



Defensoría del Pueblo
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

PROGRAMA SOBRE PREVENCIÓN EN SEGURIDAD VIAL ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE SINIESTROS VIALES 2010

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 Noviembre del año 2010. Cabe señalar que estas estadísticas son de elaboración propia, y fueron construidas tomando como fuente primaria la información relevada en todas las comisarías. El objetivo es describir los alcances de la inseguridad vial en la Ciudad, así como los perfiles de sus principales víctimas. Lamentablemente, debido a retrasos en el envío de la información, los datos relativos a siniestros ocurridos durante el mes de Diciembre no pudieron ser incorporados en el presente análisis.

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, 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. Dicho análisis ha permitido reconocer ciertas falencias, proponer cambios y potenciar las posibilidades que brinda la utilización de la

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

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:

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 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.

1.a) Características generales de los siniestros viales

De Enero a Noviembre del año 2010 se registraron en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires un total de 9.228 hechos de tránsito. Entre estos hechos, llama la atención el elevado número de víctimas identificadas como lesionadas: 9.909 personas. Según los datos de la PFA, sólo el 1% de las personas damnificadas falleció in situ producto de un accidente de tránsito. En total se contabilizaron 95 víctimas fatales. Como se ha puesto de relieve en informes anteriores, esta situación pone de manifiesto 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

Cuadro 1: Hechos de tránsito, víctimas lesionadas y víctimas fatales por año. C.A.B.A. 2005-2010

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Hechos	9.870	10.697	10.879	10.952	10.569	9.228
Víctimas lesionadas	10.431	11.472	11.733	11.994	11.472	9.909
Víctimas fatales	119	116	138	134	77	95
Total de víctimas	10.550	11.588	11.871	12.128	11.549	10.004

Nota: Los datos del año 2010 comprenden hechos y víctimas de siniestros de tránsito producidos entre Enero y Noviembre.

Si bien esta jurisdicción presenta una baja tasa de mortalidad debemos considerar que la misma ha mostrado un continuo crecimiento durante los años 2005-2008, que se vio recién interrumpido en los dos últimos años. La comparación de los datos elaborados anualmente pone en consideración que durante el periodo 2005 al 2008, la cantidad de personas fallecidas aumentó en un 13%, acompañada por un crecimiento del 15% de las personas heridas, y de un 10% de los hechos de tránsito. Durante el año 2009, las estadísticas mostraron una disminución importante del número de muertos -con un total de 77 fallecidos in situ-; sin embargo dicha baja acelerada en la tasa de mortalidad se vio retrasada en el presente año, en el cual la cantidad de muertos ha vuelto a ascender a 95 personas (sin contabilizar el mes de Diciembre). Si bien este nuevo incremento no eleva

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.

los datos a las cifras obtenidas con anterioridad al 2009, no puede dejar de rescatarse que las mismas no han mantenido una orientación hacia la baja.

Situación contraria ha ocurrido con el número de víctimas lesionadas y el número de choques y atropellamientos producidos, donde sí se evidencia un mantenimiento de la tendencia a la baja. En relación a los lesionados se ha experimentado un descenso de 2.463 víctimas, mientras que en el número de accidentes de tránsito la cifra ha disminuido en 1.341 hechos (Ver cuadro 1). Aunque debemos considerar que dado que en los datos del año 2010 no se encuentra incluido el último mes del año, la disminución es más baja que la expresada en los números anteriores.

Cuadro 2: Víctimas y hechos según tipo de hechos de tránsito. C.A.B.A. Año 2010

Tipo de hechos	Numero de hechos	Total de víctimas
Hechos con 1 víctima	8.684	8.684
Hechos con 2 víctimas	411	822
Hechos con 3 víctimas	83	249
Hechos con 4 víctimas	25	100
Hechos con más de 5 víctimas	25	149
Total	9.228	10.004

Nota: Los datos del año 2010 comprenden hechos y víctimas de siniestros de tránsito producidos entre Enero y Noviembre.

El cuadro 2 pone en evidencia que durante los meses de Enero a Noviembre del 2010 ocurrieron 8.684 siniestros de tránsito en los que se computó una sola víctima. Estos datos por lo tanto nos muestran que en más del 87% de los casos de accidentes se lesiona o muere una sola persona en cada siniestro, mientras que tan solo el 13% 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 el número de siniestros es alto, debemos considerar que sólo en una pequeña proporción de hechos resulta herida o muerta más de una persona.

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 2010 se han producido en promedio 900 siniestros por mes.

Enero, Febrero y Marzo se caracterizan por ser los meses en los que las cifras sobre el número de hechos y de víctimas lesionadas es levemente más baja 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.

Cuadro 3: Víctimas fatales, víctimas lesionadas y hechos por mes. C.A.B.A. Año 2010.

Mes	Numero de víctimas fatales	Numero de víctimas lesionadas	Numero de Hechos
Enero	13	730	680
Febrero	4	745	684
Marzo	11	940	885
Abril	6	913	868
Mayo	6	960	893
Junio	13	928	885
Julio	18	957	888
Agosto	6	923	858
Septiembre	4	888	804
Octubre	8	1000	918
Noviembre	6	897	839
Diciembre	-	-	-
Sin info	-	28	26
Total	95	9.909	9.228

1.a) Grupos de riesgo

En concordancia con las características urbanas de la jurisdicción, los peatones se presentan como principal grupo de riesgo. Como pone en evidencia el Cuadro 4 estos representan el 41,1 % de las víctimas fatales y el 26,0% 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 7 personas, de cada 1.000 personas atropelladas han fallecido 15.

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.

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>

Esta forma de movilidad se encuentra secundada en términos de riesgo por conductores y acompañantes de motos y autos. El primero de estos grupos- motociclistas- representa el 28, 4% de los muertos y el 35% de los heridos. Con valores similares, en el medio de movilidad “auto” encontramos un 17,9% de los fallecidos y un 25,5% de los lesionados.

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 riesgo⁵. 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 2010

Forma de movilidad	Víctimas Fatales	Víctimas Lesionadas	Víctimas Totales	Muertos cada 1.000 Lesionados
Peatones	39 (41,1%)	2.574 (26,00%)	2.613 (26,1%)	15,15
Automovilistas	17 (17,9%)	2.529 (25,5%)	2.546 (25,4%)	6,7
Motociclistas	27 (28,4%)	3.467 (35,0%)	3.494 (34,9%)	7,8
Pasajeros de transporte público	3 (3,2%)	670 (6,8%)	673 (6,7%)	4,5
Camioneros	4 (4,2%)	55 (0,6%)	59 (0,6%)	72,7
Ciclistas	5 (5,3%)	574 (5,8%)	579 (5,8%)	8,7
Otros	-	27 (0,3%)	27 (0,30%)	-
Sin notificación	-	13 (0,1%)	13 (0,1%)	-
Total	95 (100%)	9.909 (100%)	10.004 (100%)	9,6

Nota: Los datos del año 2010 comprenden hechos y víctimas de siniestros de tránsito producidos entre Enero y Noviembre

5

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.

Si bien la distribución porcentual de las víctimas no se ha visto seriamente modificada en los últimos años, se debe considerar que han existido aumentos y descensos en las cifras absolutas de muertos y heridos significativos de destacar. En primer lugar, debe considerarse que en los últimos cinco años (periodo 2005-2010) el único grupo que ha presentado un aumento en sus tasas de mortalidad y morbilidad es el de motociclistas. Estos durante dicho periodo han aumentado en un 35% el número de motociclistas lesionados, y en un 42% el número de lesionados. Las causales de este crecimiento pueden estar relacionadas 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.

En contraposición a dicho aumento, puede observarse que tanto los peatones como automovilistas presentan una disminución de las cifras. En el caso de los peatones, se observa que si bien estos deben ser considerados como el principal grupo de riesgo dado que son el grupo con mayor número de personas fallecidas y aquel que presenta mayor probabilidad de muerte ante un siniestro, a partir del año 2009 se evidencia una disminución del número de este tipo de víctimas. En la actualidad estas han bajado en 35% respecto al año 2005. En relación a los casos de heridos, las cifras se han visto modificadas en menor cuantía, representando un descenso de lesionados de alrededor del 23%.

En tercer lugar debemos rescatar que los automovilistas muertos han descendido en casi un 37%, constituyendo aquel grupo que ha mostrado variaciones más significativas en sus tasas. La baja en el número de lesionados no ha sido tan relevante en tanto sólo se han computado un 9,7% menos de siniestros de este tipo.

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 considerar 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.

Cuadro 5: Evolución del número de víctimas fatales. CABA. 2005-2010.

Victimas Fatales	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Diferencia porcentual 2005-2010
Peatones	60	56	60	60	31	39	-35%
Motociclistas	19	19	19	31	23	27	42%
Automovilistas	27	23	39	29	20	17	-37%

Nota: Los datos del año 2010 comprenden hechos y víctimas de siniestros de tránsito producidos entre Enero y Noviembre

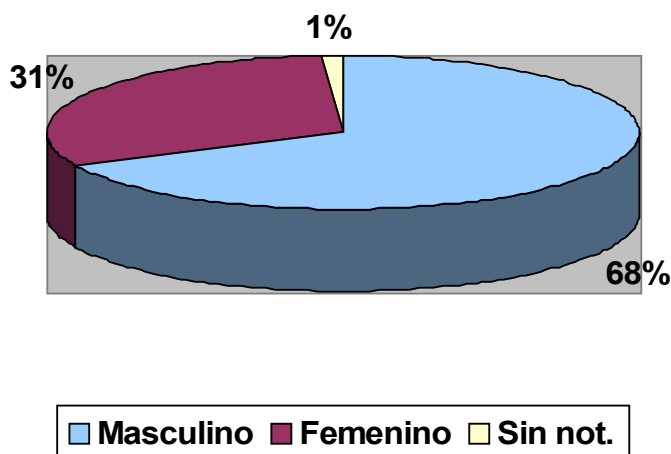
Cuadro 6: Evolución del número de víctimas lesionadas. CABA. 2006-2010.

Victimas Fatales	2006	2007	2008	2009	2010	Diferencia porcentual 2006-2010
Peatones	3.385	3.307	3.104	2.913	2.574	-23%
Motociclistas	2.551	2.135	3.668	3.857	3.467	35%
Automovilistas	2.798	2.670	2.967	2.914	2.529	-9,7%

Nota: Los datos del año 2010 comprenden hechos y víctimas de siniestros de tránsito producidos entre Enero y Noviembre

En relación al sexo de los damnificados, se puede apreciar que los varones son el grupo más numeroso. El 68% 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.

Gráfico 1 : Víctimas según sexo. C.A.B.A. Año 2010



Respecto a la edad, podemos observar que son los **jóvenes** uno de los grupos más afectados. Los datos presentados nos muestran que el 25,2% de las víctimas fatales y el 33,1% de las víctimas lesionadas tenía edades comprendidas entre los 20 y los 29 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 65 años** se presentan también como un grupo con un alto riesgo. Hemos encontrado que el 16,8% de las víctimas fallecidas contaba con estas edades.

Cuadro 7: Distribución porcentual de víctimas fatales y víctimas lesionadas según edad. C.A.B.A. Año 2010

Tipo de Movilidad	Víctimas Fatales	Víctimas Lesionadas	Muertos cada 1.000 lesionados
Menores de 14 años	3 (3,3%)	359 (3,6%)	8,3
de 15 a 19 años	7 (7,4%)	520 (5,2%)	13,5
De 20 a 24 años	6 (6,3%)	1.592 (16,1%)	3,7
De 25 a 29 años	18 (18,9%)	1.682 (17,0%)	10,7
De 30 a 34 años	8 (8,4%)	1470 (14,8%)	5,4
De 35 a 39 años	5 (5,2%)	982 (9,9%)	5,1
De 40 a 44 años	6 (6,3%)	711 (7,2%)	8,4
De 45 a 49 años	6 (6,3%)	594 (6,0%)	10,1
De 50 a 54 años	6 (6,3%)	480 (4,8%)	12,5
De 55 a 59 años	6 (6,3%)	393 (4,0%)	15,26
De 60 a 64 años	3 (3,2%)	356 (3,6%)	8,4
Más de 65 años	16 (16,8%)	687 (6,9%)	23,3
Total	95 (100%)	9.909 (100%)	9,6

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 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 20 a 24 años mueren alrededor de 4 personas, en el caso de los mayores de 65 años, cada 1.000 personas lesionadas, fallecen casi 24. Al respecto debe considerarse que la mayor vulnerabilidad de los adultos

mayores está 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.