

## **Informe técnico**

# **Aumento de la movilidad personal en contexto de pandemia por COVID-19: propuestas para incrementar la seguridad vial**

**Dirección de Investigación Accidentológica  
Dirección Nacional de Observatorio Vial**

**Marzo 2021**

## **Introducción**

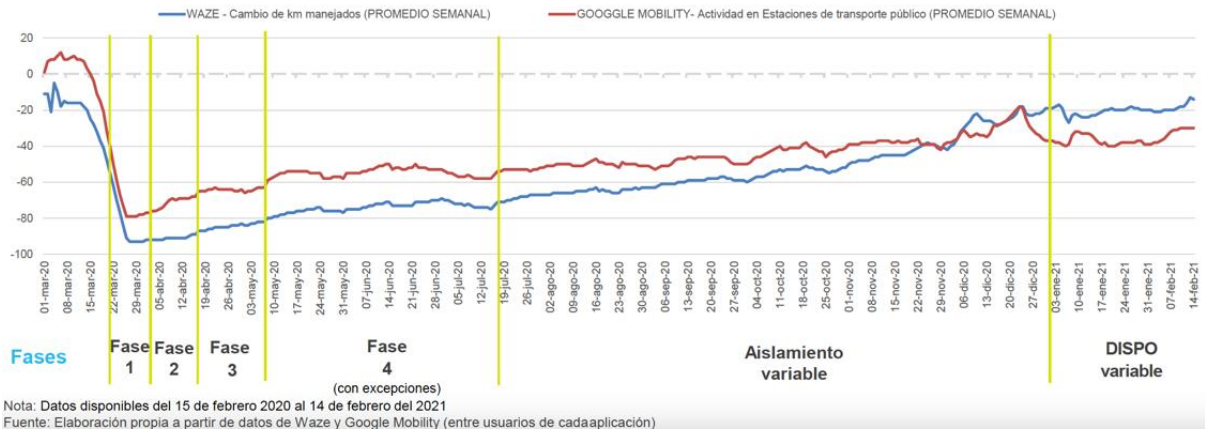
Luego de dictadas las medidas de restricción a la circulación de vehículos y peatones en marzo de 2020 a consecuencia de la pandemia por COVID-19, se produjo una significativa baja en el tránsito de las grandes ciudades que incluso dejó imágenes inéditas para los tiempos que corren<sup>1</sup>. Se ha observado que, la menor circulación de vehículos y peatones en el año 2020, sirvió para reducir significativamente los números en cuanto a siniestros viales, pero también marcó cambios en los hábitos de transporte en la población urbana. La imposición de permisos de circulación justificados en las primeras fases de la pandemia a usuarios de colectivos, trenes y subtes, significó una reducción masiva en el tránsito y, en consecuencia, implicó un desafío para llevar a cabo políticas y medidas tendientes a asegurar a los otros modos de transporte que crecieron por esta situación: bicicletas, motos, autos particulares y los vehículos de movilidad personal (VMP).

La ANSV a partir del año 2020 mide y analiza los cambios y evoluciones en el tráfico en sus reportes semanales de siniestralidad vial. En dichos informes se analiza la evolución en la movilidad dividiendo en segmentos las distintas fases de aislamiento y distanciamiento social que se fueron y van decretando producto de la pandemia por COVID-19.

---

<sup>1</sup> ANSV - Informe Anual 2020 (Datos Preliminares) Enero 2021

Ilustración 1. Cambio y evolución del tráfico



Fuente: Reporte semanal de siniestralidad 2021. ANSV.

Tal como se observa en la ilustración 1, se evidenció una leve pero sostenida tendencia creciente del tránsito llegando a diciembre de 2020 con una movilidad cercana al 80% de lo que era en la etapa pre-pandemia. Pero si bien la movilidad sigue y seguirá en aumento en este 2021, se nota una merma en el uso del transporte público y, en consecuencia, un aumento de la circulación de medios privados en las primeras semanas del año 2021 con un número creciente de kilómetros recorridos, cuya tendencia indica que se recuperará en breve el valor de pre-pandemia. Esta situación, además de que no contribuye a una movilidad sustentable debido al elevado consumo energético que fomenta la emisión de gases en los vehículos particulares como autos o motos, incrementa la mayor probabilidad de ocurrencia de siniestros viales con participación de usuarios vulnerables de la vía: en el año 2020, 6 de cada 10 víctimas fatales en siniestros viales resultaron ser usuarios de motos y bicicletas y peatones, siendo los motociclistas los más perjudicados (44%).<sup>2</sup>

<sup>2</sup> ANSV - Informe Anual 2020 (Datos Preliminares) Enero 2021

Un comportamiento vial inseguro que se observó durante los períodos de aislamiento social y al que se le debe prestar especial atención fue el exceso de velocidad. Si bien la significativa baja de la movilidad en los períodos de aislamiento más estrictos redujo los casos de siniestralidad vial, las calles vacías también fueron una tentación para exceder los límites de velocidad, tanto para los conductores de vehículos en general, motocicletas en particular e incluso de vehículos de carga que aprovechaban el uso de las rutas libres de automóviles. Esto último fue observado en Argentina como en otros países del mundo, donde, a pesar de la baja en la movilidad, ocurrieron siniestros viales producto de este comportamiento inseguro.

En definitiva, lo que empezó a suceder en Argentina y en otros países a raíz de las restricciones a la movilidad y el miedo al contagio de la enfermedad por coronavirus COVID-19, es la migración de usuarios de transporte público hacia otras formas de movilidad individual como bicicletas, motos, o autos particulares<sup>3</sup>, tal como lo muestra el último reporte de movilidad y siniestralidad vial de la ANSV.

Ante este marco, resulta importante reforzar la mirada en la seguridad vial para los usuarios de la vía en general, pero, principalmente, sobre los grupos de usuarios vulnerables de la vía en cuanto a medidas tendientes a disminuir los riesgos de participar en siniestros viales y/o limitar los daños ante su lamentable ocurrencia. A continuación, se presentan algunas propuestas orientadas a mejorar la seguridad vial de la población en tiempos de cambios en la movilidad producto del COVID-19.

## **Propuestas**

Se presentan aquí algunas medidas en seguridad vial orientadas al grupo creciente de usuarios vulnerables de la vía: ciclistas, motociclistas y usuarios de VMP, y hacia los vehículos en general. Las propuestas se basan en reforzar, desde una mirada puramente accidentológica, cuestiones que ayuden a prevenir siniestros viales o disminuir sus consecuencias dentro del grupo considerado, junto con los peatones,

---

<sup>3</sup> ANSV - Dossier N° 1 "La inseguridad vial, la otra pandemia"

como usuarios vulnerables de la vía pública, y el grupo que también surca momentos de mayor uso como los autos particulares.

### **Para la circulación de motocicletas**

- **Rever el material desarrollado en los cursos** para el otorgamiento de las licencias de conducir y las prácticas que allí se desarrollan. Como complemento, sumar a las empresas con motociclistas en su nómina de trabajadores, a cursos que refuercen cuestiones inherentes a la seguridad vial, contemplando las zonas aledañas al trabajo, el uso de elementos de seguridad y los factores psico-físicos que pueden alterar la normal conducción de sus vehículos.
- Una **fuerte y sostenida concientización** en la que debe trabajarse para que los usuarios de este medio circulen con sus motos provistas de todos los elementos de seguridad, utilicen casco homologado y correctamente ajustado siempre y respeten las normas de tránsito y convivencia con el resto de los usuarios.
- **Crear carriles exclusivos para su circulación en autopistas urbanas con limitación de velocidad.** Es indispensable evitar las maniobras de sobrepaso imprevistas e irregulares en vías de alta velocidad con carriles de un mismo sentido. También deben estudiarse en forma particular, otros caminos urbanos para la implementación de espacios exclusivos para la circulación de motos. No sólo es importante evitar maniobras del tipo "zig-zag", sino también los sobrepasos por la derecha.
- **Instruir a las diferentes fuerzas policiales en el abordaje de escenas donde estén involucradas motocicletas;** acentuando la mirada en temas relacionados con la inmovilización de objetos en el lugar post-impacto, elementos esparcidos y la delimitación de la zona. Asimismo, dejar actuar al sistema de emergencias en lo que respecta a la asistencia de los heridos (ejemplo, que sean éstos los que manipulen a la víctima y le quiten el casco). Con la intención de conocer "cómo" ocurrió el siniestro, se podrá abordar luego el "por qué" se produjo.

- **Constantes controles y fiscalización**, de manera aleatoria, con severas multas y confiscaciones por incumplimiento; intentando siempre concientizar como premisa, evitando recaer en meras multas por la infracción, de manera que se “aproveche” la oportunidad de modificar futuras conductas.

### **Para la circulación de autos particulares**

- **Fortalecer los controles viales sorpresivos** por parte de las autoridades locales. Entendiéndose que la revisión de la documentación del vehículo está vista dentro del marco de la seguridad ciudadana, ésta no debe suplantar la revisión de las características psico-físicas del conductor; el uso de cinturón de seguridad, su nivel de alcohol en sangre, la presencia de drogas o la portación de una licencia no apta para el vehículo que conduce, son factores de riesgo que pueden incidir directamente en un próximo siniestro vial.

- **Fortalecer la mirada del respeto y la convivencia vial** sobre todo hacia los usuarios vulnerables de la vía. Usar los espacios de capacitación intensiva que ofrece el otorgamiento de la licencia de conducir, para incorporar claros criterios que aborden la temática; incluso a conductores profesionales.

- **Agregar dispositivos automáticos para el control de límites máximos de velocidad**. Es conveniente detectar “nuevas” vías de circulación que en esta situación vial atípica pueden tentar a los conductores a exceder los límites de velocidad, a lo que antes resultaba imposible por la alta circulación diurna y también nocturna.

- **Realizar controles de alcohol en sangre** en zonas inesperadas por el común de los conductores. La situación de aislamiento modificó los hábitos nocturnos sobre todo de los jóvenes; teniendo éstos que circular por lugares poco céntricos, zonas descampadas y situaciones alejadas de avenidas o vías de mayor circulación.

- **Analizar críticamente los límites máximos de velocidad** en las arterias que eran de alto tránsito nocturno y que, en esta situación contextual pandémica, invitan a que los conductores, aun respetando el límite preestablecido por esa vía, circulen justamente al límite de sus posibilidades, incrementando así los daños que pueden producirse ante un eventual siniestro.

### **Para la circulación de bicicletas**

- La **creación y extensión de la red vial de ciclovías y senderos exclusivos** son políticas necesarias e indetenibles por parte de los gobiernos locales. Estas alientan a los usuarios e imponen protagonismo dentro del paisaje urbano creando límites entre espacios ocupados por peatones y automovilistas. En los casos donde aun no se demarquen carriles exclusivos, se deberían propiciar arterias secundarias a las principales (y en lo posible paralelas) para evitar el uso común entre rodados de gran porte y los ciclistas.

- Las **campañas publicitarias que alientan el uso de cascos en ciclistas** suelen ser efectivas, aunque no tanto si no son sostenidas en el tiempo. Así mismo, el transporte en bicicleta de niños/as en asientos correspondientes a su peso, anclado e iluminado, debe realizarse por carriles exclusivos, con cinturón de seguridad ajustado y el respectivo casco homologado.

- Exigir a los ciclistas el **uso de vestimenta de color claro o bien con cintas adhesivas retro-reflectantes** para brindar a los otros usuarios de la vía la posibilidad de divisarlos a tiempo, tiene gran importancia incluso en zonas donde pareciese que la iluminación artificial alcanza.

- Los **servicios públicos y privados de emergencia** deberían ser instruidos en temas específicos en cuanto al arribo y la posterior atención médica a un ciclista. Deberán estar en conocimiento de la red de ciclovías local y provistos de personal y materiales para atender por lo general, fracturas de miembros y contusiones craneales severas.

- **Multar y realizar posteriores seguimientos** a las empresas y comercios locales que no provean de materiales de seguridad a quienes los estén representando al momento de circular en bicicleta.

### **Para la circulación de vehículos de movilidad personal (VMP)**

- **Presentar y acercar a todos los usuarios de la vía los nuevos VMP** para que puedan ser identificados como nuevos actores que harán del tránsito urbano futuro, una moneda corriente. Monociclo eléctrico, hoverboard, segway, etc. son los que se suman al grupo de los usuarios vulnerables de la red vial.

- **Aprovechar la contemporaneidad del origen de los VMP** para introducir a sus flamantes usuarios los equipamientos de seguridad obligatorios para su uso. Casco, almohadillas protectoras y uso de senderos exclusivos deben ir de la mano con todas aquellas que incursionen en la novedad. Asimismo, concientizar sobre los límites de velocidad de este tipo de vehículos y su prohibición de circular en rutas y autopistas.

### **Conclusión**

Se observa que el uso de transporte público, que resulta un factor determinante para la sostenibilidad (medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito), está siendo reemplazado en estas épocas por el transporte privado, donde si bien es el automóvil particular el instrumento central del sistema de movilidad, también se destaca el crecimiento del uso de la moto, la bicicleta y los VMP. Una consecuencia no deseada de estos cambios en los patrones de movilidad es que se agraven los datos obtenidos en la época pre-pandemia respecto a los índices de siniestralidad de los grupos de usuarios vulnerables, principalmente de motociclistas. En este sentido, resulta necesario, entonces, trabajar de forma transversal y coordinadamente entre los diferentes niveles de gobierno para incrementar significativamente los controles preventivos de todos los usuarios de la vía; entendiendo que, en el proceso de "normalización" post-pandemia, la presencia disuasoria y el control efectivo y sostenido en el tiempo resulta la mejor medida a





*2021 "AÑO DE HOMENAJE AL PREMIO NOBEL DE MEDICINA DR. CÉSAR MILSTEIN"*

corto plazo para contrarrestar la tendencia creciente de los siniestros viales, en cantidad y magnitud, así como la profesionalización de los análisis de las causas para una mejor planificación de la prevención de los hechos viales a mediano y largo plazo.