

Informe de Víctimas Fatales por Siniestros viales en Buenos Aires

Introducción

Los siniestros viales son incidentes que involucran vehículos en espacios públicos, con consecuencias que van desde daños materiales hasta lesiones graves o fatales. En ciudades densamente pobladas como Buenos Aires, representan una preocupación importante.

Las tasas de mortalidad por siniestros viales son indicadores cruciales de la seguridad vial y reducirlas es prioritario para preservar vidas. La prevención incluye educación vial, cumplimiento de normativas, infraestructura segura y promoción de vehículos seguros.

Este proyecto de análisis de datos tiene como objetivo proporcionar información al Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial para tomar medidas que reduzcan las víctimas fatales en siniestros viales; ya que, en Argentina anualmente mueren cerca de 4.000 personas en siniestros viales. Y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se registran en promedio unos 250 accidentes de tránsito al mes, resultando en alrededor de 350 muertes anuales, casi una cada día.

Información relevante

Para la construcción de este proyecto se llevó a cabo un análisis exhaustivo de datos de accidentes con víctimas fatales en la ciudad autónoma de Buenos Aires entre 2016 y 2021; brindados por el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires - Secretaría de Transporte y Obras Públicas. Dicha información obtenida se complementó con datos de relevantes para enriquecer el estudio.

Es importante destacar que un siniestro de circulación con víctimas es cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta. Se incluyen: las colisiones entre vehículos y peatones; entre vehículos y animales u obstáculos fijos; los siniestros viales con la intervención de sólo un vehículo; y las colisiones entre vehículos y trenes. Las colisiones múltiples se contabilizan como un solo hecho de tránsito si las colisiones se suceden en un periodo de tiempo muy corto. Se excluyen los hechos de tránsito con sólo daños materiales.

Se considera víctimas a cualquier persona muerta o herida como consecuencia de un siniestro vial.

Alcance de trabajo

Víctimas fatales por accidentes viales en la Ciudad autónoma de Buenos Aires entre los años 2016 y 2022.

Desarrollo del análisis

Luego de una exhaustiva exploración e investigación de los datos y de evaluar su relación con diferentes variables y factores sociales y políticos, se presenta el siguiente análisis acompañado de gráficos para mayor claridad y entendimiento del tema.

Numero de victimas

En el grafico 1 podemos ver que la cantidad de víctimas tuvo una primera disminución en 2019 y una mas marcada en 2020 (el año 2021 lo dejamos fuera de estudio anual ya que la cantidad de datos está incompleta).

Esta primera disminución puede estar relacionada a la aplicación de políticas públicas por parte del gobierno de la ciudad de buenos, ya que en 2017 éste asumió el compromiso de reducir un 30% las víctimas fatales en siniestros viales para el 2019 según figura en su página web (<https://buenosaires.gob.ar/noticias/empezamos-por-dar-el-ejemplo>).

Además, puntualmente analizando la disminución del año 2020 debemos considerar que el 20 de marzo del 2020 se puso en vigencia el “aislamiento social, preventivo y obligatorio” por la pandemia mundial de COVID-19 donde las personas debían permanecer en sus residencias habituales, lo cual redujo ampliamente la circulación vial y en consecuencia los accidentes de tránsito.

Se complementa este análisis con los datos de la circulación vehicular en CABA tomados de la página del gobierno de la ciudad en los años 2020 y 2021, observándose un menor flujo vehicular en 2020 [Grafico 2].

Victimas por Año



Gráfico 1

Flujo vehicular en CABA

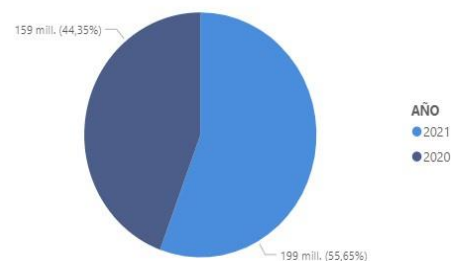


Gráfico 2

Lugar del hecho

Tipo de calle

Respecto al tipo de calle en la que se presentan la mayor cantidad de accidentes fatales, se observa en el grafico 3 una marcada prevalencia en las calles tipo avenida, las cuales representan una gran proporción dentro de la ciudad de buenos aires. Por otro lado, según la información del gobierno de la ciudad, las velocidades máximas son de 40km/h para calles, 60 km/h para avenidas, 80 km/h para general paz y 130 km/h para las autopistas.

Cantidad de victimas por tipo de calle

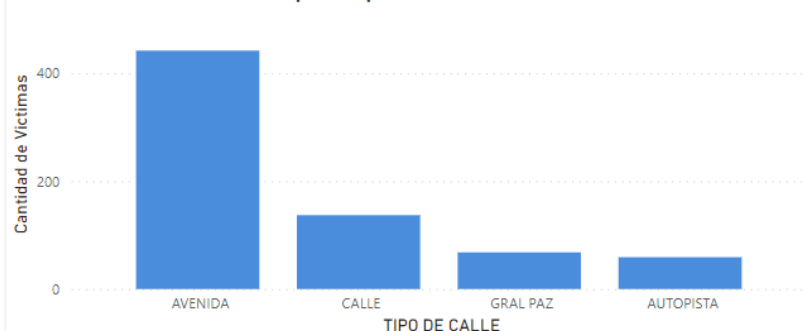


Gráfico 3

Cruce de esquina

En el grafico 4 vemos que aproximadamente el 75% de los accidentes viales ocurren en intersecciones o cruces de calles. Y por otro lado en el mapa 1 vemos la ubicación de los semáforos por comunas en la ciudad de buenos aires, el cual es casi inentendible debido a la elevada cantidad de semáforos existentes en CABA.

Proporción de siniestros en cruce de calles

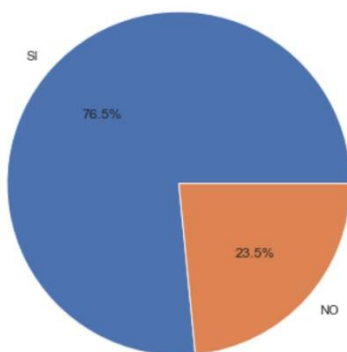
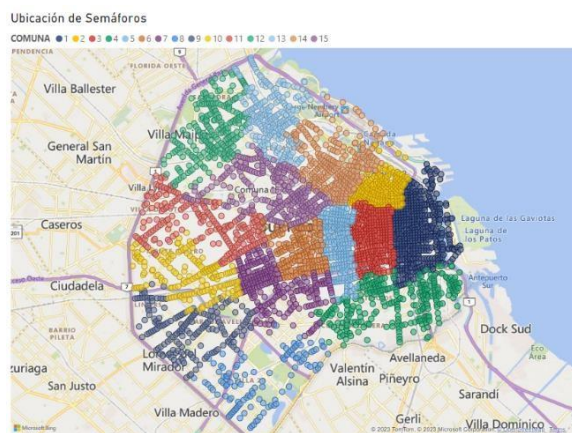


Gráfico 4



Mapa 1

Comuna

En el grafico 5 podemos ver que la mayoría de los accidentes fatales ocurren en las comunas 1, 4, 7, 8 y 9; pero por otro lado según la información brindada por el INDEC del censo 2022 dice que las comunas con mayor población son la 12, 13 y 14

(https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/poblacion/cnphv2022_resultados_provisionales.pdf). De esto podemos deducir que el alto número de víctimas no está relacionado a la cantidad de población. Además, observamos en el mapa 2 que, si trazamos una línea horizontal imaginaria, las 5 comunas con mas accidentes viales se encuentran en la zona sur de la ciudad de buenos aires, representado con una mayor densidad de puntos.

En el mapa 3 de flujo vehicular vemos que las burbujas de mayor tamaño (mayor flujo vehicular) se encuentran también en la zona sur. Es importante destacar en este mapa, que el flujo vehicular, particularmente sobre las comunas 2 y 7, es un flujo de ingreso y egreso a la ciudad de buenos aires; es decir que no son personas que viven ahí.

Esto refuerza la teoría de que el elevado numero de victimas no esta relacionado con el numero poblacional sino con el número de vehículos que transitan por la zona.

Cantidad de siniestros por comuna

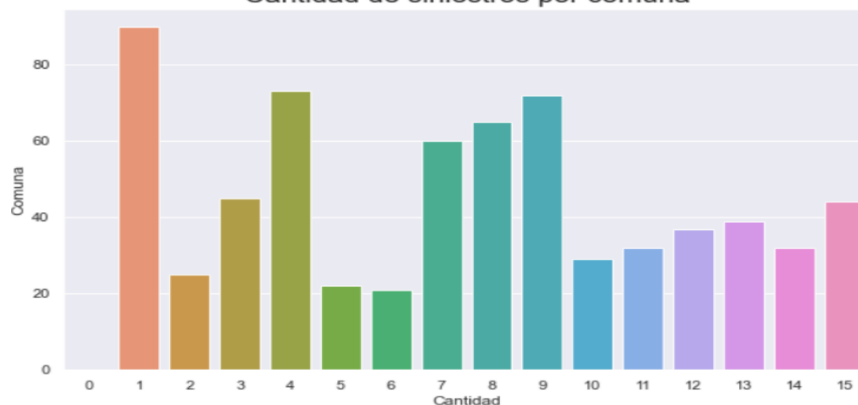
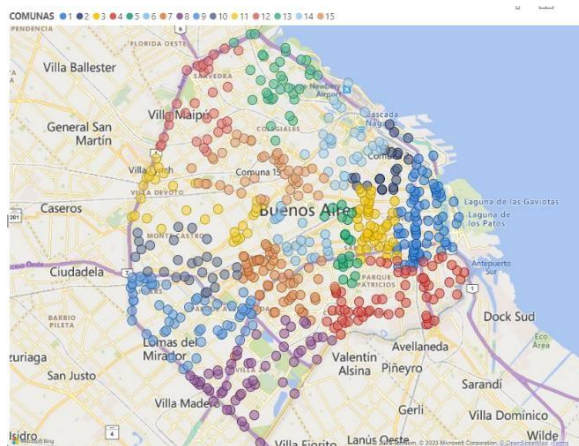
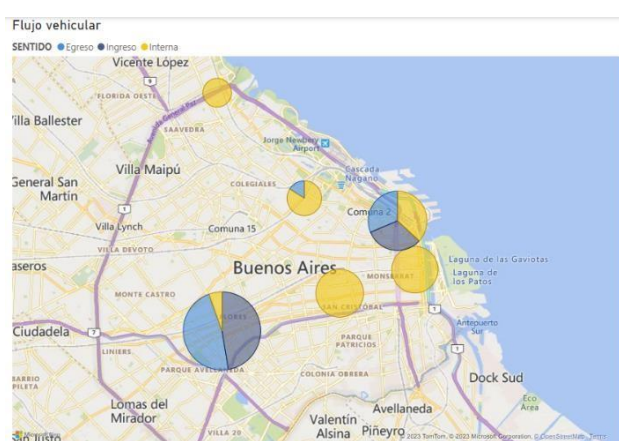


Gráfico 5



Mapa 3



Mapa 4

Características de las víctimas

Genero de las víctimas

Podemos ver en el grafico 6 que más del 75% de las víctimas son de género masculino. Por otro lado, según datos del INDEC del último censo, el porcentaje de mujeres (53,89%) en CABA es mayor que el porcentaje de hombres (46,10%).

Según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y un estudio realizado por la aseguradora La Caja (<https://seguros.lacaja.com.ar/prensa/novedades/nuevos-datos-en-la-investigacion-realizada-por-la-caja-sobre-movilidad-con>); esto se debe principalmente a la brecha de genero frente al volante ya que del total de conductores activos, las mujeres representan menos de un 20% y los hombres más del 80%; destacando también que los varones sacan su licencia de conducir a menor edad que las mujeres.

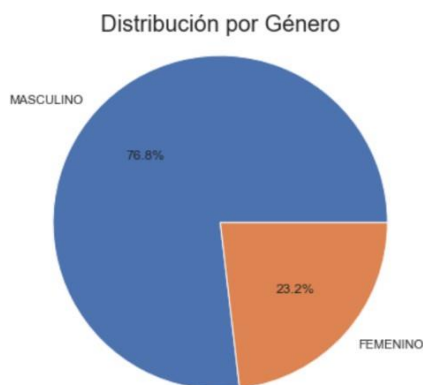


Gráfico 6

Edad de las víctimas

Vemos en el grafico 7 que el rango etario con mayor cantidad de víctimas fatales se encuentra entre los 16 y 45 años; representando esto un 67% del total de las víctimas.

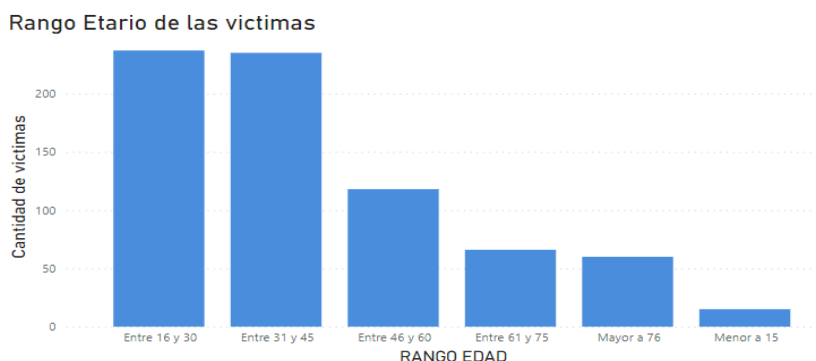


Gráfico 7

Movilidad de partes involucradas

Teniendo en cuenta que la movilidad de la víctima es el vehículo que ocupaba quien falleció a raíz del hecho; y movilidad del acusado es el vehículo que ocupaba quien resultó acusado/a del hecho, sin implicar culpabilidad legal; podemos observar en el grafico 8 que la mayoría de las víctimas fatales, al momento del accidente circulaban en moto o como peatón; representando estos dos casos casi el 80% del total de los medios de transporte evaluados. Es importante destacar que tanto el peatón como el motociclista poseen menor protección y seguridad frente a un accidente, por lo cual aumenta la probabilidad de que un accidente vial concluya en la muerte.

Por otro lado, al momento del accidente, la persona considerada acusado [grafico 9] se encontraba conduciendo un auto o un vehículo de carga como camiones, utilitarios, furgonetas, pick-ups, etc. No se consideran los acusados tipo 'Pasajeros' ya que son personas lesionadas que se encuentran dentro del vehículo del acusado. Entonces autos y vehículos de carga representan aproximadamente el 70% de los accidentes.

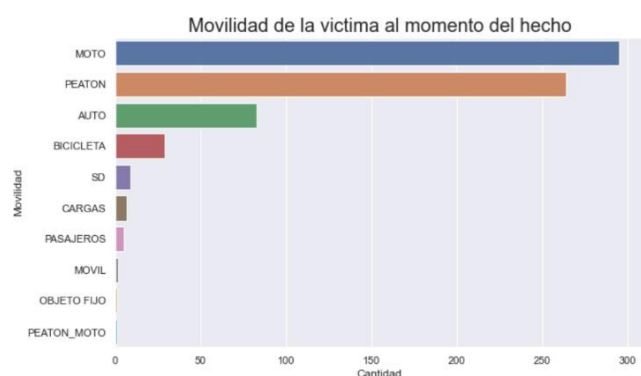


Gráfico 8

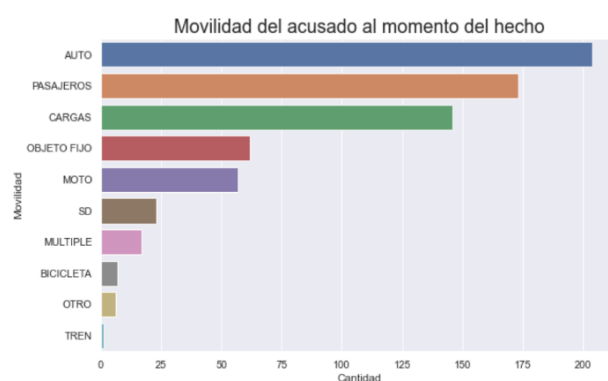


Gráfico 9

KPI's

En análisis presentado sirve ampliamente como fundamento para la explicación y justificación de los resultados obtenidos por los KPI seleccionados, como así también del cumplimiento o no de los objetivos propuestos.

Los KPI (Indicador Clave de Desempeño) utilizados para medir el progreso, medir las mejoras en seguridad vial y la disminución de víctimas fatales en accidentes de tránsito en CABA son:

Tasa de homicidios en siniestros viales

Este KPI calcula como: $(\text{Número de homicidios en siniestros viales} / \text{Población total}) * 100,000$

Objetivo: Reducir en un 10% respecto al semestre anterior

El objetivo propuesto dentro de este KPI se ha cumplido de en 6 de las 11 comparaciones semestrales. Se observa una tendencia de disminución de las muertes por accidentes de tránsito a nivel general a partir del 2019, con una marcada disminución en el año de pandemia debido al aislamiento, lo que redujo la circulación de las personas.

Cantidad de accidentes fatales de motociclistas

Objetivo: Reducir en un 7% respecto al año anterior.

El objetivo propuesto dentro de este KPI se ha cumplido en 3 de las 5 comparaciones anuales. Las motos representan la tasa de mortalidad más elevada entre todos los modos de movilidad junto a los peatones, si bien se observa una leve disminución de las muertes por accidente viales en moto con una bajada contundente durante la pandemia, en el año 2021 los accidentes que involucran motos volvieron a aumentar notoriamente.

Cantidad de accidentes fatales en cruces de calles

Objetivo: Reducir en un 7% respecto al año anterior.

El objetivo propuesto dentro de este KPI se ha cumplido en 3 de las 5 comparaciones anuales. Los accidentes en cruces de calles o esquinas representan el 76% del total de los accidentes en CABA. Al analizarlo en función de los años se observa una notoria disminución de las muertes en cruces a partir del 2019, la cual se conserva.

Conclusiones

La realización de trabajos de análisis de datos es de vital importancia a la hora de identificar áreas críticas, tendencias y patrones que inciden en los siniestros viales; y entonces así, poder implementar estrategias efectivas que reduzcan el número de accidentes y preserven vidas.

La aplicación de políticas públicas enfocadas en reducir las víctimas fatales es determinante para la mejora continua. Políticas de infraestructura vial, control y capacitación, entre otras.

El tránsito es un sistema en el que participamos todos; conductores, pasajeros y peatones. También entre todos lo podemos mejorar. Las avenidas, calles, veredas y bicisendas son espacios públicos donde debemos convivir con los demás. Los accidentes están relacionados con factores mecánicos, climáticos y humanos principalmente.

Con el objetivo de mejorar la seguridad vial y la circulación se recomienda:

- Proveer una infraestructura y equipamientos acorde a las necesidades de la ciudad.
- Incorporar tecnología de última generación y mejorar la existente.
- Generar conciencia en los usuarios de los riesgos asociados a las “malas prácticas” de manejo.
- Aplicar las normas de tránsito de manera equitativa y rigurosa para desalentar prácticas de conducción y comportamientos riesgosos.
- Trabajar en estrecha coordinación con los demás organismos intervinientes en la atención del siniestro de tránsito.