

Anuario de Siniestralidad de la Ciudad de Buenos Aires 2024

Jefe de Gobierno

Jorge Macri

Ministro de Infraestructura

Pablo Bereciartua

Secretario de Transporte

Guillermo Krantzer

Secretario de Planificación de la Movilidad y Seguridad Vial

Antonio Cortés

Director General de Seguridad Vial

Roberto Domecq

Gerenta del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial

Mariana Sanguinetti

Autores

Josefina Tamis (Vital Strategies)

Mariana Sanguinetti

Leandro Artusi

Marcos Sant

Equipo técnico del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial

Cecilia Arraras

Leandro Artusi

Patricio Devoto

Nahir Fabiani

Ariel Matalón

Fernanda Migliucci

Alicia Roldán

Marcos Sant

Alejandro Sicra

Ana Street

Equipo Técnico Vital Strategies

Ezequiel Dantas

Josefina Tamis

Diego Vargas

Diseño

Renata Alicata

Agradecimientos

A Vital Strategies y Johns Hopkins University por el apoyo técnico brindado y a la Iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global



Desde la Ciudad de Buenos Aires renovamos nuestro compromiso con la seguridad vial, porque cada vida cuenta y merece ser cuidada. Todas las medidas que hemos tomado tienen como objetivo reducir, año tras año, la cantidad de fallecidos en siniestros viales. Detrás de cada una de esas cifras hay una persona, una familia y una historia que no debemos olvidar.

Hoy la Ciudad registra 3,4 fallecidos cada 100.000 habitantes. Es una tasa más baja que la del promedio nacional, donde la cifra prácticamente se triplica, pero aún significa que más de 100 personas pierden la vida cada año en siniestros evitables. Casi nueve de cada diez son peatones y motociclistas, los actores más vulnerables de la vía. Estos números nos marcan que, aunque hemos avanzado, todavía tenemos un desafío enorme por delante.

Para el Gobierno de la Ciudad, la seguridad vial es una prioridad. En 2024 pusimos en marcha un nuevo Plan de Seguridad Vial con una meta concreta: reducir un 40% las muertes en los próximos cuatro años. Para alcanzarla estamos impulsando límites de velocidad más seguros, sanciones más severas a quienes conduzcan bajo los efectos del alcohol o sustancias, controles más estrictos y mejoras en las calles para priorizar a peatones y ciclistas. Entre 2020 y 2023 llevamos adelante el segundo Plan de Seguridad Vial en la Ciudad y logramos reducir un 30% las víctimas fatales.

Desde el inicio de esta gestión dimos pasos decisivos para jerarquizar esta agenda: por primera vez creamos la Dirección General de Seguridad Vial y, además, constituimos la Secretaría de Tránsito, otorgándole mayor relevancia dentro de la estructura institucional de la Ciudad.

También avanzamos en tecnología e infraestructura. Incorporamos 50 cámaras en puntos estratégicos para fiscalizar la velocidad y proteger a los actores más vulnerables. Además, estamos rediseñando 30 intersecciones críticas para reducir el riesgo de siniestros graves.

El **Anuario de Datos de Siniestralidad Vial 2024** presenta un análisis detallado de los principales indicadores de la Ciudad. Su objetivo es ofrecer estadísticas precisas, evaluar tendencias y extraer conclusiones útiles que orienten nuestras políticas públicas. De este modo, buscamos priorizar estrategias efectivas para seguir reduciendo la siniestralidad.

Gracias al acompañamiento de Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global (BIGRS), Buenos Aires pudo consolidar un sistema de información más robusto, mejorar la gestión de la seguridad vial y avanzar en políticas concretas para reducir muertes y lesiones en el tránsito. También fue clave el aporte de Vital Strategies, con quienes desarrollamos proyectos que fortalecieron la calidad de los datos de siniestralidad y los procesos que permiten ponerlos al servicio de la gestión pública.

La seguridad vial es, en definitiva, una responsabilidad compartida.

Ing. Pablo Bereciartua
Ministro de Movilidad e Infraestructura
Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires



La seguridad vial es una prioridad estratégica para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; moverse por nuestra Ciudad tiene que ser cada vez más seguro.

En línea con los objetivos establecidos en el Plan de Seguridad Vial 2024-2027, el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial, junto con Vital Strategies, partner de la Iniciativa Bloomberg Philantropies para la Seguridad Vial Global, nos enorgullece presentar el Anuario de Datos de Siniestralidad Vial 2024.

Este documento reúne los principales indicadores de siniestralidad vial registrados en la ciudad durante el año 2024, con el propósito de ofrecer información confiable, actualizada y útil para el diseño, seguimiento y evaluación de políticas públicas orientadas a la reducción de víctimas en el tránsito.

En la Ciudad de Buenos Aires hemos adoptado el enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero como pilares fundamentales de nuestra política de movilidad. Este enfoque reconoce que los errores humanos son inevitables y por ello el diseño del sistema de transporte, desde la infraestructura, la normativa, el control y la educación vial deben estar orientados a evitar que esos errores no generen lesiones ni muertes evitables.

En este camino, la Ciudad de Buenos Aires fue reconocida internacionalmente con el premio Plata en el Speed Challenge Global de Bloomberg Philanthropies, por su compromiso en reducir la velocidad en áreas urbanas y promover calles más seguras. Este reconocimiento destaca la implementación de límites de velocidad más bajos en corredores de alto riesgo, el uso de tecnología moderna de fiscalización y el fortalecimiento de controles, medidas que refuerzan el enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero que guían nuestra política de movilidad.

Este anuario incluye análisis estadísticos de los siniestros viales, caracterización de las víctimas según gravedad de lesiones, desagregación según modos de desplazamiento, estudios de factores de riesgo y estimaciones de los costos asociados a la siniestralidad. Esta información permite comprender mejor la magnitud y evolución del problema, identificar patrones relevantes y orientar acciones concretas para mejorar la seguridad vial.

Desde la Secretaría de Transporte, reafirmamos nuestro compromiso con la producción de conocimiento técnico que contribuya a salvar vidas y construir una movilidad más segura para todas las personas que transitan la Ciudad. Este anuario es una herramienta clave para avanzar hacia ese objetivo, y esperamos que sea de utilidad para tomadores de decisión, equipos técnicos, investigadores y toda persona interesada en promover una ciudad más segura y equitativa.

Ing. Guillermo Krantzer

Secretario de Transporte
Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires



Las lesiones causadas por el tránsito representan un grave problema de salud pública a nivel mundial y son reconocidas por los organismos internacionales como una de las principales causas de mortalidad y morbilidad prevenible. Cada año, se estima que 1,19 millones de personas pierden la vida y hasta 50 millones más sufren lesiones graves como consecuencia de siniestros viales, generando un impacto sustancial en la carga de enfermedad, en los sistemas de salud y en la productividad social y económica de los países. Reducir este problema requiere estrategias integrales y sostenidas, fundamentadas en la evidencia científica.

La Iniciativa de Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global (BIGRS) ha trabajado por más de una década en ciudades con una alta carga de siniestralidad, brindando asistencia técnica y fortaleciendo las capacidades locales para implementar políticas públicas efectivas. En Buenos Aires, BIGRS ha acompañado los esfuerzos de la ciudad para consolidar un sistema de información robusto, mejorar la gestión de la seguridad vial y avanzar en intervenciones que han demostrado ser eficaces en la reducción de muertes y lesiones por siniestros de tránsito. El Anuario de Siniestralidad Vial de Buenos Aires 2024 se enmarca en la estrategia del Plan de Seguridad Vial de la ciudad, proceso en el que la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial ha brindado acompañamiento técnico sostenido. Este informe constituye un hito en el fortalecimiento de la gestión basada en datos, al proveer una herramienta robusta para la formulación, el seguimiento y la evaluación de políticas públicas orientadas a salvar vidas. Su publicación reafirma el compromiso de la Ciudad de Buenos Aires con la transparencia y con la comunicación hacia la ciudadanía, un componente clave para consolidar una cultura de seguridad vial.

Felicitamos a las autoridades y equipos técnicos locales por este esfuerzo sostenido, un ejemplo de cómo la evidencia puede sustentar decisiones que se traducen en transformaciones positivas de largo plazo.

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** 

Un sistema de datos sólido y confiable constituye la base de cualquier estrategia efectiva de seguridad vial, ya que permite dimensionar con precisión la magnitud de los problemas, identificar tendencias y orientar intervenciones que salvan vidas. La disponibilidad de información precisa, oportuna y accesible es, por lo tanto, un pilar esencial para avanzar hacia calles más seguras e implementar políticas públicas basadas en evidencia.

Desde Vital Strategies hemos trabajado en diversos proyectos junto a la Ciudad de Buenos Aires con el objetivo de mejorar la calidad de sus datos de siniestralidad vial y de optimizar los procesos que permiten ponerlos al servicio de la gestión pública. El Anuario de Siniestralidad Vial de Buenos Aires 2024 es un reflejo concreto de ese esfuerzo compartido, un producto que sintetiza años de colaboración para construir evidencia robusta y accesible.

Felicitemos al Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial (OMSV) por el gran trabajo que realizan de manera sostenida. Nos sentimos parte de este proceso, acompañando con aportes técnicos orientados a la calidad de los datos y a la mejora de los mecanismos de acceso y difusión, de modo que la ciudadanía disponga de información clara, comprensible y útil. La publicación de este informe constituye un hito para la ciudad y demuestra cómo los datos, gestionados de manera adecuada, se convierten en una herramienta clave tanto para la toma de decisiones como para fortalecer la confianza entre las instituciones y la sociedad.

Ezequiel Dantas

Director de vigilancia de datos en seguridad vial

Vital Strategies

<https://www.vitalstrategies.org/>



**Vital
Strategies**

Indice

Introducción	14
Metodología	16
Consolidación de datos de personas fallecidas y lesionadas	16
Glosario y Definiciones	19
Abreviaciones y siglas	22
Datos de Contexto	24
Datos Jurisdiccionales	24
Viajes diarios en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires	25
Información histórica de siniestralidad vial	27
Siniestralidad año 2024	30
Siniestros con víctimas mortales	30
Siniestros con víctimas lesionadas graves	43
Siniestros con víctimas lesionadas leves	53
Perfiles específicos	62
Siniestros graves y mortales asociados a peatones	62
Siniestros asociados a usuarios de motocicleta	68
Siniestros asociados a usuarios de bicicleta	74
Siniestros asociados a vehículos de 4 o más ruedas	80
Estudios de factores de riesgo	86
Velocidad	86
Uso de cinturón	90
Uso correcto de casco	94
Menores viajando de manera protegida	98
Presencia de distracciones	102
Costos de siniestralidad vial	108
Tablas y gráficas	112
Referencias bibliográficas	118

Introducción

Los siniestros viales son un grave problema de salud pública a nivel mundial, según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) 1,19 millones de muertes se registran anualmente debido a esta causa. Esta problemática se intensifica en los países de ingresos medios y bajos, como Argentina. En nuestro país, según datos provisorios, en 2024 se registraron 4.027 muertes por siniestro vial (ANSV, 2025).

Es por ello que 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 se comprometieron a reducir a la mitad el número de víctimas mortales en sus calles y rutas.

En concordancia con esto, la Ciudad de 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, se cumplió la meta parcial de reducir un 30% las víctimas en ese período.

Con su nuevo Plan de Seguridad vial 2024-2027, la ciudad busca renovar su compromiso con la seguridad vial buscando reducir un 40% las muertes en el período respecto del promedio 2016-2019 y así sentar las bases para alcanzar la reducción del 50% en 2030.

El Anuario de Datos de Siniestralidad Vial 2024 es un documento que se inserta dentro de esta estrategia.

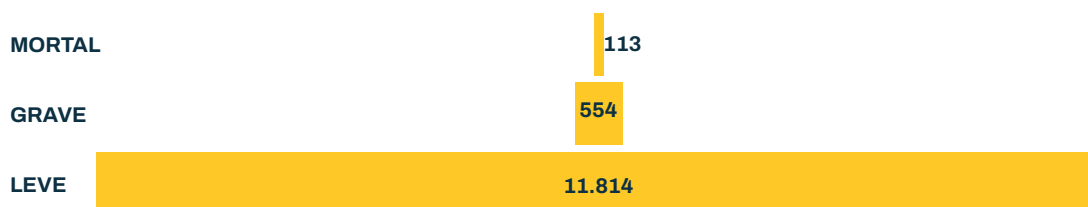
Contiene los principales indicadores de seguridad vial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para ese año.

El objetivo principal es publicar análisis estadísticos de los registros por siniestros viales en la ciudad, la evaluación de tendencias acumuladas y extraer conclusiones que ayuden a priorizar mejores estrategias para que la sociedad no pierda más víctimas asociadas a siniestros viales.

Durante el año 2024, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocurrieron un total de 10.569 siniestros de tránsito, con un total de 12.482 víctimas.

Caracterización de víctimas según gravedad de la lesión.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Aproximadamente 1 de cada 100 víctimas por siniestros de tránsito en la ciudad fue mortal.

En el 4,4% de los casos pudo constatarse que las víctimas tuvieron lesiones graves.

En la ciudad hubo 34 víctimas por siniestros vial por día.

El presente Anuario consta de seis capítulos: en el primer capítulo se detalla la metodología, en el segundo, se presentan datos de contexto e información histórica de la siniestralidad vial de la ciudad. El capítulo siguiente contiene el análisis detallado de los siniestros viales en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante el año 2024, así como de sus víctimas mortales y lesionadas. El cuarto capítulo presenta información desagregada de la siniestralidad vial según diferentes modos de desplazamiento en que las personas transitan la ciudad. En el quinto capítulo se incluyen resultados relevantes de análisis de factores de riesgo realizados por el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial (OMSV) de la Ciudad y la Universidad Johns Hopkins para el año 2024. Finalmente, en el sexto capítulo se presenta la estimación de los costos de siniestralidad para el año 2024.

Metodología

Consolidación de datos de personas fallecidas y lesionadas

Siguiendo los estándares internacionales¹, la fuente primaria de los datos de víctimas mortales y lesionadas con la que cuenta la Ciudad es la policial. Surge de los sumarios que tramitan las fuerzas de seguridad con presencia territorial en CABA, dado que los incidentes viales que causan la muerte o un daño en el cuerpo de alguno de sus participantes constituyen delitos y se enmarcan en los Arts. 84 bis (también llamado Art. 84 2do. párrafo) y 94 bis (Art. 94 2do. párrafo) respectivamente del Código Penal de la Nación. Por tal motivo, ante la ocurrencia de estos incidentes necesariamente se requiere la intervención de la fuerza pública. Principalmente los datos provienen de la Policía de la Ciudad de Buenos Aires a través del Ministerio de Seguridad (MS) aunque también podrían existir casos provenientes de otras fuerzas con estado policial vigente.

Esta fuente es complementada con registros sanitarios y consultas al Poder judicial para obtener un registro acabado de los siniestros viales.

Víctimas Mortales

La consolidación de los datos anuales de víctimas y siniestros mortales se realiza conjuntamente entre el OMSV y MS. Si bien la fuente principal son los sumarios instruidos en ocasión de homicidios culposos con vehículos involucrados, se utilizan fuentes complementarias para lograr abarcar la totalidad de las personas fallecidas en incidentes viales. Estas fuentes son reportes del Sistema de Atención Médica de Emergencia (SAME),

¹ Data Systems - World Health Organization - https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/44256/9789241598965_eng.pdf

² Ver glosario para la definición de siniestro vial

solicitudes cursadas al Cuerpo de Agentes de Tránsito por controles de alcoholemia en el marco de

un siniestro vial, Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA), Centro de Gestión de la Movilidad (CGM), Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT); Ministerio Público Fiscal de la Ciudad y de la Nación y medios y redes sociales.

Todos los hechos se auditan para confirmar que cumplan con la definición de víctima mortal por siniestro vial² y para obtener las variables de interés para los informes estadísticos del OMSV.

Es importante mencionar que el seguimiento que realiza la instrucción policial de los heridos en siniestros viales es de siete a diez días, por lo tanto el Observatorio utiliza otras dos fuentes para captar a todas las personas fallecidas por hechos de tránsito según la definición internacional y no solamente a aquellas que mueren en el lugar del hecho.

Por un lado, la vigilancia de ingresos por siniestro vial en los hospitales públicos de la ciudad (ver más adelante) permite realizar el seguimiento de las víctimas que permanecen internadas en los hospitales públicos a causa del hecho para detectar su sobrevida.

Por otro lado, mediante consultas al Poder Judicial (Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional y Ministerio Público Fiscal de la Nación), se obtiene la información correspondiente a los homicidios culposos en ocasión de siniestro vial. Esto permite confirmar los casos previamente detectados y captar algunos casos adicionales, como aquellos que son derivados desde el sistema público y fallecen en establecimientos privados a causa de siniestros viales ocurridos en la Ciudad de Buenos Aires dentro de los 30 días del hecho.

Víctimas Lesionadas

En el caso de siniestros y víctimas lesionadas, el OMSV trabaja con bases de datos provistos por el MS. Esta base de datos contiene las causas caratuladas como lesiones culposas que se originan a partir de un siniestro vial, esto quiere decir, en primer lugar, que la información sobre las víctimas corresponde a aquellas registradas en el lugar del hecho y que sólo incluye siniestros con víctimas.

Desde 2016 un equipo especializado del OMSV realiza vigilancia de los pacientes ingresados a hospitales públicos por lesiones de tránsito relevando catorce hospitales de agudos de la ciudad. Esta pesquisa resulta lo suficientemente exhaustiva ya que los auxilios que el SAME efectúa en la vía pública son derivados en todos los casos a las instituciones públicas para su primera atención hospitalaria.

Si bien los registros policiales son la principal fuente para los siniestros viales, en el caso de las lesiones no es posible determinar la gravedad de los heridos a través de esta fuente, ya que todos los hechos son caratulados como lesiones culposas. Para determinar la gravedad de los siniestros, el equipo del OMSV registra los días de internación de cada paciente atendido en las mencionadas instituciones así como también

se registran las derivaciones al sistema privado.

En algunos de estos casos es posible establecer también la duración de la internación. En los casos en que se puede establecer que las víctimas permanecieron internadas al menos 24 horas a causa del siniestro, sea en el sistema público o el privado, se los clasifica como graves.

Finalmente, el equipo del Observatorio realiza un cruce caso a caso de los datos hospitalarios con los policiales para determinar la gravedad de las lesiones reportadas por la fuente policial.

Glosario y Definiciones

Las definiciones adoptadas por el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires se basan en las establecidas en el Glosario Ilustrado para Estadísticas de Transporte (4ta Edición). Las mismas son recomendadas por organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Foro Internacional del Transporte. Algunos términos han sido adaptados para ajustarlos a los usos y clasificaciones locales.

Siniestro vial o siniestro de circulación con víctimas

Cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta.

Un suicidio o intento de suicidio no se considera un siniestro, sino un incidente causado por un acto deliberado de infligirse lesiones mortales. Sin embargo, si un suicidio o un intento de suicidio causan heridas a otro usuario, entonces el incidente debe ser considerado un siniestro con víctimas.

Se incluyen: las colisiones entre vehículos; entre vehículos y peatones; entre vehículos y animales u obstáculos fijos; los siniestros viales con la intervención de sólo un vehículo; y las colisiones entre vehículos y trenes. Las colisiones múltiples se contabilizan como un solo hecho de tránsito si las colisiones se suceden en un periodo de tiempo muy corto.

Se excluyen los hechos de tránsito con sólo daños materiales. Se excluyen los actos terroristas. Por la definición de los vehículos necesarios para que se catalogue como siniestro vial, no se incluyen los siniestros entre trenes y peatones.

Víctimas

Cualquier persona muerta o herida como consecuencia de un siniestro vial.

Víctima mortal: Cualquier persona fallecida luego y dentro de los 30 días de un hecho de tránsito por causas directa o indirectamente atribuibles al hecho, excluidos los suicidios.

Víctima grave: Toda persona para la que pudo constarse que las lesiones ocasionadas por el siniestro exigieron su hospitalización por al menos 24 hs.

Víctima leve: Aquellas que permanecieron menos de 24hs hospitalizados por la lesión o no requirieron traslado a establecimientos sanitarios a causa del siniestro.

Vehículos y modos de desplazamiento de las víctimas

Vehículo: Vehículo con ruedas destinado para su uso en vías o carreteras.

Vehículo a motor: Vehículo de carretera provisto de un motor que constituye su único medio de propulsión, normalmente se utiliza para el transporte de personas o mercancías o para remolcar vehículos utilizados para el transporte de personas o mercancías. Las estadísticas no incluyen vehículos de motor que se desplazan sobre rieles.

A pie o peatón: Víctima que circulaba a pie, distinta de cualquier ocupante de un vehículo, ya sea un conductor/a o un pasajero/a. Se incluyen los ocupantes o personas que empujan o arrastran un coche de bebé o una silla de ruedas o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones. Se incluyen también las personas que caminan empujando una bicicleta o un ciclomotor.

Automóvil: Vehículo a motor destinado al transporte de personas, diferente de los motovehículos, y que tenga hasta nueve plazas (incluyendo al asiento del conductor) (Sedan, SUV, coupe, etc). Incluye taxis.

Bicicleta: Vehículo con al menos dos ruedas, que generalmente es accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas. Incluye bicicletas de pedaleo asistido y/o con motor.

Motovehículo o Motocicleta: Vehículo a motor no carrozado que incluye motocicleta, ciclomotor y cuatriciclo.

Vehículo de Emergencia o Móvil: Móviles policiales, ambulancias, autobombas.

Transporte de Cargas: Vehículos destinados al transporte de cargas. Incluye tanto Camiones -vehículo a motor diseñado, exclusiva o principalmente, para el transporte de mercancías que posee una masa máxima autorizada superior a 3.500kg, (con o sin acoplado o semirremolque, etc.), camión de recolección de residuos – como Utilitarios - vehículo a motor diseñado, exclusiva o principalmente, para el transporte de mercancías que posee una masa máxima autorizada de hasta 3.500kg, (utilitarios, furgonetas, pick-ups, camioneta con caja de carga).

Transporte Público: Vehículos de autotransporte público de pasajeros/as, incluyendo tanto colectivos como ómnibus de larga distancia o combis. Como modo de desplazamiento de las víctimas: Personas que fallecen producto de un incidente cuando se encuentran dentro, descendiendo o ascendiendo de las unidades de autotransporte público de pasajeros/as.

Tren: Equipo móvil que se desplaza exclusivamente sobre rieles

Vehículo de cuatro o más ruedas: Con fines estadísticos, en determinadas secciones del presente anuario se agrupan las categorías de automóvil, transporte de cargas y transporte público dentro de esta categoría.

Monopatín: Dispositivo de movilidad personal, eléctrico o no.

Según tipo de incidente

Incidente Múltiple: Cuando participan más de un vehículo como contraparte de la víctima.

Incidente Simple: Colisión sin otro vehículo involucrado. Ya sea contra objetos inmóviles fijados de manera permanente o semipermanente (columna, árbol, semáforo etc.) o pérdidas de equilibrio de vehículos de dos ruedas que desencadenen la caída de sus ocupantes donde la fuente indique que el hecho no involucró a ninguna otra contraparte activa. No se consideran en esta categoría las colisiones de motocicletas o bicicletas contra puertas de vehículos de motor abiertas súbitamente. En estos casos la contraparte es el vehículo específico de la colisión.

Otro: Otros vehículos

Sin datos: Sin datos sobre el modo de desplazamiento de la víctima / la contraparte.

Roles

Lugar que ocupa la víctima respecto al vehículo en el que circula

Conductor/a: Cualquier persona implicada en un siniestro vial con víctimas, que estuviera conduciendo un vehículo en el momento del hecho.

Pasajero/a: Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo en el momento del siniestro vial, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo.

Peatón/a: Circulación a pie.

Ciclista: Toda persona que se encontraba conduciendo una bicicleta al momento de ocurrido el siniestro.

Vías

Avenida General Paz: Todas las vías que discurren en franja comprendida entre la línea frentista del lado CABA y la línea frentista del lado PBA. En el caso de las víctimas mortales se analiza, caso a caso, si el siniestro ocurrió en las calzadas centrales, las colectoras o la calle denominada General Paz para clasificar correctamente el tipo de vía del siniestro. Para el resto de los siniestros se toma la codificación geográfica de la fuente original (Policía de la Ciudad)

Autopistas: Autopista Dellepiane, Autopista Lugones, Autopista Perito Moreno – AU 6, Autopista Presidente Héctor J. Cámpora – AU 7, Autopista Cantilo, Autopista 9 de Julio Sur y Autopista Illia, Autopista 25 de Mayo y Autopista Buenos Aires – La Plata hasta el límite jurisdiccional.

Calle: Arteria cuya calzada tiene un ancho comprendido entre cinco (5) y trece (13) metros. Incluye pasajes.

Avenida: Arteria cuya calzada tiene un ancho total de por lo menos trece (13) metros.

Gravedad de la Lesión

Para poder caracterizar a los pacientes en función de la gravedad de la lesión que sufrieron, y debido a la ausencia de una metodología de diagnóstico unificada en los distintos hospitales, se emplea la definición propuesta por el International Transport Forum. De acuerdo a esta definición toda persona herida en un incidente de tránsito y cuyo estado precisa una hospitalización de al menos 24 horas es considerada como un/a herido/a grave³. En función de ello, para determinar el tiempo que los lesionados permanecieron en el hospital se empleó la diferencia entre la fecha y hora de ingreso y la fecha y hora de egreso:

Lesiones Leves: Pacientes cuya permanencia en el hospital fue inferior a las 24 hs⁴.

Lesiones Graves: Pacientes cuyo tiempo de permanencia en el hospital fue igual o mayor a las 24 hs.

³ Si bien este criterio cuenta con algunas limitaciones (a saber, aquellos casos que por razones ajenas al traumatismo como embarazadas, pacientes pediátricos y adultos mayores deben permanecer en observación en guardia por más de 24hs también son contabilizados como lesionados graves, sobreestimando la cantidad de heridos graves en el total) su uso es aceptado cuando no se cuenta con un criterio unificado de diagnóstico de gravedad como en el caso de los hospitales de la Ciudad de Buenos Aires.

⁴ Este grupo incluiría tanto a lesionados leves como moderados, ya que muchos de estos pacientes continúan sus controles en consultorios externos, no obstante, para poder cumplir con la nomenclatura citada se los llama "lesiones leves".

Abreviaciones y Siglas

AUSA: Autopistas Urbanas Sociedad Anónima.

AUSOL: Autopistas del Sol Sociedad Anónima.

CGM: Centro de Gestión de la Movilidad.

ECUES SAME: Equipo de Comunicación Unificada de Emergencias Sanitarias del Sistema de Atención Médica de Emergencia.

GAP: Sistema de gestión de actuaciones policiales de la Policía Metropolitana y Policía de la Ciudad de Buenos Aires.

GO: Gerencia Operativa.

MS: Ministerio de Seguridad de la Ciudad de Buenos Aires.

OMSV: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires.

OMS: Organización Mundial de la Salud.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

PIB: Producto Interno Bruto.

IDECBA: Instituto de Estadísticas y Censos de la Ciudad de Buenos Aires.

USD: Dólares estadounidenses.

Datos de Contexto

Datos Jurisdiccionales

Población 2024: 3.162.065 habitantes

Fuente: INDEC Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2022 - proyectado con tasas de crecimiento intercensal

Estimación de la población diurna de la ciudad de buenos aires: 4,1 millones de personas

Fuente: Informe de Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires

Superficie: 203 Km²

Fuente: Instituto de Estadísticas y Censos de la Ciudad de Buenos Aires (IDECBA)

Viajes diarios en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Estimación viajes diarios con Origen y/o Destino en Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

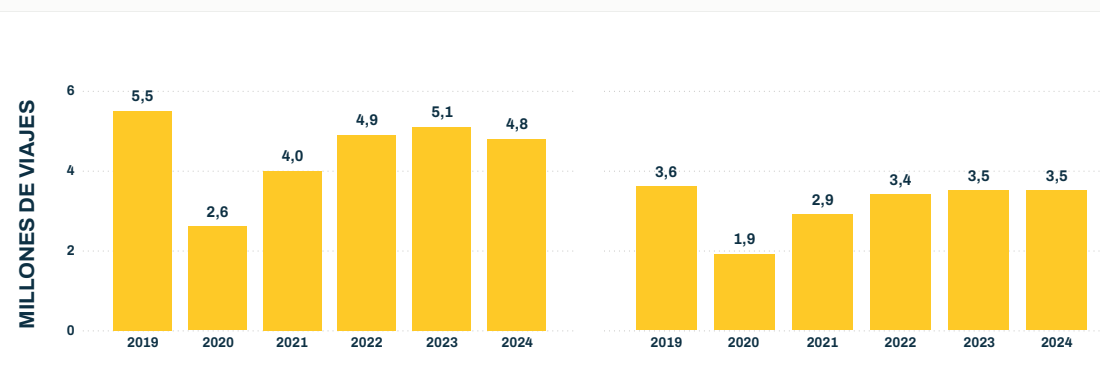
Años 2019-2024.

4,8 MILLONES

INTERNOS CABA

3,5 MILLONES

INTERJURISDICCIONALES



Fuente: Informe de Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires. OMSV.

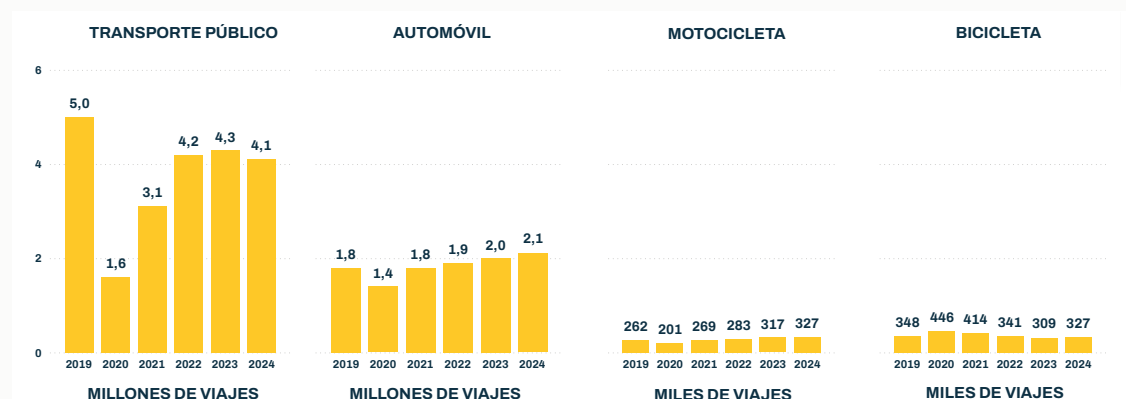
Se estima que a diario se realizan 8,3 millones de viajes, tanto internos como interjurisdiccionales.

Hubo una reducción en los viajes totales diarios entre 2023 y 2024.

La proporción de viajes interjurisdiccionales en la ciudad para el año 2024 fue de aproximadamente 42 cada 100.

Estimación viajes diarios con Origen y/o Destino en CABA según modo de desplazamiento.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2019-2024.



Fuente: Informe de Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires. OMSV.

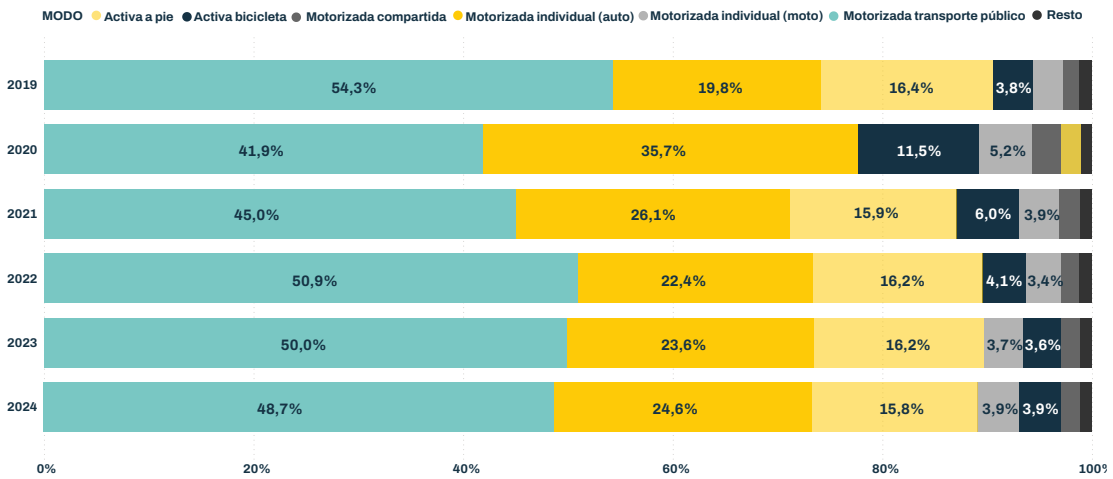
La totalidad de los viajes de automóviles y motos ha aumentado desde el año 2020, superando los valores pre pandemia.

El transporte de pasajeros verificó en 2024 una reducción frente al año 2023.

La cantidad de viajes en bicicleta se ha visto reducida desde 2020.

Partición modal viajes diarios con origen y/o destino en CABA (internos e interjurisdiccionales)

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2019-2024.



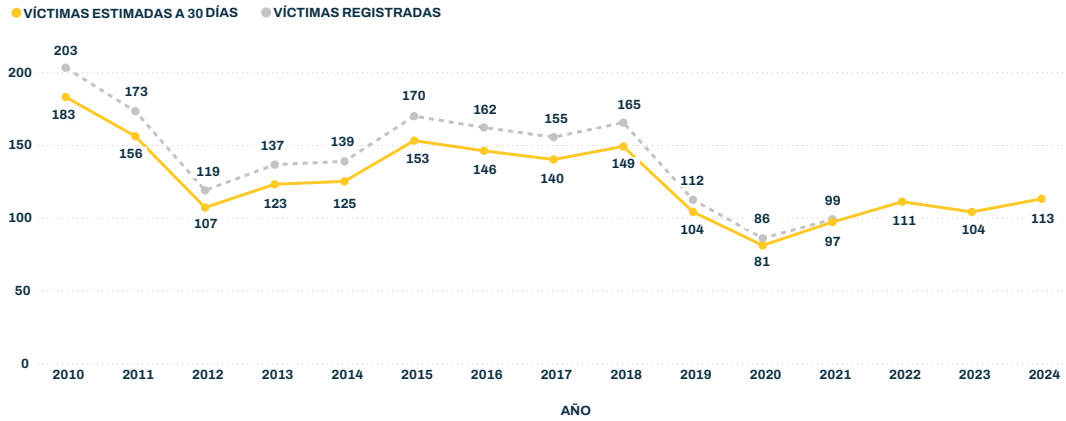
Fuente: Informe de Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires. OMSV.
 * Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

La participación de los modos motorizados individuales como auto y moto ha ido incrementándose desde la salida de la pandemia en detrimento del transporte público y la bicicleta.

Información histórica de siniestralidad vial.

Evolución de las víctimas mortales.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2010-2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Se observa en la línea temporal una tendencia a la baja en la cantidad de víctimas mortales en la ciudad.

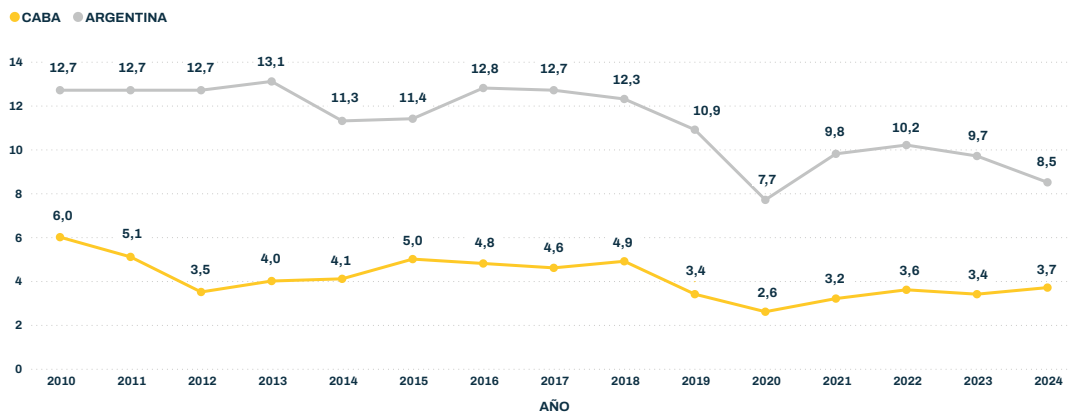
La totalidad de víctimas mortales en 2024 estuvo 8,7% por encima de 2023 y un 22,6% por debajo del año 2016.

Si bien los años 2020 y 2021 fueron atípicos en términos de movilidad debido a la pandemia, se registra una tendencia de leve pero constante aumento.

Es importante remarcar, como se explica en el apartado metodológico, que desde el año 2022 la ciudad no aplica factores de corrección ya que el seguimiento de víctimas en hospitales se realiza a 30 días, como se sugiere la construcción de indicadores para comparabilidad internacional.

Tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Argentina. Años 2010-2024.



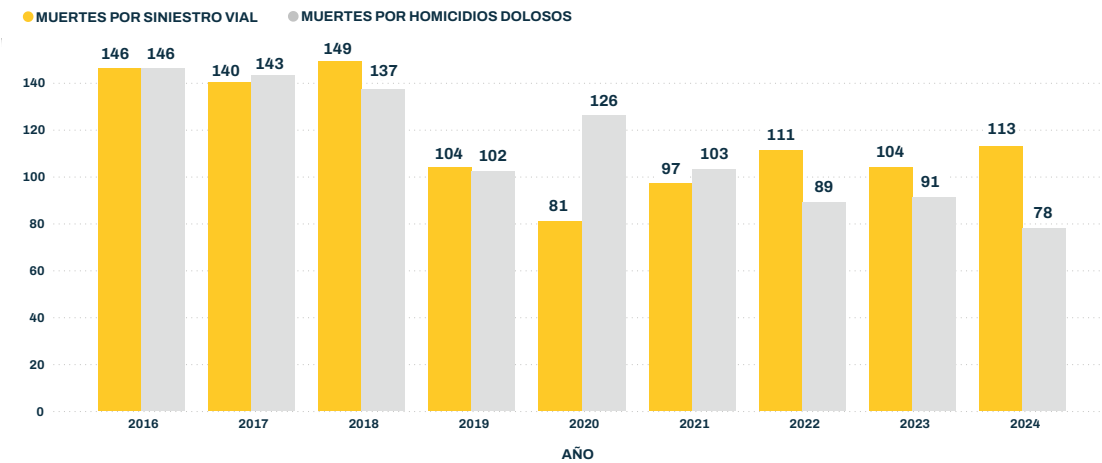
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS, vigilancia de lesionados en hospitales públicos y ANSV.

Para 2024, la tasa nacional fue de 8,5 fallecidos cada cien mil habitantes, superior a la tasa de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Se observa que CABA tiene una tendencia a la baja en su tasa cada 100 mil habitantes desde 2010, el año 2024 tuvo un ligero aumento.

Desde el año 2018, la tasa de la ciudad no es mayor a 4 cada 100 mil habitantes.

Muertes por siniestros viales y muertes por homicidios dolosos. Ciudad Autónoma de Buenos Aires y nacional. Años 2016-2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En el año 2024, hubo 35 más muertes por siniestros de tránsito que por homicidios dolosos en la ciudad.

Se observa en la línea temporal una tendencia a la baja desde 2016 tanto en la cantidad de víctimas por homicidios dolosos como por siniestros viales.

Desde 2020 se evidencia una reducción en la cantidad de víctimas por homicidios dolosos, a diferencia del aumento de víctimas por siniestros de tránsito.

Siniestralidad

Año 2024

Este capítulo presenta información desagregada de la siniestralidad vial según la gravedad de las víctimas involucradas en los siniestros (mortales, con lesiones graves y con lesiones leves)

Siniestros con Víctimas Mortales

En este apartado se presentará una caracterización de víctimas mortales en siniestros durante el año 2024. En una primera instancia, se analizará la distribución temporal y espacial de los siniestros. Luego se hará una caracterización de las víctimas, según el tipo de movilidad elegido y sus perfiles demográficos.

110
HECHOS

113
VÍCTIMAS MORTALES

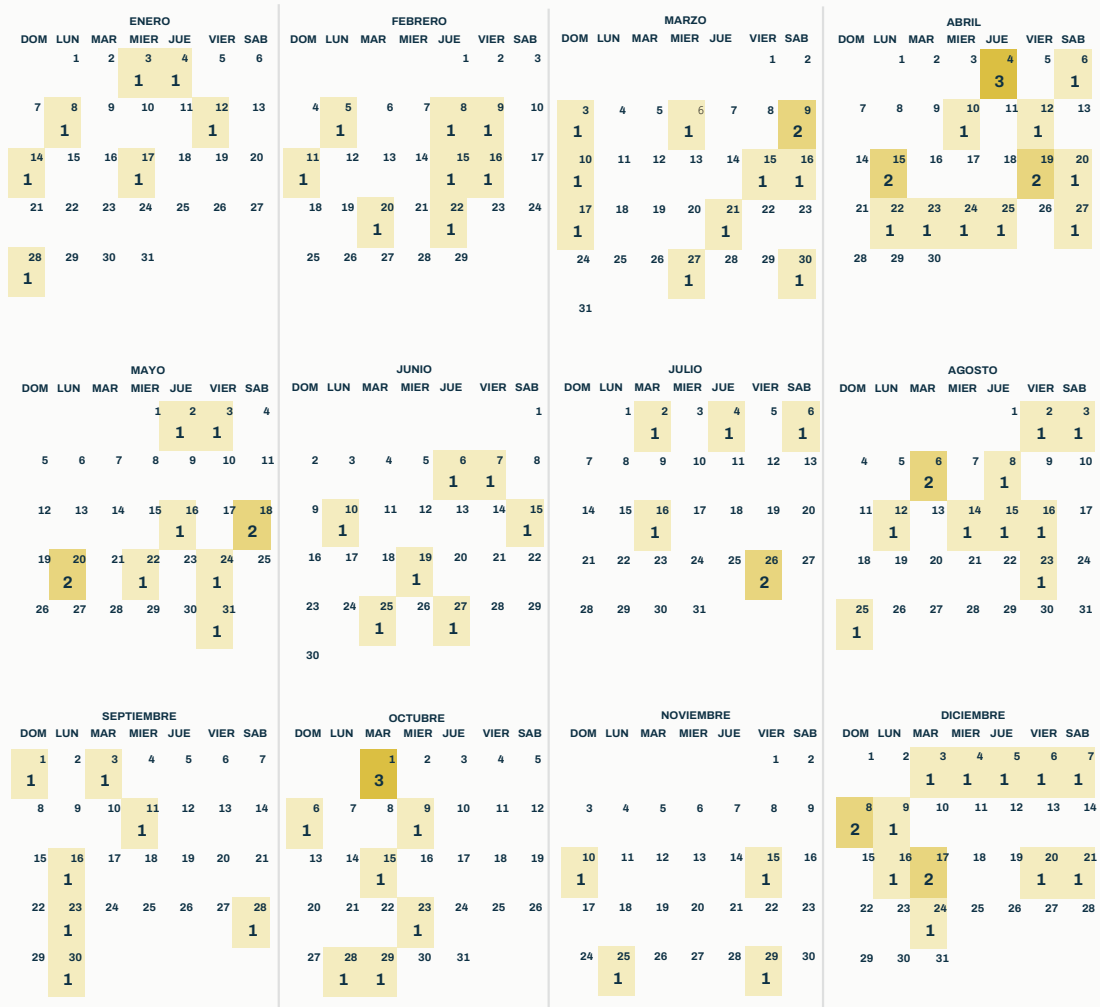
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocurrieron durante el año 2024 110 siniestros de tránsito con víctimas mortales, en los cuales fallecieron un total de 113 personas.

Hubo un total de 107 siniestros mortales con una sola víctima fallecida y 3 con dos víctimas mortales en el mismo siniestro.

Distribución diaria de siniestros mortales.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



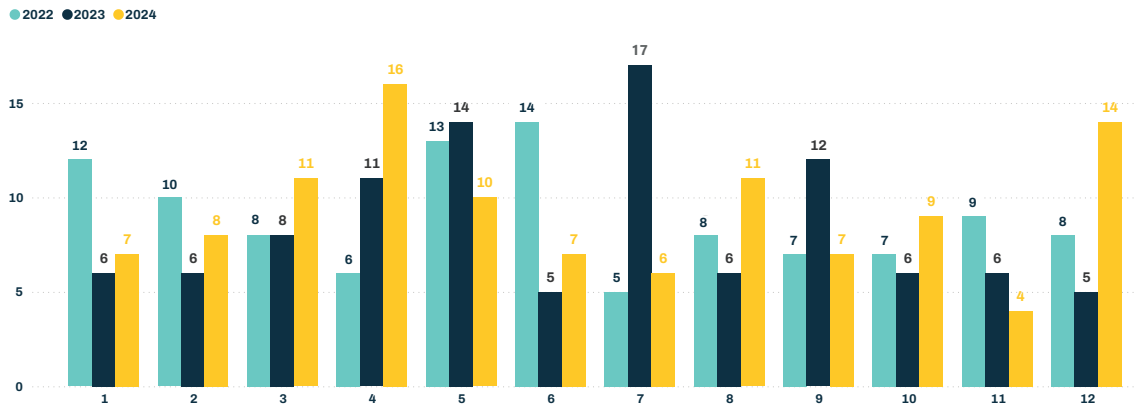
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En 2024 hubo un total de 97 días con siniestros de tránsito mortales (26%).

En promedio por mes ocurrieron 9,17.

Nueve días en el año tuvieron dos siniestros mortales. Y dos días tres.

Distribución de siniestros mortales según mes. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2022-2024.

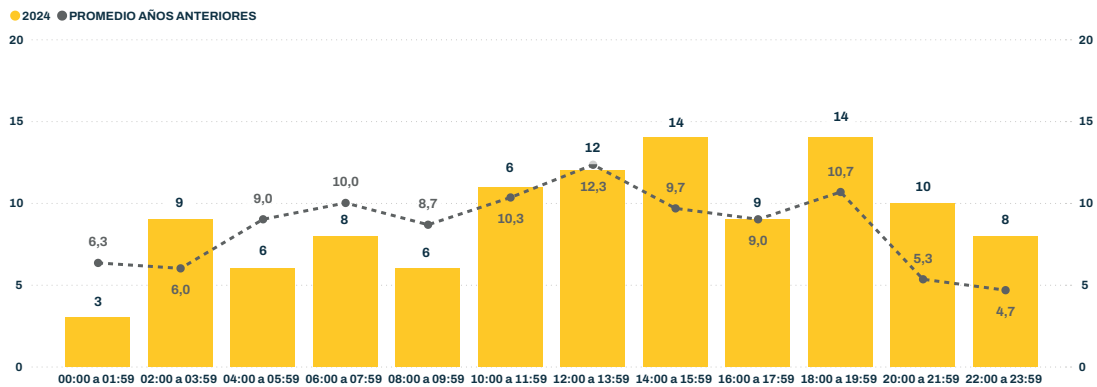


Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

El mes de abril fue el mes con mayor cantidad: 16 siniestros, 6,5 por encima de la media de los años anteriores. El mes con menor cantidad de siniestros fue noviembre, con 4 siniestros totales.

Como puede verse en el gráfico de distribución de 2022 a 2024, la mortalidad vial no tiene en la Ciudad de Buenos Aires una estacionalidad determinada.

Distribución de siniestros mortales según horario. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2021-2024.

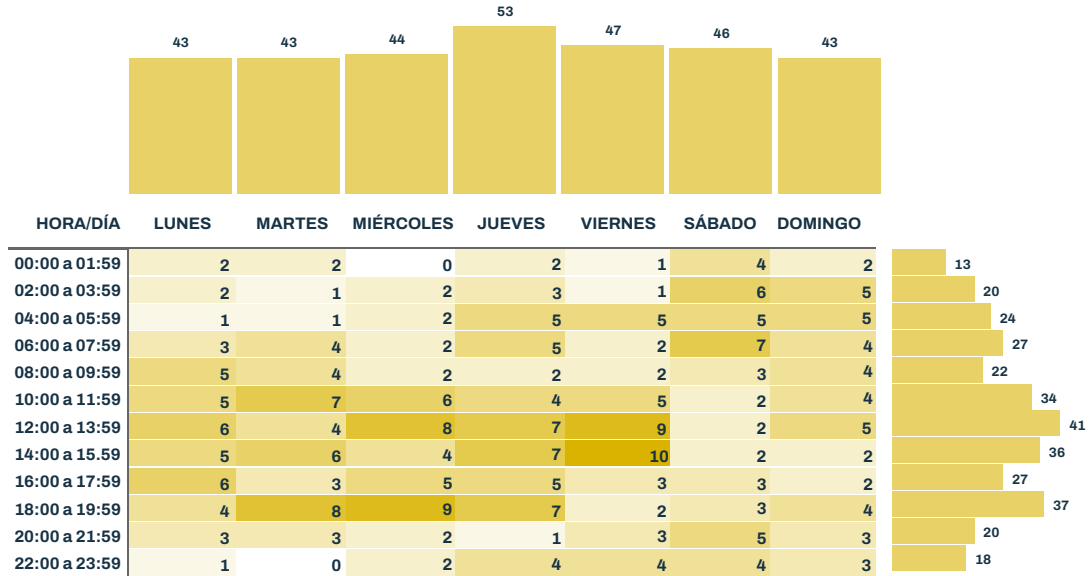


Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Tres cuartas partes (75,5%) de los siniestros mortales del año 2024 ocurrieron en horario diurno, es decir entre las 7am y las 22pm.

En el año 2024 se registró una mayor concentración de siniestros en horarios tarde noche (a partir de las 2pm) que el promedio de los años anteriores.

Distribución temporal de siniestros mortales. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022- 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

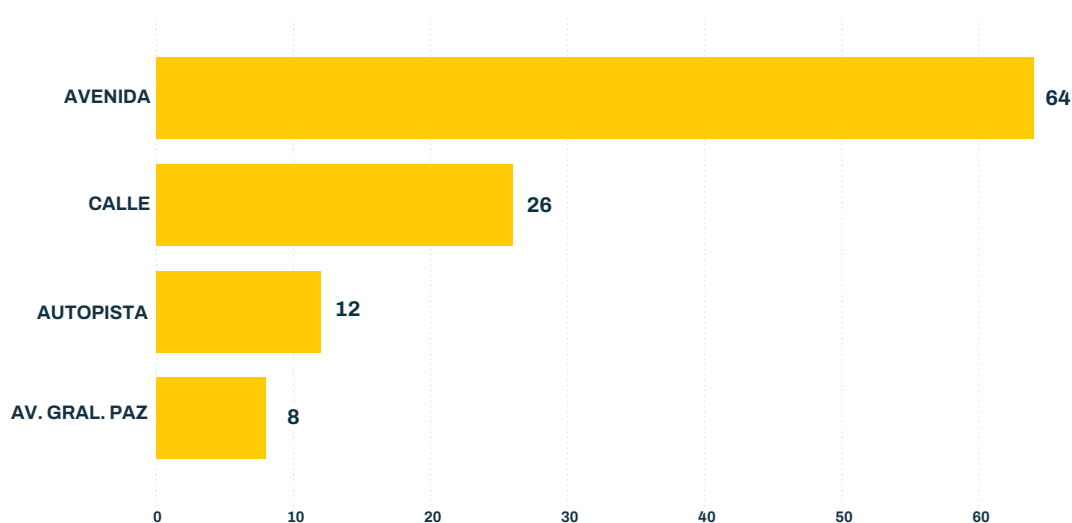
Hubo mayor concentración los días de semana (46 siniestros en promedio por día) que los fines de semana (44,5 siniestros en promedio por día).

Los días de semana tuvieron una concentración mayor en horario diurno, en particular de 10.00 a 20.00hs.

En los días de fin de semana, se concentraron en horarios de la madrugada, en particular de 0.00 a 8.00hs.

Distribución de siniestros mortales según tipo de vía.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos. Ver glosario para la definición de los tipos de vía.

Más de la mitad de los siniestros mortales en la Ciudad de Buenos Aires en 2024 se dió en Avenidas, siendo su participación porcentual en el total de siniestros de 58,2%.

Siniestros mortales según tipo de vía y franja horaria.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

FRANJA HORARIA	AUTOPISTA	AVENIDA	AV. GRAL. PAZ	CALLE	TOTAL
MAÑANA	4	15	1	5	25
TARDE	5	20	0	15	40
NOCHE	3	19	2	8	32
MADRUGADA	0	15	5	3	23
TOTAL	12	69	8	31	

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

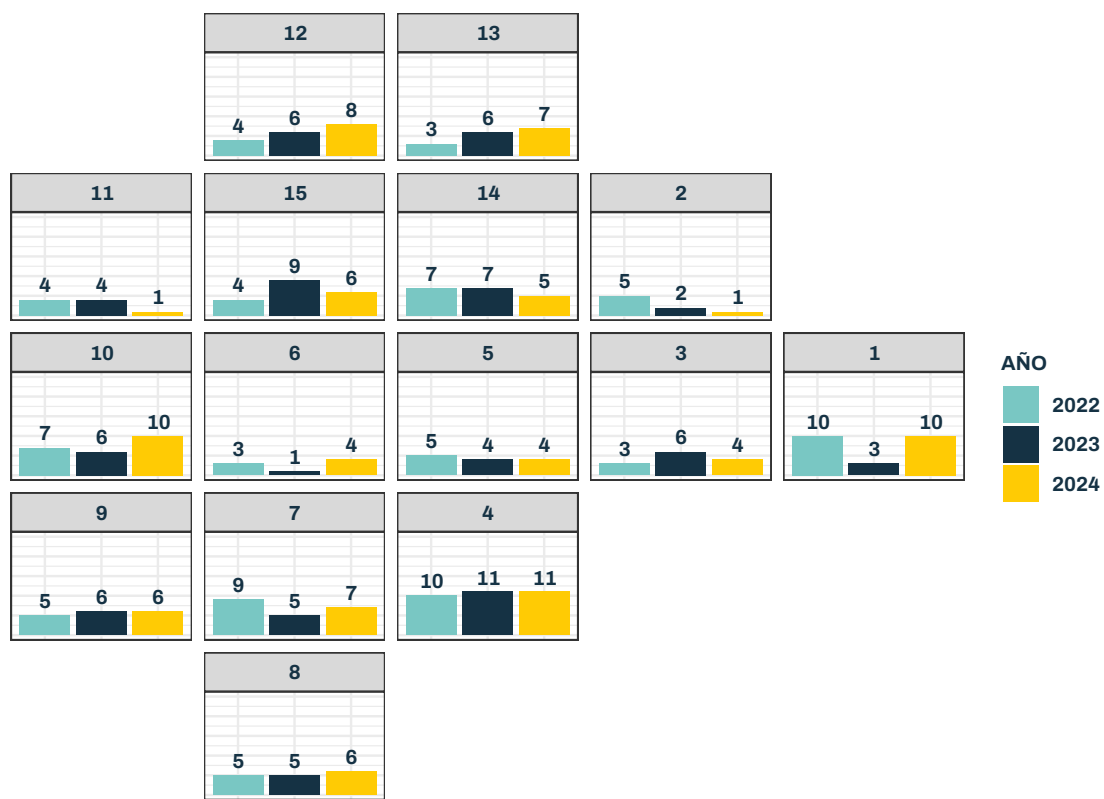
En Avenidas la predominancia de siniestros fue en horario diurno: tarde y noche, con una distribución equitativa entre ambos.

Con una participación menor, en las calles también se verificó la predominancia del horario diurno.

En Av. General Paz hubo una predominancia de siniestros en horarios de madrugada mientras que en autopistas la preeminencia fue diurna.

Distribución de siniestros mortales por comunas.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022- 2024.



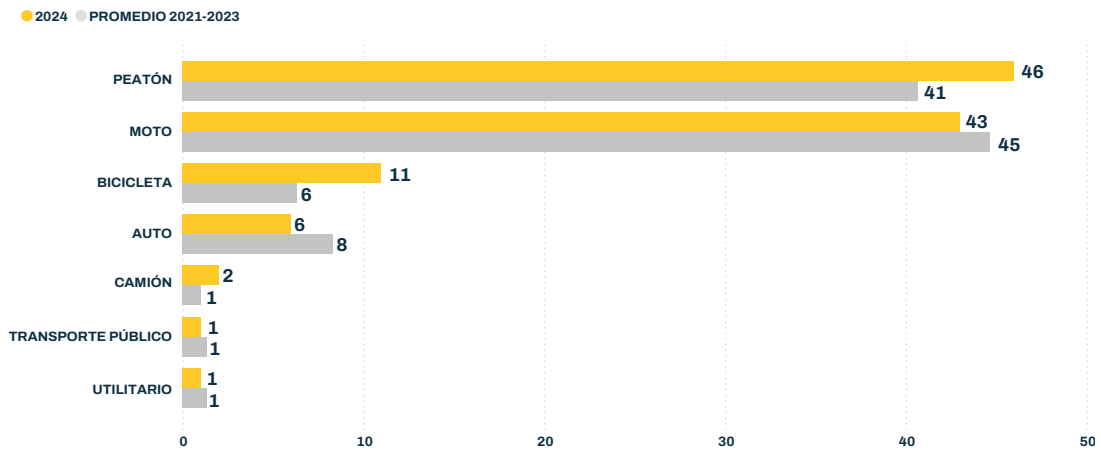
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de comuna del hecho.

* En comunas sólo se contabilizan hechos ocurridos en avenidas y calles.

Víctimas mortales según modo de desplazamiento.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2021-2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

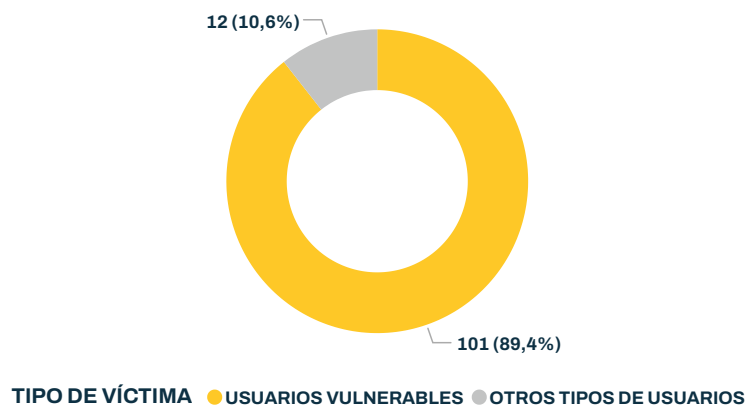
El año 2024 se caracterizó por tener una mayor cantidad de víctimas mortales que circulaban a pie (46) y motociclistas (43).

Hubo un total de 5 víctimas peatonales más que el promedio de los tres años previos, mientras que el modo de desplazamiento en motos tuvo 2 menos.

La cantidad de víctimas mortales ciclistas creció significativamente en 2024 frente al promedio de los años anteriores.

Proporción de víctimas mortales según usuarios vulnerables de la vía.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

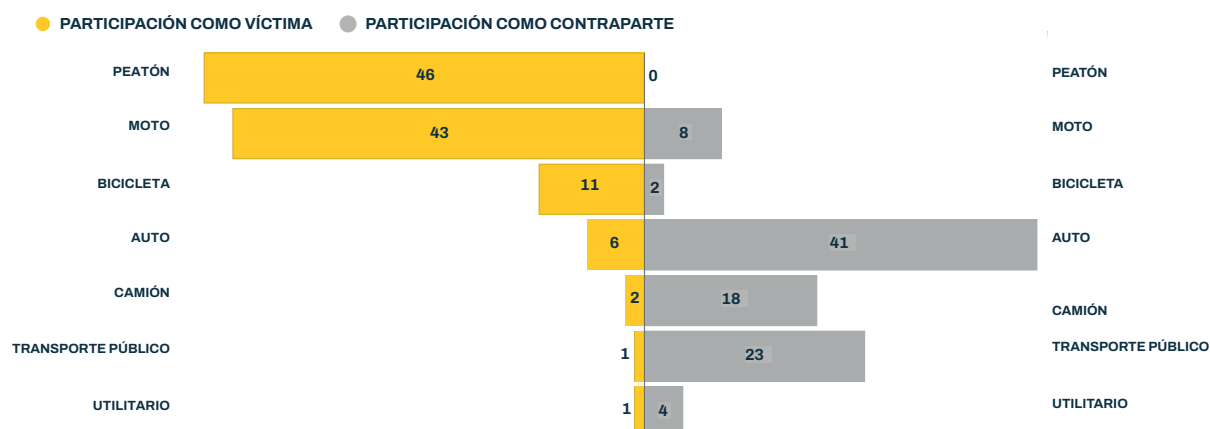


Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Casi 9 de cada 10 víctimas mortales fueron usuarios y usuarias vulnerables de la vía (personas a pie, motociclistas, ciclistas y en monopatín). Las personas que circulaban en automóvil al momento del siniestro mortal representaron un 4,4% del total, quienes lo hacían en camión un 1,7% del total, en transporte de pasajeros un 0,9% y en utilitarios un 0,9%.

Distribución comparada de tipos de usuarios víctimas mortales y contrapartes.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Como contraparte, los automóviles, el transporte público y los camiones fueron los más predominantes, con una participación en el total mucho mayor a la que detentan como víctimas de los siniestros.

Matriz de interacción de víctimas mortales según modo de desplazamiento.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

CONTRAPARTE/ VÍCTIMA	AUTOMÓVIL	CAMIÓN	TRANSPORTE PÚBLICO	MOTO	INCIDENTE SIMPLE	UTILITARIO	
AUTOMÓVIL	3	1	0	0	2	0	6
BICICLETA	3	1	5	1	0	1	11
CAMIÓN	0	0	2	0	0	0	2
MONOPATÍN	0	0	0	0	1	0	1
MOTO	15	15	1	1	8	0	40
PEATÓN	20	1	14	6	0	2	43
TRANSPORTE PÚBLICO	0	0	1	0	0	0	1
UTILITARIO	0	0	0	0	0	1	1
	41	18	23	8	11	4	

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

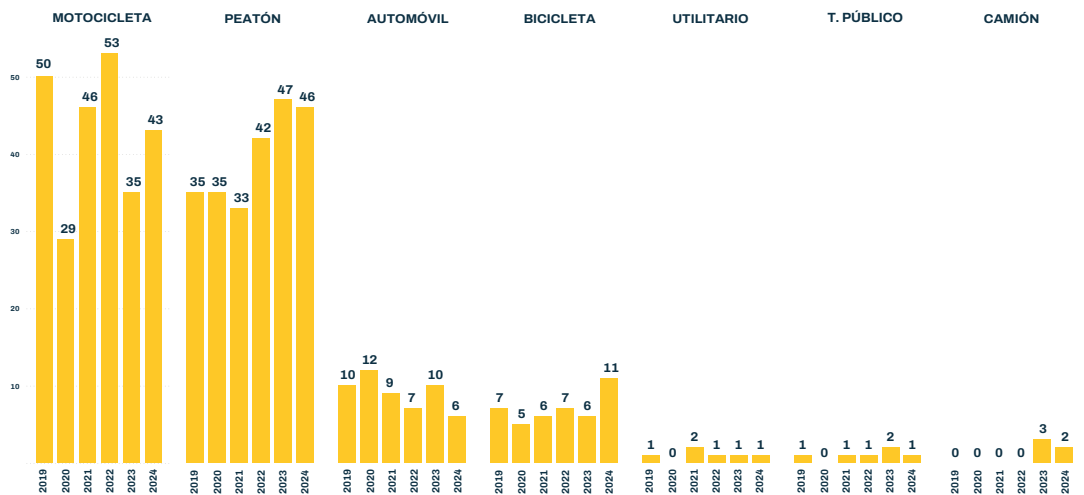
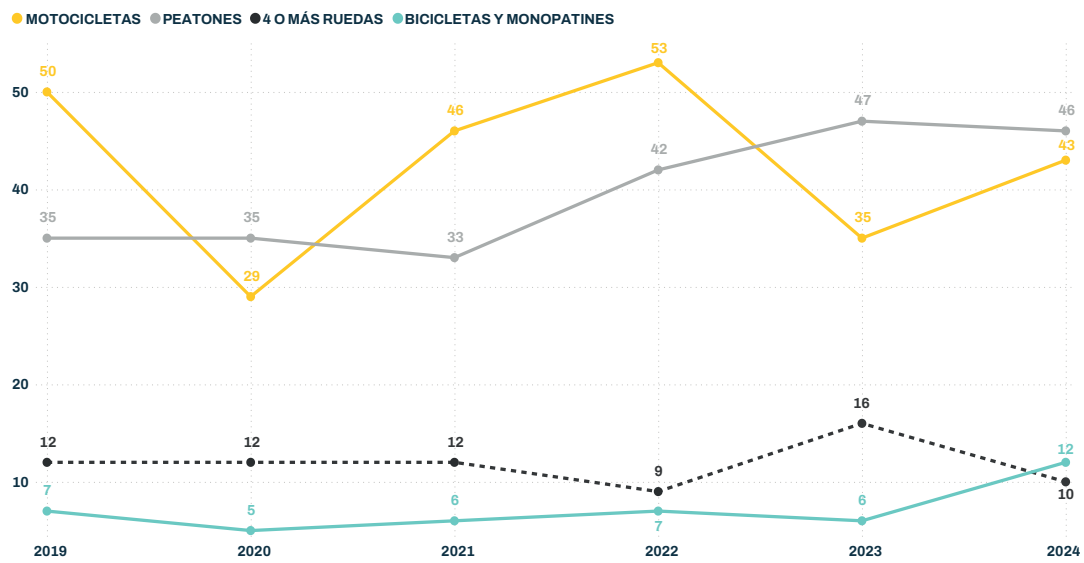
En los siniestros con víctimas peatonales se verificó una mayor participación de contraparte automóvil, seguida de transporte de pasajeros y motos.

En los siniestros con víctimas motociclistas se verifica una predominancia de interacción con camiones y automóviles.

En el caso de las víctimas ciclistas, se destacan las contrapartes en automóvil y de transporte público.

En los siniestros mortales de víctimas en motocicletas, a su vez, hubo registros predominantes en Incidentes simples (sin participación de otro usuario de la vía).

Evolución de víctimas mortales por modo de desplazamiento.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2019-2024.



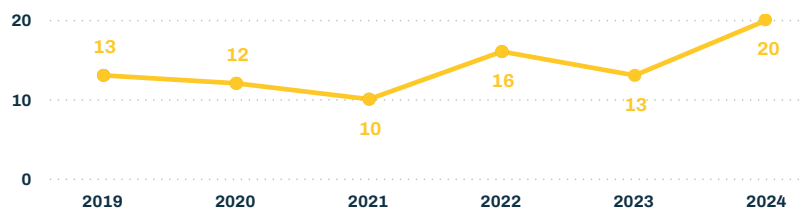
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Evolución de las principales interacciones mortales.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2019-2024.

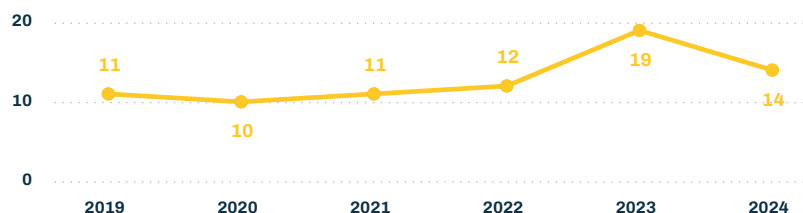
84

PEATÓN - AUTOMÓVIL



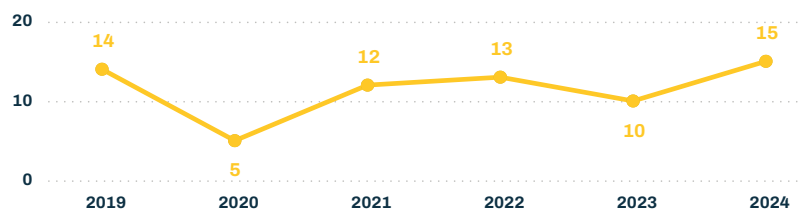
77

PEATÓN - TRANSPORTE PÚBLICO



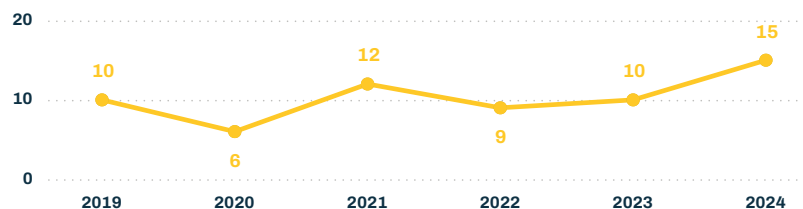
69

MOTOCICLETA - AUTOMÓVIL



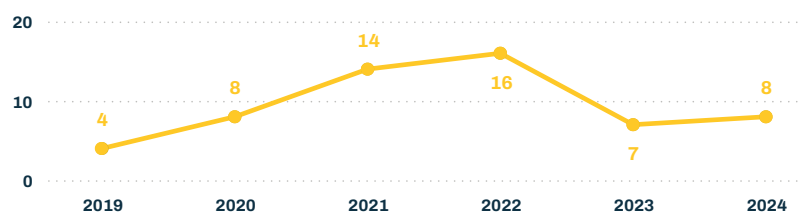
62

MOTOCICLETA - CAMIÓN



57

MOTOCICLETA - INCIDENTE SIMPLE



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de comuna del hecho.

* En comunas sólo se contabilizan hechos ocurridos en avenidas y calles.

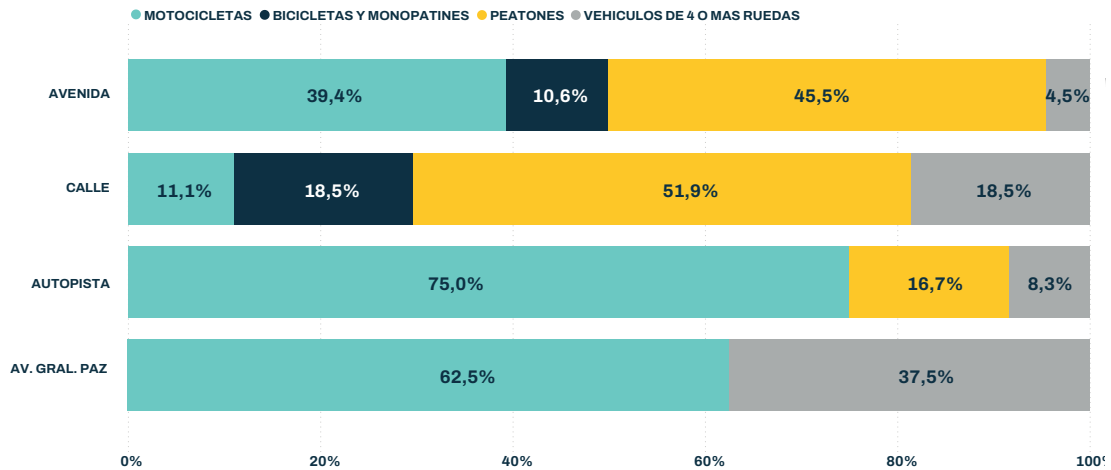
En los siniestros con víctimas mortales, la mayor predominancia entre 2019 y 2024 fue de interacciones **A pie - Automóvil**

Es una interacción que tuvo una pendiente en ascenso en el último año de forma pronunciada. De forma similar a **Motocicleta - Camión y Moto - Auto**

Mientras que la interacción **A pie - Transporte público** tuvo una pendiente en descenso en el último año de forma pronunciada.

Participación de víctimas mortales según tipo de vía.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

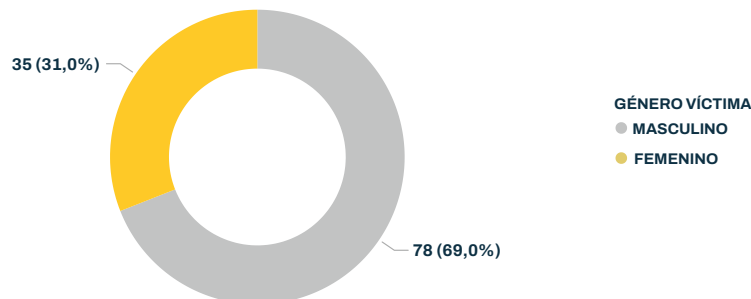
* Los totales pueden no sumar 100 debido a redondeos. - Se registró solo una víctima mortal circulando en monopatín en 2024.

En avenidas y calles hubo una predominancia de víctimas peatonales fallecidas en el año 2024.

Fue significativa la participación proporcional de tipo de víctima motociclista en autopistas y Av. General Paz.

Víctimas mortales según género.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

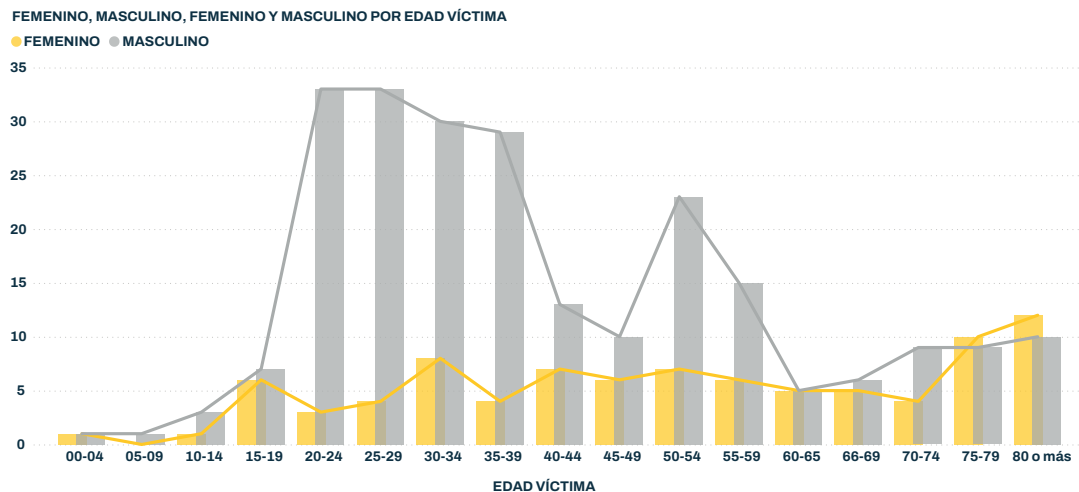


Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Se verificó una predominancia de víctimas de género masculino en los siniestros mortales ocurridos en 2024 en la ciudad (69,03%).

Víctimas mortales según género y rango etario.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022-2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

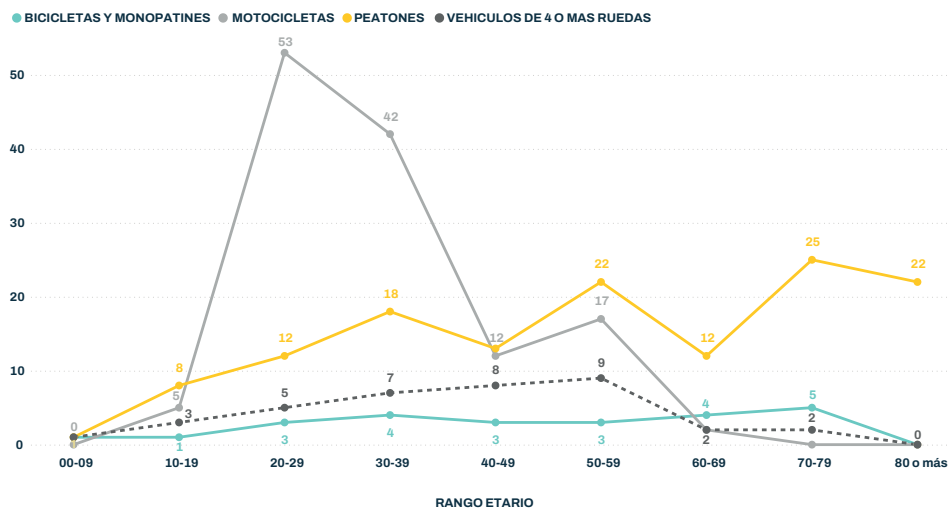
Hubo una mayor predominancia de víctimas de género masculino entre los rangos etarios 20 a 59 años.

En las víctimas de género femenino predominó el rango etario entre mayor a 75 años, si bien se verificó una distribución más homogénea.

Los rangos etarios mayores a 75 años fueron los únicos con predominancia de víctimas de género femenino.

Víctimas mortales según rango etario y modo de desplazamiento.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022-2024.



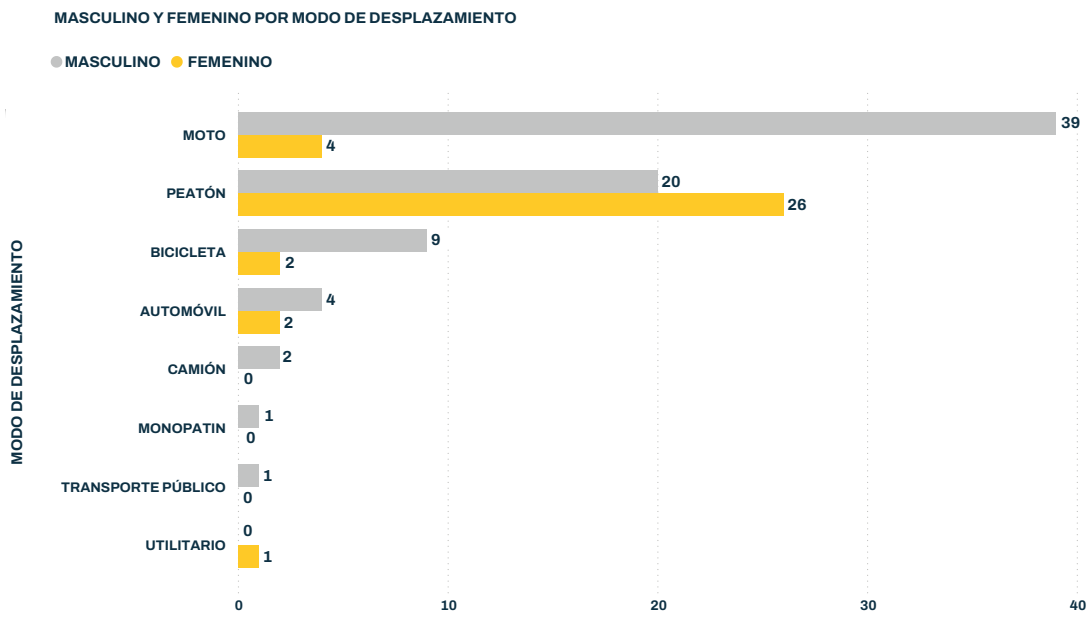
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En 2022- 2024, se verificó una participación mayor de víctimas mortales motociclistas entre los 20 y 39 años.

Dentro de quienes circulaban a pie, las franjas que superan los 70 años de edad y entre los 50 a 59 años reúnen a la mayor cantidad de víctimas mortales.

Las víctimas mortales ciclistas muestran mayor homogeneidad en su distribución por edades.

Víctimas mortales según género y modo de desplazamiento. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Se verificó una participación mayor de masculinos usuarios de motocicletas (90,7%) y bicicletas (81,8%) en las víctimas mortales de la ciudad en 2024.

La distribución por género de víctimas a pie fue de predominancia femenina.

Las víctimas que circulaban en camión, monopatín y transporte público fueron todas masculinas en 2024, mientras que la única en utilitario fue femenina.

Siniestros con víctimas lesionadas graves

En este apartado se presentará una caracterización de víctimas lesionadas graves en siniestros durante el año 2024. En una primera instancia, se analizará la distribución temporal y espacial de los siniestros. Luego, se hará una caracterización de las víctimas graves, según el tipo de movilidad elegido y sus perfiles demográficos.

516
HECHOS

554
VÍCTIMAS GRAVES

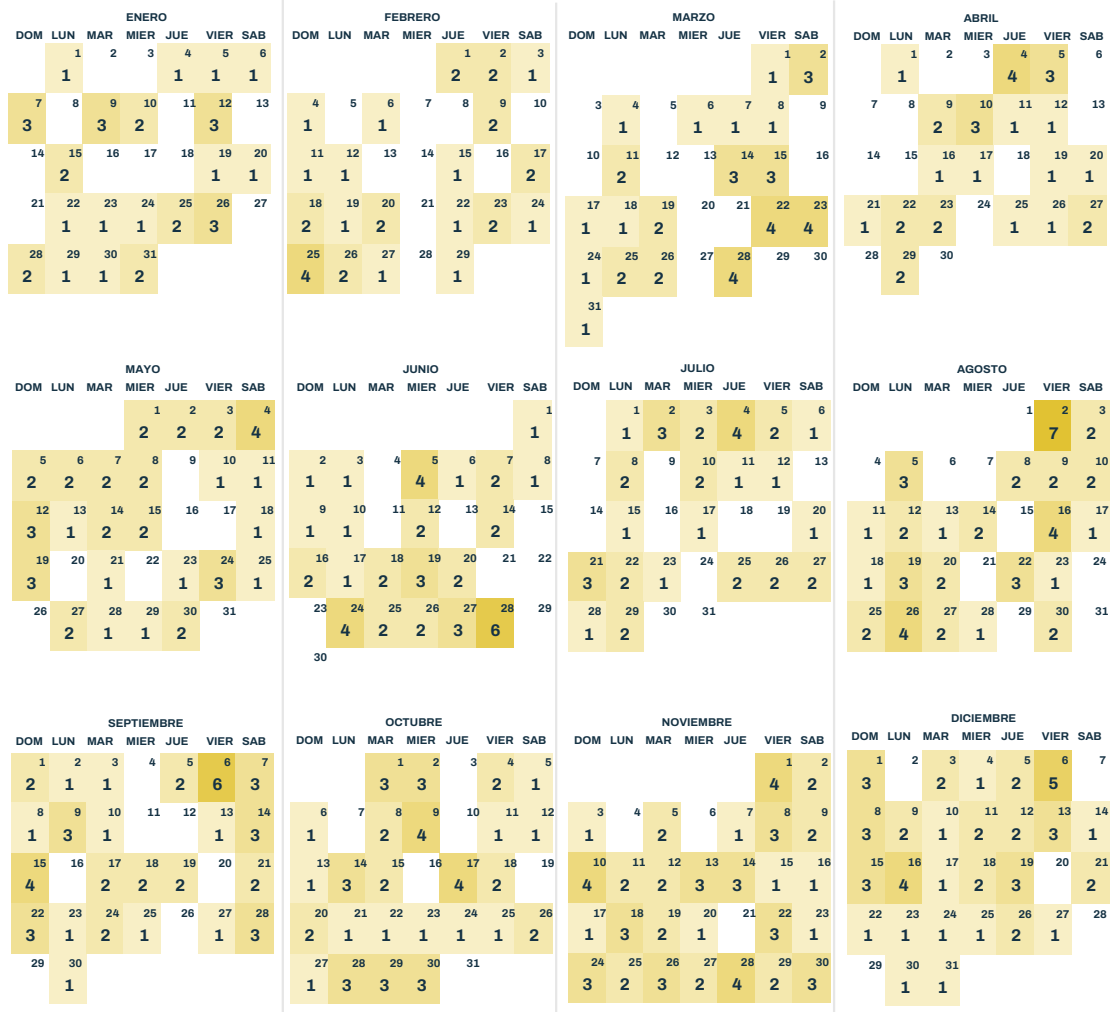
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Con base en el relevamiento hospitalario, se pudo establecer que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocurrieron, durante el año 2024, al menos 516 siniestros de tránsito que tuvieron víctimas lesionadas graves, implicando esto un total de 554 víctimas con una internación de 24 horas o más debido al hecho⁵.

A diferencia de lo que ocurre en el caso de las víctimas mortales, en el caso de los hechos con víctimas lesionadas los datos del siniestro pueden no estar completos en cuanto a tipo de desplazamiento de las víctimas, de las contrapartes o bien su ubicación geográfica. Los cuadros y gráficos realizados en este apartado corresponden, salvo que se indique lo contrario, a los casos con datos válidos respecto a la variable de análisis.

⁵ Como se mencionó en el apartado de metodología, la imputación de la gravedad de las lesiones a cada víctima se hace caso a caso. Esto hace que la variación año a año del número total de víctimas que puede afirmarse que permanecieron hospitalizadas a causa del siniestro vial por 24 o más horas corresponda no solo a la mayor prevalencia de víctimas graves sino también a distintos grados de perfeccionamiento de este cruce de bases de datos. Por esta razón, se invita a evitar la comparación interanual de este indicador para extraer conclusiones respecto a la evolución de la gravedad de las lesiones de tránsito en la Ciudad. Por el mismo motivo, las cifras presentadas en este apartado corresponden a los casos detectados como graves y constituyen a todas luces un mínimo. Para simplicidad en la redacción se omitió mencionarlo en cada párrafo.

Distribución diaria de siniestros graves. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

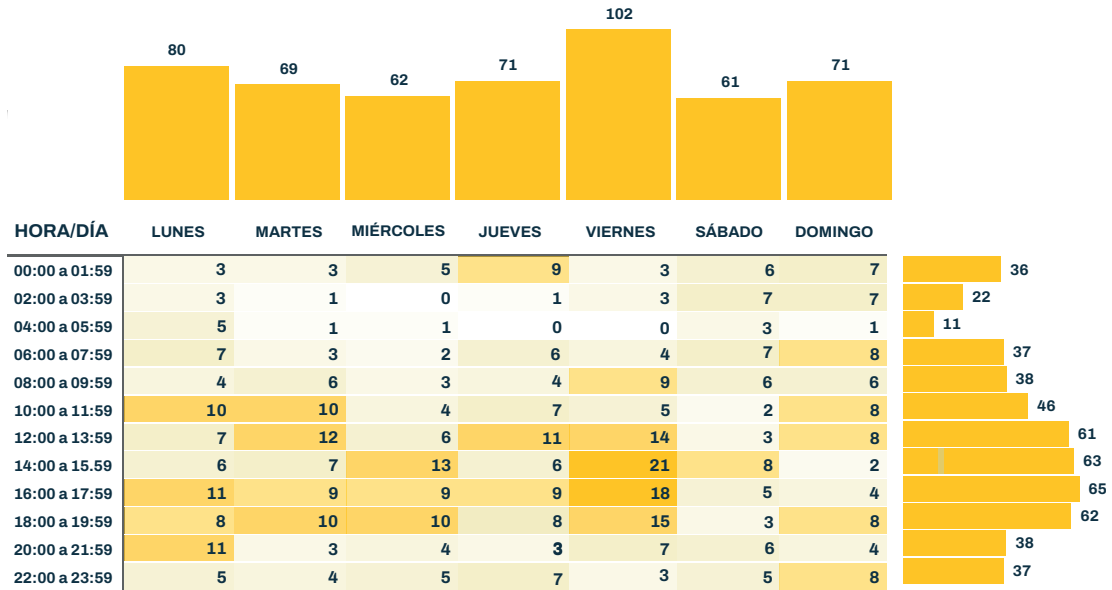
En 2024, hubo un total de 266 días con siniestros de tránsito graves (72,7%). En promedio por mes hubo 22,2.

En un total de 100 días del año (27,3%) no se registraron hechos con víctimas graves.

Entre los días con más víctimas graves en el año, hubo un día con 7 y 5 víctimas en el mismo día y dos con 6.

Distribución temporal de siniestros graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

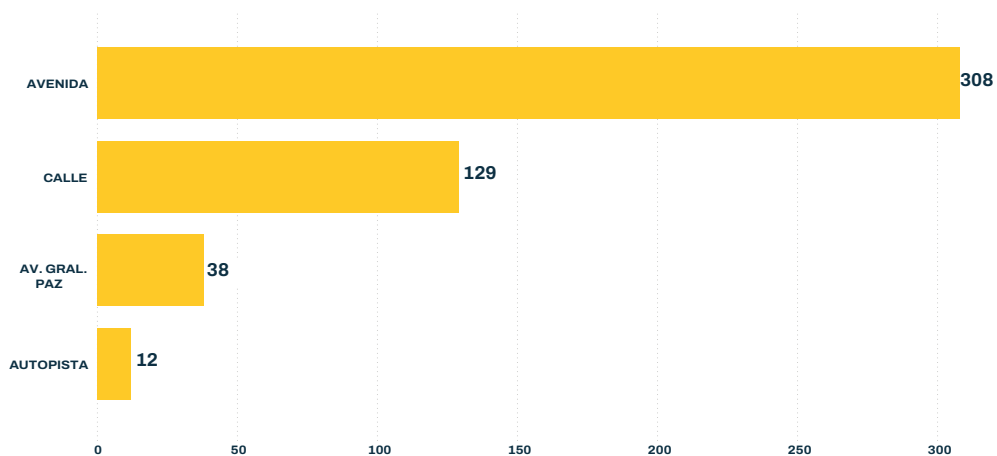
En 2024, hubo una concentración mayor los días de semana (76,8 siniestros promedio por día) que los días de fin de semana (66 siniestros promedio).

Destacaron los días viernes en la distribución general y el horario entre las 12 y las 20 hs.

Los días de semana tuvieron una concentración mayor en horario diurno (10 a 20hs).

Distribución de siniestros graves según tipo de vía.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Se omiten los casos sin el dato de ubicación

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Al igual que las víctimas mortales, la mayor predominancia de siniestros graves en la Ciudad de Buenos Aires en 2024 se dió en avenidas, siendo su participación porcentual en el total de siniestros de 63,2%. También fue significativa la participación de siniestros en calles (26,5%).

Siniestros graves según tipo de vía y franja horaria.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

FRANJA HORARIA	AUTOPISTA	AVENIDA	AV. GRAL. PAZ	CALLE	
MAÑANA	5	69	12	27	113
TARDE	5	109	13	54	181
NOCHE	2	88	8	32	130
MADRUGADA	0	42	5	16	63
	12	308	38	129	

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos. Se omiten los casos sin el dato de ubicación.

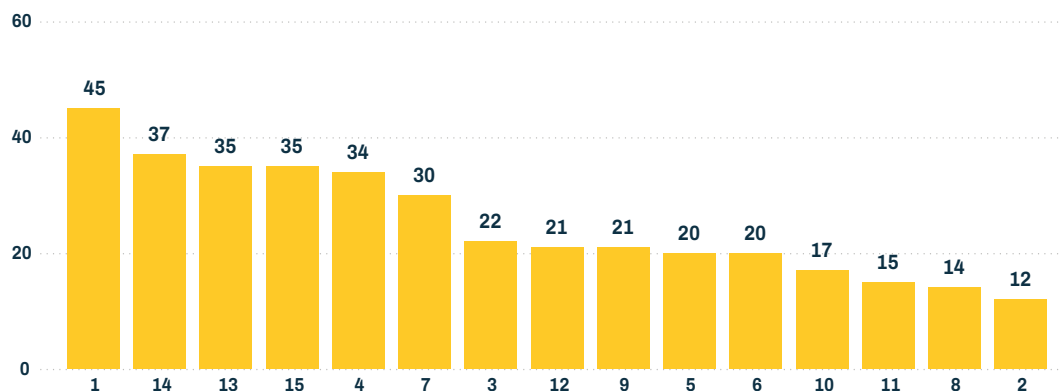
En las avenidas predominaron levemente los siniestros en horario tarde y noche.

En las calles, también se verificó la predominancia del horario tarde y noche.

En autopistas y Av. General Paz, con menor participación, hubo una predominancia de siniestros en horarios diurnos (Mañana y tarde).

Distribución de siniestros graves por comunas.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



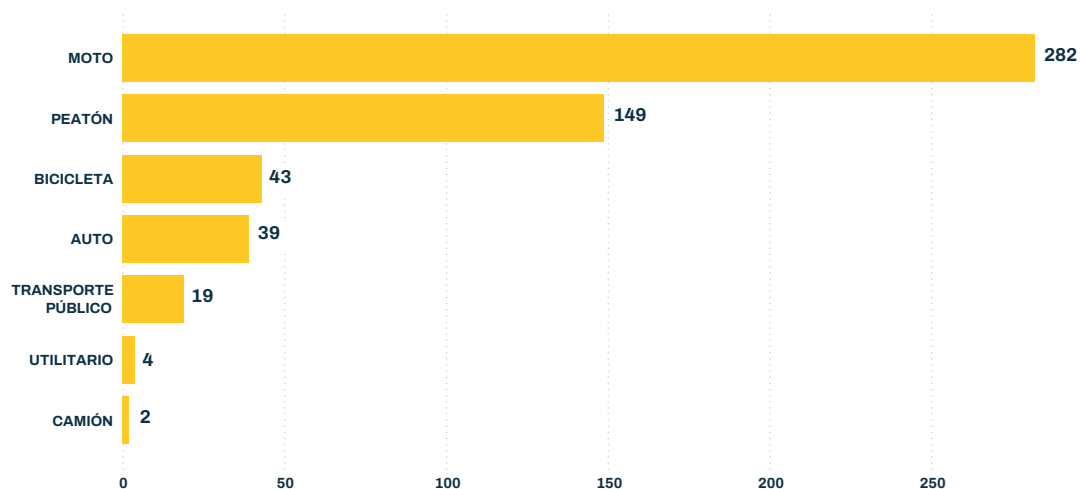
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de comuna del hecho.

* En comunas sólo se contabilizan hechos ocurridos en avenidas y calles.

Víctimas graves según modo de desplazamiento.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



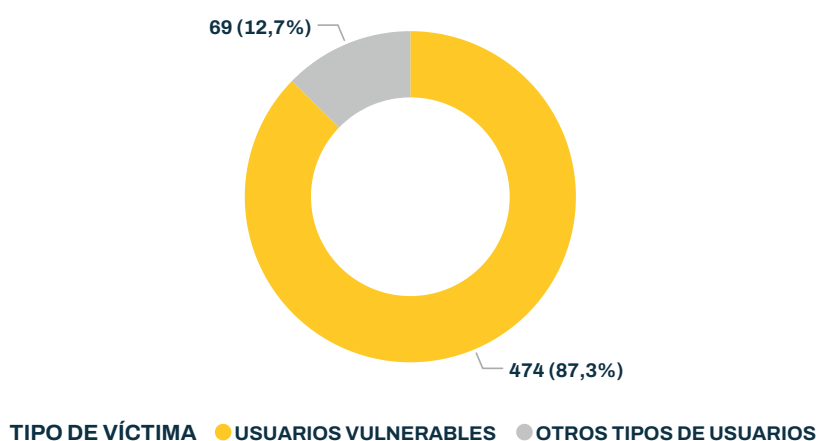
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

El año 2024 se caracterizó por tener una mayor cantidad de víctimas graves usuarias de motocicletas (282) y peatones (149).

Los usuarios de automóviles con lesiones graves representaron un 7% del total, los usuarios de cargas un 1,1% del total y de transporte de pasajeros un 3,4%.

Proporción de víctimas graves según usuarios vulnerables de la vía.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

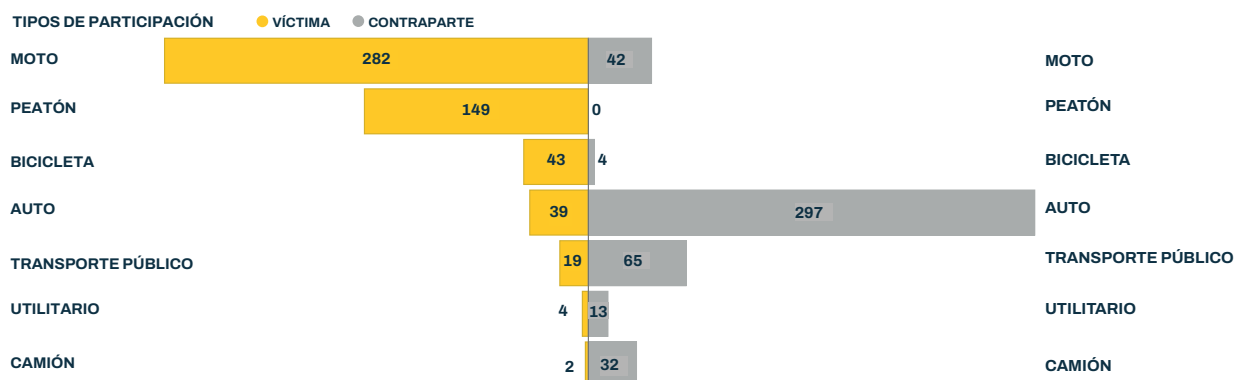


Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Casi 9 de cada 10 víctimas graves fueron usuarios vulnerables de la vía (peatones, motociclistas, usuarios de monopatines y ciclistas).

Distribución comparada de tipos de usuarios víctimas lesionadas graves y contrapartes.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos. Se omiten los casos sin el dato de modo desplazamiento de la víctima o contraparte.

La participación de usuarios de automóviles, camiones, transporte de pasajeros y utilitarios tuvo una predominancia en proporción mayor en tanto estos usuarios se reflejan como contraparte de los siniestros graves ocurridos en la ciudad en el año 2024.

Matriz de interacción de víctimas graves según modo de desplazamiento.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

CONTRAPARTES/ VÍCTIMAS	AUTOMÓVIL	CAMIÓN	TRANSPORTE DE PASAJEROS	MOTO	INCIDENTE SIMPLE	UTILITARIO	
AUTOMÓVIL	23	3	0	2	8	0	36
BICICLETA	23	3	3	6	6	0	41
CAMIÓN	0	0	0	0	0	0	0
MONOPATÍN	0	0	0	0	2	0	2
MOTO	180	20	14	12	29	11	266
PEATÓN	78	6	34	22	0	2	142
TRANSPORTE PÚBLICO	4	0	14	0	1	0	19
UTILITARIO	2	0	0	0	0	0	2
	310	32	65	42	46	13	

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de modo desplazamiento de la contraparte.

La contraparte automóvil tuvo una mayor participación en los siniestros graves, predominando la interacción con víctimas en motocicletas.

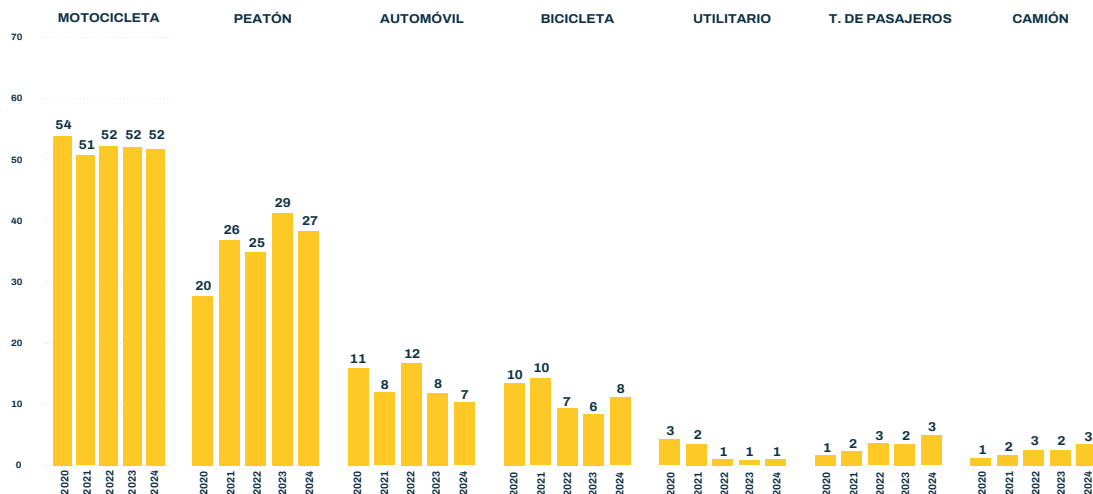
En los siniestros con víctimas peatones, se verificó gran participación de contrapartes de automóviles, transporte público y motocicletas.

En los siniestros con víctimas en motocicletas, tuvo también relevancia interacciones con transporte de cargas (camiones y utilitarios).

En los siniestros graves con víctimas circulando en motocicletas a su vez, hubo registros predominantes en Incidentes simples (sin participación de otro usuario de la vía). Destaca también esta interacción con víctimas de tipo automóviles y en bicicleta.

Evolución de participación porcentual víctimas graves por modo de desplazamiento.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2020-2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de modo desplazamiento de la víctima.

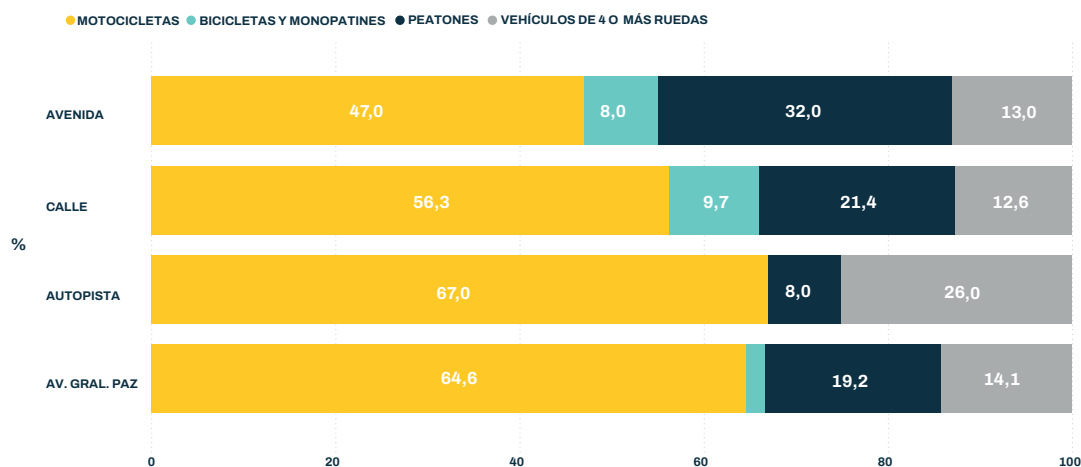
Se reafirmó la participación porcentual predominante en los últimos años de víctimas graves motociclistas, los cuales mantienen un peso constante.

La participación de las víctimas graves de peatones se redujo un 2% en el año 2024.

En los últimos dos años se observaron pendientes en descenso de participación para usuarios automovilistas.

Participación de tipos de usuarios graves según tipo de vía.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de tipo de vía del hecho.

La participación de motociclistas fue predominante en todos los tipos de vías. En calles, General Paz y autopistas su participación fue mayor a la mitad de los siniestros graves ocurridos.

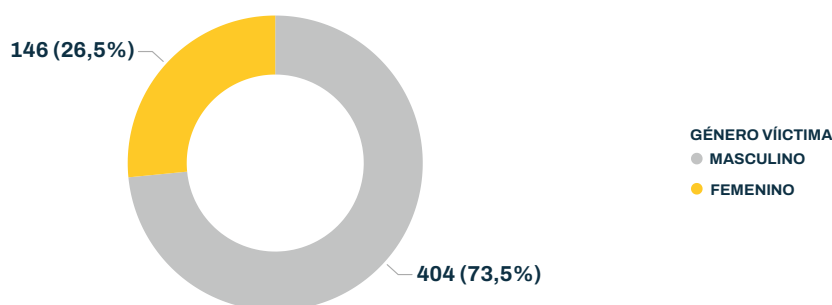
La participación de víctimas graves peatones en el año 2024 fue significativa en avenidas (32,0%) y calles (21,4%).

Los usuarios vulnerables de la vía tuvieron el 75% o más de participación como víctimas de siniestros graves en todos los tipos de vías.

Tipos de usuarios de bicicletas y monopatines no tuvieron participación en siniestros graves en autopistas.

Víctimas graves según género.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



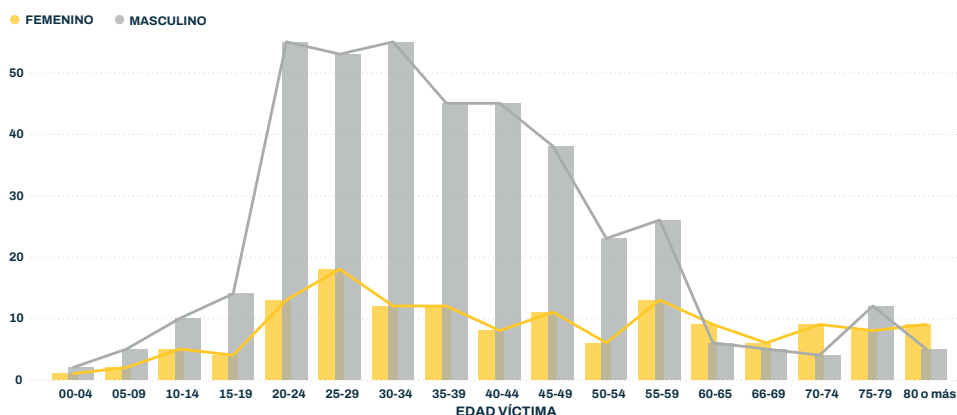
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de género de la víctima.

Se verificó una predominancia de víctimas de género masculino en los siniestros graves ocurridos en 2024 en la ciudad (73,45%).

Víctimas graves según género y rango etario.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



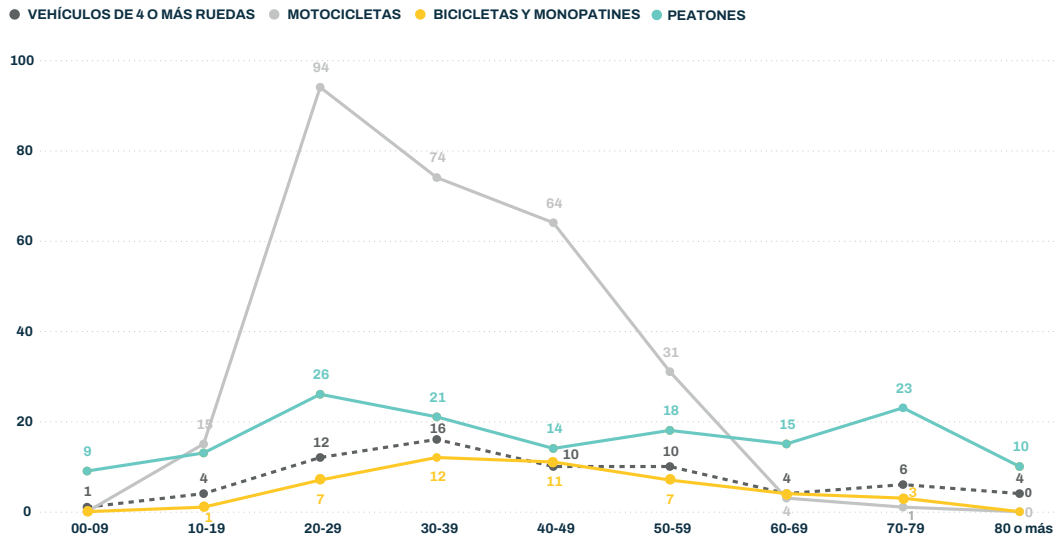
Visualización con base en registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires con base en datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Hubo una mayor predominancia de víctimas graves de género masculino entre los rangos etarios 15 a 59 años.

Con una mayor proporción de participación de víctimas masculinas graves entre 20 y 54 y un pico en las edades de 20 a 34 años.

Víctimas graves según rango etario y modo de desplazamiento de la vía. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

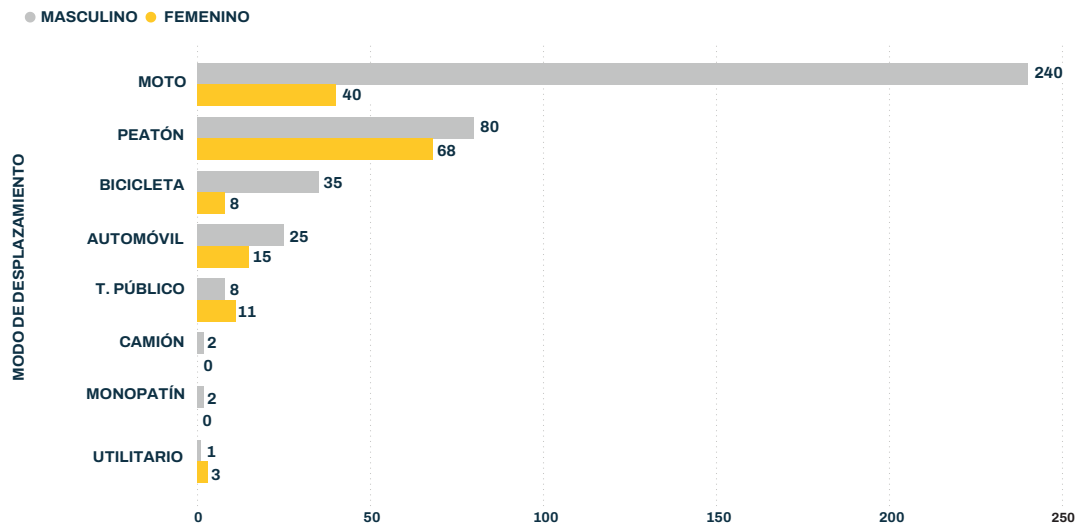
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Se verificó una participación mayor de víctimas graves usuarias de motocicletas entre los 20 y 59 años.

En peatones, las franjas etarias de 20 a 39 y de 70 a 79 reunieron a la mayor cantidad de víctimas.

Los ocupantes de vehículos de 4 o más ruedas y de bicicletas tienen mayor participación en la franja de 20 a 59 años.

Víctimas graves según género y modo de desplazamiento. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de modo desplazamiento de la víctima o contraparte.

Los tipos de víctimas camión y monopatín solo tuvieron víctimas graves masculinas en 2024.

Se verificó una participación mayor de masculinos en casi todos los tipos de usuario, destacando usuarios de motocicletas (85,7%) y bicicleta (81,3%).

La participación de víctimas graves femeninas es más predominante sólo en transporte público y utilitario.

Siniestros con víctimas lesionadas leves

En este apartado se presentará una caracterización de víctimas lesionadas leves en siniestros durante el año 2024. En una primera instancia, se analizará la distribución temporal y espacial de los siniestros. Luego, se hará una caracterización de las víctimas leves, según el tipo de movilidad elegido y sus perfiles demográficos.

9.943
HECHOS

11.814
VÍCTIMAS LEVES

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, durante el año 2024, ocurrieron 9.943 siniestros de tránsito con víctimas lesionadas leves, en los cuales se lesionaron un total de 11.814 personas. Esto implica un promedio diario de más de 27 siniestros durante 2024.

Un 88% de los siniestros leves tuvieron una única víctima lesionada. El restante 12% corresponde a siniestros con más de una víctima.

A diferencia de lo que ocurre en el caso de las víctimas mortales, y tal como se comentó en el apartado de siniestros graves, en el caso de los hechos con víctimas lesionadas los datos del siniestro pueden no estar completos en cuanto a tipo de desplazamiento de las víctimas, de las contrapartes o bien su ubicación geográfica. Los cuadros y gráficos realizados en este apartado corresponden, salvo que se indique lo contrario, a los casos con datos válidos respecto a la variable de análisis.

Distribución diaria de siniestros leves. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

ENERO							FEBRERO							MARZO							ABRIL						
DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB
	1	2	3	4	5	6					1	2	3						1	2					1	2	3
	12	18	34	18	29	15					29	29	10						40	19					16	18	22
7	8	9	10	11	12	13	4	5	6	7	8	9	10	3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13
9	19	18	25	22	29	25	15	17	33	30	25	19	21	15	22	34	29	28	33	28	17	25	39	34	27	38	17
14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15	16	17	10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20
15	26	16	21	22	16	20	12	11	23	37	21	28	18	16	17	21	13	25	28	18	22	33	33	31	36	27	27
21	22	23	24	25	26	27	18	19	20	21	22	23	24	17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27
16	22	23	27	29	29	23	7	25	24	31	35	28	17	18	27	30	17	33	40	30	12	29	33	37	32	22	18
28	29	30	31				25	26	27	28	29			24	25	26	27	28	29	30	28	29	30				
18	28	19	27				23	28	20	25	34			24	38	31	31	23	12	22	15	17	31				
														31													
														12													

MAYO							JUNIO							JULIO							AGOSTO							
DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	
			1	2	3	4						1				1	2	3	4	5	6							
			14	52	30	21						20				31	29	39	29	34	27							31
5	6	7	8	9	10	11	2	3	4	5	6	7	8	7	8	9	10	11	12	13	4	5	6	7	8	9	10	
19	36	33	28	27	33	28	14	32	28	30	26	28	24	16	33	14	27	39	31	28	20	29	22	35	37	39	32	
12	13	14	15	16	17	18	9	10	11	12	13	14	15	14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15	16	17	
15	24	39	28	26	25	26	23	34	31	23	24	39	30	19	34	35	31	35	31	22	18	35	23	33	30	41	22	
19	20	21	22	23	24	25	16	17	18	19	20	21	22	21	22	23	24	25	26	27	18	19	20	21	22	23	24	
20	26	34	35	27	32	28	16	23	19	30	13	24	18	16	21	25	19	23	27	31	12	22	26	19	30	34	21	
26	27	28	29	30	31		23	24	25	26	27	28	29	28	29	30	31				25	26	27	28	29	30	31	
15	21	26	35	43	23		20	25	21	26	38	31	20	16	25	32	33				16	35	46	23	39	31	15	
							30																					
							23																					

SEPTIEMBRE							OCTUBRE							NOVIEMBRE							DICIEMBRE								
DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB	DOM	LUN	MAR	MIER	JUE	VIER	SAB		
	1	2	3	4	5	6	7				1	2	3	4	5						1	2							
	12	35	29	27	28	30	24				42	45	36	41	30						52	24							
8	9	10	11	12	13	14	6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9	8	9	10	11	12	13	14		
21	27	18	37	28	29	25	14	22	34	35	41	21	19	14	29	51	33	32	39	21	22	38	46	45	49	33	31		
15	16	17	18	19	20	21	13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16	15	16	17	18	19	20	21		
13	24	28	34	28	39	27	19	31	24	32	26	41	27	16	29	37	29	47	49	24	19	44	60	39	55	51	35		
22	23	24	25	26	27	28	20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23	22	23	24	25	26	27	28		
18	30	39	34	35	54	22	26	32	28	33	35	37	16	18	16	36	43	30	29	20	13	45	8	10	18	36	19		
29	30						27	28	29	30	31			24	25	26	27	28	29	30	29	30	31						
19	29						13	40	40	26	35			23	18	27	40	33	25	22	16	34	16						

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS.

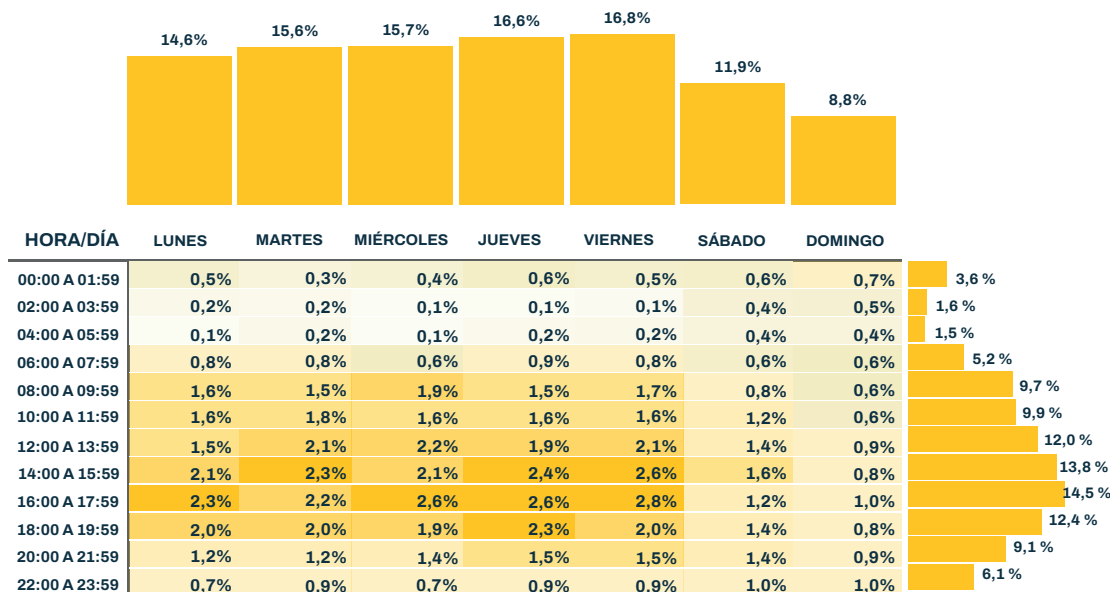
En 2024, todos los días del año hubo al menos 7 siniestros leves en la ciudad.

En un total de 29 días del año (7,92%) ocurrieron 40 o más siniestros leves.

Hubo un total de 5 días (1,4%) con 10 o menos siniestros leves.

Distribución temporal de siniestros leves. Porcentaje (%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS sobre registros válidos.

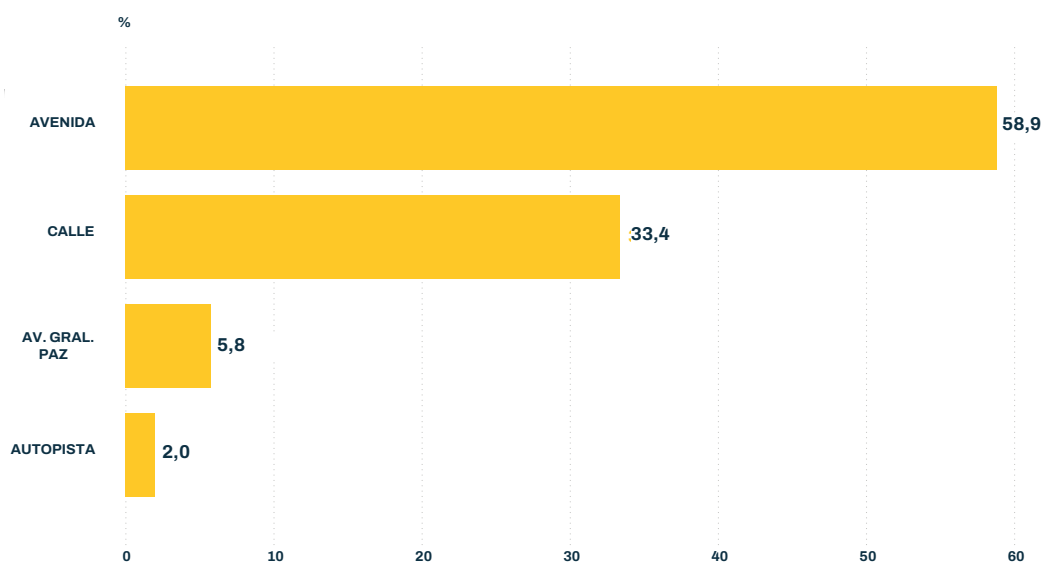
Hubo una concentración en mayor promedio por día los días de semana que los días de fin de semana.

La distribución por días de semana fue homogénea. Mientras que en los días de fin de semana predominó el sábado.

Los días de semana tuvieron una concentración mayor en horario diurno (08 hs a 20hs).

Distribución de siniestros leves según tipo de vía. Porcentaje (%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS sobre registros válidos.

La mayor predominancia de siniestros leves en la Ciudad de Buenos Aires en 2024 se dió en avenidas (sin incluir Av. Gral Paz), siendo su participación porcentual en el total de siniestros de 58,9%. También fue significativa la participación de siniestros en calles (33,4%).

Siniestros leves según tipo de vía y franja horaria. Porcentaje (%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

FRANJA HORARIA	AUTOPISTA	AVENIDA	AV. GRAL. PAZ	CALLE	%
MAÑANA	0,7	14,4	1,9	7,7	24,7
TARDE	0,7	23,1	2,1	14,5	40,5
NOCHE	0,4	16,7	1,4	9,1	27,6
MADRUGADA	0,2	4,6	0,5	2,0	7,3
	2,0	58,9	5,8	33,4	100

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS sobre registros válidos.

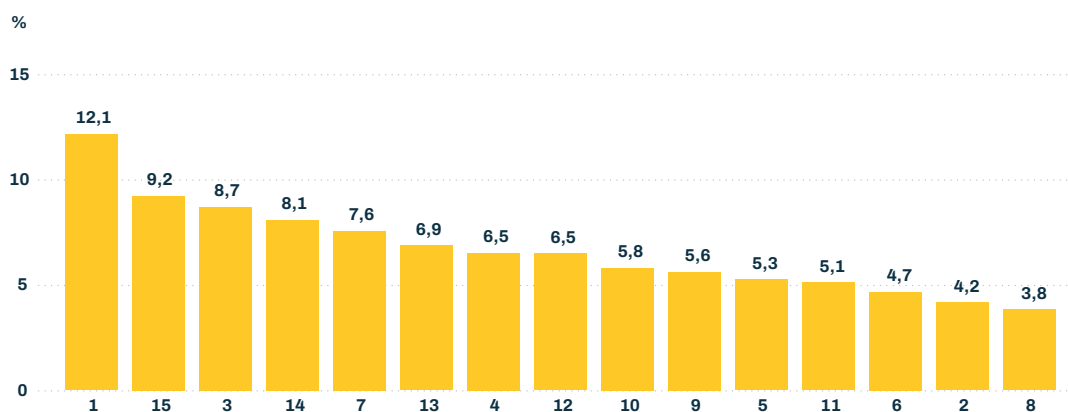
Tanto en avenidas como calles, predominaron los siniestros en el horario de la tarde.

Con menor participación también se concentraron siniestros en los horarios de la mañana y la noche.

En Av. General Paz y autopistas también se verificó una predominancia de siniestros en horarios de la tarde.

Distribución de siniestros leves por comunas. Porcentaje(%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

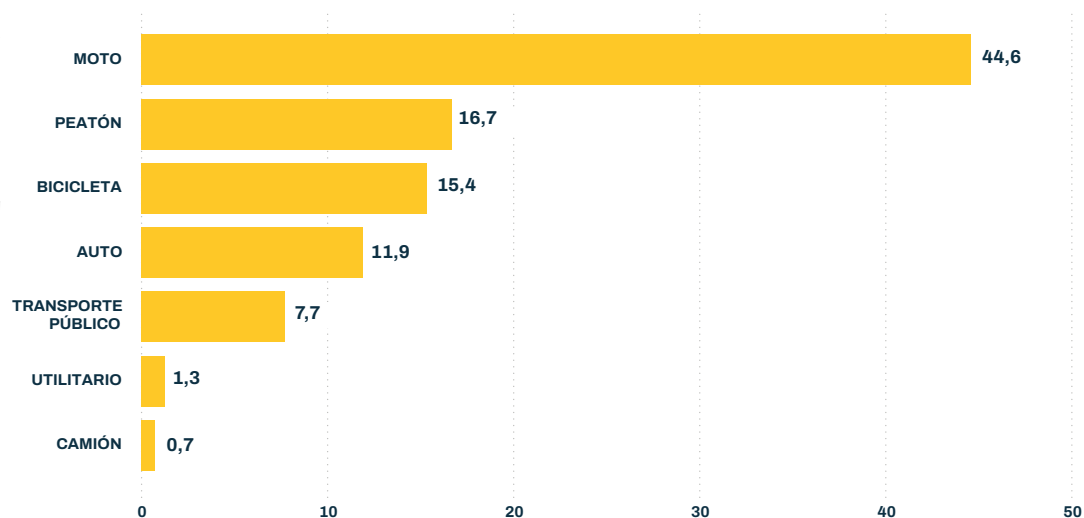


Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS sobre registros válidos.

* En comunas sólo se contabilizan hechos ocurridos en avenidas y calles.

Víctimas leves según modo de desplazamiento. Porcentaje (%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

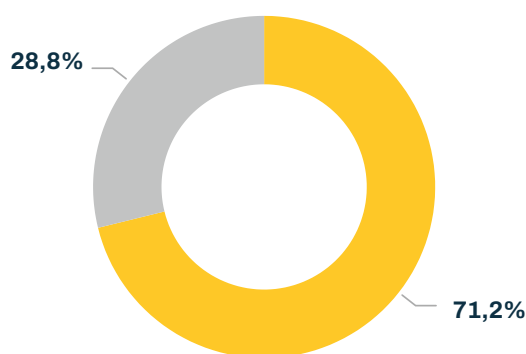


Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS sobre registros válidos.

El año 2024 se caracterizó por tener una mayor cantidad de víctimas leves motociclistas representando un 44,6% de las víctimas leves totales.

Proporción de víctimas leves según usuarios vulnerables de la vía. Porcentaje (%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



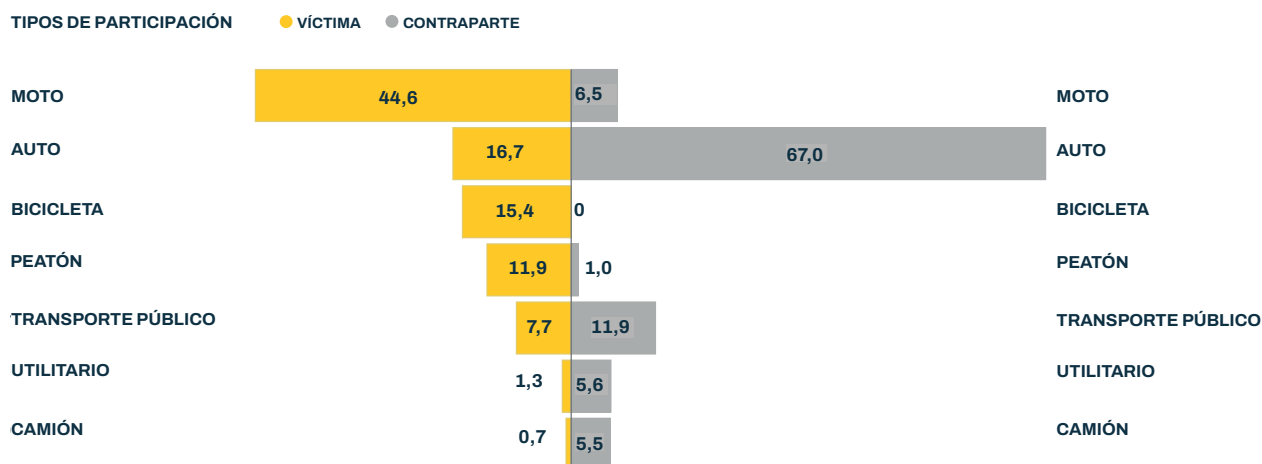
TIPO DE VÍCTIMA ● USUARIOS VULNERABLES ● OTROS TIPOS DE USUARIOS

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS sobre registros válidos

7 de cada 10 víctimas leves fueron usuarios vulnerables de la vía (peatones, motociclistas, ciclistas y usuarios de monopatines).

Distribución comparada de tipos de usuarios víctimas lesionadas leves y contrapartes. Porcentaje(%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS.

* Se omiten los casos sin el dato de modo desplazamiento de la víctima y/o contraparte.

La participación de usuarios de automóviles, camión, transporte de pasajeros y utilitarios tuvo una predominancia en proporción mayor en tanto estos usuarios se reflejaron como contraparte de los siniestros leves ocurridos en la ciudad en el año 2024.

Matriz de interacción tipos de usuarios leves. Porcentaje(%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

	AUTOMÓVIL	CAMIÓN	TRANSPORTE DE PASAJEROS	MOTO %	INCIDENTE SIMPLE	UTILITARIO	
AUTOMÓVIL	11,1	1,7	1,5	0,0	1,3	0,9	16,0
BICICLETA	8,8	0,4	0,6	1,1	0,4	0,7	12,0
CAMIÓN	0,4	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	1,0
MONOPATIN	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
MOTO	34,3	2,4	1,9	2,8	1,2	3,1	46,0
PEATÓN	10,2	0,6	1,5	2,8	0,0	0,8	16,0
T. DE PASAJEROS	1,3	0,1	6,2	0,0	0,1	0,1	8,0
UTILITARIO	0,8	0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	1,0
	67,1	5,4	11,7	6,7	3,5	5,6	

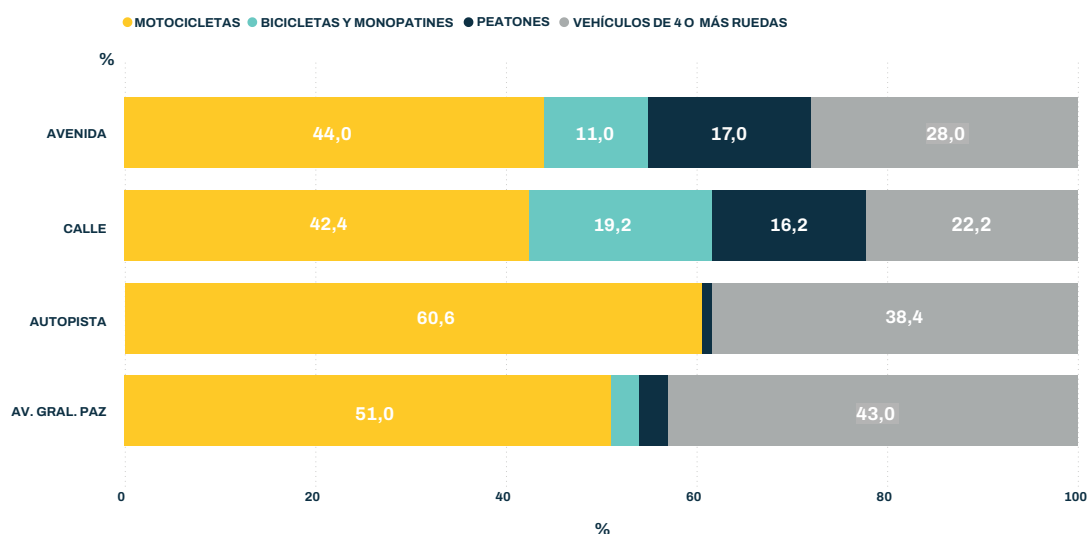
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS.

* Se omiten los casos sin el dato de modo desplazamiento de la víctima o contraparte.

La contraparte automóvil tuvo mayor participación que las demás en los siniestros leves, predominando la interacción con víctimas en motocicletas. También fueron significativas las interacciones con automóviles, peatones y usuarios de bicicleta.

Hubo gran participación de transporte público. Los mismos representan, en la mayoría de los casos, incidentes dentro del propio vehículo y en pocos casos

Participación de tipos de usuarios leves según tipo de vía. Porcentaje (%). Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS.

* Se omiten los casos sin el dato de modo desplazamiento de la víctima y/o tipo de vía

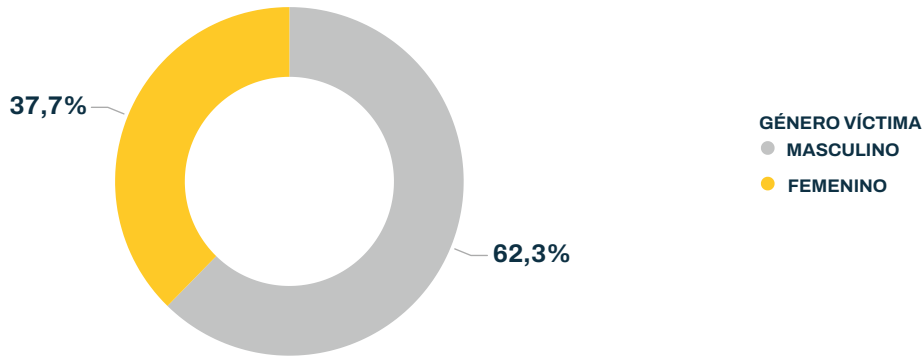
La participación de motociclistas fue predominante en todos los tipos de vías. Tanto en Av. Gral Paz y autopistas su participación fue mayor a la mitad de los siniestros leves ocurridos en estas vías. En Avenidas y Calles representó más del 40% de las víctimas leves.

Los usuarios vulnerables de la vía tuvieron más del 55% de participación como víctimas de siniestros leves en todos los tipos de vías.

La participación de víctimas leves peatones en el año 2024 en Avenidas fue del 17% y en Calles del 16,2%.

Los usuarios en vehículos de 4 o más ruedas tuvieron participación significativa en siniestros en Av. General Paz (43%) y autopistas (38,4%).

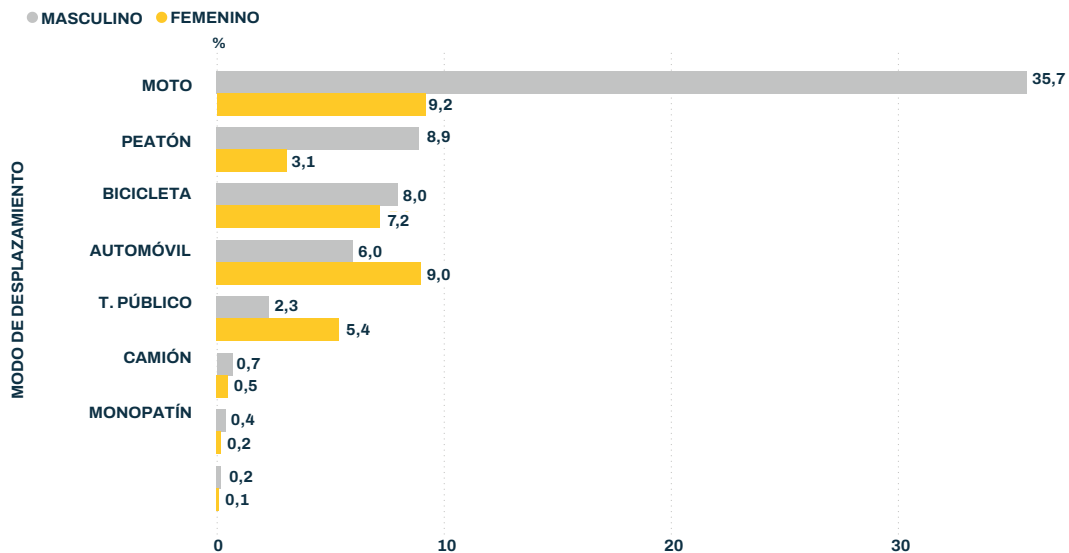
Víctimas leves según género. Porcentaje (%).
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS.
* Se omiten los casos sin el dato de género de la víctima

Se verificó una predominancia de víctimas de género masculino en los siniestros leves ocurridos en 2024 en la ciudad (62,3%).

Víctimas leves según género y modo de desplazamiento. Porcentaje (%).
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

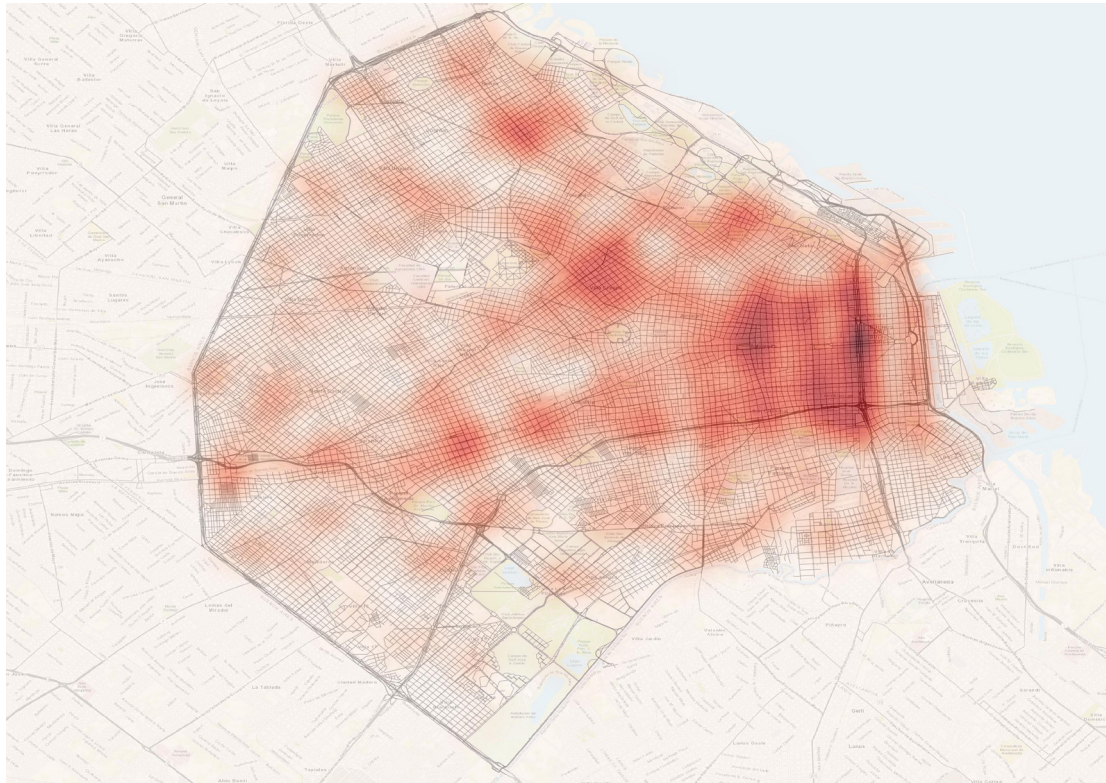


Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS.
* Se omiten los casos sin el dato de modo de desplazamiento de la víctima y/o género

Entre las víctimas femeninas leves se destacan los modos de desplazamiento moto y auto.

Las víctimas masculinas circulaban principalmente en moto, en automóvil y bicicleta.

Ubicación de los siniestros



Mapeo de los puntos críticos de la ciudad 2022 - 2024⁶

⁶ Intersecciones críticas aquellas con un índice de peligrosidad ponderado superior al promedio general. La ponderación consiste en la asignación de un valor que representa su nivel de criticidad, calculado en función tanto de la frecuencia como de la gravedad de los siniestros registrados.

Perfiles Específicos

Este capítulo presenta información desagregada de la siniestralidad vial grave y mortal según diferentes modos de desplazamiento en que las personas transitan la ciudad.

Siniestros graves y mortales asociados a peatones

En este apartado se presentará una caracterización de los siniestros asociados a víctimas graves y mortales que circulaban a pie a la hora del hecho durante el año 2024. En una primera instancia, se analizará la distribución temporal y espacial de los siniestros. Luego se hará una caracterización de las víctimas y sus perfiles demográficos.

181
HECHOS

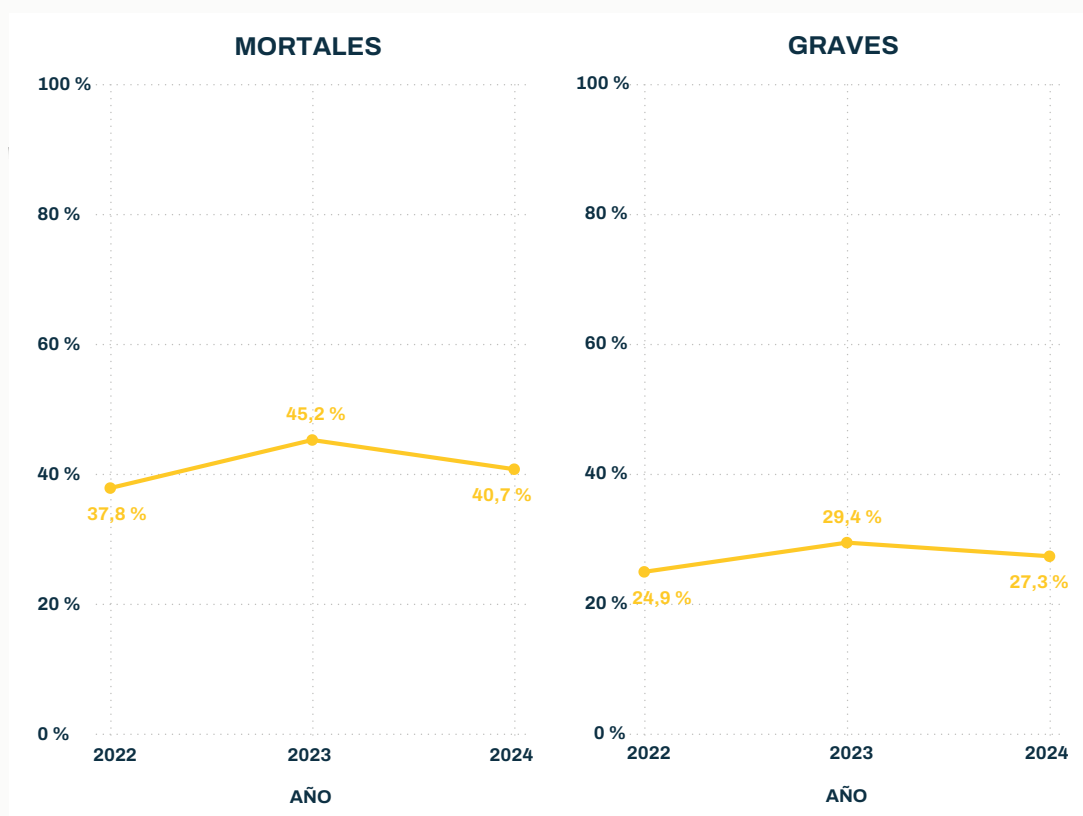
195
VÍCTIMAS

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocurrieron, durante el año 2024, al menos 181 siniestros de tránsito con peatones involucrados que fallecieron o que resultaron con lesiones graves. Hubo un total de 195 víctimas peatonales en estos siniestros.

Evolución de la participación de víctimas peatonales mortales y graves en el total de víctimas anuales. Porcentaje (%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2022-2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos. Se contemplan solo registros válidos respecto al tipo de usuario víctima.

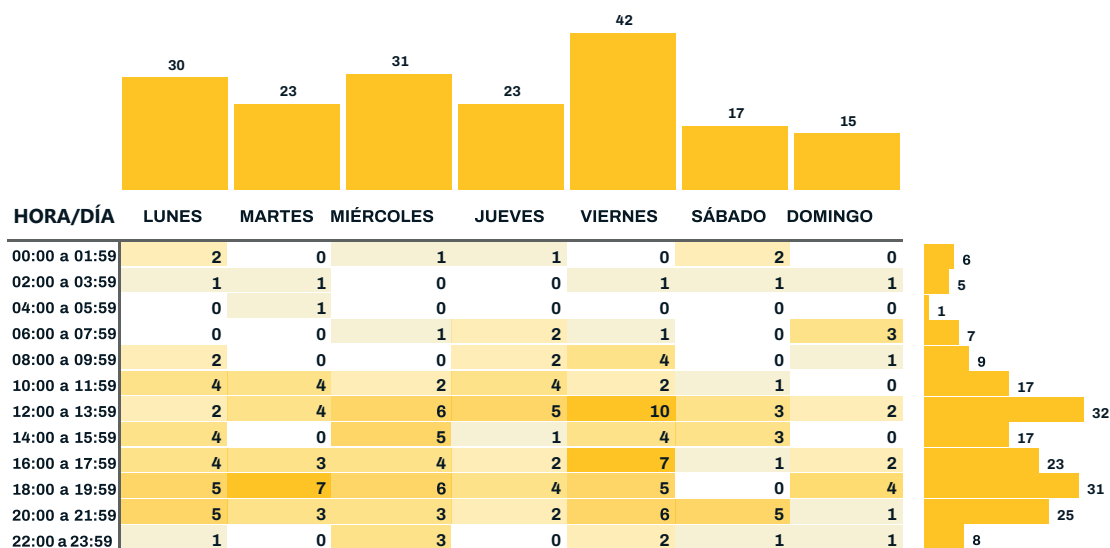
El principal modo de desplazamiento de las víctimas mortales de 2022 a 2024 fue a pie. Su participación porcentual estuvo por encima del 37%.

En el año 2024, se verificó un descenso respecto a 2023, tanto en víctimas graves como leves.

En siniestros graves, el porcentaje de participación de víctimas a pie sobre el total fue estable en los últimos años, entre 24% y 30%.

Distribución temporal de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

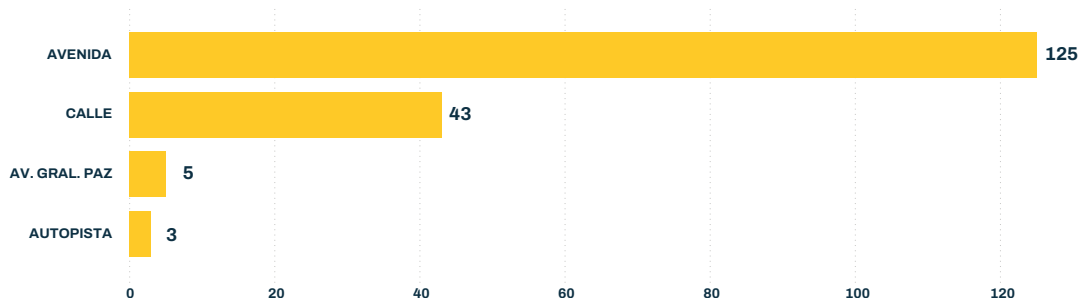
Los días de semana hubo mayor concentración (29,6 siniestros en promedio por día) que los días de fin de semana (16 siniestros en promedio por día).

En la distribución por días de semana, se destacaron los días viernes, mientras que entre sábado y domingo la distribución fue similar.

Tanto los días de semana como de fin de semana hubo una concentración mayor en horario diurno (10 a 20hs).

Distribución de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves según tipo de vía.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

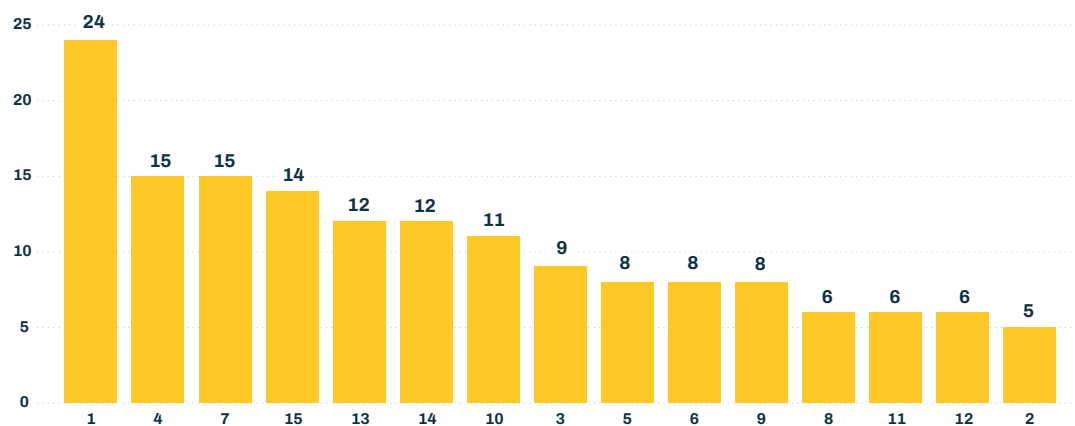
*Se omiten casos sin el dato de ubicación.

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

7 de cada 10 siniestros mortales o graves asociados a peatones ocurrieron en avenidas de la ciudad. Y 2,5 de cada 10 en las calles.

Distribución por comunas de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



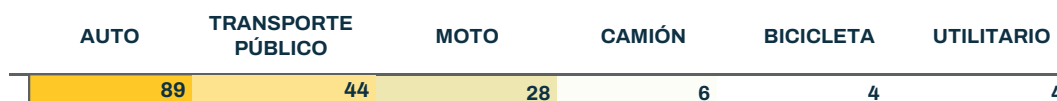
* Se omiten los casos sin el dato de comuna del hecho.

* En comunas sólo se contabilizan hechos ocurridos en avenidas y calles.

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Contrapartes de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

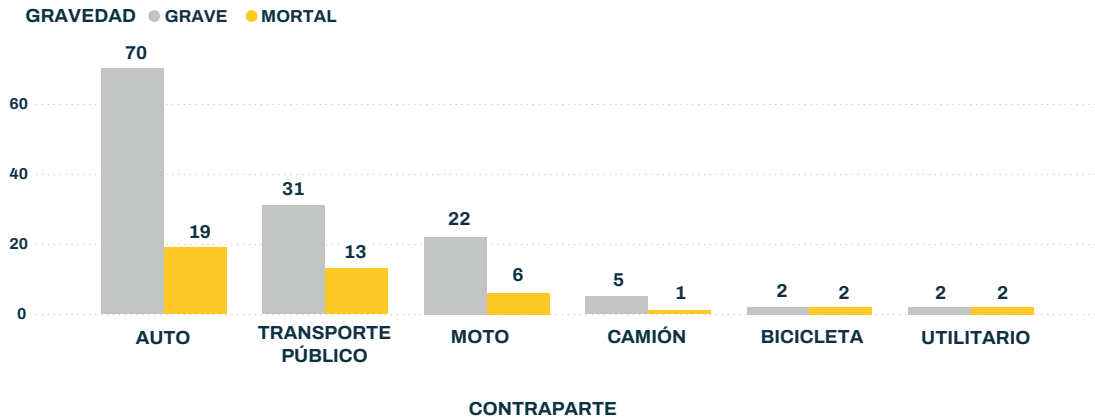


Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Participación de contrapartes de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

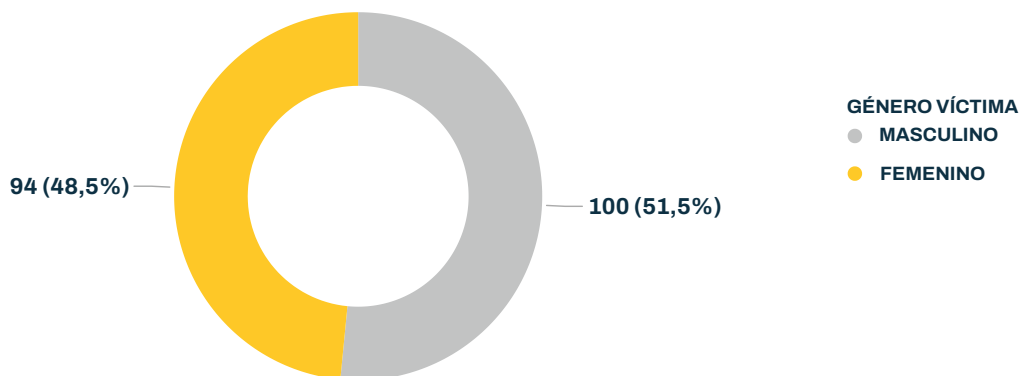
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Del total de siniestros con automóviles, el 21,3% fueron víctimas mortales.

Mientras que con Transporte público como contraparte, la proporción de mortalidad es mayor (29,5%).

Distribución según género de víctimas peatones mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



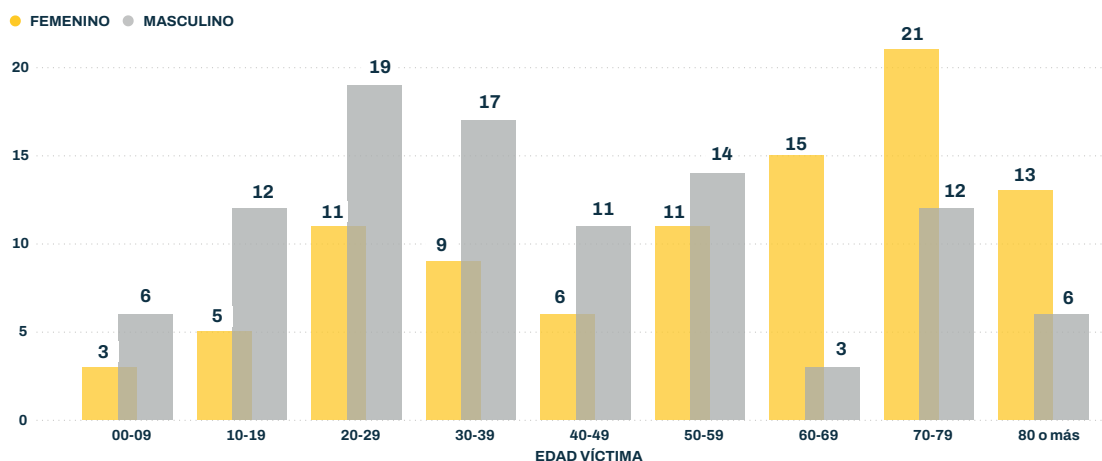
Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Se verificó una distribución equitativa entre género masculino y femenino en los siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves.

Distribución según género y rango etario de víctimas peatones mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En proporción, hubo predominancia de víctimas de género masculino entre los rangos etarios menores a 59 años.

En los rangos etarios mayores, tuvieron más participación proporcional las víctimas femeninas.

Siniestros graves y mortales asociados a usuarios de motocicleta

En este apartado se presentará una caracterización de los siniestros asociados a víctimas graves y mortales que involucran a motociclistas durante el año 2024. En una primera instancia, se analizará la distribución temporal y espacial de los siniestros. Luego se hará una caracterización de las víctimas y sus perfiles demográficos.

339
HECHOS

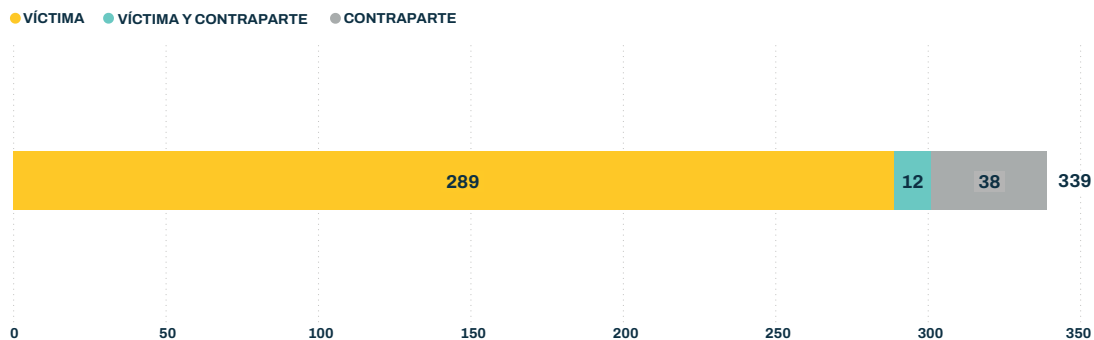
362
VÍCTIMAS

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a los datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocurrieron, durante el año 2024, 339 siniestros de tránsito con motociclistas involucrados. Se incluyen tanto siniestros donde los usuarios de motos son víctimas que fallecieron o que resultaron con lesiones graves tanto como si fueron contraparte de siniestros con otros tipos de usuarios fallecidos o lesionados gravemente. En el año hubo un total de 362 víctimas en estos siniestros.

Tipo de participación de motociclistas en siniestros mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

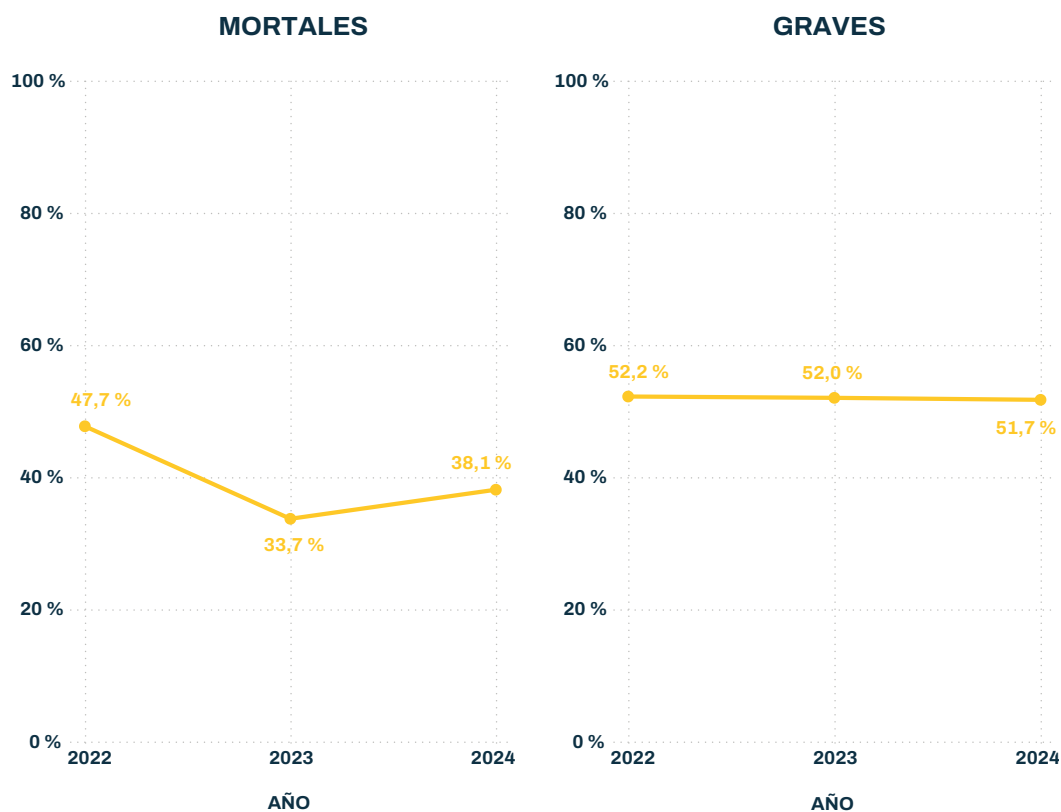
En casi 9 de cada 10 siniestros con participación de motos, los y las motociclistas fueron víctimas.

Sólo 1 de cada 10 siniestros fueron con motociclistas como contraparte.

Sólo 3,5% fueron siniestros entre dos motocicletas.

Evolución del porcentaje de participación de víctimas motociclistas en el total de víctimas anuales mortales y graves. Porcentaje(%).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022-2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos. Visualización en base a registros válidos

Las personas que circulaban en moto constituyen el segundo grupo en relevancia durante los años 2022 a 2024.

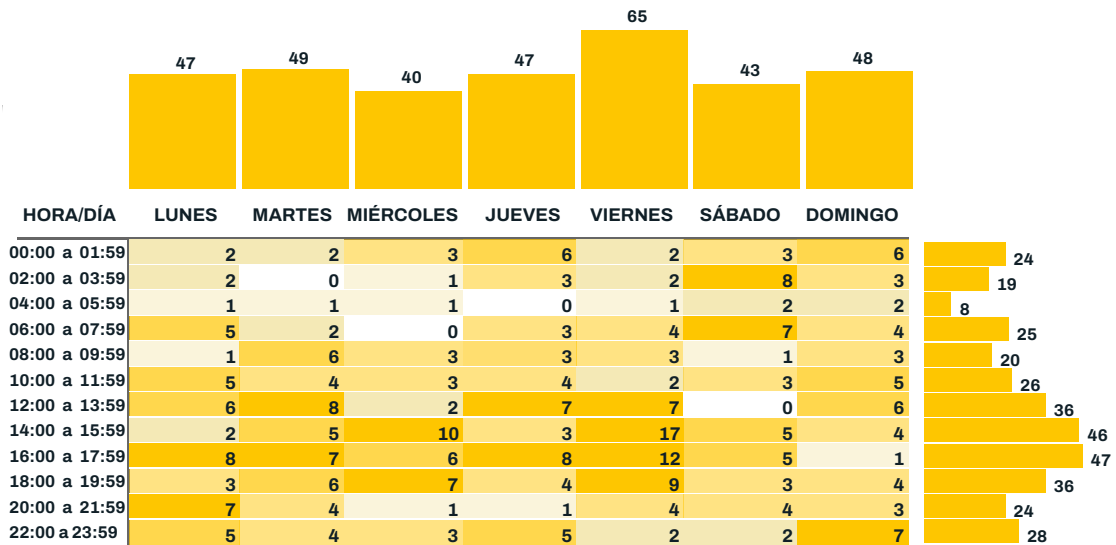
En siniestros mortales, en el año 2024 aumentó la participación porcentual casi un 5% frente al año 2023.

En siniestros graves se registró los últimos años una tendencia constante entre 50% y 52,5%.

En el año 2024, 4 de cada 10 víctimas mortales en la ciudad fueron motociclistas.

Distribución temporal de siniestros mortales y graves con motociclistas involucrados.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

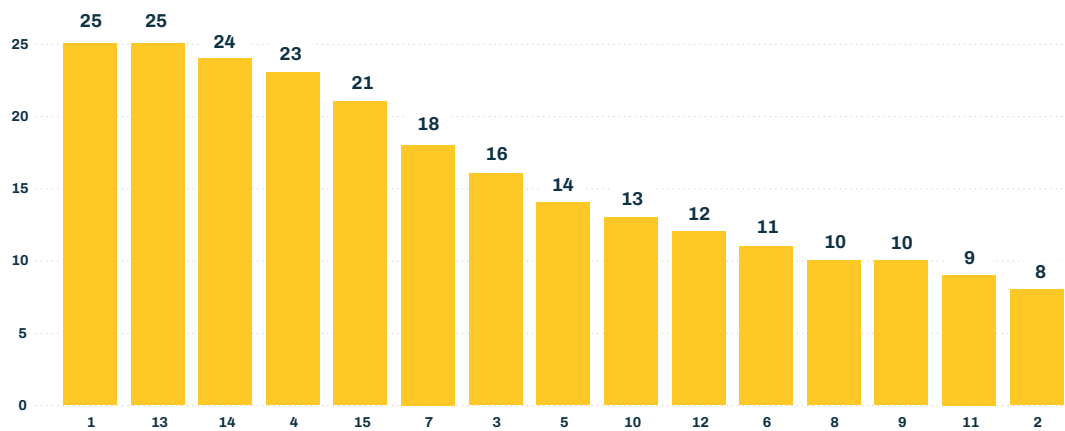
Hubo una concentración en promedio de siniestros asociados a motociclistas mayor los días viernes.

El resto de los días tiene una distribución más constante.

Hubo una concentración mayor en horario diurno (10 a 20hs)

Distribución por comunas de siniestros mortales y graves con motociclistas involucrados.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

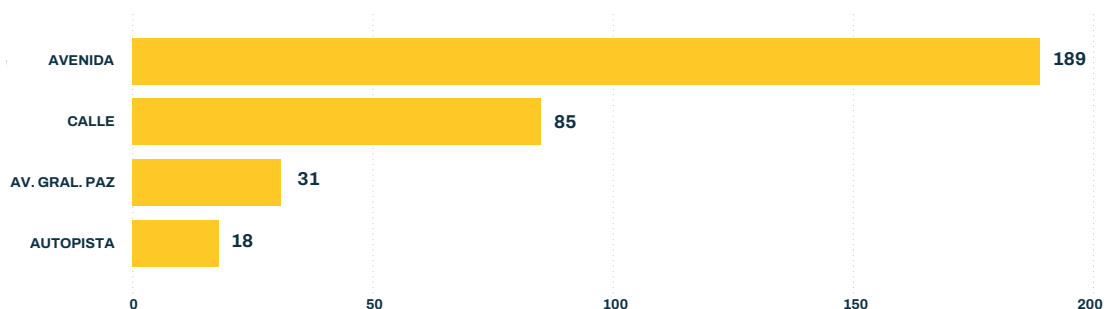
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de comuna del hecho.

* En comunas sólo se contabilizan hechos ocurridos en avenidas y calles.

Distribución según tipo de vía de siniestros mortales y graves con motociclistas involucrados.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de ubicación.

Contrapartes de víctimas motociclistas mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

AUTO	TRANSPORTE PÚBLICO	MOTO	CAMIÓN	OBJETO FIJO	UTILITARIO
179	12	12	32	36	11

Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

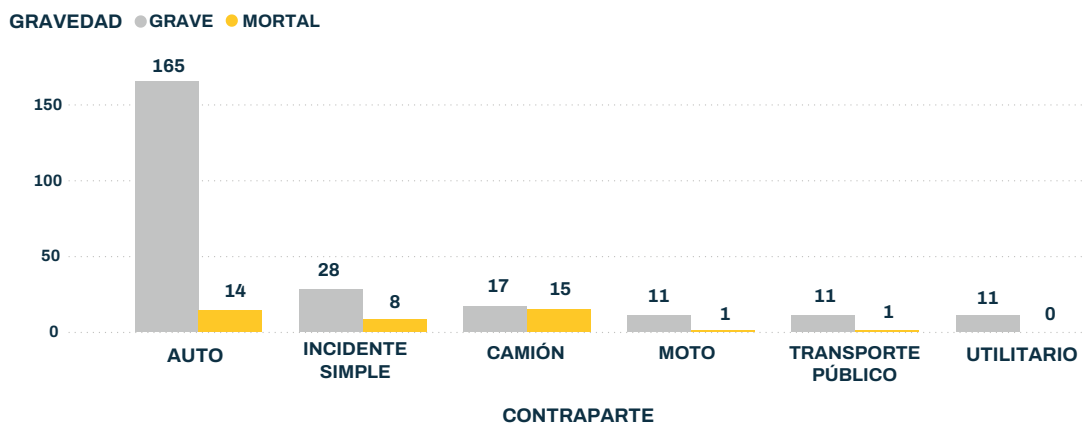
6 de cada 10 siniestros mortales o graves asociados a motociclistas tuvieron como contraparte automóviles

Casi 3,5% estuvieron asociados a otros motociclistas como contraparte.

Un total de 36 siniestros (22%) con motociclistas como víctima grave o mortal fueron de tipo simple, con ninguna contraparte involucrada.

Participación de contrapartes de siniestros asociados a víctimas motociclistas mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



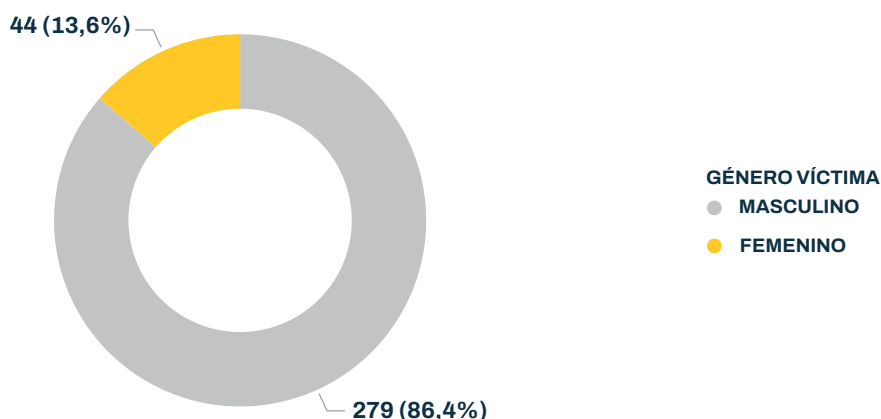
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos. Se omiten los casos en los que no se cuenta con el dato de la contraparte del siniestro.

Del total de siniestros con automóviles, sólo el 7,8% fueron víctimas mortales y del total, en incidentes simples un 22%.

Mientras tanto, con camiones como contraparte la proporción de mortalidad fue mayor (46,9%).

Distribución según género de víctimas motociclistas mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



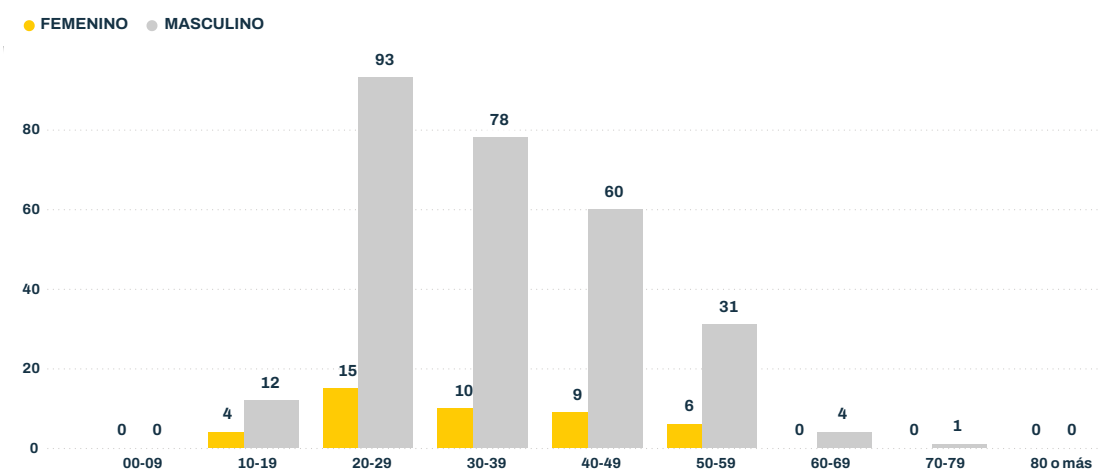
Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Hubo una predominancia de víctimas de género masculino en los siniestros asociados a víctimas motociclistas mortales y graves, en proporción casi 9 de cada 10 víctimas fueron varones. La participación masculina en los siniestros mortales y graves con motocicletas es levemente menor a la participación verificada en la circulación de motociclistas masculinos de la ciudad (83%)⁷.

Distribución según género y rango etario de víctimas motociclistas mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Los grupos etarios predominantes en masculinos fueron de 20 a 59 años.

En las víctimas femeninas, la distribución fue en las edades de 20 a 59 años.

⁷ En base a estudios observacionales de factores de riesgo vial del OMSV

Siniestros graves y mortales asociados a usuarios de bicicleta

En este apartado se presentará una caracterización de los siniestros asociados a víctimas graves y mortales que involucran a usuarios de bicicleta durante el año 2024. En una primera instancia, se analizará la distribución temporal y espacial de los siniestros. Luego, se hará una caracterización de las víctimas y sus perfiles demográficos.

51
HECHOS

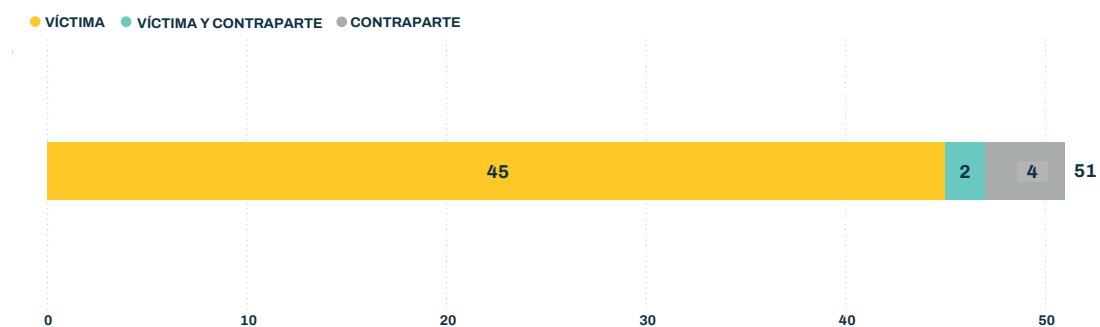
58
VÍCTIMAS

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a los datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocurrieron, durante el año 2024, 51 siniestros de tránsito graves y mortales con ciclistas involucrados. Se incluyen tanto siniestros donde los usuarios de bicicleta son víctimas que fallecieron o que resultaron con lesiones graves tanto como si fueron contraparte de siniestros con otros tipos de usuarios fallecidos o lesionados gravemente. En el año hubo un total de 58 víctimas en estos siniestros.

Tipo de participación de ciclistas en siniestros mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En 9 de cada 10 siniestros con participación de ciclistas, los mismos fueron víctimas.

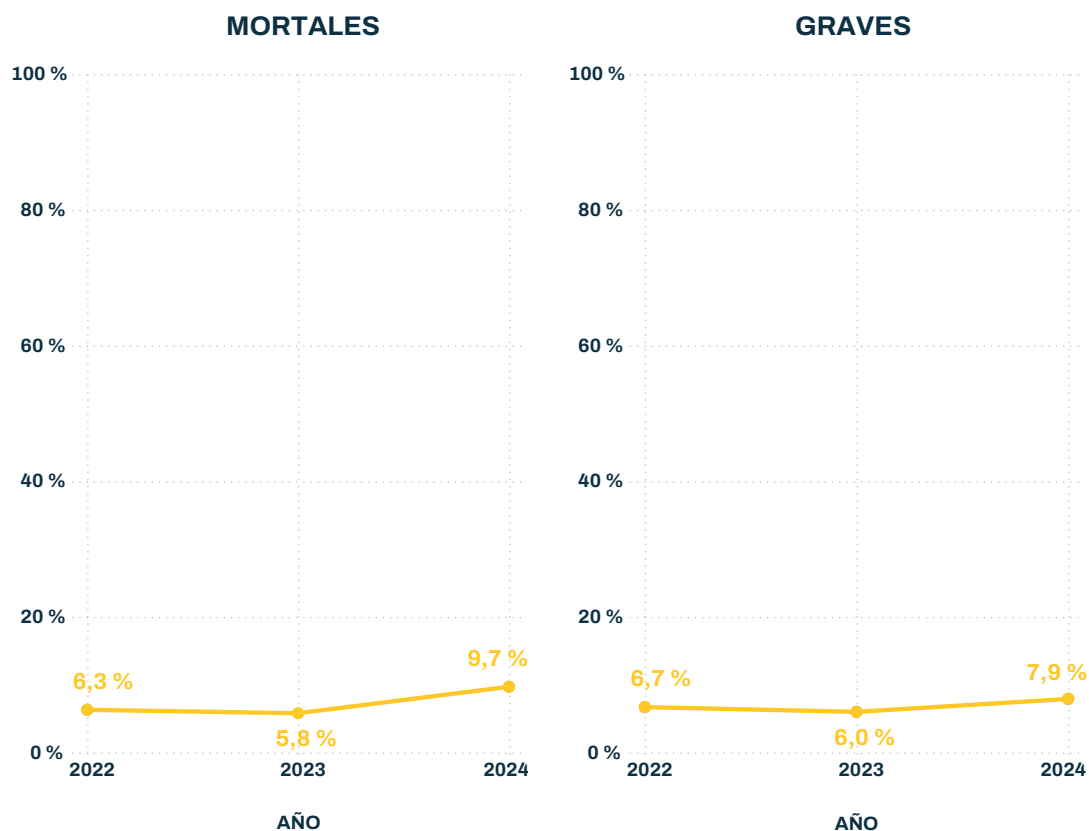
Sólo 1 de cada 10 siniestros fueron con ciclistas como contraparte.

Sólo 4% fueron siniestros entre dos bicicletas.

Evolución del porcentaje de participación de víctimas usuarias de bicicleta en el total de víctimas anuales graves y mortales.

Porcentaje sobre registros válidos.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2022-2024.



Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

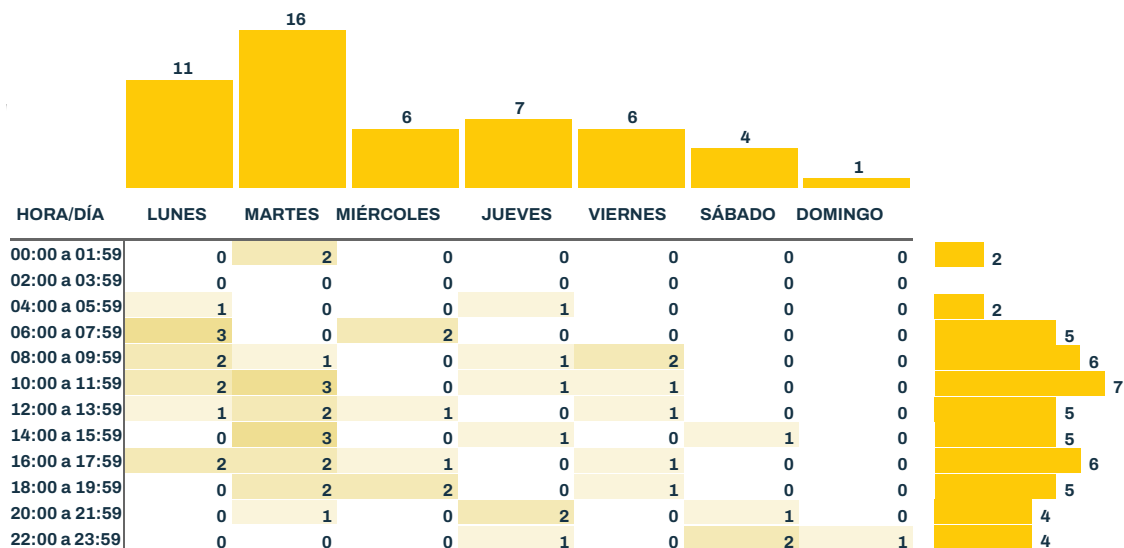
En siniestros mortales en el año 2024 hubo un aumento porcentual de la participación de víctimas mortales ciclistas (3,9 puntos porcentuales).

1 de cada 10 víctimas mortales en el año 2024 fue ciclista.

En siniestros graves también aumentó esa participación porcentual (1,9%) pero en menor cuantía.

Distribución temporal de siniestros mortales y graves con ciclistas involucrados.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

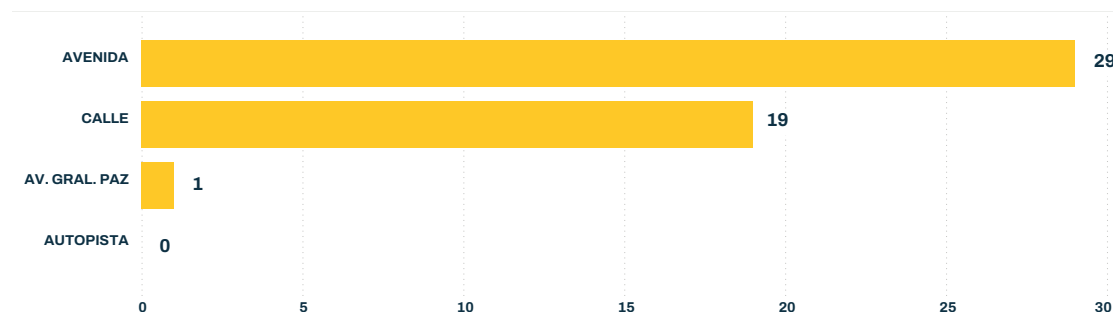
Hubo una concentración de siniestros asociados a usuarios ciclistas mayor los días de semana (9,2 siniestros en promedio por día) que los días de fin de semana (2,5 siniestros en promedio por día).

En la distribución por días de semana destacaron los días Martes con mayor cantidad de siniestros.

Hubo una concentración mayor de siniestros en los horarios diurnos.

Distribución según tipo de vía de siniestros mortales y graves con ciclistas involucrados.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

* Se omiten los casos sin el dato de ubicación.

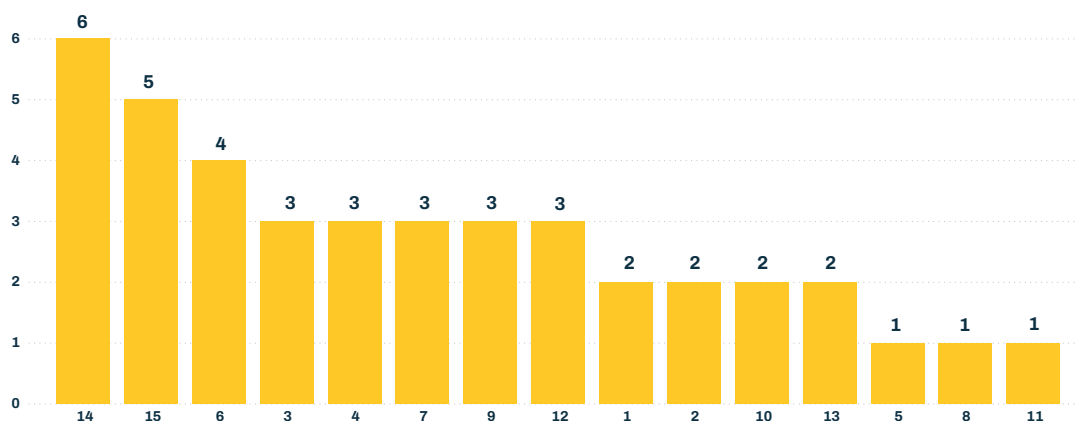
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Siniestros con víctimas mortales o graves de usuarios ciclistas sólo se registraron en avenidas, calles y Av. General Paz.

Casi 6 de cada 10 siniestros mortales o graves asociados a usuarios de bicicleta ocurrieron en avenidas de la ciudad.

Distribución por comunas de siniestros mortales y graves con ciclistas involucrados.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de comuna del hecho.

* En comunas sólo se contabilizan hechos ocurridos en avenidas y calles.

Contrapartes de siniestros asociados a víctimas usuarias de bicicleta mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

AUTO	TRANSPORTE PÚBLICO	MOTO	CAMIÓN	BICICLETA	UTILITARIO
18	8	6	4	2	1

Visualización en base a registros válidos

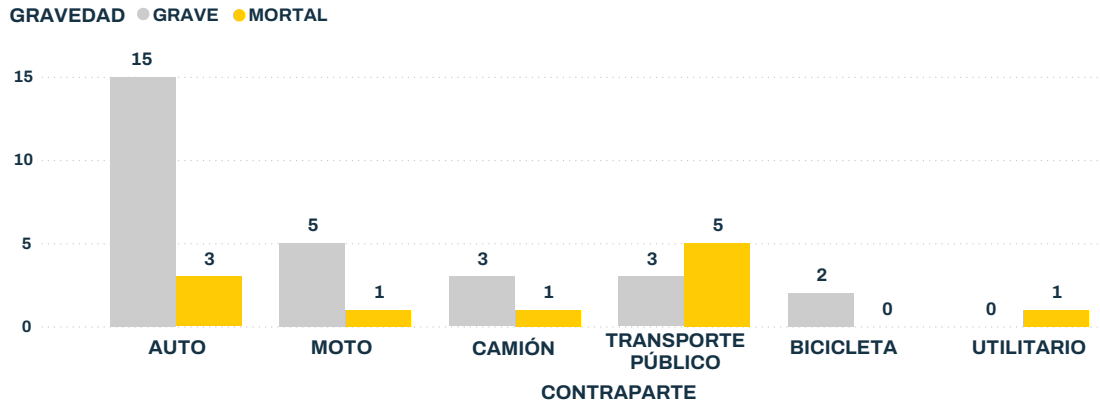
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

4,4 de cada 10 siniestros mortales o graves asociados a usuarios ciclistas tuvieron como contraparte a automóviles.

Las otras contrapartes relevantes en su participación fueron transporte público, camiones y motocicletas.

Participación de contrapartes de siniestros mortales y graves asociados a víctimas usuarias de bicicleta mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

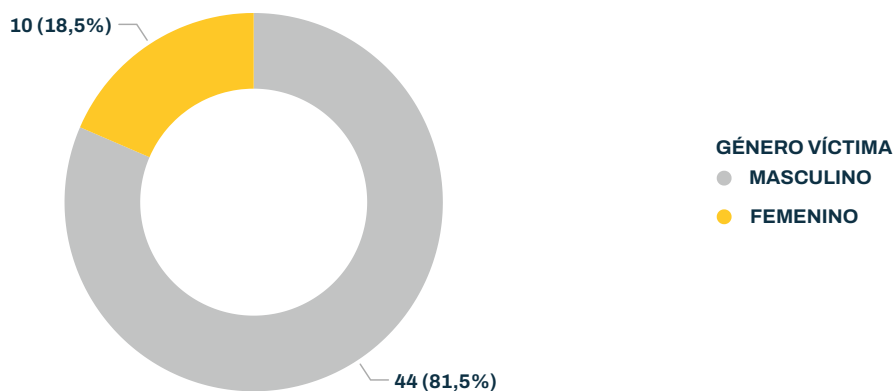
Del total de siniestros con automóviles sólo el 16,6% fueron víctimas mortales.

Mientras tanto, con transporte público como contraparte la mortalidad fue mayor. 6 de cada 10 siniestros en 2024 fueron mortales.

Las interacciones con otros ciclistas no tuvieron víctimas mortales.

Distribución según género de víctimas usuarias de bicicleta mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



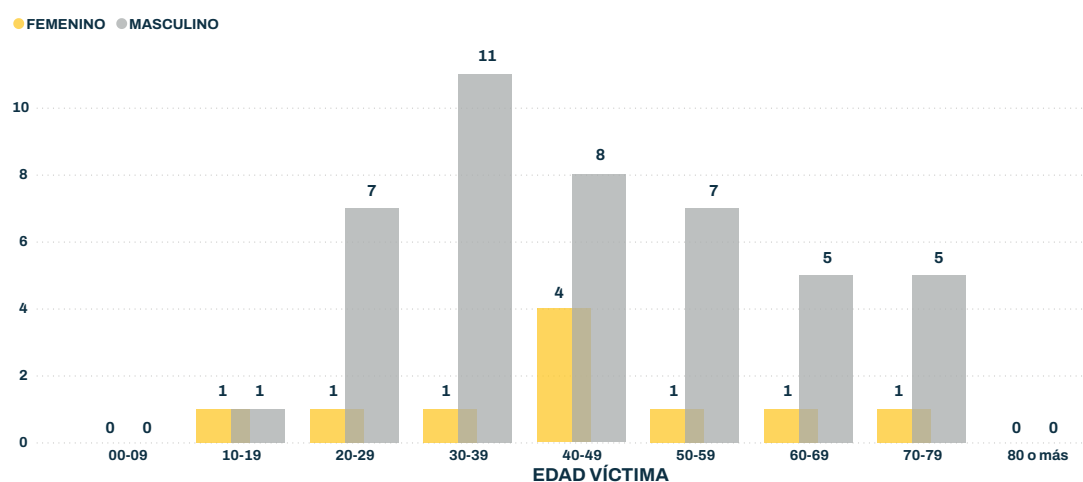
Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Se verificó una predominancia de víctimas de género masculino en los siniestros asociados a víctimas usuarias de bicicleta mortales y graves, en proporción 8 de cada 10 víctimas fueron varones. La participación masculina en los siniestros mortales y graves (81,5%) supera a la participación verificada en la circulación de ciclistas de la ciudad (77%)⁸.

Distribución según género y rango etario de víctimas de bicicleta mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a los datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

El rango etario predominante en víctimas usuarias de bicicleta fue de 20 a 59 años. La predominancia en todos los rangos etarios fue de víctimas masculinas.

⁸ Análisis del uso de la bicicleta en CABA . Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial, Abril de 2025. https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2025-04/Analisis_ciclistas_2024_CABA%20%281%29.pdf

Siniestros graves y mortales asociados a vehículos de 4 o más ruedas

En este apartado se presentará una caracterización de los siniestros asociados a víctimas graves y mortales que involucran a vehículos de 4 o más ruedas durante el año 2024. En una primera instancia, se analizará la distribución temporal y espacial de los siniestros. Luego se hará una caracterización de las víctimas y sus perfiles demográficos.

Esta categoría incluye usuarios de automóviles, tanto si son vehículos particulares o de alquiler, camión, utilitario y transporte de pasajeros.

505
HECHOS

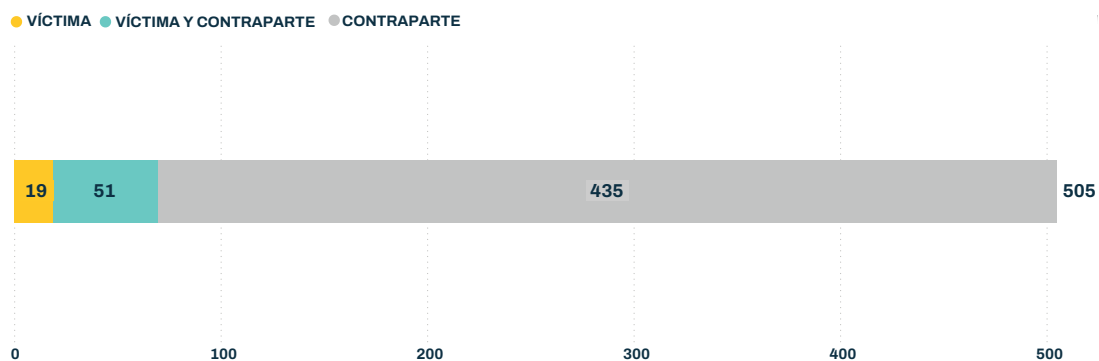
538
VÍCTIMAS

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocurrieron, durante el año 2024, 505 siniestros de tránsito con vehículos de 4 o más ruedas involucrados. Se incluyen tanto siniestros donde los usuarios son víctimas que fallecieron o que resultaron con lesiones graves, tanto como si fueron contraparte de siniestros con otros tipos de usuarios fallecidos o lesionados gravemente. En el año hubo un total de 538 víctimas en estos siniestros.

Tipo de participación de vehículos de 4 o más ruedas en siniestros mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

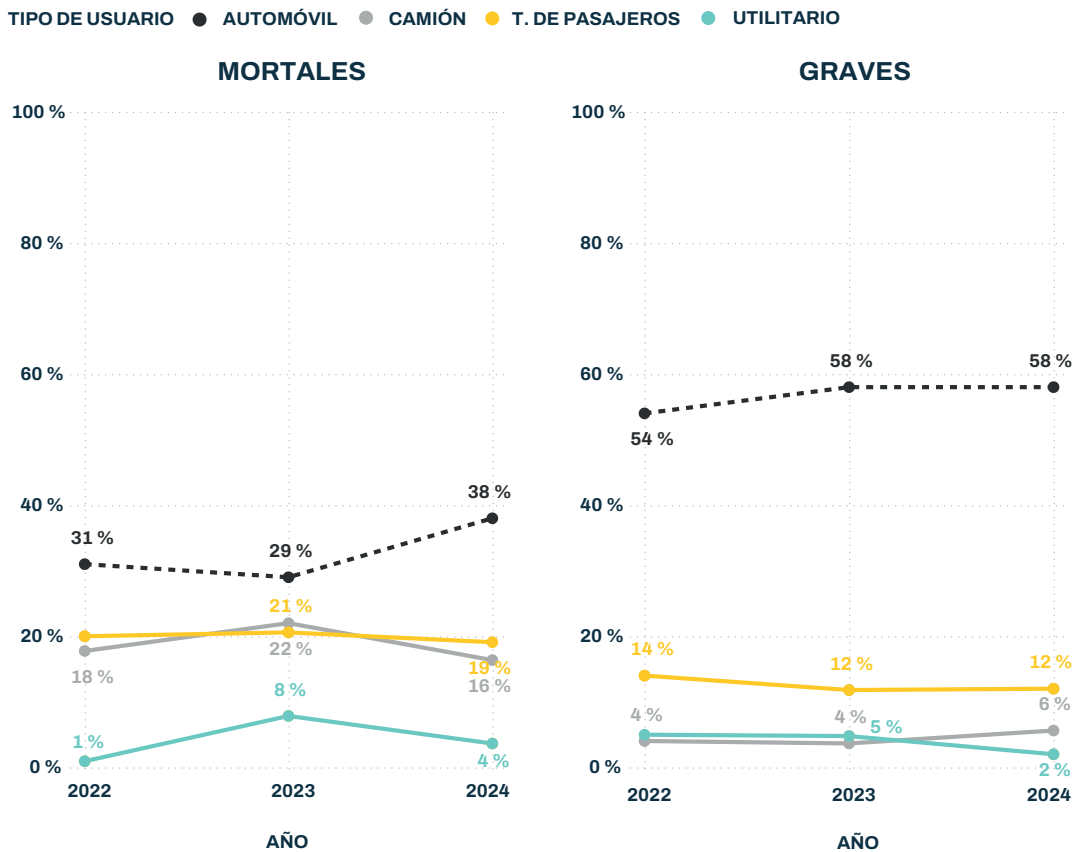


Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

En 9 de cada 10 siniestros mortales y graves ocurridos en 2024 los tipos de usuario de vehículos participaron como contraparte.

Evolución del porcentaje de participación de contrapartes usuarias de vehículos de 4 o más ruedas en el total de siniestros anuales mortales y graves según tipo. Porcentaje sobre registros válidos.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022-2024



Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

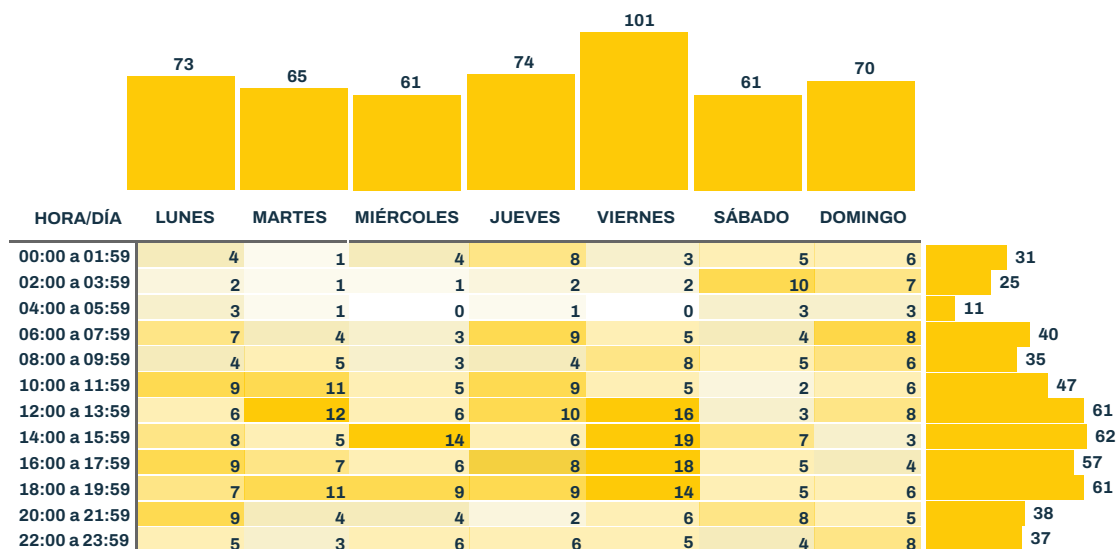
Tanto en siniestros mortales como en graves, predominaron siniestros con contrapartes usuarias de automóviles.

Sin embargo, en siniestros mortales la participación de vehículos de mayor porte fue más significativa que en siniestros graves.

En siniestros mortales se observó un aumento del 9 puntos porcentuales en la participación de automóviles.

Distribución temporal de siniestros mortales y graves con vehículos de 4 o más ruedas involucrados.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

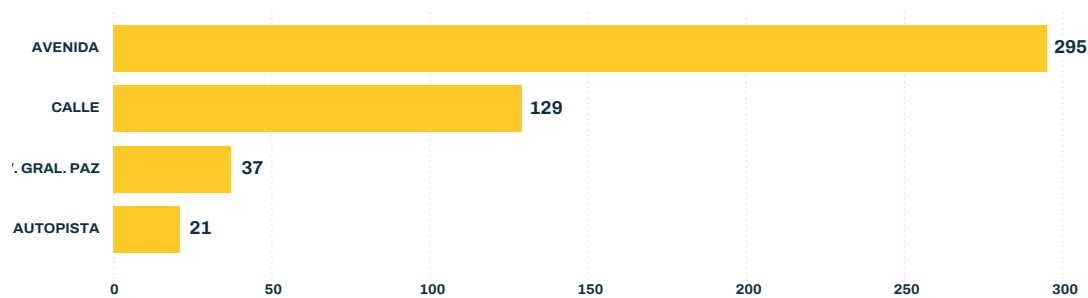
Hubo una concentración de siniestros de vehículos de 4 o más ruedas mayor los días de semana (74,8 siniestros en promedio por día) que los días de fin de semana (65,5 siniestros en promedio por día).

En la distribución por días de semana destacaron los días viernes con mayor cantidad de siniestros.

Los días de semana tuvieron una concentración mayor en horarios de la tarde (12:00 a 20:00 hs).

Distribución según tipo de vía de siniestros mortales y graves con vehículos de 4 o más ruedas involucrados.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

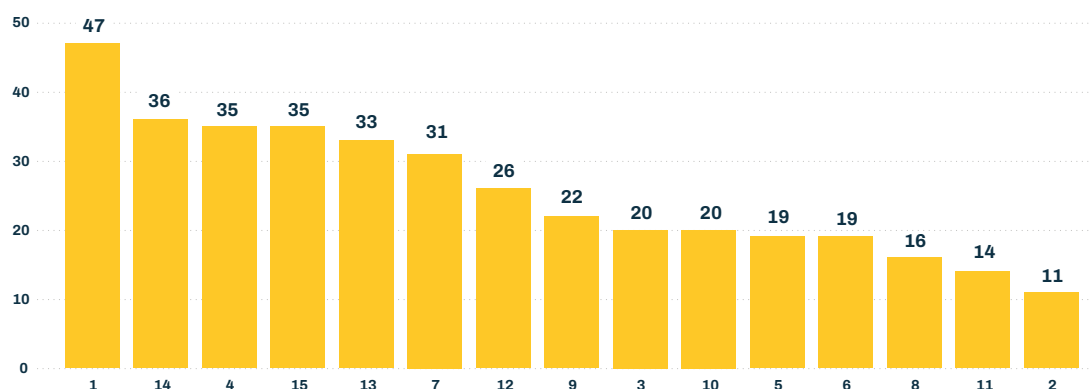
* Se omiten los casos sin el dato de ubicación

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

6 de cada 10 siniestros mortales o graves asociados a vehículos de 4 ruedas ocurrieron en avenidas de la ciudad. Y casi 3 de cada 10 en las calles.

Distribución por comunas de siniestros mortales y graves con vehículos de 4 o más ruedas involucrados.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

* Se omiten los casos sin el dato de comuna del hecho.

* En comunas sólo se contabilizan hechos ocurridos en avenidas y calles.

Contrapartes de siniestros asociados a víctimas de vehículos de 4 o más ruedas mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

AUTO	TRANSPORTE PÚBLICO	OBJETO FIJO	CAMIÓN	MOTO	UTILITARIO
29	13	10	4	2	1

Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

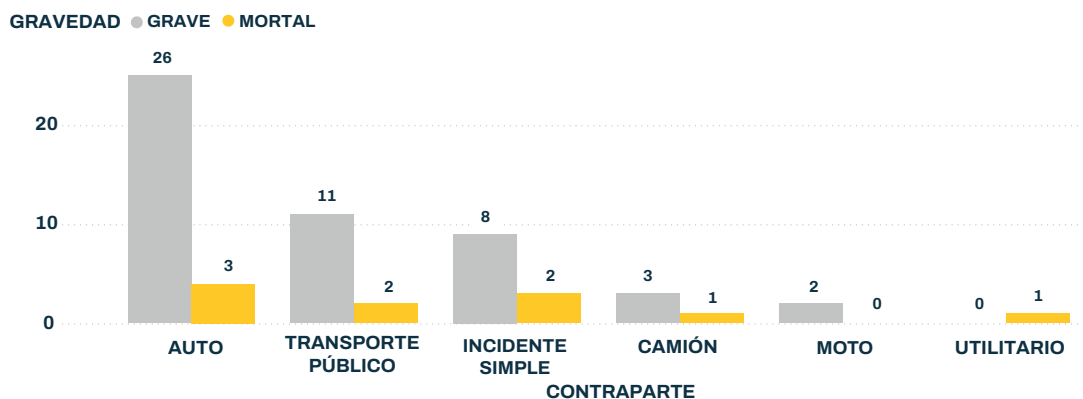
Casi 5 de cada 10 siniestros mortales o graves asociados a vehículos tuvieron como contraparte automóviles.

2 de cada 10 fueron con Transporte público como contraparte o siniestros de tipo simple, sin ninguna contraparte involucrada.

Solo 3 de cada 100 fueron con motos como contraparte.

Participación de contrapartes de siniestros asociados a víctimas usuarias de vehículos de 4 o más ruedas mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

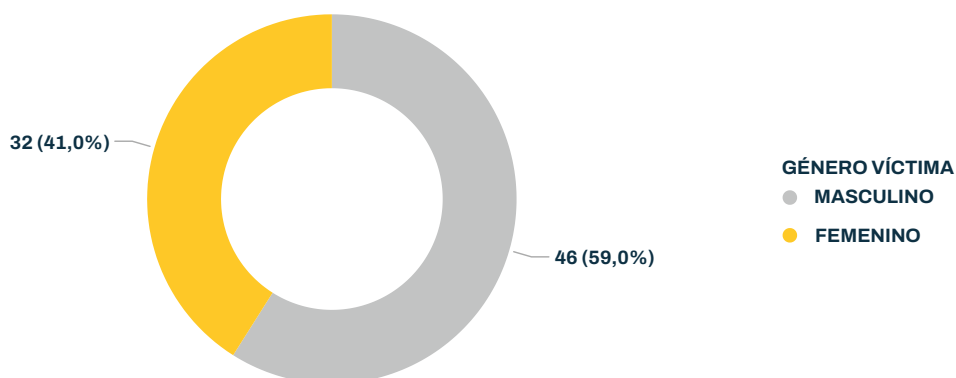
Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

La proporción de mortalidad fue más alta en siniestros con auto, transporte público y incidente simple.

Del total de siniestros con automóviles, sólo el 10,3% fueron con víctimas mortales.

Distribución según género de víctimas usuarias de vehículos de 4 o más ruedas mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



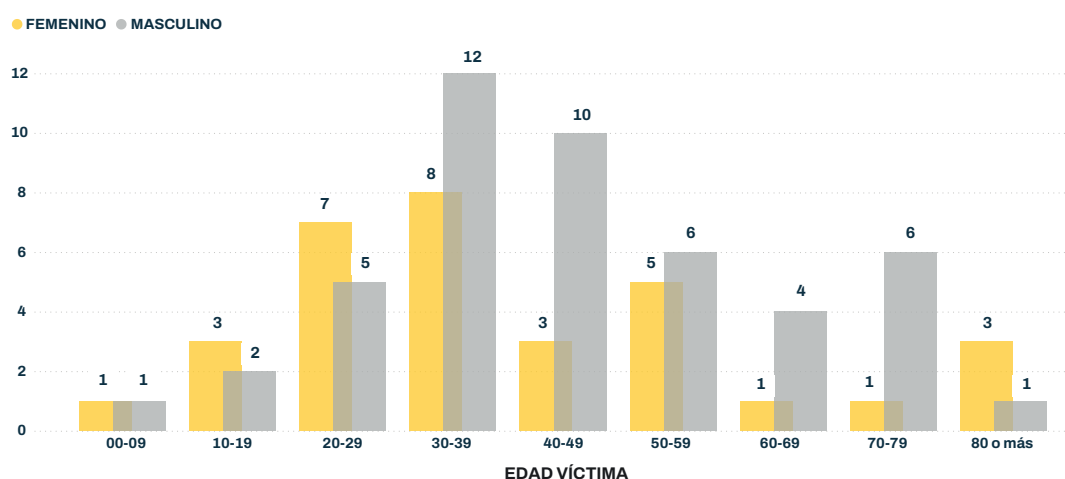
Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Se verificó una predominancia de víctimas de género masculino en los siniestros asociados a víctimas usuarias de vehículos de 4 o más ruedas mortales y graves, en proporción casi 6 de cada 10 víctimas fueron varones.

Distribución según género y rango etario de víctimas usuarias de vehículos de 4 o más ruedas mortales y graves.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Visualización en base a registros válidos

Fuente: OMSV de la Ciudad de Buenos Aires en base a datos de MS y vigilancia de lesionados en hospitales públicos.

Se verificó la predominancia de víctimas masculinas en los rangos etarios de 30 a 79 años.

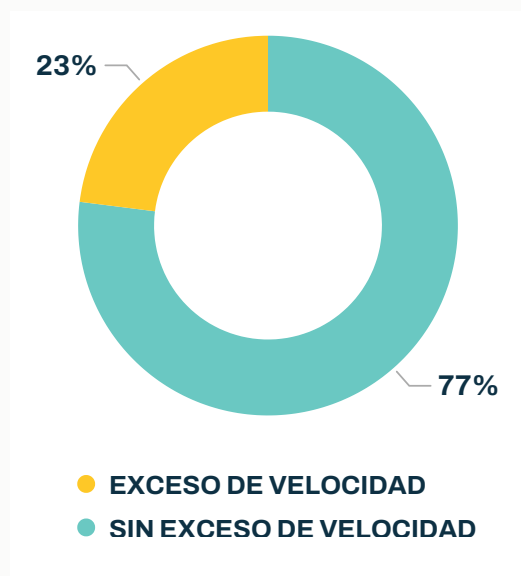
Los grupos etarios predominantes en masculinos fueron de 30 a 59 años.

En las víctimas femeninas, el rango etario predominante fue de 20 a 39 años.

Factores de Riesgo

Velocidad

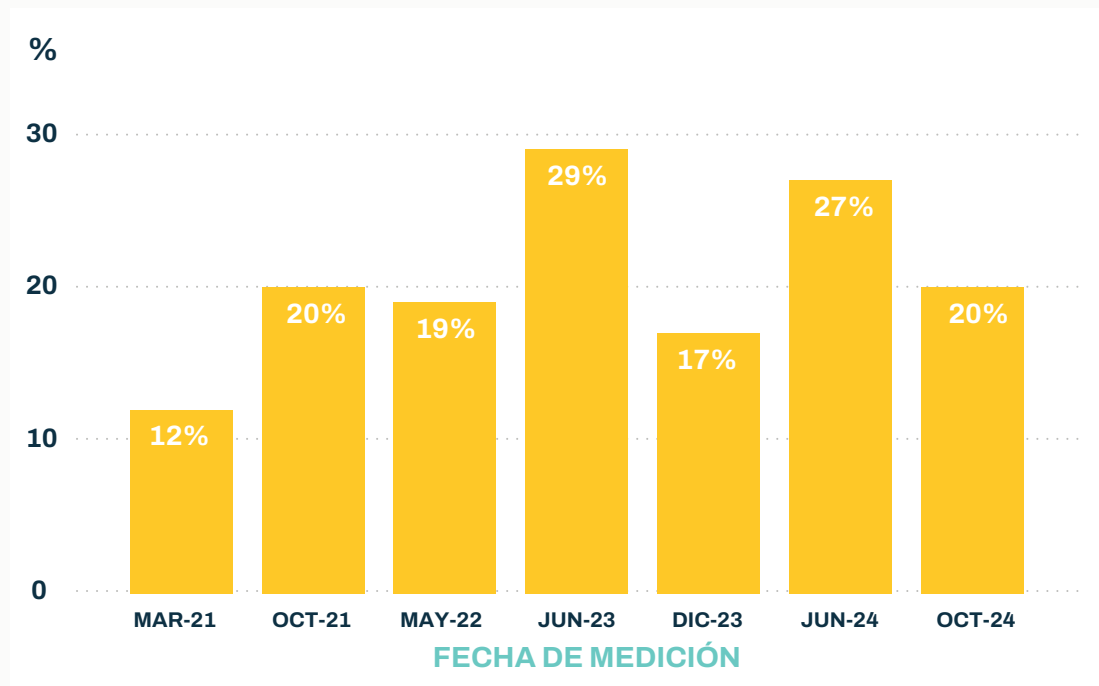
Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: Mediciones de Johns Hopkins University. Roadside Observational Study. Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS). Se consideran los resultados de las rondas de junio y octubre de 2024.

Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida: Variación en el tiempo.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2021-2024.



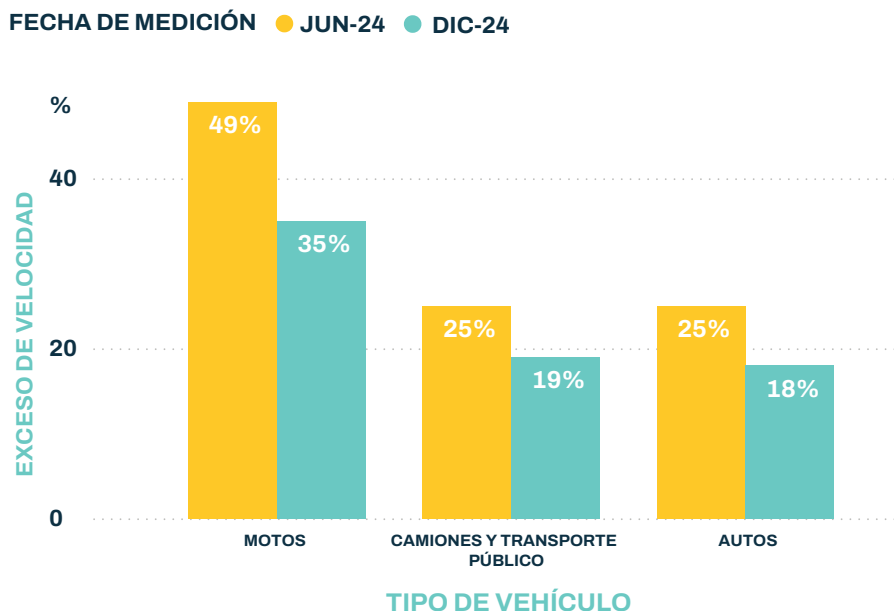
Fuente: Mediciones de Johns Hopkins University. Roadside Observational Study. Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS).

Se verificó una tendencia variable en la prevalencia de exceso de velocidad sobre la velocidad permitida.

En el año 2024 hubo dos registros: 27% en junio y 20% en octubre. En promedio fue de 23%.

Tanto en 2023 como en 2024 se verificó una prevalencia mayor en la primera medición del año.

Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida según tipo de vehículo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2024.

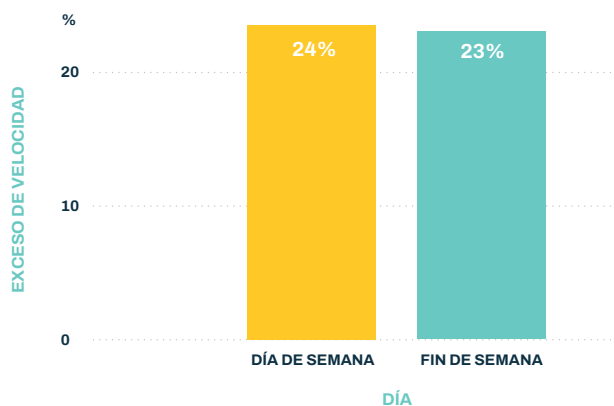


Fuente: Mediciones de Johns Hopkins University. Roadside Observational Study. Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS).

En 2024 se registró mayor prevalencia de exceso de velocidad para quienes conducen moto (42% en promedio entre ambas mediciones).

Hubo una caída de relevancia entre ambas mediciones para todos los tipos de usuario, si bien motos fue el más significativo (reducción de 14 puntos porcentuales).

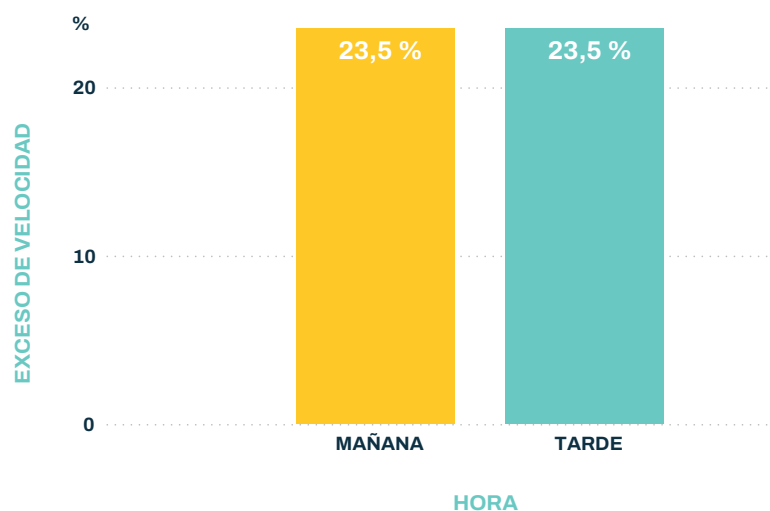
Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida según día de la semana. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: Mediciones de Johns Hopkins University. Roadside Observational Study. Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS). Se consideran los resultados de las rondas de junio y octubre de 2024.

No se observan diferencias significativas en la prevalencia de exceso de velocidad según días de fin de semana o entre semana.

Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida según momento del día.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



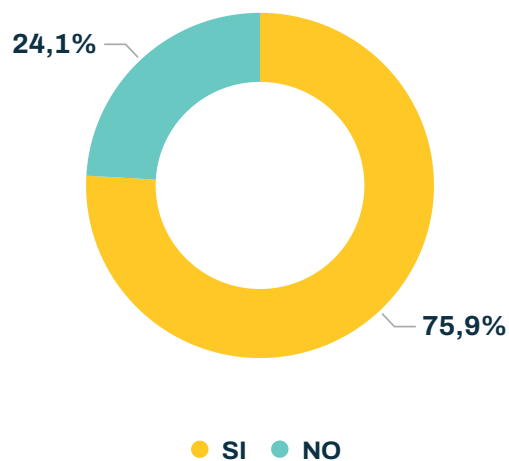
Fuente: Mediciones de Johns Hopkins University. Roadside Observational Study. Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS). Se consideran los resultados de las rondas de junio y octubre de 2024.

No se observan diferencias significativas en la prevalencia de exceso de velocidad según el momento del día.

Uso de cinturón

Uso del cinturón de seguridad.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

Uso del cinturón de seguridad: Variación de uso.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.

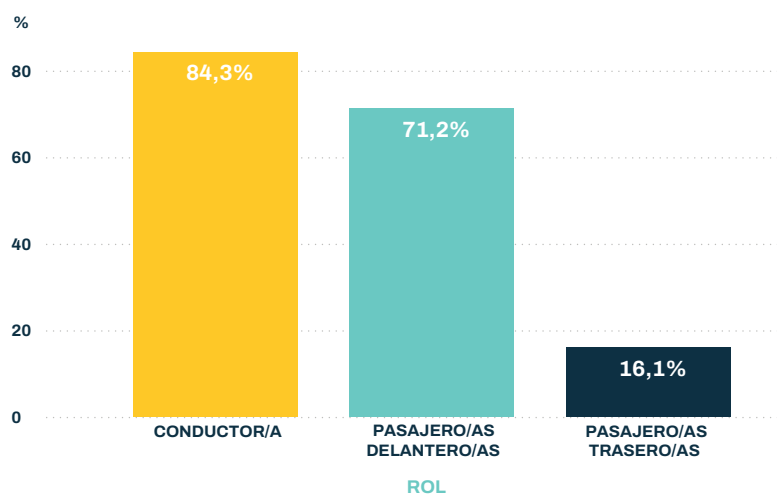


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

En 2024, el uso del cinturón de seguridad alcanzó al 75,9% de los y las ocupantes de vehículos.

Implica un aumento de 0,8 puntos respecto de 2023, siendo el valor registrado más alto de la serie.

Uso del cinturón de seguridad según rol. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



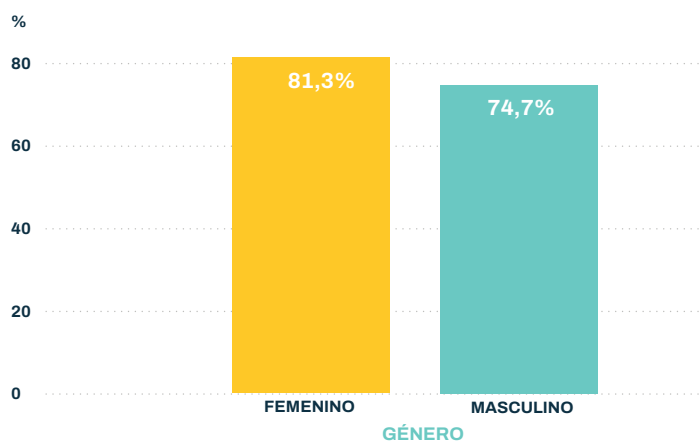
Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

El uso del cinturón fue variable considerando la ubicación en el vehículo.

Fue mayor el porcentaje de uso entre quienes conducen (84,3%).

Y fue menor entre los/as pasajeros/as delanteros/as (71,2%) y los traseros/as (16,1%).

Uso del cinturón de seguridad según sexo de quien conduce. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

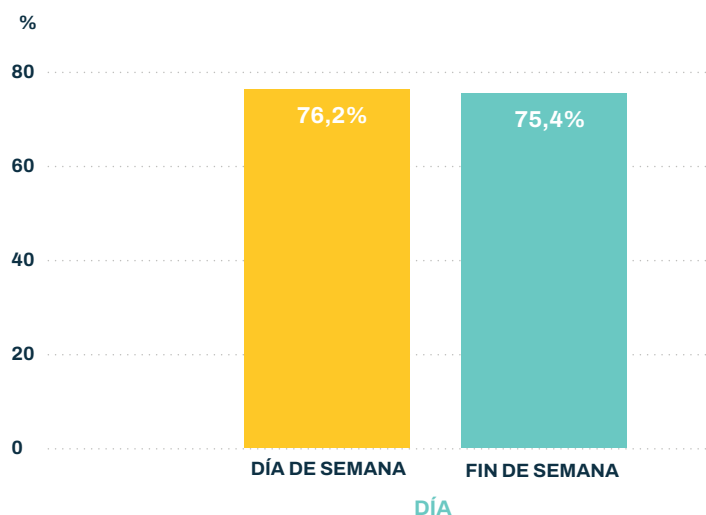


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

En consonancia con las mediciones anteriores, en 2024 se verificó un mayor uso del cinturón entre las conductoras mujeres (81,3%) en comparación con los conductores hombres (74,7%).

Uso del cinturón de seguridad según día de la semana.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

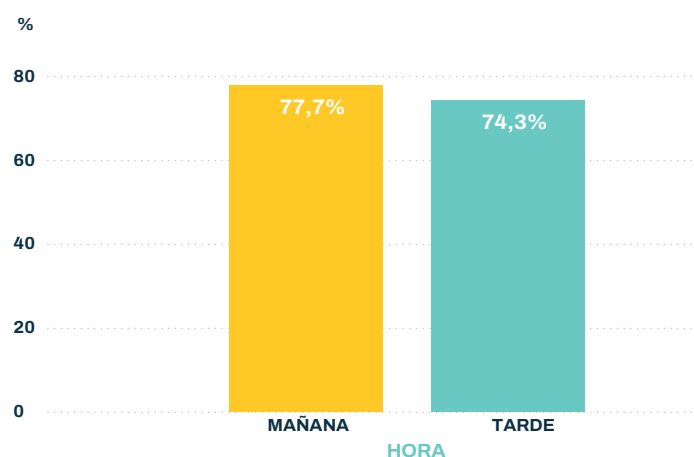


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

El porcentaje de uso del cinturón para el total de los ocupantes en 2024 no presentó diferencias relevantes en los días hábiles respecto de los fines de semana.

Uso del cinturón de seguridad según el momento del día.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

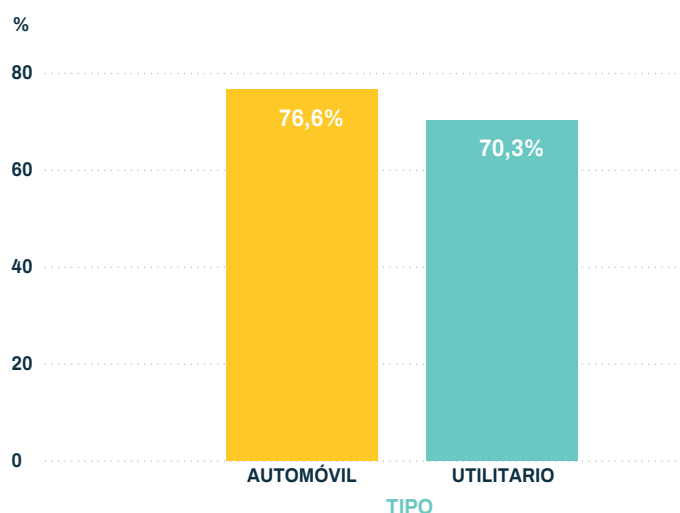


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

Para 2024, se observa una diferencia de 3,4 puntos en el uso del cinturón durante la mañana respecto de la tarde. La serie histórica nos muestra que en general no existen diferencias destacables según el momento del día.

Uso del cinturón de seguridad según tipo de vehículo.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

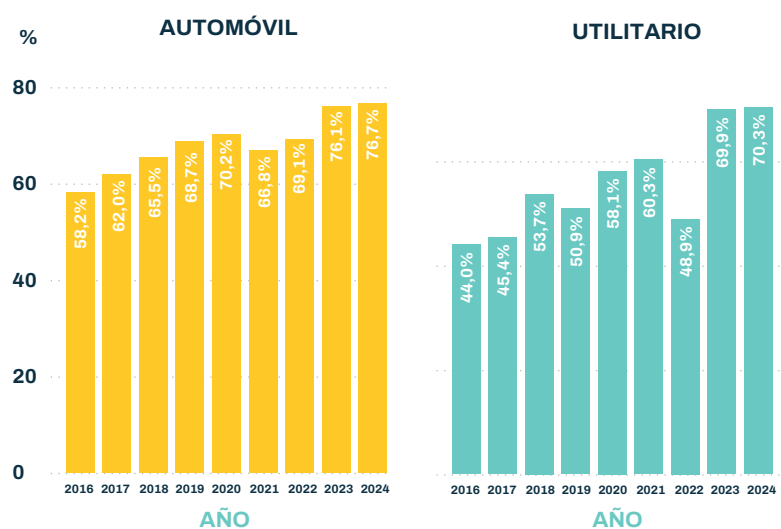


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

En 2024 se registró nuevamente un mayor uso del cinturón para quienes viajan en Automóvil (76,7%) en cotejo con quienes lo hacen en Utilitarios (70,3%).

Uso del cinturón de seguridad: Variación según tipo de vehículo.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.

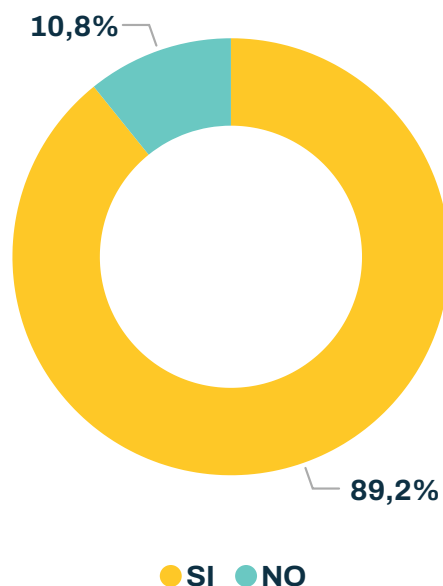


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

Uso correcto de casco

Uso correcto de casco.

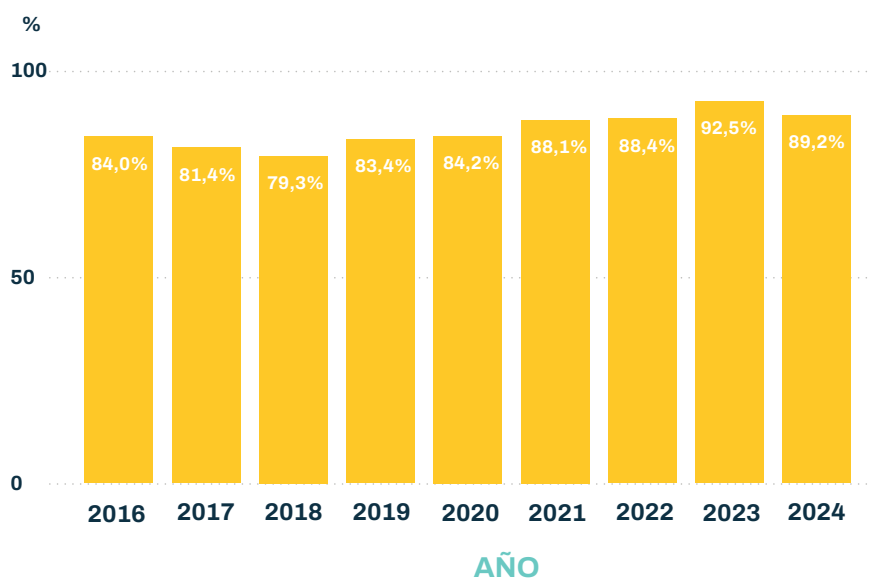
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

Uso correcto de casco: Variación de uso.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.



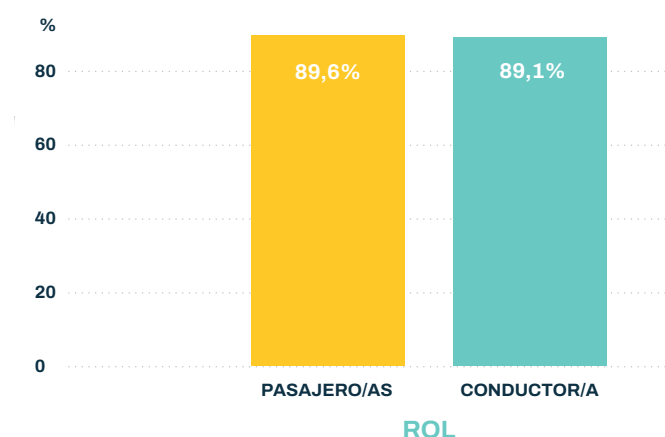
Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

En 2024, en el 89,2% de las observaciones, los y las ocupantes de motovehículos tenían casco correctamente colocado. En el estudio observacional de la ciudad de Buenos Aires se verifica no solo la presencia de casco sino que también se observa si se trata de un dispositivo apto para el uso en motocicletas y además si este se encuentra correctamente abrochado. En todo este apartado, cuando se hable de uso de caso se referirá a aquellos correctamente colocados.

La tendencia nos muestra un porcentaje de utilización de ese elemento de tres puntos menor que en 2023, pero que en un número que desde 2021 ronda el 90% de las observaciones.

Uso correcto de casco según rol.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

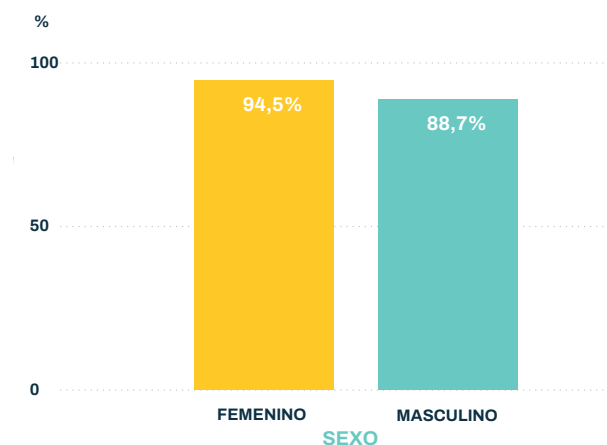


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

El uso del casco fue muy similar entre conductores/as (89,1%) y pasajeros/as (89,6%).

Uso correcto de casco según género de quien conduce.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

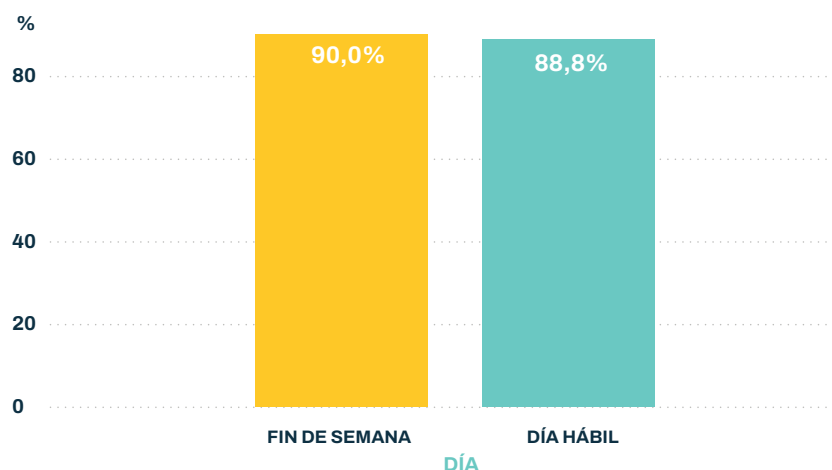


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

Se observó una mayor proporción del uso del casco cuando conducen mujeres respecto a conductores hombres, manteniéndose la tendencia histórica de mayor uso de casco entre conductoras para este tipo de vehículos.

Uso de casco según día de la semana.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

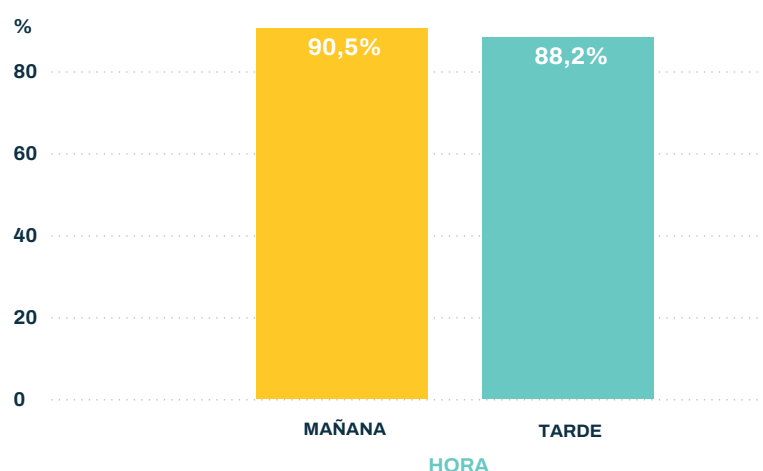


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

El uso del casco fue mayor en los fines de semana (90,0%) respecto de los días hábiles (88,8%).

Uso de casco según el momento del día.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

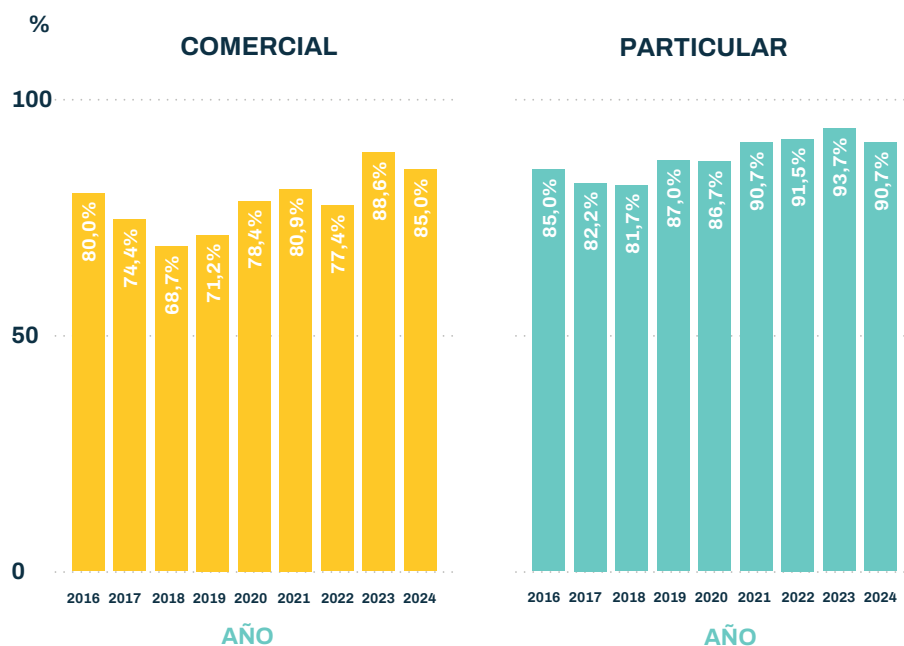


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

El uso del casco fue mayor en los horarios de la mañana (90,5%) respecto de los de la tarde (88,2%).

Uso de casco según tipo de uso de la motocicleta.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

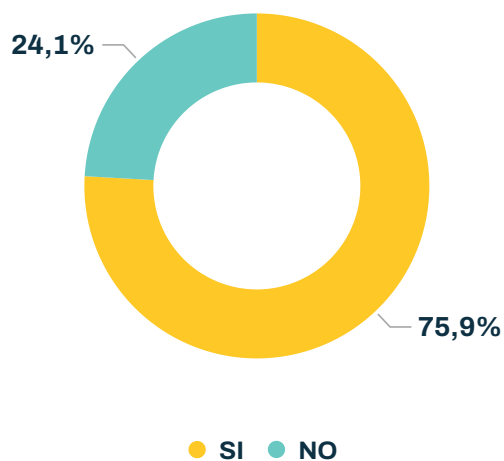
El uso del casco fue menor en los ocupantes de motovehículos de uso comercial, en los que se observó una reducción respecto a 2023.

En el caso de los usuarios particulares, también se observó una reducción de 3 puntos porcentuales respecto a 2023.

Menores viajando de manera protegida

Uso de cinturón de seguridad en niños.

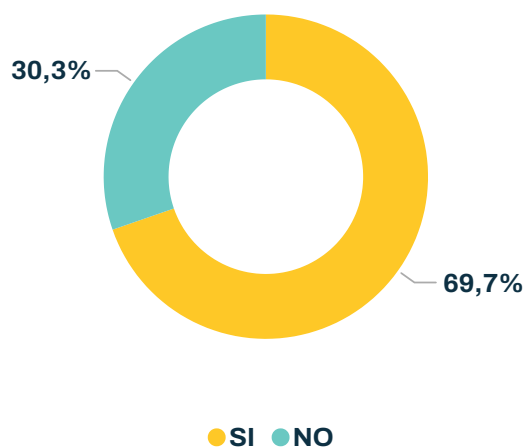
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

Uso de SRI (Sistemas de Retención Infantil).

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

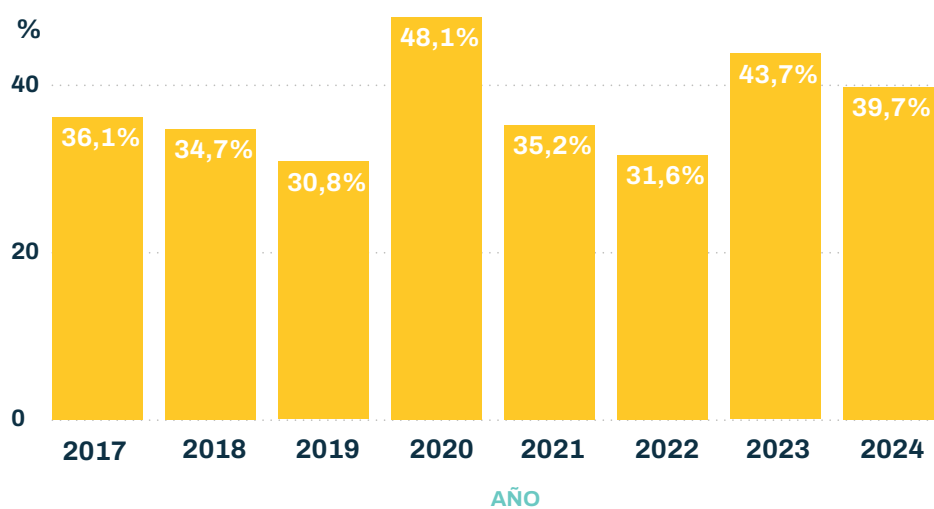


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

Puede observarse que para 2024 el uso del cinturón en niños y niñas dentro del vehículo alcanzó al 75,9%; en tanto que un 24,7% no utiliza cinturón.

En el caso del uso de SRI, un 69,7% de los bebés lo utilizaban; y un 30,3% no lo utilizaba.

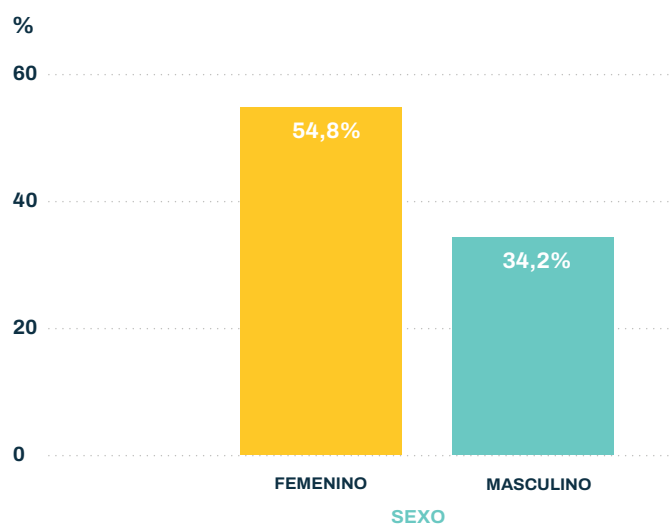
Menores viajando de manera protegida: Variación en el tiempo.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2017-2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

El porcentaje de menores que en 2024 viajaban de manera protegida muestra una reducción de 4 puntos en comparación con 2023.

Menores viajando de manera protegida según el género de quien conduce.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

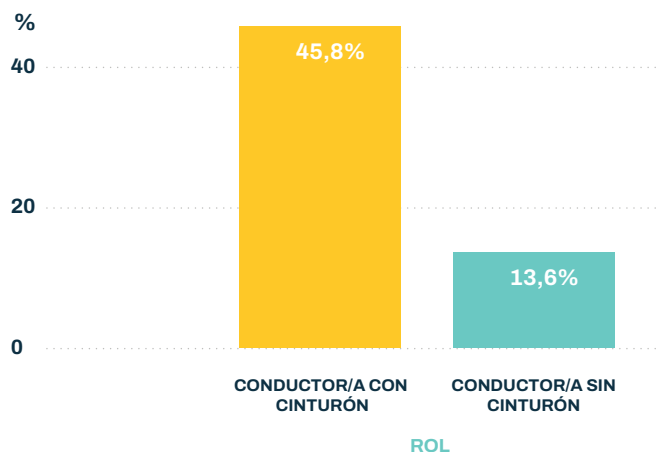


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

En el año 2024, el porcentaje de menores con protección al conducir mujeres (54,8%) fue mayor respecto de los conductores hombres (34,2%).

Menores viajando de manera protegida según uso del cinturón por parte de quien conduce.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

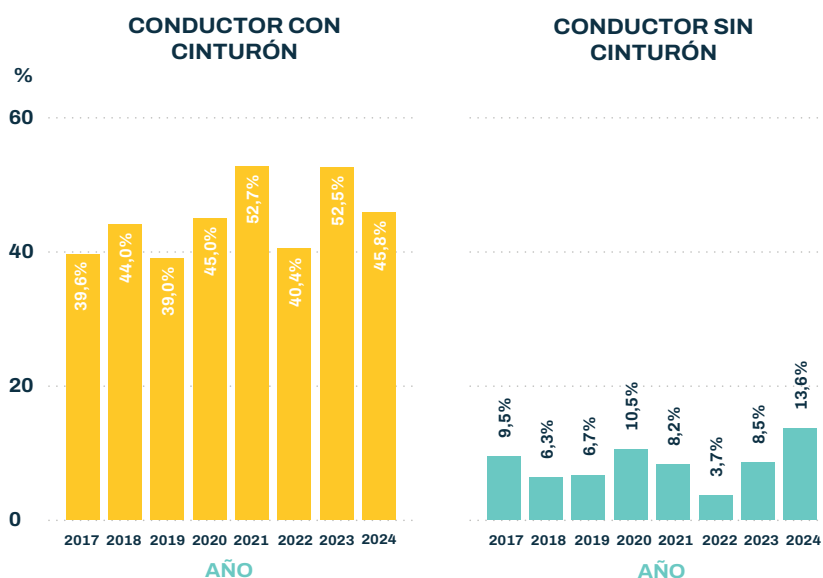


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

El uso de sistemas de seguridad infantil fue sensiblemente mayor en aquellos vehículos en los que quienes conducen usan cinturón (45,8%), respecto de aquellos en los que quienes conducen no lo hacen (13,6%).

Menores viajando de manera protegida según uso del cinturón por parte de quien conduce: Variación en el tiempo.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2017-2024.

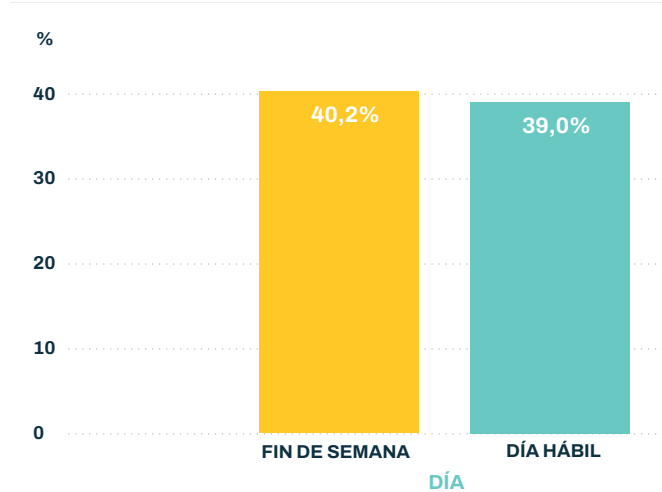


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

En comparación con 2023 se observó una reducción de 6,7 puntos en el uso de protección en los menores cuando quienes conducen viajan con cinturón.

Y un aumento de cinco puntos cuando quienes conducen lo hacen sin cinturón, siendo el valor más alto de la serie.

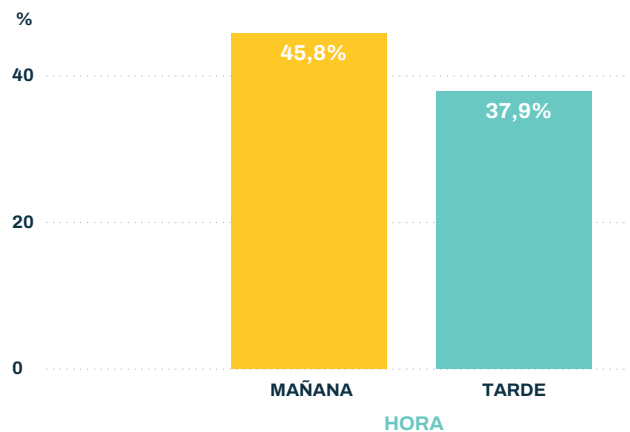
Menores viajando de manera protegida según día de la semana. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

No se observaron para esta medición diferencias significativas en el porcentaje de uso de sistemas de protección infantil según se trate de días hábiles o fines de semana.

Menores viajando de manera protegida según el momento del día. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

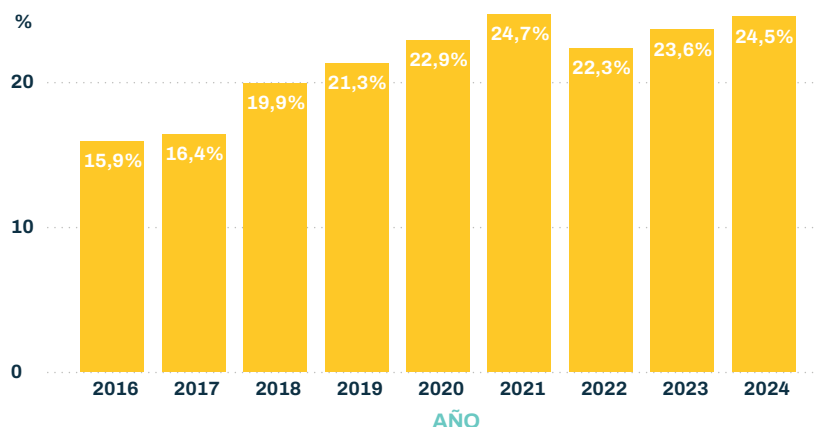


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

Respecto del momento del día, el porcentaje de uso de sistemas de protección infantil fue mayor durante las mañanas (45,8%) respecto de las tardes (37,9%).

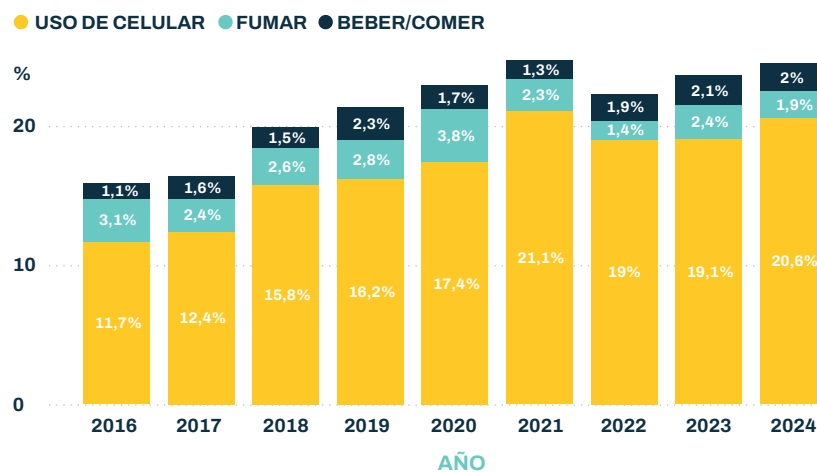
Presencia de distracciones Automóviles y utilitarios:

Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios: Variación en el tiempo.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción: Variación en el tiempo.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.

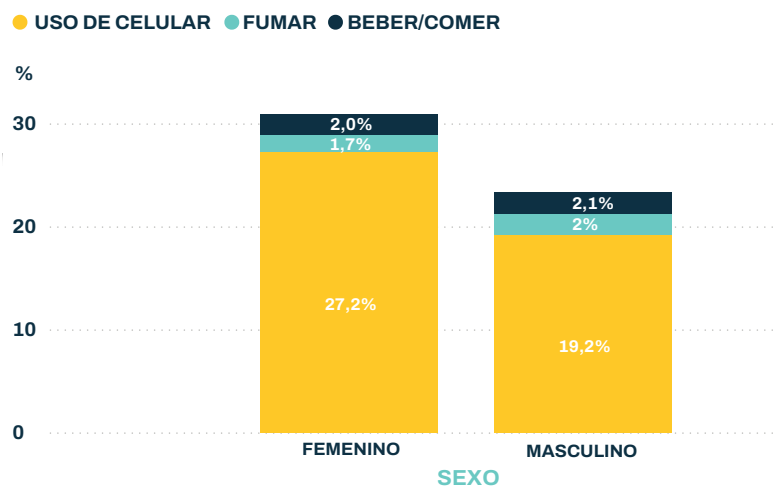


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

Se registró para 2024 un 24,5% de presencia de distracciones⁹. El uso del celular fue el factor de distracción más importante.

⁹ El estudio observacional de factores de riesgo vial realizado por el Observatorio registra las distracciones al momento de la detención del semáforo.

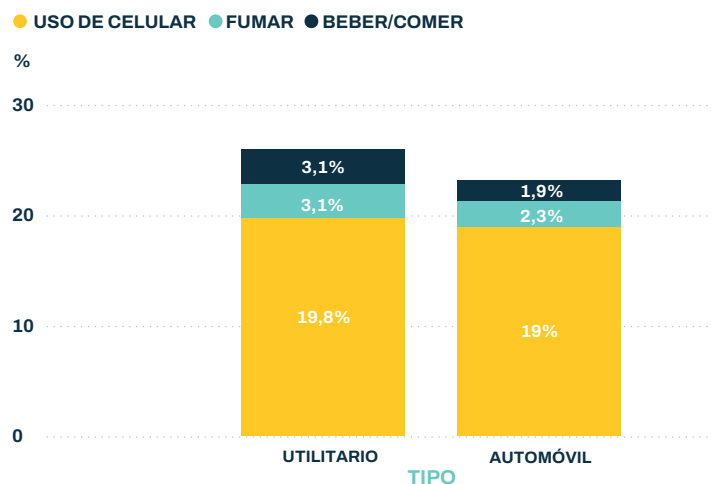
Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción y género de quién conduce.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

El uso del celular en 2024 fue mayor entre las mujeres (27,2%) que entre los hombres (19,2%).

Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción y tipo del vehículo.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

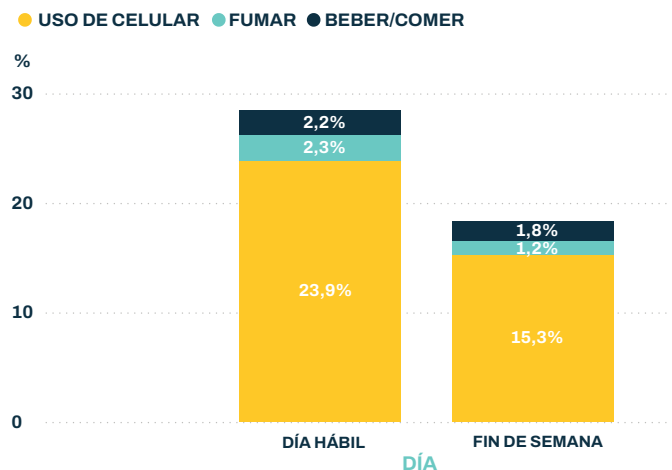


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

El porcentaje de distracciones fue levemente mayor en utilitarios respecto de los automóviles (2,8 puntos); siendo el uso del celular prácticamente igual entre ambos tipos de vehículos.

Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción y día de la semana.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

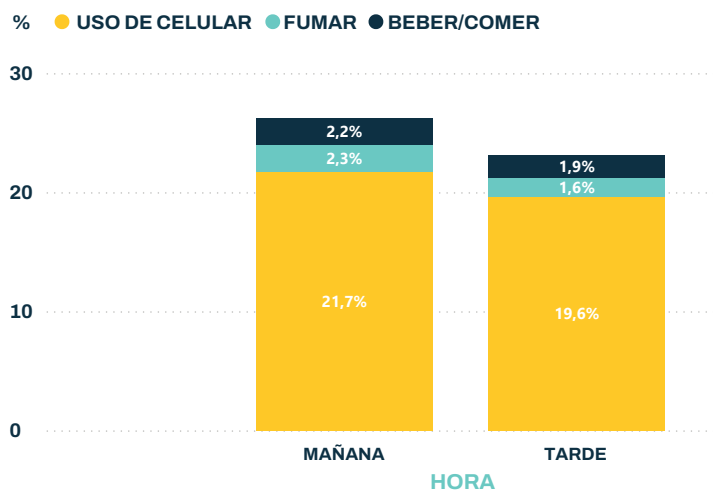


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

En esta medición, la presencia de distracciones presentó una diferencia de 10,1 puntos porcentuales entre los días hábiles y fines de semana, siendo el uso del celular la distracción predominante en ambos tipos de días.

Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción y momento del día.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

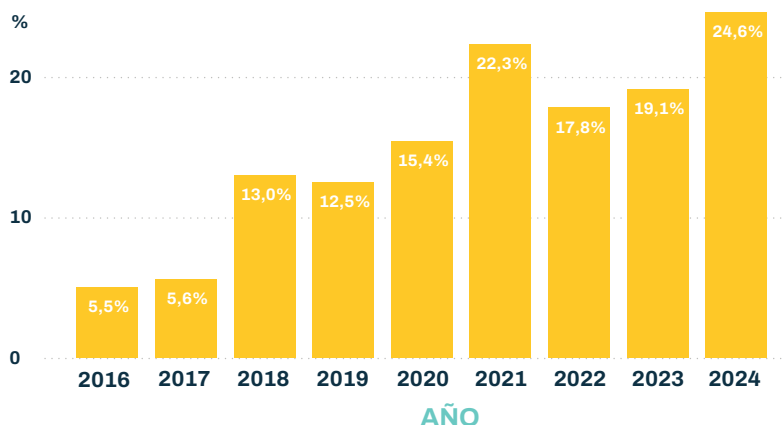


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en automóviles y utilitarios. OMSV.

La presencia de distracciones fue de 3 puntos entre la mañana y la tarde; diferencia que es aún menor en el uso del celular (+2,1 puntos durante la mañana) respecto del momento del día.

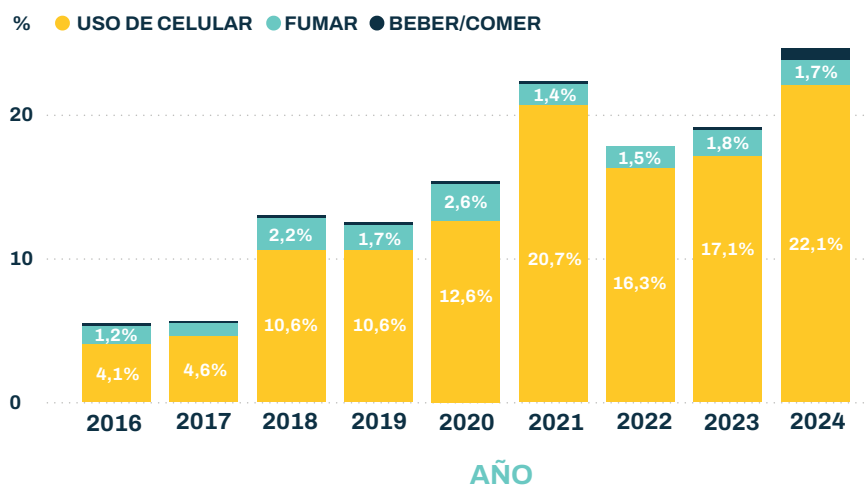
Motociclistas:

Presencia de distracciones en motociclistas: Variación en el tiempo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción: Variación en el tiempo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

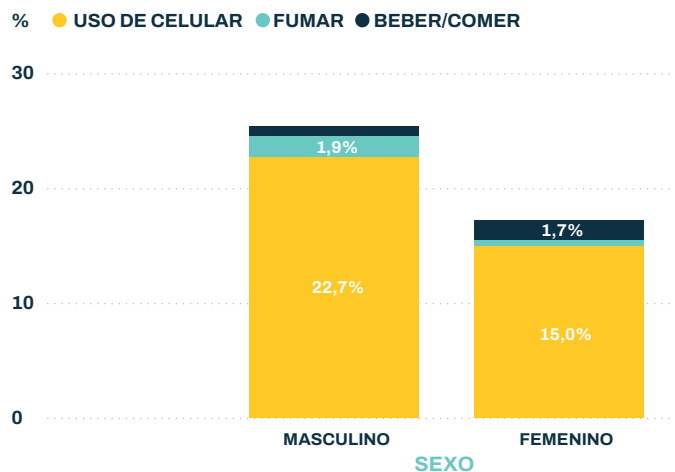
El 24,6% de quienes conducen motovehículos presentaron alguna actitud de distracción.

Siendo el porcentaje más alto de la serie desde 2016.

La principal de ellas fue el uso del celular, con un registro de 22,1%.

Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción y género de quién conduce.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

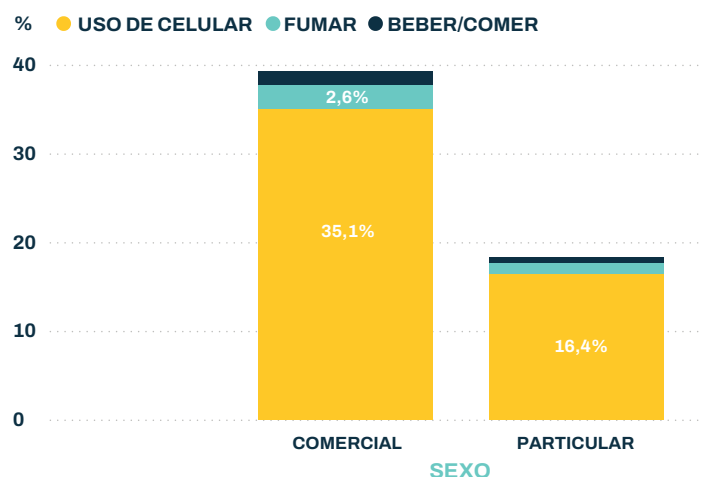


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

La presencia de distracciones fue 8,2 puntos mayor en los conductores respecto de las conductoras; manifestada en la diferencia en el uso del celular por parte de quienes conducen (7,7 puntos).

Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción y uso del vehículo.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

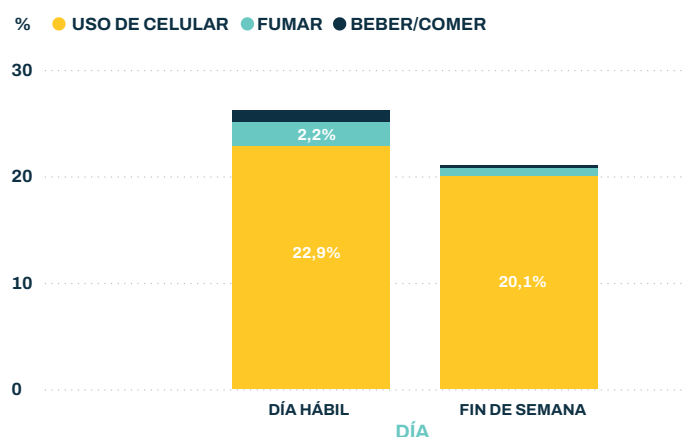


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

La presencia de distracciones en motovehículos de uso comercial (39,2%) superó el doble de las registradas en los motovehículos de uso particular. El rango de diferencia fue incluso mayor en el uso del celular.

Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción y día de la semana.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.

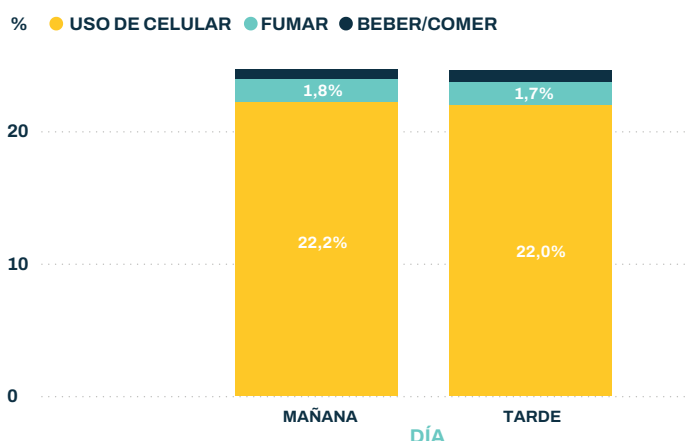


Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

La presencia de distracciones fue mayor en días hábiles (+ 5,2 puntos) respecto de los fines de semana, diferencia que fue de 2,8 puntos -en el mismo sentido- en el uso del celular.

Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción y momento del día.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.



Fuente: Informe de Noveno estudio observacional sobre Factores de Riesgo Vial en motovehículos. OMSV.

No se observan diferencias entre las distracciones en total según momento del día, ni tampoco en el uso del celular.

Costos de la Siniestralidad Vial

Con el propósito de dimensionar el impacto de la siniestralidad vial en la Ciudad de Buenos Aires, para el año 2024 se estimaron los costos sociales asociados a los siniestros viales a partir de la herramienta metodológica desarrollada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Esta calculadora, en formato Excel, fue elaborada originalmente en el marco del estudio nacional sobre los costos económicos de los siniestros viales iniciado en 2017¹⁰, y permite a cada jurisdicción cargar sus propios datos para obtener estimaciones tanto agregadas como desagregadas de los principales componentes del costo social.

La metodología implementada por la ANSV se sustenta en los enfoques de capital humano y busca cuantificar los costos asociados a la pérdida o desvíos de recursos actuales y los costos de pérdidas futuras de productividad como consecuencia del siniestro vial.

La medición de los costos sociales cumple un rol central en la formulación de políticas públicas, ya que posibilita priorizar inversiones en seguridad vial frente a otras áreas de acción, evaluar los beneficios económicos de la prevención, construir análisis de costo-beneficio de proyectos de infraestructura y aportar insumos para la sensibilización social sobre la magnitud del problema.

La matriz de costos definida por la ANSV comprende cinco grandes componentes:

Costo Médico: Incluye los gastos derivados de la atención y el tratamiento de las víctimas, tales como primeros auxilios, traslado en ambulancia, hospitalización (en sala común o terapia intensiva). Para este cálculo se

tuvieron en cuenta las resoluciones publicadas por el Ministerio de Salud del GCBA por las cuales se aprueban los nomencladores de prestaciones de salud para el año 2024.

Pérdida de Productividad: Refleja el impacto económico de la reducción o pérdida de la capacidad laboral de las personas afectadas, ya sea por lesiones temporales, permanentes o muerte prematura. Para este cálculo se han considerado las tablas de probabilidad de tener secuelas como consecuencias de un siniestro vial, publicadas en el sitio <https://calculator.globalburdenofinjuries.org/>, en combinación con el ingreso medio de la ocupación principal que surge del procesamiento de la Encuesta Permanente de Hogares para el aglomerado CABA en 2024.

Costos Humanos: Abarcan las consecuencias inmateriales vinculadas al dolor, sufrimiento, pena y pérdida de calidad de vida de las víctimas, así como el impacto emocional en familiares y allegados. Se estima a partir de extrapolar un Valor Estadístico de la Vida (VEV) calculado por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos utilizando la metodología propuesta por (Chang, et. al., 2018¹¹). Para evitar una doble contabilización producto de que el VEV incluye percepción de ingresos futuros, se descuenta al costo humano el costo de la pérdida de productividad.

Costo de la Propiedad: Refiere a los daños materiales ocasionados por el siniestro vial. Se toma como proxy el pago que realizan las compañías de seguros en conceptos de responsabilidad civil por daños a terceros, daño total o parcial de los vehículos, publicados en los informes de la Superintendencia de Seguros de la Nación, ajustados por el porcentaje de víctimas que se trasladan en vehículos livianos de cuatro ruedas, transporte de carga y de pasajeros.

Costos Administrativos: Comprenden los gastos directos en los que incurren organismos y servicios públicos y privados como la policía, bomberos, tribunales y compañías de seguros en la atención, gestión y resolución de los siniestros viales. Se estima como un porcentaje del resto de los costos tal cual lo establecido por la ANSV.

Como resultado se estima que para el año 2024, los siniestros viales en la Ciudad de Buenos Aires generaron un costo social estimado en 193,5 millones de dólares estadounidenses (USD)¹⁰, equivalente al 0,17% del Producto Interno Bruto (PIB) local. Este valor se traduce en un costo de aproximadamente 61 dólares por habitante y 112,6 dólares por cada persona económicamente activa en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Al desagregar estos resultados, se observa que la mayor parte del costo (89,8%) está asociada a las víctimas mortales, mientras que los heridos graves representan el 7,6%

¹⁰ Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estimación de los costos de la siniestralidad vial en Argentina. 2019. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estimacion_costos_argentina.pdf

¹¹ Chang A., H. S. J. D. (2018). Benefit-cost analysis. En: *Disease Control Priorities*. Washington: s.n., pp. 167-181.

y los heridos leves el 2,5%. En términos de componentes, el costo humano concentra el 85,7% del total, seguido por la pérdida de productividad (10,1%).

Si dejáramos por fuera el componente de costo humano cada vez que un ciudadano de la Ciudad fallece producto de un siniestro vial, por tanto, una muerte evitable, el costo por víctima tomando el año 2024 como referencia asciende a 156 mil dólares, y en el caso de cada uno de los heridos graves un costo de 6.231 dólares¹².

Costos sociales de los siniestros viales en CABA. En USD.

TIPO DE COSTO	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	TOTAL
Costos Médicos	16.582	3.344.507	1.117.301	4.478.390
Costos pérdida de productividad	17.436.315	1.447.657	555.379	19.439.351
Costos Humanos	156.184.714	9.653.255	0	165.837.969
Costos de la Propiedad	9.553	176.211	3.164.092	3.349.856
Costos Administrativos	173.821	117.916	88.658	380.395
TOTAL	173.820.985	14.739.548	4.925.429	193.485.962

Fuente: Estimación de costos para la siniestralidad de la Ciudad de Buenos Aires (2025)

¹² La estimación de costos se realizó en pesos del año 2024 los cuales fueron convertidos a dólares tomando como referencia el tipo de cambio nominal promedio de ese año (\$916) que publica el Banco Central de la República Argentina a través de la comunicación 3500. https://www.bcra.gov.ar/PublicacionesEstadisticas/Tipos_de_cambios.asp

**Costos sociales de los siniestros viales en CABA.
En US\$ per cápita y como % del PBI.**

RELACIONES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	TOTAL
% del PIB	0,15%	0,013%	0,004%	0,17%
% del PIB sin Costo Humano	0,015%	0,004%	0,004%	0,024%
Costos por Víctima	1.538.239	18.058	336	12.414
Costo por Víctima sin Costo Humano	156.073	6.231	336	1.774
Costo por Habitante	55	4,7	1,6	61,2
Costo por Habitante sin Costo Humano	5,6	1,6	1,6	8,7
Costo por PEA	101,1	8,6	2,9	112,6
Costo por PEA sin Costo Humano	10,3	3,0	2,9	16,1

Fuente: Estimación de costos para la siniestralidad de la Ciudad de Buenos Aires (2025)

Tablas y Gráficos

Introducción

Caracterización de víctimas según gravedad de la lesión. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	15
---	----

Datos de Contexto

Viajes diarios en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Estimación viajes diarios Origen y/o Destino en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. <i>Años 2019-2024.</i>	25
Estimación viajes diarios Origen y/o Destino en CABA según modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2019-2024.</i>	25
Partición modal viajes diarios con origen y/o destino en CABA <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2019-2024.</i>	26

Información Histórica de siniestralidad Vial

Evolución de las víctimas mortales. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2010-2024.</i>	27
Tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires y nacional. Años 2010-2024.</i>	27
Muertes por siniestros viales y muertes por homicidios dolosos. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires y nacional. Años 2016-2024.</i>	28

Siniestralidad Año 2024

Siniestros con víctimas mortales

Distribución diaria de siniestros mortales. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	31
Distribución de siniestros mortales según mes. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022-2024.</i>	32
Distribución de siniestros mortales según horario. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2021-2024.</i>	32
Distribución temporal de siniestros mortales. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022- 2024.</i>	33
Distribución de siniestros mortales según tipo de vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	34
Siniestros mortales según tipo de vía y franja horaria. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	34
Distribución de siniestros mortales por comunas. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022- 2024.</i>	35
Víctimas mortales según modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2021-2024.</i>	36
Proporción de víctimas mortales según usuarios vulnerables de la vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	36
Distribución comparada de tipos de usuarios víctimas mortales y contrapartes. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	37
Matriz de interacción de víctimas mortales según modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	37

Evolución de víctimas mortales por modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2019-2024.</i>	38
Evolución de las principales interacciones mortales. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2019-2024.</i>	39
Participación de víctimas mortales según tipo de vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	40
Víctimas mortales según género. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	40
Víctimas mortales según género y rango etario. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022-2024.</i>	41
Víctimas mortales según rango etario y modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2022-2024.</i>	41
Víctimas mortales según género y modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	42
Siniestros con víctimas lesionadas graves	
Distribución diaria de siniestros graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	44
Distribución temporal de siniestros graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	45
Distribución de siniestros graves según tipo de vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	45
Siniestros graves según tipo de vía y franja horaria. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	46
Distribución de siniestros graves por comunas. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	46
Víctimas graves según modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	47
Proporción de víctimas graves según usuarios vulnerables de la vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	47
Distribución comparada de tipos de usuarios víctimas lesionadas graves y contrapartes. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	48
Matriz de interacción de víctimas graves según modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	48
Evolución de participación porcentual víctimas graves por modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2020-2024.</i>	49
Participación de tipos de usuarios graves según tipo de vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	49
Víctimas graves según género. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	50
Víctimas graves según género y rango etario. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	50
Víctimas graves según rango etario y modo de desplazamiento de la vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	51
Víctimas graves según género y modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	52
Siniestros con víctimas lesionadas leves	
Distribución diaria de siniestros leves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	54
Distribución temporal de siniestros leves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	55

Distribución de siniestros leves según tipo de vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	55
Siniestros leves según tipo de vía y franja horaria. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	56
Distribución de siniestros leves por comunas. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	56
Víctimas leves según modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	57
Proporción de víctimas leves según usuarios vulnerables de la vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	57
Distribución comparada de tipos de usuarios víctimas lesionadas leves y contrapartes. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	58
Matriz de interacción tipos de usuarios leves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	58
Participación de tipos de usuarios leves según tipo de vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	59
Víctimas leves según género. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	60
Víctimas leves según género y modo de desplazamiento. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	60
Ubicación de los siniestros.	61

Perfiles específicos

Siniestros asociados a peatones

Evolución de la participación de víctimas peatonales mortales y graves en el total de víctimas anuales. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2021-2024.</i>	63
Distribución temporal de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	64
Distribución de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves según tipo de vía. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	64
Distribución por comunas de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	65
Contrapartes de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	65
Participación de contrapartes de siniestros asociados a víctimas peatones mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	66
Distribución según género de víctimas peatones mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	66
Distribución según género y rango etario de víctimas peatones mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	67

Siniestros asociados a usuarios de motocicleta

Tipo de participación de motociclistas en siniestros mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	68
Evolución del porcentaje de participación de víctimas motociclistas en el total de víctimas anuales mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	69
Distribución temporal de siniestros mortales y graves con motociclistas involucrados. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	70
Distribución por comunas de siniestros mortales y graves con motociclistas involucrados. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	70
Distribución según tipo de vía de siniestros mortales y graves con motociclistas involucrados. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	71

Contrapartes de víctimas motociclistas mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	71
Participación de contrapartes de siniestros asociados a víctimas motociclistas mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	72
Distribución según género de víctimas motociclistas mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	72
Distribución según género y rango etario de víctimas motociclistas mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	73
Siniestros asociados a usuarios de bicicleta	
Tipo de participación de ciclistas en siniestros mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	74
Evolución del porcentaje de participación de víctimas usuarias de bicicleta en el total de víctimas anuales. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	75
Distribución temporal de siniestros mortales y graves con ciclistas involucrados. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	76
Distribución según tipo de vía de siniestros mortales y graves con ciclistas involucrados. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	76
Distribución por comunas de siniestros mortales y graves con ciclistas involucrados. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	77
Contrapartes de siniestros asociados a víctimas usuarias de bicicleta mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	77
Participación de contrapartes de siniestros asociados a víctimas usuarias de bicicleta mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	78
Distribución según género de víctimas usuarias de bicicleta mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	78
Distribución según género y rango etario de víctimas de bicicleta mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	79
Siniestros asociados a vehículos de 4 o más ruedas	
Tipo de participación de vehículos de 4 o más ruedas en siniestros mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	80
Evolución del porcentaje de participación de contrapartes usuarias de vehículos de 4 o más ruedas en el total de siniestros anuales según tipo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	81
Distribución temporal de siniestros mortales y graves con vehículos de 4 o más ruedas involucrados. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	82
Distribución según tipo de vía de siniestros mortales y graves con vehículos de 4 o más ruedas involucrados. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	82
Distribución por comunas de siniestros mortales y graves con vehículos de 4 o más ruedas involucrados. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	83
Contrapartes de siniestros asociados a víctimas de vehículos de 4 o más ruedas mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	83
Participación de contrapartes de siniestros asociados a víctimas usuarias de vehículos de 4 o más ruedas mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	84
Distribución según género de víctimas usuarias de vehículos de 4 o más ruedas mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	84
Distribución según género y rango etario de víctimas usuarias de vehículos de 4 o más ruedas mortales y graves. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	85

Estudios de factores de riesgo

Velocidad

Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	86
Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida: Variación en el tiempo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2021-2024.</i>	87
Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida según tipo de vehículo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	88
Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida según día de la semana. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	88
Prevalencia de exceso sobre la velocidad permitida según momento del día. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	89

Uso de cinturón

Uso del cinturón de seguridad. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	90
Uso del cinturón de seguridad: Variación de uso. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.</i>	90
Uso del cinturón de seguridad según rol. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	91
Uso del cinturón de seguridad según sexo de quien conduce. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	91
Uso del cinturón de seguridad según día de la semana. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	92
Uso del cinturón de seguridad según el momento del día. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	92
Uso del cinturón de seguridad según tipo de vehículo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	93
Uso del cinturón de seguridad: Variación según tipo de vehículo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.</i>	93

Uso correcto de casco

Uso correcto de casco. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	94
Uso de casco: Variación de uso. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.</i>	94
Uso de casco según rol. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	95
Uso de casco según género de quien conduce. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	95
Uso de casco según día de la semana. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	96
Uso de casco según el momento del día. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	96
Uso de casco según tipo de uso de la motocicleta. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.</i>	97

Menores viajando de manera protegida

Uso de cinturón de seguridad en niños. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	98
---	----

Uso de SRI (Sistemas de Retención Infantil). <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	98
Menores viajando de manera protegida: Variación en el tiempo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2017-2024.</i>	99
Menores viajando de manera protegida según el género de quien conduce. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	99
Menores viajando de manera protegida según uso del cinturón por parte de quién conduce. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	100
Menores viajando de manera protegida según uso del cinturón por parte de quién conduce: Variación en el tiempo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2017-2024.</i>	100
Menores viajando de manera protegida según día de la semana. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	101
Menores viajando de manera protegida según el momento del día. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	101
Presencia de distracciones	
Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios: Variación en el tiempo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.</i>	102
Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción: Variación en el tiempo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.</i>	102
Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción y género de quién conduce <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	103
Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción y tipo del vehículo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	103
Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción y día de la semana. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	104
Presencia de distracciones en automóviles y utilitarios por tipo de distracción y momento del día. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	104
Presencia de distracciones en motociclistas: Variación en el tiempo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.</i>	105
Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción: Variación en el tiempo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2016-2024.</i>	105
Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción y género del conductor. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	106
Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción y uso del vehículo. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	106
Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción y día de la semana. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	107
Presencia de distracciones en motociclistas por tipo de distracción y momento del día. <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Año 2024.</i>	107

Referencias Bibliográficas

Introducción

Global status report on road safety. Año 2023. Geneva: World Health Organization; 2023.

Informe de siniestralidad vial fatal. Año 2024. Datos parciales y preliminares. Dirección de Estadística Vial, Dirección Nacional de Observatorio Vial, Secretaría de Transporte, Ministerio de Economía. Buenos Aires, Argentina.

PLAN MUNDIAL. Decenio de acción para la Seguridad Vial 2021-2023. UN, 2020.

Plan de Seguridad Vial, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2020-2023. Secretaria de Transporte y Obras Públicas. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. CABA, 2020.

Plan de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires, 2024-2027. Secretaria de Transporte y Obras Públicas. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. CABA, 2024.

Metodología

Illustrated glossary for transport statistics (4th Edition). Geneva, EUROSTAT. International Transport Forum. United Nations Economic Commission for Europe, 2009.

