

PROGRAMA DE PREVENCIÓN EN SEGURIDAD VIAL .

ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE SINIESTROS VIALES 2008 EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

En el marco del Programa que se desarrolla en esta Defensoría, se confeccionan anualmente datos estadísticos referentes a los siniestros de tránsito producidos en la Ciudad de Buenos Aires. Desde hace algunos años, este organismo edita anualmente información referente a hechos de tránsito y víctimas, con la finalidad de producir informes que sirvan para profundizar el estudio y el análisis de dicha problemática. De esta manera se intenta aportar al diseño de políticas públicas orientadas a disminuir el número de siniestros viales y los riesgos asociados a los mismos.

En el presente trabajo presentaremos datos referentes a los siniestros viales producidos durante los meses de Enero a Diciembre del año 2008. Debemos considerar que estas estadísticas son de elaboración propia, y fueron construidas tomando como fuente primaria la información relevada en todas las comisarias. Nuestro objetivo es intentar describir a partir de las mismas los alcances de la inseguridad vial en la Ciudad, así como los perfiles de sus principales víctimas.

El interés por construir datos sobre este tipo de hechos, tiene en consideración un punto crítico que ha sido recalcado por diferentes organismos, entre ellos la OMS. La escasa y divergente información sobre siniestros viales es uno de los factores que ha impedido en ciertos países la puesta en marcha de políticas efectivas y acordes a la magnitud del problema.¹ En estos países, en los que la Argentina se encuentra incluida, existe poca conciencia sobre la utilidad que brinda la posesión de datos fehacientes y exhaustivos para la formulación de políticas públicas.

Si bien los datos aquí presentados son una herramienta útil para abordar esta problemática, debemos considerar que aún existen ciertas deficiencias en la recolección de la información, en la articulación entre distintos organismos, en la normalización de los instrumentos de relevamiento, que imposibilitan tener un registro acabado y total de todos los siniestrados en la vía pública dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Reconociendo tal situación, se ha realizado un estudio “ Estado de la información y estadísticas sobre siniestros viales 2005”², que ha permitido reconocer ciertas falencias, proponer cambios y hacer un uso más responsable de la información procesada por la institución. En este sentido, el trabajo con la base de datos policial, nos permite entrever que dicha información no da cuenta de la totalidad de las víctimas en colisiones de tránsito. En el caso de los muertos, está representada sólo una fracción de los mismos, ya que la policía no registra como

¹ OMS, Organización Mundial de la Salud, *Informe sobre la prevención de traumatismos causados en el tránsito* 2004 en <http://www.who.org>.

² Defensoría del Pueblo de la Ciudad, *Estado de la información y estadísticas sobre siniestros viales 2005*, en www.defensoria.org.ar

homicidio por siniestro de tránsito la mayor parte de los decesos que se han producido una vez hospitalizada la víctima. Además, la comparación con otros organismos que relevan a víctimas fatales in situ, pone en evidencia ciertas diferencias en los totales de la información policial, que muestran un alto grado de subnotificación por parte de la misma. Muchos de los decesos producidos en el lugar o en el traslado no se encuentran notificados en las planillas elaboradas por la PFA.

Aún con estas deficiencias, debido a la gran cantidad de información volcada en las planillas policiales, las estadísticas presentadas permiten reconocer la existencia de ciertas regularidades en los siniestros viales que acontecen en esta jurisdicción, y obtener una caracterización general de la problemática, así como identificar los principales grupos de riesgo.

ESPECIFICACIONES CONCEPTUALES:

En el siguiente trabajo se entenderá por:

Victimas fatales: las víctimas de hechos de tránsito que han perdido su vida como efecto del mismo. Es necesario tener en cuenta que los datos presentados, representarán una fracción de los muertos: las víctimas fatales in situ. Los datos de la Policía respecto a este tipo de víctimas no deben ser tomados como la totalidad de muertos en la ciudad por dicha problemática, aunque , en tanto grupo significativo pueden aproximarnos al análisis de ciertas características del fenómeno.

Víctimas lesionadas: las víctimas de hechos de tránsito que han obtenido algún tipo de lesión como consecuencia del hecho. Debemos considerar que dentro de este grupo de lesionados pueden encontrarse víctimas que han perdido su vida en el traslado a hospitales o en las guardias y la internación. También debemos tener en cuenta que en la categoría de lesionados se incluyen víctimas con lesiones de distinta gravedad. Estas situaciones planteadas no pueden ser vislumbradas por la información policial ya que en la misma no se discrimina este tipo de cuestiones

Hechos de tránsito: hace referencia al número de siniestros de tránsito, y no a la cantidad de víctimas.

Tipo de movilidad : caracteriza a las víctimas fatales y lesionadas según el medio de movilidad – tipo de vehículo o forma de desplazamiento- utilizado al momento del siniestro. En el caso de las víctimas de rodados motorizados, se ha diferenciado a las mismas según el tipo de vehículo. Se consideraran como tipos de movilidad: 1) **Automovilistas** (sin discriminar si el uso del vehículo es particular o como transporte de pasajeros), 2) **Camioneros**, 3) **Motociclistas**, 4) **Ciclistas**, 5) **Peatones** y 7) **Pasajeros de transporte público** (ocupantes de micros y colectivos)

Lugar ocupado en el vehículo: se refiere, en el caso de los vehículos motorizados (excepto pasajeros de transporte público) a si la víctima es conductor o acompañante al momento de ocurrencia del siniestro.

1. CARACTERÍSTICAS GENERALES.

1.a) Hechos y víctimas.

Cuadro 1: Víctimas lesionadas, víctimas fatales y hechos por año. C.A.B.A. 2005-2008

	2005	2006	2007	2008	% Crecimiento (2005 -2008)
Hechos	9.870	10.697	10.879	10.952	10,96%
Víctimas lesionadas	10.431	11.472	11.733	11.994	14,98%
Víctimas fatales	119	116	138	134	12,61%
Total de víctimas	10.550	11.588	11.871	12.128	14,96%

Durante el año 2008, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la PFA registró **10.952 hechos de tránsito** con un total de **12.128 víctimas**, de las cuales tan sólo **134 murieron** por motivo de un siniestro de tránsito. Los datos aquí presentados muestran que esta jurisdicción se caracteriza por exhibir una elevada cantidad de personas lesionadas (alta tasa de morbilidad), y una pequeña cantidad de personas fallecidas (baja tasa de mortalidad) debido a colisiones y atropellamientos.³

Si tenemos en cuenta la evolución de los siniestros viales en los últimos años se evidencia que los mismos presentan un pequeño crecimiento anual tanto en el número de víctimas como en la cantidad de hechos. Sin embargo, si consideramos este crecimiento en forma acumulada, podemos evidenciar que durante el periodo 2005 al 2008, la cantidad de siniestros aumentó más de un 10%, así como también creció el número de personas heridas y fallecidas. Estas crecieron alrededor de un 15% y un 13%, respectivamente. Esta situación pone en evidencia, que los siniestros viales y sus riesgos, lejos de disminuir, han aumentado lentamente en los últimos cuatro años.

³En relación a este punto, en un trabajo anterior esta Defensoría ha vislumbrado como posibles atenuantes que condicionan la tasa de mortalidad las siguientes características: 1) la alta concentración de tránsito que dificulta la movilidad de vehículos a motor a altas velocidades y 2) la cantidad y dimensión de los servicios de urgencias médicas, así como la proximidad de los centros de atención, que permiten una prevención secundaria rápida y eficaz por parte del sistema de salud. Por otro lado, se identifica que las altas tasas de morbilidad se encuentran relacionadas con la altísima densidad en la vía pública tanto de personas como de vehículos,

Cuadro 2: Víctimas fatales, víctimas lesionadas y hechos según tipo de hechos de tránsito. C.A.B.A. Año 2008

Tipo de hechos	Numero de hechos	Numero de víctimas lesionadas	Numero de víctimas fatales	Total de víctimas
Hechos con 1 víctima	10.252	10.153	99	10.252
Hechos con 2 víctimas	522	1033	11	1.044
Hechos con 3 víctimas	105	310	5	315
Hechos con 4 víctimas	35	136	4	140
Hechos con más de 5 víctimas	38	362	15	377
Total	10.952	11.994	134	12.128

El cuadro 2 pone en evidencia que durante el año 2008 ocurrieron 10.252 siniestros de tránsito en los que se computó una sola víctima. Estos datos por lo tanto nos muestran que en más del 90% de los casos de accidentes se lesiona o muere una sola persona en cada siniestro, mientras que tan solo el 10% de los casos se evidencian víctimas múltiples (más de una persona herida o muerta por hecho). Esta parece ser una segunda característica de la ciudad. Si bien en esta jurisdicción el número de siniestros es alto, debemos considerar que en sólo en una pequeña proporción de hechos resulta herida o muerta más de una persona.

Cuadro 3: Víctimas fatales, víctimas lesionadas y hechos por mes. C.A.B.A. Año 2008.

Mes	Numero de hechos	Numero de víctimas lesionadas	Numero de víctimas fatales
Enero	842	1.025	7
Febrero	734	802	14
Marzo	852	973	18
Abril	953	1.022	12
Mayo	1.041	1.129	11
Junio	985	1.057	9
Julio	939	1.019	9
Agosto	801	876	6
Septiembre	891	968	6
Octubre	961	1.018	19
Noviembre	1.010	1.075	10
Diciembre	915	1.003	12
No informa	28	27	1
Total	10.952	11.994	134

En último lugar, al tener en cuenta la distribución de los hechos de tránsito a lo largo del año, se puede evidenciar que existe cierta regularidad mensual. Durante el año 2008 se han producido en promedio 900 siniestros por mes.

Enero, Febrero, Marzo y Agosto, se caracterizan por ser los meses en los que las cifras sobre el número de hechos es levemente más baja que la media. Durante estos meses se evidencian también un bajo número de personas fallecidas. Los

recesos vacacionales escolares, y la consecuente disminución de personas en la vía pública puede haber influido sobre la baja de estas cifras.

1.b) Grupos de riesgo.

Cuadro 4: Distribución porcentual de víctimas fatales y víctimas lesionadas según tipo de movilidad. C.A.B.A. Año 2008

Forma de Movidad	Víctimas Fatales	Víctimas Lesionadas	Muertos cada 1.000 lesionados
Peatones	60 (44,8%)	3134 (26,1%)	19,14
Automovilistas	29 (21,6%)	2967 (24,7%)	9,8
Motociclistas	31 (23,1%)	3668 (30,6%)	8,45
Pasajeros de transporte público	-	800 (6,7%)	-
Camioneros	-	49 (0,4%)	-
Ciclistas	5 (3,7%)	769 (6,4%)	7,8
Otros	-	40 (0,3%)	-
Sin notificación	9 (6,7%)	567 (4,7%)	-
Total	134 (100%)	11.994 (100%)	-

Los peatones se presentan en la Ciudad de Buenos Aires como principal grupo de riesgo. Como pone en evidencia el Cuadro 4 estos representan el 44,8 % de las víctimas fatales y el 26,1% de las víctimas lesionadas.

Sin embargo, la vulnerabilidad de los peatones no sólo se expresa por el alto número de personas atropelladas. Principalmente el riesgo que padecen queda evidenciado al ponderar el riesgo de muerte que

presentan las distintas formas de movilidad. Según nuestras estadísticas, los peatones tienen el doble de probabilidades de morir ante un atropellamiento que un automovilista ante un choque. El indicador “muertos cada mil lesionados” estaría dando cuenta de esta situación. Mientras de cada 1.000 lesionados que circulaban en auto o moto han muerto alrededor de 8 personas, de cada 1.000 peatones que han sido atropellados han fallecido 19.

Como hemos puesto de manifiesto en un informe anterior⁴, el alto riesgo de muerte que padecen las personas que se desplazan a pie se encuentra altamente relacionado con la ausencia de elementos de protección. En los atropellamientos, los vehículos impactan directamente sobre el cuerpo de las víctimas. Estas no cuentan ni con cascos, o carrocería de algún tipo que pueda mitigar la brutalidad del choque.

Los datos presentados también nos permiten advertir que el grupo de los peatones se encontró secundado, en términos de riesgo, por los conductores y acompañantes de motos y ciclomotores. Durante el año 2008, murieron 31

⁴ Nos referimos al informe “La vulnerabilidad peatonal en la Ciudad de Buenos Aires”. Ante las alarmantes cifras de personas atropelladas, este informe tuvo como objetivo analizar las características de este tipo de siniestros. En éste se advierten posibles condicionantes y se recomiendan una serie de medidas que creemos necesarias para atenuar el riesgo de los peatones en la vía pública. Ver Informe en <http://www.defensoria.org.ar/institucional/transito.php>

motociclistas y fueron víctimas de lesiones 3.668 conductores y/ o acompañantes de esta forma de movilidad.

Grafico 1. Evolución de los peatones, motociclistas y automovilistas muertos. C.A.B.A 2005-2008

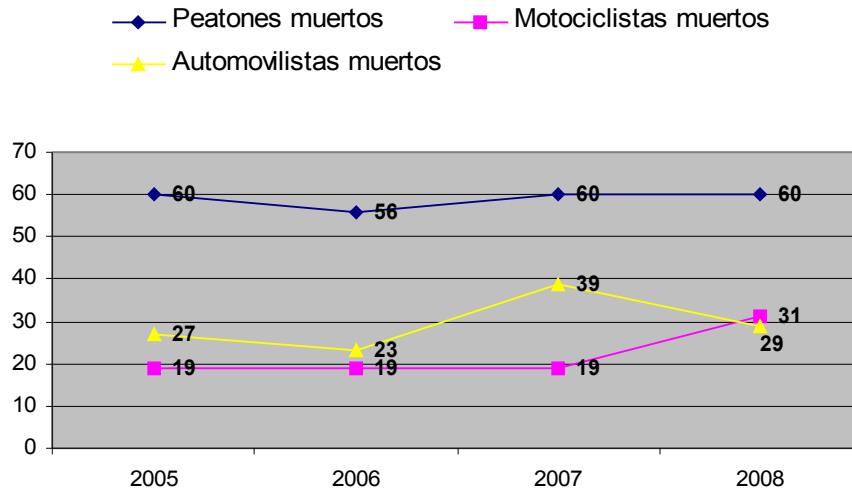
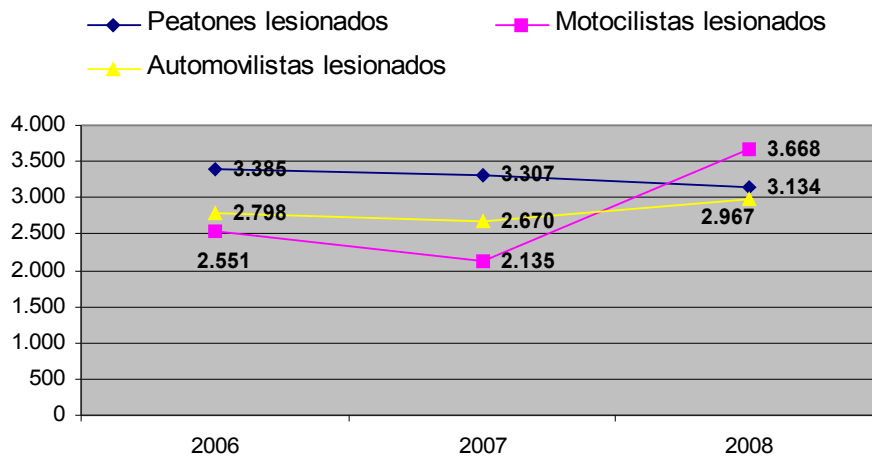


Gráfico 2: Evolución de peatones, motociclistas y automovilistas lesionados. C.A.B.A. 2006-2008



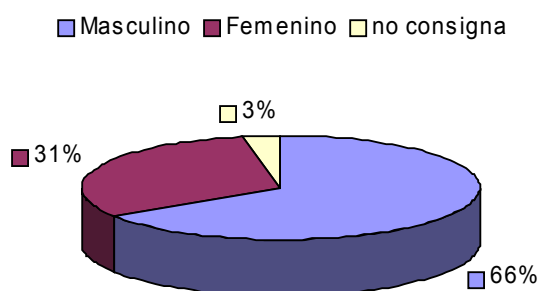
En relación a este punto es necesario remarcar que fue durante este último año cuando las motos se tornaron en el segundo grupo más vulnerable. En los años anteriores las cifras sobre cantidad de víctimas lesionadas mostraban cierta similitud entre motociclistas y automovilistas. Hoy, los primeros se presentan como la forma de movilidad con mayor cantidad de personas lesionadas. También se han modificado los datos en torno a los muertos. Mientras que durante el 2005 al 2007, los automovilistas presentaron mayor número de personas fallecidas, en

la actualidad la delantera la llevan los motociclistas. Los Gráfico 1 y 2 muestran dicha evolución.

Por lo tanto, es posible observar que mientras el número de víctimas peatonales se ha mantenido estable en los últimos años y ha descendido la cantidad de automovilistas muertos, el número de motociclistas siniestrados ha mostrado un incremento tanto en víctimas fatales como en lesionadas. Respecto al 2005, **en el año 2008 aumentó en un 60% la cantidad de motociclistas muertos y , respecto al año 2006, creció en más de un 40% el número de heridos.** Las causales de este crecimiento pueden estar relacionados con un aumento del parque de motos y ciclomotores. La gravedad de este incremento debe alertar a las autoridades sobre la necesidad de tomar medidas específicas sobre este tipo de movilidad que se encuentra en expansión.

El análisis realizado sobre el riesgo de las distintas formas de movilidad, nos permite concluir que la Ciudad de Buenos Aires posee un tipo de siniestralidad característico de los ámbitos urbanos. En ella los grupos más afectados son los peatones y los motociclistas, y no los automovilistas. Esto da cuenta de las diferencias que esta jurisdicción presenta con gran parte del resto del país, principalmente respecto a zonas rurales. Este es un punto crucial para tener en cuenta al momento de planificar y diseñar políticas preventivas. Este tipo de datos permiten identificar que los motociclistas y peatones debieran convertirse en los principales destinatarios de las políticas de seguridad vial.

Gráfico 3: Víctimas fatales y víctimas lesionadas según sexo. C.A.B.A. 2008



En relación al sexo de los damnificados, se puede apreciar que los varones son el grupo más numeroso. El 66% de las víctimas son de sexo masculino. Este porcentaje pone de relieve la existencia de una sobrerrepresentación de los varones en relación a las mujeres, si tenemos en cuenta la distribución poblacional de los sexos en nuestra Ciudad. Mientras en la C.A.B.A. hay 82 varones cada 100 mujeres, en las víctimas de siniestros viales encontramos que hay 210 varones cada 100 mujeres. Esta sobrerrepresentación es tan alta, que no puede ser

explicada sólo como resultado de un mayor número de conductores de vehículos de sexo masculino. En este sentido, esta diferencia entre los sexos, debe alertarnos de la posibilidad de la existencia por parte de los varones de un accionar más riesgoso en la vía pública.

Cuadro 5: Distribución porcentual de víctimas fatales y víctimas lesionadas según edad. C.A.B.A. Año 2008

Tipo de Movilidad	Víctimas Fatales	Víctimas Lesionadas	Muertos cada 1.000 lesionados
Menores de 15 años	4 (3,0%)	576 (4,8%)	6,9
de 16 a 20 años	13 (9,7%)	1072 (8,9%)	12,1
De 21 a 25 años	20 (14,9%)	2130 (17,8%)	9,4
De 26 a 30 años	17 (12,7%)	2039 (17,0%)	8,3
De 31 a 35 años	14 (10,4%)	1411 (11,8%)	9,9
De 36 a 40 años	7 (5,2%)	997 (8,3%)	7,0
De 41 a 45 años	4 (3,0%)	701 (5,8%)	5,7
De 46 a 50 años	6 (4,5%)	597 (5,0%)	10,1
De 51 a 55 años	6 (4,5%)	531 (4,4%)	11,3
De 56 a 60 años	7 (5,2%)	478 (4,0%)	14,6
De 61 a 65 años	5 (3,7%)	341 (2,8%)	14,7
De 66 a 70 años	3 (2,2%)	269 (2,2%)	11,2
De 71 a 75 años	3 (2,2%)	205 (1,7%)	14,6
Más de 75 años	25 (18,7%)	647 (5,4%)	38,6
Total	134 (100%)	11.994 (100%)	-

Respecto a la edad, podemos observar que son los **jóvenes** uno de los grupos más afectados. Los datos presentados nos muestran que durante el año 2008, el 37,3% de las víctimas fatales y el 43,7% de las víctimas lesionadas tenía edades comprendidas entre los 16 y los 30 años. Estas cifras ponen en consideración la alta vulnerabilidad de este segmento etario tanto en términos de mortalidad como de morbilidad.

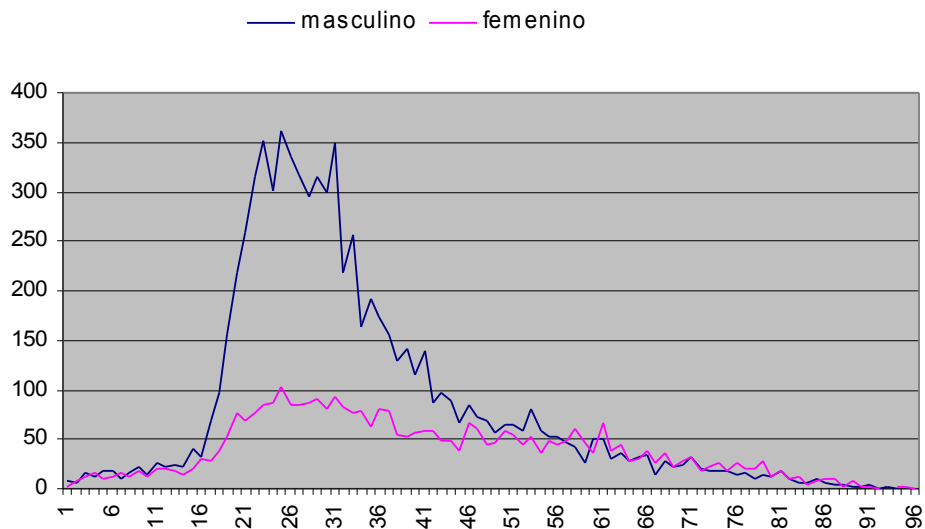
En segundo lugar, se puede observar que las **personas adultas mayores de 75 años** se presentan también como un grupo con un alto riesgo. Hemos encontrado que el 18,7% de las víctimas fallecidas contaba con estas edades.

Sin embargo debemos rescatar que la vulnerabilidad de este grupo se evidencia principalmente en la probabilidad de morir que los mismos presentan ante un siniestro de tránsito. Las personas mayores presentan cuatro veces más probabilidades de morir ante la ocurrencia de este tipo de hechos. La proporción de fallecidos cada 1.000 lesionados da cuenta de esta situación. Mientras de cada 1.000 lesionados entre 21 a 25 años mueren alrededor de 9 personas, en el caso de los mayores de 75 años, cada 1.000 personas lesionadas, fallecen casi 39 de ellas. Al respecto debe considerarse que la mayor vulnerabilidad de los adultos mayores esta relacionada

a la menor capacidad de su cuerpo de soportar el impacto que significa ser atropellado o embestido por otro vehículo.

En relación a este punto, distintos informes realizados por la Defensoría, han remarcado la importancia de tomar medidas sobre este grupo específico. La mejora de la infraestructura peatonal (colocación de semáforos, mayores tiempos de cruces, instalación de islas, estrechamiento de las zonas de cruce, etc) permitirá a personas mayores, quienes en muchos casos pueden tener capacidades más reducidas de movilidad, trasladarse de forma más segura por la vía pública.

Gráfico 4: Distribución de víctimas fatales y víctimas lesionadas según sexo y edad. C.A.B.A. 2008



En último lugar, la distribución del total víctimas por sexo y edad, pone en evidencia que la proporción de varones, en relación a las mujeres, es muy alta en edades jóvenes. Hasta los 16 años de edad existe una distribución de víctimas equitativa entre varones y mujeres. Sin embargo, a partir de los 17 años de edad se visualiza una expansión del número varones. Esta brecha entre varones y mujeres se empieza a cerrar en edades superiores a los 30 años. Por lo tanto, este gráfico nos muestra que los jóvenes víctimas de siniestros viales son en su mayoría de sexo masculino.

Sin embargo, debemos considerar que alrededor de los 60 años de edad este movimiento se revierte. Las mujeres pasan a tener un porcentaje similar o levemente superior que los varones. El sexo femenino comienza a tener un mayor peso relativo como víctimas de tránsito en la adultez. Esta reversión se apoya en una reducción considerable del número de varones siniestrados, más que un incremento de la cantidad de mujeres. Al respecto, debe considerarse que la distribución del sexo femenino es menos fluctuante que la del sexo masculino.