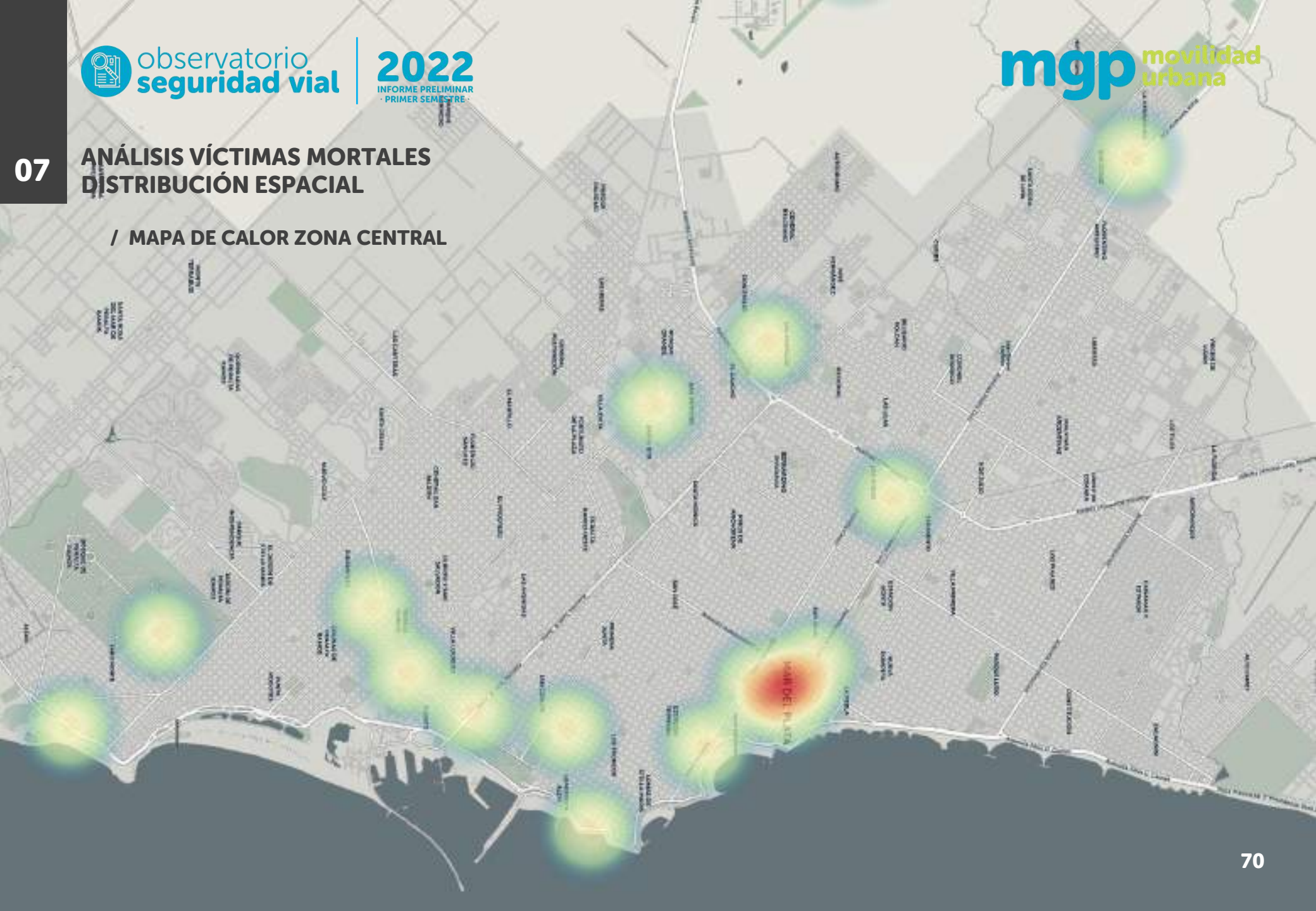
/ MAPA DE CALOR PARTIDO



07

ANÁLISIS VÍCTIMAS MORTALES DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

/ MAPA DE CALOR ZONA CENTRAL



08

puntos críticos 2022



observatorio
seguridad vial

mgp movilidad
urbana

PUNTOS NEGROS PRIMER SEMESTRE 2022

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 8 puntos negros, en los cuales se han registrado entre 3 y 5 siniestros viales en el transcurso del año 2021.

**5 siniestros**

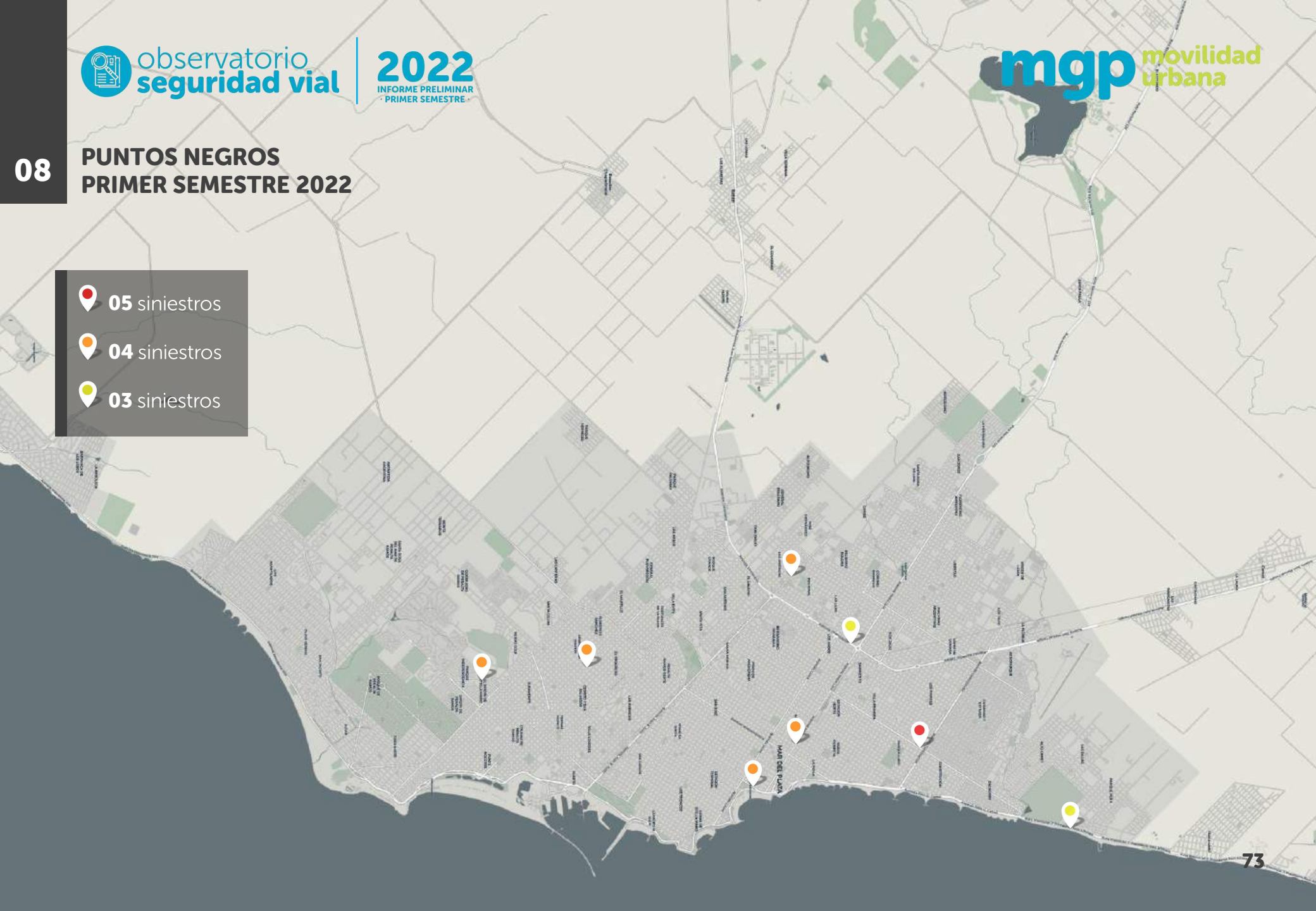
Av. Carlos Tejedor | Valencia

**4 siniestros**Av. Luro | España
Buenos Aires | Belgrano**3 siniestros**Ruta Provincial nº 11 | C. Scaglia
Av. Champagnat | Rivadavia
Av. Fortunato de la Plaza | Galicia
Av. Jorge Newbery | Pesquero Narwall
Av. Juan B. Justo | Juan N. Fernandez

08

PUNTOS NEGROS PRIMER SEMESTRE 2022

-  **05** siniestros
-  **04** siniestros
-  **03** siniestros



08

PUNTOS NEGROS PRIMER SEMESTRE 2022

-  **05** siniestros
-  **04** siniestros
-  **03** siniestros



