



ACTA ENTREGA INFORME SEGURIDAD VIAL 2024

Por medio del presente se deja constancia de la entrega del informe Seguridad Vial al Concejo Municipal de Sunchales el cual es proporcionado en mano de parte del Subsecretario de Seguridad Ciudadana y Convivencia, Fabián Bongiovanni.

El mismo ha sido elaborado, presentado y aprobado previamente por representantes del sector público y privado quienes se detallan a continuación:

A. En representación del Hospital Dr. Almicar Gorosito:

- Gabriela Astesana
- José Luis Romero
- Sandra Bulfone

B. En representación de Fundación SanCor Seguros:

- Javier Di Biase

C. En representación de ADESu:

- Daniela González

D. En representación del Concejo Municipal:

- Santiago Dobler
- Juan Astor

E. En representación de Fundación Atilra

- Fátima Bazán
- Facundo Pelliza

F. En representación de la Municipalidad de Sunchales:

- Fabián Bongiovanni
- Alejandro Barbero

FABIAN BONGIOVANNI
Subsecretario de Seguridad
Ciudadana y Convivencia
Municipalidad de Sunchales

Municipalidad de Sunchales

Observatorio de Seguridad Vial

Informe Anual 2.024

Enero 2.025

Contenido

Participantes.....	3
Resumen y contexto.....	4
Metodología	5
Cantidad de accidentes de tránsito registrados	9
Comparación interanual	9
Mapa de Calor	10
Distribución de accidentes	11
Accidentes con lesionados graves.....	13
Análisis de Puntos críticos	14
Accidentes según mes de ocurrencia	15
Accidentes por día de la semana.....	15
Accidentes por horario de ocurrencia.....	16
Distribución de los accidentes durante los horarios pico.....	17
Condición meteorológica	18
Tipos de accidente y partes intervinientes.....	18
Involucrados por edad y género.....	19
Lesionados	20
Lesionados por tipo de accidente.....	21
Lesionados por día de la semana.....	21
Vehículos.....	22
Zona de impacto.....	22
Consideraciones finales.....	23

Participantes

Integrantes del Observatorio

- Subsecretaría de Seguridad Ciudadana y Convivencia
- Seguridad Vial
- Guardia Urbana Sunchales
- Concejo Municipal
- ADESu
- Hospital Dr. Almicar Gorosito
- Fundación Grupo Sancor Seguros
- Grupo Sancor Seguros
- Fundación ATILRA.

Aporte de Datos

- SanCor Seguros
- Guardia Urbana Sunchales
- Hospital Dr Almicar Gorosito
- Subsecretaria de Seguridad Ciudadana y Convivencia

Procesamiento e Informe Final

Subsecretaria de Seguridad Ciudadana y Convivencia

Resumen y Contexto

Este informe, basado en los datos recolectados por los miembros del Observatorio de Seguridad y Siniestralidad Vial, es el resultado del esfuerzo articulado entre los sectores público y privado de la Ciudad de Sunchales y tiene como objetivo generar información que ayude a comprender con mayor precisión la problemática en torno a Seguridad Vial y a la vez sirva como insumo para la implementación de políticas públicas en beneficio de toda la comunidad.

El Observatorio de Seguridad y Siniestralidad Vial se inició en el año 2.014 con el objetivo de detectar zonas críticas y/o de conflictos de tránsito, como así también intentar vislumbrar comportamientos y/o situaciones de las personas involucradas. En el año 2.017 se lo instituye y reglamenta formalmente a través de la Ordenanza 2641/2017.

El trabajo realizado en el transcurso de estos 10 años tiene su base en dos pilares: la construcción de información específica que otorgue sustento técnico a las decisiones que se tomen, y la articulación con los distintos actores de la ciudad, buscando generar políticas basadas en el consenso a partir de alianzas estratégicas con importantes actores del sector privado que puedan realizar aportes a esta iniciativa.

Un hito clave en este proyecto fue la sistematización e informatización de la recolección, procesamiento y almacenamiento de datos a partir de 2.020, mediante un software desarrollado a medida de las necesidades que el Observatorio requería. Esta herramienta nos permitió contar con información confiable, homogénea y estandarizada, lo que facilitó el seguimiento continuo de las principales variables de nuestro interés.

Metodología:

La metodología de investigación actual es el resultado del trabajo consensuado por los integrantes del Observatorio a través del tiempo.

Recolección de Datos:

Area Sistemas del Observatorio

Ingreso de Datos al Sistema:

- Importación Directa de Datos (Sancor Seguros)
- Carga Manual Directa en el Sistema (GUS y Subsecretaría de Seguridad)
- Planillas (hojas de cálculo en la nube) diseñadas para su posterior carga manual (Hospital y otros)

Formato de los Datos:

Una de las dificultades con la que nos encontramos fue la heterogeneidad de los datos recibidos dado que cada fuente tiene sus propias particularidades. Esto se debe a que obtienen los mismos en función a la naturaleza misma de su actividad. Otra observación es que en muchos casos, la información brindada es valiosa, pero incompleta.

En función de eso se decidió:

1 – Establecer cuales son los datos indispensables como mínimo para poder aceptar un incidente en particular:

- Fecha
- Hora
- Ubicación exacta. Georeferenciada.
- Tipo de accidente (basado en los vehículos o partes involucradas)

2 – Definir datos de interés que pueden o no estar presentes

- Condición meteorológica
- Datos de los participantes:
 - rol (conductor , peatón , etc)
 - género
 - edad
 - gravedad de la lesión
 - norma infligida
- Datos de los vehículos:
 - tipo (auto, moto , etc)
 - impacto (posterior , lateral , etc)
 - dominio
 - descripción

3 – Diseñar un sistema de UNIFICACION que nos permita identificar y agrupar los datos provistos por distintas fuentes aprovechando la información aportada por cada uno. A modo de ejemplo: es habitual que las aseguradoras aporten datos precisos sobre los vehículos, a la vez que el Hospital brinda la información sobre la gravedad de las lesiones que puedan haber tenido lugar. El sistema informático detecta la coincidencia en función de los datos indispensables y luego un operador se encarga de compatibilizar la información.

Procesamiento de Datos

La depuración, unificación, procesamiento de datos y elaboración de informes queda a cargo de personal especializado de la Subsecretaría de Seguridad Ciudadana y Convivencia de la Municipalidad de Sunchales.

Resguardo y Accesibilidad de los Datos

Todos los informes elaborados a partir de Agosto de 2.014 están publicados en la página Web de la Municipalidad.

Los incidentes registrados a partir del 1 de enero de 2.020 quedan almacenados en el Sistema Informático del Observatorio y son accesibles, para los usuarios autorizados, a través de la plataforma web. Esta información puede ser tratada según los requerimientos de quien consulta (histórico georeferenciado, por tipo de vehículo, por tipo de conductor, horarios, etc.). Estos datos son un insumo importante para la toma de decisiones en materia de Seguridad Vial.

Transparencia

Los datos que sirvieran de fuente para la elaboración del Informe están disponibles para todas las instituciones que forman parte del Observatorio de Seguridad y para cualquier vecino que lo solicite, a fines de verificar la correcta elaboración de la estadística.

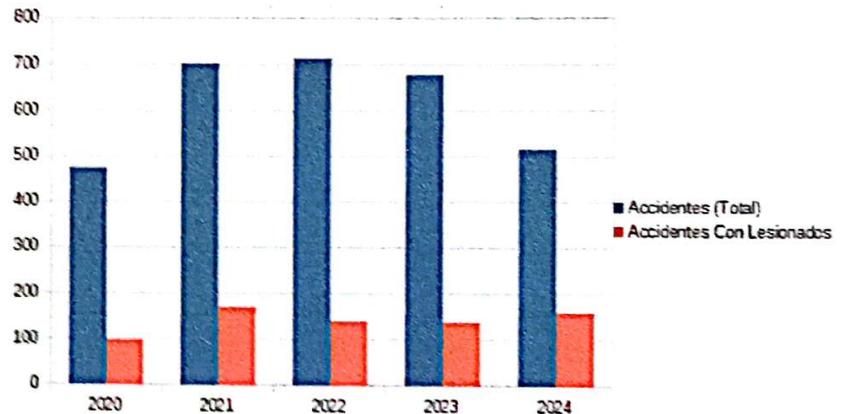
Informe 2.024

Cantidad de Accidentes Registrados:

En el período comprendido entre el 1 de Enero y 31 de Diciembre de 2.024 el Observatorio registró un total de **516 accidentes de Tránsito** que ocurrieron dentro del distrito Sunchales, inclusive aquellos que se produjeron sobre rutas nacionales y/o provinciales, en los tramos que corresponden al distrito Sunchales. De estos accidentes, en **160** se reportaron lesiones de alguna naturaleza.

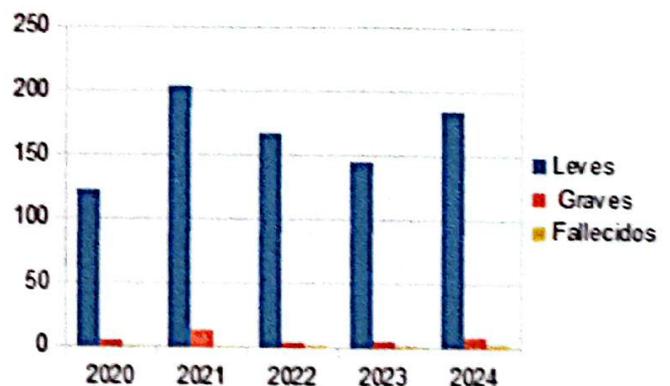
Comparación Interanual: Cantidad de Accidentes

Año	Accidentes (Total)	Accidentes Con Lesionados
2020	475	97
2021	702	171
2022	714	140
2023	677	138
2024	516	160



Comparación Interanual: Lesionados

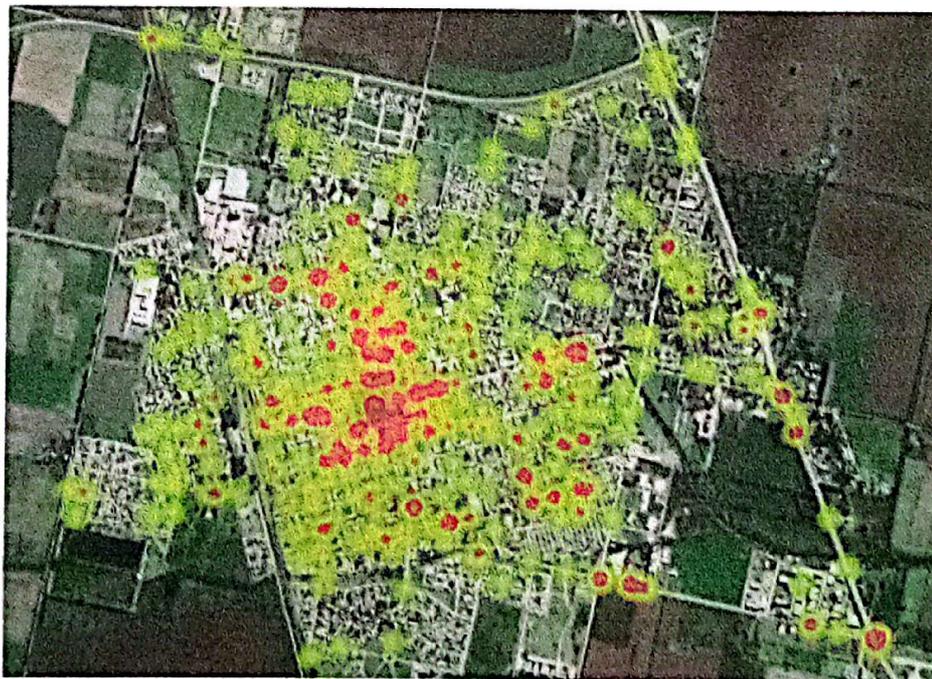
Año	Leves	Graves	Fallecidos
2020	122	5	1
2021	204	13	1
2022	167	4	2
2023	145	5	2
2024	185	8	3



Los gráficos anteriores comparan el número de accidentes y lesionados registrados durante los últimos cinco años. Los datos correspondientes al año 2020 parecen estar influenciados por los efectos de las restricciones impuestas durante la pandemia. Por otro lado, se observa una disminución notable en la cantidad de accidentes durante el año actual, aunque no así en la cantidad de lesionados.

Cabe destacar que, a lo largo de todo el período analizado, los datos se obtuvieron de las mismas fuentes y fueron clasificados y procesados con criterios idénticos.

Mapa de Calor



Distribución de accidentes

Los mapas que se presentan a continuación muestran la distribución de los accidentes de tránsito durante el año 2024. Esta representación gráfica permite identificar patrones y concentraciones de incidentes, facilitando el análisis de las áreas con mayor frecuencia de accidentes. La información visualizada es crucial para comprender las zonas de mayor riesgo y para desarrollar estrategias efectivas de prevención y mejora de la seguridad vial en nuestra comunidad.

Accidentes
(Total)



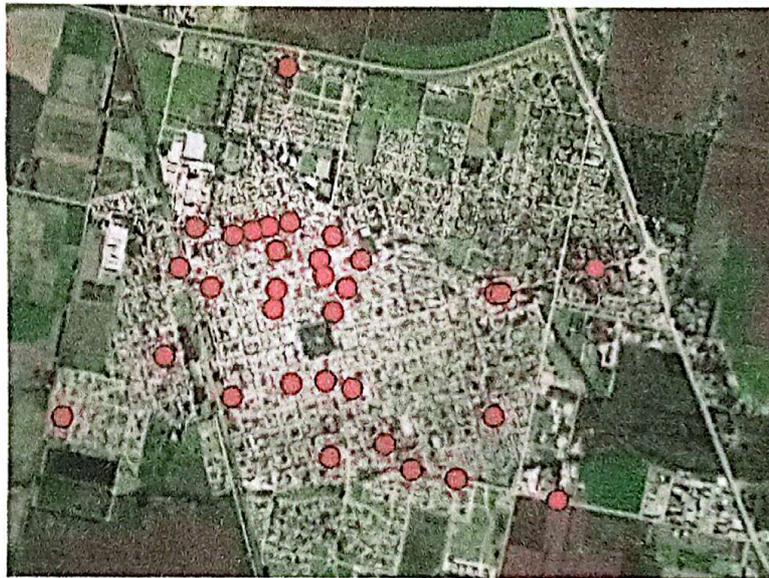
Accidentes
en Zona
Céntrica



Accidentes
con Motos



Accidentes
con
Bicicletas

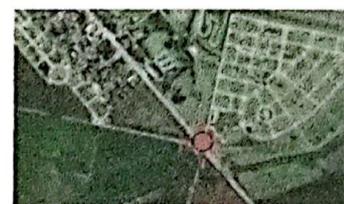


Como se puede observar, el grado de dispersión de los incidentes es alto. Sin embargo, se puede afirmar que una parte significativa de ellos ocurre en el centro de la ciudad, especialmente en avenidas y calles rápidas, así como en el tramo urbano de la Ruta 34.

No se identifican diferencias significativas en el patrón de ocurrencia de accidentes con motos respecto al total, salvo una excepción: no se registra ninguno en la Ruta 34.

En cuanto a los accidentes que involucran bicicletas, si bien la cantidad registrada es insuficiente para obtener conclusiones definitivas, se aprecia, al igual que en los casos anteriores, un alto grado de dispersión.

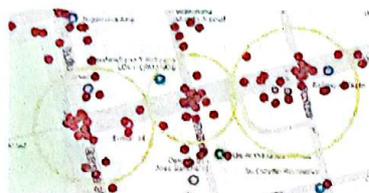
Accidentes con Lesionados Graves y/o Fatales (Período 2.020 -2.024)



La mayoría de los lesionados graves y casos fatales no ocurrieron en las rutas, sino dentro de la ciudad, aunque no necesariamente en el centro. Varios de estos incidentes se registraron en esquinas. No es posible identificar un patrón claro en la dispersión de estos accidentes.

Análisis de Puntos Críticos (Con datos del período 2.020 – 2.024)

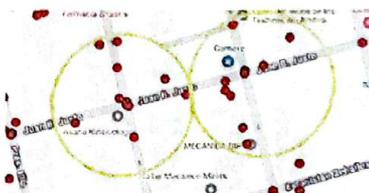
Aunque la distribución de los accidentes presenta un alto grado de dispersión, hemos identificado una serie de puntos de interés, ya sea por la información que revelan los datos registrados por el Observatorio Vial, por necesidad para la toma de decisiones, por la ocurrencia de accidentes relevantes o por los reclamos recibidos de parte de los vecinos. Cabe recordar que, si fuera necesario realizar un análisis más detallado sobre alguno de estos puntos o cualquier otro, existe la posibilidad de acceder a los datos registrados en nuestra base de datos.



Yrigoyen Entre E. López y Pasteur



Yrigoyen y Colón



J.B. Justo entre Perón y Frondizi



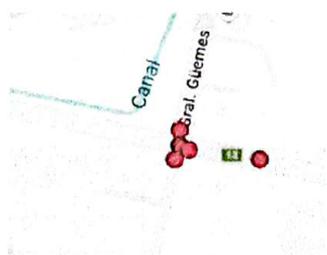
Independencia y San Martín



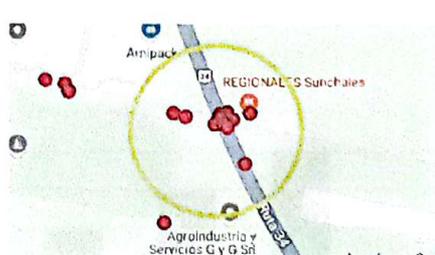
Falucho y Tucumán



Balbín



San Juan y Güemes



San Juan y Ruta 34

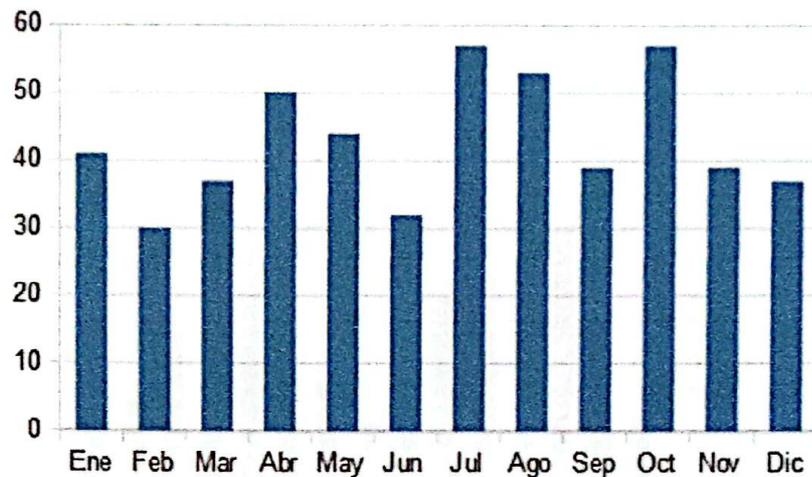
Esquina	Accidentes Registrados
J B Justo y Perón	11
J B Justo y Frondizi	11
Yrigoyen y E. López	21
Yrigoyen y Bolívar	17
Yrigoyen y Pasteur	20
Yrigoyen y Colón	14
Falucho y Tucumán	1
Balbín	escasos
San Juan y Güemes	6
San Juan y Ruta 34	14

Período evaluado : 1/1/2020 – 31/12/2024

Accidentes Registrados por Mes de Ocurrencia:

El gráfico que se presentan a continuación muestra el número de accidentes de tránsito desglosado por mes dentro del período:

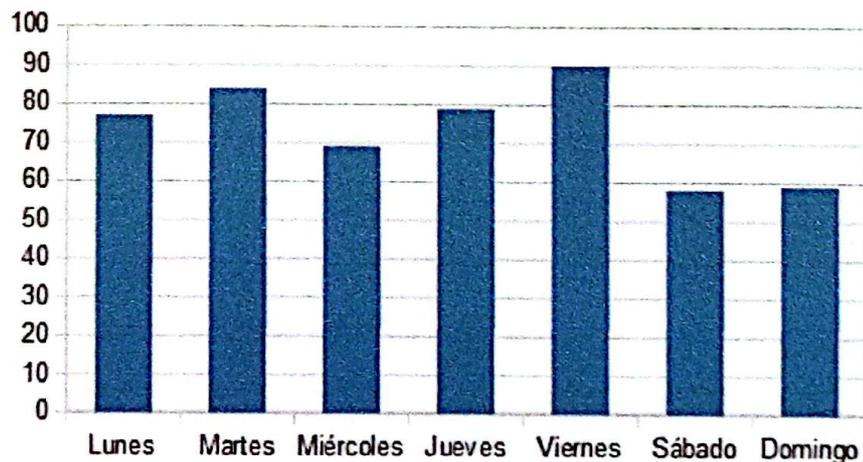
Mes	Cant.
Ene	41
Feb	30
Mar	37
Abr	50
May	44
Jun	32
Jul	57
Ago	53
Sep	39
Oct	57
Nov	39
Dic	37



Se registraron las frecuencias más altas de accidentes durante los meses de Julio, Agosto y Octubre, mientras que los valores más bajos ocurrieron en Febrero y Junio. La dispersión mensual es considerable, similar a la observada en años anteriores, aunque con un patrón diferente. A simple vista, no es posible vincular este fenómeno con factores directamente relacionados al tránsito; en cambio, se considera que podría estar asociado a la variabilidad estadística.

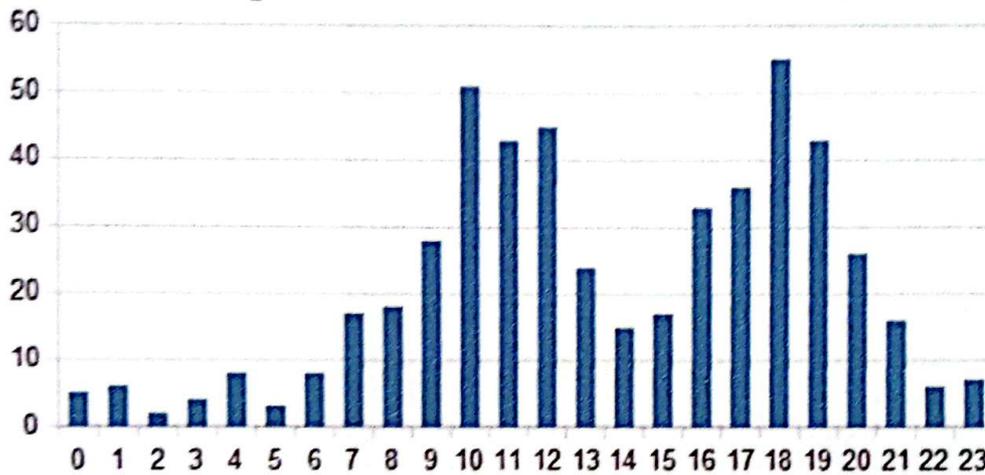
Accidentes según día de la semana

Día	Cant.
Lunes	77
Martes	84
Miércoles	69
Jueves	79
Viernes	90
Sábado	58
Domingo	59



Se observa una disminución en la frecuencia de accidentes durante el fin de semana, mientras que durante los días hábiles la distribución es relativamente homogénea, con un leve aumento los días viernes.

Accidentes según hora de ocurrencia.



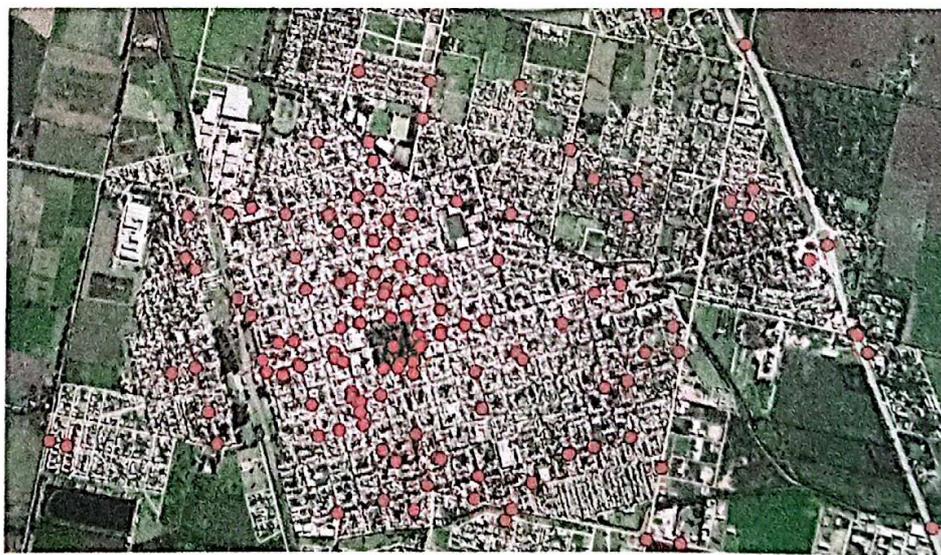
En cuanto a la distribución de accidentes de tránsito por franja horaria, se observa claramente que la mayor cantidad de accidentes ocurre entre las 10:00 y las 13:00 horas, y entre las 16:00 y las 20:00 horas. Esto parece estar claramente correlacionado con el aumento en la circulación vehicular durante estos horarios, los cuales coinciden con los períodos de ingreso y egreso del trabajo y las escuelas, así como con el horario de las actividades comerciales e industriales en general.

Distribución de accidentes durante los horarios pico:

10 a 13 hs



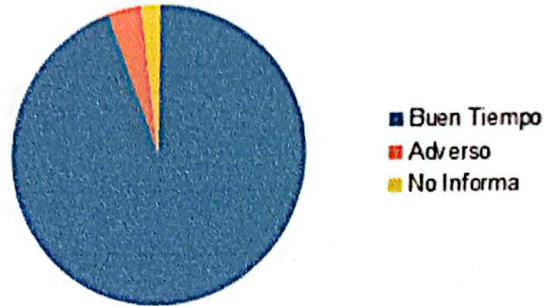
16 a 20 hs



Los incidentes durante los horarios pico – especialmente en el matutino – en términos generales tienden a concentrarse en la zona céntrica de la ciudad, donde se registra la mayor actividad comercial y escolar.

Condición meteorológica:

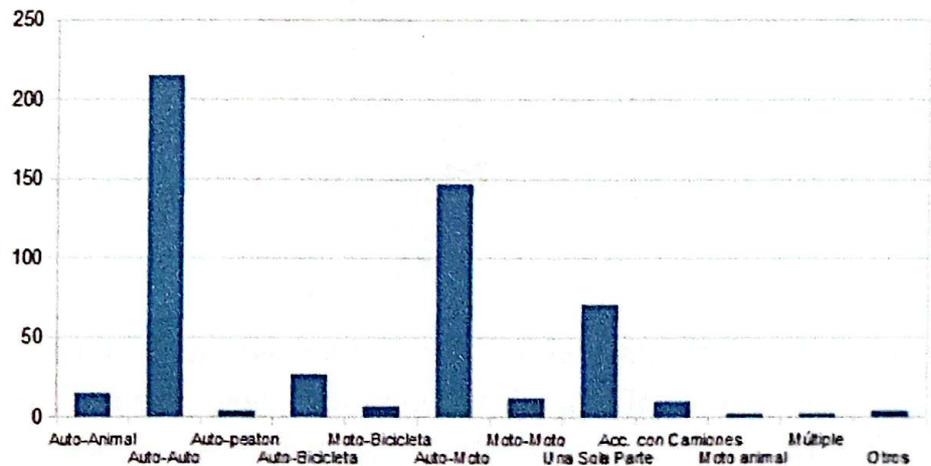
Condición Met.	Cant.
Buen Tiempo	486
Adverso	19
No Informa	11



La condición meteorológica no parece ser un factor influyente en los accidentes registrados.

Tipos de Accidente y Partes Intervinientes:

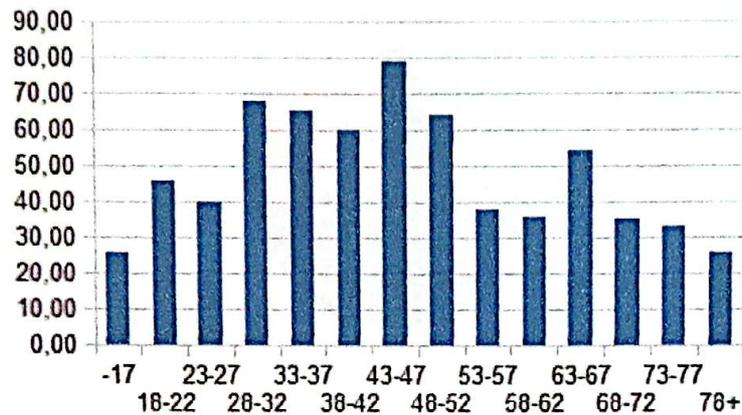
Tipo	Cant.
Auto-Animal	15
Auto-Auto	215
Auto-peaton	4
Auto-Bicicleta	27
Moto-Bicicleta	7
Auto-Moto	147
Moto-Moto	12
Una Sola Parte	71
Acc. con Camiones	10
Moto animal	2
Múltiple	2
Otros	4



La distribución de los incidentes revela que la mayoría involucra autos y camionetas, seguidos por una cantidad considerable de motos. En la categoría "Una sola parte", muchos casos están relacionados con caídas de motos o bicicletas.

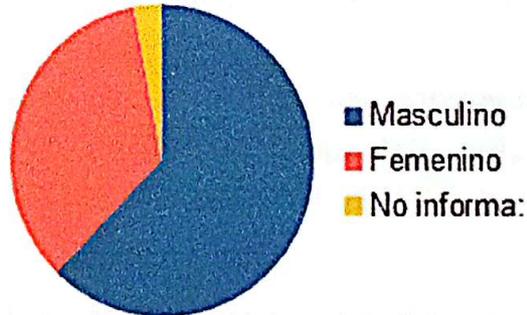
Involucrados por edad y género

Edad	Cant.
-17	26
18-22	46
23-27	40
28-32	68
33-37	65
38-42	60
43-47	79
48-52	64
53-57	38
58-62	36
63-67	54
68-72	35
73-77	33
78+	26
No Informa	56



En términos generales, las edades registradas presentan una distribución homogénea, con una leve prevalencia en la franja de 28 a 52 años. Por otro lado, se puede observar que la incidencia de menores de edad prácticamente insignificante, teniendo en cuenta que casi todos de los menores de edad involucrados son acompañantes y no conductores del vehículo involucrado.

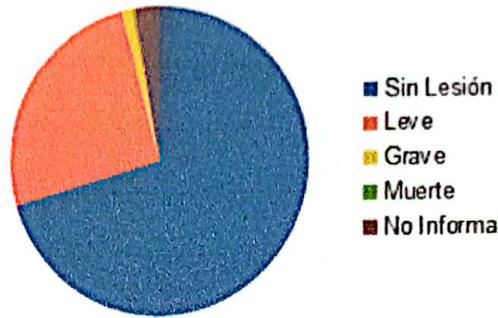
Género	%
Masculino	62,26
Femenino	34,85
No informa:	2,89



Es necesario considerar los datos anteriores en relación con la cantidad de personas que conducen vehículos en la ciudad. Según los registros de la Oficina de Licencias de Conducir de la Municipalidad de Sunchales en los últimos cinco años, el 61,75% de las licencias se han otorgado a hombres, mientras que el 38,25% corresponde a mujeres. Dado que este porcentaje es muy similar al obtenido por el Observatorio, que se mantiene prácticamente constante en todos nuestros informes, podemos inferir que el género no es un factor determinante en la causalidad de los accidentes. No se logró obtener información equivalente sobre los rangos de edad de los involucrados.

Lesionados:

Lesion	Cant.
Sin Lesión	511
Leve	185
Grave	8
Muerte	3
No Informa	19



Durante el período analizado, se registraron 185 lesionados leves, 8 lesionados graves y 3 víctimas fatales. La definición de la gravedad de una lesión se establece según el Código Penal Argentino de la siguiente manera:

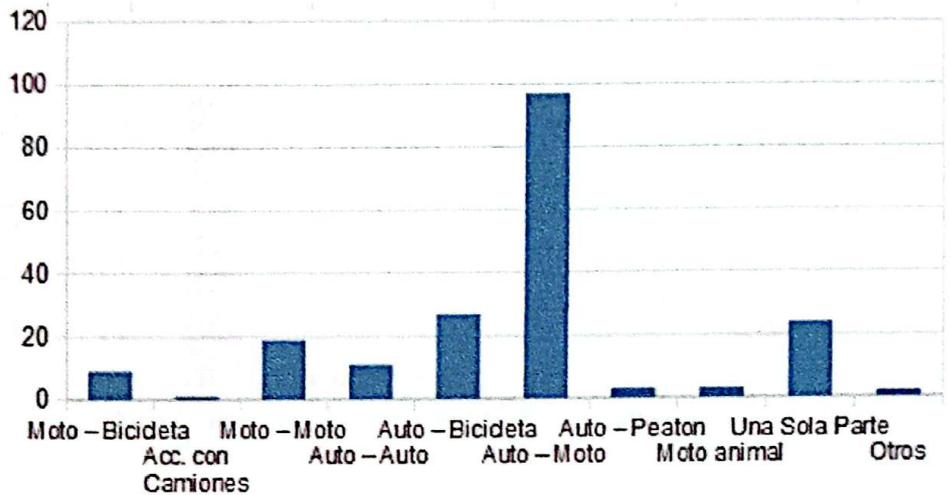
- **Lesiones Leves:** Son aquellas que no ponen en peligro la vida de la persona afectada ni generan una incapacidad permanente.
- **Lesiones Graves:** Son las que provocan en la víctima una incapacidad para trabajar por más de 30 días, la pérdida de un miembro o función, o una enfermedad que pone en peligro la vida. También incluyen lesiones que causan una debilitación permanente de la salud.
- **Lesiones Gravísimas:** Aquellas que provocan una enfermedad mental o corporal, una debilidad permanente de un órgano, una deformidad permanente del rostro, o la pérdida de la vista, el habla, el oído, o la capacidad de reproducirse.

La mayoría presentó lesiones **leves**. Los casos fatales corresponden a un peatón que cruzó la bocacalle con semáforo en verde para los vehículos, un conductor de auto a gran velocidad que cae al canal Norte y a un motociclista que sufre una colisión con un auto.

Lesionados por Tipo de Accidente:

Tipo Incidente	Cant.
Moto – Bicicleta	9
Acc. con Camiones	1
Moto – Moto	19
Auto – Auto	11
Auto – Bicicleta	27
Auto – Moto	97
Auto – Peaton	3
Moto animal	3
Una Sola Parte	24 (*)
Otros	2

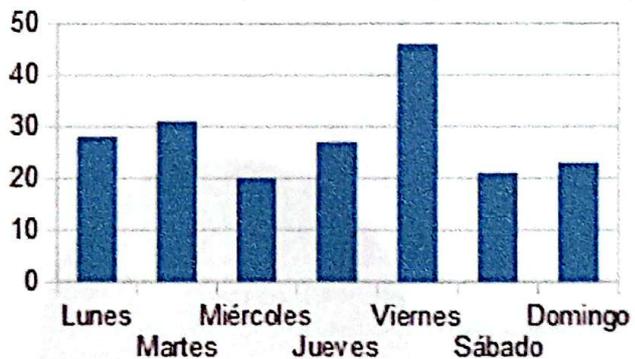
(*) 16 moto
2 bicicleta
6 autos



Aunque la mayoría de los vehículos involucrados en los siniestros son autos o camionetas, 173 de las 196 personas lesionadas registradas durante el período analizado se desplazaban en vehículos de dos ruedas: 138 en motos y 35 en bicicletas.

Lesionados por día de la semana:

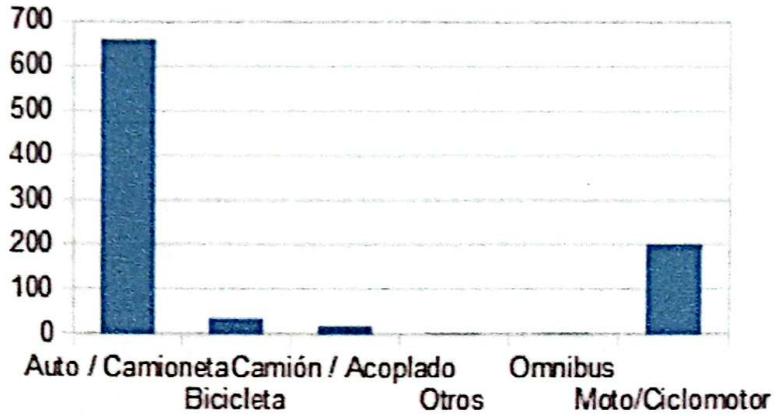
Día	Cant.
Lunes	28
Martes	31
Miércoles	20
Jueves	27
Viernes	46
Sábado	21
Domingo	23



Llama la atención un marcado incremento de lesionados los días Viernes en relación a la distribución de accidentes registrados según día de la semana (Página 15) .

Vehículos Siniestrados:

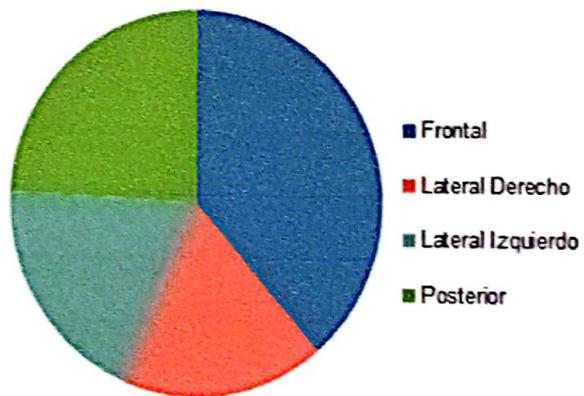
Vehículo	Cant.
Auto / Camioneta	660
Bicicleta	34
Camión / Acoplado	16
Otros	1
Omnibus	1
Moto	199



Los autos y las camionetas representaron el 72,40% de los vehículos involucrados en accidentes durante el período analizado. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, el 88,26% de las personas lesionadas se desplazaban en moto o bicicleta.

Zona de Impacto en Vehículos:

Zona	Cant.
Frontal	211
Lateral Derecho	96
Lateral Izquierdo	107
Posterior	132
No Informa	365



Consideraciones Finales

La comparación entre la información obtenida durante el período estudiado y los informes previos muestra que los principales indicadores de interés tienden en general a mantenerse estables con el tiempo.

Dado que disponemos de datos homogéneos desde el año 2.020 en nuestro sistema, se sugiere utilizar el conjunto completo de datos para obtener conclusiones significativas, especialmente en lo que respecta a puntos conflictivos de tránsito, cantidad y gravedad de los lesionados, entre otros aspectos. Un mayor volumen de datos reduce la posibilidad de sesgo estadístico y, por lo tanto, incrementa la confiabilidad de los resultados.

Asimismo, es importante recordar que los datos a nivel individual están siempre disponibles. Ante la necesidad de investigar un tema en profundidad, no solo contamos con los informes periódicos como el que presentamos en esta ocasión, sino que también podemos acceder a las fuentes originales para explorar temas específicos, como por ejemplo un punto conflictivo en la ciudad.