

DOSSIER Nº 1

Octubre 2020

# LA INSEGURIDAD VIAL, LA OTRA PANDEMIA

Dirección de Investigación Accidentológica

**Dirección Nacional de Observatorio Vial**

**SEGURIDAD  
VIAL**



Ministerio de Transporte  
**Argentina**



## **AUTORIDADES**

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Dr. Alberto Fernández

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Mario Meoni

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Dr. Pablo Martínez Carignano

DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Pablo Rojas

JEFATURA GABINETE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Myriam Serulnicoff

DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA

Lic. Jéssica Azar

## **EQUIPO TÉCNICO**

Victoria Rey

Matías Kogoi

Pablo Guerrero

Cristian Otero



# LA INSEGURIDAD VIAL, LA OTRA PANDEMIA

## Introducción

Desde comienzos de este año 2020, la propagación a nivel global del virus por COVID-19 impactó sobre los modos de vida de las sociedades a lo largo y ancho del planeta, los cuales se vieron alterados a causa de la pandemia. La alta velocidad de transmisión del virus obligó a los Gobiernos de los distintos países del mundo afectados a tomar medidas sanitarias estrictas para reducir la ola de contagios e intentar evitar la saturación de los servicios médicos y muertes a causa de la enfermedad.

El cierre de fronteras, la implementación de periodos de aislamiento social, la modalidad de trabajo domiciliario como forma de evitar los desplazamientos diarios de las poblaciones, las restricciones en la circulación y la utilización del transporte público, son algunas de las medidas sanitarias aplicadas por los Estados. La incorporación de nuevos hábitos de prevención como la obligatoriedad del uso de cubre-boca y el distanciamiento físico entre personas en espacios públicos, así como el reforzamiento de otros antiguos como la higienización de manos, acompañaron las medidas en línea con las indicaciones de los organismos internacionales de salud.

Las medidas implementadas por la mayoría de los países ayudaron a reducir la cantidad de víctimas fatales por COVID-19; no obstante, a nivel mundial, los casos de contagios y el número de muertes se cuentan por millones, con cifras totales y consecuencias finales sobre la vida de las poblaciones que aún no son posibles de calcular.

Si bien la atención mundial en estos momentos se encuentra focalizada en la pandemia por COVID-19, cabe mencionar la existencia de otras pandemias mundiales que año tras año se llevan la vida de millones de personas. Entre



éstas, se puede mencionar a la pandemia “silenciosa” de las lesiones de tránsito.

Según las estadísticas de la Organización Mundial de la Salud (OMS) se estima que cerca de 1,3 millones de personas mueren anualmente en el mundo por esta causa y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales como consecuencia de los siniestros viales. Sin embargo, a pesar de estas cifras que la posicionan como una epidemia mundial, el problema de la inseguridad vial no siempre suele ser abordado como un problema de salud pública por los Estados y sus efectos no son representados en el debate público como correspondería a un problema de tal magnitud.

La situación provocada por la pandemia por COVID-19 abre una oportunidad para repensar la aplicación de medidas para la reducción de la siniestralidad vial acordes a la gravedad de la problemática. La rápida incorporación de nuevos hábitos de prevención del COVID, tales como los tapabocas y el distanciamiento social, contribuye a reflexionar y aprender sobre mecanismos efectivos para modificar comportamientos de riesgo en la población. Por otra parte, ya son observables algunas de las repercusiones de la pandemia respecto a la movilidad, principalmente debido a las restricciones en el transporte público, las cuales abren la posibilidad de avanzar hacia una movilidad sostenible y segura al incrementarse el uso de la bicicleta. No obstante, de seguir este camino, se plantea el desafío de implementar medidas y políticas seguras para el mayor resguardo de los ciclistas.

Finalmente, y específicamente en Argentina, el escenario en pandemia impone la necesidad de planificar estrategias de seguridad vial de largo plazo para controlar las consecuencias sobre la mortalidad en usuarios vulnerables de la vía, principalmente motociclistas, que son quienes en este contexto de cambios en la movilidad están siendo mayormente afectados por la problemática de la inseguridad vial. Si bien el aislamiento social permitió en los inicios reducir la tasa de siniestros viales, lo cierto es que a medida que se relajan las



restricciones a la movilidad, el número de incidentes viales se incrementa y, con ello, todas sus consecuencias asociadas de mortalidad y morbilidad.



### **Impactos de la pandemia por COVID-19 sobre la seguridad vial**

Uno de los primeros impactos de las medidas de restricción a la movilidad y los decretos de aislamiento preventivo a la población que se implementaron desde los distintos Gobiernos fue sobre el tránsito de vehículos en las ciudades. La significativa baja de la movilidad dejó a las calles mayormente deshabitadas de vehículos, al menos durante los períodos más estrictos de aislamiento de la población, produciendo un escenario prácticamente inédito en los últimos tiempos. Por lo general, en el mundo, esta reducción de los desplazamientos en auto fue acompañada en consecuencia por la reducción de casos de siniestralidad vial registrados en comparación con las cifras de los años anteriores, como se observa en los datos preliminares de Colombia<sup>1</sup>, entre otros. Sin embargo, también las calles vacías fueron una tentación para el aumento de las velocidades, observándose en países tendencias que superaban las velocidades promedio o excedían los límites permitidos, tal como reportaron por ejemplo España<sup>2</sup> y Chile<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> <https://ansv.gov.co/observatorio/public/archivos/HOMEJULIO.png>

<sup>2</sup> [http://www.dgt.es/es/prensa/notasdeprensa/2020/La\\_DGT\\_alerta\\_a\\_los\\_conductores\\_de\\_un\\_repunte.shtml](http://www.dgt.es/es/prensa/notasdeprensa/2020/La_DGT_alerta_a_los_conductores_de_un_repunte.shtml)





En el caso de nuestro país, los datos indican también una relación entre la reducción de la movilidad y la baja de siniestros viales. En el comienzo de la pandemia, con el establecimiento del Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio, la circulación de vehículos en el país cayó un 90%, subiendo luego en los meses siguientes pero sin alcanzar los niveles previos. La comparación de las cifras del 20 de marzo al 1º de junio de 2019 con las del mismo periodo de este año indican un descenso del 80% en la cantidad de víctimas fatales por siniestros viales<sup>4</sup>. Se estima que en los momentos de mayor restricción de la movilidad, la baja en la cantidad de siniestros permitió liberar camas de terapia intensiva que usualmente son destinadas para heridos por causas viales para que éstas puedan ser utilizadas por pacientes con COVID. Así, en este contexto donde existe una mayor demanda y necesidad de disponibilidad de camas hospitalarias libres, la relación entre seguridad vial y salud pública queda claramente expuesta.



### ¿Hacia una movilidad sostenible y segura?

De algún modo, como si se tratara de un efecto colateral, en muchas ciudades la pandemia pareciera estar, o bien acelerando procesos preexistentes de

---

<sup>3</sup><https://www.conaset.cl/mtt-llama-a-respetar-los-limites-de-velocidad-en-ciudades-en-cuarentena-ante-mas-de-100-fallecidos-por-siniestros-viales-al-mes/>

<sup>4</sup><https://www.argentina.gob.ar/noticias/los-accidentes-de-transito-se-redujeron-durante-el-aislamiento-social-preventivo-y>



planificación en movilidad sustentable, o bien dando impulso a otras para que comiencen a avanzar en ese sentido.

Movilidad sostenible es un concepto nacido de la preocupación por los problemas medioambientales y sociales ocasionados por la generalización, durante la segunda mitad del siglo XX, de un modelo de transporte urbano basado en el vehículo motorizado particular. Los inconvenientes de este modelo, entre los que destacan la contaminación del aire, el consumo excesivo de energía, los efectos sobre la salud de la población o la saturación de las vías de circulación, han provocado una voluntad colectiva por encontrar alternativas que ayuden a paliar los efectos negativos de este modelo y a idear un nuevo modelo de ciudad sostenible.

En lo que representa a la seguridad vial, la sostenibilidad se encuentra enmarcada en los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) y se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito. Asimismo, a través de la coordinación y colaboración intersectorial, se busca crear un ambiente más seguro, accesible y sostenible para el sistema de transporte, requiriendo de acciones y medidas para hacer las vías más seguras, no sólo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías: los peatones, los ciclistas y los motociclistas.

En las ciudades modernas las vías de circulación fomentan el transporte privado, en donde el automóvil particular es el instrumento central del sistema de movilidad. En este sentido, si se pretende el crecimiento sostenible en las ciudades, resulta evidente la ineficiencia del vehículo motorizado y privado como medio de transporte urbano, debido, entre otros motivos, a su bajo índice de ocupación y su elevado consumo energético que fomenta la emisión de gases.

En el contexto actual de pandemia, por sus ventajas, la bicicleta gana terreno entre usuarios de la red vial dentro las opciones de movilidad, al mismo tiempo



que distintos Gobiernos fomentan su uso a través de incentivos económicos y/o ampliando carriles para facilitar la circulación y proteger a los ciclistas. Pero más allá de las perspectivas alentadoras, uno de los interrogantes que plantea esta situación a futuro es si las medidas que muchas ciudades del mundo están implementando se tratan de soluciones momentáneas o son acciones que luego serán enmarcadas en un proyecto real hacia una modalidad sostenible de movilidad urbana.

La pandemia está produciendo cambios también sobre el entorno urbano y las formas de movilidad de la población. Los transportes públicos masivos, señalados como posibles focos de contagio, quedaron limitados para evitar las aglomeraciones de personas en un espacio cerrado. Aún más, por precaución, muchas personas también deciden evitar los traslados en ese medio de transporte. Es así que en muchas ciudades alrededor del mundo comenzó a observarse la migración de usuarios hacia otras formas de movilidad individual como motocicletas, bicicletas o el uso de autos particulares. Principalmente, la bicicleta asomó como una de las protagonistas de los medios de transporte durante la pandemia y son varios los Gobiernos locales que decidieron implementar modificaciones en la infraestructura vial de las ciudades en favor de la movilidad de los ciclistas. La ampliación de kilómetros de ciclovías o la implementación temporal de carriles exclusivos fueron medidas aplicadas, por ejemplo, en París<sup>5</sup> y Bogotá<sup>6</sup>. El rediseño del espacio público, con la peatonalización de algunas calles o la ampliación de veredas, es otra de las acciones que está modificando el entorno urbano con el propósito de facilitar el cumplimiento del distanciamiento físico entre personas en la vía pública.

En Argentina, son muchas las ciudades donde se observan tendencias similares, especialmente en cuanto al aumento de la movilidad en bicicleta. Este aumento fue acompañado en varias de ellas por sus Gobiernos locales que la recomendaron como alternativa para transportarse, creando nuevas

---

<sup>5</sup> <https://www.france24.com/es/20180914-francia-promocion-uso-bicicleta>

<sup>6</sup> <https://www.idrd.gov.co/noticias/boqota-alcanza-los-80-kilometros-ciclovias-temporales>





ciclovías o presentando planes para incentivar su uso. Por ejemplo, la Ciudad de Buenos Aires declaró un crecimiento de hasta 114% de viajes en bicicleta, así como la ciudad de Rosario aumentó un 25% su red de ciclovías añadiendo 34 km. nuevos “provisorios”. También en aquellas ciudades donde cuentan con un sistema público de alquiler de bicicletas se han registrado aumentos en el uso y en la inscripción de nuevos usuarios.



### **Desafíos de seguridad vial en Argentina**

Como se observa, las restricciones en la movilidad urbana causadas por la emergencia sanitaria están generando importantes cambios en los hábitos y comportamientos de las personas en cuanto a sus formas de traslado. La pregunta que surge es cuáles de estos son transitorios y cuáles podrían ser definitivos al menos a mediano y largo plazo.

Una hipótesis plausible, que en parte ya está sucediendo, es el aumento en la cantidad de bicicletas y motos como forma de trasladarse dentro de los ámbitos urbanos, como consecuencia de usuarios de transporte público que por las limitaciones de pasajeros o por precaución frente a la posibilidad de contagio, prefieren inclinarse hacia otro tipo de movilidad con poca posibilidad de transmisión del virus.



Una encuesta publicada por la Fundación Gonzalo Rodríguez sobre la movilidad post-pandemia en Argentina<sup>7</sup>, puede dar indicios al respecto. Allí, un 42,7% de los encuestados declaró percibir el uso de transporte público como peligroso mientras que un 27,4% expresó voluntad de cambiar su medio de transporte habitual, variando la preferencia principalmente entre la caminata, el auto, la bicicleta y la moto. Asimismo, el 17,8% de los encuestados mostró disposición a adquirir una moto y 25% una bicicleta.

De asentarse definitivamente una migración desde el transporte público hacia la bicicleta y motocicleta, significará un desafío en lo concerniente a la seguridad vial. Datos del Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) muestran que los motociclistas representan el 44,5% de las víctimas fatales por la siniestralidad vial ocurrida en el país (datos año 2018)<sup>8</sup> y que durante el aislamiento preventivo esta alta proporción se incrementó: el 51% de las víctimas fatales entre abril y septiembre del corriente año fueron ocupantes de motos<sup>9</sup>. Si bien en comparación con la moto el porcentaje de víctimas fatales anuales en los ciclistas es considerablemente más bajo (3,9%), sí son preocupantes las cifras en cuanto al uso de elementos de seguridad vial y comportamientos de riesgo: sólo el 8,3% de los ciclistas en Argentina utiliza el casco y un 40%, según datos observacionales, cruza el semáforo en rojo<sup>10</sup>.

Por otra parte, un mayor uso del auto particular en reemplazo del transporte público podría implicar una mayor congestión del tráfico o dificultar la convivencia con otros actores como la bicicleta y la moto dentro de la red vial. Asimismo, representaría un retroceso en cuanto a las recomendaciones de reducción de su uso en pos de una movilidad sustentable.

---

<sup>7</sup> <https://www.gonzalorodriguez.org/es/recurso/medios-de-transporte-en-la-post-pandemia-2/>

<sup>8</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_anuario2018\\_v3.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_anuario2018_v3.pdf)

<sup>9</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_ov\\_informe\\_anual\\_2020\\_al\\_4\\_de\\_agosto\\_2021.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_ov_informe_anual_2020_al_4_de_agosto_2021.pdf)

<sup>10</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_estudio\\_movilidad\\_sustentable\\_y\\_segura\\_2021.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_estudio_movilidad_sustentable_y_segura_2021.pdf)



De todas maneras, se trata de distintos escenarios hipotéticos acerca de posibles dinámicas post-pandemia, los cuales se encuentran atravesados por las realidades locales así como por factores económicos y las distancias de los desplazamientos cotidianos de las personas que incidirán en sus decisiones. Sin embargo, este escenario aún incierto invita a reflexionar acerca del futuro de la movilidad y de cómo la pandemia puede ser una posibilidad para incentivar una movilidad sostenible y segura.

Más allá de los interrogantes acerca de si se tratan de cambios coyunturales o definitivos, una de las cuestiones que permite observar toda esta situación es la confirmación de la inseguridad vial como otra pandemia de grandes magnitudes, la cual habrá que abordar con mayor efectividad para revertir sus efectos en la población. En este sentido, la pandemia por COVID-19 deja algunos aprendizajes sobre la implementación de acciones de prevención, así como de comunicación, para el cambio efectivo de hábitos y costumbres que pueden considerarse de riesgo. Así, la rápida incorporación del uso de cubrebocas o el distanciamiento físico por parte de la población, son un claro ejemplo de que los cambios culturales son posibles en un corto plazo y que, con una planificación e intervención adecuada, se pueden modificar conductas socialmente arraigadas. De aquí la oportunidad para aprender de estos casos exitosos y promover conductas más saludables con relación a la seguridad vial, tales como el uso de casco en motocicleta o bicicleta, el uso del cinturón de seguridad o el uso de los sistemas de retención infantil, cuya finalidad es la reducción de la mortalidad y morbilidad causada por la siniestralidad vial.

f   /InfoSegVial

[www.argentina.gob.ar/seguridadvial](http://www.argentina.gob.ar/seguridadvial)

**SEGURIDAD  
VIAL**



Ministerio de Transporte  
**Argentina**