

Plan de Seguridad Vial

Ciudad Autónoma de Buenos Aires
2020-2023



Secretaría de Transporte y Obras Públicas
Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Plan de Seguridad Vial 2020-2023

Jefe de Gobierno

Horacio Rodríguez Larreta

Vicejefe de Gobierno

Diego Santilli

Jefe de Gabinete de Ministros

Felipe Miguel

Secretario de Transporte y Obras Públicas

Juan José Mendez

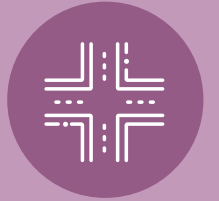
Subsecretaria de Planificación de la Movilidad

Lucila Capelli



Plan de Seguridad Vial

Ciudad Autónoma de Buenos Aires
2020-2023





Prólogo

Después de un año en que la pandemia cambió nuestras vidas, moverse y disfrutar el espacio público y las actividades al aire libre se volvieron clave en el día a día de las y los ciudadanos de Buenos Aires. La calle es nuestra segunda casa.

Muchos cambiamos hábitos o los retomamos, como ir en bicicleta o caminando, y eso nos lleva a redescubrir y conectarnos con la Ciudad de otra manera y a repensar nuevas formas de convivir en la movilidad.

El desafío es seguir transformando la calle en un lugar más igualitario, más justo y más seguro, abierto al futuro y a las nuevas transformaciones. Que todas las personas podamos movernos con tranquilidad, sin barreras por edad, género, diversidad funcional, y con accesibilidad real. Sin amenazas y reduciendo al máximo los siniestros viales: cada víctima en el tránsito es inaceptable.

En 2019 dimos un gran paso en esa dirección y alcanzamos el objetivo que nos habíamos propuesto, bajando un 30% las víctimas fatales por siniestros viales en la Ciudad.

Ahora nos proponemos seguir reduciendo en un 50% las víctimas fatales en los próximos diez años, en línea con la

Organización de las Naciones Unidas, apoyándonos sobre cuatro herramientas de gestión: la infraestructura, la legislación y la fiscalización, la educación vial en todas las edades, más el compromiso de todos los que vivimos y trabajamos en la Ciudad.

Cada vida que cuidamos y salvamos en la calle es porque logramos convertirla en un lugar más inclusivo y seguro, con infraestructura, con presencia de Agentes de Tránsito y con reglas de convivencia aceptadas y respetadas por todos y todas.

Para salvar vidas también necesitamos el respeto de las velocidades máximas y del semáforo, terminar con el alcohol al volante modificando conductas y reforzando controles, ponernos el cinturón y el casco.

Desde el momento en que pisamos la calle, con un vehículo o de a pie, podemos convertirla en un lugar mejor. Muchos siniestros viales se ocasionan por no respetar las normas de tránsito, pero sabemos que muchos otros también ocurren en forma involuntaria, por distracciones o equivocaciones.

Desde la Ciudad, vamos a estar siempre acompañando y cuidando a quienes transitan y generando las condiciones para una movilidad más inclusiva y segura. Todos somos parte de esta transformación.

Juan José Mendez

*Secretario de Transporte y Obras Públicas
Ciudad de Buenos Aires*



Buenos Aires es una Ciudad líder en seguridad vial y movilidad sustentable en la región. En los últimos 5 años ha logrado reducir un 30% las víctimas fatales, y ha modificado su oferta de movilidad urbana a través de grandes cambios en la infraestructura dando prioridad al transporte público, a los peatones y a los ciclistas. Estos cambios se han visto reflejados en lugares icónicos de la Ciudad como el microcentro, que se convirtió en un área de calles completas con prioridad peatonal, menor nivel de ruido y polución, o la Avenida 9 de Julio, que se transformó para dar prioridad al transporte público de calidad.

La Ciudad tiene una de las tasas de mortalidad más bajas de Latinoamérica y cuenta con las herramientas para alcanzar la Visión Cero: un buen diagnóstico de la problemática, inversiones en infraestructura para peatones y ciclistas, liderazgo público y un equipo técnico comprometido a proteger cada una de las vidas de los que transitan por las calles.

Con este segundo Plan de Seguridad Vial, Buenos Aires se alinea con otras grandes ciudades latinoamericanas como Bogotá, México y San Pablo en el entendimiento de que la velocidad no solamente es el factor clave para la reducción de la mortalidad y la mejora de la calidad de vida, sino también un elemento prioritario para alcanzar los Objetivos Globales de Desarrollo, tales como reducir la pobreza y mejorar la equidad, mejorar la salud de la población, proveer acceso seguro a la educación, mejorar las condiciones medioambientales, entre otros.

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



**WORLD
RESOURCES
INSTITUTE**

Luis Antonio Lindau

*Director del Programa de Ciudades
WRI Brasil*

Claudia Adriazola-Steil

*Directora en Funciones del Programa de Movilidad Urbana
Directora del Programa de Salud y Seguridad Vial*

Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles

<http://wrirosscities.org/>

Cada año, los siniestros viales en el mundo matan a 1.35 millones de personas y lesionan gravemente a otros 50 millones, muchos con lesiones discapacitantes o permanentes. A pesar de que los siniestros son la octava causa de muerte en el mundo y suponen una inmensa carga para el sistema sanitario, no reciben la atención que merecen.

Pero hay buenas noticias: sabemos cómo luchar contra esta [crisis sanitaria mundial](#). Nuestra red de organizaciones líderes en seguridad vial a nivel mundial está ayudando a ciudades y países de todo el mundo a reducir las muertes y lesiones a través de intervenciones basadas en datos y en las mejores prácticas. En Bloomberg Philanthropies estamos orgullosos de haber apoyado los esfuerzos de seguridad vial desde 2007 y esperamos seguir

dando mayor visibilidad a la seguridad vial en Buenos Aires y en todo el mundo. Reconocemos los logros de los líderes locales para hacer las calles de Buenos Aires más seguras para sus ciudadanos y apoyamos los objetivos futuros de la ciudad presentados en esta nueva versión del Plan de Seguridad Vial 2020-2023.

Aplaudimos las acciones de seguridad vial realizadas hasta el momento y reconocemos el compromiso estratégico de la ciudad para que los porteños se desplacen con seguridad. Confiamos que con esta guía y la dedicación continua, Buenos Aires liderará el camino en América Latina para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la meta de la segunda Década de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas de reducir a la mitad las muertes por siniestros de tránsito para el año 2030.

Bloomberg Philanthropies

Kelly Larson

*Directora de los programas de seguridad vial,
prevención de ahogamientos y Alianza para
Ciudades Saludables*

Bloomberg Philanthropies

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

Índice

Prólogo	5
Introducción	11
Metas parciales e hitos 2023	21
Ejes y acciones	23
Eje 1. Infraestructura Segura	25
1. Gestión de la velocidad	26
2. Intersecciones seguras	27
3. Entornos escolares seguros	28
4. Programa de Auditorías en Seguridad Vial	29
5. Mejoras en la señalética vial	29
Eje 2. Fiscalización y vehículos seguros	31
1. Control electrónico de la velocidad	32
2. Controles de alcoholemia y estupefacientes	33
3. Control de violación de la luz roja	33
4. Fiscalización del uso de sistemas de protección	34
5. Vehículos seguros	35
Eje 3. Comunicación, educación y capacitación de los usuarios de la vía	37
1. Cambio de comportamiento de los usuarios/actores de la vía	38
2. Capacitar a conductores y conductoras	39
3. Mejorar el proceso de otorgamiento y renovación de licencias de conducir	40
Eje 4. Compromiso y participación ciudadana	43
1. Generar capacidades al interior de las áreas de gobierno comprometidas con la seguridad vial	44
2. Priorizar a la seguridad vial en la agenda pública	45
3. Mejorar los datos disponibles sobre seguridad vial	46
4. Desarrollar una red de instituciones, empresas y actores aliados	47



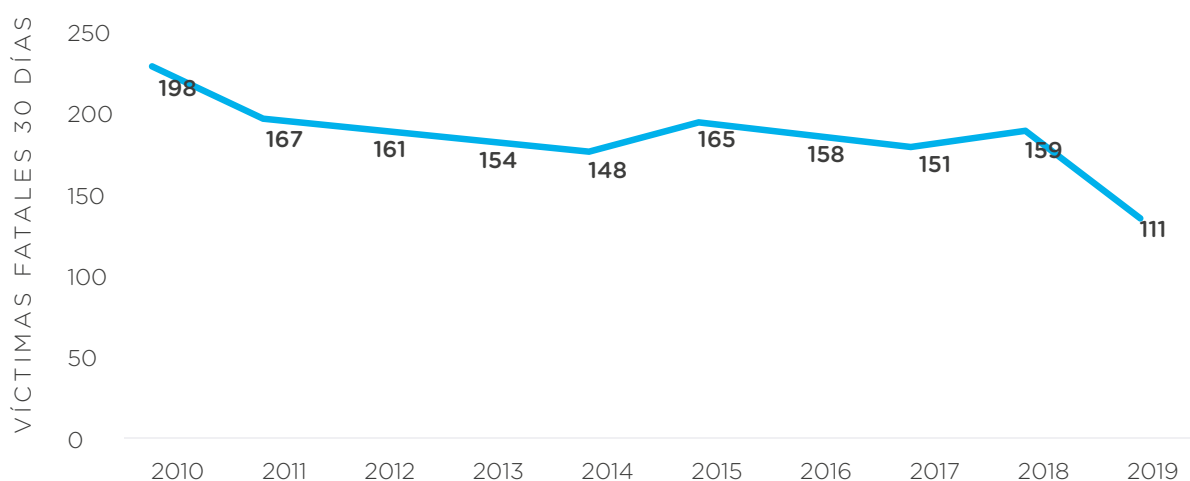
“
Visión Cero:
ninguna muerte
ni herido grave
en el tránsito es
aceptable.
”

Introducción

Cada año, 1,35 millones de personas mueren a causa de siniestros viales en el mundo y entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), las lesiones ocasionadas por siniestros viales son la principal causa de muerte en niños, niñas y jóvenes de 5 a 29 años de edad. Los países de ingresos bajos y medianos son los más afectados, ya que en ellos se producen más del 90% de las defunciones relacionadas con estas causas.

En Argentina se registra un promedio de 5.562 víctimas fatales por siniestros viales al año, lo que equivale a una tasa de mortalidad de 12,6 cada 100.000 habitantes. Mientras que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se registra un promedio de 149 víctimas fatales anuales, lo que representa una tasa de mortalidad de 5,12 cada 100.000 habitantes. En conjunto, para el periodo 2010-2019 la Ciudad registró un total de 1572 víctimas fatales por siniestros viales.

**Víctimas fatales por siniestros viales a 30 días.
Ciudad de Buenos Aires, 2010-2019**



Nota: 2012-2014 son valores estimados.

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



En la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) incluyó en los Objetivos para el Desarrollo Sustentable metas relacionadas con la Seguridad Vial, como la de reducir un 50% las muertes en siniestros viales para 2020. Dado que esta meta no ha sido alcanzada, la Declaración de Estocolmo realizada en febrero de 2020 exhortó nuevamente a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por incidentes de tránsito en al menos un 50 % para 2030.

Con el fin de dar respuesta a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como al compromiso de Gobierno de reducir un 30% las víctimas fatales por siniestros viales en el periodo 2016-2019, se desarrolló el Primer Plan de Seguridad Vial de la Ciudad. El mismo adoptó la Visión Cero y concluyó con la cifra más baja de muertes por incidentes viales de la década.

En línea con la Declaración de Estocolmo, la Ciudad de Buenos Aires propone en el presente Plan una reducción del 50% en las víctimas fatales para el año 2030 a partir de la implementación de acciones eficaces basadas en la evidencia. El sendero de disminución coherente con esta meta a diez años implicaría una merma de

alrededor del 20% en las víctimas fatales a 30 días para el año 2023.

A su vez, dentro del Plan se propone alcanzar la definición de víctimas fatales a 30 días a partir del cruce de información judicial, policial y sanitaria. Esto implica partir del registro actual de personas fallecidas hasta 7 a 10 días posteriores al hecho - actualmente basado en fuentes policiales y sanitarias y corregido con metodologías estandarizadas para estimar los ocurridos dentro de los 30 días del hecho - para alcanzar una contabilización real a 30 días. Esto requiere la consolidación de la información con datos provenientes del fuero penal del Poder Judicial de la Nación, ya que es quien tramita los homicidios viales en ocasión de siniestro vial y posee el universo de casos más amplio.

Visión Cero

La Ciudad de Buenos Aires adopta en el diseño y ejecución de su Plan de Seguridad Vial el principio de la Visión Cero, a partir del cual ninguna muerte ni herido grave en el tránsito es aceptable. Este modelo de Visión Cero surgió en Suecia en 1997 y su carácter innovador se debe, entre otras cosas, a los siguientes aspectos:

PRINCIPIOS	ELEMENTOS PRINCIPALES	ÁREAS DE ACCIÓN	
Los humanos cometen errores	Análisis económico	Planificación de la movilidad	Ingeniería y diseño vial
Los humanos son vulnerables a sufrir lesiones	Prioridades y planificación	Mejores opciones de movilidad	Gestión de la velocidad
La responsabilidad es compartida	Monitoreo y evaluación	Aplicación de la norma	Educación y desarrollo de capacidades
Ninguna muerte ni herido grave es aceptable	Políticas públicas y gestión integral	Diseño y tecnología para vehículos	Atención post incidentes
Proactivo vs. reactivo	Objetivos y datos claros		

Nota: los principios están en multicolores, los elementos clave en gris y las áreas de acción en naranja.

Fuente: World Resources Institute, 2018, Sostenibilidad y Seguridad. Visión y marco para lograr cero muertes en las vías.

Diagnóstico

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) es el centro administrativo y comercial del país. Tiene 3 millones de habitantes y cada día se producen cerca de 8,8 millones de viajes.

Durante 2019, casi el 50% de esos viajes se realizaron en transporte público, el 22% se hicieron en vehículos particulares y el 4% en bicicleta.



POBLACIÓN

estimada para 2019:

3.072.029 habitantes

Fuente: DGEyC



SUPERFICIE:

203 Km2

Fuente: DGEyC



PARQUE AUTOMOTOR

en 2019:

1.544.215 vehículos

(incluye todos los vehículos motorizados menos motovehículos)

Fuente: DGEyC en base a DNRPA



PARQUE MOTOVEHICULAR

en 2019:

237.864 vehículos

Fuente: ANSV en base a DNRPA



VIAJES EN BICI

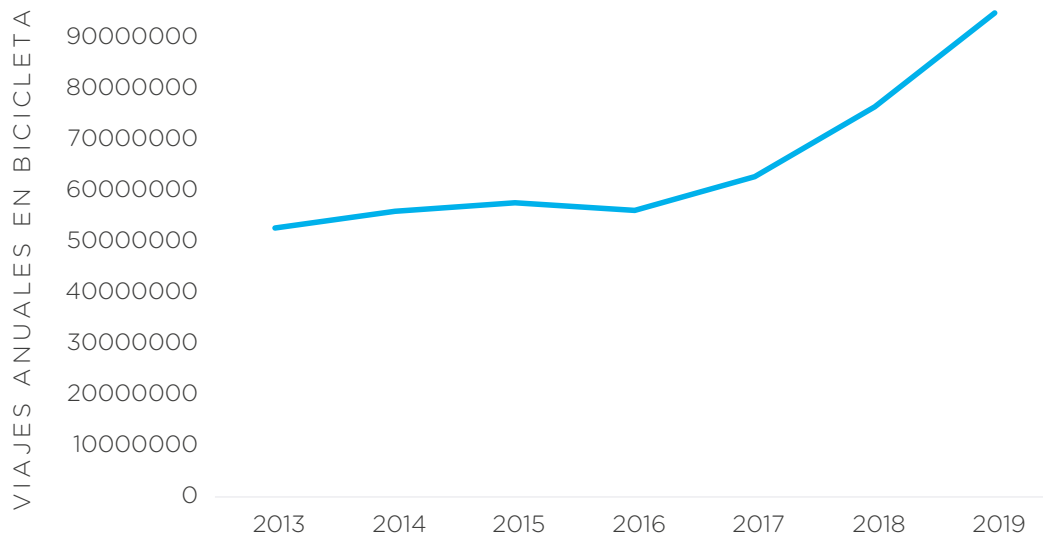
en 2019:

121.000.000 viajes

131% de incremento
en los últimos 6 años

Fuente: GOPMOV

Número de viajes anuales en bicicleta. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2013-2019.



Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial en base a los datos relevados por la GO de Planificación Estratégica de la Movilidad del GCBA

Siniestralidad vial en la Ciudad de Buenos Aires

En el periodo 2016-2019 se registró un promedio anual de 145 víctimas fatales a 30 días y un promedio de 1200 heridos graves.

El 82% de las víctimas fatales fueron usuarios vulnerables de la vía (42% motociclistas, 37% peatones y 3% ciclistas).

11.000

lesionados anuales
(Período 2016-2019)

1.200

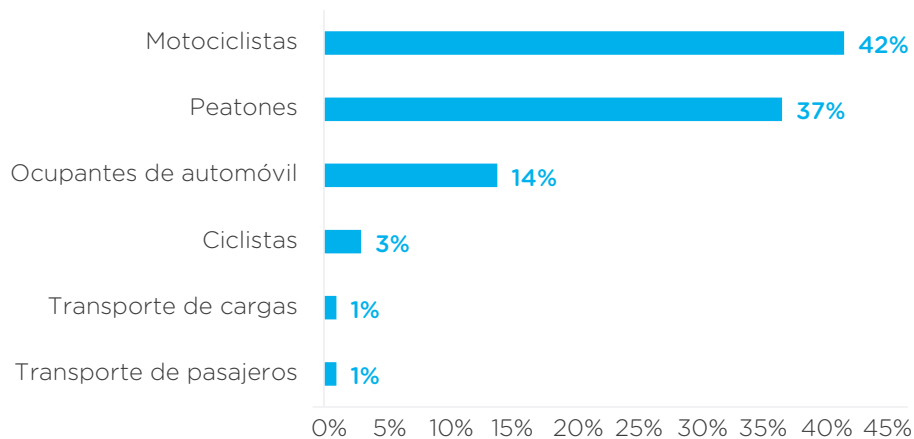
heridos graves anuales
(Período 2017-2019)

56%

de las atenciones
totales del SAME
(Pre-COVID)



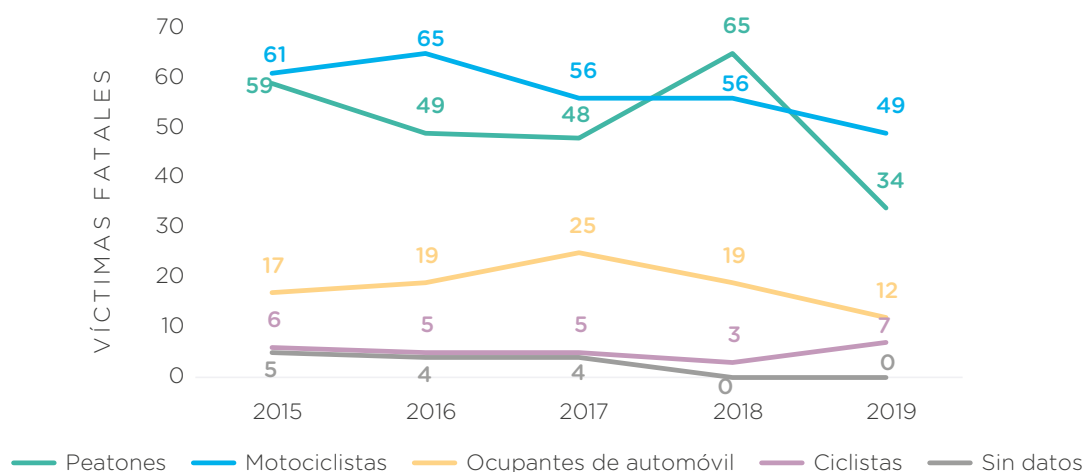
**Víctimas fatales por siniestros viales según tipo de usuario de la vía.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Promedio 2016-2019.**



Nota: No incluye hechos sin datos sobre los participantes de los siniestros.

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

**Víctimas fatales por siniestros viales a 7 días según tipo de usuario.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2015-2019.**



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

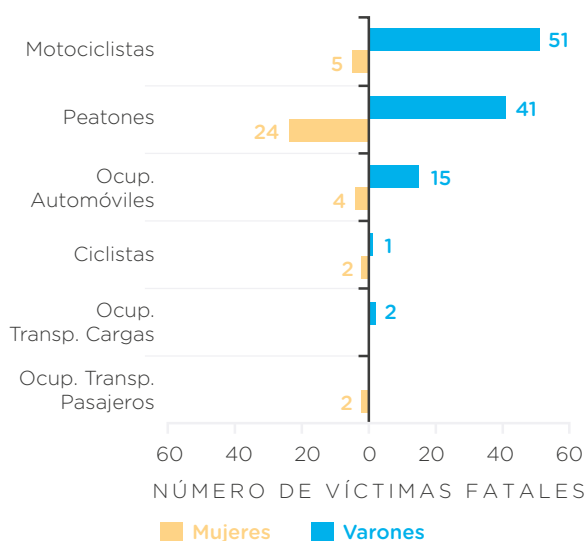
Los diferentes grupos de usuarios muestran una tendencia al descenso, excepto para el grupo de ciclistas, donde se observa un ligero incremento en términos absolutos. En términos de tasas, la cifra se mantiene

estable (en 2019 hubo 0,9 ciclistas fallecidos por millón de viajes en bicicleta, una tasa similar al promedio del periodo, que también fue de 0,9).

Características de las víctimas

En la Ciudad, 7 de cada 10 víctimas fatales son de género masculino, y 6 de cada 10 tienen entre 15 y 34 años de edad. Las características demográficas de las víctimas varían según el tipo de usuario. Entre los motociclistas y ocupantes de automóvil, la participación masculina es superior al 70%, mientras que, entre los peatones, su participación cae al 63%.

Víctimas fatales por siniestros viales por tipo de usuario sexo.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2018.

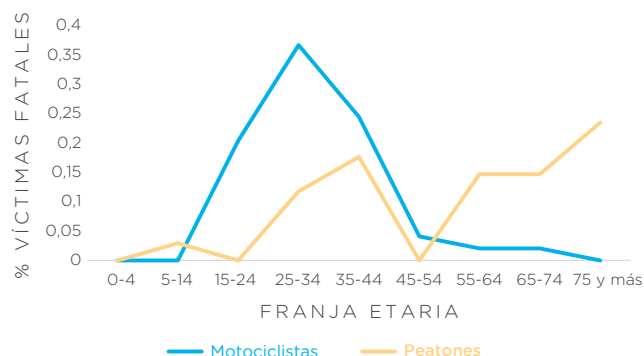


Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base a información provista por el Ministerio de Justicia y Seguridad del GCBA.

En cuanto a la edad, en el caso de los peatones las franjas que superan los 55 años de edad reúnen a la mayor cantidad de víctimas. Para los motociclistas y ocupantes de automóvil fallecidos, prevalece la franja de los 25 a 34 años.

Víctimas fatales por siniestros viales por tipo de usuario según edad.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Porcentaje 2019.

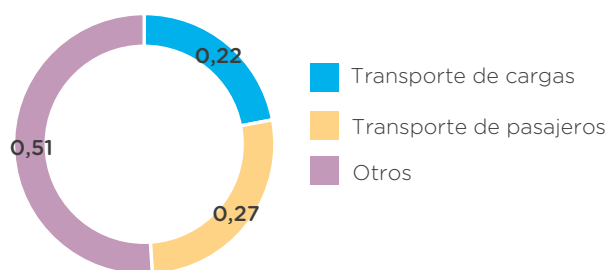


Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base a información provista por el Ministerio de Justicia y Seguridad del GCBA.

Participantes involucrados

El transporte pesado de pasajeros y de cargas en conjunto participan del 48% de los siniestros fatales por lo que resulta clave planificar acciones específicas para estos grupos de usuarios.

Siniestros fatales en los que participan transporte de cargas y transporte de pasajeros. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Porcentajes 2016-2019.

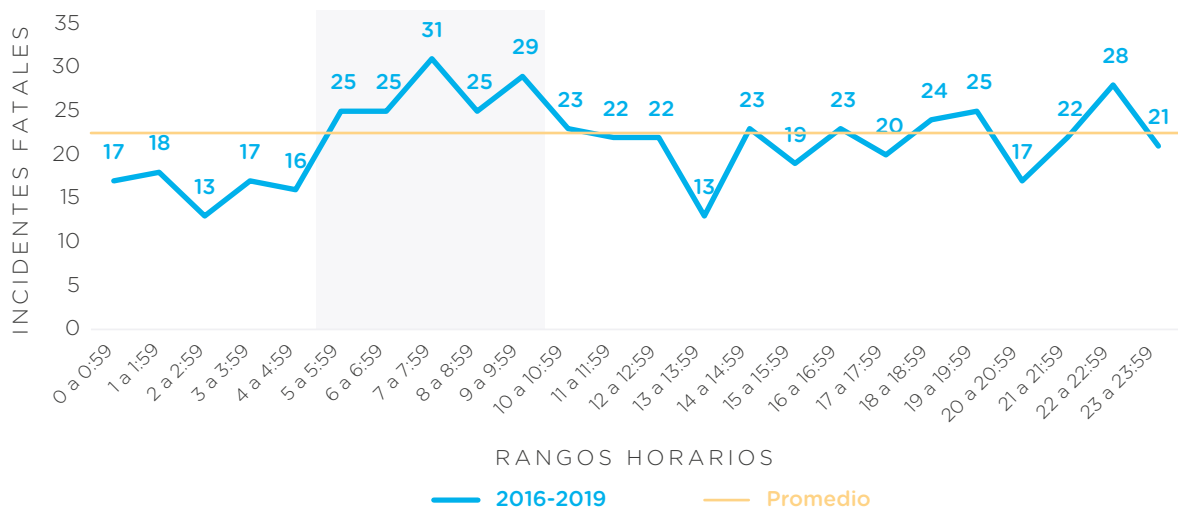


Fuente: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base a información provista por el Ministerio de Justicia y Seguridad del GCBA.

Momentos en los que ocurren los siniestros fatales

En los días viernes, sábados y domingos se concentra la mitad de las víctimas fatales de la Ciudad. La mayor concentración se produce los viernes por la tarde-noche, los sábados por la mañana y los domingos hasta el mediodía. Esto sugiere que la mayor parte de los hechos fatales se dan

en momentos de bajo flujo vehicular. En efecto, durante la madrugada prevalecen los incidentes vinculados con el exceso de velocidad, un factor que participa en 6 de cada 10 siniestros fatales, siendo el principal factor de riesgo.



Factores de riesgo

Los principales factores de riesgo de los siniestros fatales son:

57%
exceso
velocidad

32%
cruce
en rojo

21%
presencia de alcohol
y/o estupefacientes

Uso de sistemas
de protección:

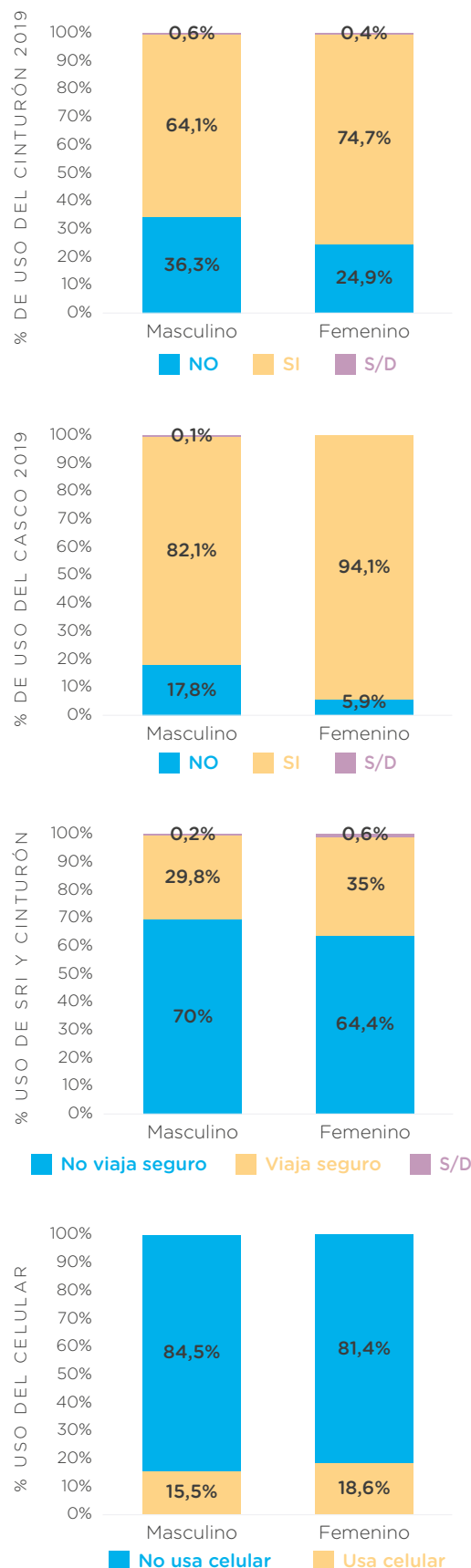
66%
Uso del cinturón en
el total de ocupantes

19%
Uso del cinturón en
asientos traseros

83%
Uso del casco
en motociclistas

Factores de riesgo según género

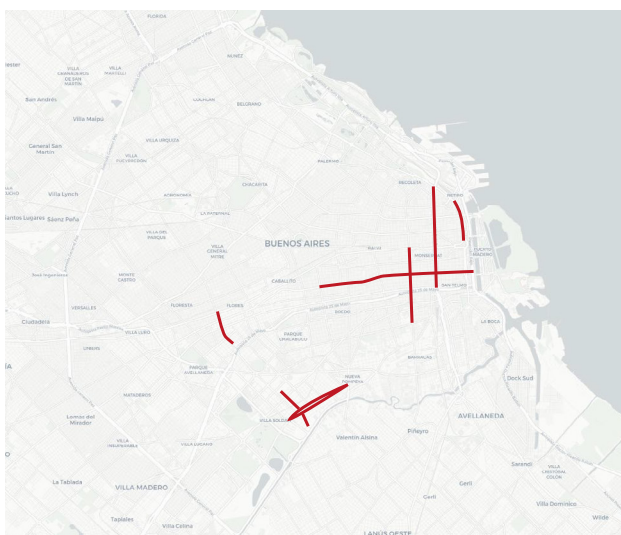
Al comparar los factores de riesgo según género, las mujeres muestran un mejor desempeño en el uso del cinturón de seguridad y casco, y cuando ellas están al volante, el porcentaje de infantes que viaja de manera segura es mayor. No obstante, el uso del celular como factor de distracción es ligeramente superior entre las mujeres que en los varones.



Distribución geográfica de los siniestros fatales

El 60% de los fallecidos se reportaron en las avenidas de la Ciudad, aunque las autopistas y la Avenida General Paz presentan las tasas más altas de fallecidos por km.

Mapa avenidas con mayor índice de peligrosidad. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2016-2019.

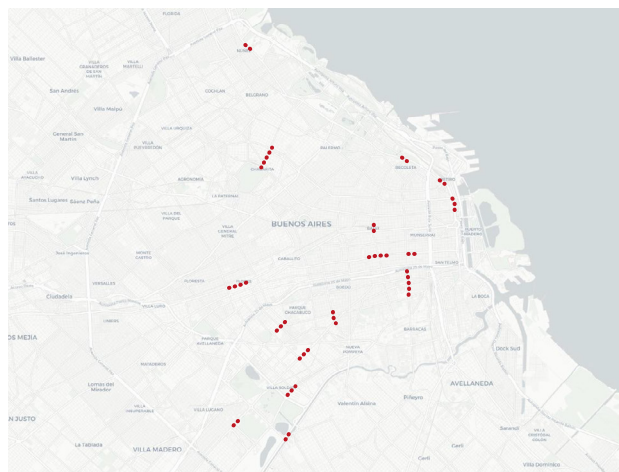


Nota: se grafican las vías con más de dos víctimas fatales por km.

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

Dentro de la red de avenidas existen 13 tramos de alta concentración de incidentes graves, que explican el 11% de la siniestralidad de la Ciudad.

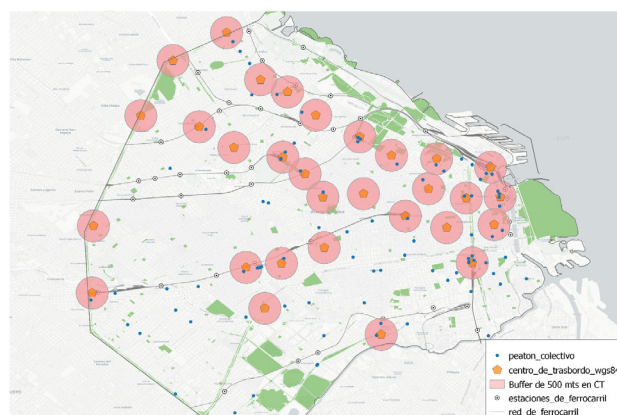
Mapa con tramos de avenidas con mayor concentración de siniestros graves. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Promedio 2016-2019.



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

Un 30% de los atropellos peatonales por parte de colectivos ocurren a 5 minutos de caminata de los centros de trasbordo. En 7 de cada 10 centros de trasbordo hubo al menos un atropello peatonal en un radio de 500 metros.

Mapa con incidentes fatales colectivo-peatón y los centros de trasbordo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Promedio 2016-2019.



Fuente: Observatorio de seguridad vial de la Ciudad de Buenos Aires en base a los datos del Ministerio de Justicia y Seguridad de la Ciudad y de la Gerencia Operativa de Planificación de la Movilidad.



Metas parciales 2023

- Reducción de un **10%** en vehículos que exceden la velocidad máxima.
- **400.000** conductoras y conductores controlados en alcoholemia.
- Alcanzar el **80%** de uso del cinturón de seguridad.
- Alcanzar el **95%** de uso de casco en motociclistas.
- Llegar a los **300 km** de red de ciclovías protegidas.

Hitos 2023

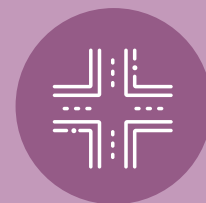
- Nuevo sistema de fiscalización electrónica.
- Plan de Gestión de la velocidad.
- Intervenciones en intersecciones peligrosas.
- Metrobus del Bajo etapa 2.
- Mejoras integrales en centros de trasbordo .
- Políticas públicas de reducción de siniestros con participación del transporte pesado, tanto de cargas como de pasajeros.
- Conductores más capacitados: mejora en procesos de otorgamiento y renovación de licencias de conducir.
- Registro y capacitación de repartidores de alimentos y mensajería.



EJES Y ACCIONES



“
Proteger a
usuarios/as
vulnerables.
”



EJE 1.

INFRAESTRUCTURA SEGURA

1. Gestión de la velocidad

La velocidad excesiva y/o inadecuada es uno de los principales factores de riesgo de siniestros graves y fatales. Por ello, resulta necesario diseñar una estrategia de largo plazo que permita repensar y gestionar las velocidades de la Ciudad, de acuerdo al uso

y a la siniestralidad de las vías. Asimismo, se deben implementar acciones que promuevan las velocidades seguras, con especial foco en la protección de los usuarios vulnerables de la vía.



Acciones:

- Diseñar una estrategia para entender y regularizar las velocidades de acuerdo al uso y a la siniestralidad de las vías.
- Intervenir la infraestructura vial para promover las velocidades seguras.

Resultados:

- Plan de gestión de la velocidad.
- Intervenciones de calmado de tráfico en zonas con alta afluencia peatonal como Centros de Traspaso y zonas comerciales.
- Etapa 2 del Metrobus del Bajo completada.
- Alcanzar los 300 km de ciclovías protegidas.
- Intervenciones en puntos de la red de tránsito pesado con alto riesgo de incidentes.
- Disminución de velocidades máximas en avenidas con carriles exclusivos para colectivos.

2. Intersecciones seguras

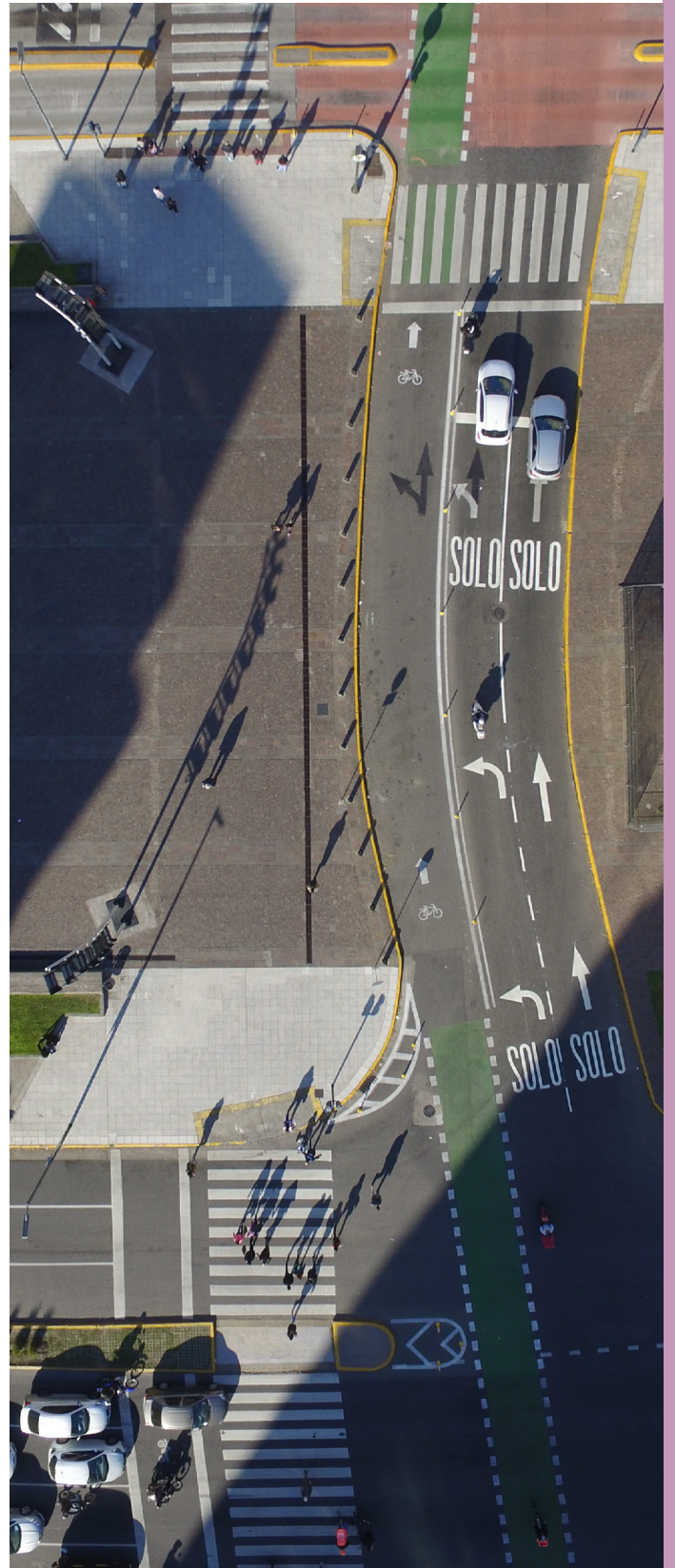
Un 70% de los siniestros fatales de la Ciudad ocurren en las intersecciones. Es necesario identificar las intersecciones críticas en base a datos objetivos de siniestralidad y a información provista por vecinos/as, e implementar mejoras en el diseño de esos puntos que permitan una circulación segura de todos los usuarios, con especial foco en los niños y adultos mayores.

Acciones:

- Identificar intersecciones críticas en base a datos de siniestralidad e información provista por los vecinos, e implementar mejoras en esos puntos.

Resultados:

- Construcción de una metodología para la identificación y jerarquización de puntos críticos.
- Intervenciones ejecutadas en puntos críticos identificados en el ranking.





3. Entornos escolares seguros

Con el propósito de promover una movilidad saludable y segura para los niños de la Ciudad, se buscará identificar y promover caminos escolares seguros a pie y en bicicleta, así como ordenar la entrada y salida de las escuelas. De esta manera se facilitará también la movilidad del cuidado.

Acciones:

- Identificar y promover caminos escolares seguros a pie y en bicicleta.
- Ordenar la entrada y salida de las escuelas para que pueda realizarse de manera segura.

Resultados:

- Proyecto estandarizado de Caminos Seguros para poder aplicar según necesidad: Infraestructura, gestión, trabajo con vecinos y vecinas.
- Escuelas intervenidas con demarcación y cartelería que ordenen el ingreso y egreso de los estudiantes.

4. Programa de Auditorías en Seguridad Vial

La Ciudad de Buenos Aires es dinámica y su infraestructura vial está en constante cambio, por lo que resulta necesario contar con criterios claros y un equipo especializado que permita garantizar que cada nueva intervención cumpla con los estándares de seguridad vial necesarios. En función de ello, se busca formar un equipo de auditores altamente capacitado que pueda evaluar las obras que se efectúan en la Ciudad con criterios claros, que garanticen la seguridad vial de los diferentes usuarios de la vía e incorporando la perspectiva de género.

Acciones:

- Formar un equipo de auditores en seguridad vial en el ámbito de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas.
- Desarrollar una Guía de Auditoría de Seguridad Vial Urbana.
- Implementar auditorías de seguridad vial a los proyectos viales.

Resultados:

- Equipo de técnicos capacitados en auditorías de seguridad vial.
- Guía de Auditoría de Seguridad Vial Urbana.
- Proyectos viales auditados.

5. Mejoras en la señalética vial

Para lograr una mejor comprensión de la norma, es necesario una revisión de la señalética existente y una actualización de los manuales que permitan arribar a una tipología unificada y fácil de comprender. Se buscará implementar y fiscalizar el uso de la nueva señalización transitoria, para promover una movilidad segura en el entorno de las obras en vía pública.

Acciones:

- Revisar la señalética vertical y horizontal para lograr una mejor comprensión de la norma.
- Implementar la nueva Señalización Transitoria en obras, tanto públicas como privadas, y fiscalizar el cumplimiento.

Resultados:

- Diagnóstico de la señalética existente.
- Actualización del Manual de Señalización Vial de la Ciudad.
- Formalización de un proceso de fiscalización del cumplimiento de la nueva norma.



“
Fortalecer el
control y la
fiscalización.
”



EJE 2.

FISCALIZACIÓN Y VEHÍCULOS SEGUROS



1. Control electrónico de la velocidad

El exceso de velocidad participa en 6 de cada 10 siniestros fatales de la Ciudad. Es necesario fortalecer y renovar la estrategia de control del cumplimiento de las velocidades máximas.

Acciones:

- Renovar el sistema de fiscalización electrónica de la velocidad.
- Implementar una estrategia de control móvil de la velocidad en lugares estratégicos definidos de acuerdo a los datos, con foco en motociclistas, transporte de cargas y de pasajeros, así como en entornos escolares.
- Monitorear los excesos de velocidad de los colectivos a partir del uso de GPS para planificar los controles móviles en base a la evidencia.

Resultados:

- Ubicaciones de los cinemómetros definidas de acuerdo a datos actuales de peligrosidad y disuasión general.
- Renovación de la tecnología e incremento en la cantidad de cinemómetros fijos y móviles.
- Incremento en las horas de control móvil de la velocidad en puntos críticos.
- Desarrollo de un tablero que permita identificar puntos críticos de excesos de velocidad de los colectivos y monitorear el impacto de las acciones de fiscalización.

2. Controles de alcoholemia y estupefacientes

Casi 3 de cada 10 siniestros fatales se relacionan con el consumo de alcohol y/o estupefacientes, por lo que buscamos fortalecer la estrategia de control de alcoholemia y estupefacientes de la Ciudad aumentando la cantidad de conductores controlados anualmente, y mejorando la visibilidad de los puestos de control para incrementar la percepción de control.

Acción:

- Fortalecer la estrategia de control de alcoholemia y estupefacientes.

Resultados:

- Incremento en el número de conductores de autos particulares y motos evaluados.
- Desarrollo e implementación de una identidad visual específica para los controles de alcoholemia de acuerdo a recomendaciones internacionales.

3. Control de violación de la luz roja

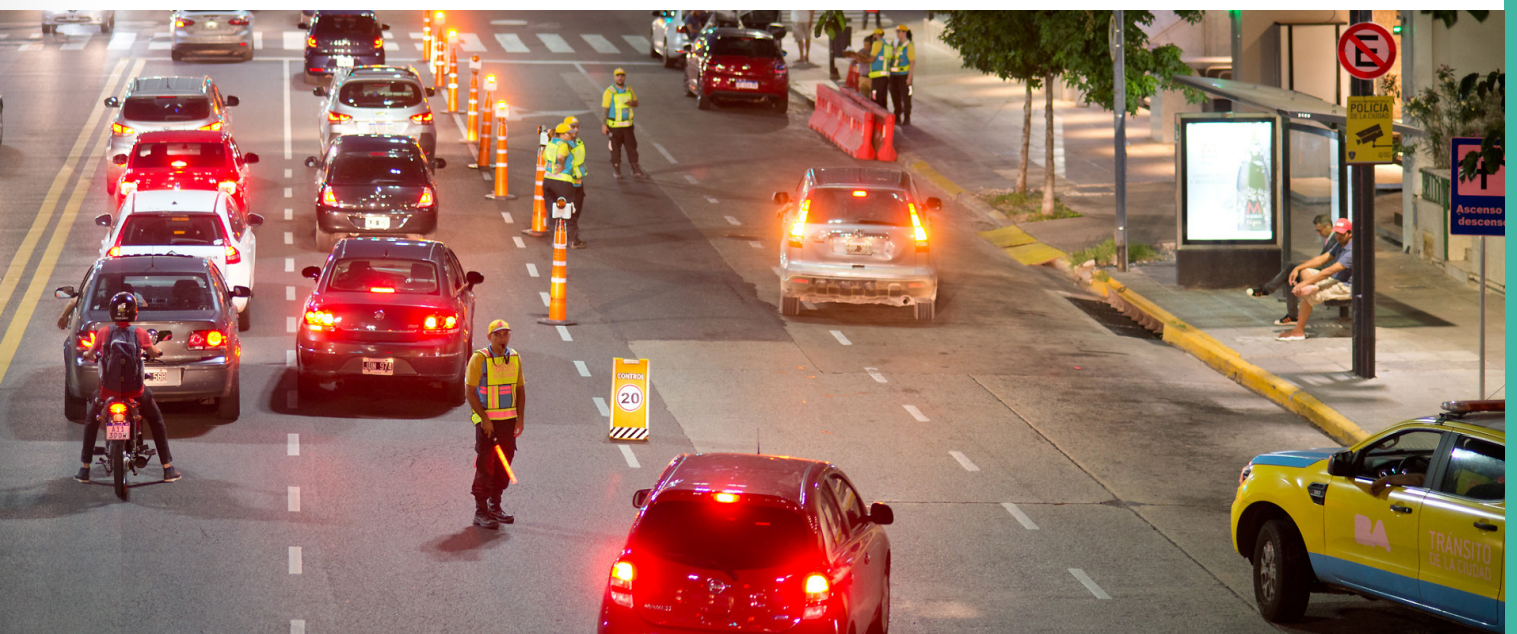
La violación de la luz roja participa en 3 de cada 10 siniestros fatales que ocurre en la Ciudad. A su vez, esta falta se incrementa en los siniestros fatales con motociclistas, donde 4 de cada 10 violan la luz roja. A partir de estos datos, buscaremos mejorar la estrategia de fiscalización, con especial foco en los motociclistas y en ubicaciones que permitan garantizar la seguridad vial de los peatones.

Acción:

- Mejorar la estrategia de fiscalización de la conducta de violar la luz roja.

Resultados:

- Renovación de la tecnología e incremento del número de cámaras que fiscalizan el cruce en rojo.
- Implementación de postas de control de cruce en rojo de manera aleatoria con especial foco en motociclistas, transporte de cargas y colectivos.
- Control del cruce en rojo a ciclistas en puntos críticos de la red de ciclovías.





4. Fiscalización del uso de sistemas de protección

El 65,7% de los conductores de la Ciudad usan cinturón de seguridad. El uso disminuye drásticamente en los asientos traseros, donde apenas un 18,9% lo usa. Un 83,3% de los motociclistas usa el casco, aunque el uso es menor en el caso de motociclistas de uso comercial (71,2%).

Acciones:

- Incrementar el uso del cinturón de seguridad y sistema de retención infantil (SRI).
- Incrementar el uso del casco en motociclistas.

Resultados:

- Incorporación de tecnología para el control electrónico del uso del cinturón.
- Implementación de campañas anuales de fiscalización del uso del cinturón y SRI en asientos traseros.
- Despliegue de controles específicos para motociclistas particulares y comerciales.



5. Vehículos seguros

Uno de los componentes para garantizar un sistema seguro de transporte es la seguridad de los vehículos. Es decir, que cuenten con los mejores estándares de seguridad vial posibles para proteger a los usuarios y usuarias de lesiones, y que se encuentren en perfectas condiciones para circular.

Acciones:

- Incorporar sistemas de control inteligente de la velocidad en colectivos y/o transporte de cargas para garantizar que operen de manera segura.
- Incorporar el cumplimiento de estándares de seguridad vial en los vehículos que sean contratados para prestar servicios de logística al GCBA.
- Incrementar la cantidad de vehículos que realizan la Verificación Técnica Vehicular (VTV) anualmente.

Resultados:

- Implementación de ensayos para evaluar la eficacia de los sistemas de control inteligente de la velocidad en transporte de cargas y/o de pasajeros.
- Diagnóstico de las empresas de logística contratadas y los requisitos de seguridad vial vigentes legalmente en las contrataciones.
- Documento técnico legal que contenga los estándares de seguridad vial que deben cumplir los vehículos en las nuevas contrataciones.
- Implementación de acciones de comunicación directa para incentivar a los conductores a efectuar la VTV.
- Ejecución de campañas de fiscalización del cumplimiento con la VTV obligatoria.

“
Comunicar,
capacitar y
concientizar
para cambiar
conductas.”
”





EJE 3.

COMUNICACIÓN, EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN DE LOS USUARIOS DE LA VÍA

1. Cambio de comportamiento de los usuarios/actores de la vía

Teniendo como objetivo final modificar aquellas conductas que se identifican como más peligrosas y brindar información basada en evidencia, este subeje se centra en dos acciones. Por un lado, realizar campañas de alto impacto para el público general y de esta manera instalar en la

agenda pública la conversación sobre la Seguridad Vial y los Factores de Riesgo y, por otro lado, capacitaciones para alumnos y alumnas de las escuelas de la Ciudad de Buenos Aires por considerar a los niños y niñas eslabones fundamentales para el cambio cultural necesario.



Acciones:

- Diseñar, implementar y evaluar campañas enfocadas en factores de riesgo, teniendo en cuenta las diferencias de género en dichos comportamientos.
- Impulsar la formación en materia de seguridad vial en instituciones educativas.

Resultados:

- Campañas basadas en evidencia.
- Capacitar a alumnos/as mediante el Programa Amigos de la Educación Vial; visitas al Parque Vial; Programa de Dejá tus rueditas; visitas a escuelas; y actividades en colonias de vacaciones.

2. Capacitar a conductores y conductoras

Entendiendo la importancia para la convivencia en el tránsito de quienes circulan por la Ciudad transportando pasajeros/as o productos, desde el Gobierno de la Ciudad buscamos estandarizar los contenidos sobre seguridad vial que se brindan en los espacios laborales. Crearemos capacitaciones con información específica para cada segmento de forma tal que las normas puedan ser comprendidas fácilmente desde el lugar de cada actor.



Acciones:

- Capacitar a conductores de empresas de transporte público, empresas de logística urbana y de transporte de carga, y empresas de delivery. Se buscará impulsar la incorporación de mujeres conductoras dado su mejor desempeño en conducción segura.

Resultados:

- Curso de formación en seguridad vial y conducción segura destinado a conductores de empresas de transporte público.
- Curso de formación en seguridad vial y conducción segura destinado a conductores empresas de logística urbana y de transporte de carga.
- Curso de formación en seguridad vial y conducción segura destinado a conductores de empresas de delivery.
- Curso de formación en seguridad vial y conducción segura destinado a conductores del GCBA.



3. Mejorar el proceso de otorgamiento y renovación de licencias de conducir

El otorgamiento y la renovación de la licencia son instancias donde las personas toman contacto con el Gobierno de la Ciudad para ser habilitadas para conducir. Con el objetivo de profundizar estas instancias cruciales, buscamos reforzar los mecanismos de evaluación de los conocimientos de manejo y las normas viales.

Acciones:

- Incrementar la calidad de los exámenes de otorgamiento.
- Mejorar el proceso de renovación de la licencia de conducir.

Resultados:

- Preguntas basadas en situaciones prácticas reales.
- Renovación de la licencia de acuerdo a los antecedentes del conductor.





“
Equipo
capacitado en
seguridad vial.
”



EJE 4.

COMPROMISO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

1. Generar capacidades al interior de las áreas de gobierno comprometidas con la seguridad vial

Consideramos fundamental que los equipos de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas incorporen las nociones básicas de seguridad vial como herramienta constante en el diseño y ejecución de sus acciones, para llevar a cabo políticas públicas integrales que permitan la aplicación de la Visión Cero en todas las dimensiones.

Acciones:

- Concientizar a áreas de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas sobre el impacto de la seguridad vial.
- Concientizar equipos de áreas relevantes para la Seguridad Vial.

Resultados:

- Capacitación para los roles de toma de decisión.
- Capacitación para los equipos, incluidos los empleados de Autopistas Urbanas S.A. (AUSA).
- Capacitación a controladores de faltas y empleados judiciales.





2. Priorizar a la seguridad vial en la agenda pública

La seguridad vial suele encontrar dificultades para consolidarse dentro de la agenda pública. Por ello, estas acciones buscan introducir la discusión sobre temáticas fundamentales en diferentes niveles del poder legislativo y otras jurisdicciones, impulsando su tratamiento para dar lugar a discusiones fundamentales, mejorar los indicadores de seguridad vial en la Ciudad y abonar a la seguridad vial a nivel nacional.

Acciones:

- Promover el tratamiento de normativas relevantes para la seguridad vial en espacios compartidos con otras jurisdicciones del país.
- Impulsar mejoras en la normativa local en relación a la seguridad vial.
- Capacitación a periodistas y comunicadores de la seguridad vial.
- Revisar los procedimientos de los distintos actores que intervienen ante la ocurrencia de un incidente vial y facilitar esta información a la ciudadanía.

Resultados:

- Reglamentación del Sistema de evaluación permanente de conductores (conocido como “scoring”).
- Tipificación de las motos eléctricas en el código de tránsito.
- Inhabilitación de licencias en todos los casos de alcoholemia positiva.
- Normativa que regula escuelas de manejo mejorada.
- Reglamentación de la ley contra picadas y creación de un protocolo de actuación.
- Talleres de seguridad vial para periodistas.
- Documento resumen con el protocolo de actuación ante incidentes viales.

3. Mejorar los datos disponibles sobre seguridad vial

Contar con datos confiables y oportunos resulta clave para la planificación de acciones eficaces en materia de seguridad

vial. En función de ello, nos proponemos las siguientes acciones de mejora en los procesos de recolección y análisis de la información.

Acciones:

- Modernizar el acceso remoto y mejorar los tiempos de acceso a las causas judiciales por homicidio vial en ocasión de siniestro vial. Optimizar el intercambio de información sanitaria y policial.
- Informatizar el registro de los lesionados por siniestros viales que ingresan al sistema público de salud.
- Mejorar la identificación de heridos graves que ingresan al sistema público de salud a partir del uso la información diagnóstica recopilada en la atención pre hospitalaria y de guardia, así como de su seguimiento en el sistema privado de salud.
- Mejorar la calidad de los datos de siniestros viales con lesionados a través de la integración de diferentes fuentes de datos, así como del uso de herramientas de procesamiento de Big Data.
- Generar canales para la consulta en línea de información cuantitativa y geográfica de la siniestralidad, mediante el desarrollo de una web interactiva y una política de apertura de datos.
- Evaluar y monitorear la prevalencia de factores de riesgo relacionados con el cumplimiento de las velocidades máximas y el respeto por la luz roja.

Resultados:

- Adopción de la definición de víctimas fatales a 30 días a partir del cruce de información judicial, policial y sanitaria.
- Incremento en el número de lesionados por siniestro vial registrados digitalmente en la Historia de Salud Integral (HSI).
- Identificación de heridos graves en base a información diagnóstica.
- Incremento en el porcentaje de lesionados que cuentan con información sobre el tipo de usuario de la vía involucrado así como del número de lesionados graves con información sobre la ubicación del hecho.
- Publicación de un tablero y mapa interactivos así como de nuevos datasets en formato abierto.
- Implementación de estudios de campo anuales para el monitoreo del respeto por las velocidades máximas y por la luz roja.

4. Desarrollar una red de instituciones, empresas y actores aliados

La institucionalidad de la seguridad vial resulta fundamental a la hora de llevar adelante una agenda sólida. Estas acciones se presentan como espacios de coordinación con diferentes actores del sector privado, el sector público y del tercer sector, para llevar adelante alianzas estratégicas que permitan consolidar la seguridad vial desde la transversalidad y el enriquecimiento a partir de las diversas miradas.



Acciones:

- Fortalecer la vinculación con el sector privado y la sociedad civil en relación a la difusión de conocimiento y la promoción de acciones en materia de seguridad vial.
- Realizar alianzas con universidades y centros de investigación.
- Acompañar a las empresas de transporte público de pasajeros, de logística urbana y delivery que prestan servicio en el ámbito de la Ciudad, en la creación y aplicación de una guía de buenas prácticas de seguridad vial.

Resultados:

- Acciones de seguridad vial impulsadas por las instituciones.
- Instituciones que están trabajando activamente la seguridad vial.
- Plan estratégico de trabajo con universidades y centros de investigación.
- Guía de buenas prácticas de Seguridad Vial para empresas de transporte público de pasajeros, empresas de logística y delivery.

EJE 1: INFRAESTRUCTURA SEGURA								
Subeje	Acción	Resultado	Indicador	Meta global	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023
Gestión de la velocidad	Diseñar una estrategia para entender y regularizar las velocidades de acuerdo al uso y a la siniestralidad de las vías	Plan de gestión de la velocidad para la Ciudad	Plan diseñado	Plan diseñado		x		
	Intervenir la infraestructura vial para promover las velocidades seguras	Implementación de acciones de calmado de tráfico en zonas con alta afluencia peatonal como centros de trasbordo y zonas comerciales	Zonas intervenidas	6 zonas intervenidas		3	2	1
		Ejecución de la etapa 2 del Metrobus del Bajo	Etapla 2 del Metrobus del Bajo completada	Etapla 2 del Metrobus del Bajo completada				x
		Alcanzar los 300 km de ciclovías protegidas	Km de ciclovías construidos	300 km de ciclovías completados.				x
		Intervenciones en puntos de la red de tránsito pesado con alto riesgo de incidentes	Puntos intervenidos	5 puntos intervenidos			3	2
Mejora de intersecciones críticas	Identificar intersecciones críticas en base a datos de siniestralidad e información provista por los vecinos, e implementar mejoras en esos puntos	Construcción de una metodología para la identificación y jerarquización de puntos críticos	Metodología construida	Metodología construida		x		
		Intervenciones ejecutadas en puntos críticos identificados en el ranking	N de intervenciones ejecutadas	30 puntos críticos identificados en el ranking intervenidos		10	10	10
Entornos escolares seguros	Identificar y promover caminos escolares seguros a pie y en bicicleta	Proyecto estandarizado de Caminos Seguros para poder aplicar según necesidad: Infraestructura, gestión, trabajo con civiles y vecinos	Escuelas con necesidad de caminos seguros identificadas	15 escuelas con caminos escolares diseñados e implementados			5	10
	Ordenar la entrada y salida de las escuelas para que pueda realizarse de manera segura	Escuelas intervenidas con demarcación y cartelería que ordenen la entrada y salida	Cantidad de intervenciones realizadas	20 intervenciones realizadas en entornos escolares	5	5	5	5

EJE 1: INFRAESTRUCTURA SEGURA (cont.)								
Subeje	Acción	Resultado	Indicador	Meta global	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023
Programa de Auditorías de Seguridad Vial	Formar un equipo de auditores en seguridad vial en el ámbito de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas	Equipo de técnicos capacitados en auditorías de seguridad vial	Equipo de técnicos capacitados	Creación de un equipo de técnicos capacitados en auditorías de seguridad vial		x		
	Desarrollar una Guía de Auditoría de Seguridad Vial Urbana	Guía de Auditoría de Seguridad Vial Urbana	Guía desarrollada	Desarrollo de una Guía de Auditoría de Seguridad Vial Urbana			x	
	Implementar auditorías de seguridad vial a los proyectos viales	Proyectos viales auditados	N de proyectos viales auditados	3 de proyectos viales auditados				3
Mejorar señalética vial	Revisar la señalética vertical y horizontal para lograr una mejor comprensión de la norma	Diagnóstico de la señalética existente	Diagnóstico realizado	Diagnóstico realizado			x	
		Actualización del Manual de señalización vial de la Ciudad	Manual publicado	Manual actualizado y publicado			x	
	Implementar la nueva Señalización Transitoria en obras, tanto públicas como privadas, y fiscalizar el cumplimiento	Formalización de un proceso de fiscalización del uso de la nueva señalética	Implementación del proceso de fiscalización	Implementación del proceso de fiscalización				x

EJE 2: FISCALIZACIÓN Y VEHÍCULOS SEGUROS								
Subeje	Acción	Resultado	Indicador	Meta global	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023
Control electrónico de la velocidad	Renovar el sistema de fiscalización electrónica de la velocidad	Renovar la tecnología e incrementar la cantidad de cinemómetros fijos y móviles	N de nuevas cámaras fijas instaladas	120 cámaras instaladas			120	
			N de nuevas cámaras móviles adquiridas	20 nuevas cámaras adquiridas		20		
			% excesos velocidad	Porcentaje de vehículos que exceden la máxima inferior al 10%				< 10 %
		Definir las ubicaciones de los cinemómetros de acuerdo a criterios de peligrosidad y disuasión general	% Ubicaciones definidas en base a criterios de disuasión general y/o peligrosidad	100% ubicaciones acorde a criterios		100%		
	Implementar una estrategia de control móvil de la velocidad	Efectuar horas de control móvil en puntos críticos	Horas mensuales de control móvil en puntos críticos para motos	145 horas mensuales			100	145
			Horas mensuales de control móvil en puntos críticos para colectivos	90 horas mensuales		110	90	90
			Horas mensuales de control móvil en puntos críticos para cargas	90 horas mensuales		110	90	90
			Horas mensuales de control móvil en entornos escolares	25 horas mensuales		20	20	25
	Monitorear los excesos de velocidad de los colectivos a partir de GPS para planificar los controles móviles en base a la evidencia	Desarrollo de un tablero que permita identificar puntos críticos de excesos de velocidad de los colectivos	Tablero desarrollado	Desarrollo de tablero		1		

EJE 2: FISCALIZACIÓN Y VEHÍCULOS SEGUROS (cont.)								
Subeje	Acción	Resultado	Indicador	Meta global	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023
Controles de alcoholemia y estupefacientes	Fortalecer la estrategia de control de alcoholemia y estupefacientes	Incremento en el N de conductores de autos particulares y motos evaluados	N de conductores controlados	350.000 conductores controlados		305 mil	330 mil	350 mil
			N de motociclistas controlados	50.000 motociclistas controlados		45 mil	50 mil	50 mil
			% conductores que cree probable/muy probable ser controlado	50% cree probable/ muy probable ser controlado		30 %	40 %	50 %
		Desarrollar e implementar una identidad visual específica para los controles de alcoholemia	Implementar nueva identidad visual de los controles	Identidad visual implementada				x
			% conductores que vio un control de alcoholemia el último año	70% de los conductores vieron un control		60%	65%	70%
Control de violación de la luz roja	Mejorar la estrategia de fiscalización de la conducta de violar la luz roja	Renovar la tecnología e incrementar el número de cámaras que fiscalizan el cruce en rojo	N de nuevas cámaras fijas instaladas	62 cámaras instaladas			62	
			% motos que cruzan en rojo	menor al 10%				<10%
			% autos particulares que cruzan en rojo	menor al 10%				<10%
		Implementar postas de control de cruce en rojo	Horas mensuales de postas de control en puntos críticos para motos	80		40	80	
			Horas mensuales de postas de control en puntos críticos para colectivos	40		20	40	
			Horas mensuales de postas de control en puntos críticos para cargas	40		20	40	
			Horas mensuales de postas de control en puntos críticos para ciclistas	20	20	20	20	20

EJE 2: FISCALIZACIÓN Y VEHÍCULOS SEGUROS (cont.)								
Subeje	Acción	Resultado	Indicador	Meta global	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023
Fiscalización del uso de sistemas de protección	Incrementar el uso del cinturón de seguridad y SRI	Incorporar tecnología para el control electrónico del uso del cinturón	N cámaras de analítica instaladas	20 cámaras instaladas			20	
			% uso del cinturón en el conductor	80% uso del cinturón en conductores		70%	75%	80%
		Implementar campañas anuales de fiscalización del uso del cinturón y SRI en asientos traseros	% uso de cinturón y SRI en asientos traseros	50% de uso del cinturón en asientos traseros		30%	40%	50%
			N campañas implementadas	3 campañas implementadas		1	1	1
	Incrementar el uso del casco en motociclistas	Efectuar acciones de fiscalización exclusivas para motociclistas	N motociclistas particulares y comerciales controlados	200.000 motociclistas controlados		180 mil	190 mil	200 mil
			% uso del casco en motociclistas comerciales	85% uso del casco		75%	80%	85%
			% uso del casco en motociclistas particulares	95% uso del casco		90%	95%	95%
Vehículos seguros	Evaluar la incorporación de sistemas de control inteligente de la velocidad en colectivos y/o transporte de cargas para garantizar que operen de manera segura	Implementar ensayos para evaluar la eficacia de los sistemas	Implementar pruebas piloto	3 pruebas piloto implementadas		1	1	1
			Desarrollo de Informe técnico de evaluación de resultados	1 Informe técnico desarrollarlo				1
	Incorporar el cumplimiento de estándares de seguridad vial en las contrataciones de empresas de logística que prestan servicios al GCBA	Efectuar un diagnóstico sobre las empresas de logística contratadas y los requisitos de seguridad vial vigentes	Desarrollar un diagnóstico	Diagnóstico desarrollado			x	
		Desarrollo de un documento técnico legal que contenga los requisitos a incorporar en nuevas contrataciones	Desarrollar un documento técnico	Documento técnico con los requisitos desarrollado				x
	Incrementar la cantidad de vehículos que realizan la Verificación Técnica Vehicular (VTV)	Implementar N acciones de comunicación directa para incentivar a los conductores a efectuar la VTV	N de automóviles con VTV realizada	50% automóviles con VTV realizada	40%	44%	47%	50%
		Realizar campañas de fiscalización	N de moto vehículos con VTV realizada	30% de motovehículos con VTV realizada	16%	20%	25%	30%

EJE 3: COMUNICACIÓN, EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN DE LOS USUARIOS DE LA VÍA								
Subeje	Acción	Resultado	Indicador	Meta global	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023
Cambio de comportamiento de los usuarios de la vía	Diseñar, implementar y evaluar campañas enfocadas a factores de riesgo	Campañas basadas en evidencia	Cantidad de campañas realizadas	4 campañas anuales realizadas	1	1	1	1
			Cantidad de personas impactadas	8 millones de personas impactadas	2m	2m	2m	2m
	Impulsar la formación en materia de seguridad vial en instituciones educativas	Capacitar a alumnos/as mediante el Programa Amigos de la Educación Vial; visitas al Parque Vial; Programa de Dejá tus rueditas; visitas a escuelas; y actividades en colonias de vacaciones.	Porcentaje de alumnos/as capacitados	100% alumnos capacitados	60%	70%	80%	100%
Capacitar a conductores	Capacitar a conductores de empresas de transporte público, empresas de logística urbana y de transporte de carga, y empresas de delivery	Curso destinado a conductores de empresas de transporte público	N de conductores de transporte público capacitados	1000			500	500
		Curso de formación destinado a conductores empresas de logística urbana y de transporte de carga	N de conductores de empresas de logística urbana y de transporte de carga capacitados	300			100	200
		Curso de formación destinado a conductores de empresas de delivery	N de formador de formadores	50 formadores de formadores	15	15	10	10
		Curso de formación conductores del GCBA	N de choferes del GCBA capacitados	75		25	25	25
Mejorar el proceso de otorgamiento y la renovación de licencias de conducir	Incrementar la calidad de los exámenes de otorgamiento	Preguntas basadas en situaciones prácticas reales	Examen modificado	Examen modificado		x		
	Mejorar el proceso de renovación de la licencia de conducir	Renovación de la licencia de acuerdo a los antecedentes del conductor	Nuevo proceso de renovación implementado	Nuevo proceso de renovación implementado			x	

EJE 4: COMPROMISO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA								
Subeje	Acción	Resultado	Indicador	Meta global	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023
Generar capacidades al interior de las áreas de gobierno comprometidas con la seguridad vial	Concientizar a áreas de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas sobre el impacto de la seguridad vial	Capacitación para los roles de toma de decisión	Personas capacitadas	78 personas capacitadas		78		
		Capacitación para los equipos	Capacitaciones realizadas	1 capacitación realizada por año	1	1	1	1
	Concientizar equipos de áreas relevantes para la Seguridad Vial	Capacitación a controladores de faltas	Capacitaciones realizadas	1 capacitaciones controladores de faltas por año	1	1	1	1
Priorizar a la seguridad vial en la agenda pública	Impulsar mejoras en la normativa local en relación a la Seguridad Vial	Reglamentación del Sistema de evaluación permanente de conductores	Ley reglamentada	Ley reglamentada			x	
		Tipificación motos eléctricas en el código de tránsito	Código modificado	Código modificado		x		
		Inhabilitación de licencias en todos los casos de alcoholemia positiva	Procedimiento de retención de licencias implementado	Procedimiento de retención de licencias implementado			x	
		Mejorar la normativa que regula de escuelas de manejo	Mejora aplicada	Mejora aplicada			x	
		Reglamentación ley picadas	Ley reglamentada	Ley reglamentada		x		
	Capacitar a periodistas en conceptos clave de la seguridad vial	Talleres de capacitación implementados	Talleres de capacitación implementados	3 Talleres de capacitación implementados		1	1	1
	Generar un documento con los protocolos de actuación ante incidentes viales y ponerlo a disposición de la ciudadanía	Documento resumen con los protocolos de actuación	Documento publicado					x

EJE 4: COMPROMISO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA (cont.)								
Subeje	Acción	Resultado	Indicador	Meta global	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023
Mejorar los datos disponibles sobre seguridad vial	Alcanzar la definición de víctimas fatales a 30 días a partir del cruce de información Judicial, Policial y Sanitaria	Relevamiento anual de causas judiciales por Homicidio 84	% Causas por homicidio 84 informadas por la CNA revisadas a partir del acceso a la causa judicial	100 % de las causas revisadas			100%	100%
		Correspondencia de datos de heridos graves registrados por el sistema sanitario con los registrados por el Ministerio de Justicia y Seguridad de la Ciudad	Correspondencia de datos efectuada	Correspondencia de datos efectuada	x	x	x	x
	Mejorar la calidad de los datos de incidentes viales con lesionados a través de la integración de diferentes fuentes de datos así como del uso de herramientas de procesamiento de Big Data	Incrementar el N de víctimas lesionadas con información sobre el tipo de usuario de la vía a través de procesamiento de texto con lenguaje natural	% de víctimas lesionadas con información sobre el tipo de usuario de la vía	80% de datos sobre lesionados en los que se identifique el tipo de usuario involucrado		34%	50%	80%
		Incrementar el N de incidentes graves georreferenciados a partir de la correspondencia de la fuente sanitaria con otras fuentes de datos como Ministerio Público Fiscal y Ministerio de Justicia y Seguridad	% de incidentes graves georreferenciados	90% los casos de incidentes graves con geocodificación	44%	70%	90%	
	Generar canales para la consulta en línea de información cuantitativa y geográfica de la siniestralidad, mediante el desarrollo de una web interactiva y una política de apertura de datos	Implementación de un tablero y mapa interactivos	Tablero interactivo creado	1 tablero interactivo creado		x		
			Mapa interactivo creado	1 mapa interactivo creado		x		
		Publicación de nuevos datasets	Datasets publicados	2 datasets publicados			1	1
	Evaluar y monitorear la prevalencia de factores de riesgo relacionados con el cumplimiento de las velocidades máximas y el respeto por la luz roja	Estudios de campo para la medición del respeto por la luz roja	Estudios anuales implementados	4 estudios anuales implementados	1	1	1	1
		Estudios de campo para la medición del respeto por las velocidades máximas	Estudios anuales implementados	4 estudios anuales implementados	1	1	1	1
	Informatizar el registro de los lesionados por siniestros viales que ingresan al sistema público de salud	Lesionados registrados de manera digital en la Historia de Salud Integral (HSI)	% de lesionados cuya fuente es la HSI	100% de los lesionados cuya fuente sea la HSI				100%
	Mejorar la identificación de heridos graves en el sistema sanitario a partir de información diagnóstica y del seguimiento en el sistema privado de salud	Identificación más precisa de los heridos graves	% heridos graves y/o derivados con información diagnóstica y/o seguimiento en el privado	100% de heridos graves identificados a partir del diagnóstico y/o seguimiento en el privado		50%	80%	100%

EJE 4: COMPROMISO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA (cont.)								
Subeje	Acción	Resultado	Indicador	Meta global	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023
Desarrollar una red de instituciones, empresas y actores aliados en la materia	Fortalecer la vinculación con el sector privado y la sociedad civil en relación a la difusión de conocimiento y la promoción de acciones en materia de seguridad vial	Acciones de seguridad vial impulsadas por las instituciones	N de acciones de seguridad vial impulsadas por las instituciones	140 acciones de seguridad vial impulsadas por las instituciones	35	35	35	35
		Instituciones que están trabajando activamente la seguridad vial	N de instituciones que están trabajando activamente la seguridad vial	140 instituciones que están trabajando activamente la seguridad vial	90	110	120	140
	Realizar alianzas con universidades y centros de investigación	Plan estratégico de trabajo con universidades y centros de investigación	Plan estratégico de trabajo con universidades y centros de investigación desarrollado y validado con las instituciones	Elaborar un Plan estratégico de trabajo con universidades y centros de investigación			x	
	Acompañar a las empresas de transporte público de pasajeros, empresas de logística urbana y deliverys que prestan servicio en el ámbito de la Ciudad en la creación y aplicación de una guía de buenas prácticas de Seguridad Vial	Guía de buenas prácticas de Seguridad Vial para empresas de transporte público de pasajeros, empresas de logística y deliverys	Empresas de colectivos relevadas	26		10	16	
			Guía de buenas prácticas de Seguridad Vial para empresas de transporte público de pasajeros desarrollado	Guía de buenas prácticas de Seguridad Vial para empresas de transporte público de pasajeros elaborada			x	
			Empresas de logística urbana con transporte de cargas relevadas	20		10	10	
			Guía de buenas prácticas de Seguridad Vial para empresas de logística urbana con cargas desarrollado	Guía de buenas prácticas de Seguridad Vial para empresas de logística elaborada				x

