

Plan de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires

2024-2027



Jefe de Gobierno
Jorge Macri

Vicejefa de Gobierno
María Clara Muzzio

Ministro de Infraestructura
Pablo Bereciartua

Secretario de Transporte
Guillermo Krantzer

**Subsecretario de Planificación
de la Movilidad**
Antonio David Cortés

**Subsecretaria de Gestión
de la Movilidad**
Claudia Beatriz Guerrero

Subsecretario de Tránsito
Darío Antiñolo

**Equipo Técnico Secretaría
de Transporte**

Patricio Eduardo Devoto
Mariana Sanguinetti
Martín Álvarez del Rivero
Matías Caldera
Daiana Pamela Zafran
Andrea Rodríguez
Analía Gómez
Leandro Ricciardi
Silvana Zaccarà
Paulo Ezequiel Cavallo
Agustín Funes
Natalia Medina

Apoyo Técnico

World Resources Institute (WRI)
Adriana Jakovcevic
Helena Andrade
Bruno Rizzon
Bruno Batista
Ariadne Samios

**Iniciativa Bloomberg para la
Seguridad Vial Global (BIGRS)**
Josefina Tamis
Magdalena Deferrari

Vital Strategies
Daniela Barbariol

**International Association of
Chief of Police (IACP)**
Elizabeth Avicoli

Proyecto Gráfico y Diagramación
Ana Cristina Silveira/Anacê Design





Calles y ciudades mejores y más seguras

Cuando hablamos de seguridad vial hablamos de transitar por caminos que nos lleven a soluciones mediante la transmisión de información, conocimientos y acciones de prevención, las que son vitales para salvar la vida y la salud de las personas en el tránsito. Todos queremos que la Ciudad de Buenos Aires sea un lugar de encuentro y de disfrute, un lugar mejor, donde usar el transporte público, andar en bicicleta o simplemente caminar sean alternativas más inteligentes y seguras para hacer nuestras actividades cotidianas. Esta es una de las prioridades fijadas por Jorge Macri, el Jefe de Gobierno de la Ciudad, para su gestión desde diciembre de 2023.

Según las últimas estadísticas de la Organización Mundial de la Salud (OMS), 135 personas mueren por hora en siniestros de tránsito en todo el planeta. Este grave problema, con raíces multisectoriales, se intensifica en los países de ingresos medios y bajos, como la Argentina. Si tenemos en cuenta la evolución de las víctimas mortales por incidentes viales registradas en la Ciudad de Buenos Aires, desde el 2010, observamos una tendencia a la baja, con una reducción del 43% en 2023.

En 2023, la tasa oficial de mortalidad en la Argentina fue de 9,4 por cada 100 mil habitantes. En la Ciudad de Buenos Aires, por su parte, fue de 3,4. Ese porcentaje, reflejado en un simple número, significa en realidad que 104 personas perdieron la vida en incidentes de tránsito. El duro dato refleja la gravedad del problema y la necesidad constante que tenemos de continuar con nuevas medidas que llevamos adelante para mejorar nuestra seguridad vial.

Para salvar la vida y la salud de las personas necesitamos un mayor respeto de las velocidades máximas, de los semáforos y, por supuesto, reforzar día a día los controles en la calle, sin olvidarnos de llevar puesto el cinturón o el casco.

En esta línea, seguimos compartiendo los compromisos globales de seguridad vial de las Naciones Unidas en su renovado programa 2021-2030, para reducir los fallecimientos en siniestros viales. Con nuestro Tercer Plan de Seguridad Vial 2024-2027, el Gobierno de la Ciudad se pone la ambiciosa meta de reducir el 40% las muertes respecto del promedio 2016-2019 y así sentar las bases para alcanzar la reducción del 50% para 2030.

Nos encontramos frente a un nuevo desafío, que es generar un verdadero cambio cultural en el tránsito para que, entre todos, incorporemos actitudes más amables y solidarias, que nos permitan mejorar la forma en la que nos relacionamos en nuestras calles. Por eso, seguiremos con nuestra estrategia y las distintas acciones, que han contribuido para reducir el número de muertes y lesiones graves en incidentes de tránsito. Nos esforzamos todos los días por seguir avanzando hacia ese objetivo que es hacer de las calles de Buenos Aires un lugar mejor y más seguro.

Pablo Bereciartua

Ministro de Infraestructura

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires



La Ciudad de Buenos Aires se caracteriza por políticas sólidas de movilidad sustentable y seguridad vial. Desde 2016 la Ciudad ha logrado consolidar y sistematizar su política de seguridad vial mediante dos planes consecutivos. A través de su implementación ha conseguido una nueva reducción del 30% en las víctimas fatales por siniestros viales en los últimos tres años. A su vez, ha ampliado su oferta de movilidad urbana a través de grandes intervenciones en la infraestructura que buscan dar prioridad a peatones, ciclistas y transporte público. Entre estos cambios, se encuentran las ciclovías construidas en importantes avenidas como Corrientes y Córdoba. Así como importantes modificaciones en centros de trasbordo como Constitución, Retiro y Sáenz, que además de cuidar la seguridad de los peatones, buscan generar una experiencia de calidad al momento de usar el transporte público.

Buenos Aires logra mantenerse entre las tasas de mortalidad más bajas de Latinoamérica gracias a la implementación del enfoque del sistema seguro: intervenciones de infraestructura proactivas centradas en cuidar la vulnerabilidad de los usuarios del sistema de movilidad.

Con este tercer Plan de Seguridad Vial y la inclusión de una estrategia transversal para la gestión de la velocidad, Buenos Aires refuerza su compromiso para garantizar una movilidad segura, entendiendo que la velocidad no solamente es el factor clave para la reducción de la mortalidad y la mejora de la calidad de vida, sino también un elemento prioritario para mejorar la salud de la población, proveer acceso seguro a la educación y mejorar las condiciones medioambientales, entre otros.

Para el equipo de WRI Brasil, en representación del programa de Ciudades del WRI Ross Center, socio de la Iniciativa Global de Bloomberg para la Seguridad Vial (BIGRS por su sigla en inglés), fue sumamente enriquecedor acompañar a la Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires en el desarrollo de este Plan. Seguiremos trabajando, junto con el resto de los socios de BIGRS, para conseguir la implementación de las acciones propuestas y salvar vidas.

Claudia Adriazola-Steil

Subdirectora del Programa de Movilidad Urbana

Directora del Programa de Salud y Seguridad Vial

Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles

<http://wrirosscities.org>



WORLD RESOURCES INSTITUTE

Cada año, los siniestros en el tránsito matan a aproximadamente 1,19 millones de personas en el mundo, y hasta 50 millones más resultan con lesiones graves. A pesar de que los siniestros viales son la principal causa de muerte de niños y adultos jóvenes de 5 a 29 años globalmente, la seguridad vial no recibe los recursos y la atención que merece. Estas tragedias suponen una carga enorme para las familias, las comunidades y los sistemas de salud pública. La buena noticia: los siniestros viales son prevenibles.

La Iniciativa de Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Mundial conecta una red de organizaciones líderes en seguridad vial con gobiernos para desarrollar e implementar intervenciones basadas en datos para salvar vidas. En Bloomberg Philanthropies, hemos apoyado con orgullo los esfuerzos de seguridad vial desde 2007 y esperamos continuar brindando apoyo en lugares como Buenos Aires para hacer que las calles sean más seguras para todos.

Aplaudimos los logros de Buenos Aires hasta la fecha en la reducción de fatalidades en las calles y los felicitamos por la publicación del Plan de Seguridad Vial 2024-2027 para prevenir aún más siniestros, lesiones y muertes. Estamos seguros de que, guiados por los datos y con la dedicación continua del gobierno de la Ciudad, Buenos Aires servirá como modelo para América Latina y cumplirá exitosamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la meta del segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas de reducir a la mitad las muertes por siniestros de tránsito para 2030.

Kelly Larson

Directora de los programas de seguridad vial,
prevención de ahogamientos y la Alianza de Ciudades Saludables.

Bloomberg Philanthropies
<https://www.bloomberg.org/>

**Bloomberg
Philanthropies**

Initiative for Global
Road Safety

Índice

Introducción	9
Meta	11
Estimación de vidas salvadas	12
Diagnóstico	14
Siniestralidad vial en la Ciudad de Buenos Aires	16
Características de las víctimas	19
Participantes involucrados	21
Momentos en los que ocurren los siniestros mortales	22
Distribución geográfica de los siniestros mortales	23
Factores de riesgo	27
Enfoque del Sistema Seguro y Visión Cero	31
Hitos	33
Ejes de Acción	34
Gestión de la seguridad vial	35
Infraestructura segura	40
Fiscalización y vehículos seguros	45
Comunicación, Educación y Capacitación de los usuarios de la vía	49
Estrategias transversales	54
Estrategia transversal gestión de la velocidad	55
Estrategia transversal para motociclistas	55
Estrategia transversal para transporte de pasajeros	56
Estrategia transversal para transporte de cargas	56

Introducción

En todo el mundo, 1,19 millones de muertes se registran anualmente debido a siniestros viales, según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS)¹. Esta cifra alarmante se traduce en aproximadamente 3.260 muertes por día o 135 muertes por hora. Este grave problema de salud pública, con raíces multisectoriales, se intensifica en los países de ingresos medios y bajos, como Argentina. Estos países suman el 90% de las muertes, a pesar de tener solo el 60% del parque automotor mundial. La realidad se ve agravada por decenas de millones de heridos, muchos sufriendo secuelas permanentes, haciendo que las lesiones por tránsito sean la octava causa de muerte a nivel mundial y la más frecuente entre jóvenes de 5 a 29 años.

En Argentina, en 2023 se registraron 4.369 muertes por siniestro vial, lo que equivale a una tasa de mortalidad de 9,4 por 100 mil habitantes (ANSV, 2024)². En ese mismo año, en la Ciudad de Buenos Aires se registró una tasa de mortalidad de 3,4 muertes cada 100.000 habitantes (OMSV, 2024).³ Según el último informe anual del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial (OMSV 2024), durante 2023 fallecieron 104 personas como consecuencia de incidentes de tránsito; en los últimos 5 años (2019-2023), cerca de 500 personas perdieron la vida de manera evitable debido a siniestros viales en la Ciudad. Estos datos reflejan la gravedad del problema y la necesidad de continuar implementando medidas para mejorar la seguridad vial.

Reconociendo esta grave problemática, en 2010, las Naciones Unidas (ONU) proclamaron el período de 2011 a 2020 como la Década de Acción para la Seguridad Vial. Durante estos años, los países firmantes, incluida Argentina, se comprometieron a reducir a la mitad el número de víctimas mortales en sus calles y rutas. Pese a los esfuerzos, la meta no se alcanzó. Ante esto, el compromiso de reducir las muertes fue ampliado hasta 2030, en consonancia con la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo

1. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>

2. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/informe_de_siniestralidad_fatal_2023_actualizacion_octubre_2024.pdf

3. <https://buenosaires.gob.ar/infraestructura/movilidad/informes-estadisticos-de-seguridad-vial>

Sostenible de la ONU. Así, se declaró la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial, que abarca el periodo 2021-2030.

En esta línea, Buenos Aires ha trabajado de manera sostenida para reducir las víctimas mortales en el tránsito. En 2020, la Ciudad asumió el compromiso planteado por la ONU para reducir las víctimas mortales en un 50% a 2030. Tras implementar su segundo plan de seguridad vial 2020-2023, cumplió la meta parcial de reducir un 30% las víctimas en ese período. Con el presente plan, busca ahora renovar su compromiso con la seguridad vial comprometiéndose a educir un 40% las muertes en el periodo 2024-2027 respecto del promedio 2016-2019 y así, sentar las bases para alcanzar la reducción del 50% en 2030.

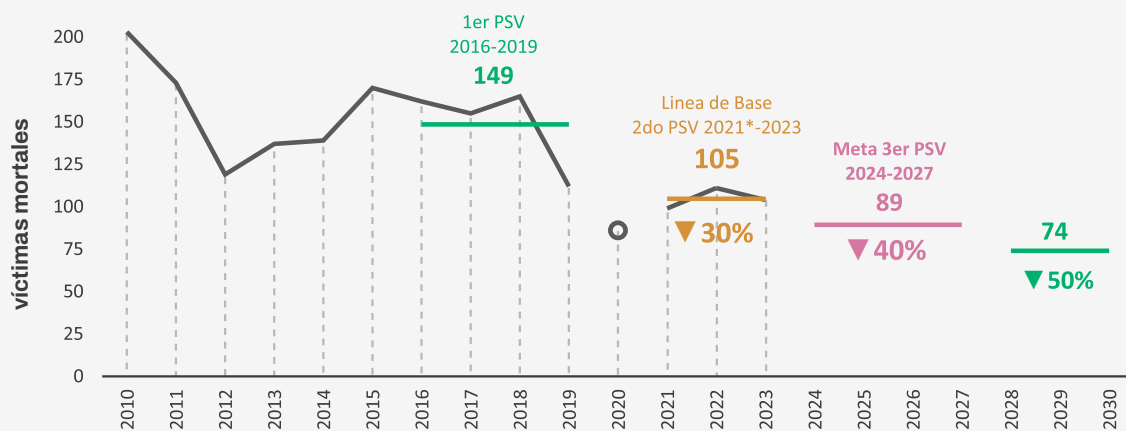
© Ministerio de Infraestructura - GCBA



Meta

Ademas de mantener el compromiso de reducir en un 50% las víctimas mortales por siniestros viales para 2030. Este plan fija una meta intermedia de reducción del 40%. Para ello, se toma como línea de base las 149 víctimas mortales registradas como promedio de los años 2016 a 2019, se busca reducir un 40% en el período 2024-2027. Esta meta será alcanzada si no se superan las 89 víctimas mortales como promedio de los cuatro años que abarca el presente plan.

Figura: Metas de reducción de víctimas mortales.



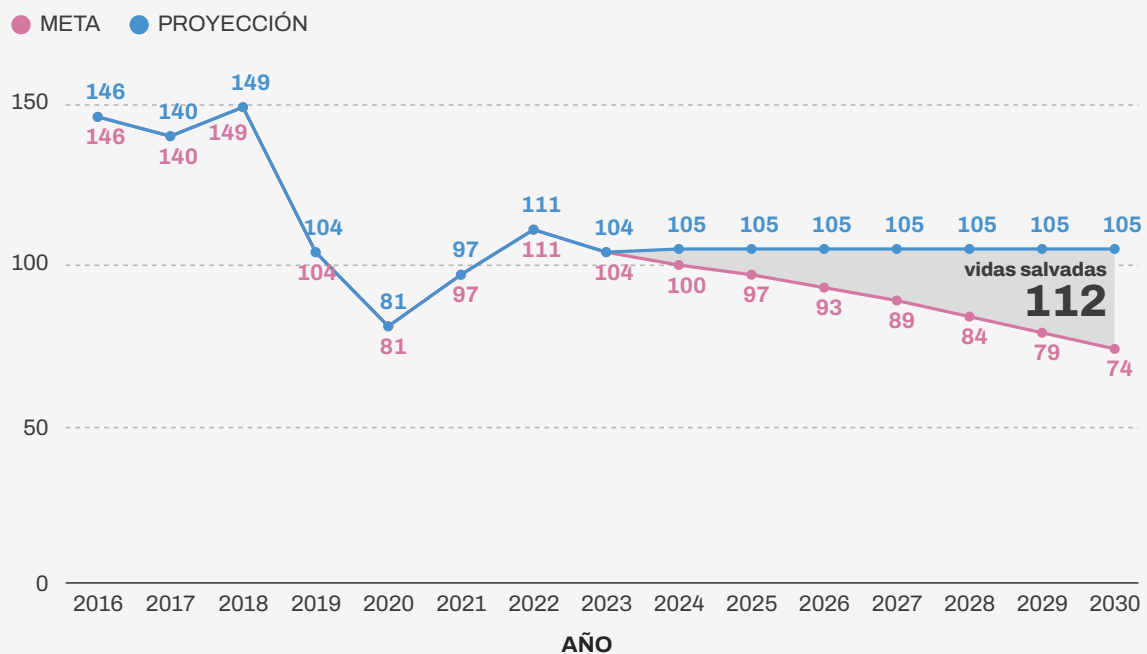
Fuente: OMSV.

* No se contempla 2020 en el promedio.

Estimación de vidas salvadas

El principal objetivo y el impacto esperado del Plan de Seguridad Vial es salvar vidas en las calles y avenidas de la ciudad. Por ello, el Plan mantiene el objetivo de reducir a la mitad las muertes para 2030 garantizando así el cumplimiento del compromiso global de la ONU. Por lo tanto, estimamos cuántas vidas en el tránsito se salvarán mediante la implementación de este plan, como se muestra en el gráfico a continuación.

Figura: Vidas salvadas estimadas con una reducción del 50% en la tasa de mortalidad en 2030. Muertes evitadas en siniestros viales.



Fuente: OMSV.

Se espera que con la implementación del plan las muertes se reduzcan de 105 (promedio de víctimas registradas entre 2021 y 2023) a 74 en 2030. Considerando un escenario hipotético en el que no se implementen nuevas acciones de seguridad vial en Buenos Aires y tomando como referencia la tendencia de la tasa de mortalidad en los últimos tres años, estimamos que se podrían salvarse 112 vidas entre 2024 y 2030.

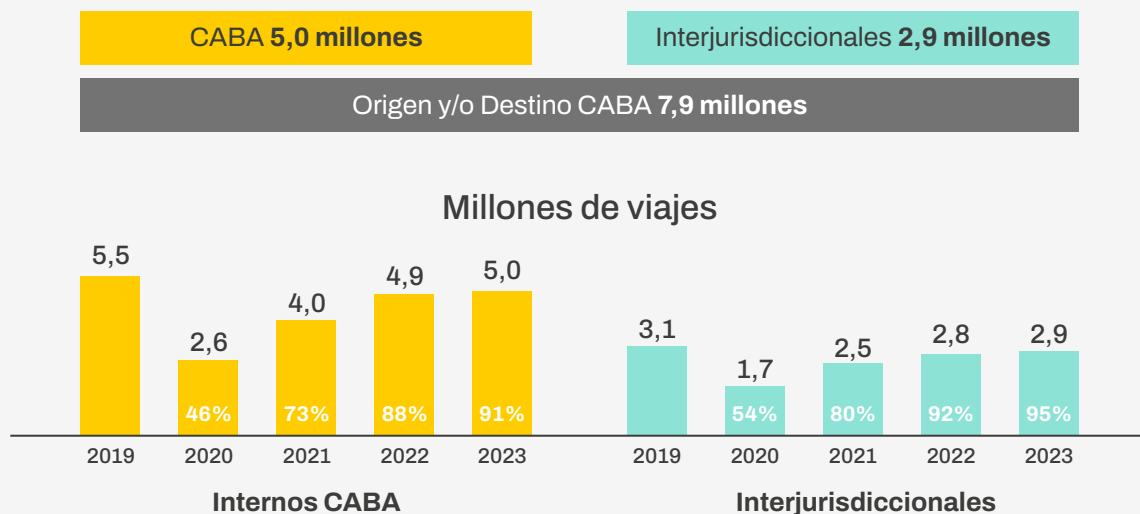
© Ministerio de Infraestructura - GCBA



Diagnóstico

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) es el centro administrativo y comercial del país. Tiene 3 millones de habitantes y cada día se producen cerca de 7,9 millones de viajes. Durante 2023, cerca del 46% de esos viajes se realizaron en transporte público, el 25% se hicieron en vehículos particulares y cerca del 4% en motocicletas y bicicletas, respectivamente. Los viajes a pie representan un 17% del total⁴.

Figura: Resultados estimación viajes diarios Origen y/o Destino. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2019-2023.

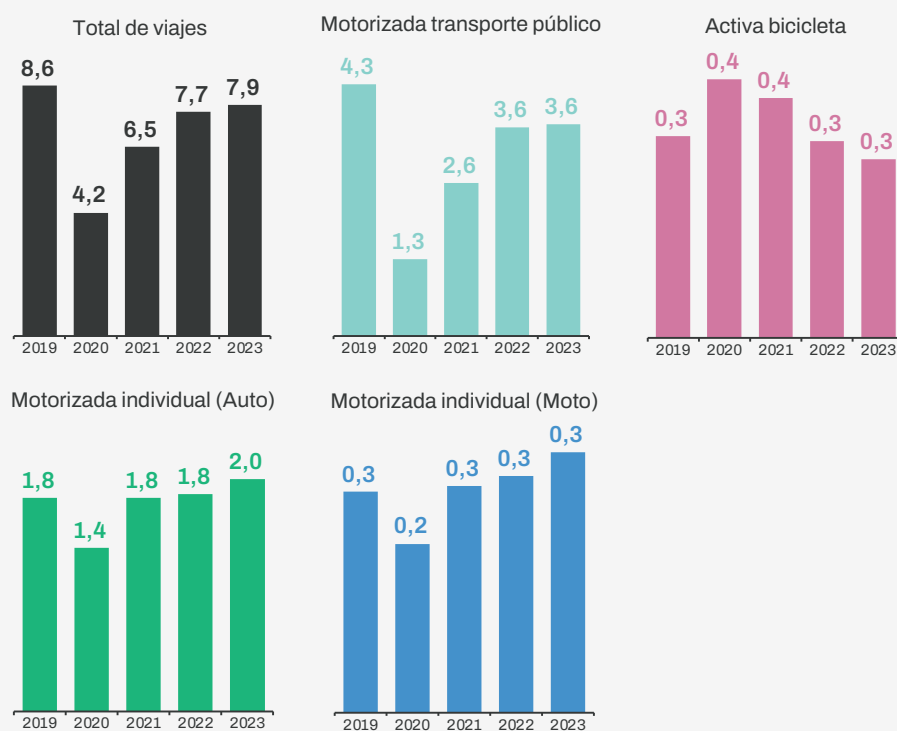


Fuente: Informe de Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires. OMSV en base a ENMODO.

4. https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2024-05/Particion%20modal_2023_OMSV%20v1.pdf

Al igual que en la tendencia general, desde el año 2020, la totalidad de viajes en transporte público, autos y motos ha ido en aumento. Tanto los viajes en auto como en moto ascienden en 2023 a una cantidad de viajes más elevada que en 2019 (prepandemia). En cambio, la cantidad de viajes en bicicleta se redujo desde el año 2020 retornando a los niveles prepandemia.

Figura: Resultados estimación viajes diarios Origen y/o Destino según tipo de usuario. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Millones de viajes, años 2019-2023.



Fuente: Informe de Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires. OMSV en base a ENMODO.

POBLACIÓN 2022: 3.121.707 habitantes⁵

SUPERFICIE: 203 Km² ⁶

TENENCIA DE VEHÍCULOS: 597.000 vehículos.

Fuente: DGEyC en base a EAH.

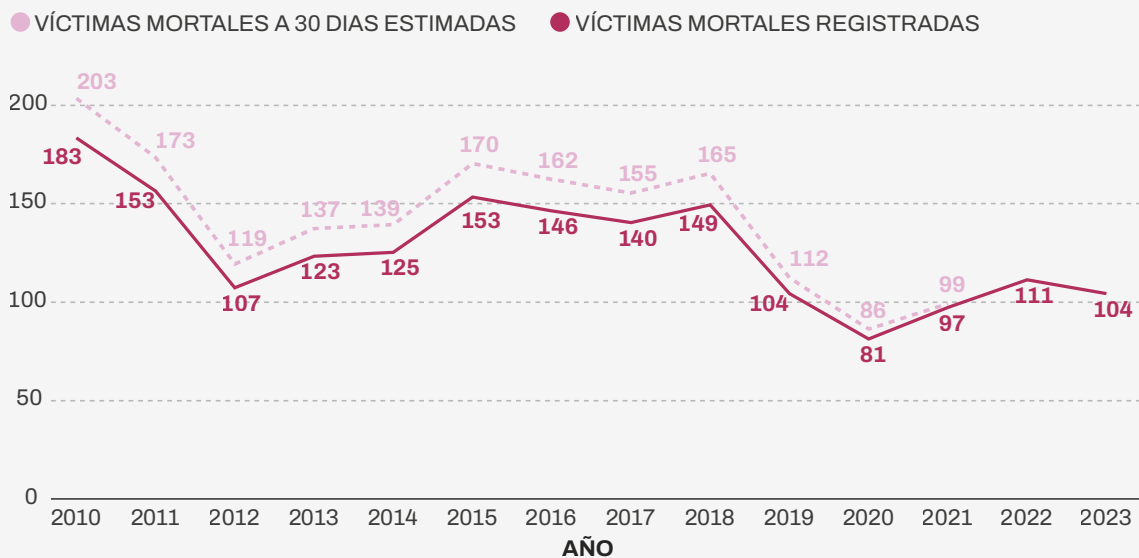
5. Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2022

6. DGEyC

Siniestralidad vial en la Ciudad de Buenos Aires

Teniendo en cuenta la evolución de las víctimas mortales por siniestros viales registradas en la Ciudad desde el año 2010, se observa una tendencia a la baja, con una reducción del 43% en 2023. No obstante, en los últimos dos años comienza a registrarse una leve suba en los casos.

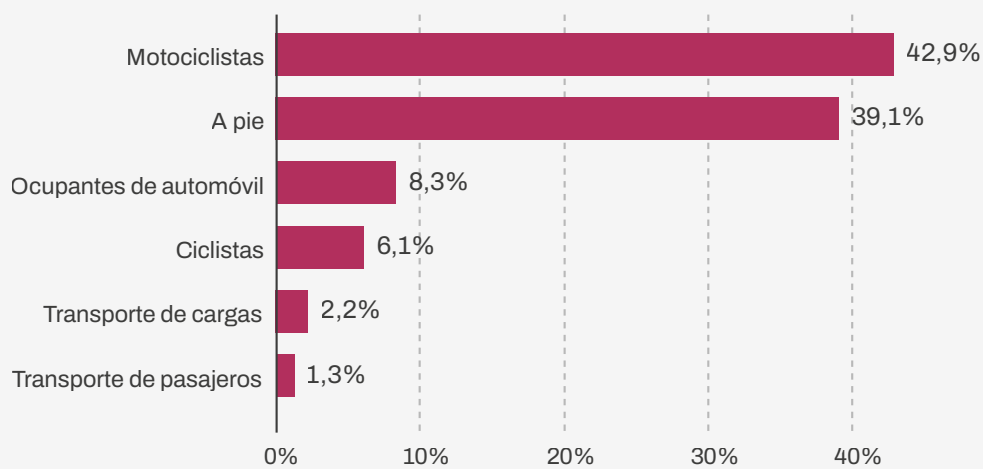
Figura: Víctimas mortales por siniestros viales. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2010-2023.



- 10.150 lesionados anuales (Período 2021-2023)
- 431 heridos graves anuales (Período 2021-2023)

En los últimos tres años se registró que el 88,1% de las víctimas mortales fueron usuarios vulnerables de la vía (42,9% motociclistas, 39,1% peatones y 6,1% ciclistas).

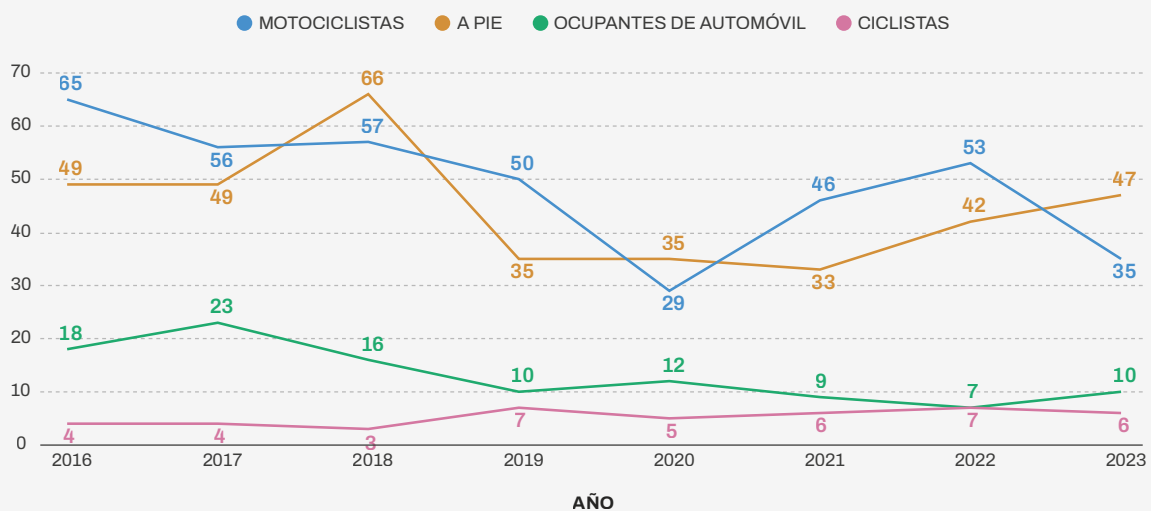
Figura: Víctimas mortales por siniestros viales según modo de desplazamiento. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Promedio 2021-2023.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

En cuanto a la evolución de la mortalidad de cada uno de los grupos de usuarios, si se compara el promedio 2016-2019 con el promedio de los últimos tres años 2021-2023, las víctimas motociclistas mostraron una reducción del 13%, los peatones del 25% y los ocupantes de automóvil del 51%, no obstante, estos dos últimos grupos mostraron un preocupante incremento en 2023. Las víctimas ciclistas fueron las únicas en mostrar un incremento del 44% respecto del periodo anterior.

Figura: Principales grupos de víctimas mortales por siniestros viales según tipo de usuario. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2016-2023.



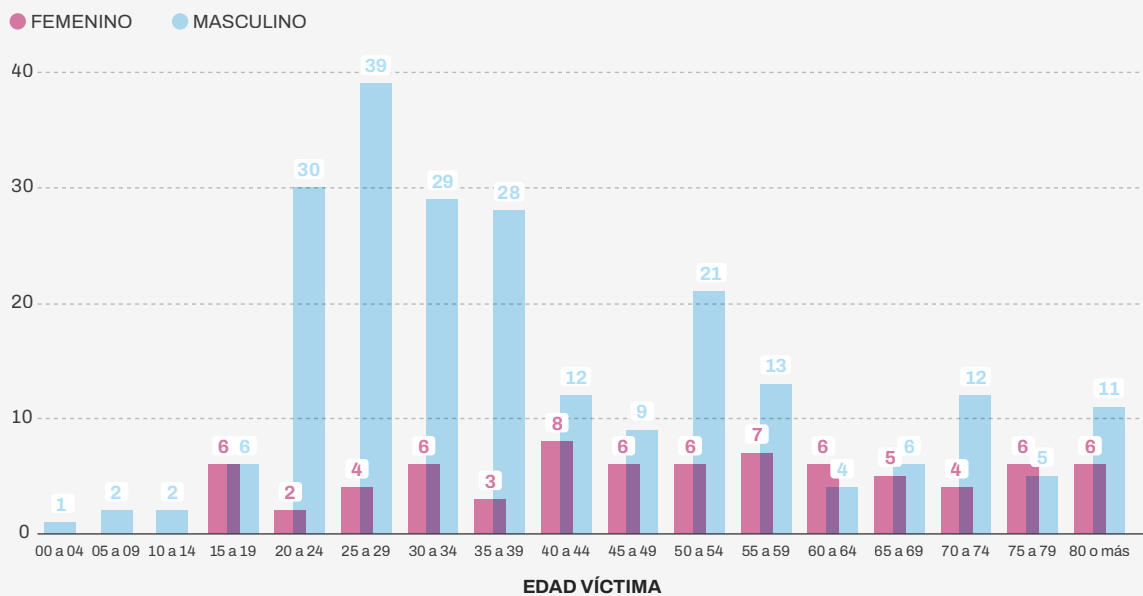
Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

Nota: este grafico solamente incluye los principales tipos de usuarios con víctimas mortales.

Características de las víctimas

En la Ciudad, 7 de cada 10 víctimas mortales son de género masculino y 5 de cada 10 tienen entre 20 y 39 años de edad.

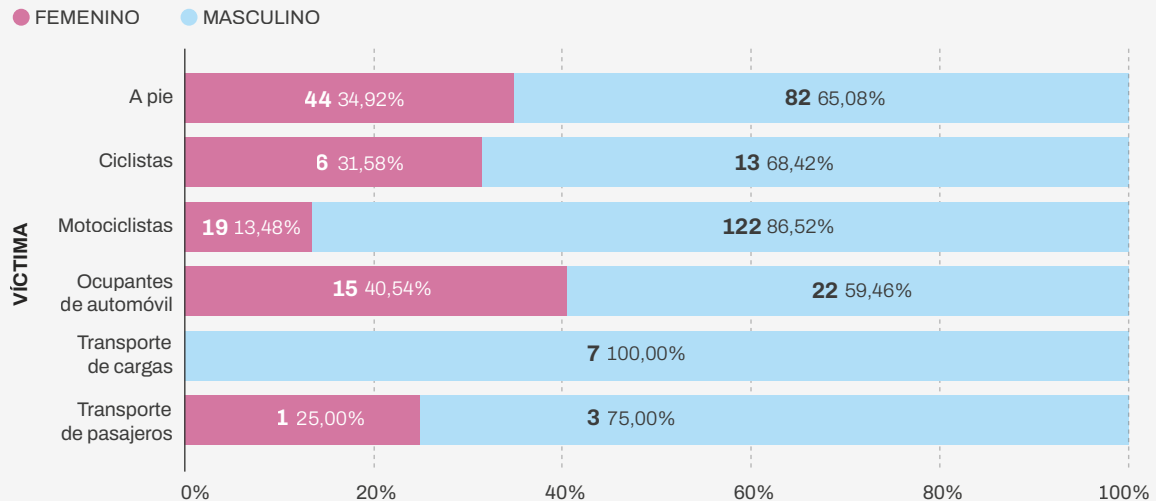
Figura: Víctimas mortales por siniestros viales según edad y sexo de la víctima. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2021-2023.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

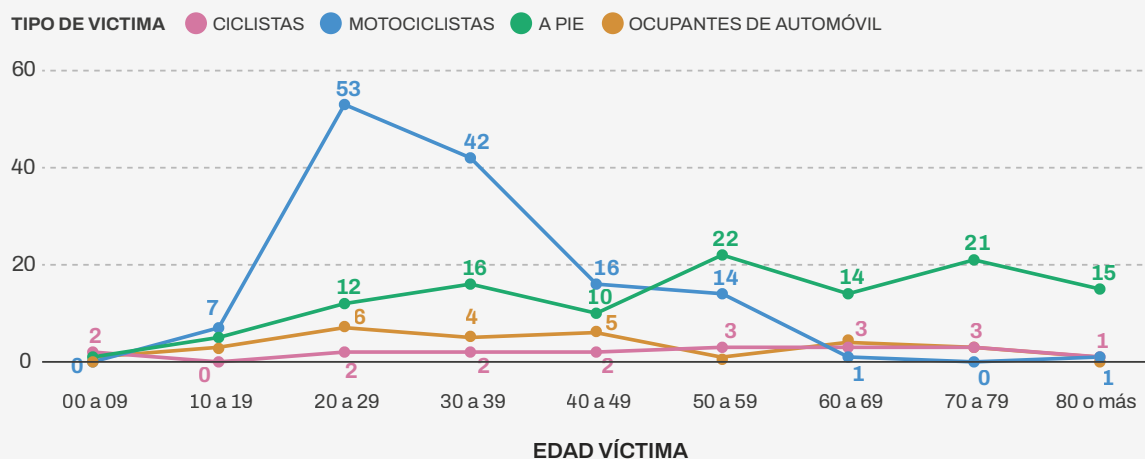
Las características demográficas de las víctimas varían según el tipo de usuario. Entre los motociclistas la participación masculina es superior al 80%, mientras que entre los peatones y ciclistas su participación es poco más del 65%. Todas las víctimas mortales ocupantes de transporte de cargas son masculinas y en el transporte de pasajeros ascienden a un 75%.

Figura: Víctimas mortales por siniestros viales por modo de desplazamiento y sexo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2021-2023.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

Figura: Víctimas mortales por siniestros viales por tipo de usuario y grupo etario. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2021-2023.



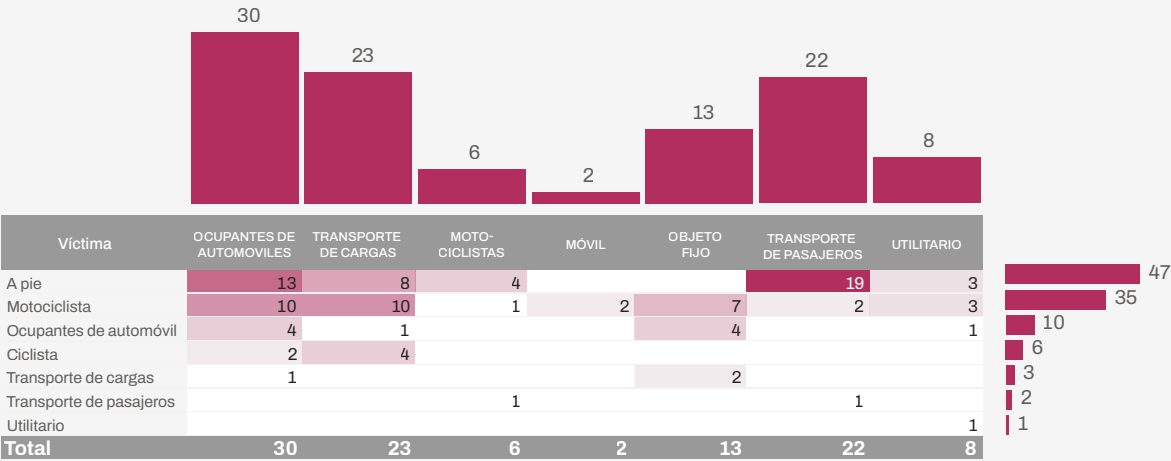
Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

En cuanto a la edad, en el caso de los peatones las franjas que superan los 50 años de edad reúnen a la mayor cantidad de víctimas. Para los motociclistas, prevalece la franja de 20 a 39 años. Los ocupantes de automóviles principalmente se distribuyen de forma homogénea entre los 20 y los 49 años.

Participantes involucrados

Teniendo en cuenta los datos del último año, las principales víctimas mortales fueron peatones y motociclistas. No obstante, si se observa a las contrapartes involucradas en los siniestros mortales, los vehículos que más participaron fueron los automóviles particulares, seguidos por el transporte de cargas y de pasajeros. En conjunto, los vehículos pesados conducidos por conductores profesionales participaron en el 44% de los siniestros mortales por lo que resulta clave planificar acciones específicas para estos grupos de usuarios.

Figura: Siniestros mortales según participantes involucrados. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2023.

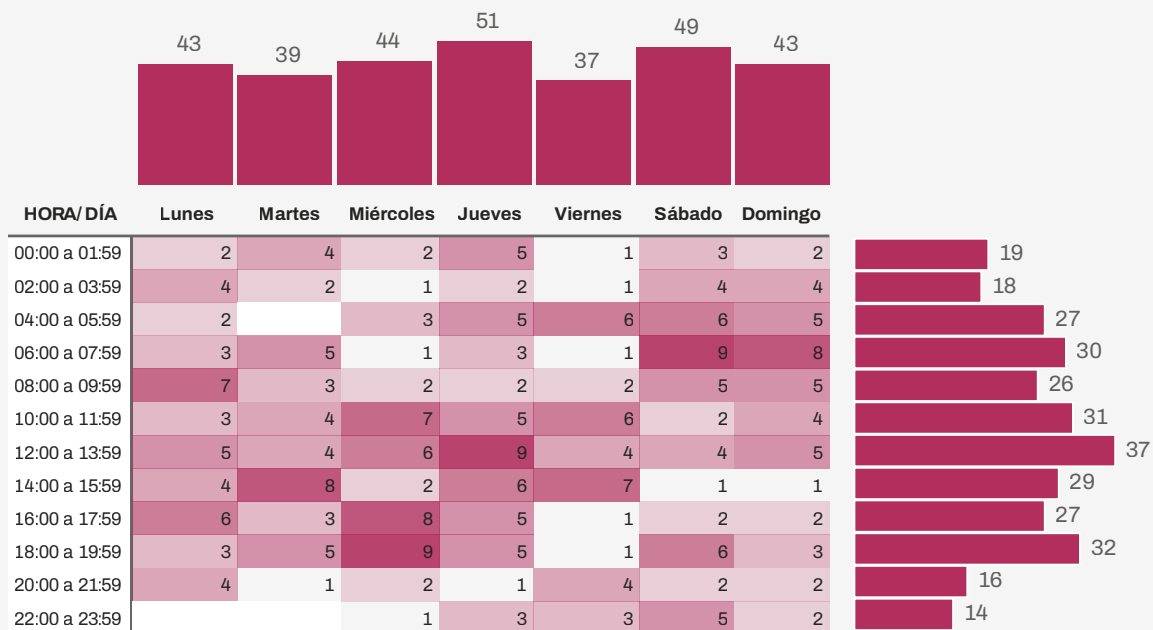


Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

Momentos en los que ocurren los siniestros mortales

Se verifica una concentración mayor (en promedio) los fines de semana (46 siniestros) que los días de semana (42,8 siniestros). En relación con el horario de los siniestros, los días de semana tienen una concentración mayor en horario diurno (8 a 20hs), mientras que los días de fin de semana se concentran más en horarios de la madrugada (2 a 8am). Esto sugiere que gran parte de los hechos mortales los fines de semana se dan en momentos de bajo flujo vehicular y donde la prevalencia de exceso de velocidad es mayor.

Figura: Distribución de siniestros con víctimas mortales, días y horarios. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2021-2023.

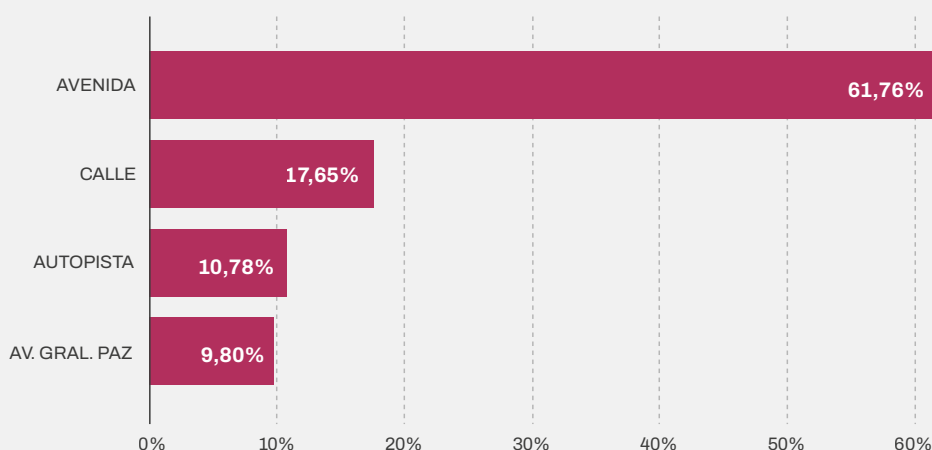


Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

Distribución geográfica de los siniestros mortales

Entre los años 2021 y 2023, más del 60% de los fallecidos por siniestro vial se reportaron en las avenidas de la Ciudad, con predominancia de siniestros mortales en horario diurno.

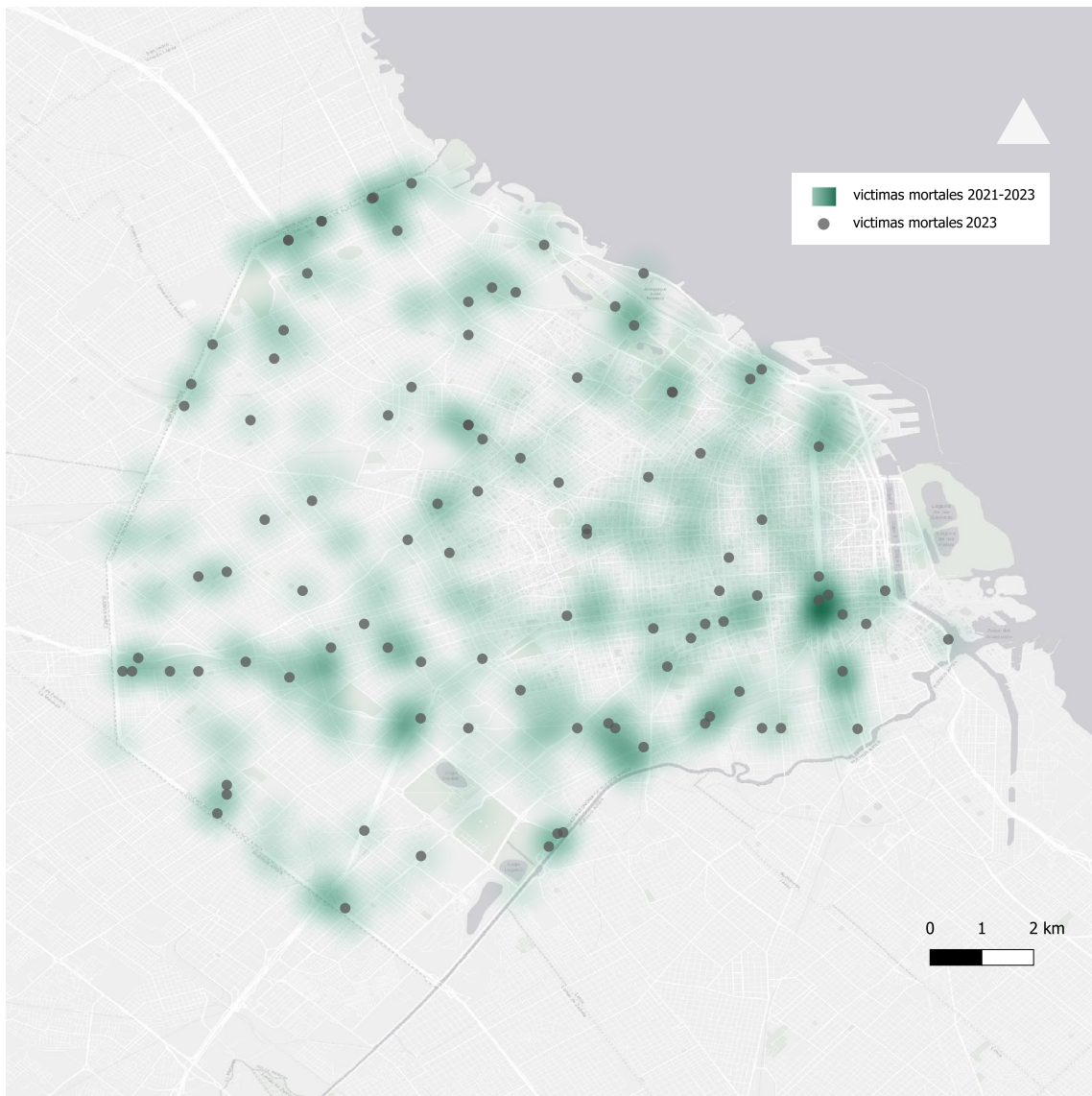
Figura: Distribución de siniestros mortales según tipo de vía. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2023.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

En relación con la distribución espacial, las comunas 4 y 12 concentran gran cantidad de siniestros mortales, duplicando la media del resto de las comunas de la ciudad.

Mapa de concentración de siniestros mortales. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2021-2023.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

Un 43,4% de las intersecciones de la ciudad tuvieron al menos un siniestro en el periodo 2020-2022. El 67,2% de los siniestros con víctimas mortales ocurrieron en una intersección. Las 25 intersecciones con mayor peligrosidad están conformadas por al menos una avenida.

Mapa de intersecciones críticas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. UPS 2020-2022.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

El 34% de los siniestros mortales con peatones en la Ciudad se producen con transporte público como contraparte. El 28% de estos siniestros, entre los años 2021 a 2023, ocurrieron a 5 minutos de caminata de un Centro de Tránsito.

Mapa de intersecciones críticas con tipo de usuario peatón y transporte público involucrado. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. UPS 2020-2022.



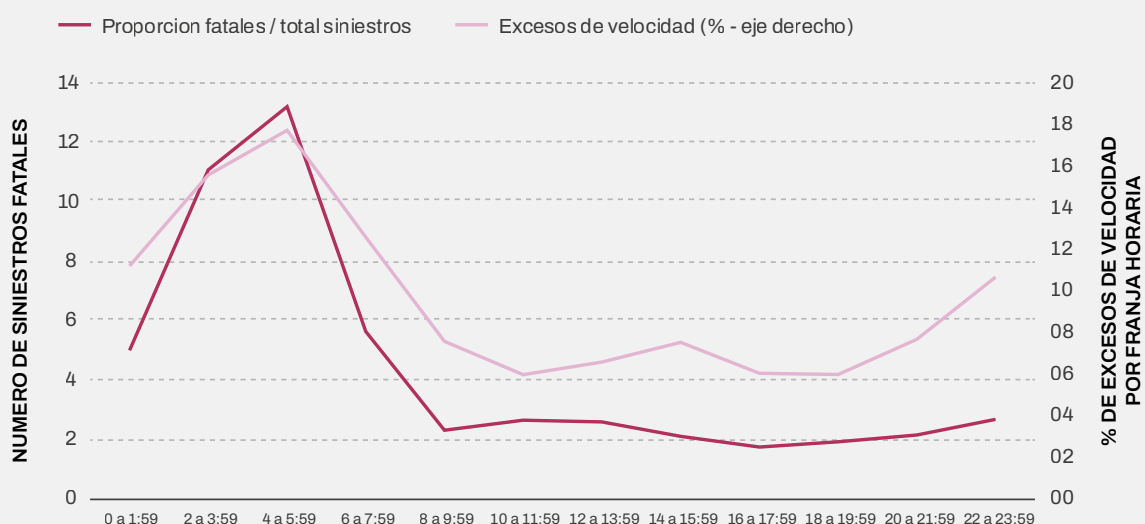
Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

Factores de riesgo

VELOCIDAD

La velocidad excesiva es reconocida como el principal factor de riesgo para la generación de siniestros viales, así como para su gravedad. En el caso de la Ciudad se observa que el índice de gravedad de los siniestros viales aumenta en aquellos horarios donde se registran mayor cantidad de excesos de velocidad, lo cual sugiere una íntima relación entre ambos factores.

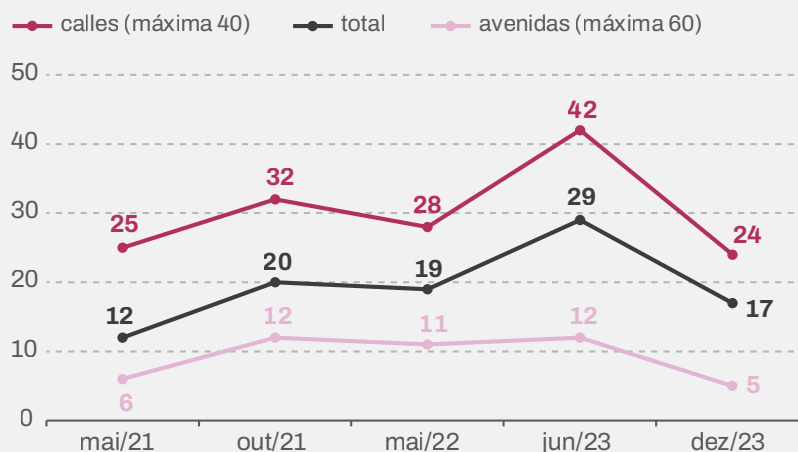
Figura: Prevalencia de exceso de velocidad por franja horaria y proporción de siniestros mortales sobre total de siniestros.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base de información provista por el Ministerio de Seguridad del GCBA.

De acuerdo a estudios observacionales la prevalencia de exceso de velocidad en la Ciudad es del 17%. A su vez, se registra que hay menos respeto por el límite de velocidad permitida en las calles que en las avenidas de la ciudad (24% vs 5%).

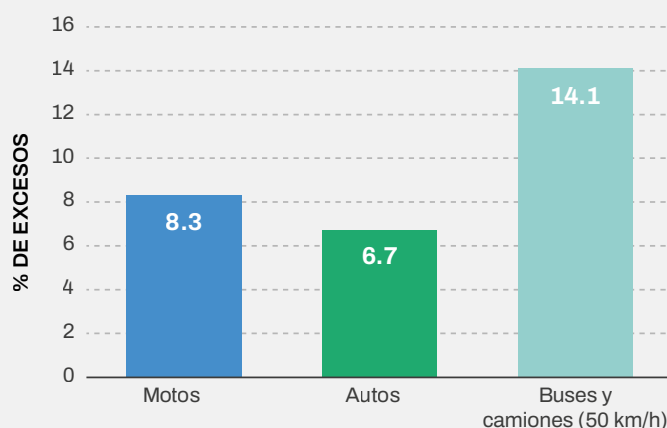
Figura: Evolución de la prevalencia de exceso de velocidad por tipo de vía.



Fuente: Johns Hopkins University.

En cuanto a los tipos de usuarios, se observa que los colectivos y camiones son los que menos respetan su límite de velocidad máxima. Cabe destacar que este grupo tiene una gran participación en los siniestros mortales de la ciudad.

Figura: Prevalencia de exceso de velocidad por tipo de usuario en avenidas. Año 2023.



Fuente: WRI.

ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

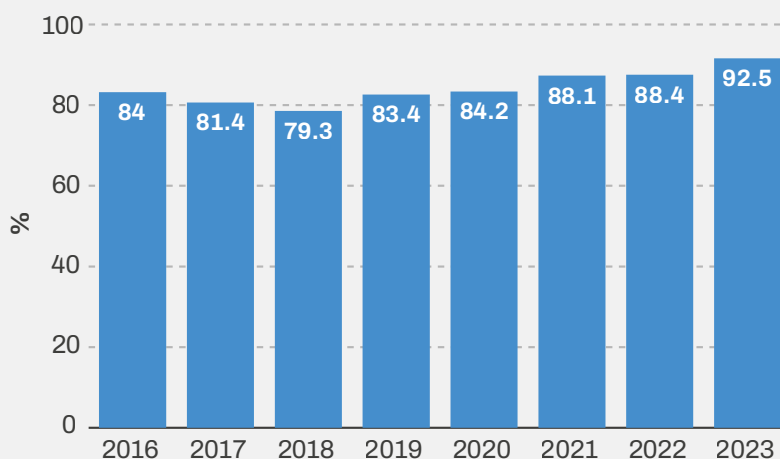
De acuerdo a un estudio realizados por Johns Hopkins University, un 3,4% de los conductores que circulan por la Ciudad de Buenos Aires lo hacen bajo los efectos del alcohol. No obstante, solo un 1% presenta niveles de alcohol en sangre por encima del 0,5g/l.

Si bien la prevalencia en conductores es baja, se detecta presencia de alcohol en al menos dos de cada diez incidentes viales mortales ocurridos en la Ciudad de Buenos Aires⁷ (OMSV 2017). A su vez, la mayor parte de los incidentes mortales con presencia de alcohol ocurre de jueves a domingo entre las 4 y las 8 de la mañana.

SISTEMAS DE PROTECCIÓN

En cuanto a los factores de protección, en 2023 se observaron los porcentajes más elevados del período para el uso del casco en motociclistas con un 92,5%, del uso del cinturón de seguridad en ocupantes de automóvil con el 75,1% y del uso de sistemas de retención infantil en un 69,2% de los casos.

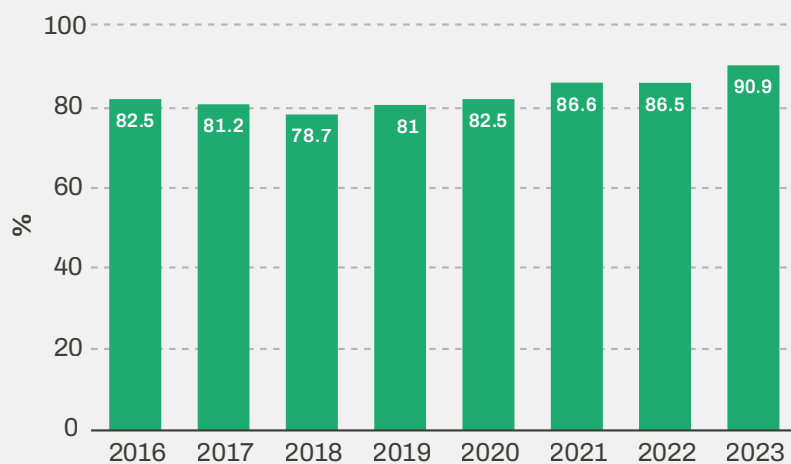
Figura: Porcentaje de uso del casco en motociclistas 2016-2023.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base a Estudios Observacionales.

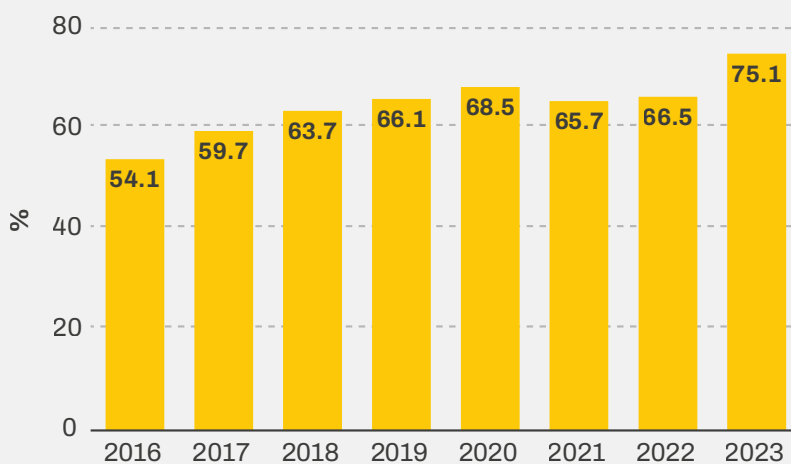
7. <https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/media/document/2020/04/14/a7946728e41dfe96717c0d6c7e6d99a9874c69ab.pdf>

Figura: Porcentaje de uso del cinturón en ocupantes de vehículos 2016-2023.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base a Estudios Observacionales.

Figura: Porcentaje de uso de sistemas de retención infantil (SRI) 2016-2023.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base a Estudios Observacionales.

Enfoque de Sistema Seguro y Visión Cero

El enfoque de Sistema Seguro reconoce la seguridad vial como el resultado de la interacción entre muchos componentes que forman un sistema dinámico que influye en la manera en que las personas se desplazan y se comportan en las calles y, en consecuencia, de su nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión⁸ (WRI, 2018). Este sistema ofrece un alto nivel de seguridad y también brinda muchos más beneficios para la salud pública como accesibilidad, actividad física, calidad del aire, mitigación del cambio climático y sostenibilidad ambiental.

El enfoque de Sistema Seguro asume que las personas son propensas al error y que los cuerpos humanos son vulnerables a las lesiones. El sistema de movilidad debe crear un ambiente que disminuya la posibilidad de que ocurran colisiones como resultado de los errores y que minimice el nivel de gravedad en caso de que ocurran. La responsabilidad por la seguridad vial debe ser compartida por el público, los tomadores de decisiones, y los funcionarios públicos que contribuyen al diseño y operación de este sistema.

Los siniestros de tránsito graves son prevenibles y no deben ser aceptados. La salud y el bienestar de la sociedad no deben sacrificarse a cambio de otros beneficios, tales como el flujo del tránsito o ahorros en el presupuesto. La seguridad y la eficiencia no son mutuamente excluyentes, sino complementarias (WRI, 2018).

8. https://es.wri.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI_0.pdf

Principios del Sistema Seguro (WRI, 2018)



©Adrien Coquet / Noun Project

Los humanos cometen errores



©Houda Mbarki / Noun Project

Los humanos son vulnerables a las lesiones



© Arif Amrullah / Noun Project

La responsabilidad es compartida



©Hartan / Noun Project

No se aceptan muertes ni lesiones graves



©Dicky Prayudawanto / Noun Project

Proactivo vs. Reactivo

Hitos

1.

Establecer la obligatoriedad del cumplimiento y seguimiento del Plan de Seguridad Vial

2.

Endurecer las penas por conducción bajo los efectos del alcohol

3.

Revisar los límites de velocidad vigentes para promover velocidades más seguras

4.

Incorporar 50 nuevas cámaras de fiscalización de la velocidad

5.

Incrementar un 34% los operativos de control de la velocidad en la vía pública

6.

Intervenir 30 intersecciones críticas

7.

Ofrecer más transporte público de calidad para viajes metropolitanos seguros: Carril exclusivo Au. Dellepiane

8.

Implementar campañas de comunicación enfocadas en factores de riesgo

9.

Fortalecer los servicios para la atención a víctimas y familiares

10.

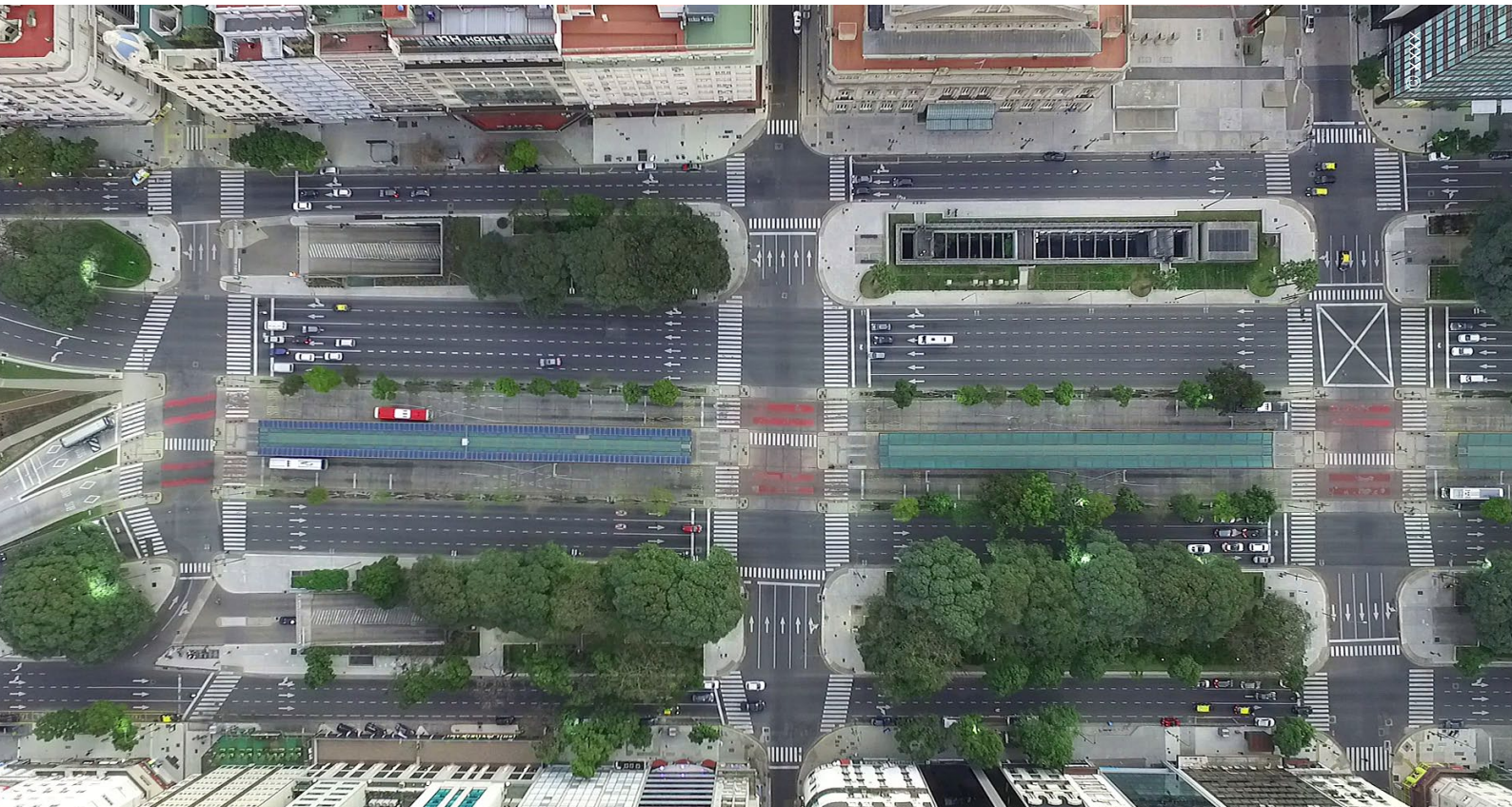
Estimular la ruptura de cargas para disminuir la circulación de vehículos de gran porte

Ejes de Acción

El Plan de Seguridad Vial de Buenos Aires se basa en el Enfoque de Sistema Seguro, que promueve una estrategia holística, entendiendo que los riesgos de la movilidad son el resultado de una combinación de factores. En función de ello, el plan se estructura en cuatro ejes principales de acción: **Gestión de la seguridad vial; Infraestructura segura; Fiscalización y vehículos seguros;** así como el eje de **Comunicación, capacitación y educación de los usuarios de la vía.** Estos ejes abordan todos los campos de acción de la seguridad vial, como cambios normativos y su control, modificaciones de infraestructura, planificación de la movilidad sustentable y capacitación y concientización a los usuarios, así como atención a las víctimas.

Cada uno de estos ejes contiene acciones fundamentales y reúne el esfuerzo de diferentes áreas del Gobierno, así como la articulación con otros sectores de la sociedad civil y del sector privado que, en conjunto, son responsables de mejorar la seguridad vial.

© Ministerio de Infraestructura - GCBA



Gestión de la seguridad vial

El objetivo de este eje del Plan es crear un ambiente organizado e integrado para enfrentar los desafíos de seguridad vial en la Ciudad. En primer lugar, busca organizar la gestión del Plan de Seguridad Vial, coordinando y estableciendo un seguimiento constante del mismo, así como promoviendo la obligatoriedad de su cumplimiento y estableciendo mecanismos para asegurar fondos económicos suficientes para su ejecución. En segundo lugar, propone una serie de acciones para mantener actualizados los datos y análisis sobre la seguridad vial, así como la mejora constante en la calidad y comunicación de los mismos. Entendiendo que los datos son fundamentales para poder monitorear los impactos y dirigir las acciones de la gestión. En tercer lugar, contempla acciones que buscan fortalecer el compromiso institucional y político con la seguridad vial, involucrando a varios sectores de la sociedad como ONGs, sector privado y otros organismos públicos provinciales y nacionales. Por último, incluye una serie de acciones para endurecer las sanciones en casos de alcoholemia positiva, conducción temeraria y reincidencia, así como mejorar los procesos de evaluación permanente de conductores para garantizar un cambio de conducta eficaz.

ÁREAS DE ACCIÓN

- Priorización e institucionalización de la seguridad vial en la agenda pública
- Gestión de los datos
- Trabajo en conjunto con ONG, sector privado y organismos públicos
- Mejora en los procesos de evaluación permanente de conductores.

Gestión de la seguridad vial

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
1.Priorización e institucionalización de la seguridad vial en la agenda pública								
1. Garantizar el cumplimiento y monitoreo constante del PSV	(1) Resolución que establezca el cumplimiento obligatorio del plan de seguridad vial	Ministerio de Infraestructura	Resolución publicada	1		1		
	(2) Creación de un grupo de trabajo para gestionar el cumplimiento del PSV	Ministerio de Infraestructura	Grupo de trabajo creado	1	1			
	(3) Plan de acción anual	Ministerio de Infraestructura	Plan de accion anual elaborado	4	1	1	1	1
	(4) Informe anual de avance del plan	Ministerio de Infraestructura	Informe elaborado	4	1	1	1	1
2. Asegurar el finanaciamiento para la ejecución de las acciones del PSV	(1) Creación de un fondo para transporte público y seguridad vial con la recaudación del estacionamiento medido y multas de tránsito	Ministerio de Infraestructura	Fondo creado	1		1		

Gestión de la seguridad vial

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
2. Gestión de los datos de seguridad vial								
1. Generar canales para la consulta en línea de información cuantitativa y geográfica de la siniestralidad	(1) Desarrollo de tableros para consulta interna	Ministerio de Infraestructura	Tableros desarrollados y disponible para consultas	4	1	1	1	1
	(2) Desarrollo de una web interactiva	Ministerio de Infraestructura	Web Publicada	1		1		
2. Evaluar y monitorear el factor de riesgo velocidad	(1) Informe anual de monitoreo de velocidades en la ciudad	Ministerio de Infraestructura	Informe finalizado	4	1	1	1	1
	(2) Desarrollo de capas geograficas para monitorear los excesos de velocidad de las lineas de colectivo por GPS	Ministerio de Infraestructura	N de capas desarrolladas	3		1	1	1
3. Mejorar los datos de heridos en el sistema de salud público y privado	(1) Implementación de la Historia de Salud Integral (HSI) electrónica en los Hospitales Públicos que aun no están informatizados	Ministerio de Salud	% de Hopsitales de Agudos con HSI	100%		80%	90%	100%
	(2) Lectura de reseñas a traves de IA para determinar si la atencion hospitalaria fue por siniestro vial	Ministerio de Infraestructura	Algoritmo desarrollado	1		1		
	(3) Lectura de diagnósticos a traves de IA para inferir la gravedad de las lesiones	Ministerio de Infraestructura	Algoritmo desarrollado	1				1
	(4) Convenios de cooperación con efectores privados de salud	Ministerio de Infraestructura	N convenios firmados	14		2	4	8
4. Mantener actualizados los principales análisis de seguridad vial	(1) Informes de siniestralidad por tipo de usuario	Ministerio de Infraestructura	N informes de siniestralidad elaborados	4	1	1	1	1
	(2) Informe de costos en salud de la siniestralidad vial	Ministerio de Infraestructura	Informe publicado	2		1		1
	(3) Estudio de la prevalencia de alcohol y estupefacientes en victimas de siniestros viales	Ministerio de Infraestructura	Informe publicado	4	1	1	1	1
	(4) Estudio de factores concurrentes en la ocurrencia de siniestros con victimas graves y fatales	Ministerio de Infraestructura	Informe publicado	2		1		1

Gestión de la seguridad vial

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
3. Trabajo conjunto con ONGs, sector privado y organismos públicos								
1. Establecer un vínculo de cooperación con las ONGS y sociedad civil	(1) Reunión anual de presentación de datos de seguridad vial con ONGs	Ministerio de Infraestructura	Reunion anual	4	1	1	1	1
	(2) Participación de ONGs de seguridad vial locales en talleres para contraventores	Ministerio de Infraestructura	N talleres dictados	48	12	12	12	12
	(3) Participación de ONGS en actividades de concientización en torno a efemérides viales	Ministerio de Infraestructura	N eventos apoyados	28	7	7	7	7
2. Fortalecer los servicios para la atención a víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales	(1) Actualización, publicación y difusión de la guía para actuar ante siniestros viales	Ministerio de Justicia	Guía Publicada	1		1		
	(2) Elaboración de un protocolo jurídico policial para difusión del patrocinio legal a víctimas.	Ministerio de Justicia	Protocolo implementado	1		1		
	(3) Firma de un convenio con ANSV para ampliar el servicio de atención psicológica a víctimas y familiares	Ministerio de Justicia	Convenio firmado	1		1		
3. Implementar el programa Choferes Líderes para la mejora de acciones de seguridad vial con empresas de transporte	(1) Plan de trabajo anual	Ministerio de Infraestructura	Informe con planificación anual	4	1	1	1	1
	(2) Implementación de talleres y/o actividades de seguridad vial, innovación o eficiencia junto con las empresas de transporte	Ministerio de Infraestructura	N de talleres realizados	7	1	2	2	2
	(3) Implementación de actividades de sensibilización a conductores profesionales sobre la interacción con usuarios vulnerables	Ministerio de Infraestructura	N de líneas que particippn de la actividad	32	8	8	8	8
4. Mantener un vínculo de cooperación con empresas y sector privado	(1) Talleres de seguridad vial para empresas	Ministerio de Infraestructura	N talleres dictados	160	40	40	40	40
	(2) Apoyo a iniciativas privadas para la promoción del uso de SRI	Ministerio de Infraestructura	N puntos de chequeo de SRI con apoyo del GCBA	48	9	9	9	9
	(3) Participación en talleres de conducción segura junto con empresas	Ministerio de Infraestructura	N talleres anuales	31	3	6	6	6

Gestión de la seguridad vial

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
4. Mejora en los procesos de evaluación permanente de conductores								
1. Endurecer las penas por conducción bajo los efectos del alcohol	(1) Informe con propuesta de modificación normativa	Ministerio de Infraestructura	Informe de evaluación	1		1		
	(2) Presentación del proyecto para modificar la Ley vigente	Ministerio de Infraestructura	Informe presentado a la legislatura	1		1		
2. Mejorar los procesos de habilitación y evaluación permanente de conductores	(1) Informe de evaluación y recomendaciones sobre el impacto del pago voluntario y proceso de recupero de puntos en la conducta de los infractores y reincidentes	Ministerio de Infraestructura	Informe realizado	1		1		
	(2) Informe de implementación de las recomendaciones	Ministerio de Infraestructura	Informe de evaluación presentado					1
	(3) Optimización del proceso de identificación de conductores de transporte público de pasajeros que cometen faltas	Ministerio de Infraestructura	Nuevo proceso implementado	1			1	

Infraestructura segura

El objetivo de este eje del Plan es hacer que las calles, avenidas y autopistas de la Ciudad de Buenos Aires sean seguras a través de mejoras en el diseño vial existente, así como de la generación de nuevas infraestructuras para promover la movilidad sustentable. En primer lugar, se pretende establecer una gestión eficaz de la velocidad para contribuir a un entorno vial más seguro, ordenado y predecible. En segundo lugar, se identifican puntos clave de la ciudad donde deben ser introducidos cambios en el diseño vial para garantizar la seguridad de los usuarios más vulnerables. Por último, se planifican e implementan nuevas infraestructuras para promover el desplazamiento seguro a pie, en transporte público y en bicicleta alentando a generar un cambio hacia modos de transporte sustentables y seguros.

ÁREAS DE ACCIÓN

- Gestión y estandarización de velocidades seguras
- Ingeniería y diseño vial para una movilidad segura
- Expansión y cualificación de la infraestructura para peatones, ciclistas y transporte público

Infraestructura Segura								
ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
1. Gestión y estandarización de la velocidades seguras								
1. Revisar la normativa para modificar los límites de velocidad vigentes, facilitar la comprensión de la norma y promover velocidades seguras	(1) Informe con propuesta de Ley para armonizar los límites de velocidad	Ministerio de Infraestructura	Informe realizado	1		1		
	(2) Presentación del proyecto de Ley para la modificación de la Ley 2148.	Ministerio de Infraestructura	Proyecto presentado a la legislatura	1			1	
2. Digitalizar los límites de velocidad para facilitar su comunicación y cumplimiento	(1) Mapa digital con los límites de velocidad vigentes	Ministerio de Infraestructura	Mapa realizado	1		1		
	(2) Actualización del relevamiento de la cartelería de límites de velocidad existentes	Ministerio de Infraestructura	Relevamiento actualizado	1		1		
	(3) Publicación de límites vigentes digitalizados para su divulgación por parte de apps y mapas que guían la conducción	Ministerio de Infraestructura	Límites vigentes publicados	1				1
3. Incorporar estándares de diseño vial que garanticen velocidades seguras en el Manual de Diseño Urbano	(1) Informe con los criterios para definir límites de velocidad y anchos de carril seguros	Ministerio de Infraestructura	Informe realizado	1	1			
	(2) Incorporación de los criterios en el Manual de Diseño Urbano	Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana	Manual publicado con los criterios incorporados	1		1		

Infraestructura Segura

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
2. Ingeniería y diseño vial para una movilidad segura								
1. Intervenir los entornos de centros de trasbordo y otros atractores peatonales para mejorar la seguridad peatonal	(1) Informe con jerarquización de CTs y atractores peatonales de acuerdo a su peligrosidad	Ministerio de Infraestructura	Informe anual realizado	4	1	1	1	1
	(2) Intervenciones en CTs y/o atractores peatonales	Ministerio de Infraestructura	N de CTs/atractores intervenidos	6	0	2	2	2
2. Implementar intervenciones destinadas a reducir los incidentes graves con tránsito pesado	(1) Informe sobre jerarquización de tramos peligrosos en la red de tránsito pesado	Ministerio de Infraestructura	Informe anual realizado	4	1	1	1	1
	(2) Intervenciones en la red de tránsito pesado	Ministerio de Infraestructura	N de intervenciones realizadas	15	0	5	5	5
3. Intervenir en intersecciones con alto índice de peligrosidad	(1) Informe con jerarquización de intersecciones de acuerdo a su peligrosidad	Ministerio de Infraestructura	Informe anual realizado	4	1	1	1	1
	(2) Informe de Inspección de Seguridad Vial en las intersecciones jerarquizadas	Ministerio de Infraestructura	N informes anuales realizados	30	10	10	10	
	(3) Intersecciones intervenidas	Ministerio de Infraestructura	N intervenciones realizadas	30	0	10	10	10
	(4) Matriz de decisión para la priorización e intervención de intersecciones	Ministerio de Infraestructura	Matriz desarrollada	1		1		
4. Mejorar la infraestructura en vías rápidas para reducir la gravedad de los incidentes	(1) Recambio de barreras y defensas en autopistas	Ministerio de Infraestructura	Km de barreras y defensas renovadas	48,6	8,4	10,9	13,4	15,9
	(2) Estudio para la inclusión de defensas en vías rápidas (Av. 60-70km-h)	Ministerio de Infraestructura	Informe realizado	1		1		
5. Intervenir en avenidas para garantizar la circulación a velocidades seguras	(1) Reducción del ancho de carril en avenidas	Ministerio de Infraestructura	N de tramos de avenidas intervenidas	18	3	5	5	5
	(1) Capacitación de auditores	Ministerio de Infraestructura	Capacitación realizada	1		1		
	(2) Ejecución de auditorías en proyectos viales del Ministerio	Ministerio de Infraestructura	N proyectos auditados	4	1	1	1	1

Infraestructura Segura									
ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027	
3. Expansión y cualificación de la infraestructura para peatones, ciclistas y transporte público									
1. Establecer nuevas áreas peatonales	(1) Ampliación de areas peatonales en calles y avenidas	Ministerio de Infraestructura	N avenidas y calles intervenidas	6	0	2	2	2	
2. Mejorar el acceso peatonal en zonas escolares y hospitales	(1) Intervención de zonas escolares y hospitales	Ministerio de Infraestructura	N de intervenciones realizadas	8			4	4	
	(2) Materialización de obras de urbanismo táctico preexistentes	Ministerio de Infraestructura	N de intervenciones realizadas	4			2	2	
3. Mejorar la infraestructura para el transporte público	(1) Obras en AU Dellepiane para la incorporación de un carril exclusivo para buses.	Ministerio de Infraestructura	Corredor implementado	1				1	
	(2) Incorporación de líneas transporte publico eléctrico	Ministerio de Infraestructura	Nuevas lineas electricas en funcionamiento	2		1	1		
	(3) Puesta en valor de la señalización vial en MTB y carriles exclusivos;	Ministerio de Infraestructura	N de corredores de MTB y carriles intervenidos	8	2	2	2	2	
4. Analizar e intervenir la red de ciclovías para mejorar su seguridad	(1) Informe sobre estado de semaforización en cruces ciclistas	Ministerio de Infraestructura	Informe con identificación de cruces a semaforizar realizado	1	1				
	(2) Incorporación de semáforos ciclistas	Ministerio de Infraestructura	% de cruces a semaforizar con semáforo incorporado	50%		10%	20%	20%	
	(3) Estudio para la mejora de las conexiones entre los ejes de ciclovías existentes	Ministerio de Infraestructura	Estudio realizado	1		1			
	(4) Estudio del funcionamiento de diferentes tipologías de ciclo-vías con recomendaciones para aumentar su seguridad	Ministerio de Infraestructura	Estudio realizado	1		1			
	(5) Mejoras en las ciclovías con alto tránsito	Ministerio de Infraestructura	N de corredores intervenidos	3		3			

Infraestructura Segura								
ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
5. Mejorar la infraestructura ciclista para atraer nuevos usuarios.	(1) Instalación de infraestructura para guardado y/o estacionamiento de bicicletas	Ministerio de Infraestructura	N guarderías/bicicleteros instalados	12		6	6	
	(2) Incorporación de nuevas estaciones Ecobici	Ministerio de Infraestructura	N total de estaciones	400	400			
	(3) Incorporación de nuevas bicicletas a Ecobici	Ministerio de Infraestructura	N total de bicicletas	4000	4000			
	(4) Actualización de la normativa de estacionamiento de bicicletas en garajes privados para incentivar su uso	Ministerio de Infraestructura	Normativa actualizada	1	1			
	(5) Generación de un registro voluntario de bicicletas para facilitar el guardado en garajes	Ministerio de Infraestructura	Registro generado	1		1		

Fiscalización y vehículos seguros

El objetivo de este eje es promover el cumplimiento de normas de tránsito y disuadir conductas de riesgo, fomentando un ambiente vial más seguro en la Ciudad mediante la integración y expansión de un sistema electrónico de control y operativos de agentes de tránsito en la vía pública. De esta manera, se consigue una presencia constante para el control de factores de riesgo como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol al volante, el uso del casco, del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención para niños. Por último, este eje incluye una serie de acciones destinadas a incrementar la presencia de vehículos seguros en la ciudad que, por ejemplo, cuenten con dispositivos que alerten y controlen los excesos de velocidad, así como la priorización de circulación para vehículos de menor porte y que por ende infringen menos riesgo a usuarios vulnerables en áreas clave de la ciudad.

ÁREAS DE ACCIÓN

- Control electrónico de infracciones
- Operativos en la vía pública
- Vehículos seguros

Fiscalización y vehículos seguros

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
1. Control electrónico de infracciones								
1. Evaluar y potenciar el sistema de fiscalización electrónica de la velocidad	(1) Informe de evaluación de impacto del sistema actual y recomendaciones para su mejora	Ministerio de Infraestructura	Informe elaborado	4	1	1	1	1
	(2) Reporte con recomendaciones para nuevas ubicaciones de cinémómetros en base a datos de siniestralidad y/o velocidad	Ministerio de Infraestructura	Informe anual elaborado	4	1	1	1	1
	(3) Incorporación de nuevos cinemómetros	Ministerio de Infraestructura	N de nuevas cámaras instaladas	50	0	25	25	
	(4) Incorporación de sistema infrarrojo a los cinemómetros para optimizar el control nocturno	Ministerio de Infraestructura	% de cámaras con sistema infrarrojo	100%	38%	30%	32%	
	(5) Revisión del sistema para incorporar el control diferencial de transporte pesado y de pasajeros	Ministerio de Infraestructura	N cámaras con control diferencial de transporte pesado y de pasajeros	14		7	7	
2. Evaluar y potenciar el sistema de fiscalización electrónica de cruce en rojos, uso de cinturón y uso de celular	(1) Informe de evaluación de impacto del sistema actual y recomendaciones para su mejora	Ministerio de Infraestructura	Informe elaborado	1	1	1	1	1
	(2) Reporte con recomendaciones para nuevas ubicaciones de cámaras en base a datos de siniestralidad y/o factores de riesgo	Ministerio de Infraestructura	Informe anual elaborado	4	1	1	1	1
	(3) Incorporación de nuevas cámaras	Ministerio de Infraestructura	N de nuevas cámaras instaladas	50	0	25	25	

Fiscalización y vehículos seguros

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
2. Operativos de control en vía pública								
1. Incrementar los controles móviles de velocidad con foco en motociclistas y transporte de colectivos	(1) Implementación de puestos de control de velocidad aleatorios con foco en vehiculos particulares y motociclistas	Ministerio de Infraestructura	Hs anuales de control para particulares	6600	4800	5500	6100	6600
	(2) Implementación de puestos de control de velocidad aleatorios con foco en colectivos	Ministerio de Infraestructura	Hs anuales de control para colectivos	3400	2400	2800	3100	3400
2. Implementar controles de alcoholemia	(1) Implementación de controles de alcoholemia con foco en automovilistas	Ministerio de Infraestructura	N anual de conductores controlados	440000	440000	440000	440000	440000
	(2) Implementación de controles de alcoholemia con foco en motociclistas	Ministerio de Infraestructura	N anual de motociclistas controlados	70000	50000	50000	60000	70000
3. Controlar la circulación de transporte de cargas en vías rápidas	(1) Implementación de puestos de control para transporte pesado en Av Gral Paz	Ministerio de Infraestructura	Hs anuales de control para pesados en Av Gral Paz	2400	2400	2400	2400	2400
4. Incrementar los controles integrales con foco en motocislistas y automóviles	(1) Implementación de puestos de control integral para automovilistas	Ministerio de Infraestructura	Hs anuales de control integral para automóviles	690000	640000	640000	660000	690000
	(2) Implementación de puestos de control integral para motociclistas	Ministerio de Infraestructura	Hs anuales de control integral para motociclistas	250000	200000	200000	220000	250000
5. Ampliar la capacidad de control mediante la incorporación de nuevos agentes de tránsito y motos eléctricas	(1) Incorporación de agentes de tránsito	Ministerio de Infraestructura	N de nuevos agentes	600		600		
	(2) Incorporación de una flota motos eléctricas	Ministerio de Infraestructura	N de motos en funcionamiento	200		200		

Fiscalización y vehículos seguros

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
3. Vehículos seguros								
1. Promover pilotos y/o evaluaciones de sistemas de control inteligente de la velocidad en colectivos y/o transporte de cargas para garantizar el respeto de las velocidades máximas	(1) Mesa de trabajo con las empresas para implementar pruebas y evaluaciones	Ministerio de Infraestructura	Mesa de trabajo realizada	1		1		
	(2) Pruebas piloto implementadas	Ministerio de Infraestructura	N de pruebas piloto implementadas	3		1	1	1
	(3) Informe de resultados	Ministerio de Infraestructura	Informe elaborado	1				1
2. Incorporar el cumplimiento de estándares de seguridad vial en los vehículos y conductores que sean contratados para prestar servicios de transporte y logística al GCBA	(1) Informe de revisión de las condiciones de contratación vigentes y recomendaciones	Ministerio de Infraestructura	Informe elaborado	1		1		
	(2) Mapeo de nuevas contrataciones	Ministerio de Infraestructura	Mapeo realizado	1		1		
	(3) Incorporación de los requisitos en las nuevas contrataciones	Ministerio de Infraestructura	% contrataciones con requisitos incorporados	100%			100%	100%
	(4) Informe de análisis y recomendaciones con datos de telemetría de los vehiculos de flota del GCBA	Ministerio de Infraestructura	Informe realizado	1		1		
3. Estimular la ruptura de cargas para el uso de vehiculos de menor porte en áreas con alto tránsito peatonal y ciclista	(1) Elaboración de un plan de implementación	Ministerio de Infraestructura	Plan elaborado	1		1		
	(2) Implementación del plan en Microcentro	Ministerio de Infraestructura	% del plan implementado	2			50%	100%
4. Mejorar el proceso de notificaciones para la realización de la Verificación Técnica Vehicular (VTV)	(1) Firma de acuerdo con DNRPA para acceder al universo de titulares a notificar	Ministerio de Infraestructura	Acuerdo firmado	1		1		

Comunicación, Educación y Capacitación de los usuarios de la vía

El objetivo de este eje del plan es crear una cultura de seguridad vial integral e informada, a través de educación y concientización de diferentes sectores de la sociedad y los medios de comunicación. Se aborda el fortalecimiento de la comunicación estratégica a la población para transmitir mensajes claros y basado en datos y evidencias para la disuasión de comportamientos riesgo, además de mejorar la cobertura mediática sobre la seguridad vial como un grave problema de salud pública. A su vez, propone acciones para promover la movilidad segura y activa en instituciones de educación inicial, primaria y secundaria para alcanzar resultados de largo plazo. Finalmente, busca fortalecer las capacidades técnicas de los empleados de gobierno, personal técnico, conductores profesionales y de todos los usuarios viales para alcanzar conductas más seguras en el corto y medio plazo.

ÁREAS DE ACCIÓN

- Comunicación y concientización sobre la movilidad segura
- Educación y promoción de la movilidad activa y segura
- Capacitación y fortalecimiento de capacidades técnicas

Comunicación, Educación y Capacitación

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
1. Comunicación y concientización de la población sobre movilidad segura								
1. Promover actividades de comunicación estratégica en seguridad vial	(1) Definición de un calendario anual con acciones intersectoriales de comunicación sobre seguridad vial y movilidad activa	Ministerio de Infraestructura	Calendario anual definido	4	1	1	1	1
	(2) Eventos de concientización sobre seguridad vial y movilidad segura en fechas clave	Ministerio de Infraestructura	N de eventos realizados	8	2	2	2	2
	(3) Activaciones sobre seguridad vial y presencias en eventos	Ministerio de Infraestructura	N de activaciones realizadas	160	40	40	40	40
2. Diseñar, implementar y evaluar campañas enfocadas en factores de riesgo para promover comportamientos seguros	(1) Capacitación pre campaña	Ministerio de Infraestructura	Capacitacion realizada	2	1	1	1	1
	(2) Encuesta pre campaña	Ministerio de Infraestructura	Encuesta implementada	2	1	1	1	1
	(3) Implementación de la campaña	Ministerio de Infraestructura	Campaña implementada	2	1	1	1	1
	(4) Evaluación post implementación	Ministerio de Infraestructura	Evaluación realizada	2	1	1	1	1
3. Divulgar acciones de seguridad vial y sus resultados a la prensa	(1) Realización de ruedas de prensa para la divulgación de acciones y datos relacionados a seguridad vial	Ministerio de Infraestructura	Ruedas de prensa realizadas	20	5	5	5	5
	(2) Posteos com mensajes de seguridad vial en las redes sociales del GCBA	Ministerio de Infraestructura	N de posteos anuales	48	12	12	12	12
4. Capacitar a periodistas y comunicadores para promover una comunicación eficaz de las seguridad vial	(1) Organización de talleres para periodistas	Ministerio de Infraestructura	N de talleres realizados	4	1	1	1	1
5. Capacitar voceros de la seguridad vial dentro del GCBA	(1) Mapeo de funcionarios	Ministerio de Infraestructura	Mapeo realizado	4	1	1	1	1
	(2) Entrenamientos de vocería	Ministerio de Infraestructura	Entrenamieto realizado	20	5	5	5	5

Comunicación, Educación y Capacitación

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
2. Educación y promoción de la movilidad activa y segura								
1. Impulsar acciones educativas sobre seguridad vial en escuelas	(1) Implementación del Programa Amigos de la Educación Vial	Ministerio de Infraestructura	N talleres dictados	200	50	50	50	50
	(2) Visitas de estudiantes al parque vial	Ministerio de Infraestructura	N estudiantes que visitaron el parque	13000	2000	3000	4000	4000
	(3) Visitas educativas a escuelas inicial, primaria y secundaria	Ministerio de Infraestructura	N de estudiantes capacitados	10000	2500	2500	2500	2500
	(4) Actividades educativas durante epoca de vacaciones	Ministerio de Infraestructura	N de niños y niñas que participaron	4000	1000	1000	1000	1000
	(5) Informe y recomendaciones para la reglamentación de la Ley 2297 de educación vial	Ministerio de Infraestructura	Informe elaborado	1		1		
	(6) Articulación de los programas escuelas abiertas y escuelas verdes	Ministerio de Infraestructura	Plan de trabajo anual	3		1	1	1
2. Ordenar la la entrada y salida de las escuelas para que pueda realizarse de manera segura.	(1) Implementación del programa Sube y Baja	Ministerio de Infraestructura	N de nuevas escuelas con programa implementado	150	30	35	40	45
3. Implementar programas de promoción de la movilidad activa	(1) Implementación del programa Soltate para aprender a andar en bicicleta	Ministerio de Infraestructura	N de eventos anuales	80	10	20	25	25
	(2) Implementación de prueba piloto del programa bici bus	Ministerio de Infraestructura	N de pilotos implementados	3	1	2		
	(3) Implementación del programa bici bus	Ministerio de Infraestructura	N de escuelas con programa implementado	11		1	3	7

Comunicación, Educación y Capacitación

ACCIONES	PRODUCTOS	RESPONSABLES	INDICADOR	METAS	2024	2025	2026	2027
3. Capacitación y fortalecimiento de capacidades técnicas								
1. Capacitar a empleados del GCBA en conceptos de seguridad vial alineados con el Sistemas Seguro y la Visión Cero	(1) Desarrollo de contenidos y plataforma	Ministerio de Infraestructura	Contenidos y plataforma desarrollados	1		1		
	(2) Curso implementado	Ministerio de Infraestructura	Curso implementado	1			1	
2. Mejorar las capacidades técnicas relacionadas con la seguridad vial en diferentes áreas del GCBA	(1) Implementación de capacitaciones específicas	Ministerio de Infraestructura	N de talleres implementados	24	6	6	6	6
3. Capacitar en seguridad vial a conductores profesionales a través del programa Choferes Líderes	(1) Capacitación sobre seguridad vial a conductores de colectivos	Ministerio de Infraestructura	N de conductores de colectivo capacitados	8000	500	2500	2500	2500
	(2) Capacitación sobre seguridad vial a conductores de cargas	Ministerio de Infraestructura	N de conductores de cargas capacitados	500	50	100	150	200
4. Capacitar y alinear la labor de los controladores de faltas a los principios del sistema seguro	(1) Implementación de capacitaciones	Ministerio de Infraestructura	N de capacitaciones realizadas	3		1	1	1
	(2) Elaboración de un protocolo de actuación para la revisión de faltas	Ministerio de Infraestructura	Protocolo elaborado	1		1		

Resumen del número de áreas de acción, acciones y productos por cada eje del Plan de Seguridad Vial

PILARES	ÁREAS DE ACCIÓN	ACCIONES	PRODUCTOS
Gestión de la seguridad vial	4	12	34
Infraestructura segura	3	13	36
Fiscalización y vehículos seguros	3	11	27
Comunicación, educación y capacitación de los usuarios	3	12	29
	13	48	126

© Ministerio de Infraestructura - GCBA



Estrategias transversales

Como se desarrolló en el diagnóstico, entre los problemas detectados, se encuentra la velocidad como principal factor de riesgo en los siniestros graves y mortales, la gran presencia de ocupantes de motocicletas entre las víctimas mortales y la significativa participación del transporte de pasajeros y de cargas en los siniestros letales. En respuesta a ello, se plantean estrategias de abordaje transversales. Éstas reúnen acciones de todos los ejes y buscan tener un impacto inmediato para gestionar velocidades seguras, así como para disminuir la participación directa de estos grupos en las muertes en el tránsito.

Resumen de productos específicos por Eje para cada estrategia transversal

EJES	VELOCIDAD	MOTOS	COLECTIVOS	T.PESADO
Gestión de la seguridad vial	1	0	3	1
Infraestructura segura	5	4	2	1
Fiscalización y vehículos seguros	3	3	3	4
Comunicación, educación y capacitación de los usuarios	1	0	1	1
	10	7	9	7

Estrategia transversal gestión de la velocidad

Revisar la normativa de los límites de velocidad para promover velocidades seguras

Digitalizar los límites de velocidad para facilitar su comunicación y cumplimiento

Incorporar estándares de diseño vial para garantizar velocidades seguras en el Manual de Diseño Urbano

Intervención de 30 intersecciones peligrosas y 6 centros de trasbordo

Reducir de anchos de carril en avenidas

Evaluar y monitorear el factor de riesgo velocidad

Implementar campañas anuales de comunicación

50 nuevas cámaras de velocidad y mejora de la detección nocturna de infracciones

Incrementar un 34% en operativos de control de la velocidad

Promover uso de sistemas de control inteligente de la velocidad en buses y camiones

Estrategia transversal para motociclistas

Intervenir 30 intersecciones críticas

Reducir anchos de carril en avenidas

Renovar barreras y defensas en autopistas

Carril exclusivo Dellepiane: disminución de viajes interurbanos en moto

50 nuevas cámaras y mejora de la detección nocturna

Incrementar un 31% los operativos de control de la velocidad

Incrementar un 174% los motociclistas controlados en alcoholemia

Estrategia transversal para transporte de pasajeros

Intervenir 6 centros de trasbordo	Carril exclusivo Dellepiane: segregación del transporte público + puesta en valor de la señalización vial en MTB y carriles exclusivos	Capacitar en seguridad vial a conductores profesionales a través del programa Choferes Líderes
Implementar acciones de SV a través del programa Choferes Líderes	Optimizar el proceso de identificación de los conductores de colectivos que cometen faltas	Desarrollo de capas geográficas para monitorear los excesos de velocidad de las líneas de colectivo por GPS
Adaptar el sistema de fiscalización electrónica para incorporar el control de los límites diferenciales de los buses	Incrementar un 34% los operativos de control de la velocidad en MTB	Promover el uso de sistemas de control inteligente de la velocidad en buses

Estrategia transversal para transporte de cargas

Adaptar el sistema de fiscalización electrónica para incorporar el control de los límites diferenciales del transporte de cargas	Estimular la ruptura de cargas para el uso de vehículos de menor porte en áreas con alto tránsito peatonal y ciclista	Incorporar el cumplimiento de estándares de seguridad vial en las contrataciones de servicios de transporte y logística al GCBA
Implementar puestos de control para transporte pesado en Av. Gral Paz	15 Intervenciones en Red de Transito Pesado	Capacitar en seguridad vial a conductores profesionales a través del programa Choferes Líderes
Implementar acciones de SV a través del programa Choferes Líderes		

