Víctimas fatales: Un *zoom* en los usuarios de las vías

Año 2022

Dirección Nacional de Observatorio Vial

Dirección de Estadística Vial

Septiembre 2023

SEGURIDAD VIAL

Ministerio de Transporte
Argentina

AUTORIDADES

PRESIDENTE DE LA NACIÓN

Dr. Alberto Fernández

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Dr. Diego Giuliano

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Lic. Pablo Martínez Carignano

DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Pablo Rojas

DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICA VIAL

Lic. Brián Covaro

COORDINACIÓN Y EDICIÓN DE CONTENIDOS

Lic. Carolina Fontenla

María Luz Calvo

Lic. Pilar Sanjurjo Murujosa

RECOLECCIÓN DE DATOS Y ENLACE

Adrián Di Sandro

Tec. Sup. Lorenzo López

Lic. María Luján Medina

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial una problemática a nivel mundial, en Argentina, al igual que en otros países, la inseguridad vial supera las 10 víctimas fatales cada 100 mil habitantes lo que la vuelve una epidemia. A su vez, y tal como se menciona en el informe “Distribución de las víctimas fatales según edad y género” (DNOV - ANSV, 2023) la inseguridad vial es una de las principales causas de muerte por enfermedades no transmisibles entre los menores de 35 años. En este contexto, las Estadísticas Oficiales resultan una herramienta valiosa para poder dimensionar y comprender diversos aspectos de esta problemática.

Este informe tiene por objetivo brindar información respecto a las victimas fatales durante el año 2022[1], haciendo foco especialmente en los distintos usuarios de las vías, su edad y la región en la que se encuentran. Así se busca contribuir a la comprensión del tipo de perfil de las victimas fatales en nuestro país para generar información actualizada y pertienente para la toma de decisiones basadas en evidencia.

Se inscribe, de esta forma, dentro de la serie de producciones que se elaboraron desde la Dirección de Estadistiva Vial perteneciencite a la Dirección Nacional Observatorio Vial dela Agenica Nacional de Seguridad Vial, que tienen como objetivo conocer los perfiles de víctimas fatales dar una respuesta desde políticas públicas efectivas.

Así, este informe se estructura de la siguiente manera: el primer apartado brinda información contextual de la seguridad vial en Argentina; en el segundo se profundiza información respecto a los siniestros y victimas fatales; el tercero está dedicado a realizar un análisis de las víctimas fatales al interior del tipo de usuario de las vías. Finalmente, se realiza una síntesis de los principales hallazgos identificados.

[1] Los datos 2022 son parciales y preliminares al 04/08/2023

INFORMACIÓN CONTEXTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN ARGENTINA

En el presente apartado se dará cuenta de datos estadísticos contextuales, tales como la composición del parque vehícular ya que los mismos permiten realizar una lectura situada y enriquecida de la siniestralidad vial.

PARQUE VEHÍCULAR REGISTRADO

El parque vehicular registrado contempla a aquellos vehículos automotores, motovehículos y maquinas viales que se encuentran en condiciones registrales de circular. Se excluyen de los mismos las bajas de trámite efectivo por obsolescencia, destrucción, exportación definitiva, baja con recuperación de piezas, y otras.

El principal actor vial en las vías del país, por su participación, es el automotor, estando en segundo lugar las motos y siendo que 1 de cada 3 vehículos corresponde a este tipo de vehículo. Los acoplados y las maquinarias tienen una baja participación en el total parque no alcanzando entre ambas el 2%. Esta distribución adquiere características propias según la región del país, siendo la región norte del país aquella con mayor presencia del parque motovehicular y la región centro del parque automotor.

Tabla 1. Distribución del parque vehicular según región y tipo de vehículos. Año 2022

Región	Total P. vehícular	P. automotor	P. motovehícular
Total país	27.175.013	16.786.790	9.586.891
Centro	17.589.914	11.785.857	5.451.274
NOA	3.004.099	1.378.096	1.582.658
NEA	2.507.926	1.094.965	1.435.131
Cuyo	2.064.730	1.337.361	695.170
Patagonia	2.008.344	1.190.511	422.658

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DNRPA

Por otro lado, si se relaciona el parque vehicular registrado con la población, se puede analizar la tasa de motorización. Esta medida permite comprender la cantidad de vehículos registrados cada 1.000 habitantes. Para el año 2022 esta tasa fue de 590 para el total vehículos, siendo en el caso de los automotores 337 y de los motovehículos 208.

La tasa total de motorización vehicular tiene diferencias según regiones, siendo más baja en el norte del país.

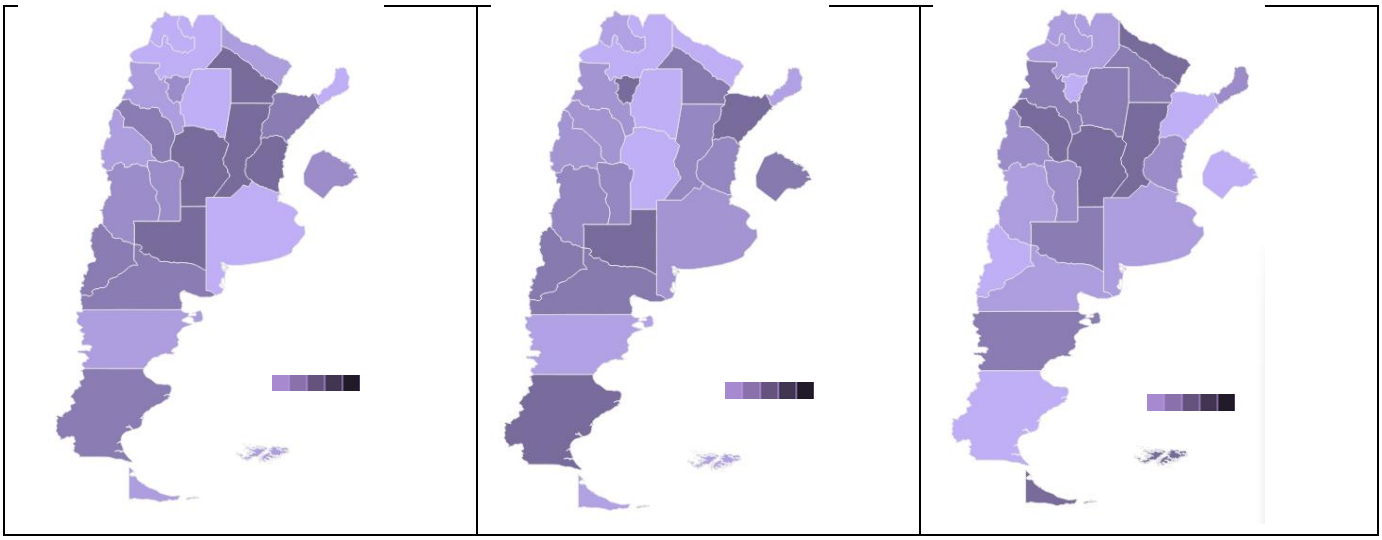
Por otro lado, la distribución de las tasas de motorización automotor y motovehicular presentan patrones específicos, esto permite identificar una regionalización de los usuarios de las vías y de la movilidad en el territorio nacional. En ese sentido, la tasa automotor tiene una mayor presencia en la región centro y patagónica, mientras que la motovehicular se enfatiza en NEA y NOA.

Tabla 2. Tasa de motorización vehicular, automotor y motovehicular cada 100 mil habitantes según región. Año 2022

Región	T. vehícular	T.motorización autos	T.motorización motos
Total país	590	337	208
Patagonia	673	399	141
Cuyo	612	396	206
Centro	593	397	183
NEA	593	259	339
NOA	517	237	272

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DNRPA e INDEC

Ilustración 1. Tasa de motorización vehicular, automotor y motovehicular cada 100 mil habitantes según región. Año 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DNRPA e INDEC

LA SINIESTRALIDAD FATAL Y SUS VÍCTIMAS EN LA ACTUALIDAD

Según datos preliminaries, durante el año 2022 ocurrieron 3.415 siniestros fatales que dejaron como resultado 3.828 víctimas fatales. Estos números son más elevados respecto al periodo 2020-2021, en consonancia con el paulatino aumento de la circulación post pandemia. Por otro lado, el valor continúa por debajo de 2019, año de referencia ya que es el último pre pandémico.

Por otro lado, siguiendo el Informe de Siniestralidad Vial Fatal. Año 2022 (DEV - DNOV), la distribución de los siniestros fatales según el mes del año, se observa cierta homogeneidad en el comportamiento de la problemática. Asimismo, más de la mitad de los siniestros fatales ocurrieron en rutas, con mayor peso de las nutas nacionales y durante el horario nocturno. A su vez, el principal tipo de siniestro es la colisión.

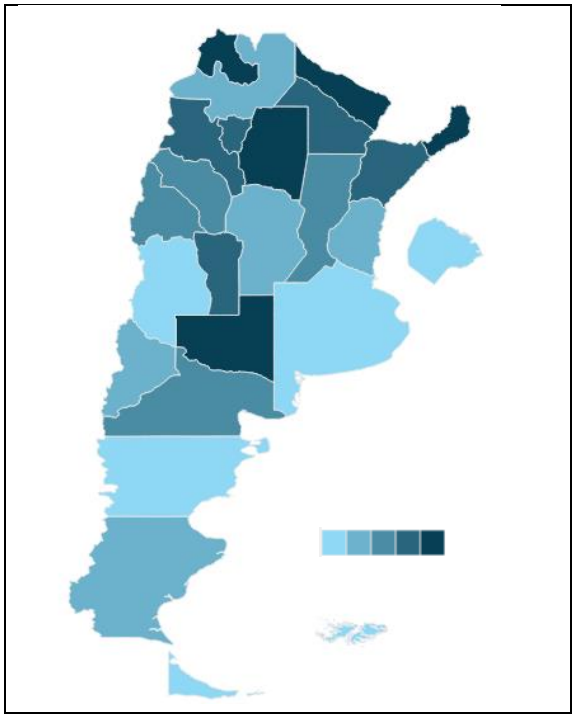
A continuación se presenta la tasa de mortalidad vial según provincia. Así, se observa que 17 de las 24 jurisducciones del país presentan una tasa de mortalidad vial mayor o igual a 10, siendo la más alta la de Santiado del Estero con una tasa de mortalidad vial de 22 personas cada 100 mil habitantes.

Tabla 3: Tasa de mortalidad vial según provincia. Año 2022

Provincia	T. de Mortalidad Vial
Santiago del Estero	22
Jujuy	20
La Pampa	19
Formosa	18
Misiones	18
Catamarca	16
Chaco	16
Corrientes	15
San Luis	14
Tucumán	14
San Juan	13
La Rioja	12
Santa Fe	11
Entre Ríos	10
Neuquén	10
Río Negro	10
Salta	10
Córdoba	9
Santa Cruz	9
Buenos Aires	6
Mendoza	6
Chubut	5
CABA	3
Tierra del Fuego	3

Fuente: Elaboración propia a partir de datos reportados por las jurisdicciones

Ilustración 2: Tasa de mortalidad vial según provincia. Año 2022



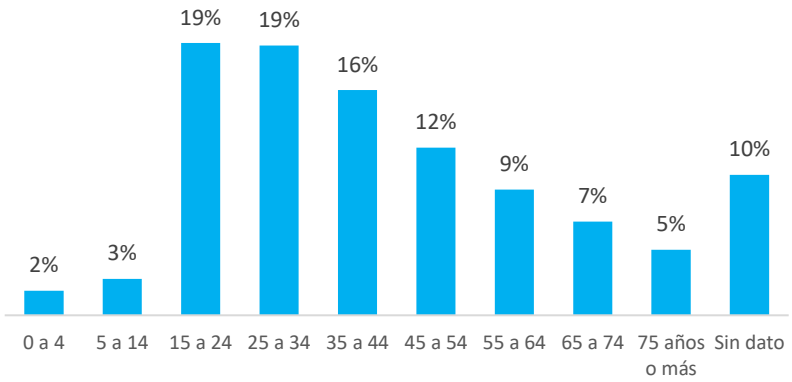
Fuente: Elaboración propia a partir de datos reportados por las jurisdicciones e INDEC

Respecto al perfil de la víctima fatal se observa mayor peso de los hombres, jóvenes de 15 a 34 años y ocupantes de motos. Ocho de cada diez víctimas fatales es un hombre, siendo esta proporción recurrente en todas las regiones del país. Estos datos son coherentes con años anteriores, de modo que el perfil de la víctima fatal se mantiene constante.

VÍCTIMAS FATALES SEGÚN TIPO DE USUARIO

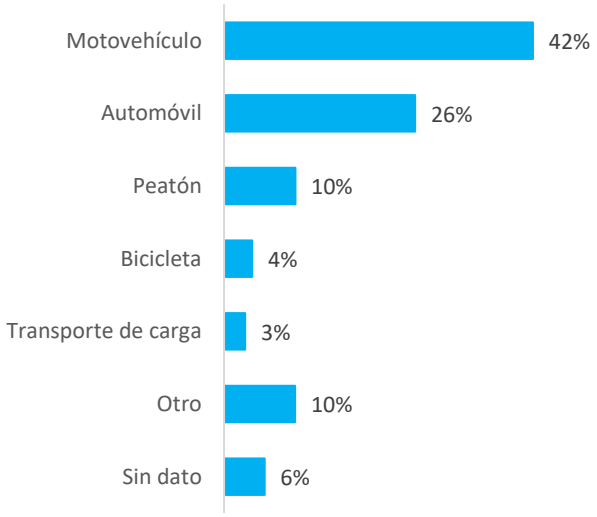
Como ya hemos mencionado, la inseguridad vial afecta a toda la población. Sin embargo los datos muestran que hay un impacto diferencial según el perfil de víctima. En ese sentido, una mayor presencia de las víctimas fatales de entre 15 a 34 años de edad.

Víctimas fatales según edad. Total país. Año 2022.



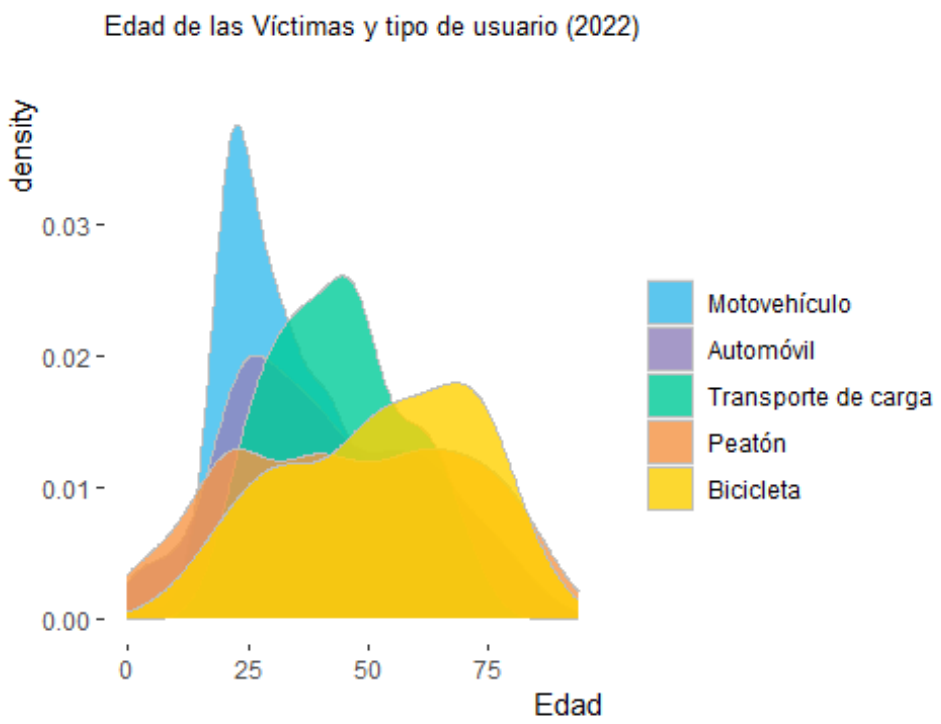
Por otro lado, en cuanto al tipo de vehículo, se observa que 4 de cada 10 víctimas fatales son usuarios de motovehículos, les sigue el automóvil con 26% y el peatón con 10%.

Víctimas fatales según tipo de usuario. Total país. Año 2022.



De esta forma, cuando nos detenemos a observar la composición etaria al interior de cada tipo de usuario vemos cómo se establece un perfil etario especficio segun vehículo.

La siguiente curva de densidad nos aporta información sobre "forma" de una distribución y los picos de valores frecuentes. Esto nos permite observar cuál es el tipo de vehículo con mayor presencia entre las víctimas fatales.



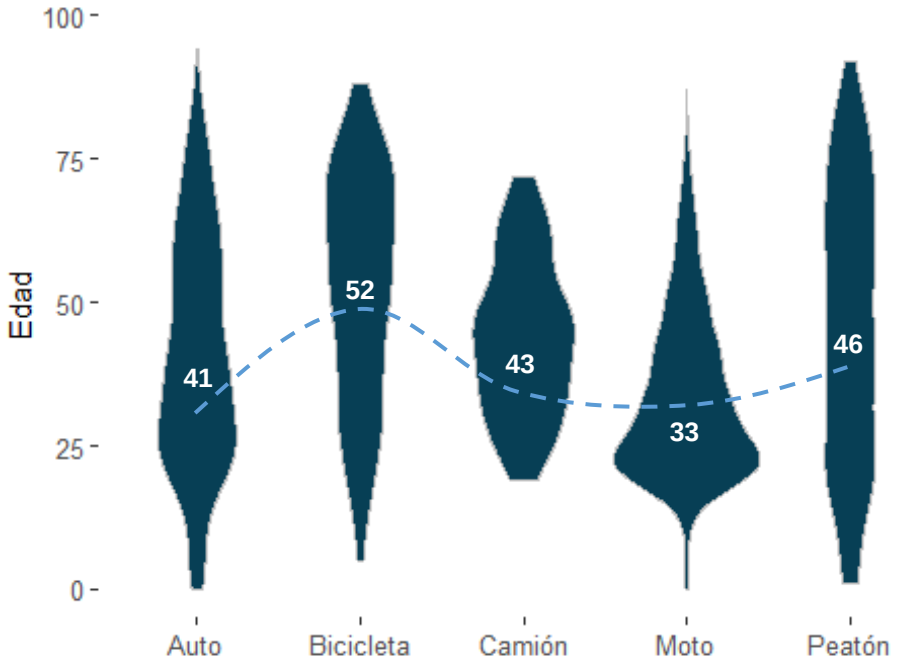
La moto es el tipo de vehículo con un pico más elevado, en segundo lugar se encuentra el camión, la curva de densidad es menos empinada pero abarca un rango etario más extenso. Por otro lado se encuentran los peatónes y la bicicleta, los cuales no presentan picos elevados pero su composición etaria abarca una base etaria mucho más extensa. Lo que significa que es una forma de movilidad que acompaña a lo largo de la vida.

Así, para el automóvil la mediana de edad se ubica en los 38 años de edad. Sin embargo, es un tipo de vehículo que parece estar presente a lo largo de todas las edades tal como lo muestra su curva de densidad. De la misma forma sucede con los peatones, los cuales presentan una curva de densidad mas afinada, pero la cual se extiende a lo largo de todas las edad. Similar es el caso de la bicicleta, lo cual podría indicar que es un tipo de vehículo que acompaña las distintas etapas etárias, pero especialmente entre los mayores de 70 años.

VICTIMAS FATALES SEGÚN USUARIO

En cuanto a la distribución de los datos correspondientes a la edad de las víctimas fatales según el típo de usuario de las vías, es notorio cómo cada tipo de usuario adopta una curva de densidad particular. Esto denota un perfil etario específico de víctima fatal para cada usuario, para el cual el promedio de edad mas alto se observa en las víctimas fatales usuarias de bicicleta, con un promedio de 52 años, mientras que el más bajo se presenta en las vícitmas fatales usuarias de motovehículos quienes presentan, en promedio, 33 años de edad.

Tipo de usuario de las vías según edad. Año 2022.*



*La linea punteada corresponde al promedio de edad del víctimas fatales para cada tipo de usuario

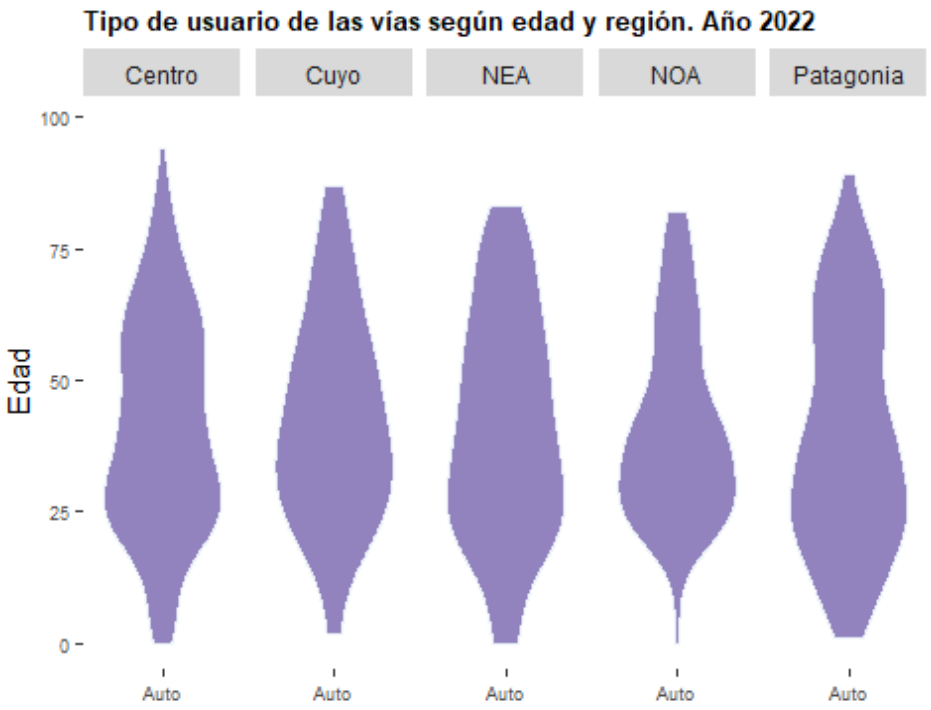
En esta linea, el informe Perfil de las victimas fatales, año 2022 (DEV-DNOV) detalla que en cuanto al perfil de la víctima fatal, el rol de conductor tiene mayor peso al interior de cada tipo de vehículo si se lo compara con el rol de acompañante: el 64% de las víctimas fatales estaban en posición de conductor, mientras que solo un 21% eran perconas que viajaban en la posición de acompañanante. Esto se debe, en parte, a que no siempre se cuenta con la presencia de acompañantes.

TIPO DE USUARIO SEGÚN REGIÓN

Los siguientes análisis del comportamiento etario de los distintos usuarios de las vías contemplará solamente automóvil, moto y peatón. El resto de los vehículos no contempla esta lectura por ser una base menor a 30 casos, insuficiente para un análisis valido de la distribución de los datos.

AUTOMÓVIL

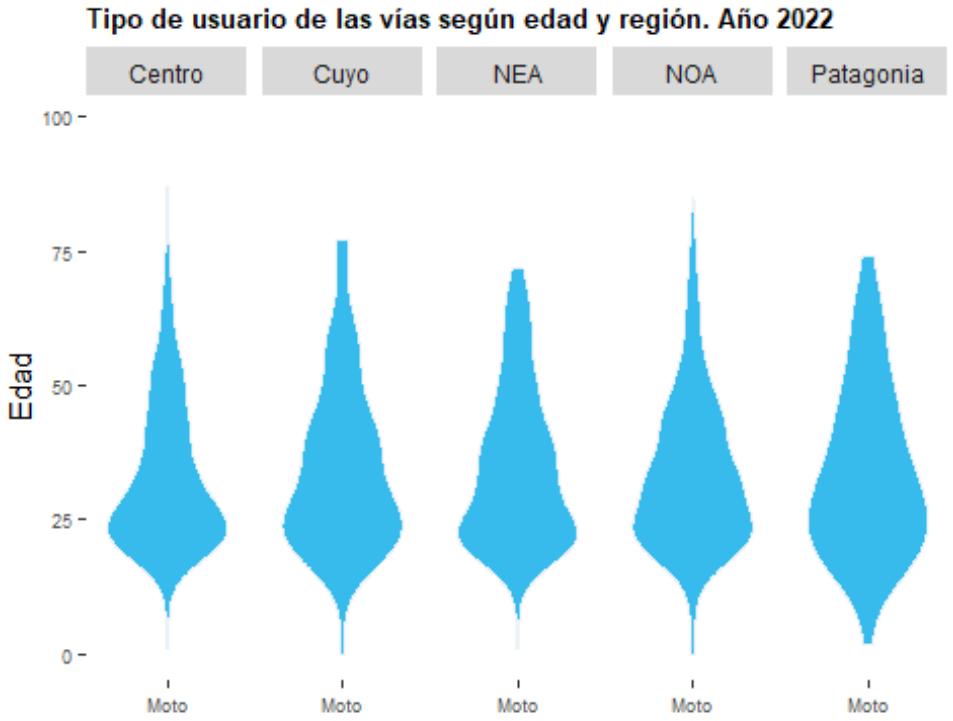
El perfil etario de las vícitmas fatales usuarias de automóvil es relativamente estable en las distintas regiones del país. Sin embargo, se observa que en la región NEA hay una mayor presencia de los jóvenes de entre 15 a 44 años de edad. A mayor edad de las víctimas fatales disminuye el uso de este vehículo. Por otro lado, en la región patagónica se presenta un uso más "estable" de este tipo de vehículo entre las víctimas fatales. Si bien hay una mayor presencia de usuarios jovenes, no se reduce de la misma forma que en otras regiones para el segmento etario más alto.



MOTOVEHÍCULOS

Para todas las regiones se observa que la curva presenta una base que se amplía a partir de los 15 años hasta aproximadamente los 30 años de edad, esto es consistente con la mediana de edad que para todas las regiones va desde los 29 a 31 años de edad.

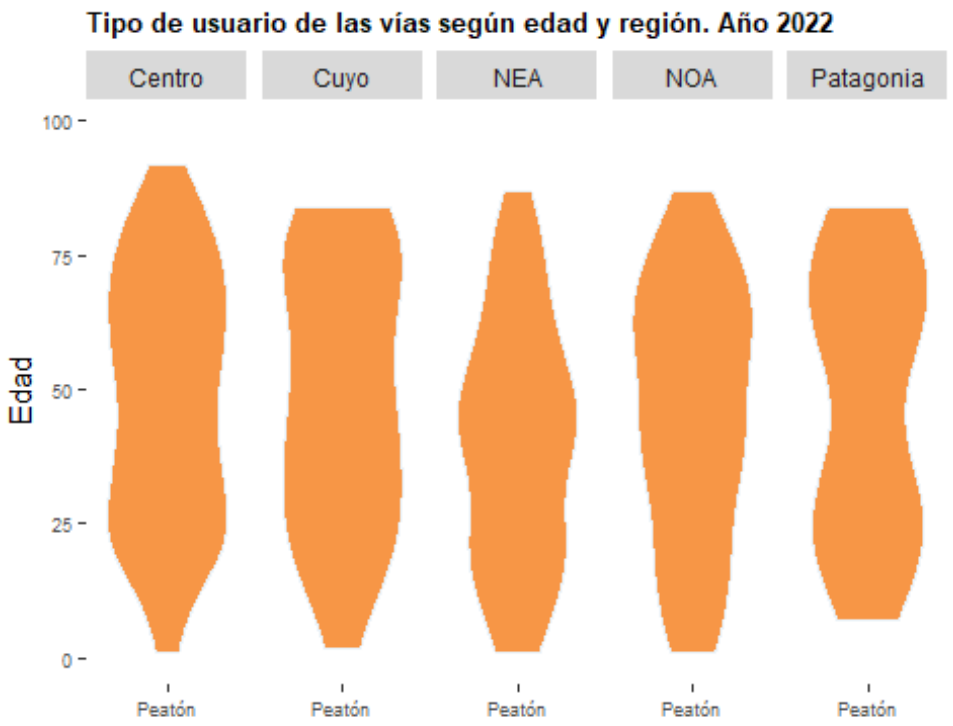
Se observa que la curva de densidad se afina de forma paulatina y constante a medida que avanza la edad. Esto denota que el tipo de vehículo Moto es el principal medio de transporte elegido por las personas jovenes, principalmente en la región Centro. Por otro lado, el NOA presenta una extensión etaria más amplia que el resto de las regiónes, lo cual es consistente con la tasa de motorización vehícular en dicha región: 272, siendo la segúnda más alta del país luego del NEA.



PEATÓN

Entre la región NEA se observa un descenso específico de las víctimas fatales a partir de los 50 años de edad en adelante. A su vez, esta región presenta la media de edad más baja de entre las regiónes: 40 años de edad en promedio. Por otro lado, en la región

NOA ocurre el fenomeno inverso al NEA: la base etaria es más delgada a menor edad de la víctima fatal y se amplía a mayor edad de la misma. Para esta región el promedio de edad de las víctimas fatales es de 45 años de edad.



REFLEXIONES FINALES

- El análisis de los distintos gráficos que se llevó adelante en este informe permitió comprender cuál es la composición etaria de cada tipo de usuario de las vías. Así, el promedio de edad es para la bicicleta de 52 años, para el peatón es de 46 años, para el camión es de 43 años, para el automóvil es de 41 años y para la moto 33 años de edad.

- Si bien desde la DNOV se han realizado distintos estudios que visibilizan cómo los jóvenes son el segmento más afectado por la siniestralidad vial siendo sus posibles causas estar asociadas a la menor percepción del riesgo y el consumo

de alcohol previo a la conducción[2], aquí se ha avanzado en un análisis descriptivo que vincula el tipo de usuario y la edad según región.

- Por otro lado, acorde con la participación del parque motovehícular, es en las provincias de NEA y NOA donde están más presentes los usuarios de dicho vehículo como víctimas fatales. Entre los mayores de 35 años, a su vez, el peso de la moto empieza a mermar para dar lugar al automóvil y al transporte de carga.
- Por último, se observa que los adultos mayores tienen una mayor participación como víctimas fatales en roles como peatones y ciclistas.
- Esperamos que este informe sea de utilidad para el diseño de programas y políticas públicas que trabajen sobre la inseguridad vial.

[2] Para más información puede consultarse el informe “” https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/informes