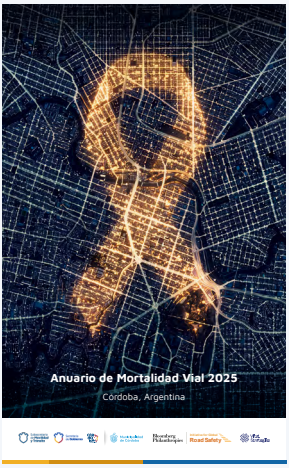


Anuario de Mortalidad Vial 2025

Córdoba, Argentina

Subsecretaría de Movilidad y Tránsito
Secretaría de Gobierno
Córdoba Capital
Municipalidad de Córdoba
Bloomberg Philanthropies
Initiative for Global Road Safety
Vital Strategies



Créditos

Municipalidad de la Ciudad de Córdoba

Intendente de la Ciudad de Córdoba
Dr. Daniel Passerini

Viceintendente de la Ciudad de Córdoba
Dr. Javier Pretto

Secretaría de Gobierno
Secretario Rodrigo Fernández

Subsecretaría de Movilidad y Tránsito
Subsecretario Eduardo Ramírez Rujinsky

Secretaría de Ciudad Inteligente y Transformación Digital
Secretario Ignacio Gei

Director General de Tránsito y Educación Vial
Matías Paredes

Iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global (BIGRS) – Vital Strategies

Coordinadora de Datos. **Lic. Valeria Unzaga**
Asesor Senior Regional. **Mg. Diego Vargas**

Anuario de Mortalidad Vial 2025

Córdoba, Argentina

Índice de Contenido

Créditos 2
1. Presentación 9
2. Prefacio 11
3. Resumen ejecutivo 12
4. Abreviaciones y siglas 13

5. Metodología 14
5.1 Definiciones 15
5.2 Fuentes de datos 16
5.3 Indicadores estadísticos 17
5.4 Cambios metodológicos respecto del Anuario 2024 17

6. Datos de contexto 19
6.1 Población 20
6.2 Parque Vehicular 21
6.3 Licencias de conducir 22
6.4 Movilidad urbana 25
6.5 Siniestralidad y víctimas 25
6.5.1 Evolución de las muertes viales 25
6.5.2 Lesiones Culposas por Siniestros Viales 27
6.5.3 Mortalidad vial por ciudad 2025 28
6.5.4 Muertes viales y otras muertes violentas por causa externa 29

7. Perfil de las fatalidades en la ciudad de Córdoba 30
7.1 Distribución por usuarios viales 2021-2025 31
7.1.1 Siniestros fatales según lugar del hecho 2021-2025 32
7.1.2 Siniestros fatales según tipo 2021-2025 33
7.1.3 Siniestros fatales según tipo por mes, horario y día. Acumulado 2021-2025 34
7.1.4 Matriz de interacciones acumulada 2021-2025 36
7.1.5 Víctimas fatales según momento del fallecimiento 2025 37
7.1.6 Víctimas fatales por mes y usuario vial 2025 37
7.1.7 Siniestros con fallecidos según hora del día 2025 38
7.1.8 Siniestros con fallecidos según día de la semana 2025 39
7.1.9 Víctimas fatales según sexo y edad 2025 40
7.2 Siniestros asociados a motociclistas 42
7.2.1 Motociclistas fallecidos por día de la semana y hora 2025 42
7.2.2 Motociclistas fallecidos por edad y sexo 2025 44
7.3 Siniestros Asociados a Peatones 45
7.3.1 Peatones fallecidos por día de la semana y hora 2025 46
7.3.2 Peatones fallecidos por edad y sexo 2025 48

8. Factores de riesgo y la Seguridad Vial como problema de salud pública 49
8.1 Exceso de Velocidad 50

9. Anexo cartográfico 53
9.1 Criterios 54
9.2 Principales resultados 54

10. Acciones por la Seguridad Vial 2025 63
10.1 Comunicación y Campañas 64
10.1.1 Taller de Comunicaciones Estratégicas en Seguridad Vial, Bariloche (Marzo) 64
10.1.2 Tercer «Mayo Amarillo» en Córdoba (Mayo) 65



Subsecretaría de Movilidad y Tránsito · Secretaría de Gobierno · Córdoba · Municipalidad de Córdoba

10.1.3 Workshop con periodistas sobre Seguridad Vial (Septiembre) 67
10.1.4 Campaña masiva «Bajá un cambio. 10 km/h hacen la diferencia entre la vida y la muerte» (Septiembre) 68
10.1.5 Conmemoración del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros Viales (Noviembre) 70
10.2 Educación Vial 71
10.2.1 Educación Vial Infantil 71
10.2.2 Talleres para estudiantes secundarios 72
10.2.3 Cursos obligatorios para licencias profesionales, motos y delivery 73
10.2.4 Programa «Córdoba Con Vos» 73
10.2.5 Actualización de la Guía de Estudio y normativa municipal 74
10.3 Infraestructura 75
10.3.1 Implementación proyecto Av. Colón y Avellaneda (Marzo) 75
10.3.2 Proyecto Corredor Av. Colón 76
10.3.3 Lanzamiento del Manual de Calles (Octubre) 77
10.3.4 Workshop de aplicación del Manual de Calles (Octubre) 78
10.3.5 Revisión de diseño Av. Ambrosio Olmos 79
10.3.6 Curso Auditorías en Seguridad Vial (Diciembre) 79
10.3.7 Obras y señalización 79
10.4 Control y Fiscalización 83
10.4.1 Capacitación en gestión de las emociones 83
10.4.2 Participación en la Tercera Jornada de Seguridad Vial para América Latina 84
10.4.3 Presentación del primer Manual de Procedimientos de la Policía Municipal de Tránsito 85
10.4.4 Participación en la Cuarta Jornada de Seguridad Vial para América Latina 86
10.4.5 Capacitación en Judo Verbal: técnicas para desescalar conflictos 86
10.4.6 Curso de armado de puestos de control seguros y eficientes 87
10.4.7 Capacitación sobre conducción bajo los efectos del alcohol y drogas 87
10.4.8 Donación de cinemómetros Trucam II 88
10.4.9 Donación de equipamiento para operativos de control 89
10.4.10 Capacitación en Judo Verbal y Gestión de las Emociones 89
10.5 Datos y Evaluación 90
10.5.1 La Municipalidad presentó los datos de mortalidad vial 2024 y dio cierre al Mayo Amarillo (Mayo) 90
10.5.2 Acuerdos de intercambio de datos (Septiembre) 91
10.5.3 Publicación del Anuario de Siniestralidad Vial 2024 (Octubre) 91
10.6 Coordinación general del proyecto 92
10.6.1 Reunión de Alcaldes Córdoba y Quito (Febrero) 92
10.6.2 Córdoba participó del Argentina Partner Meeting de Bloomberg Philanthropies (Octubre) 93
10.6.3 Mesa de trabajo interinstitucional por la Seguridad Vial (Diciembre) 94



Índice de Gráficos

Gráfico 1	Evolución de la población en la ciudad de Córdoba. Período 2021-2025	20
Gráfico 2	Composición de la población por sexo. Ciudad de Córdoba 2025	20
Gráfico 3	Composición del Parque Vehicular radicado al cierre de 2025	21
Gráfico 4	Licencias otorgadas por año 2021-2025	23
Gráfico 5	Licencias otorgadas por mes. Años 2024 y 2025	23
Gráfico 6	Licencias de conducir por sexo. Año 2025	24
Gráfico 7	Licencias otorgadas por edad. Año 2025	24
Gráfico 8	Evolución de muertes viales y tasa de mortalidad 2021-2025	26
Gráfico 9	Tasa de mortalidad vial. Ciudad de Córdoba y Argentina 2021-2025	26
Gráfico 10	Lesiones por tipo 2021-2025	27
Gráfico 11	Tipos de lesiones. Acumulado 2021-2025	27
Gráfico 12	Tasas de muertes viales por ciudad 2025	28
Gráfico 13	Muertes violentas por tipo. Acumulado 2021-2025	29
Gráfico 14	Serie histórica por tipo de usuario 2021-2025	31
Gráfico 15	Víctimas fatales por tipo de usuario 2025	32
Gráfico 16	Víctimas fatales según lugar del hecho 2021-2025	33
Gráfico 17	Víctimas fatales según tipo de siniestro 2021-2025	34
Gráfico 18	Siniestros según tipo. Acumulado 2021-2025	34
Gráfico 19	Siniestros fatales según tipo por mes. Acumulado 2021-2025	35
Gráfico 20	Tipo de siniestro según franja horaria. Acumulado 2021-2025	35
Gráfico 21	Tipo de siniestro según día de la semana. Acumulado 2021-2025	36
Gráfico 22	Matriz de interacciones acumulada 2021-2025	36
Gráfico 23	Víctimas fatales según momento del fallecimiento 2025	37
Gráfico 24	Víctimas por mes y tipo de usuario 2025	37
Gráfico 25	Siniestros fatales según franja horaria 2025	38
Gráfico 26	Víctimas fatales por sexo según franja horaria. Acumulado 2021-2025	39
Gráfico 27	Siniestros con fallecidos según día de la semana 2025	40
Gráfico 28	Víctimas fatales según sexo y edad 2025	41
Gráfico 29	Matriz de interacciones de fatalidades de motociclistas por año 2021-2025	42

Gráfico 30	Motociclistas fallecidos por día de la semana 2025	43
Gráfico 31	Motociclistas fallecidos según franja horaria 2025	44
Gráfico 32	Motociclistas fallecidos por edad y sexo 2025	45
Gráfico 33	Peatones fallecidos y su peso sobre el total de víctimas y sobre los usuarios vulnerables 2021-2025	45
Gráfico 34	Matriz de interacciones de fatalidades de peatones por año 2021-2025	46
Gráfico 35	Peatones fallecidos por día de la semana 2025	47
Gráfico 36	Peatones fallecidos según franja horaria 2025	47
Gráfico 37	Peatones fallecidos por edad y sexo 2025	48
Gráfico 38	Porcentaje de vehículos que circulan por encima del límite de velocidad, por ronda	51
Gráfico 39	Exceso de Velocidad por tipo de vehículo. Ronda 6 (octubre 2025)	51
Gráfico 40	Exceso de Velocidad y velocidad media por tipo de vía. Ronda 6 (octubre 2025)	52

Índice de Mapas

Mapa 1	Zonas críticas. Todas las víctimas fatales. Acumulado 2021-2025	55
Mapa 2	Corredores críticos. Todas las víctimas fatales. Acumulado 2021-2025	56
Mapa 3	Zonas críticas por tipo de usuario. Acumulado 2021-2025	57
Mapa 4	Densidad de peatones fallecidos. Acumulado 2021-2025	58
Mapa 5	Zonas críticas de motociclistas. Acumulado 2021-2025	59
Mapa 6	Corredores críticos de motociclistas. Acumulado 2021-2025	60
Mapa 7	Densidad de ciclistas fallecidos. Acumulado 2021-2025	61
Mapa 8	Densidad de ocupantes de vehículos de 4 ruedas o más fallecidos. Acumulado 2021-2025	62

Índice de Tablas

Tabla 1	Datos clave 2025	12
Tabla 2	Abreviaciones y siglas	13
Tabla 3	Composición del Parque Vehicular radicado al cierre de 2025	21
Tabla 4	Indicadores de motorización y fatalidad 2025	22
Tabla 5	Licencias de conducir otorgadas por año 2021-2025	22
Tabla 6	Reparto modal de los viajes. Área metropolitana de Córdoba, 2009 y 2022	25
Tabla 7	Evolución de muertes y tasas de mortalidad por siniestros viales. Córdoba 2021-2025	25
Tabla 8	Muertes viales y tasas de mortalidad en ciudades seleccionadas 2025	28
Tabla 9	Muertes violentas por causa externa por año 2021-2025	29
Tabla 10	Víctimas fatales por tipo de usuario 2021-2025	31
Tabla 11	Víctimas fatales según lugar del hecho 2021-2025	32
Tabla 12	Víctimas fatales según tipo de siniestro 2021-2025	33
Tabla 13	Siniestros fatales según franja horaria 2025	38
Tabla 14	Siniestros con fallecidos según día de la semana 2025	39
Tabla 15	Víctimas fatales según sexo y edad 2025	40
Tabla 16	Tasas de mortalidad vial por sexo 2021-2025 (por 100.000 habitantes)	41
Tabla 17	Motociclistas fallecidos por día de la semana 2025	42
Tabla 18	Motociclistas fallecidos según franja horaria 2025	43
Tabla 19	Motociclistas fallecidos por edad y sexo 2025	44
Tabla 20	Peatones fallecidos por día de la semana 2025	46
Tabla 21	Peatones fallecidos según franja horaria 2025	47
Tabla 22	Peatones fallecidos por edad y sexo 2025	48
Tabla 23	Observaciones de velocidad por ronda 2023-2025	50

1. Presentación

Ninguna muerte en el tránsito es aceptable. Ese principio está detrás de cada una de las acciones que reúne este anuario: cada control, cada intervención en las calles, cada campaña y cada decisión tomada a partir de los datos tienen un mismo propósito, cuidar la vida de quienes transitan en la ciudad de Córdoba.

Para quienes tenemos la responsabilidad de gestionar la movilidad de la ciudad, la Seguridad Vial no es un tema más de la agenda: es un compromiso con la vida.

El problema tiene una magnitud enorme: Cada año mueren 1,19 millones de personas según el Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2023 de la Organización Mundial de la Salud.

En nuestra ciudad, el Anuario de Mortalidad Vial 2025 registra 58 víctimas fatales: un promedio de una persona cada seis días, aproximadamente. Es una cifra que nos duele y nos interpela. Si bien representa una reducción del 23,7% respecto de 2024 y una tasa de 3,75 fallecidos cada 100.000 habitantes, la más baja del período 2021-2025, este dato requiere una interpretación cautelosa: las cifras pueden presentar variaciones interanuales atribuibles, en parte, a factores estadísticos. Por sí solas, estas fluctuaciones no permiten atribuir el descenso a medidas específicas ni confirmar la existencia de una tendencia sostenida. Lo que sí podemos afirmar es que cada vida perdida refuerza nuestro compromiso de seguir trabajando por una movilidad más segura.

La evidencia es clara: la velocidad es el principal factor de riesgo. Es el factor más determinante, tanto en la probabilidad de que ocurra un siniestro como en la gravedad de sus consecuencias. La gestión de la velocidad, mediante la implementación de límites adecuados al contexto, el diseño de infraestructura que propicie velocidades seguras, el control efectivo de su cumplimiento y las campañas de comunicación, constituye una estrategia respaldada por la evidencia científica y adoptada por numerosas ciudades del mundo. En Córdoba, asumimos el compromiso de avanzar en esa misma dirección, con políticas de gestión de la velocidad orientadas a salvar vidas.

Desde 2022, Córdoba forma parte de la Iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global (BIGRS), una alianza internacional que nos permite incorporar estrategias basadas en evidencia para prevenir siniestros y salvar vidas. Recientemente, esa alianza se renovó hasta el 2030, con el inicio de una nueva fase de implementación. Esta renovación es un reconocimiento a los avances de la ciudad y a una forma de hacer política pública que se apoya en los datos. También es una responsabilidad: la de sostener y profundizar este trabajo.

Con el apoyo técnico de BIGRS y sus socios, seguiremos fortaleciendo políticas que combinan datos, fiscalización, comunicación e intervenciones

en las calles bajo el enfoque de Sistema Seguro. En esa línea, estamos avanzando en la creación del Observatorio de Seguridad Vial municipal, con el objetivo de contar con información propia, sistemática y oportuna para orientar las decisiones.

Este anuario reúne el trabajo realizado durante 2025 y lo hace público: medir, rendir cuentas y aprender de lo que hacemos es parte de ese compromiso.

El objetivo es que cada vecino o vecina que sale a la calle en la ciudad, pueda volver sano y salvo a su casa. Seguimos trabajando para que así sea.



Eduardo Ramirez Rujinsky
Subsecretario de Movilidad y Tránsito
Municipalidad de Córdoba

2. Prefacio

Las cifras que reúne este anuario no son solo un registro de siniestros con victimas fatales: son la expresión de cómo nos movemos, de cómo compartimos la calle y de a quién le asignamos, en los hechos, prioridad en el espacio público. La forma en que transitamos es producto de la interacción social, y esa interacción está atravesada por contextos culturales, hábitos y representaciones que se aprenden y que, por lo tanto, también pueden transformarse.

Los datos de la ciudad lo muestran con claridad. Entre 2021 y 2025 fallecieron 372 personas en siniestros viales en Córdoba. El 76,9% eran usuarios vulnerables de la vía (motociclistas, peatones y ciclistas) y más de la mitad, el 54,8%, motociclistas. En 2025 las muertes bajaron, pero ese descenso no fue parejo: el peso de los usuarios vulnerables sobre el total pasó del 73,2% en 2021 al 86,2% en 2025, y el de los motociclistas, del 54,9% al 60,3%. Las víctimas se concentran cada vez más en quienes circulan con menos protección.

Rediseñar la convivencia vial implica, entonces, incorporar al imaginario social quiénes deben tener prioridad en la calle. Los peatones, los ciclistas y los motociclistas son prioridad no solo porque son quienes sufren las consecuencias más graves ante un siniestro, sino también porque una ciudad pensada para ellos es más sostenible a largo plazo para toda la sociedad.

La velocidad es el punto en el que esa prioridad se vuelve concreta. Según la Organización Mundial de la Salud, una persona atropellada por un vehículo que circula a 30 km/h tiene un 90% de probabilidades de sobrevivir, y menos del 50% cuando la velocidad es mayor. La evidencia indica que establecer límites de 30 km/h en zonas urbanas puede reducir las muertes viales hasta en un 40%, además de tener efectos positivos en el ambiente, el consumo de energía y la salud pública: menos consumo de combustible y más desplazamientos a pie y en bicicleta.

Mirar la movilidad desde una perspectiva sociocultural también exige no generalizar la interpretación de los comportamientos. El antropólogo Marc Augé llamó "no lugares" a los espacios de tránsito en los que no nos definimos por nuestra historia ni por nuestros vínculos, sino por el motivo que nos reúne allí: somos conductores, pasajeros, peatones. La calle, cuando se vive solo como espacio de paso, corre el riesgo de convertirse en eso. La pregunta es desde qué lugar miramos las formas en que nos movilizamos, y qué ciudad construimos cuando el otro es apenas alguien que se interpone en nuestro recorrido.

Hay medios de transporte que forman parte de nuestra vida desde momentos primarios, como la bicicleta de la infancia. Recordarlos nos invita a volver a vincularnos con aquello que mejor nos define: una forma de habitar la ciudad más lenta, más cercana y más cuidadosa de los demás.

Fuentes:
Augé, M. (1993). Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Barcelona: Gedisa. (Edición original en francés, 1992).
Organización Mundial de la Salud (2017). Control de la velocidad. Ginebra: OMS.
Organización Mundial de la Salud (2021). Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial: Calles para la vida #Love30. Ginebra: OMS.

3. Resumen ejecutivo

Durante 2025 se registraron 58 víctimas fatales por siniestros viales en la ciudad de Córdoba, 18 menos que en 2024, lo que representa una variación interanual de -23,7%. Es el valor más bajo de la serie 2021-2025 y el segundo año consecutivo de descenso, luego del máximo de 93 fallecidos registrado en 2023.

La tasa de mortalidad se ubicó en 3,75 fallecidos cada 100.000 habitantes, frente a 4,93 en 2024.[1]

Los usuarios vulnerables de la vía —motociclistas, peatones y ciclistas— concentraron el 86,2% de los fallecidos. Los motociclistas continúan siendo el grupo más afectado: 35 víctimas, el 60,3% del total, la proporción más alta de los últimos cinco años. Los peatones representaron el 22,4%, los ocupantes de vehículos de 4 ruedas o más el 13,8% y los ciclistas el 3,4%.

El 81,0% de las víctimas fueron varones. La tasa de mortalidad masculina (6,28 por 100.000) fue 4,6 veces la femenina (1,38). El rango de 20 a 29 años reunió 19 fallecidos, un tercio del total.

Las colisiones fueron el tipo de siniestro más frecuente (30 víctimas, 51,7%), seguidas por los atropellos a peatones (12), los choques contra objetos fijos (9) y los vuelcos o despistes (7). El 58,6% de los hechos ocurrió entre las 18:00 y las 05:59, y el 63,8% de las personas falleció en el lugar del hecho.

El análisis territorial 2021-2025, incorporado en esta edición como anexo cartográfico, identificó 8 zonas críticas y 11 corredores críticos. Las mayores concentraciones, con 5 o 6 víctimas fatales cada una, se ubican sobre Av. Colón, Av. Juan B. Justo, el entorno de Av. de Circunvalación (NO) y Bv. de los Alemanes. Los motociclistas explican la mayoría de los casos en esas zonas.

Tabla 1 Datos clave 2025

Indicador	2025
Víctimas fatales 2025	58
Variación respecto de 2024	-23,7%
Tasa por 100.000 habitantes	3,75
Motociclistas	35 (60,3%)
Usuarios vulnerables (motociclistas, peatones y ciclistas)	86,2%
Varones	81,0%
Fallecidos en el lugar del hecho	63,8%

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia (COPEC) y de la Policía de la Provincia de Córdoba; población: INDEC.

1. Las tasas de esta edición se calculan con las estimaciones de población del INDEC base Censo 2022, por lo que difieren levemente de las publicadas en el Anuario 2024.

4. Abreviaciones y siglas

Tabla 2 Abreviaciones y siglas

Sigla	Significado
ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
CBA	Ciudad de Córdoba
CPC	Centro de Participación Comunal
DNOV	Dirección Nacional de Observatorio Vial
DNRPA	Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios
DSNI	Dirección del Sistema Nacional de Infracciones
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos
IPSIBAT	Instituto de Psicología Básica, Aplicada y Tecnología (CONICET)
JH-IIRU	Johns Hopkins International Injury Research Unit
MSN	Ministerio de Seguridad de la Nación
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OSC	Observatorio de Seguridad y Convivencia
SAT	Sistema de Alerta Temprana
SEN	Sistema Estadístico Nacional
SNIC	Sistema Nacional de Información Criminal

05

Metodología



5. Metodología

5.1 Definiciones

SAT: Es un componente del Sistema Nacional de Información Criminal que se encarga de recopilar información detallada sobre ciertos tipos de delitos. En particular, recopila datos a nivel de microdatos obtenidos de sumarios o preventivos policiales sobre hechos de tránsito o accidentes viales con víctimas fatales.

SAT Muertes Viales: Los principales datos que recaba son: número de sumario, fecha, hora y lugar del hecho, modo de producción, motivo que origina el registro, condiciones climáticas, características del semáforo, edad, sexo y tipo de vehículo de las personas involucradas.

Siniestro vial: Es un suceso que ocurre cuando un vehículo entra en contacto contra otro vehículo, peatón, animal u otra obstrucción estacionaria como un poste, un edificio o un árbol, entre otros. Estos sucesos a menudo resultan en daños materiales y/o lesiones de diversa gravedad, discapacidad o muerte, así como costos para la sociedad y para las personas involucradas.

Siniestro vial con víctimas fatales: Todo aquel hecho vial en el que resulta al menos una persona fallecida, ya sea en el acto o hasta los treinta días subsiguientes.

Víctima fatal por siniestro vial: Aquella persona que fallece de inmediato o dentro de los 30 días siguientes como consecuencia de un traumatismo causado por el siniestro vial (se exceptúan los suicidios).

Parque vehicular registrado: Contempla a aquellos vehículos automotores, motovehículos y máquinas viales radicados en la ciudad que tributan al municipio el pago de patente.

Se adoptaron las categorías del Parque Vehicular registrado de la ANSV:

Parque automotor: incluye automóviles, camionetas, utilitarios, camiones y ómnibus.

Parque motovehicular: incluye motocicletas, ciclomotores, motocarros, motocargas y motofurgones, motonetas, triciclos y cuatriciclos con motor.

Parque de acoplados: incluye vehículos no autopropulsados diseñados y fabricados para ser remolcados por un vehículo automotor y como transporte de carga.

Parque de maquinarias: incluye máquinas agrícolas, aplanadoras, grúas mecánicas y tractores, entre otros.

Tipos de vehículos. SAT Muertes Viales:

Micro larga distancia: transporte de pasajeros de larga distancia o que presta un servicio interurbano, pudiendo circular por zona rural, ingresando a las zonas urbanas para ascenso y descenso de pasajeros.

Colectivo: transporte de pasajeros urbano.

Camión: vehículo destinado a transporte de carga. Incluye el camión tipo chasis y el camión tipo tractor (aquellos que arrastran acoplado o semirremolque).

Camioneta/Utilitaria: vehículo de porte menor que el camión, empleado generalmente para el transporte de carga y logística de hasta 3.500 kg de peso total (incluye furgón, furgoneta, etc.).

Automóvil: automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido el conductor) con cuatro o más ruedas.

Motocicleta: vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia.

Ciclomotor: vehículo de dos ruedas con hasta 50 cc de cilindrada o hasta 1.000 W de potencia y capacidad para desarrollar no más de 50 km/h.

Bicicleta: vehículo de dos ruedas sin propulsión a motor, propulsado por el esfuerzo de quien lo utiliza.

Tren/Ferrocarril: vehículo constituido por varios vagones arrastrados por una locomotora, que circula sobre rieles.

Otro: todo tipo de vehículo no especificado en las categorías anteriores (acoplado, ambulancia, semirremolque, vehículo policial, tracción a sangre, cuatriciclo, maquinarias, etc.).

Sin determinar: cuando no es posible determinar el tipo de vehículo involucrado en el hecho.

5.2 Fuentes de datos

Agencia Nacional de Seguridad Vial: es un organismo nacional que trabaja con todas las jurisdicciones del país para reducir la siniestralidad vial en el territorio nacional argentino.

Dirección Nacional del Observatorio Vial: recopila, estudia y genera información confiable y oportuna que contribuye a la toma de decisiones para mejorar la Seguridad Vial. Se utiliza su informe de siniestralidad vial fatal 2025 para el dato nacional.

Dirección Nacional de Vialidad: información de siniestralidad y víctimas fatales ocurridas en rutas nacionales. Esta fuente se utiliza para análisis específicos y para enriquecer la información brindada por las jurisdicciones en este tipo de vía.

Dirección Nacional del Registro Automotor y Créditos Prendarios: ofrece información anual acerca del tamaño, composición y evolución del parque vehicular registrado a nivel provincial y nacional.

Instituto Nacional de Estadística y Censos: brinda estimaciones de población por departamento 2022-2035 elaboradas en base al Censo Nacional 2022. Esta información se utiliza para el cálculo de tasas de mortalidad y de motorización.

Datos Abiertos. Municipalidad de Córdoba (https://gobiernoabierto.cordoba.gob.ar/data/datos-abiertos): brinda información sobre el parque automotor radicado en la ciudad según pago de patentes.

Secretaría de Ciudad Inteligente y Transformación Digital (https://gobiernoabierto.cordoba.gob.ar/visualizaciones/lista/): brinda información sobre licencias de conducir otorgadas por la ciudad.

Observatorio de Seguridad y Convivencia, Consejo de Planificación Estratégica de la Provincia de Córdoba: brinda información oficial sobre muertes viales y delitos.

Policía de la Provincia de Córdoba: registro de muertes viales 2025 (MV-2025), utilizado para completar el seguimiento de las víctimas (fallecimiento en el lugar o con posterioridad).

Ministerio de Seguridad de la Nación. Sistema Nacional de Información Criminal (https://www.argentina.gob.ar/seguridad/estadisticascriminales/bases-de-datos): estadísticas criminales por departamento: lesiones culposas en siniestros viales, homicidios y suicidios.

Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba: red oficial de tramos de calles con tipo de vía, numeración y CPC, y polígonos de CPC. Se utiliza para la clasificación del tipo de vía y el análisis cartográfico.

Johns Hopkins International Injury Research Unit e IPSIBAT-CONICET: estudio observacional de factores de riesgo en la vía pública (velocidad, uso de casco, cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil) realizado en el marco de BIGRS.

Tribunales Administrativos Municipales de Faltas: es la autoridad que aplica el código de convivencia y se encarga de resolver las infracciones a las normas municipales, nacionales y provinciales. Pertenece a la Municipalidad de Córdoba.

5.3 Indicadores estadísticos

Tasa de mortalidad: relación entre el número de víctimas fatales ocurridas en una unidad geográfica y la población de esa misma unidad, por cada 100.000 habitantes, para un período determinado. Para las tasas según sexo se toma la estimación de población del INDEC del año de referencia para cada segmento.

Tasa de fatalidad: relación entre el número de víctimas fatales y la cantidad de vehículos registrados, por cada 10.000 vehículos.

Relación población/vehículo: cociente entre la población total y la cantidad de vehículos registrados.

5.4 Cambios metodológicos respecto del Anuario 2024

Denominadores de población: el Anuario 2024 utilizó proyecciones base Censo 2010. Esta edición utiliza las estimaciones base Censo 2022 para toda

la serie 2021-2025, por lo que las tasas de años anteriores se recalcularon (2021: 4,63; 2022: 4,81; 2023: 6,04; 2024: 4,93 por 100.000 habitantes, frente a 4,8; 4,9; 6,1 y 5,0 publicadas en 2024).

Vehículo imputado: se unificaron las categorías con distintas grafías y se agruparon en Automóvil, Camioneta/Utilitario, Camión, Colectivo, Motocicleta, Objeto fijo, Vuelco/Despiste y Otro.

Día de la semana: se calculó a partir de la fecha del hecho, ya que se detectaron inconsistencias en el campo de día de la semana del registro original.

06

Datos de Contexto

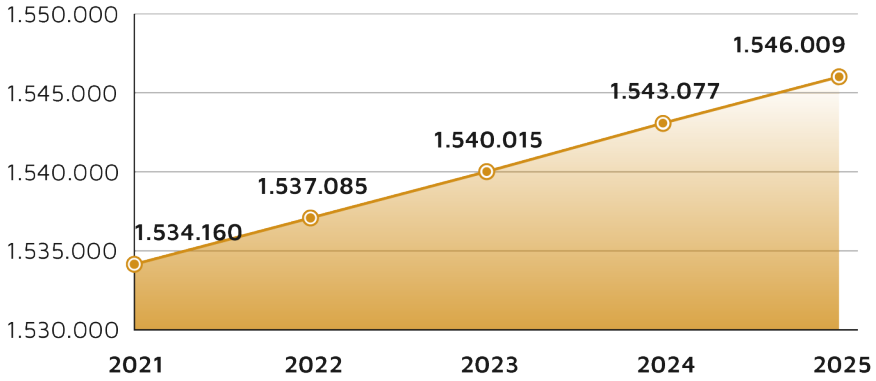


6. Datos de Contexto

6.1 Población

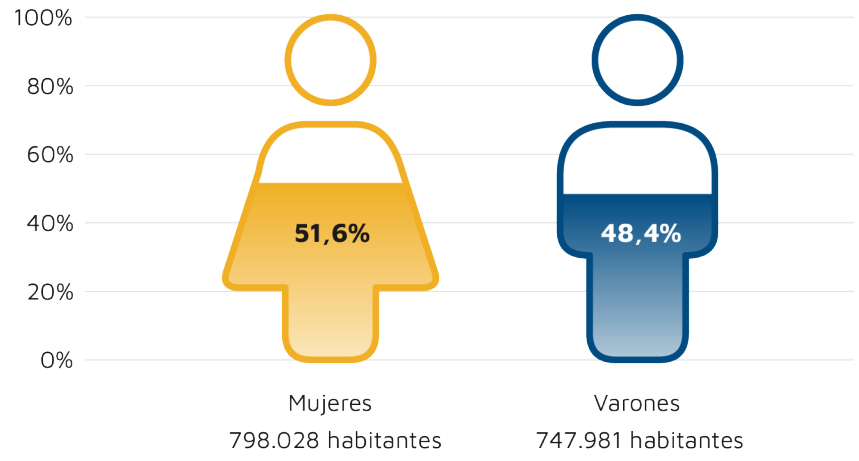
Córdoba Capital es la ciudad más extensa del país y la segunda más poblada según el Censo Nacional 2022. De acuerdo con las estimaciones del INDEC base Censo 2022, la población del departamento Capital alcanzó en 2025 los 1.546.009 habitantes, con un crecimiento promedio anual cercano al 0,2% en el período 2021-2025. El 51,6% de la población son mujeres y el 48,4%, varones.

Gráfico 1. Evolución de la población en la ciudad de Córdoba. Período 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a INDEC (www.indec.gob.ar), Estimaciones de población por sexo, departamento y año calendario 2022-2035 (base Censo 2022). 2021: estimación propia.

Gráfico 2 Composición de la población por sexo. Ciudad de Córdoba 2025



Fuente: elaboración propia en base a INDEC (www.indec.gob.ar), Estimaciones de población por sexo, departamento y año calendario 2022-2035 (base Censo 2022).

6.2 Parque Vehicular

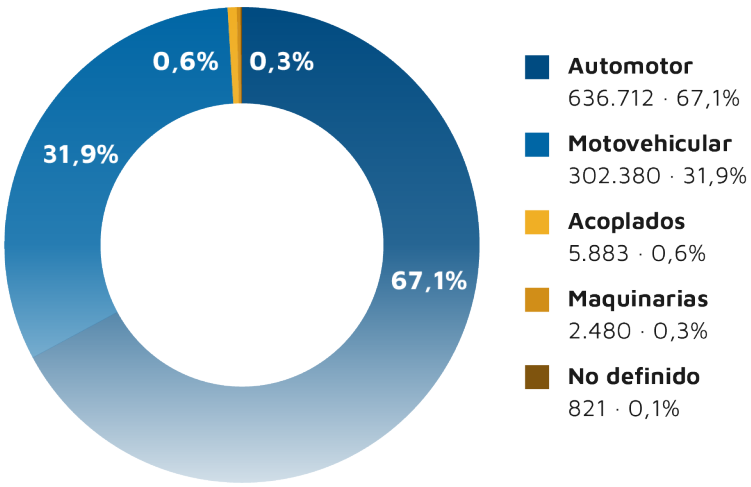
El Parque Vehicular consignado en este documento corresponde a los vehículos radicados en la ciudad de Córdoba al cierre de 2025, según el registro de patentes de la Municipalidad. La ciudad cuenta con 948.276 vehículos, compuestos principalmente por automotores (67,1%) y motovehículos (31,9%).

Tabla 3 Composición del Parque Vehicular radicado al cierre de 2025

Categoría (ANSV)	Vehículos	%
Automotor	636.712	67,1%
Motovehicular	302.380	31,9%
Acoplados	5.883	0,6%
Maquinarias	2.480	0,3%
No definido	821	0,1%
Total	**948.276**	**100%**

Fuente: elaboración propia en base al registro de patentes de la Municipalidad de Córdoba (extracción al 7 de enero de 2026).

Gráfico 3 Composición del Parque Vehicular radicado al cierre de 2025



Fuente: elaboración propia en base al registro de patentes de la Municipalidad de Córdoba (extracción al 7 de enero de 2026).

Tabla 4 Indicadores de motorización y fatalidad 2025

Indicador	Valor
Vehículos radicados	948.276
Vehículos cada 1.000 habitantes	613
Relación población/vehículo	1,63
Tasa de fatalidad (víctimas cada 10.000 vehículos)	0,61
Motociclistas fallecidos cada 10.000 motocicletas	1,16

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Municipalidad de Córdoba, INDEC y base de víctimas fatales 2025.

En 2025 se registraron 0,61 víctimas fatales cada 10.000 vehículos radicados. Entre los motociclistas, la tasa asciende a 1,16 fallecidos cada 10.000 motocicletas, casi el doble que la del conjunto del parque.

Nota: el parque radicado al cierre de 2025 corresponde a la extracción del registro de patentes municipal al 7 de enero de 2026. El registro no permite reconstruir el flujo anual de altas y bajas presentado en el Anuario 2024 con datos de la DNRPA.

6.3 Licencias de Conducir

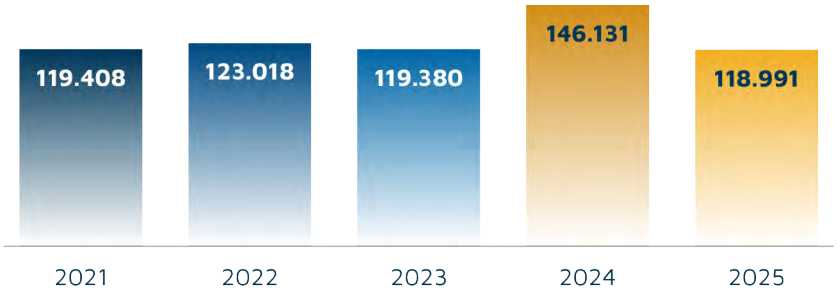
En 2025 la Municipalidad de Córdoba otorgó 118.991 Licencias de Conducir, un 18,6% menos que en 2024 (146.131)*.

Tabla 5 Licencias de conducir otorgadas por año 2021-2025

Año	Licencias otorgadas
2021	119.408
2022	123.018
2023	119.380
2024	146.131
2025	118.991

Fuente: elaboración propia en base a los registros de licencias de la Secretaría de Ciudad Inteligente y Transformación Digital, Municipalidad de Córdoba. 2021-2023: valores publicados en el Anuario 2024; 2024-2025: corte actual de la base.

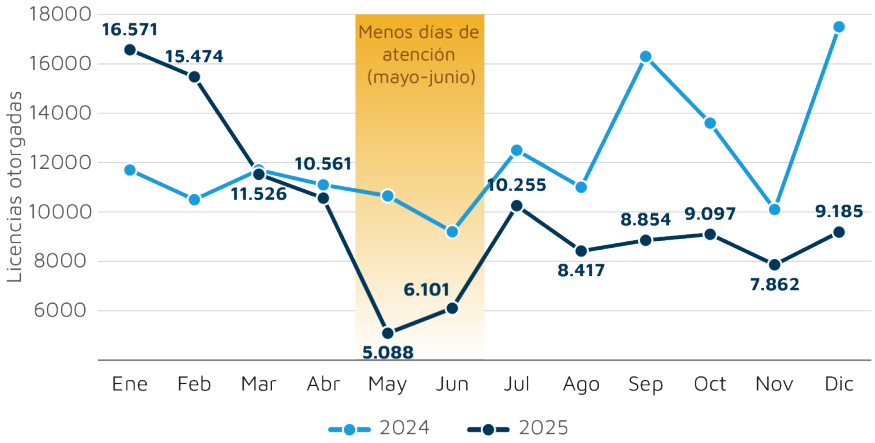
Gráfico 4 Licencias otorgadas por año 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a los registros de licencias de la Secretaría de Ciudad Inteligente y Transformación Digital, Municipalidad de Córdoba. 2021-2023: valores publicados en el Anuario 2024; 2024-2025: corte actual.

Nota: los valores 2021-2023 corresponden a los publicados en el Anuario 2024, elaborados con cortes anteriores de la base; los de 2024 y 2025 surgen del corte actual, con el mismo criterio de conteo. El valor de 2024 con el corte actual (146.131) difiere levemente del publicado (145.980).

Gráfico 5 Licencias otorgadas por mes. Años 2024 y 2025

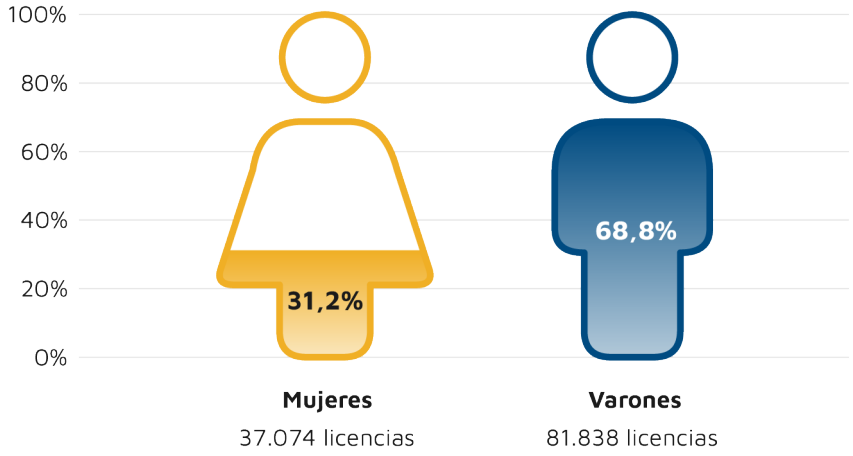


Fuente: elaboración propia en base a los registros de licencias de la Secretaría de Ciudad Inteligente y Transformación Digital, Municipalidad de Córdoba.

*La baja se concentra en los meses de mayo y junio, cuando la atención al público se vio afectada por menos días laborables disponibles.

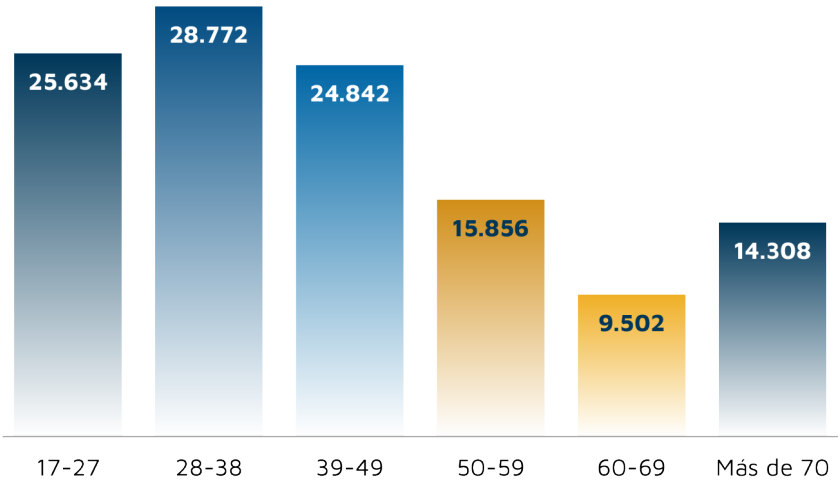
Por sexo, el 68,8% de las licencias otorgadas en 2025 correspondió a varones y el 31,2% a mujeres. Por edad, el tramo de 28 a 38 años concentró la mayor cantidad (28.772), seguido por el de 17 a 27 años (25.634).

Gráfico 6 Licencias de conducir por sexo. Año 2025



Fuente: elaboración propia en base a los registros de licencias de la Secretaría de Ciudad Inteligente y Transformación Digital, Municipalidad de Córdoba.

Gráfico 7 Licencias otorgadas por edad. Año 2025



Fuente: elaboración propia en base a los registros de licencias de la Secretaría de Ciudad Inteligente y Transformación Digital, Municipalidad de Córdoba. Edad a la fecha de otorgamiento.

6.4 Movilidad urbana

De acuerdo con la Encuesta de Hogares Origen-Destino 2022, presentada en el Diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), en el área metropolitana de Córdoba se realizan diariamente 2.685.431 viajes, una cifra similar a la de 2009 (2.705.310). Sin embargo, la cantidad de viajes por persona disminuyó de 1,71 a 1,36 por día.

El reparto modal muestra un fuerte crecimiento del automóvil: los viajes realizados como conductor pasaron del 17% al 29% y como pasajero, del 9% al 13%. En sentido contrario, el transporte público urbano redujo su participación del 30% al 13%. La caminata se mantiene como uno de los principales modos, con el 29% de los viajes en 2022, y la bicicleta se mantuvo en el 3%.

Tabla 6 Reparto modal de los viajes. Área metropolitana de Córdoba, 2009 y 2022

Modo	2009	2022
A pie	27%	29%
Automóvil (conductor)	17%	29%
Automóvil (pasajero)	9%	13%
Transporte público urbano	30%	13%
Bicicleta	3%	3%
Otros modos (motocicleta, taxi/remis y otros)	14%	13%

Fuente: Diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del Área Metropolitana de Córdoba, en base a las Encuestas de Hogares Origen-Destino 2009 y 2022.

Nota: los datos de movilidad corresponden al área metropolitana de Córdoba, no solo a la ciudad. "Otros modos" se calcula como diferencia respecto del total.

Una menor participación del transporte público y un mayor uso del automóvil implican más exposición al tránsito motorizado, un contexto que no favorece la reducción de las lesiones y muertes viales.

6.5 Siniestralidad y víctimas

6.5.1 Evolución de las muertes viales

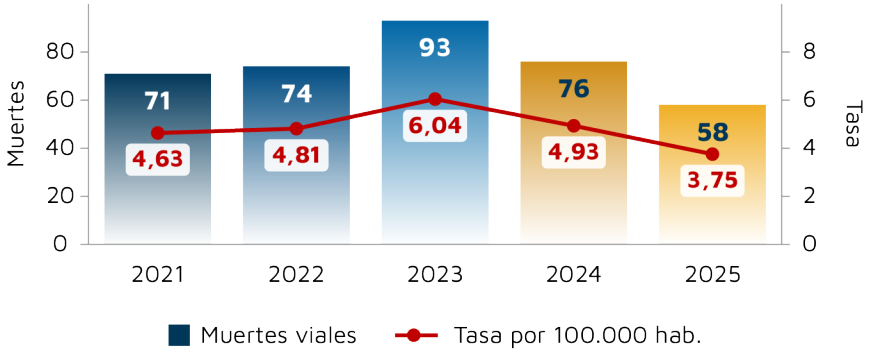
Tabla 7 Evolución de muertes y tasas de mortalidad por siniestros viales. Córdoba 2021-2025

Año	Muertes viales	Población	Tasa por 100.000 hab.	Var. interanual
2021	71	1.534.160	4,63	
2022	74	1.537.085	4,81	4,2%
2023	93	1.540.015	6,04	25,7%
2024	76	1.543.077	4,93	-18,3%
2025	58	1.546.009	3,75	-23,7%

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba. Población: INDEC (base Censo 2022); 2021, estimación propia.

En el año 2025 se registraron 58 muertes por siniestros viales, lo que implica una variación interanual de -23,7% respecto de 2024. La tasa de mortalidad descendió de 4,93 a 3,75 fallecidos cada 100.000 habitantes, el valor más bajo de la serie.

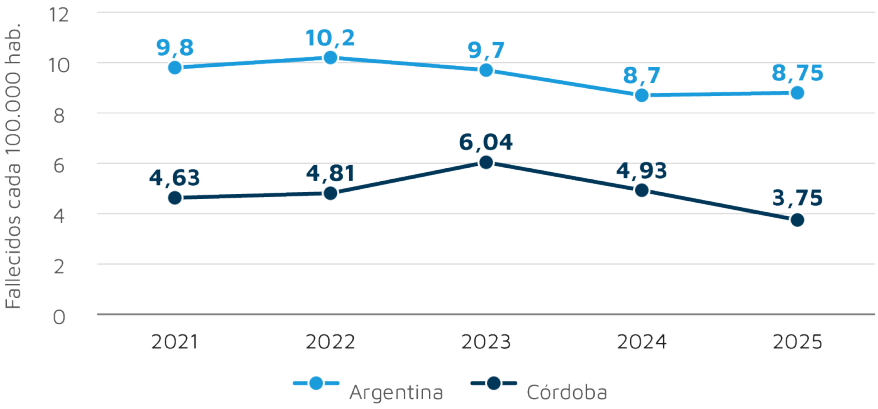
Gráfico 8 Evolución de muertes viales y tasa de mortalidad 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba. Población: INDEC (www.indec.gob.ar), base Censo 2022; 2021, estimación propia.

La tasa de mortalidad vial de la ciudad se mantuvo en todo el período por debajo de la media nacional. En 2025 fue de 3,75 fallecidos cada 100.000 habitantes, menos de la mitad de la tasa del país (8,75).

Gráfico 9 Tasa de mortalidad vial. Ciudad de Córdoba y Argentina 2021-2025

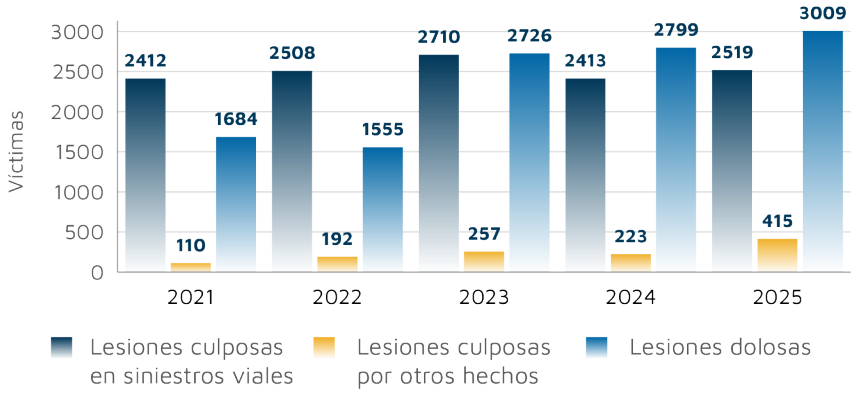


Fuentes: Córdoba: elaboración propia (ver Tabla anterior). Argentina: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Dirección Nacional de Observatorio Vial.

6.5.2 Lesiones Culposas por Siniestros Viales.

Las Lesiones Culposas son las causadas sin intención, por negligencia, imprudencia o impericia. Cuando se producen en la conducción de un vehículo con motor, el Código Penal prevé prisión de 6 meses a 3 años, y de 2 a 4 años si concurren agravantes como la fuga, el consumo de alcohol o el Exceso de Velocidad (art. 94 bis). Las lesiones dolosas, en cambio, son las causadas con intención, como las producidas en agresiones o peleas.

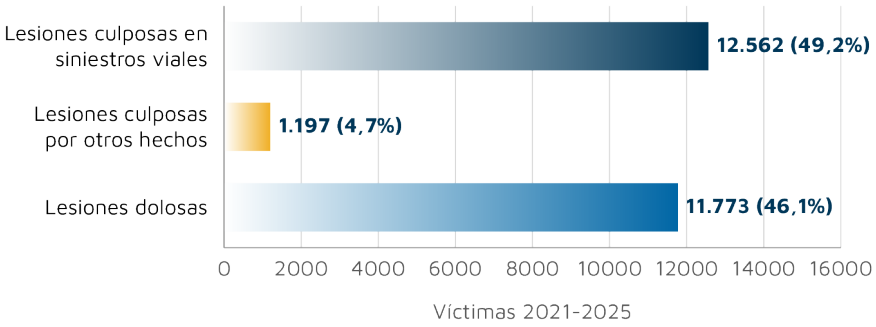
Gráfico 10 Lesiones por tipo 2021-2025



Fuente: Ministerio de Seguridad de la Nación Argentina. https://www.argentina.gob.ar/seguridad/estadisticascriminales/bases-de-datos

En 2025 se registraron 2.519 víctimas de Lesiones Culposas en Siniestros Viales en la ciudad, un 4,4% más que en 2024 (2.413). En el período 2021-2025 el valor osciló entre 2.412 y 2.710 víctimas por año.

Gráfico 11 Tipos de lesiones. Acumulado 2021-2025



Fuente: Ministerio de Seguridad de la Nación Argentina. https://www.argentina.gob.ar/seguridad/estadisticascriminales/bases-de-datos

En el acumulado 2021-2025, las Lesiones Culposas en Siniestros Viales (12.562 víctimas, 49,2%) superaron a las lesiones dolosas (11.773, 46,1%); el 4,7% restante corresponde a Lesiones Culposas por otros hechos. Sin embargo, la relación se invirtió en los últimos años: hasta 2022 las lesiones viales superaban a las dolosas, en 2023 fueron casi iguales y desde 2024 las dolosas son más (3.009 contra 2.519 en 2025).

Nota: en esta edición no se presenta la distribución de lesionados por sexo, ya que en la base 2021-2025 el sexo figura sin dato en el 88% de las víctimas de Lesiones Culposas en Siniestros Viales.

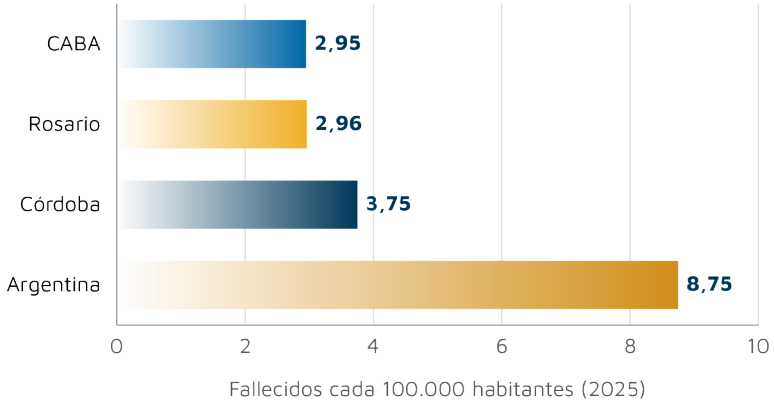
6.5.3 Mortalidad vial por ciudad 2025

Tabla 8 Muertes viales y tasas de mortalidad en ciudades seleccionadas 2025

Ciudad	Habitantes	Muertes viales 2025	Tasa 2025
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	3.079.674	91	2,95
Rosario	1.045.741	31	2,96
Córdoba Capital	1.546.009	58	3,75
Argentina	46.387.098	4.060	8,75

Fuentes: CABA: Ministerio de Seguridad de la Nación, Sistema Nacional de Información Criminal; población INDEC. Rosario: Ente de la Movilidad de Rosario (EMR); población: Dirección General de Estadística de la Municipalidad de Rosario, proyecciones oficiales 2022-2032 (base Censo 2022). Córdoba: Observatorio de Seguridad y Convivencia y Policía de la Provincia de Córdoba; población INDEC. Argentina: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Dirección Nacional de Observatorio Vial.

Gráfico 12 Tasas de muertes viales por ciudad 2025



Fuentes: ver Tabla anterior (SNIC, EMR, Observatorio de Seguridad y Convivencia, ANSV; población INDEC y Municipalidad de Rosario).

Durante 2025 la ciudad de Córdoba registró una tasa de 3,75 fallecidos cada 100.000 habitantes, por encima de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2,95) y de Rosario (2,96), y menos de la mitad de la tasa nacional (8,75).

6.5.4 Muertes viales y otras muertes violentas por causa externa

Se consideran muertes violentas por causa externa las producidas por agresiones, lesiones autoinfligidas o siniestros, y no por enfermedad. Este apartado compara tres de ellas: los homicidios dolosos y los suicidios, informados por el Sistema Nacional de Información Criminal (SNIC) del Ministerio de Seguridad de la Nación, y las muertes viales, provenientes de la base de mortalidad vial de este anuario.

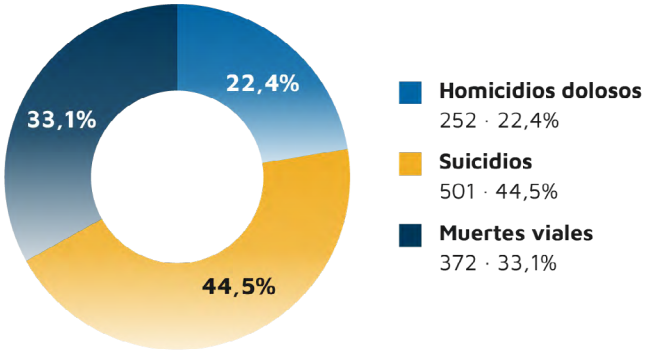
Tabla 9 Muertes violentas por causa externa por año 2021-2025

Causa	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Homicidios dolosos	49	50	52	56	45	252
Suicidios	77	71	107	138	108	501
Muertes Viales	71	74	93	76	58	372
Total	197	195	252	270	211	1125

Fuente: Ministerio de Seguridad de la Nación, Sistema Nacional de Información Criminal (homicidios dolosos y suicidios); muertes viales: base del anuario.

Nota: los homicidios 2022-2024 corresponden a la serie revisada del SNIC y difieren de los publicados en el Anuario 2024 ya que fueron actualizadas las series por parte del MSN (55, 53 y 59).

Gráfico 13 Muertes violentas por tipo. Acumulado 2021-2025



Fuente: Ministerio de Seguridad de la Nación, Sistema Nacional de Información Criminal (homicidios dolosos y suicidios); muertes viales: base del anuario.

En el acumulado 2021-2025 las muertes viales representaron el 33,1% de las muertes violentas por causa externa en la ciudad, por encima de los homicidios dolosos (22,4%) y por debajo de los suicidios (44,5%). En 2025 se registraron 58 muertes viales, 45 homicidios dolosos y 108 suicidios.

07

Perfil de las Fatalidades en la Ciudad de Córdoba



7. Perfil de las Fatalidades en la Ciudad de Córdoba

7.1 Distribución por usuarios viales 2021-2025

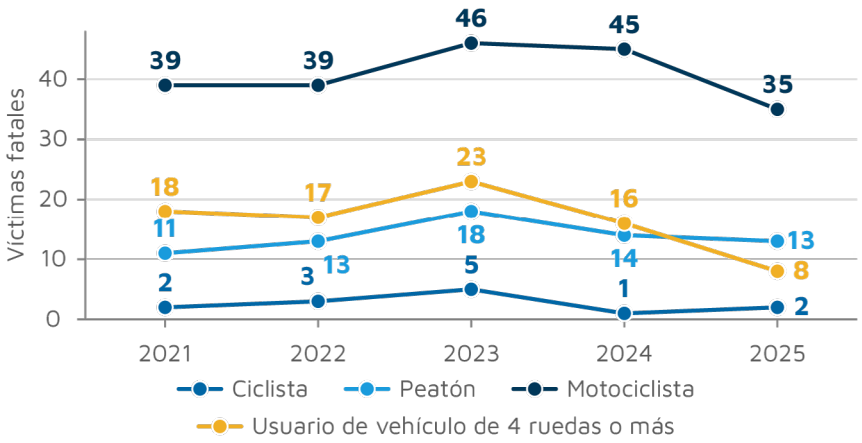
Tabla 10 Víctimas fatales por tipo de usuario 2021-2025

Tipo de usuario	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Ciclistas	2	3	5	1	2	13
Motociclistas	39	39	46	45	35	204
Peatones	11	13	18	14	13	69
Usuario de vehículo de 4 ruedas o más	18	17	23	16	8	82
S/D	1	2	1	0	0	4
Total general	**71**	**74**	**93**	**76**	**58**	**372**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

En el acumulado 2021-2025 los usuarios vulnerables de la vía representaron el 76,9% de los fallecidos.
En 2025 los motociclistas alcanzaron el 60,3% de las muertes, la proporción más alta del período (entre 49,5% y 59,2% en 2021-2024). Los peatones subieron del 18,4% en 2024 al 22,4%, mientras que los ocupantes de vehículos de 4 ruedas o más bajaron del 21,1% al 13,8%, la proporción más baja de la serie (entre 21,1% y 25,4% en 2021-2024).

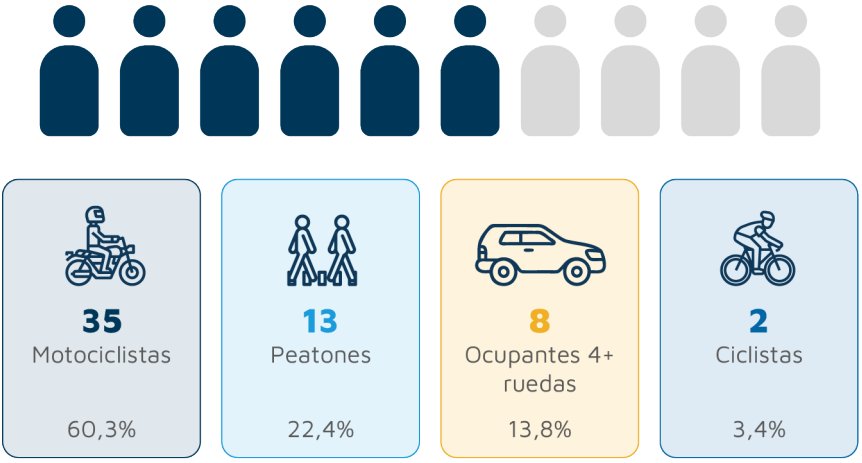
Gráfico 14 Serie histórica por tipo de usuario 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

6 de cada 10 personas fallecidas en la ciudad en 2025 eran motociclistas.

Gráfico 15 Víctimas fatales por tipo de usuario 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

7.1.1 Siniestros fatales según lugar del hecho 2021-2025

Tabla 11 Víctimas fatales según lugar del hecho 2021-2025

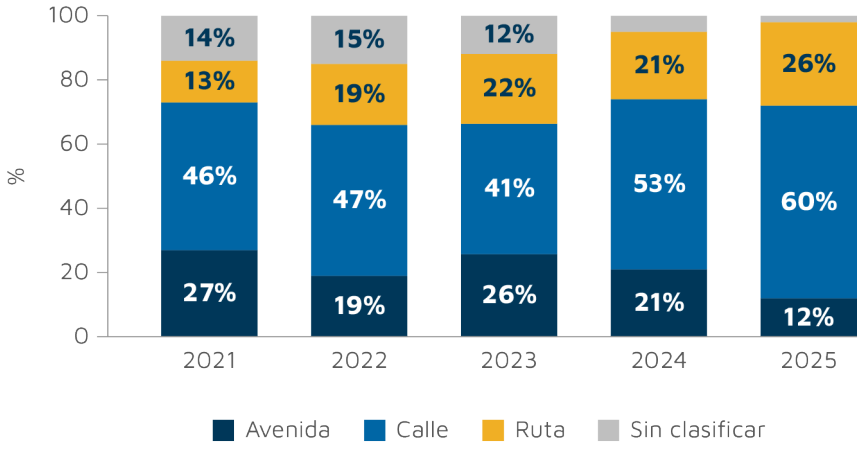
Lugar del hecho	2021	2022	2023	2024	2025
Avenida	19	14	24	16	7
Calle	33	35	38	40	35
Ruta	9	14	20	16	15
Sin clasificar	10	11	11	4	1
Total	**71**	**74**	**93**	**76**	**58**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba; clasificación según la red de tramos de calle de catastro municipal.

En 2025, 35 de las 58 víctimas fatales (60,3%) fallecieron en calles, 15 (25,9%) en rutas y 7 (12,1%) en avenidas; en un caso no fue posible identificar el lugar. En el acumulado 2021-2025, casi la mitad de las muertes (48,7%) ocurrió en calles.[2]

2. Toda la serie 2021-2025 se clasificó con el mismo método, a partir de la red de tramos de calle de catastro municipal: en los casos con ubicación precisa se tomó el tramo de la calle consignada más cercano al punto; en los demás, el tipo de la calle consignada en la dirección. Avenida incluye avenidas, bulevares, diagonales y paseos; Ruta incluye rutas, autopistas y hechos con dirección en ruta o kilómetro. Se consignan como "Sin clasificar" los casos cuya dirección no permite identificar la calle con certeza.

Gráfico 16 Víctimas fatales según lugar del hecho 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba; clasificación según catastro municipal.

7.1.2 Siniestros fatales según tipo 2021-2025

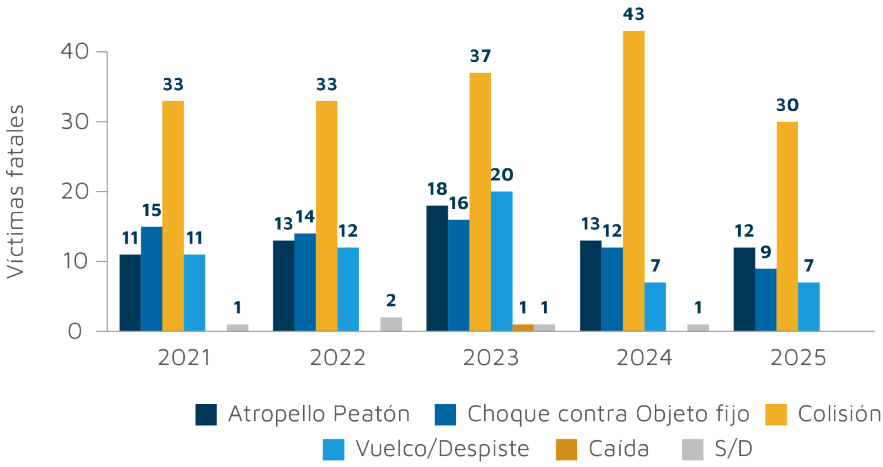
Tabla 12 Víctimas fatales según tipo de siniestro 2021-2025

Tipo	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Atropello Peatón	11	13	18	13	12	**67**
Choque contra Objeto fijo	15	14	16	12	9	**66**
Colisión	33	33	37	43	30	**176**
Vuelco/Despiste	11	12	20	7	7	**57**
Caída	0	0	1	0	0	**1**
S/D	1	2	1	1	0	**5**
Total	**71**	**74**	**93**	**76**	**58**	**372**

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

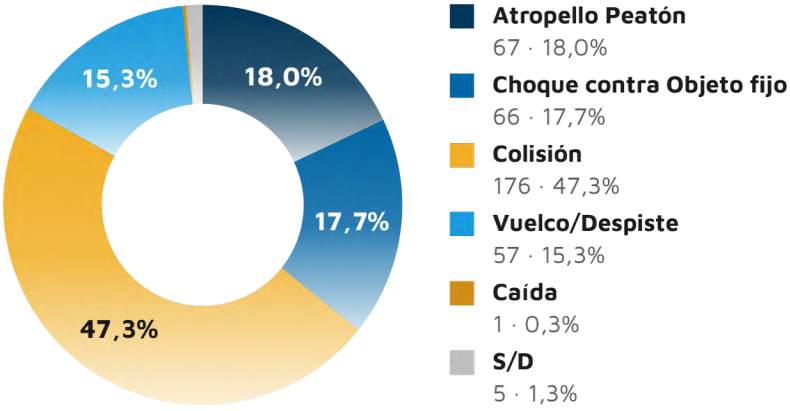
En 2025 las colisiones fueron el tipo de siniestro con más víctimas (30; 51,7%), aunque también registraron la mayor baja interanual: 13 víctimas menos que en 2024 (-30,2%). Los atropellos a peatones (12) y los vuelcos o despistes (7) se mantuvieron en valores similares a 2024 (13 y 7), mientras que los choques contra objetos fijos bajaron de 12 a 9.

Gráfico 17 Víctimas fatales según tipo de siniestro 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

Gráfico 18 Siniestros según tipo. Acumulado 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

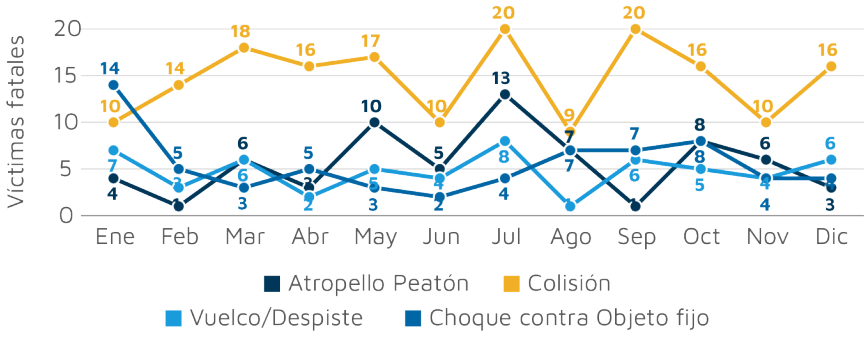
7.1.3 Siniestros fatales según tipo por mes, horario y día. Acumulado 2021-2025

En el acumulado 2021-2025 los atropellos a peatones muestran su pico en julio (13) y mayo (10).

Las colisiones, el tipo de siniestro con más víctimas, registran sus valores más altos en julio y septiembre (20 víctimas acumuladas cada uno) y en marzo (18). Los choques contra objetos fijos se concentran en enero (14),

en coincidencia con el período estival, y los vuelcos o despistes tienen su pico en julio (8).

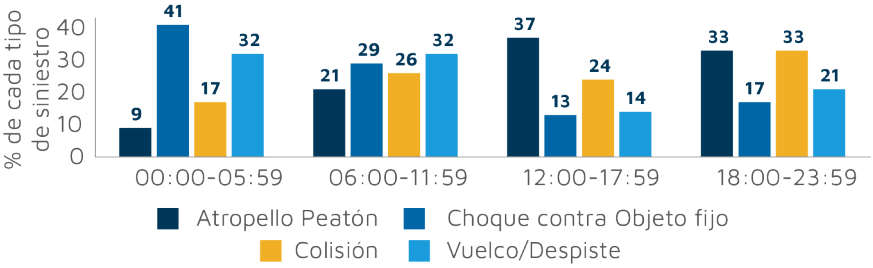
Gráfico 19 Siniestros fatales según tipo por mes. Acumulado 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

Los atropellos a peatones se concentran en la tarde y la noche: el 37,3% ocurrió entre las 12:00 y las 17:59 y el 32,8% entre las 18:00 y las 23:59. Los choques contra objetos fijos ocurren mayormente de madrugada, entre las 00:00 y las 05:59 (41,3%), y las colisiones entre las 18:00 y las 23:59 (32,8%).

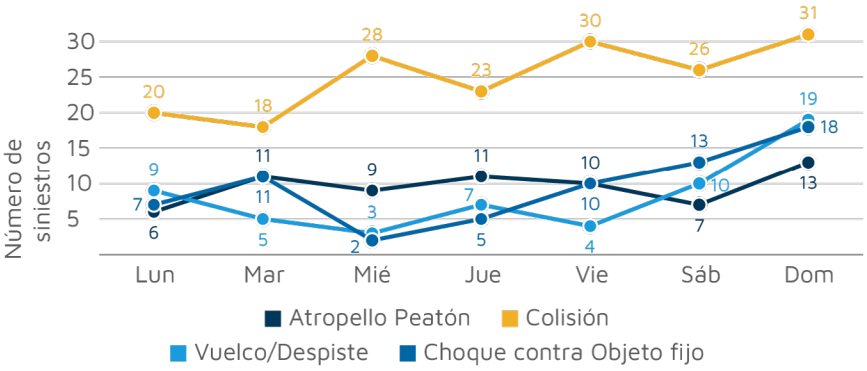
Gráfico 20 Tipo de siniestro según franja horaria. Acumulado 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

Los choques contra objetos fijos y los vuelcos o despistes se concentran en el fin de semana: el 47,0% y el 50,9% ocurrieron sábados y domingos, respectivamente.

Gráfico 21 Tipo de siniestro según día de la semana. Acumulado 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

7.1.4 Matriz de interacciones acumulada 2021-2025

Gráfico 22 Matriz de interacciones acumulada 2021-2025

Vehículo y objeto con el que interactuó

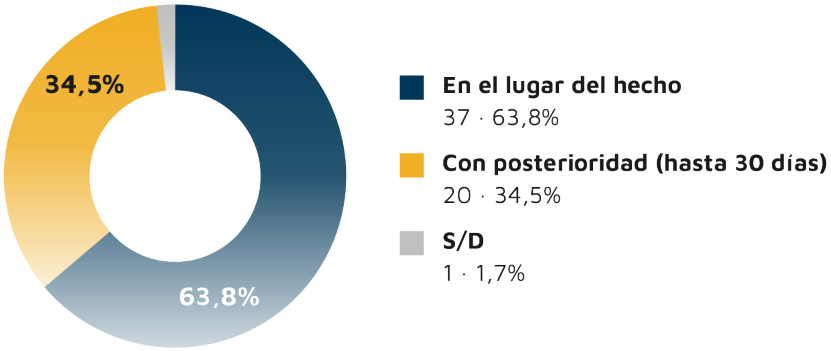
Usuario fallecido	Automóvil	Camioneta/Utilitario	Camión	Colectivo	Motocicleta	Objeto fijo	Vuelco/Despiste	Otro	S/D
Ciclista	3	1	3	1	2	1	2	0	0
Motociclista	77	12	16	7	18	41	32	1	0
Peatón	35	5	2	6	17	0	1	2	1
Ocupante 4+ ruedas	11	3	11	9	1	24	23	0	0
S/D	1	0	0	0	0	0	0	0	3

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba. Filas: usuario fallecido. Columnas: vehículo u objeto con el que interactuó.

Entre 2021 y 2025 fallecieron 372 personas por siniestros viales. El 54,8% fueron motociclistas, de los cuales el 37,7% murió en colisiones con automóviles. Los peatones fallecieron atropellados por automóviles o motocicletas en el 75,4% de los casos. Entre los ocupantes de vehículos de 4 ruedas o más, el 57,3% murió en vuelcos, despistes o choques contra objetos fijos.

7.1.5 Víctimas fatales según momento del fallecimiento 2025

Gráfico 23 Víctimas fatales según momento del fallecimiento 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

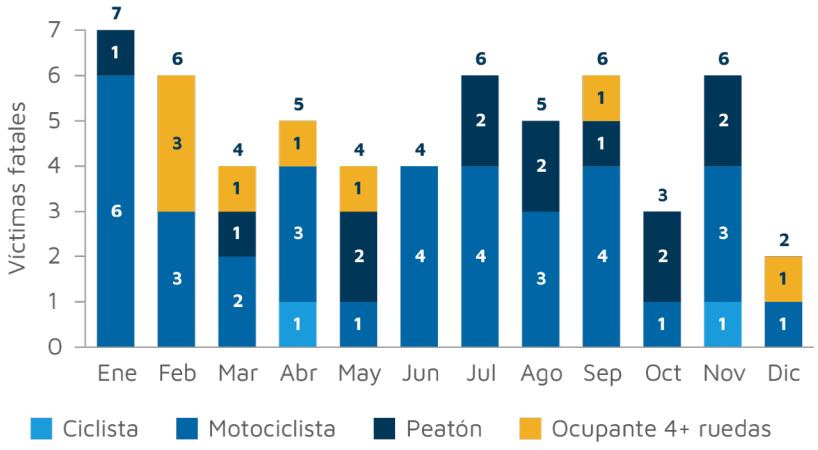
El 63,8% de las personas falleció en el lugar del hecho y el 34,5% lo hizo con posterioridad, dentro de los 30 días siguientes.

Nota: en un caso el registro policial no permite determinar el momento del fallecimiento (S/D).

7.1.6 Víctimas fatales por mes y usuario vial 2025

Enero fue el mes con más víctimas fatales (7), mientras que diciembre registró el valor más bajo (2).
En el acumulado 2021-2025 fallecieron en promedio 3,4 motociclistas por mes (2,9 en 2025).

Gráfico 24 Víctimas por mes y tipo de usuario 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

7.1.7 Siniestros con fallecidos según hora del día – 2025

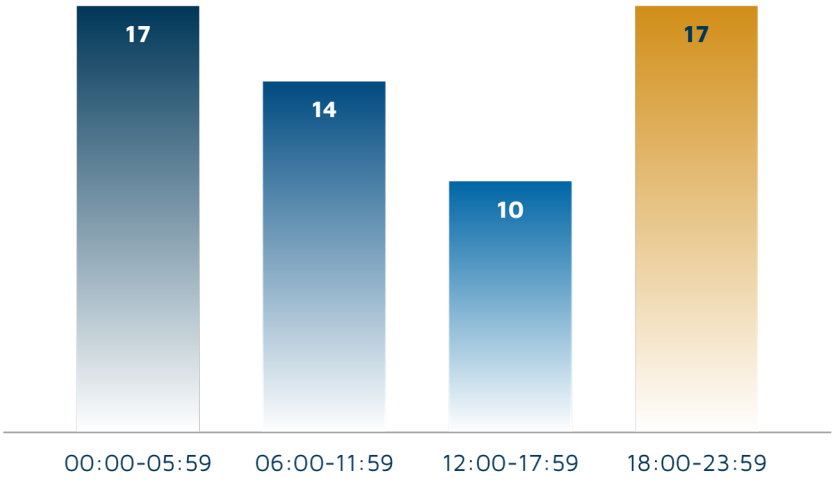
Tabla 13 Siniestros fatales según franja horaria 2025

Franja horaria	Cantidad	Porcentaje
00:00-05:59	17	29,3%
06:00-11:59	14	24,1%
12:00-17:59	10	17,2%
18:00-23:59	17	29,3%
Total	**58**	**100%**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

El 58,6% de los siniestros fatales se produjo entre las 18:00 y las 05:59. La franja de madrugada (00:00 a 05:59) concentró 17 víctimas, igual que la nocturna (18:00 a 23:59).

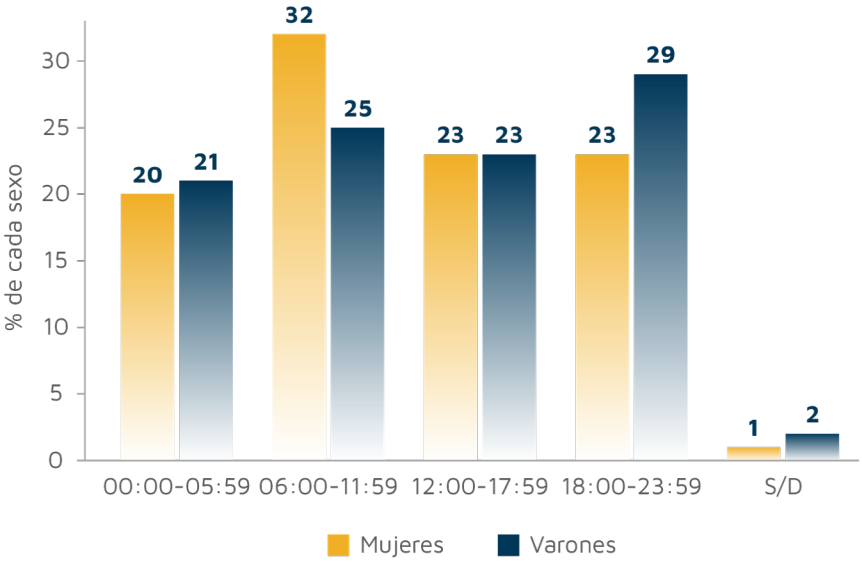
Gráfico 25 Siniestros fatales según franja horaria 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

En el acumulado 2021-2025, el 55,4% de las mujeres falleció entre las 06:00 y las 17:59, mientras que el 50,3% de los varones lo hizo entre las 18:00 y las 05:59.

Gráfico 26 Víctimas fatales por sexo según franja horaria. Acumulado 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

7.1.8 Siniestros con fallecidos según día de la semana – 2025

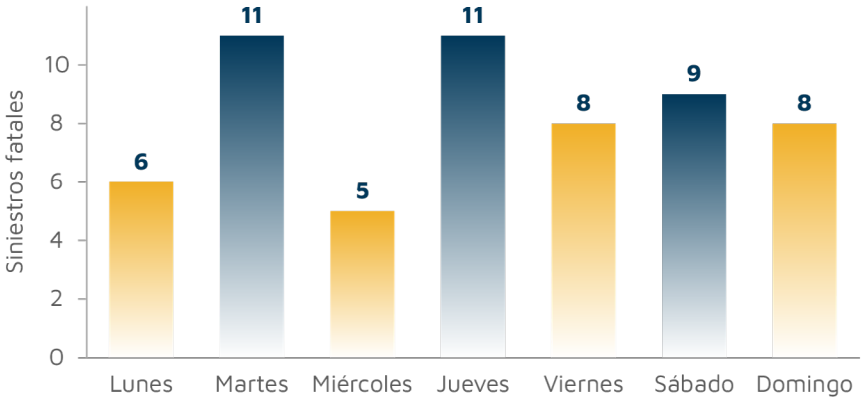
Tabla 14 Siniestros con fallecidos según día de la semana 2025

Día	Cantidad	Porcentual
Lunes	6	10,3%
Martes	11	19,0%
Miércoles	5	8,6%
Jueves	11	19,0%
Viernes	8	13,8%
Sábado	9	15,5%
Domingo	8	13,8%
Total	**58**	**100%**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

En 2025 el período de viernes a domingo reunió el 43,1% de las víctimas, por debajo de 2024 (55,3%). Martes y jueves fueron los días con más víctimas (11 cada uno).

Gráfico 27 Siniestros con fallecidos según día de la semana 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

7.1.9 Víctimas fatales según sexo y edad – 2025

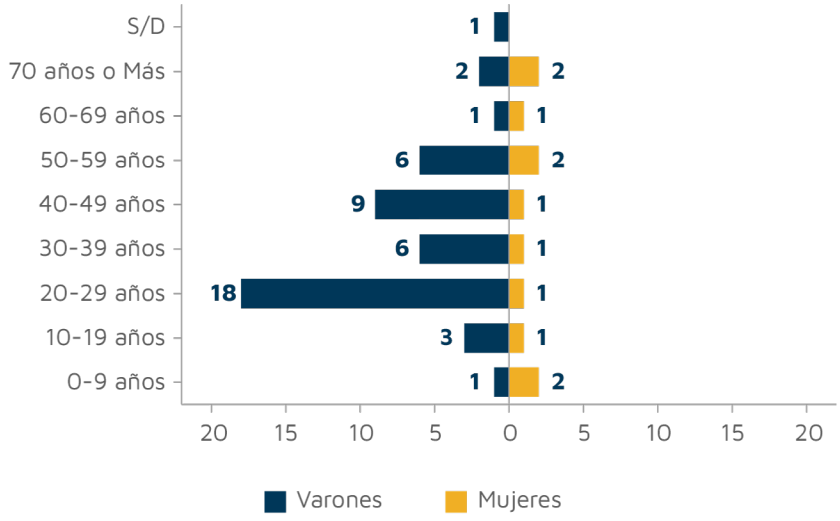
Tabla 15 Víctimas fatales según sexo y edad 2025

Intervalos de edad	Femenino	Masculino	Total
0-9 años	2	1	3
10-19 años	1	3	4
20-29 años	1	18	19
30-39 años	1	6	7
40-49 años	1	9	10
50-59 años	2	6	8
60-69 años	1	1	2
70 años o Más	2	2	4
S/D	0	1	1
Total	**11**	**47**	**58**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

El 57,4% de los varones fallecidos tenía entre 10 y 39 años; solo el tramo de 20 a 29 años reunió 18 víctimas masculinas. Entre las mujeres, las víctimas se distribuyen en todos los tramos de edad; 2 tenían menos de 10 años y 2, 70 años o más.

Gráfico 28 Víctimas fatales según sexo y edad 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba

Tabla 16 Tasas de mortalidad vial por sexo 2021-2025 (por 100.000 habitantes)

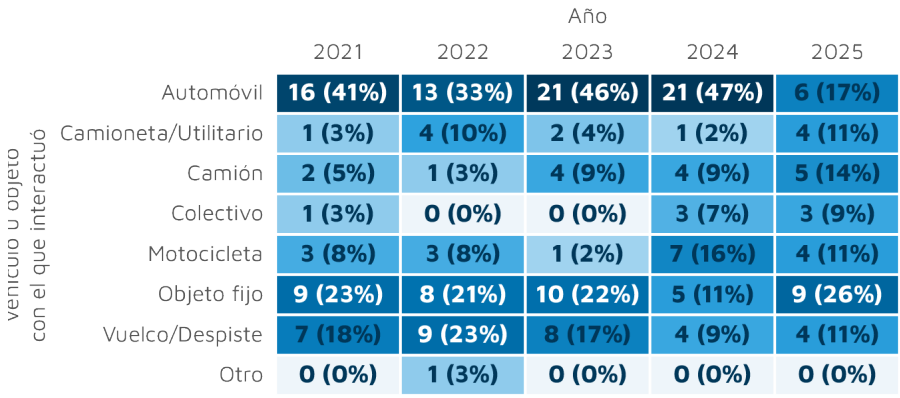
Año	Fallecidos varones	Población varones	Fallecidas mujeres	Población mujeres	Tasa varones	Tasa mujeres
2021	51	741.817	20	792.343	6,88	2,52
2022	61	743.340	11	793.745	8,21	1,39
2023	77	744.866	16	795.149	10,34	2,01
2024	60	746.442	16	796.635	8,04	2,01
2025	47	747.981	11	798.028	6,28	1,38

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba. Población: INDEC (base Censo 2022).

La tasa de mortalidad de los varones (6,28) más que cuadruplica la de las mujeres (1,38). Ambas descendieron en 2025 respecto del año anterior.

7.2 Siniestros asociados a motociclistas

Gráfico 29 Matriz de interacciones de fatalidades de motociclistas por año 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba. Entre paréntesis, porcentaje sobre el total de motociclistas fallecidos de cada año.

Entre 2021 y 2025 fallecieron 204 motociclistas. El 37,7% murió en colisiones con automóviles, el 20,1% en choques contra objetos fijos y el 15,7% en vuelcos o despistes. En 2025 cambió la composición de las interacciones: las víctimas en colisiones con automóviles bajaron de 21 a 6 (de 46,7% a 17,1% de los motociclistas fallecidos), mientras que los choques contra objetos fijos pasaron de 5 a 9 (de 11,1% a 25,7%) y las colisiones con camiones, camionetas y colectivos, de 8 a 12 (de 17,8% a 34,3%). Estas variaciones deben leerse con cautela, ya que pueden reflejar en parte cambios en el registro del vehículo involucrado.

7.2.1 Motociclistas fallecidos por día de la semana y hora 2025

Tabla 17 Motociclistas fallecidos por día de la semana 2025

Día	Cantidad	Porcentual
Lunes	4	11,4%
Martes	7	20,0%
Miércoles	3	8,6%
Jueves	3	8,6%
Viernes	6	17,1%
Sábado	6	17,1%
Domingo	6	17,1%
Total	**35**	**100%**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

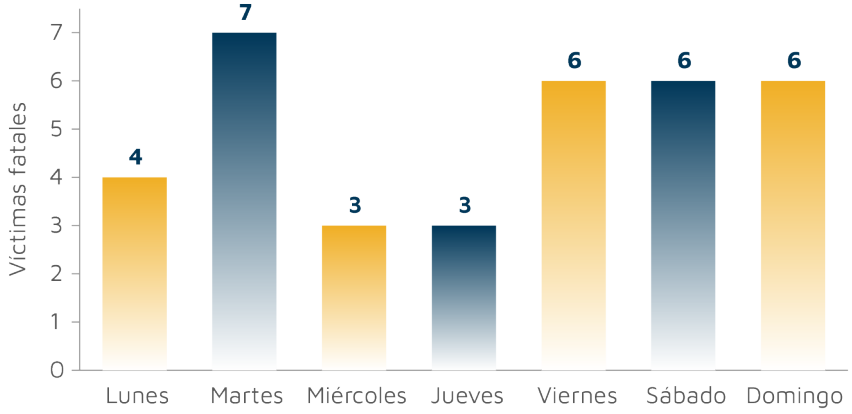
Tabla 18 Motociclistas fallecidos según franja horaria 2025

Franja horaria	Cantidad	Porcentual
00:00-05:59	14	40,0%
06:00-11:59	8	22,9%
12:00-17:59	5	14,3%
18:00-23:59	8	22,9%
Total	**35**	**100%**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

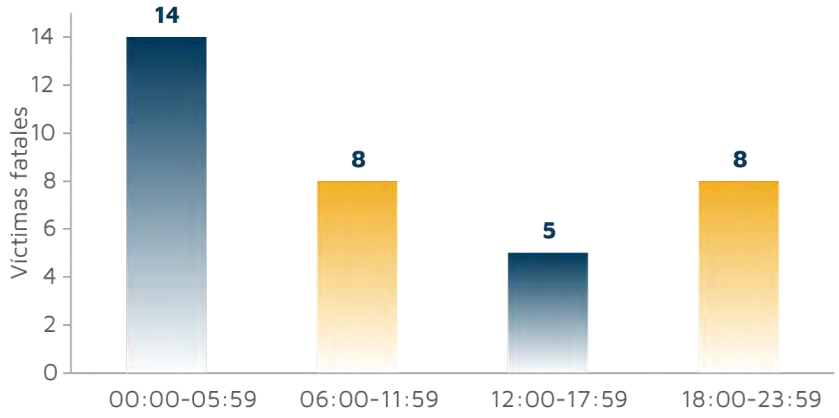
El 40,0% de los motociclistas fallecidos en 2025 murió entre las 00:00 y las 05:59, la franja con más víctimas para este grupo. Por día, el martes concentró la mayor cantidad (7).

Gráfico 30 Motociclistas fallecidos por día de la semana 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

Gráfico 31 Motociclistas fallecidos según franja horaria 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

En el acumulado 2021-2025, el 57,4% de los motociclistas fallecidos murió entre las 18:00 y las 05:59, y el 37,7% durante el fin de semana.

7.2.2 Motociclistas fallecidos por edad y sexo 2025

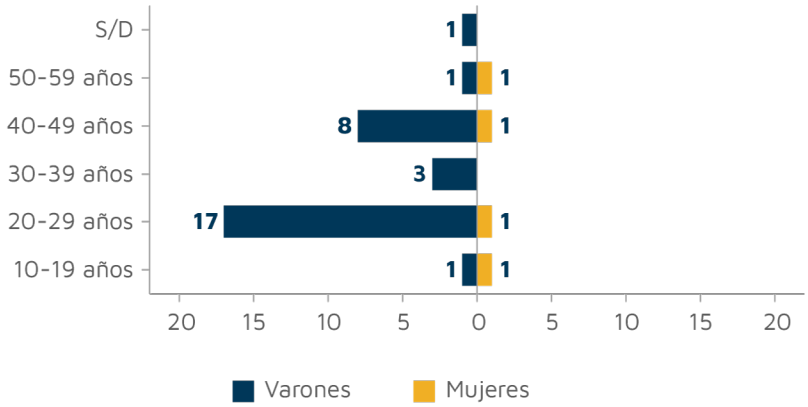
Tabla 19 Motociclistas fallecidos por edad y sexo 2025

Edad	Femenino	Masculino	Total general
10-19 años	1	1	2
20-29 años	1	17	18
30-39 años	0	3	3
40-49 años	1	8	9
50-59 años	1	1	2
S/D	0	1	1
Total general	**4**	**31**	**35**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

17 de los 35 motociclistas fallecidos en 2025 eran varones de 20 a 29 años.

Gráfico 32 Motociclistas fallecidos por edad y sexo 2025



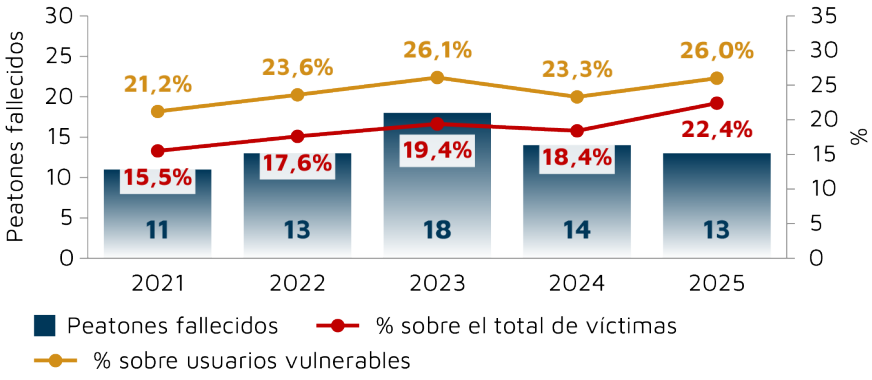
Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

En síntesis, los motociclistas son el principal grupo de víctimas de la ciudad: 204 de los 372 fallecidos entre 2021 y 2025 y 6 de cada 10 en 2025. El 86,3% fueron varones y el 60,8% tenía entre 15 y 34 años. Aunque en 2025 la cantidad bajó, su peso relativo fue el más alto de la serie, lo que los ubica como prioridad para la gestión de la velocidad, el control y el diseño de la infraestructura.

7.3 Siniestros Asociados a Peatones

Entre 2021 y 2025, la cantidad de peatones fallecidos se mantuvo relativamente estable, entre 11 y 18 por año. Sin embargo, su peso sobre el total de víctimas fatales aumentó de 15,5% a 22,4%, ya que las muertes de peatones no descendieron al mismo ritmo que las del resto de los usuarios. En 2025, más de uno de cada cinco fallecidos en siniestros viales en la ciudad fue un peatón.

Gráfico 33 Peatones fallecidos y su peso sobre el total de víctimas y sobre los usuarios vulnerables 2021-2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba. Usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.

Gráfico 34 Matriz de interacciones de fatalidades de peatones por año 2021-2025

Vehículo u objeto con el que interactuó	Año 2021	2022	2023	2024	2025
Automóvil	7 (64%)	6 (46%)	11 (61%)	6 (43%)	5 (38%)
Camioneta/Utilitario	0 (0%)	1 (8%)	2 (11%)	0 (0%)	2 (15%)
Camión	0 (0%)	1 (8%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (8%)
Colectivo	1 (9%)	1 (8%)	2 (11%)	2 (14%)	0 (0%)
Motocicleta	2 (18%)	3 (23%)	3 (17%)	5 (36%)	4 (31%)
Vuelco/Despiste	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (8%)
Otro	1 (9%)	1 (8%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
S/D	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (7%)	0 (0%)

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba. Entre paréntesis, porcentaje sobre el total de peatones fallecidos de cada año.

Entre 2021 y 2025 fallecieron 69 peatones: el 50,7% fue atropellado por automóviles y el 24,6% por motocicletas.

7.3.1 Peatones fallecidos por día de la semana y hora 2025

Tabla 20 Peatones fallecidos por día de la semana 2025

Día	Cantidad	Porcentual
Lunes	0	0,0%
Martes	2	15,4%
Miércoles	1	7,7%
Jueves	3	23,1%
Viernes	2	15,4%
Sábado	3	23,1%
Domingo	2	15,4%
Total	**13**	**100%**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

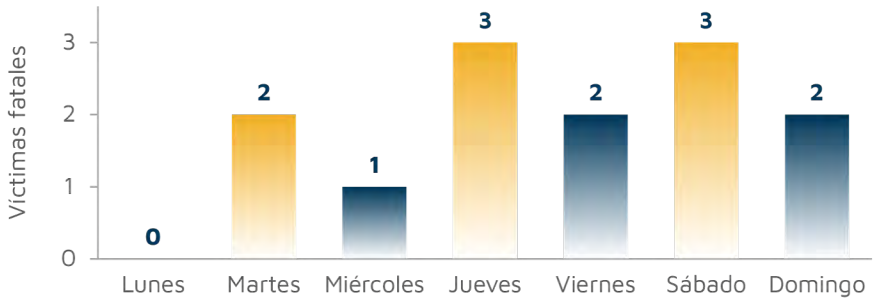
Tabla 21 Peatones fallecidos según franja horaria 2025

Franja horaria	Cantidad	Porcentual
00:00-05:59	0	0,0%
06:00-11:59	2	15,4%
12:00-17:59	2	15,4%
18:00-23:59	9	69,2%
Total	**13**	**100%**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

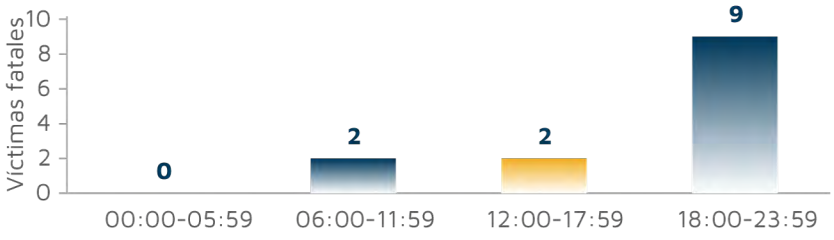
9 de los 13 peatones fallecidos en 2025 fueron atropellados entre las 18:00 y las 23:59.

Gráfico 35 Peatones fallecidos por día de la semana 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

Gráfico 36 Peatones fallecidos según franja horaria 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

En el acumulado 2021-2025, que permite una lectura más robusta que un solo año, los atropellos fatales de peatones se concentran en la tarde y la noche: el 37,7% ocurrió entre las 12:00 y las 17:59 y el 33,3% entre las 18:00 y las 23:59. Por día, se distribuyen a lo largo de toda la semana, con mayor frecuencia los domingos (13 casos).

7.3.2 Peatones fallecidos por edad y sexo 2025

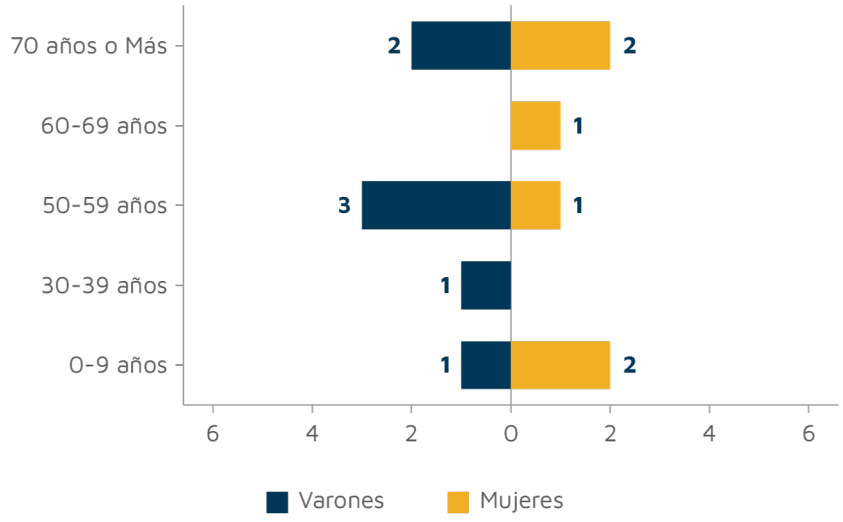
Tabla 22 Peatones fallecidos por edad y sexo 2025

Edad	Femenino	Masculino	Total general
0-9 años	2	1	3
30-39 años	0	1	1
50-59 años	1	3	4
60-69 años	1	0	1
70 años o Más	2	2	4
Total	**6**	**7**	**13**

Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

Las víctimas peatonales se concentran en los extremos de edad: 3 tenían menos de 10 años y 4, 70 años o más.

Gráfico 37 Peatones fallecidos por edad y sexo 2025



Fuente: elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia y de la Policía de la Provincia de Córdoba.

08

Factores de riesgo y la Seguridad Vial como problema de salud pública



8. Factores de riesgo y la Seguridad Vial como problema de salud pública

Los factores de riesgo son importantes de abordar en tanto ayudan a comprender las circunstancias que conducen a lesiones fatales o no fatales. Existen factores no modificables, como la edad y el sexo, y modificables, como la velocidad, el consumo de alcohol y drogas, la infraestructura, el ambiente y los comportamientos. Por eso, uno de los ejes del programa es fortalecer la capacidad de la ciudad para capturar, medir y poner a disposición datos sobre estos factores, de modo que las decisiones de control, infraestructura y comunicación se apoyen en evidencia.

8.1 Exceso de Velocidad

Desde 2023, la Unidad Internacional de Investigación de Lesiones de la Universidad Johns Hopkins (JH-IIRU), en colaboración con IPSIBAT-CONICET, realiza en Córdoba observaciones en la vía pública para estimar la prevalencia a nivel ciudad de los principales factores de riesgo. Las mediciones de velocidad se realizan con radar en sitios seleccionados aleatoriamente, en distintos días y horarios, y se repiten en rondas sucesivas para monitorear cambios en el tiempo.[3]

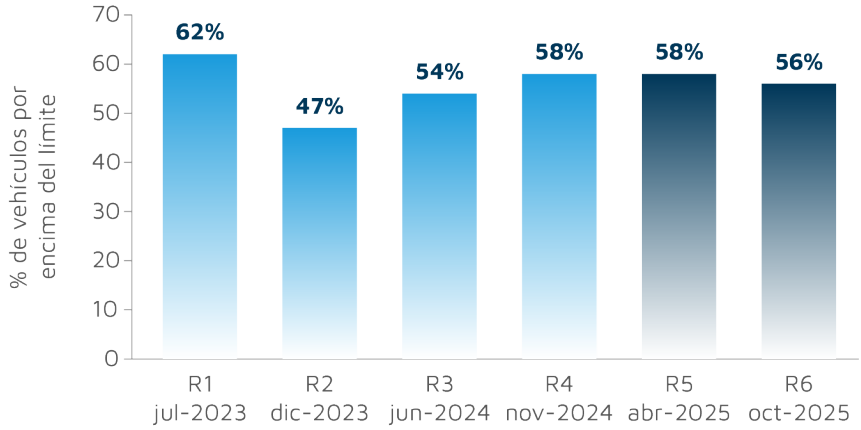
Tabla 23 Observaciones de velocidad por ronda 2023-2025

Ronda	Fecha	Vehículos observados	Velocidad media (km/h)	% por encima del límite
1	Julio 2023	31.441	55	62%
2	Diciembre 2023	37.218	53	47%
3	Junio 2024	46.257	54	54%
4	Noviembre 2024	36.262	55	58%
5	Abril 2025	31.671	55	58%
6	Octubre 2025	32.769	55	56%

Fuente: JH-IIRU / IPSIBAT-CONICET, Roadside Observational Study, Córdoba, rondas 1 a 6.

3. Johns Hopkins International Injury Research Unit e IPSIBAT-CONICET (2026). BIGRS Córdoba. Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS) 2020-2030. Roadside Observational Study. Technical Appendix, Rounds 1 to 6.

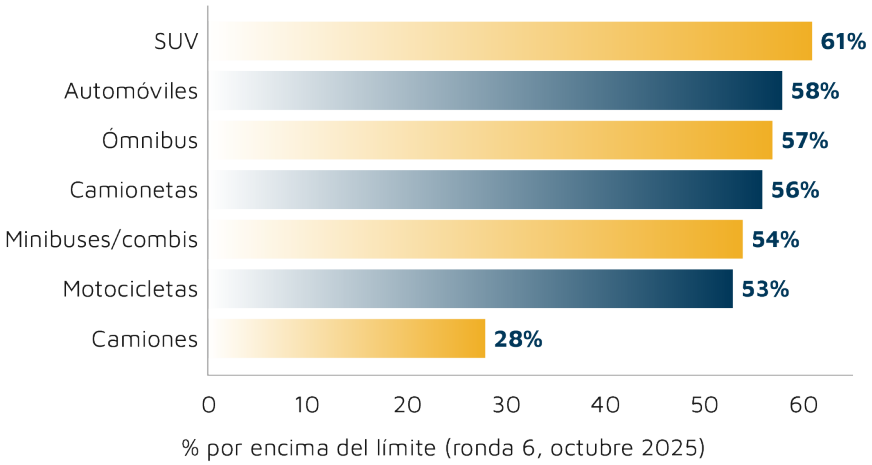
Gráfico 38 Porcentaje de vehículos que circulan por encima del límite de velocidad, por ronda



Fuente: JH-IIRU / IPSIBAT-CONICET.

En las dos rondas realizadas en 2025, entre el 56% y el 58% de los vehículos observados circulaba por encima del límite de velocidad señalizado, con una velocidad media de 55 km/h. El valor se mantiene estable desde la cuarta ronda (noviembre de 2024) y por debajo del registrado en la línea de base (62%, julio de 2023).

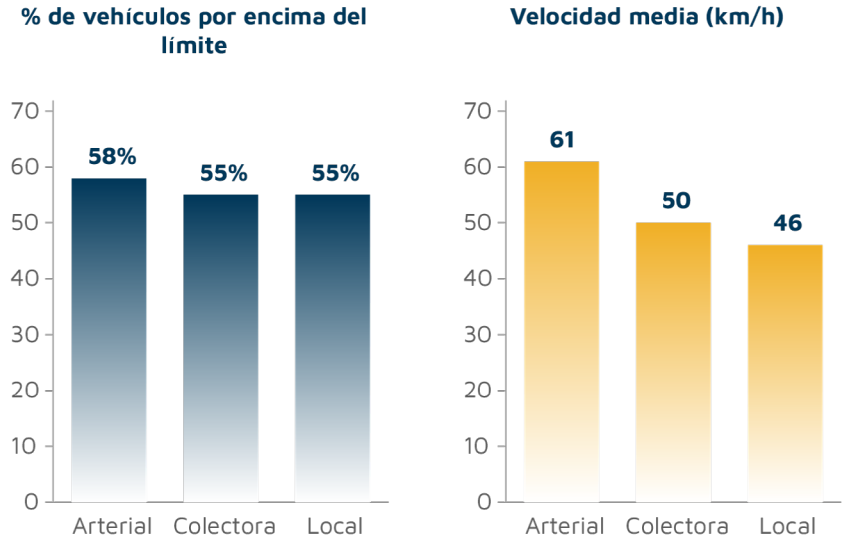
Gráfico 39 Exceso de Velocidad por tipo de vehículo. Ronda 6 (octubre 2025)



Fuente: JH-IIRU / IPSIBAT-CONICET.

En la ronda de octubre de 2025, los vehículos utilitarios deportivos (SUV) y los automóviles registraron las mayores proporciones de Exceso de Velocidad (61% y 58%), mientras que los camiones presentaron la menor (28%). El 53% de las motocicletas observadas superaba el límite.

Gráfico 40 Exceso de Velocidad y velocidad media por tipo de vía. Ronda 6 (octubre 2025)



Fuente: JH-IIRU / IPSIBAT-CONICET.

En las vías arteriales la velocidad media fue de 61 km/h y el 58% de los vehículos superaba el límite; en colectoras y calles locales, la proporción fue del 55%, con velocidades medias de 50 y 46 km/h, respectivamente.

09

Anexo cartográfico



9. Anexo cartográfico

La ubicación de las víctimas fatales en el territorio permite identificar los lugares donde se concentran los siniestros más graves y aporta información para el abordaje sistémico de la Seguridad Vial que orienta este programa. Desde el enfoque de Sistema Seguro, adoptado por la Organización Mundial de la Salud y el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, los siniestros fatales no se explican por un único factor: resultan de la interacción entre las personas usuarias de la vía, los vehículos, la velocidad, el diseño de la infraestructura y el uso del espacio vial, y la respuesta del sistema de control y de atención posterior al siniestro.

En ese marco, la concentración territorial de la mortalidad es un insumo para articular las distintas líneas de acción: la gestión de la velocidad y el control, la infraestructura y el diseño urbano, la comunicación y el fortalecimiento de los sistemas de datos. Este anexo presenta la distribución territorial de la mortalidad vial en la ciudad de Córdoba durante 2021-2025 e identifica zonas y corredores críticos, así como la densidad de víctimas para los grupos de usuarios con menos casos.

9.1 Criterios

Se utilizaron las 179 víctimas fatales 2021-2025 con ubicación precisa dentro del ejido municipal. Para el total de víctimas y para los motociclistas se identifican zonas críticas y corredores críticos; para peatones, ciclistas y ocupantes de vehículos de 4 ruedas o más, que registran pocos casos, se presentan mapas de densidad.[4]

9.2 Principales resultados

Se identificaron 8 zonas críticas y 11 corredores críticos. Las zonas con más víctimas, 6 cada una, se ubican sobre Av. Colón y Dr. José Antonio Ceballos, sobre Av. Juan B. Justo y en el entorno de Diego Rodríguez de Ruescas y Av. de Circunvalación (NO); le sigue Bv. de los Alemanes y La Voz del Interior, con 5. El corredor con más víctimas es Av. Juan B. Justo entre las alturas 8401 y 8799, con 4 fallecidos.

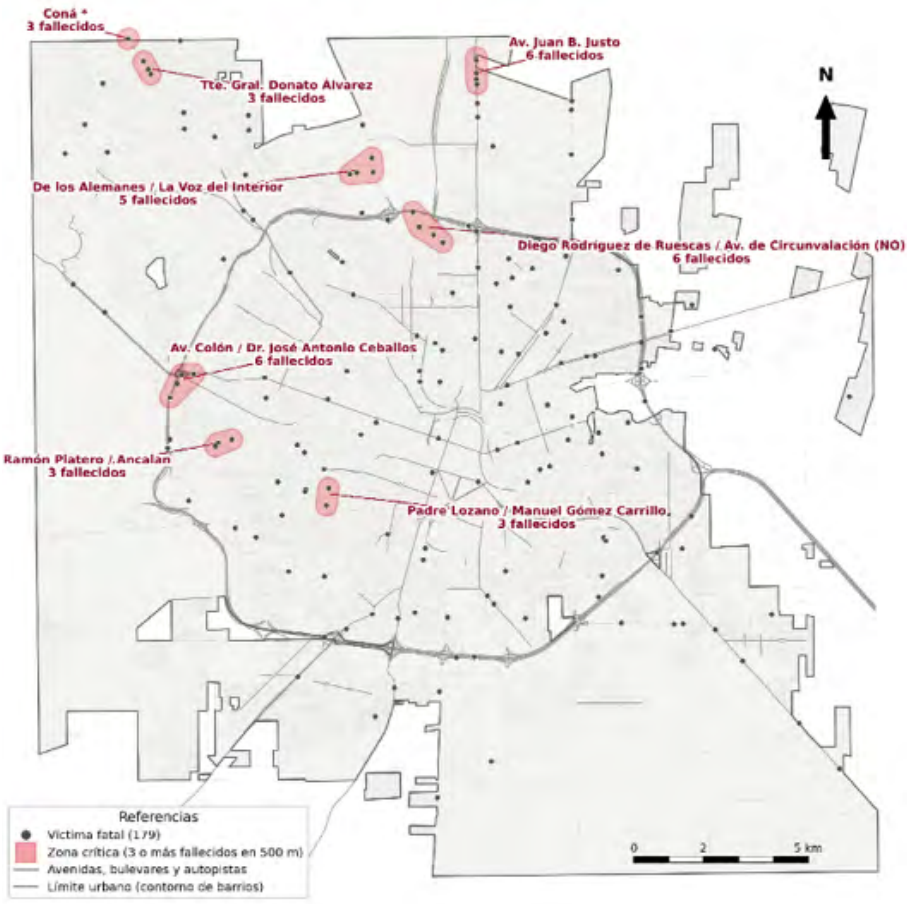
Entre los motociclistas se identificaron 4 zonas críticas y 6 corredores críticos, con Av. Juan B. Justo como el lugar de mayor concentración. Entre los peatones, el mapa de densidad muestra concentraciones en el entorno

4. Zona crítica: agrupamiento de tres o más víctimas fatales dentro de un radio de 500 metros (método DBSCAN). Corredor crítico: tramo de 500 metros de longitud fija sobre una misma calle de la red de catastro municipal con dos o más víctimas fatales. Densidad de mortalidad: estimación de la concentración relativa de víctimas fatales mediante un kernel gaussiano con radio de 500 metros. Georreferenciación: se incluyen las víctimas con coordenada exacta, coordenada corregida o calle y altura validada por barrio (± 80 m), dentro del ejido municipal. En 2021-2023 solo una parte de los registros tiene ubicación precisa (2021: 15 de 71; 2022: 17 de 74; 2023: 32 de 93), por lo que esos años están subrepresentados y los resultados reflejan en mayor medida lo ocurrido en 2024-2025. La ubicación de algunos hechos se encuentra en revisión con la Policía de la Provincia; en particular, la zona crítica señalada sobre calle Coná (mapas 1, 3 y 5) corresponde a hechos con dirección consignada en Av. Goycochea, cuya ubicación es provisoria. Los mapas se actualizarán cuando se cuente con la ubicación corregida.

de Padre Lozano y Manuel Gómez Carrillo, donde se ubica además una de las zonas críticas del mapa general, en el entorno de Av. Las Malvinas y Bv. Eduardo Bulnes, y de Isabel la Católica y Bv. Los Granaderos. Los ciclistas cuentan con solo 4 casos ubicados, por lo que su mapa es ilustrativo.

La mortalidad vial de la ciudad es dispersa y los casos por lugar son pocos, por lo que la identificación de lugares críticos debe complementarse con datos de lesionados y con el análisis de los factores de riesgo presentes en cada lugar.

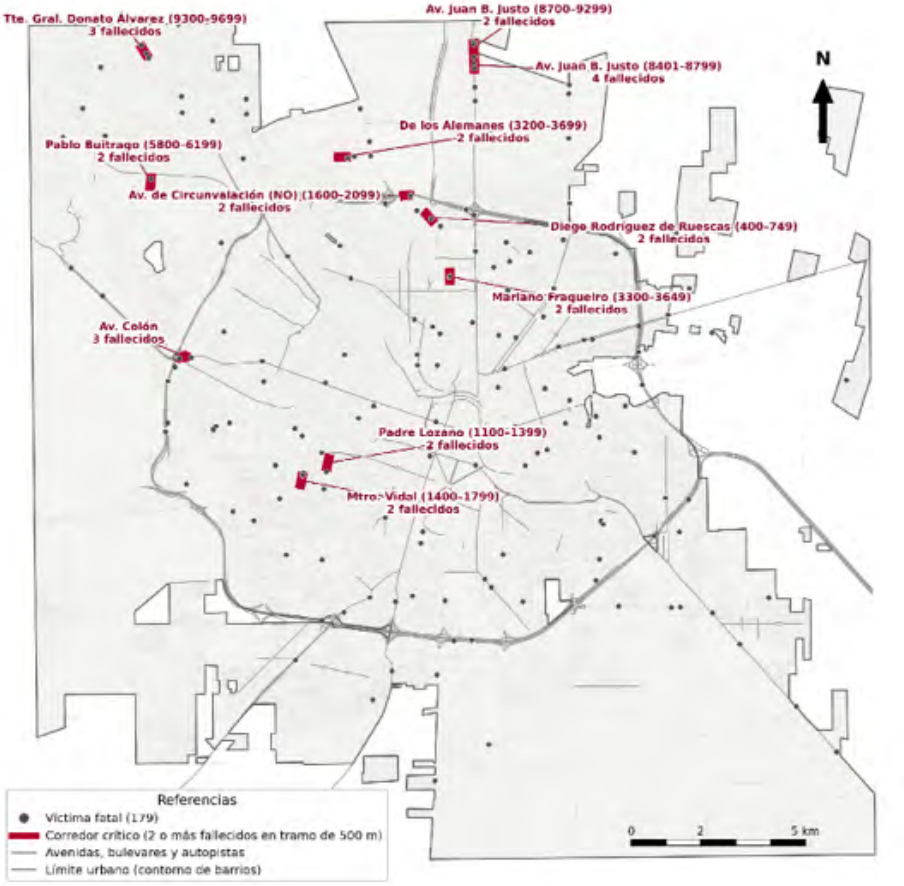
Mapa 1 Zonas críticas de mortalidad por tránsito. Ciudad de Córdoba 2021-2025



Zona crítica: agrupamiento de 3 o más víctimas fatales dentro de un radio de 500 m (DBSCAN). Víctimas fatales 2021-2025 con ubicación exacta, corregida o por calle y altura validada (± 80 m), dentro del ejido municipal. En 2021-2023 solo una parte de los casos tiene ubicación precisa, por lo que esos años están subrepresentados. * Ubicación provisoria: hechos con dirección en revisión con la Policía de la Provincia.

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Policía de la Provincia de Córdoba y del Observatorio de Seguridad y Convivencia; cartografía: Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Proyección UTM 20S.

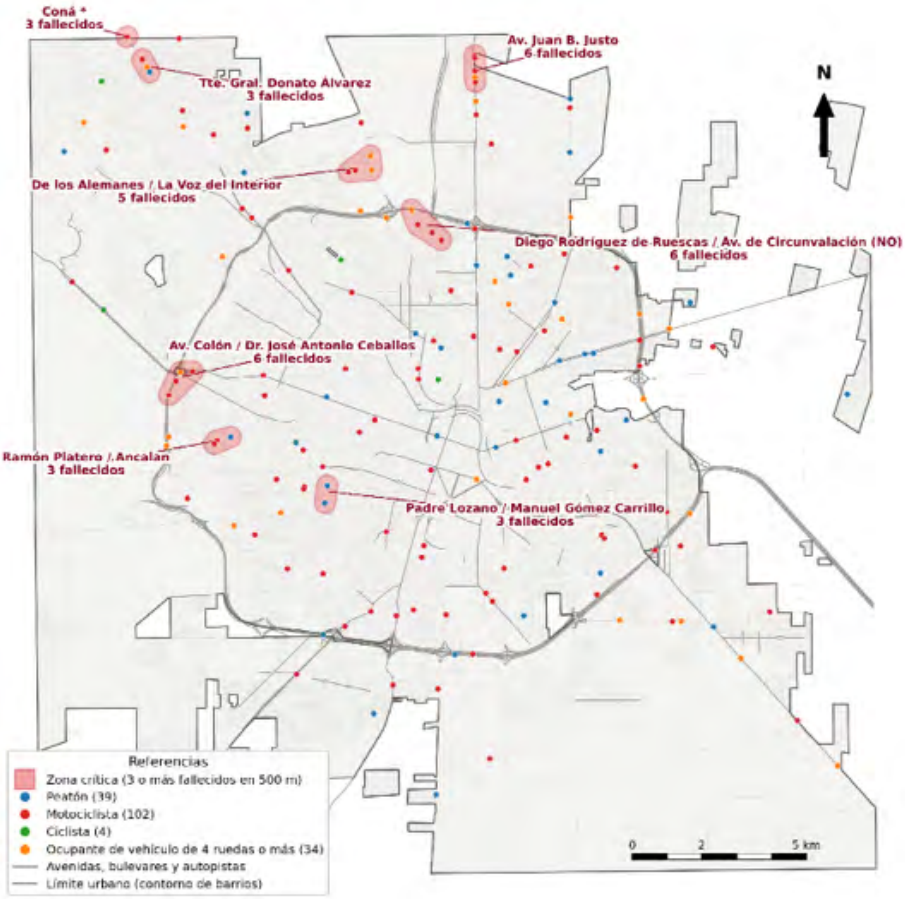
Mapa 2 Corredores críticos de mortalidad por tránsito. Ciudad de Córdoba 2021-2025



Corredor crítico: tramo de 500 m de longitud fija sobre una misma calle de catastro con 2 o más víctimas fatales. Víctimas fatales 2021-2025 con ubicación exacta, corregida o por calle y altura validada (± 80 m), dentro del ejido municipal. En 2021-2023 solo una parte de los casos tiene ubicación precisa, por lo que esos años están subrepresentados.

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Policía de la Provincia de Córdoba y del Observatorio de Seguridad y Convivencia; cartografía: Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Proyección UTM 20S.

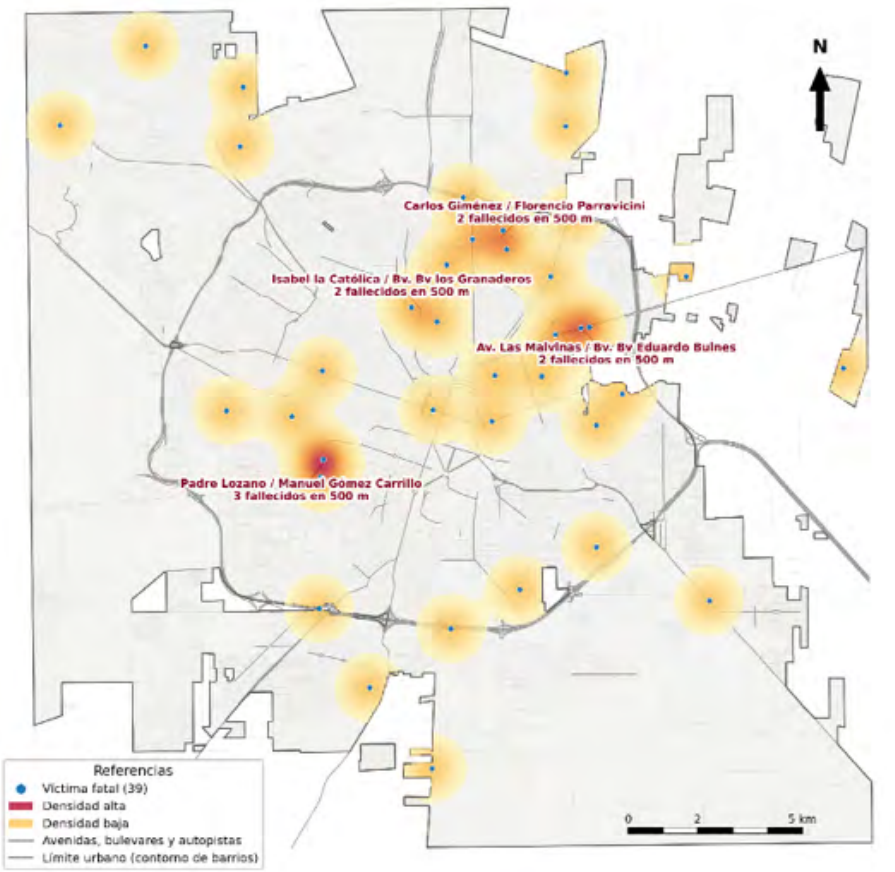
Mapa 3 Zonas críticas por tipo de usuario. Acumulado 2021-2025



Zona crítica: agrupamiento de 3 o más víctimas fatales dentro de un radio de 500 m (DBSCAN). Víctimas fatales 2021-2025 con ubicación exacta, corregida o por calle y altura validada (± 80 m), dentro del ejido municipal. En 2021-2023 solo una parte de los casos tiene ubicación precisa, por lo que esos años están subrepresentados. * Ubicación provisoria: hechos con dirección en revisión con la Policía de la Provincia.

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Policía de la Provincia de Córdoba y del Observatorio de Seguridad y Convivencia; cartografía: Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Proyección UTM 20S.

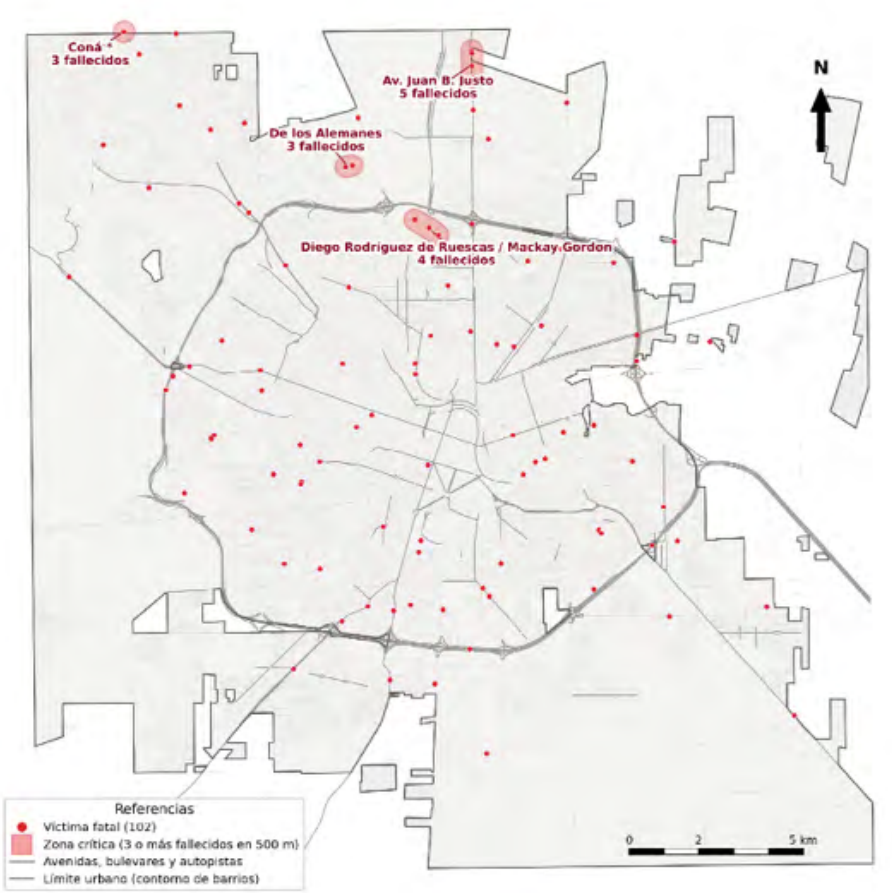
Mapa 4 Densidad de mortalidad por tránsito de peatones. Ciudad de Córdoba 2021-2025



Densidad de víctimas fatales estimada por kernel gaussiano con radio de 500 m; las etiquetas señalan los máximos locales de densidad. Víctimas fatales 2021-2025 con ubicación exacta, corregida o por calle y altura validada (± 80 m), dentro del ejido municipal. En 2021-2023 solo una parte de los casos tiene ubicación precisa, por lo que esos años están subrepresentados.

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Policía de la Provincia de Córdoba y del Observatorio de Seguridad y Convivencia; cartografía: Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Proyección UTM 20S.

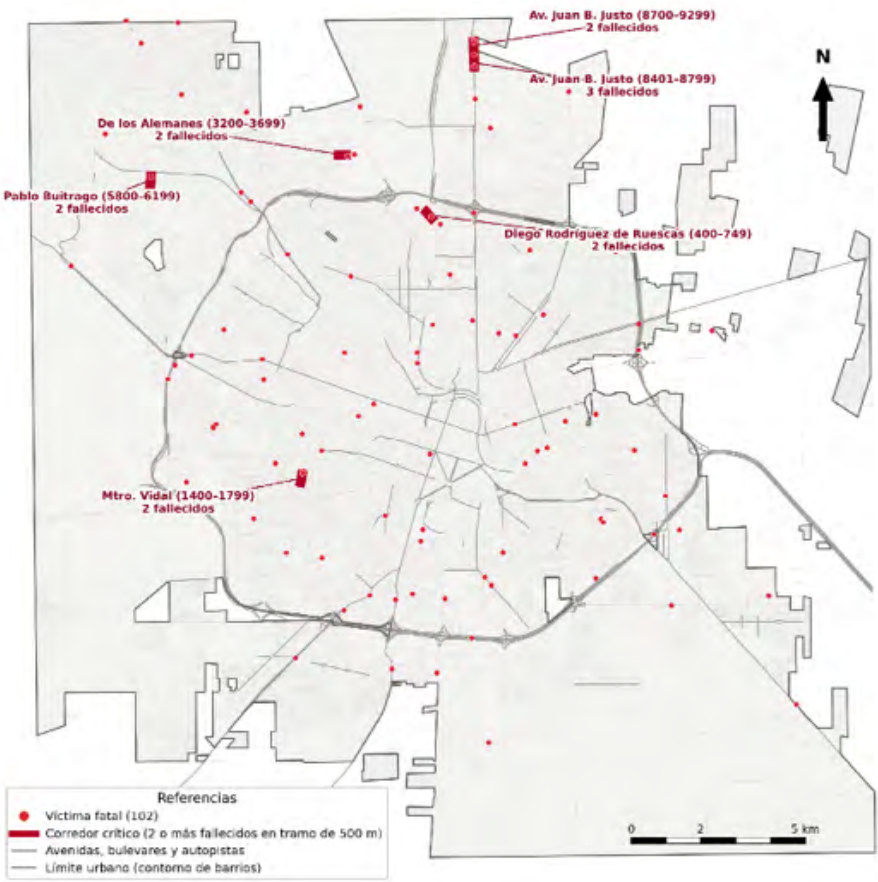
Mapa 5 Zonas críticas de mortalidad por tránsito de usuarios de moto. Ciudad de Córdoba 2021-2025



Zona crítica: agrupamiento de 3 o más víctimas fatales dentro de un radio de 500 m (DBSCAN). Víctimas fatales 2021-2025 con ubicación exacta, corregida o por calle y altura validada (± 80 m), dentro del ejido municipal. En 2021-2023 solo una parte de los casos tiene ubicación precisa, por lo que esos años están subrepresentados. * Ubicación provisoria: hechos con dirección en revisión con la Policía de la Provincia.

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Policía de la Provincia de Córdoba y del Observatorio de Seguridad y Convivencia; cartografía: Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Proyección UTM 20S.

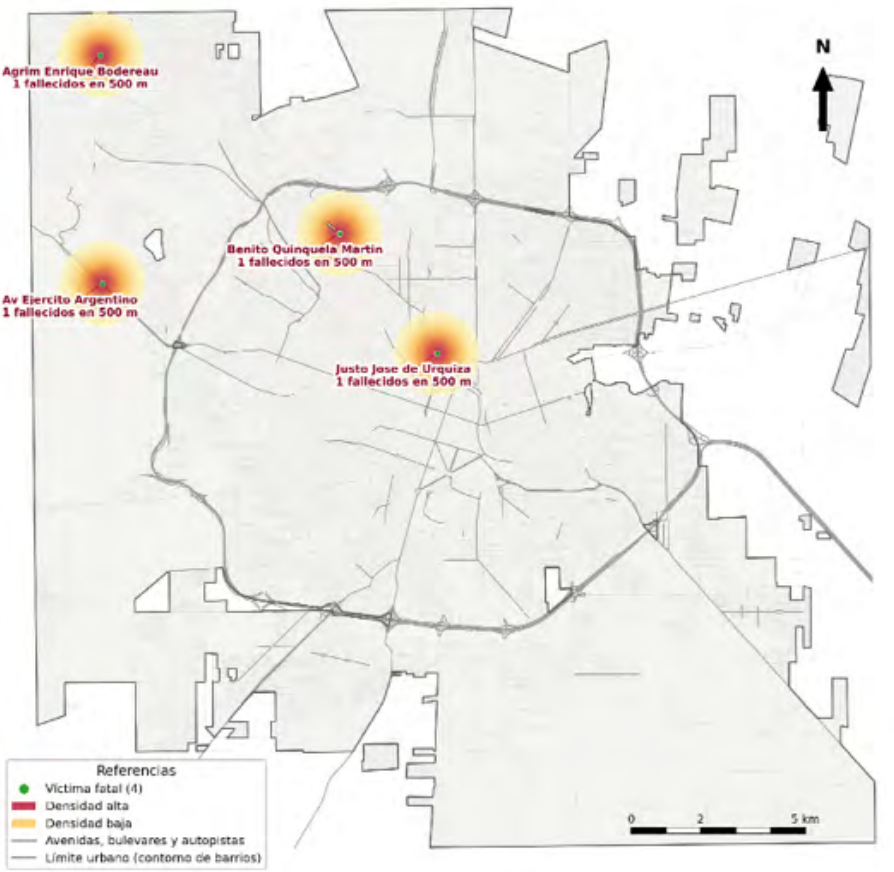
Mapa 6 Corredores críticos de mortalidad por tránsito de usuarios de moto. Ciudad de Córdoba 2021-2025



Corredor crítico: tramo de 500 m de longitud fija sobre una misma calle de catastro con 2 o más víctimas fatales. Víctimas fatales 2021-2025 con ubicación exacta, corregida o por calle y altura validada (± 80 m), dentro del ejido municipal. En 2021-2023 solo una parte de los casos tiene ubicación precisa, por lo que esos años están subrepresentados.

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Policía de la Provincia de Córdoba y del Observatorio de Seguridad y Convivencia; cartografía: Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Proyección UTM 20S.

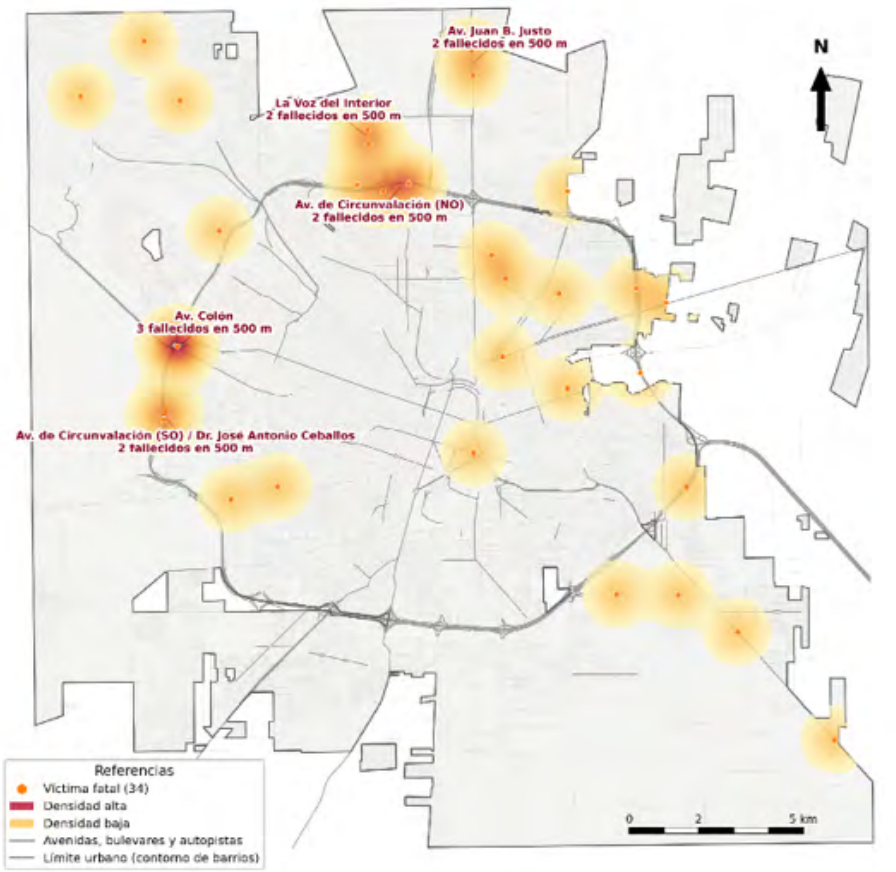
Mapa 7 Densidad de mortalidad por tránsito de ciclistas. Ciudad de Córdoba 2021-2025



Densidad de víctimas fatales estimada por kernel gaussiano con radio de 500 m; las etiquetas señalan los máximos locales de densidad. Víctimas fatales 2021-2025 con ubicación exacta, corregida o por calle y altura validada (± 80 m), dentro del ejido municipal. En 2021-2023 solo una parte de los casos tiene ubicación precisa, por lo que esos años están subrepresentados.

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Policía de la Provincia de Córdoba y del Observatorio de Seguridad y Convivencia; cartografía: Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Proyección UTM 20S.

Mapa 8 Densidad de mortalidad por tránsito de usuarios de vehículos de 4 ruedas o más. Ciudad de Córdoba 2021-2025



Densidad de víctimas fatales estimada por kernel gaussiano con radio de 500 m; las etiquetas señalan los máximos locales de densidad. Víctimas fatales 2021-2025 con ubicación exacta, corregida o por calle y altura validada (± 80 m), dentro del ejido municipal. En 2021-2023 solo una parte de los casos tiene ubicación precisa, por lo que esos años están subrepresentados.

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Policía de la Provincia de Córdoba y del Observatorio de Seguridad y Convivencia; cartografía: Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Proyección UTM 20S.

10

Acciones por la Seguridad Vial 2025



10. Acciones por la Seguridad Vial 2025

Durante el año 2025, la Municipalidad de Córdoba implementó diversas políticas, proyectos e iniciativas de Seguridad Vial. Estas acciones tuvieron como objetivo principal reducir las muertes y lesiones graves en el tránsito y proteger a los usuarios más vulnerables —peatones, ciclistas y motociclistas—, así como a todos los vecinos de la ciudad.

A continuación, se destacan los principales proyectos de la Municipalidad en los ejes de:

10.1 - Comunicación y Campañas
10.2 - Educación Vial
10.3 - Infraestructura Vial
10.4 - Control y Fiscalización
10.5 - Datos y Evaluación
10.6 - Coordinación general del proyecto

10.1 Comunicación y Campañas

Durante 2025 se ha priorizado la comunicación como un pilar fundamental en la Subsecretaría de Movilidad y Tránsito para instalar la Seguridad Vial en la agenda pública de la ciudad. Las acciones se orientaron a sensibilizar y visibilizar la importancia de un tránsito responsable, con especial foco en la reducción de la velocidad, uno de los principales factores de riesgo en las calles de Córdoba. Este eje de trabajo contó con el acompañamiento técnico de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS) y de su socio estratégico, Vital Strategies.

La estrategia se sostuvo sobre dos líneas de trabajo continuas. Por un lado, una campaña masiva que la ciudad lanza cada septiembre, antes del período de mayor siniestralidad, y que se coordina con los operativos de control de velocidad. Por otro lado, un trabajo permanente con medios y periodistas para que la Seguridad Vial forme parte de la agenda como un tema de salud pública, más allá de la cobertura puntual de los siniestros.
Este enfoque busca sostener un diálogo cercano con la ciudadanía y construir una cultura vial basada en el cuidado de todas las personas que comparten las calles.

A continuación, se detallan las principales acciones de comunicación del año 2025.

10.1.1 Taller de Comunicaciones Estratégicas en Seguridad Vial, Bariloche (Marzo)

La Municipalidad de Córdoba participó del taller "Comunicaciones estratégicas para salvar vidas: el rol de las campañas en medios masivos

para la Seguridad Vial", desarrollado del 19 al 21 de marzo de 2025 en San Carlos de Bariloche, organizado por Vital Strategies en el marco de la Iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global (BIGRS). El encuentro reunió a especialistas y representantes de las áreas de comunicación y equipos técnicos de Córdoba y Buenos Aires.

A través de capacitaciones, debates e instancias de trabajo conjunto, se abordaron herramientas para fortalecer la comunicación en Seguridad Vial y el papel de las campañas masivas en la promoción de comportamientos seguros. La jornada permitió intercambiar experiencias, analizar desafíos desde una perspectiva local, regional y global e identificar estrategias para las campañas previstas para 2025. La participación municipal aportó un espacio de formación y planificación para acompañar las políticas de prevención de muertes y lesiones graves en el tránsito.



Bariloche - Taller comunicación. Daniela Barbariol, Gerente de Comunicación de Argentina de Vital Strategies. Marzo.

10.1.2 Tercer «Mayo Amarillo» en Córdoba (Mayo)

Por tercer año consecutivo, la Municipalidad de Córdoba se sumó al movimiento internacional «Mayo Amarillo», que invita a reflexionar sobre la convivencia vial y la prevención de muertes y lesiones en el tránsito.

En 2025, bajo el lema «Calles para la vida. La Seguridad Vial es responsabilidad de todos», la ciudad acompañó la iniciativa con contenidos en sus canales oficiales, acciones de sensibilización, capacitaciones y talleres centrados en los riesgos del Exceso de Velocidad y el respeto por las normas de tránsito. Además, monumentos emblemáticos se iluminaron de amarillo como símbolo del compromiso compartido con la vida en las calles.

El mes culminó con la presentación del Reporte de Mortalidad Vial 2024 de la ciudad de Córdoba y de la investigación «Comportamientos de riesgo

y percepciones de seguridad en motociclistas», realizada por CONICET y Vital Strategies en el marco de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS). Ambas publicaciones aportaron información para orientar las políticas de prevención, con especial atención a los usuarios más vulnerables de la vía.

Info:
https://cordoba.gob.ar/con-el-cierre-de-mayo-amarillo-se-presentaron-los-datos-de-mortalidad-vial-2024-73-fallecidos-en-la-ciudad



Rueda Eiffel Iluminada. Mayo.



Concientización en Centro de Capacitación de Transporte y Tránsito. Mayo.

10.1.3 Workshop con periodistas sobre Seguridad Vial (Septiembre)

Con el objetivo de fortalecer la cobertura de la Seguridad Vial como un tema de salud pública, la Municipalidad de Córdoba, junto a BIGRS, realizó una nueva jornada de capacitación para periodistas, reporteros y editores de la ciudad.

El encuentro se llevó a cabo antes del lanzamiento de la campaña «Bajá un cambio. 10 km/h hacen la diferencia entre la vida y la muerte», con el fin de compartir los datos que dieron origen a la campaña y buenas prácticas para el abordaje periodístico de la temática.



Sala de Situacion, Exposicion Valeria Unzaga en Workshop Periodistas. Septiembre.



Oscar Sotelo, Director General de Policía Municipal de Tránsito, en Actividad de Entrevista en Workshop de periodistas. Septiembre.

10.1.4 Campaña masiva «Bajá un cambio. 10 km/h hacen la diferencia entre la vida y la muerte» (Septiembre)

La Municipalidad de Córdoba lanzó una nueva campaña masiva sobre Exceso de Velocidad junto a BIGRS. La campaña, dirigida a motociclistas, muestra a dos conductores que circulan por una misma avenida y en las mismas condiciones. La única diferencia entre ellos es la velocidad: quien respeta el límite logra controlar su moto ante un imprevisto y llega a su casa; quien va más rápido pierde el control y muere. El mensaje es claro: una pequeña diferencia de velocidad puede ser la diferencia entre la vida y la muerte.

Los datos volvieron a orientar la estrategia. En 2024, los motociclistas representaron el 59% de las víctimas fatales en la ciudad, lo que los convierte en el grupo más afectado por la siniestralidad vial.

La campaña se difundió del 4 al 28 de septiembre en televisión, radio, vía pública, lunetas de colectivos y redes sociales. Además la identidad visual de la campaña acompañó de manera articulada los distintos operativos de

Info:
https://cordoba.gob.ar/cuarta-campana-de-seguridad-vial/



Rodrigo Fernández, Secretario de Gobierno, en Lanzamiento de Campaña comunicacional. Palacio Municipal. Septiembre.

control de velocidad que la Municipalidad realiza en sus calles y avenidas. Como parte del lanzamiento, la campaña salió a la calle con una activación urbana: se realizaron pintadas en calles de la ciudad que llevaron el mensaje de la campaña al lugar donde se toman las decisiones de velocidad. La intervención buscó sorprender a quienes circulan y sirvió para recordarles, en el propio recorrido, que unos pocos kilómetros por hora pueden cambiarlo todo.



Campaña en Vía Pública. Av. H. Yrigoyen. Septiembre.

Al finalizar, se realizó una evaluación posterior a la campaña mediante encuestas presenciales a 701 conductores de motos y autos de entre 18 y 55 años. El 23% recordó la campaña, lo que equivale a unas 196.000 personas adultas. El 97% la consideró fácil de entender y el 82%, creíble. Además, quienes vieron la campaña conversaron más sobre el Exceso de Velocidad con otras personas (44%, frente a 27% de quienes no la vieron) y mostraron mayor apoyo a límites de velocidad más bajos (42%, frente a 28%).

La campaña 2025 fue reconocida con una mención honorífica en los International Safety Media Awards (ISMA), entregados en el marco de la Conferencia Mundial Safety 2026 en Ciudad del Cabo, que distinguen campañas de comunicación sobre seguridad y prevención de lesiones de todo el mundo.

Los premios ISMA destacan la claridad del mensaje, la calidad de producción, la creatividad y la innovación, así como su adecuación al público destinatario y la evaluación de sus resultados.

Info:
https://isma-awards.org/slow-down-campaign-cordoba-city-argentina/
https://cordoba.gob.ar/cordoba-fue-distinguida-internacionalmente-por-su-campana-de-seguridad-vial-2025/



Kristi Saporito, Subdirectora Global de Comunicación de Seguridad Vial de Vital Strategies, Recibiendo El Premio Isma. Ciudad Del Cabo. Septiembre 2026.

10.1.5 Conmemoración del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros Viales (Noviembre)

Cada tercer domingo de noviembre se conmemora el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros Viales, establecido por la Organización de las Naciones Unidas en 2005. En 2025, la Municipalidad de Córdoba volvió a acompañar esta fecha, renovando su compromiso con las familias de las víctimas y con el objetivo de reducir las muertes y lesiones en el tránsito.
Las acciones conmemorativas y de concientización incluyeron la producción de un contenido audiovisual junto a Leonardo, padre de Agostina, una adolescente que falleció en un siniestro vial en Córdoba. El material tuvo muy buena repercusión en redes sociales y recibió un amplio apoyo de la comunidad.

También se organizaron actividades de concientización en el Centro de Capacitación de Transporte y Tránsito, durante los controles de la Policía Municipal de Tránsito y en colegios secundarios visitados. Además, a partir del 16 de noviembre y durante diez días, edificios municipales y provinciales se iluminaron de amarillo, color que simboliza la Seguridad Vial, para invitar a reflexionar sobre la responsabilidad que todos compartimos en las calles.

Info:
https://cordoba.gob.ar/victimas-siniestros-viales-2025/



Leonardo y familia, padre de la víctima del siniestro vial. Noviembre.



Plano de Retrato de Foto Víctima. Noviembre.

10.2 Educación Vial

Durante 2025, la Municipalidad de Córdoba, a través de la Subsecretaría de Movilidad y Tránsito, impulsó diversas acciones de formación y concientización desde el Centro de Capacitación de Transporte y Tránsito, con el objetivo de fortalecer la Seguridad Vial.

10.2.1 Educación Vial Infantil

El Centro recibió visitas de niños y niñas de nivel inicial y primario, quienes participaron en jornadas que combinaron contenidos teóricos, juegos y prácticas en la pista vial. Estas actividades promovieron, desde la infancia, el cuidado de la vida, el respeto por los demás y la adopción de conductas responsables en la vía pública.



10.2.2 Talleres para estudiantes secundarios

Durante 2025 se realizaron talleres de Seguridad Vial dirigidos a estudiantes de 5° y 6° año, próximos a tramitar su primera licencia de conducir. Las jornadas promovieron la reflexión sobre los principales factores de riesgo en el tránsito y el compromiso con una movilidad segura y responsable. Las actividades se llevaron a cabo principalmente en el Centro de Capacitación de Transporte y Tránsito, y también en establecimientos educativos.



Info:
https://cordoba.gob.ar/cierre-visitas-educacion-vial/

10.2.3 Cursos obligatorios para licencias profesionales, motos y delivery

En el mismo espacio se dictaron los Cursos de Seguridad Vial obligatorios para gestionar la licencia de conducir de motocicletas por primera vez y carnets profesionales. Durante 2025 esta formación se extendió como requisito para licencias profesionales de clases C, E y G (camiones y maquinaria especial), incorporando además jornadas específicas para personal de delivery.



10.2.4 Programa «Córdoba Con Vos»

A través del programa «Córdoba Con Vos», las actividades de formación se descentralizaron y se desarrollaron en polideportivos y espacios comunitarios de la ciudad. En estas jornadas, los vecinos pudieron iniciar el trámite para obtener su primera licencia de conducir motocicletas y realizar el Curso de Seguridad Vial obligatorio.



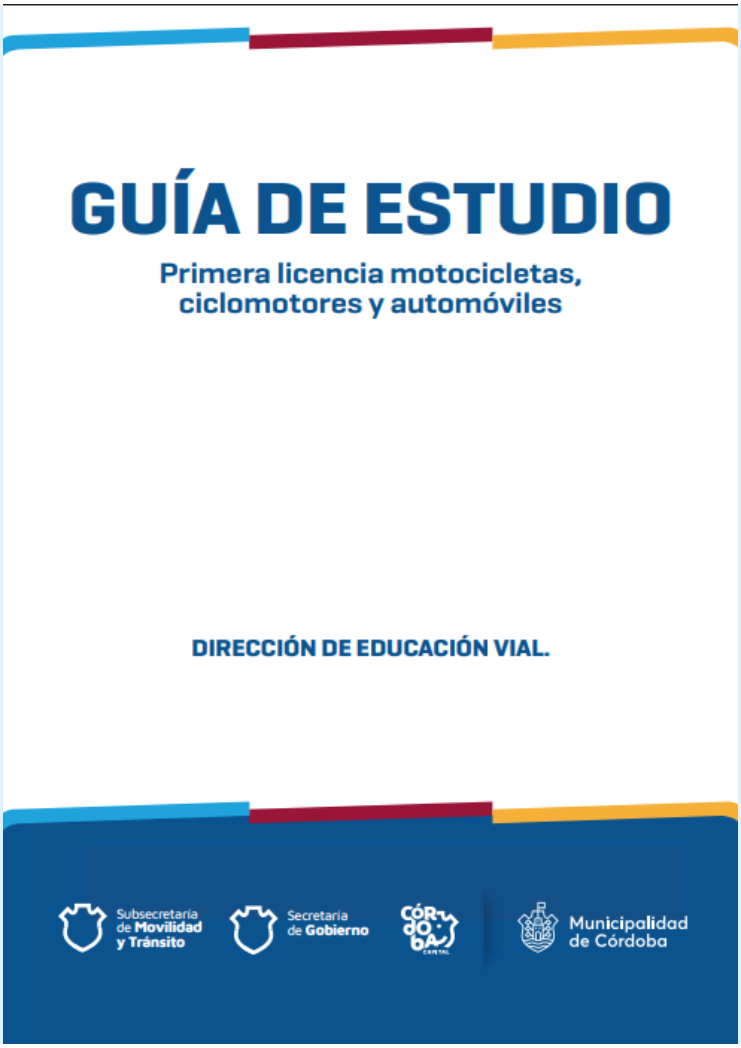
10.2.5 Actualización de la Guía de Estudio y normativa municipal

Como hito en la prevención de siniestros viales, se realizó la actualización integral de la Guía de Estudio para Licencias de Conducir. El material trata los aspectos centrales de la Ordenanza Municipal N.° 9981/511 y brinda los conocimientos normativos básicos para los futuros conductores. Se divide en dos partes:

Primera parte: Primera licencia para automóviles, motocicletas y ciclomotores.

Segunda parte: Anexo para el Transporte de Pasajeros.

Info:
www.cordoba.gob.ar/milicencia/



10.3 Infraestructura

El eje de **Infraestructura Vial** tiene como objetivo principal mejorar las condiciones de seguridad de las vías y brindar protección a todos sus usuarios, con especial atención a los más vulnerables.

En este marco, la Municipalidad de Córdoba, a través de la Subsecretaría de Movilidad y Tránsito y la Secretaría de Desarrollo Urbano, han impulsado distintas iniciativas orientadas a transformar el diseño de las calles y promover una movilidad más segura, accesible y sostenible. Entre ellas se destacan proyectos de rediseño vial, intervenciones de urbanismo táctico y la elaboración del *Manual de Calles para las Nuevas Urbanizaciones de la Ciudad de Córdoba*, que establece criterios y lineamientos para incorporar principios de Seguridad Vial y diseño urbano sostenible en el crecimiento de la ciudad.

Como parte de este proceso, la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS) y su socio estratégico, la Global Designing Cities Initiative (GDCI), han brindado acompañamiento técnico a la Municipalidad, contribuyendo al fortalecimiento de las capacidades de sus equipos profesionales y a la incorporación de buenas prácticas internacionales adaptadas al contexto local.

A continuación, se presentan algunos de los principales proyectos e iniciativas desarrollados durante 2025.

10.3.1 Implementación proyecto Av. Colón y Avellaneda (Marzo)

Tras las pruebas piloto y las reuniones con actores clave de la zona, se implementó el rediseño de la intersección de Av. Colón y Nicolás Avellaneda, y de 100 metros de Avellaneda entre Av. Colón y 9 de Julio. El objetivo es prevenir siniestros graves y mejorar la seguridad de peatones y usuarios de medios de transporte alternativos al automotor.
El tramo, identificado como uno de los cuatro corredores con más hechos graves y fatales, se intervino con urbanismo táctico. La obra redujo las distancias de cruce y los radios de giro, incorporó una isla de refugio peatonal, ordenó los movimientos vehiculares, mejoró las condiciones en la parada de colectivos interurbanos y ordenó la carga y descarga. La zona tiene un alto uso peatonal, vehicular y de transporte público.
La transformación comenzó en 2023 con una intervención piloto y finalizó en marzo de 2025.
Resultados

- 1.040 m² recuperados para peatones
- 44 % menos de vehículos superan la velocidad segura de giro (15 km/h)
- 47 % menos de distancia de cruce
- 72 % menos de peatones circulando fuera de los espacios protegidos
- 95 % de los consultados quiere que los cambios sean permanentes

Info:
https://cordoba.gob.ar/finalizo-la-intervencion-en-colon-y-avellaneda-cuales-son-los-cambios-que-mejoran-la-seguridad-vial/





10.3.2 Proyecto Corredor Av. Colón

Esta primera etapa de implementación es parte del proyecto de transformación del corredor de Av. Colón, que comprende el tramo comprendido entre Plaza Colón y Bv. Guzmán, para el cual se realizó un análisis y desarrollo de propuestas orientadas a mejorar la eficiencia y seguridad de los desplazamientos, priorizando a los usuarios más vulnerables y promoviendo una convivencia más equilibrada entre los distintos modos de transporte.

10.3.3 Lanzamiento del Manual de Calles (Octubre)

El *Manual de Calles para las Nuevas Urbanizaciones de la Ciudad de Córdoba* actualiza criterios normativos de la década de 1980 y se constituye en una herramienta que transforma la manera de planificar y diseñar las calles de la ciudad. Promueve espacios públicos más seguros, accesibles y centrados en las personas, priorizando a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, y establece nuevas pautas para el desarrollo de proyectos viales más seguros, eficientes y sostenibles. Esta primera etapa está orientada a las nuevas urbanizaciones de una ciudad en constante expansión hacia sus periferias.

Con este Manual, Córdoba da un paso firme hacia un modelo de ciudad más segura, verde e inclusiva, en el que las calles dejan de concebirse únicamente como vías de circulación vehicular para reconocerse también como espacios de encuentro, convivencia y desarrollo comunitario.

El documento fue desarrollado por la Dirección de Planeamiento Urbano, con la colaboración de la Dirección de Tránsito y el acompañamiento técnico de la Global Designing Cities Initiative (GDCI), integrante de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS).

De esta manera, Córdoba se suma a una red de ciudades latinoamericanas, como Bogotá, Ciudad de México, Recife y Guayaquil, que avanzan hacia modelos de planificación urbana más humanos, sostenibles e inclusivos, con especial atención a los desafíos de equidad y acceso a oportunidades en las periferias.

Link al manual:
https://cordoba.gob.ar/wp-content/uploads/2025/10/Manual-de-Calles-para-las-Nuevas-Urbanizaciones-de-la-Ciudad-de-Cordoba-.pdf



Secretario de Desarrollo Urbano Diego Peralta en la presentación del Manual de Calles para las nuevas urbanizaciones

10.3.4 Workshop de aplicación del Manual de Calles (Octubre)

En el marco de la presentación oficial del Manual de Calles, también se llevó a cabo un workshop de socialización y aplicación, que contó con la participación de más de 45 personas, entre técnicos municipales, representantes del ámbito académico y desarrollistas urbanos. Durante la jornada se realizaron actividades de intercambio, discusión y aplicación práctica de los lineamientos del Manual, promoviendo su apropiación y facilitando su incorporación en futuros proyectos de urbanización.



Manual de calles



Workshop para la socialización del Manual de calles

10.3.5 Revisión de diseño Av. Ambrosio Olmos

Se realizó la revisión del diseño del proyecto de renovación de la Av. Ambrosio Olmos, en el tramo comprendido entre Plaza de las Américas y Plaza España. Desarrollado por la Secretaría de Desarrollo Urbano, el proyecto forma parte de un plan integral de renovación y rehabilitación de esta avenida, que busca transformar casi dos kilómetros de uno de los corredores urbanos más transitados de Córdoba.

El proyecto contempla la incorporación de más espacios verdes, infraestructura ciclista, nueva iluminación, rampas de accesibilidad y mobiliario urbano, con el objetivo de mejorar las condiciones de circulación y permanencia. La revisión del diseño busca priorizar a peatones y ciclistas promoviendo un espacio público más seguro y accesible para todos los usuarios.

10.3.6 Curso Auditorías en Seguridad Vial (Diciembre)

Tres técnicos de la Municipalidad de Córdoba participaron en el Entrenamiento en Auditorías de Seguridad Vial, organizado por la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS) y WRI Brasil, en Buenos Aires.

La capacitación tuvo como objetivos fortalecer los conocimientos sobre los principios de diseño de infraestructura segura, brindar herramientas metodológicas para realizar Auditorías de Seguridad Vial de proyectos viales y desarrollar habilidades prácticas mediante ejercicios de revisión de infraestructura y proyectos, bajo la supervisión de especialistas.

Como resultado del entrenamiento, los participantes realizaron una Auditoría de Seguridad Vial de una intersección de la ciudad de Córdoba, aplicando los conocimientos y herramientas adquiridos durante la capacitación.

10.3.7 Obras y señalización

La Municipalidad de Córdoba ha completado un programa de más de 1.050 intervenciones operativas destinadas a optimizar el ordenamiento del tránsito, la Seguridad Vial y el mantenimiento de la infraestructura vial urbana. A continuación se detallan los resultados sintéticos por área de trabajo.

10.3.7.1 Ordenamiento vial y modificaciones de sentido de circulación

Las acciones de reordenamiento de tránsito se concentraron en la reestructuración de flujos vehiculares y en la instalación de dispositivos de canalización y regulación.

Corredores intervenidos (3 en total):

- 5 tramos reconfigurados.

- 1 pasaje intervenido.
- 1 tramo intervenido.
- Dispositivos y cartelería asociada:
- Carteles de detención y maniobra: 29 señales (giros prohibidos, flechas, doble mano, no entre) y 13 unidades de carteles "PARE" instaladas o renovadas.
- Delineadores viales colocados en 7 puntos estratégicos.



10.3.7.2 Señalización vertical y nomenclatura urbana

En materia de señalización vertical y nomenclatura urbana, el Municipio llevó adelante tareas de actualización, renovación y mantenimiento de la señalización existente, incluyendo la reposición de señales deterioradas o faltantes y la mejora de su ubicación y visibilidad. Asimismo, incorporó nueva señalización en proyectos de mejoras de la infraestructura vial, incluyendo flechas direccionales, límites de velocidad máxima, señales informativas y preventivas, restricciones de estacionamiento y detención, prohibiciones de giro y acceso, indicaciones de doble sentido de circulación y restricciones al tránsito pesado. También se trabajó en la incorporación y actualización de la nomenclatura urbana, con un total de 175 actuaciones: 121 placas nuevas colocadas, 43 placas retiradas y 11 reubicadas o fijadas. Estas mejoras contribuyen a facilitar la orientación y mejorar la legibilidad del espacio público.



10.3.7.3 Demarcación horizontal

Las obras de demarcación sobre calzada totalizaron miles de metros lineales de pintura para canalizar a peatones y vehículos. Se realizaron trabajos de señalización y renovación de la demarcación horizontal con el objetivo de ordenar la circulación, mejorar la seguridad y hacer más claras y previsibles las condiciones de circulación para todos los usuarios de la vía.

Se demarcaron 5800 mts lineales de sendas peatonales, para delimitar los espacios de cruce y proteger a los peatones; bandas de detención para los vehículos; dobles bandas amarillas y cebreados para advertir sobre sectores donde se prohíben los sobrepasos o se restringe la circulación; cordones blancos, rojos y amarillos para indicar las condiciones del estacionamiento; lomadas para mejorar su identificación y advertir a los conductores sobre la necesidad de reducir la velocidad; y boxes para taxis, transporte, carga y colectivos.



10.3.7.4 Reductores de velocidad y espacios reservados

El esquema de pacificación del tránsito combinó reductores físicos, señalización de advertencia y delimitación de sectores de uso exclusivo.
Infraestructura de control de velocidad (103 acciones)

- Placas reductoras de velocidad: Aproximadamente 1.070 placas instaladas en más de 40 puntos.
- Lomadas de hormigón/asfalto: 32 lomadas nuevas construidas y 4 intervenciones de retiro o reemplazo de lomadas deterioradas.
- Cartelería de advertencia de velocidad: 58 señales de "Lomada" (incluyendo avisos a 50 y 100 metros) y 9 carteles delimitadores de "Zona de lomadas".



Gestión de espacios reservados (62 intervenciones)

Se ejecutaron trabajos de colocación, traslado, repintado y retiro de espacios exclusivos para:

- Personas con discapacidad.
- Zonas de ascenso y descenso escolar.
- Paradas de taxis y ambulancias.
- Sectores de carga y descarga, hoteles u organismos públicos.

10.3.7.5 Mantenimiento del equipamiento vial y servicios complementarios

Se ejecutaron obras complementarias de reparación y logística urbana:

- Estructuras y postes (37 intervenciones): Enderezado de postes, retiro de elementos colisionados, remoción de bolardos y perfiles, reposición de defensas y brazos de soporte.
- Paradas de colectivo (7 acciones): Instalación y reubicación de puntos de parada.
- Educación y entorno (24 acciones): 1 intervención integral de pintado en pistas de educación vial, 22 fijaciones múltiples de cartelería miscelánea y 1 corredor completo sometido a limpieza de carteles y poda de despeje.

10.4 Control y Fiscalización

El eje de Control y Fiscalización constituye el pilar operativo indispensable para garantizar el cumplimiento seguro de las normas y consolidar un cambio cultural sostenible en las calles de la ciudad. Bajo el enfoque de Sistema Seguro, en el marco de la Iniciativa Bloomberg (BIGRS), las acciones de control dejaron de ser herramientas punitivas aisladas para transformarse en intervenciones de salud pública orientadas estratégicamente a la protección de la vida y a la mitigación de los factores de riesgo modificables en la vía pública, todo ello se vio reflejado en el primer Manual de Procedimientos, garantizando que la fiscalización en Córdoba sea sinónimo de transparencia, profesionalismo y resguardo de la vida humana.

Un hito central de la gestión durante este período fue el lanzamiento y consolidación de los controles de velocidad por parte de la Municipalidad de Córdoba, estructurados minuciosamente en fases diferenciadas para priorizar la concientización ciudadana. Iniciados de manera estrictamente preventiva, los operativos permitieron familiarizar a los conductores con los cinemómetros móviles Trucam II y los rangos de velocidad permitidos en arterias críticas. Concluida esta etapa de sensibilización y pedagogía vial, el 1 de agosto de 2025 se dio inicio al labrado de actas de infracción y la aplicación efectiva de sanciones económicas a quienes excedieran los límites establecidos.

A pocos meses de su puesta en marcha, el balance de esta política pública es marcadamente positivo, reflejando la efectividad de la fiscalización.
En total, durante 2025 se registraron 350 participaciones en capacitaciones: 190 de inspectores de la Policía Municipal de Tránsito y 160 de efectivos de la Policía de la Provincia de Córdoba. A comienzos de 2026 se capacitó a otros 80 inspectores municipales y se recibió nuevo equipamiento para los puestos de control.

A continuación se detallan las principales acciones de control y fiscalización de 2025 y comienzos de 2026, periodo de finalización del apoyo técnico de Iacp a la ciudad.

10.4.1 Capacitación en gestión de las emociones

El 13 y 14 de junio de 2025 se dictó una capacitación en gestión de las emociones para efectivos de la Policía de la Provincia de Córdoba. El curso brindó herramientas para reconocer y manejar el estrés y las emociones propias y de los ciudadanos en situaciones de tensión durante el trabajo en la vía pública, para que las intervenciones sean más seguras y profesionales.

- Actores: Policía de la Provincia de Córdoba, GRSP / BIGRS.
- Resultados: 80 Policías de la Provincia capacitados (40 por jornada).



10.4.2 Participación en la Tercera Jornada de Seguridad Vial para América Latina

En junio de 2025, el Director General de la Policía Municipal de Tránsito, Oscar Sotelo, participó de la Tercera Jornada de Seguridad Vial para América Latina, realizada en la ciudad de Bogotá, Colombia. El encuentro reunió a responsables de control de tránsito de distintas ciudades de la región para intercambiar experiencias y buenas prácticas en fiscalización.

- Actores: Policía Municipal de Tránsito de Córdoba, IACP.



10.4.3 Presentación del primer Manual de Procedimientos de la Policía Municipal de Tránsito

El 8 de septiembre de 2025, el Intendente de Córdoba, Daniel Passerini, presentó oficialmente el primer Manual de Procedimientos de la Policía Municipal de Tránsito. El manual empezó a elaborarse en 2024. Busca unificar los criterios de actuación y hacer más eficiente la labor de los inspectores en la vía pública durante los operativos de control.

- Actores: Intendencia de la Ciudad de Córdoba, Policía Municipal de Tránsito, Subsecretaría de Movilidad y Tránsito.







10.4.4 Participación en la Cuarta Jornada de Seguridad Vial para América Latina

Del 16 al 20 de septiembre de 2025, el Director Oscar Sotelo participó de la Cuarta Jornada de Seguridad Vial para América Latina, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para dar continuidad al intercambio regional iniciado en Bogotá.

- Actores: Policía Municipal de Tránsito de Córdoba, IACP.



10.4.5 Capacitación en Judo Verbal: técnicas para desescalar conflictos

El 16 y 17 de octubre se dictó la capacitación de Judo Verbal a inspectores de la Policía Municipal de Tránsito, en dos jornadas. El curso brindó herramientas de comunicación para manejar situaciones de tensión con los conductores durante los operativos, priorizando la seguridad del inspector y del ciudadano.

- Actores: Policía Municipal de Tránsito.
- Resultados: 70 inspectores municipales capacitados (35 por día).



10.4.6 Curso de armado de puestos de control seguros y eficientes

En la primera semana de noviembre se dictó un curso de dos jornadas sobre el diseño y armado de puestos de control. El curso apuntó a mejorar la seguridad de los inspectores de policía municipal en la vía pública y la eficacia de los operativos.

- Actores: Policía Municipal de Tránsito, IACP
- Resultados: 80 inspectores municipales capacitados (40 por dia).



10.4.7 Capacitación sobre conducción bajo los efectos del alcohol y drogas

Se realizó una jornada de capacitación sobre la detección y el control de la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Participaron en forma conjunta personal municipal y provincial.

- Actores: Policía Municipal de Tránsito, Policía de la Provincia de Córdoba, IACP.
- Resultados: 80 participantes (40 inspectores municipales y 40 efectivos de la Policía de la Provincia de Córdoba).



10.4.8 Donación de cinemómetros Trucam II

La Policía Municipal de Tránsito recibió la donación de dos nuevos cinemómetros Trucam II para realizar operativos móviles de control de velocidad en la ciudad, en el mes de diciembre. Con esta incorporación, la ciudad cuenta con un total de tres equipos Trucam II.

- Actores: Policía Municipal de Tránsito, IACP.
- Resultados: 2 equipos nuevos, 3 en total.







10.4.9 Donación de equipamiento para operativos de control

A comienzos de 2026, la Policía Municipal de Tránsito recibió nuevo equipamiento para mejorar la seguridad y la visibilidad de los puestos de control en la vía pública. Esta donación complementa la capacitación en armado de puestos de control seguros dictada en noviembre de 2025.

- Actores: Policía Municipal de Tránsito, IACP.
- Resultados: 75 conos, 20 vallas, 12 bastones luminosos y 30 balizas.



10.4.10 Capacitación en Judo Verbal y Gestión de las Emociones

El 24 y 25 de febrero de 2026 se capacitó a inspectores de la Policía Municipal de Tránsito en dos jornadas, para dar continuidad a la formación iniciada en 2025. El primer día se dictó Judo Verbal, con técnicas para desescalar conflictos con los conductores durante los operativos. El segundo día se trabajó en gestión de las emociones, con herramientas para reconocer y manejar el estrés en situaciones de tensión en la vía pública.

- Actores: Policía Municipal de Tránsito, IACP.
- Resultados: 80 inspectores capacitados (40 en Judo Verbal y 40 en gestión de las emociones).





10.5 Datos y Evaluación

10.5.1 La Municipalidad presentó los datos de mortalidad vial 2024 y dio cierre al Mayo Amarillo (Mayo)

Durante 2025 se profundizó el fortalecimiento de la disponibilidad y el uso de la información en la construcción de un sistema de datos de siniestralidad y mortalidad vial que se desarrolla en conjunto con el Municipio. En mayo, en el cierre del Mayo Amarillo, se presentó el Reporte Corto de Mortalidad Vial 2024, con información de siniestros con víctimas fatales en la ciudad de Córdoba para el período 2021-2024, elaborado a partir de los datos del Observatorio de Seguridad y Convivencia de la Provincia de Córdoba, la Policía de la Provincia y el Sistema de Alerta Temprana (SAT) del Ministerio de Seguridad de la Nación. Estas acciones buscan ofrecer un panorama preciso de la situación de la ciudad y apoyar la toma de decisiones basadas en evidencia para reducir las muertes y lesiones en las vías de tránsito.





10.5.2 Acuerdos de intercambio de datos (Septiembre)

Se avanzó en un acuerdo de colaboración con el Observatorio de Seguridad y Convivencia de la Provincia y la Policía de la Provincia de Córdoba para el intercambio sistemático de datos de víctimas fatales por siniestros viales y el acceso a datos de lesionados.



Info:
https://copeccordoba.com/copec-participo-de-una-reunion-clave-con-la-municipalidad-de-cordoba-para-fortalecer-la-gobernanza-en-seguridad-vial/

10.5.3 Publicación del Anuario de Siniestralidad Vial 2024 (Octubre)

Se publicó el Anuario de Siniestralidad Vial 2024 de la ciudad de Córdoba, elaborado por la Subsecretaría de Movilidad y Tránsito, con un análisis completo de los principales datos e indicadores de mortalidad vial y del comportamiento de la siniestralidad en la ciudad en el período 2021-2024.







Info:
https://cordoba.gob.ar/municipalidad-cba-anuario-siniestralidad-vial-2024/

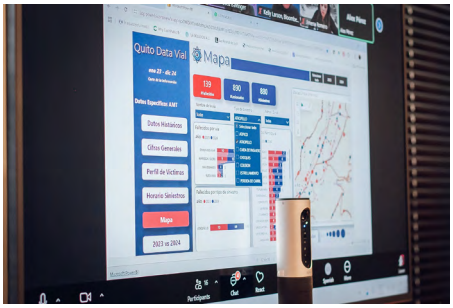
https://gobiernoabierto.cordoba.gob.ar/data/datos-abiertos/categoria/siniestralidad-vial/informes-sobre-siniestralidad-vial/3456.

10.6 Coordinación general del proyecto

10.6.1 Reunión de Alcaldes Córdoba y Quito (Febrero)

El 6 de febrero, el intendente de Córdoba, Daniel Passerini, mantuvo una reunión virtual con el alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, Pabel Muñoz, en el marco de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS), con la participación de Jimena Romero, Senior Regional Manager del Latin America Road Safety Program. El encuentro permitió intercambiar experiencias entre dos ciudades de la iniciativa y conocer de primera mano la plataforma Quito Data Vial, un tablero público de datos de siniestralidad que integra cifras generales, perfil de víctimas, horarios de los siniestros y mapas de su localización.





10.6.2 Córdoba participó del Argentina Partner Meeting de Bloomberg Philanthropies (Octubre)

Los días 9 y 10 de octubre se realizó en la Ciudad de Buenos Aires el Argentina Partner Meeting, el encuentro nacional de socios de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS). La reunión convocó a referentes internacionales en Seguridad Vial, a las organizaciones socias del programa y a representantes de los gobiernos locales de Argentina que forman parte de la iniciativa, con el objetivo de compartir avances, intercambiar experiencias y fortalecer las políticas de movilidad segura en el país.

La Municipalidad de Córdoba, a través de la Subsecretaría de Movilidad y Tránsito, participó del encuentro junto al equipo local de BIGRS, presentando las acciones y los avances de la ciudad en materia de Seguridad Vial.





Info:
https://cordoba.gob.ar/encuentro-nacional-bloomberg/

10.6.3 Mesa de trabajo interinstitucional por la Seguridad Vial (Diciembre)

La Subsecretaría de Movilidad y Tránsito, junto a la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS), convocó a una mesa de trabajo con la Secretaría de Salud, la Secretaría de Ciudad Inteligente y Transformación Digital y el Tribunal Administrativo Municipal de Faltas, con el objetivo de delinear acciones conjuntas para fortalecer la Seguridad Vial en la ciudad.

El encuentro se propuso establecer una hoja de ruta colaborativa e identificar las prioridades estratégicas de trabajo para 2026 y 2027. Durante la jornada se presentaron los fundamentos del enfoque de Seguridad Vial basado en evidencia, con especial énfasis en la gestión de la velocidad como principal factor de riesgo, y se compartieron los avances del programa en la ciudad. La mesa reafirmó la Seguridad Vial como una política pública que requiere la articulación entre áreas de gobierno, para construir una agenda común orientada a proteger la vida de los vecinos y vecinas de Córdoba.









Info:
https://www.instagram.com/p/DSF-1SMEaLO/?utm_source=ig_web_copy_link&srtk=MzRlODBiNWFlZA==


CÓRDOBA
CAPITAL
Anuario
de Mortalidad
Vial 2025

Córdoba Capital

Anuario de Mortalidad Vial 2025

84

personas murieron por siniestros de tránsito en Córdoba en 2025



Subsecretaría de Movilidad y Tránsito · Secretaría de Gobierno · Córdoba Capital · Municipalidad de Córdoba · Bloomberg Philanthropies · Initiative for Global Road Safety · Vital Strategies