



PROGRAMA SOBRE PREVENCIÓN EN SEGURIDAD VIAL

ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE SINIESTROS VIALES 2009

En el marco del Proyecto de Prevención en Seguridad Vial que se viene desarrollando en esta Defensoría, anualmente se confeccionan datos estadísticos referentes a los siniestros de tránsito producidos en la Ciudad de Buenos Aires. Desde hace algunos años, se edita 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 contribuir al diseño de políticas públicas orientadas a disminuir el número de accidentes y los riesgos asociados a los mismos.

En el presente trabajo se presentan datos referentes a los siniestros viales producidos durante los meses de Enero a Diciembre del año 2009. Cabe señalar que estas estadísticas son de elaboración propia, y fueron construidas tomando como fuente primaria la información relevada en todas las comisarias. El 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 constituyen 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 y 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, en 2005 se realizó un estudio “ Estado de la información y estadísticas sobre siniestros viales 2005”². El análisis realizado, ha permitido reconocer ciertas falencias, proponer cambios y potenciar las

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

posibilidades que brinda la utilización de la información procesada en el diseño de políticas. En este sentido, el trabajo con la base de datos policial, 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 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:

Víctimas 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 este tipo de cuestiones no está desagregado.

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.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

1.a) Hechos y víctimas

Cuadro 1: Hechos de tránsito, víctimas lesionadas y víctimas fatales por año. C.A.B.A. 2005-2009

	2005	2006	2007	2008	2009	Diferencia Porcentual interanual	
						2005 -2008	2008 -2009
Hechos	9.870	10.697	10.879	10.952	10.569	10,96%	-2,83%
Víctimas lesionadas	10.431	11.472	11.733	11.994	11.472	14,98%	-4,35%
Víctimas fatales	119	116	138	134	77	12,61%	-42,54%
Total de víctimas	10.550	11.588	11.871	12.128	11.549	14,96%	-2,66%

Durante el año 2009 se registraron en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires un total de **10.569 hechos de tránsito** con **11.549 víctimas**, de las cuales tan sólo **77 murieron** a causa del siniestro de tránsito. Como se ha puesto de relieve en informes anteriores, los datos presentados ponen en consideración 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

³En relación a este punto, 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. Ver Informe sobre siniestralidad peatonal en la CABA www.defensoria.org.ar

Teniendo en cuenta la evolución de los siniestros viales se evidencia como rasgo principal del último año **la disminución de más del 40% de las víctimas fatales** en relación al año 2008. Esta importante baja del número de muertos se contrapone con el continuo crecimiento que estas cifras habían mostrado durante los años 2005 a 2008, lapso en el cual se observa un aumento de alrededor de un 14% de personas muertas.

Sin embargo, se debe considerar que este descenso de las víctimas fatales, no ha sido acompañado por una baja significativa en el número de lesionados, ni en el total de hechos producidos. Estas cifras si bien han disminuido respecto al año 2008, lo han hecho una pequeña proporción (entre el 3% y el 5%).

Del análisis anteriormente presentado se desprende que la baja de la mortalidad en el año 2009 no se encuentra directamente asociada a una merma del número de accidentes, así como tampoco en el número de accidentados. Por lo tanto, dadas estas características, es posible suponer que la misma se encontraría asociada a una disminución en la gravedad o intensidad de los choques sufridos en el ámbito de la ciudad. Dado que la PFA no distingue las lesiones según su gravedad, resulta imposible con los datos elaborados demostrar numéricamente esta apreciación. Sin embargo, de ser correctas estas consideraciones, se puede sostener que la disminución del número de muertos podría estar relacionada con una baja de los siniestros asociados a faltas graves tales como exceso de velocidad y conducción bajo los efectos del alcohol y otras sustancias; situaciones en el tránsito que son concebidas como aquellas que ocasionan siniestros de gran magnitud con fuerte impacto sobre la capacidad de sobrevida de los damnificados.

Cuadro 2: Víctimas fatales, víctimas lesionadas y hechos según tipo de hechos de tránsito. C.A.B.A. Año 2009

Tipo de hechos	Numero de hechos	Numero de víctimas lesionadas	Numero de víctimas fatales	Total de víctimas
Hechos con 1 víctima	9.915	9.853	62	9.915
Hechos con 2 víctimas	505	1.004	6	1.010
Hechos con 3 víctimas	78	234	-	234
Hechos con 4 víctimas	40	159	1	160
Hechos con más de 5 víctimas	31	222	8	230
Total	10.569	11.472	77	11.549

El cuadro 2 nos muestra otra característica permanente de este tipo de siniestros en la Ciudad de Buenos Aires. En esta prevalecen hechos de tránsito en los que se identifica como lesionada o muerta a una sola persona. En tal sentido, se observa que en el 94 % de los siniestros sólo una persona resulta

comprometida con daños físicos, mientras que tan solo en el 6% de los casos se evidencian víctimas múltiples (más de una persona herida o muerta por hecho).

En tercer lugar, al tener en cuenta la distribución de los hechos de tránsito y sus víctimas a lo largo del año, se puede observar que existe cierta regularidad mensual. Durante el año 2009 se han producido en promedio alrededor de 880 siniestros con 962 personas damnificadas con lesiones por mes.

Cuadro 3: Víctimas fatales, víctimas lesionadas y hechos por mes. C.A.B.A. Año 2009.

Mes	Numero de víctimas fatales	Numero de víctimas lesionadas	Numero de Hechos
Enero	8	750	678
Febrero	-	815	736
Marzo	6	1.003	940
Abril	4	968	899
Mayo	11	1.159	1.053
Junio	7	1.013	932
Julio	8	966	888
Agosto	3	952	874
Septiembre	5	960	912
Octubre	12	994	907
Noviembre	7	926	860
Diciembre	6	966	890
Total	77	11.472	10.569

De los datos del año 2009 surge que durante los meses de Enero y Febrero el número de víctimas, tanto lesionadas como fallecidas, y de hechos de tránsito, es levemente más bajo que la media anual. El receso vacacional del verano propicia una consecuente disminución de personas en la vía pública que impacta sobre el descenso de las cifras sobre siniestralidad ocasionadas por el tránsito. En contraposición, durante el resto de los meses del año se evidencia una distribución uniforme de los siniestros y sus

víctimas.

1.b) Grupos de riesgo.

Los **peatones** se presentan en la Ciudad de Buenos Aires como el principal grupo de riesgo. Como pone en evidencia el Cuadro 4 estos representan el 40,3% de las víctimas fatales y el 25,4 % de las víctimas lesionadas. En segundo lugar, encontramos los **motociclistas y acompañantes de moto**, quienes contabilizan un total de 23 muertos (29,9%) y 3.857 lesionados (33,60%). Los **automovilistas** se presentan como el tercer grupo de riesgo, representando el 26% de las víctimas fatales y el 25,4% de las personas heridas.

La distribución en lugares de riesgo para las distintas formas de movilidad no ha cambiado en el último año. Los peatones se han presentado en todas las estadísticas elaboradas por esta Defensoría como el principal grupo de riesgo. Desde el año 2008, estos han sido secundados en gravedad por los motociclistas, quienes durante dicho año experimentaron un abrupto aumento en el número de

personas damnificadas que desplazó a los a los automovilistas a un tercer lugar en importancia en términos de riesgo⁴. Los incidentes que involucran otras formas de movilidad (pasajeros de transporte público, conductores y acompañantes de camiones y ciclistas) presentan cifras muy inferiores a los tres principales grupos antes mencionados.

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

Forma de movilidad	Víctimas Fatales	Víctimas Lesionadas	Victimas Totales
Peatones	31 (40,30%)	2.913 (25,40%)	2.944 (25,50%)
Automovilistas	20 (26,00%)	2.914 (25,40%)	2.934 (25,40%)
Motociclistas	23 (29,9%)	3.857 (33,60%)	3880 (33,60%)
Pasajeros de transporte público	-	661 (5,80%)	661 (5,70%)
Camioneros	-	55 (0,5%)	55 (0,5%)
Ciclistas	1 (1,30%)	640 (5,60%)	641 (5,60%)
Otros		10 (0,10%)	10 (0,10%)
Sin notificación	2 (2,60%)	422 (3,70%)	424 (3,70%)
Total	77 (100%)	11.47 (100%)	11.549 (100%)

Si bien durante el año 2009 la distribución porcentual de las víctimas no se ha visto seriamente modificada, se debe considerar que tanto los peatones, como los motociclistas y automovilistas presentan una disminución de las cifras en términos absolutos respecto a años anteriores. Como se ha señalado en la primera parte de este informe, este descenso se dio principalmente en el número

4

En el Informe Estadístico sobre el año 2008 advertimos que durante dicho año aumento, respecto al año 2005, en un 60% la cantidad de motociclistas muertos y , respecto al año 2006, creció en más de un 40% el número de heridos. Ver Informe 2008.

de muertos. Sin embargo, como se muestra en las siguientes líneas, dicha disminución impactó en forma diferencial en las diversas formas de movilidad

Cuadro 5: Evolución del número de víctimas fatales. CABA. 2005-2009.

Victimas Fatales	2005	2006	2007	2008	2009	Diferencia porcentual 2008-2009
Peatones	60	56	60	60	31	-48,30
Motociclistas	19	19	19	31	23	-25,80
Automovilistas	27	23	39	29	20	-31,06

Cuadro 6: Evolución del número de víctimas lesionadas. CABA. 2006-2009.

Victimas Lesionadas	2006	2007	2008	2009	Diferencia porcentual 2008-2009
Peatones	3.385	3.307	3.104	2.913	-6,15
Motociclistas	2.551	2.135	3.668	3.857	5,15
Automovilistas	2.798	2.670	2.967	2.914	-1,70

Los cuadros 5 y 6 muestran que son los peatones aquellos que presentan mayores modificaciones en el total de víctimas. Este grupo ha visto descender sus cifras de mortalidad en un casi 50% respecto al año 2008, si se tiene en cuenta que en dicho periodo se contabilizaron un total de 60 muertos, mientras en el último año sólo se han registrado 31 muertos. En relación a los casos de heridos, las cifras se han visto modificadas en menor cuantía, representando un descenso de lesionados de alrededor del 6%. Si bien, han bajado en una cuantía

significativa el número de peatones damnificados, este grupo sigue posicionándose como el de mayor vulnerabilidad en la Ciudad de Buenos Aires.

En los motociclistas la evolución de las cifras pone en evidencia una situación particular. En primer lugar, se observa que el descenso en el número de muertos (alrededor del 26%) fue muy inferior al de peatones y automovilistas. En tal sentido, se debe rescatar que las motos son el grupo que ha evidenciado una baja menor en el número de muertos. Por otro lado, se advierte que sólo en el caso de los conductores y acompañantes de moto se observa un aumento de alrededor del 5 % en el número de víctimas lesionadas. Mientras el resto de los grupos presentan una tendencia a la baja, los motociclistas vienen presentando en forma constante desde el año 2008 un aumento del número de víctimas. Las causales del crecimiento de este tipo hechos pueden estar relacionadas con un aumento del parque de motos y ciclomotores.

En tercer lugar debemos rescatar que los automovilistas muertos han descendido en casi un 32%, constituyendo después de los peatones en el segundo grupo que ha mostrado variaciones más significativas en sus tasas. La baja en el número de lesionados no ha sido relevante en tanto sólo se han computado un 2% menos de siniestros de este tipo.

El análisis realizado permite concluir que la baja en las tasas de mortalidad han sido diferenciales, afectando de forma contundente a los peatones y automovilistas. Respecto a este punto, la merma de víctimas motociclistas es menos significativa, en tanto si bien se ha visto reducido el número de muertos ha aumentado el de lesionados. **El crecimiento continuo de motociclistas lesionados en los últimos años, debe advertir a las autoridades sobre la necesidad de implementar medidas de seguridad y políticas de prevención sobre este actor específico.**

Sin embargo, debe recalcar que estas modificaciones observadas en el número de víctimas, no ha incidido en las características generales de la siniestralidad de la Ciudad. Esta sigue presentado rasgos urbanos en la composición de sus grupos de riesgo, en tanto peatones y motociclistas se presentan como grupos de mayor riesgo en comparación con 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 prevención en seguridad vial.**