

ESTADO DE SITUACION
SEGURIDAD VIAL URBANA
 CIUDAD DE CHACABUCO
EN TIEMPOS DE PANDEMIA
 DESDE EL 20 DE MARZO AL 31 DE JULIO 2020



**CIUDAD
 CREATIVA**
 OBSERVATORIO DEL PARTIDO DE CHACABUCO

CONTENIDO

CONTENIDO2

PRÓLOGO 3

INTRODUCCION 5

CONTEXTO Y OBJETIVOS..... 7

LA SINIESTRALIDAD VIAL – INDICADORES DE ANALISIS9

METODOLOGIA DE TRABAJO – ALCANCE..... 15

ESTADISTICAS – GRAFICOS 16

CONCLUSIONES 21

EL EQUIPO 22



PRÓLOGO

En el año 2010, la Organización Mundial de la Salud declaró la situación de la inseguridad vial en el mundo como una Pandemia. Por siniestros de tránsito mueren en el mundo más personas que la suma de víctimas fatales de Sida, Cólera, Tuberculosis y Covid19 sumados. Una pandemia silenciosa, no transmisible pero atroz.

Lo terrible de las muertes en el tránsito es que las hayamos naturalizado, algo que ocurre y de algún modo comenzamos a pensar que son inevitables o bien se asume que cada muerte en una colisión vehicular, un atropello o una caída no son sino la manifestación del destino. Un defecto cultural que profundiza el problema. Esto no es otra cosa que barrer bajo la alfombra. Negar el problema y con ello agravarlo por acción u omisión.

La percepción del riesgo vial en nuestro país es extremadamente bajo, ignoramos el hecho que la probabilidad de tener un siniestro vial es mucho mayor a la de ser asaltados violentamente. Usamos las calles y nuestros vehículos sobrestimando nuestras habilidades y confiando en un sistema vial que dejamos al arbitrio del destino.

Si alguien duda de esto, sólo basta con comprobar que es más factible ver a un conductor de moto utilizando barbijo antes que casco.

No significa que debemos apelar al miedo para resolver el problema de la inseguridad vial. No obstante, debemos entender el problema de los siniestros de tránsito, en su profundidad y particularidad. Ser conscientes que el riesgo es real y podemos gestionarlo, desde lo personal y lo colectivo.

Debemos entender que los siniestros viales no son accidentales, frutos del azar o del destino. Son el resultado de decisiones humanas, individuales y colectivas. Personales, colectivas y también políticas. Podemos gestionar el riesgo vial, minimizar los efectos del error humano.

Educación, control y sanción son los elementos básicos que tenemos a mano las sociedades humanas para la modificación de conductas. Eso es algo claro y compartido por todos. Sin embargo, es la planificación y ejecución de esto lo complejo sino se lleva a cabo con criterio de eficiencia y eficacia. Ahí es donde la política tiene mucho de responsabilidad.

Si algo hemos aprendido con la pandemia del Covid-19 es la importancia de la información para tomar decisiones inteligentes a nivel colectivo. Respuestas a preguntas tales



como: Qué, dónde, cuándo, quién, cómo y por qué, implican tratar cada caso de forma individual y aprender de este para encontrar respuestas preventivas a futuro.

La información salva vidas, siempre y cuando encuentre eco en quienes tienen la responsabilidad de gestionar. No hacerlo sería faltar al deber que les corresponde.

Este informe, resultado de un esfuerzo grupal, no sólo es auspicioso en materia de la proactividad, compromiso social y comunitario de los jóvenes involucrados en el proceso complejo de recolección y análisis de información de siniestros. También lo es, y mucho más prácticamente, el hecho de poner a disposición de la comunidad de Chacabuco información clave para su organización e interpelar a la dirigencia política a trabajar en la construcción de consensos y la generación de respuestas a los problemas.

No caben dudas que en unos meses la humanidad dispondrá de una vacuna contra el Coronavirus y esto modificará muchas de las circunstancias actuales. Para la inseguridad vial no hay ni habrá vacunas. Las circunstancias sólo podrán ser modificadas si gestionamos inteligentemente la movilidad, las condiciones y los espacios en los que nos movilizamos. Una responsabilidad compartida donde no hay posibilidad de lavarse las manos.

Este informe, como los anteriores y los que vendrán, son parte de la solución. Información cada vez más precisa permite aprender y tomar decisiones inteligentes. Ojalá esta iniciativa se eleve en importancia pública y política para poder salvar vidas desde ahora.

DR. PABLO ROJAS DIAZ
Director Nacional
Observatorio de la Seguridad Vial
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL



INTRODUCCION

La Seguridad vial es un tema que merece toda nuestra atención, por lo que, desde nuestro equipo, venimos trabajando en la temática desde el año 2017, cuando comenzamos a relevar los accidentes de tránsito ocurridos en la ciudad de Chacabuco contabilizados desde enero de 2015, de la mano de una serie de medidas de bajo costo y de fácil implementación, que pusimos a disposición de la Municipalidad de Chacabuco.

Logramos así, vincularnos con organizaciones y referentes en la temática como Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI Argentina), la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, la Cámara de Comercio e Industria de Chacabuco, la Cámara de Transportistas de Chacabuco, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año se pierden en el mundo aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los siniestros viales, entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales y, a su vez, una proporción de éstas padece alguna forma de discapacidad permanente (OMS, 2018).

Estas consecuencias en la salud de las personas representan hoy en el mundo una “epidemia”, la cual se encuentra principalmente concentrada en los países en desarrollo, entre los que se encuentra la Argentina.

Una de las posibles causas de este fenómeno, puede deberse a que en estos países los procesos de urbanización y motorización no han sido acompañados de una adecuada infraestructura, cambios regulatorios relativos a la movilidad, y procesos efectivos de fiscalización de las normas.¹

El aumento de las lesiones causadas por el tránsito es un fenómeno que responde a un proceso de “transición epidemiológica”, en el cual las enfermedades transmisibles (ET) – tales como las infecciosas y contagiosas – van cediendo posiciones en el ranking de mortalidad y morbilidad a las enfermedades no transmisibles (ENT), asociadas mayoritariamente con enfermedades del corazón, cáncer, lesiones – entre las que se encuentran las causadas por el tránsito. La característica principal de las ENT es que se originan por los estilos de vida de los individuos, generando en muchos casos que las personas no fallezcan por causa de la

¹ Estimación de la carga global de enfermedad de las lesiones de tránsito en Argentina para el año 2017 - Observatorio Nacional Vial - Julio 2019 – Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación – AUTORES: María Eugenia Keller - Jéssica Azar - Nicolás Lie



enfermedad, sino que convivan con ella por largos períodos de tiempo, con una calidad de vida reducida como consecuencia.²

Ahora bien, desde que se decretó la medida de Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO), mediante Decreto N° 297/2020 de fecha 20 de marzo de 2020, hemos focalizado en los diferentes impactos que ha tenido en nuestra ciudad, ya sea en la actividad comercial como en la actividad física: *“Efectos del Aislamiento en la Actividad Física – Mayo 2020”* y *“Efectos del COVID 19 en la Actividad Comercial de Chacabuco – Mayo 2020”*.

En esta oportunidad investigamos sobre el estado de situación actual de la seguridad vial urbana de la ciudad de Chacabuco (B) continuando con la metodología del primer Plan de Seguridad Vial Urbana de dicha ciudad, presentado en el año 2017.

Para ello, ajustamos nuestro enfoque al lapso comprendido entre el 20 de marzo y el 31 de julio del año 2020 -inicio de las medidas de restricción a causa de la pandemia generada por el Covid-19-, para ser comparado con el mismo período de tiempo del año anterior (2019).

Ante la falta de información pública por parte del Gobierno de la Ciudad de Chacabuco, hemos recopilado todas las noticias en materia de accidentes de tránsito, gracias a la labor constante de los medios de comunicación; cantidad de accidentes, momento del día en el que ocurrieron, cantidad de personas involucradas, tipo y cantidad de vehículos intervinientes y tipo de lesiones.

El estado de situación de la seguridad vial urbana en Chacabuco durante el período de la cuarentena presenta una señal de alarma que debe ser atendida ya que los datos de marzo y de abril de 2020 se ubican por debajo de los siniestros registrados en los mismos meses de 2019. La notoria diferencia se atribuye a las restricciones de la movilidad. Sin embargo, en mayo se recorta la distancia, en junio se iguala la marca y en julio se establece por encima –más del doble– en el número de casos frente a los mismos tres meses del año anterior, respectivamente.

Desde Ciudad Creativa observamos con preocupación los 37 accidentes de tránsito producidos en el último mes porque la siniestralidad vial se proyecta en forma de una línea ascendente. Por ello, reiteramos que ponemos nuestro capital de trabajo al servicio de nuestra comunidad, para lograr de ella un lugar más sano, seguro y sustentable.

DR. ANDRÉS SEGURA.
Director de Ciudad Creativa.
Observatorio de Políticas Públicas.

² Estimación de la carga global de enfermedad de las lesiones de tránsito en Argentina para el año 2017 - Observatorio Nacional Vial - Julio 2019 – Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación – AUTORES: María Eugenia Keller - Jéssica Azar - Nicolás Liendo.



CONTEXTO Y OBJETIVOS

A raíz del Covid-19, virus declarado por la Organización Mundial de la Salud como pandemia, los distintos países del mundo, han tomado medidas tendientes a cuidar la salud de todos sus habitantes.

La Argentina optó por el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO), decretado mediante Decreto de Necesidad y Urgencia N.º 297/2020, en el marco de dicha emergencia sanitaria.

En el ámbito local, a su vez, se sucedieron una serie de medidas municipales tendientes a restringir la circulación en la vía pública; el Decreto N.º 214/2020 de fecha 22 de marzo que dispuso suspender la circulación de vehículos (autos, motos, etc.) a partir de las 18:00hs hasta las 6:00hs en la ciudad de Chacabuco y en las localidades del Partido, exceptuando a aquellos considerados esenciales. Asimismo el Decreto Municipal N.º 221/2020 de fecha 27 de marzo, estableció un cronograma de circulación en la ciudad de Chacabuco según la terminación del dominio automotor: *a) lunes - miércoles - viernes solo podían circular los vehículos cuyas patentes terminasen en 0 (cero) y/o números par; b) martes - jueves - sábado: solo podían circular los vehículos cuyas patentes terminasen en números impares y c) domingos: solo podían circular todos los vehículos sin distinción de la terminación de la patente.*

Los horarios de circulación fueron variando, según la fase del aislamiento en la que se encontraba la ciudad:



- **20 de marzo:** Cierre de ingresos a la ciudad - Comercios esenciales de 8.00hs a 16.00hs - Delivery horario reducido - Suspensión circulación desde las 18.00hs a 6.00hs.
- **22 de marzo:** Circulación desde 6.00hs a 18.00hs.
- **27 de marzo:** Circulación restringida por patentes.
- **13 de abril:** Apertura de Bancos.
- **20 de abril:** Nuevas actividades permitidas. Reducción de horario de circulación de 6.00hs a 17.00hs.
- **23 de mayo:** Nuevas actividades no esenciales. Circulación de 6.00hs a 17.00hs.
- **1 de junio:** Se extiende el horario de circulación hasta las 19.00hs.
- **22 de junio:** Fase 5. La circulación se extiende hasta las 21.00hs.
- **12 de julio:** Vuelta a la Fase 4 Horario de 7.00hs a 19.00hs.

Este trabajo tiene como objetivo evaluar la repercusión de las medidas de aislamiento y restricción vehicular en materia de accidentología, a partir de los datos estadísticos sobre los accidentes de tránsito ocurridos en nuestra ciudad, en el período comprendido entre el 20 de marzo y el 31 de julio de 2020, en comparación con su igual período de tiempo del año 2019.

Además, se busca poner de manifiesto el costo que le genera al Estado Municipal un accidentado, según el tipo de lesiones, así como también la ocupación de plazas en el Hospital Municipal del Carmen de Chacabuco, en tiempos de pandemia.

Con esto evidenciaremos los efectos negativos que todo accidente vial ocasiona, no solo a las personas involucradas, sino a toda la sociedad, concientizando sobre la importancia de respetar las normas viales establecidas.



LA SINIESTRALIDAD VIAL – INDICADORES DE ANALISIS

En Argentina, se verifica una tendencia creciente en los niveles de siniestralidad vial y, en particular, en la siniestralidad con víctimas no fatales. A su vez, no se visualiza una tendencia clara en el número de víctimas fatales en los últimos años. Esto último sugiere que en el país se aprecie un fenómeno de crecimiento de la morbilidad, el cual tiene implicancias en materia de pérdida de bienestar y calidad de vida en la población, una carga para las familias de los lesionados, y un aumento de los recursos que debe erogar el Estado para hacer frente a la problemática (ANSV, 2018b).³

A nivel mundial, cada año, más de 20 millones de personas sufren traumatismos graves o encuentran la muerte en accidentes de tránsito. Además de los costos directos asociados a los traumatismos y las muertes en accidentes viales, el aumento del número de vehículos y el mantenimiento de determinadas políticas de transporte tienen otras repercusiones sanitarias graves, así como efectos sociales, económicos y ambientales más amplios.

Ni hablar de los efectos directos que tiene en las enfermedades respiratorias y coronarias, ya que el transporte motorizado produce la emisión de gases tóxicos, responsables del cambio climático. Esas “*epidemias ocultas*” reciben una atención nacional o internacional

³ Estimación de la carga global de enfermedad de las lesiones de tránsito en Argentina para el año 2017 - Observatorio Nacional Vial - Julio 2019 – Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación – AUTORES: María Eugenia Keller - Jéssica Azar - Nicolás Liendo.



relativamente escasa en comparación con la prestada a las principales enfermedades transmisibles y no transmisibles.⁴

Por otro lado, las lesiones de tránsito son en el mundo una de las primeras causas de discapacidad permanente (OMS, 2018), generando una pesada carga no sólo para la economía mundial y de los países, sino también para la de los hogares. En varias ocasiones se ha evidenciado que la pérdida de sustento económico en aquellos que sufrieron lesiones graves y debieron permanecer fuera del mercado laboral, sumado al costo añadido de tener que atender a los afectados por dichas lesiones por parte del grupo familiar, sumieron a muchas familias en la pobreza. (OMS, 2004).

Por su parte, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) establece que la problemática de las consecuencias de las lesiones graves de tránsito debe ser entendida como un fenómeno que afecta la inclusión social de las víctimas y de su entorno, entendiendo que las consecuencias de este tipo de lesiones incluyen la recuperación anímica y psicológica de la víctima para desempeñarse en sus tareas cotidianas y su forma de vincularse con el entorno (OPS, 2011). En este sentido, resulta relevante conocer las consecuencias de las lesiones de tránsito en la salud de las personas, con el objetivo de generar mayor concientización sobre la problemática y orientar las acciones de prevención y acompañamiento a las víctimas.⁵

Por último, pero no por ello menos importante, ante un accidente vial, se suceden una serie de costos, los cuales es importante tener en cuenta a la hora de calcular el impacto económico de esta problemática:

Costos médicos: son los costos que resultan del tratamiento médico de las lesiones causadas por el siniestro vial. Estos gastos pueden incluir desde los primeros auxilios en el lugar del hecho, el transporte de emergencia en ambulancia, la atención hospitalaria de urgencia, el tratamiento hospitalario, el seguimiento del paciente, la rehabilitación, los medicamentos, las prótesis y los dispositivos, hasta las adaptaciones del hogar para los discapacitados. Este tipo de costos pueden ser de largo o de corto plazo, dependiendo de la severidad de la lesión, y recaer sobre el sector público, sobre el privado o una mezcla de ambos.

⁴ World Health Organization Informe sobre la salud en el mundo - Capítulo 6: Epidemias mundiales desatendidas: tres amenazas crecientes -

⁵ Estimación de la carga global de enfermedad de las lesiones de tránsito en Argentina para el año 2017 - Observatorio Nacional Vial - Julio 2019 – Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación – AUTORES: María Eugenia Keller - Jérica Azar - Nicolás Liendo.



- **Costos por pérdida de productividad:** se refiere a las mermas en las que se incurre en la economía como consecuencia de la pérdida de capacidad productiva de aquellas personas que se ven afectadas por una lesión (ya sea ésta temporaria o permanente) o la muerte, como consecuencia de un siniestro vial. En general, es uno de los elementos más importantes de los costos en los países en desarrollo, y puede ir desde la merma de ingresos por un día sin trabajar a causa de una lesión leve, hasta décadas de ingreso perdidos por muerte prematura o discapacidad. En algunos estudios, incluso, se incorpora la pérdida de ingresos o de la producción de las personas que deben disminuir o renunciar a su jornada laboral para hacerse cargo del cuidado de la víctima, o la pérdida de ingresos de aquellos trabajos que no pasan por el mercado (por ejemplo, el trabajo en el hogar), o los costos friccionales de contratar y entrenar a nuevo personal en reemplazo de la víctima del siniestro. Este concepto de costo, a su vez, puede ser muy relevante, dado que gran parte de las víctimas ocasionadas por el tránsito se encuentran dentro del grupo de menores de 45 años (OMS, 2018).

- **Costos humanos:** son los costos inmateriales del dolor, sufrimiento y penas generadas por la pérdida de la calidad de vida, o la vida misma. Este concepto puede incluir la pérdida de las expectativas y calidad de vida de las víctimas, y el sufrimiento de familiares y amigos.

- **Daños a la propiedad:** en este concepto se incluye el daño a los vehículos, las calles, rutas, avenidas, autopistas, etc., y la señalética. En general, el mayor costo en este concepto es el relativo a los daños a los vehículos.

- **Costos administrativos:** son en general los costos de gestión de los servicios policiales, las brigadas de incendio (Bomberos voluntarios en el caso de Chacabuco), los tribunales judiciales y los costos de seguros.⁶

A continuación, se expone una tabla con los valores de prácticas del nomenclador de hospitales públicos de gestión descentralizada:

ETAPA	PRACTICA	CODIGO NOMENCLADOR	IMPORTE	IMPORTE ACTUALIZADO SEGÚN INFLACIÓN ⁷
Traslados ambulancia y	Atención en guardia o consultorio externo	1.04	\$776	\$ 1.034,89

⁶ Estimación de la carga global de enfermedad de las lesiones de tránsito en Argentina para el año 2017 - Observatorio Nacional Vial - Julio 2019 – Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación – AUTORES: María Eugenia Keller - Jéscica Azar - Nicolás Liendro.

⁷ Calculadora de inflación histórica de Argentina - <https://calculadoradeinflacion.com/>



atención de emergencia	Atención de urgencias en guardia.	1.07	\$ 1.477	\$ 1.969,76
AMBULANCIAS	Ambulancia con médico para traslado, por viaje de ida y vuelta	2.02	\$ 653	\$ 870,86
	Atención urgente, unidad con médico. Vía pública o domiciliaria. Con o sin traslado	2.03	\$ 1.477	\$ 1.969,76
INTERNACIÓN	Módulo día clínico del 1° al 6° día inclusive.	4.01	\$ 3.536	\$ 4.715,70
	Módulo día UTI-UCO	4.11	\$ 13.156	\$ 17.545,17
Fuente de elaboración propia en base a datos extraídos de la Resolución N.º 2004/2020 de fecha 19/09/2019 ⁸				

UTI: Unidad de terapia intensiva. UCO: Unidad Coronaria

El nomenclador de los hospitales públicos de gestión descentralizada contiene seis módulos para el manejo crítico de pacientes accidentados (4.15 al 4.20). Los mismos van incrementando su costo en función de la severidad de la lesión medida a partir de la escala Glasgow Coma Scale (GCS). El valor del módulo incluye hasta doce días en unidad de terapia intensiva y treinta días de internación total, y en función de la gravedad se incluye cirugía reconstructiva y ventilación asistida. Estos módulos se aplican a casos que requieren una internación no menor de 5 días, en caso contrario, se aplica el módulo clínico.⁹ Los valores en el nomenclador de la Resolución N.º 2004/2020 APN-SGS#MSYDS de fecha 19 de septiembre de 2020, van desde los \$ 13.607 a los \$ 157.331. Actualmente, teniendo en cuenta el índice de inflación histórico en la Argentina, los valores irían de los \$ 18.146,63 a los 20.9820,49. –

Indicadores para estimar los costos de la siniestralidad vial en Chacabuco:

INDICADORES	DEFINICIÓN	FUENTE	UTILIZADO PARA ESTIMAR
Cantidad de víctimas fallecidas	Son las personas que fallecen de inmediato o dentro de los 30 días siguientes como consecuencia de un traumatismo causado por un siniestro vial, discriminadas por edad y sexo.	Medios Periodísticos	Pérdidas humanas - Gastos Médicos 3°
Cantidad de heridos graves	Son los heridos por un siniestro vial cuyas lesiones requirieron la hospitalización de la persona durante al menos 24 hs. o una	Medios Periodísticos	Costos Sistema Salud Pública 2°

⁸ Boletín Oficial de la República Argentina – Legislación y avisos oficiales – Ministerio de Salud y Desarrollo Social – Secretaria de Gobierno de Salud – Resolución 2004/2020 – Anexo I y II. -

⁹ ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN ARGENTINA - Observatorio Nacional Vial – junio 2018 – Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación. -



	atención especializada. Incluye lesiones como fracturas, conmoción, shock grave y laceraciones importantes		
Cantidad de heridas leves	Son las personas que requieren una atención médica mínima o nula (como esguinces, hematomas, heridas superficiales y rasguños), o cuya hospitalización fue inferior a las 24 hs	Medios Periodísticos	Costos Sistema Salud Pública 1°
% de víctimas heridas por tipo de usuario: auto, camioneta, camiones, moto, bicicletas, otros	Es el porcentaje de víctimas heridas (graves y leves) usuarias de auto, camioneta, etc.	Medios Periodísticos	Daños materiales - Peligrosidad de los vehículos
Fuente de elaboración propia (Se tomó como base el trabajo de Estimación de Costos para Argentina) ¹⁰			

La estimación de cada uno de los componentes de los costos de la siniestralidad vial requiere de la utilización de una serie de supuestos que permiten trabajar con la información disponible en la actualidad. Estas suposiciones podrán modificarse en la medida que se mejoren los procesos de recolección y sistematización de la información relativa a la siniestralidad vial.

A raíz de que es poco común contar con información de los servicios médicos que requiere cada víctima de un accidente de tránsito, se realizan los siguientes supuestos respecto a las prácticas médicas insumidas en cada caso:

- 1) Para un fallecimiento, se computa el costo de la atención urgente, con médico y unidad de terapia intensiva móvil;
- 2) Para un herido grave, se considera el costo de la atención urgente, con médico, y unidad de terapia intensiva móvil, el costo de la atención de urgencia en guardia y el costo de la internación;
- 3) Para un herido leve, se contabiliza solamente el costo de atención de urgencia en guardia. –

En Argentina, la atención de emergencia en el lugar del hecho y el traslado para los primeros cuidados a un hospital es responsabilidad del sector público. Luego, si el paciente posee algún tipo de cobertura de obras social o prepaga, se lo puede derivar al prestador privado que le corresponda. Como se expresó anteriormente, es muy difícil identificar los casos que la víctima, decide trasladarse a un centro privado; razón por la cual se parte de la base que la intervención y la posterior recuperación de la víctima, se efectuó en el Hospital Municipal de nuestra ciudad.

¹⁰ ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN ARGENTINA - Observatorio Nacional Vial – junio 2018 – Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación



Es importante poder contar con información estadística sistematizada que permita determinar el efectivo costo que representan los siniestros viales al sistema de salud pública de nuestra ciudad. -



METODOLOGIA DE TRABAJO – ALCANCE

El presente trabajo es de naturaleza cuantitativa y descriptiva. La metodología utilizada para la recolección de datos consistió en relevar los accidentes de tránsito sucedidos en Chacabuco, utilizando, como base de datos, los medios periodísticos locales.

ALCANCE: Ajustamos nuestra investigación al lapso comprendido entre el 20 de marzo y el 31 de julio del año 2020 *-inicio de las medidas de restricción a causa de la pandemia generada por el Covid-19-*, comparándolo con el mismo período de tiempo del año anterior.

Se trabajó sobre los momentos del día en que ocurren los accidentes (madrugadas, mañanas, tardes y noches), vehículos involucrados (camiones, camionetas, autos, motos, bicicletas), cantidad de personas que debieron ser trasladadas al Hospital Municipal del Carmen (1, 2, 3, 4 trasladados por accidente), gravedad de las lesiones (1°, 2° y 3°), daños materiales, entre otros. –

LIMITACIONES AL ALCANCE: Ante la falta de información pública por parte del Gobierno de la Ciudad de Chacabuco, hemos recopilado todas las noticias en materia de accidentes de tránsito, gracias a la labor constante de los medios de comunicación, tales como “Chacabuco en Red”, “Chacabuquero”, “Líder Chacabuco” y “Que Pensas Chacabuco”.

Ello es sin perjuicio de aquellos accidentes que pudieron haber ocurrido y no han sido objeto de noticias.



ESTADISTICAS – GRAFICOS

ASPO 2020 EN RELACIÓN AL MISMO PERIODO DE TIEMPO DEL 2019

Los accidentes de tránsito disminuyeron solo un 8% en el período de tiempo comprendido entre el 20 de marzo y el 31 de julio de 2020 comparado con el mismo lapso del año 2019, cuando no existían las restricciones sanitarias (circulación limitada y por terminación de patentes, cierre de escuelas y comercios gastronómicos, prohibición de deportes, prohibición de reuniones sociales, etc.).

Llamativamente, en la medida que transcurrió la cuarentena, los accidentes de tránsito se incrementaron. Ello se aprecia en el siguiente cuadro y gráfico (N°1) donde en el mes de junio se iguala la cantidad para crecer en un **105,5%** en julio con respecto a esos meses del 2019.

MESES	2019	2020
20 DE MARZO	14	5
ABRIL	26	13
MAYO	26	20
JUNIO	20	20
JULIO	18	37
TOTAL	104	95

Tabla 1: Cantidad de accidentes de tránsito contabilizados mes a mes, desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020, comparados con su similar del año 2019.

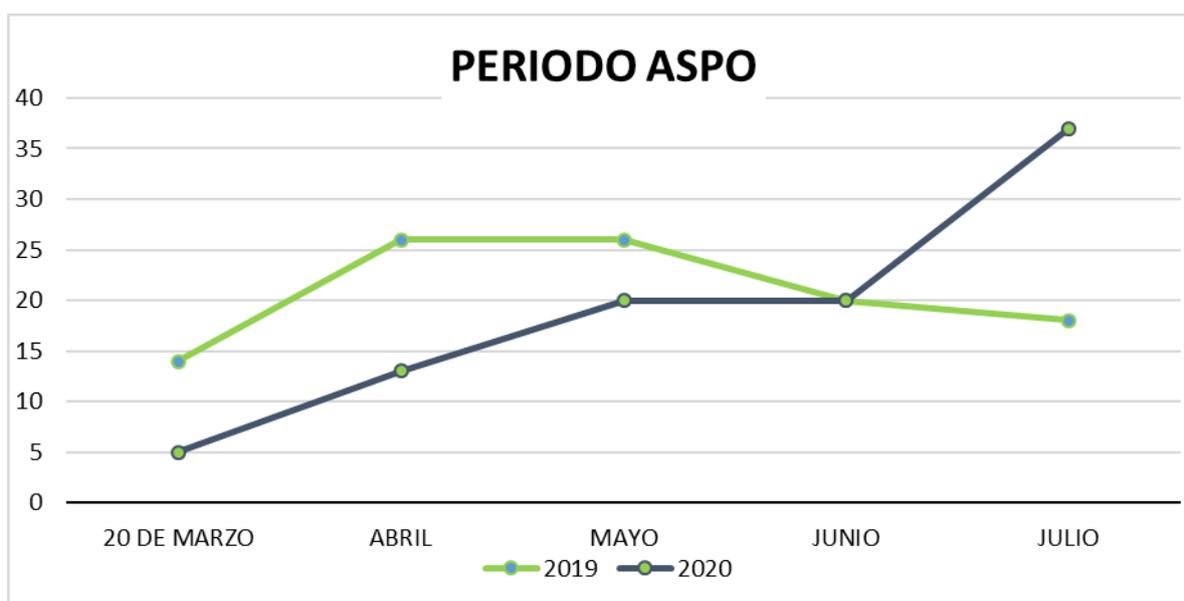


Gráfico 1: Cantidad de accidentes de tránsito contabilizados desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020 en relación al su similar del año 2019. Corresponde a la Tabla 1.

MOMENTOS DEL DÍA DEL ASPO 2020 EN RELACIÓN AL MISMO PERIODO DEL 2019

Si tomamos como referencia a los momentos del día comprendidos por las MAÑANAS y las TARDES del período de tiempo detallado más arriba (ASPO) comparados con su similar del año 2019, notaremos que los accidentes de tránsito se incrementaron en un **12,76%**.

Recordemos que en ese lapso del día (MAÑANAS – TARDES) se permitió la circulación de vehículos restringidamente: esenciales y según la terminación de patentes; además, estaba prohibida la actividad gastronómica, nocturna, escolar presencial, deportiva, etc. A su vez, destacamos que los horarios de finalización de circulación variaron desde las 18.00hs hasta las 21.00hs, según la fase, por lo que en el 2019 el horario comprendido durante las tardes fue mayor.

Durante el lapso NOCHE – MADRUGADA, se redujeron en un 54,54%. Es lógico, ya que en ese momento del día los vehículos no tuvieron permitido circular, salvo los esenciales.

MOMENTO DEL DÍA	2019	2020
MAÑANA / TARDE	71	80
NOCHE / MADRUGADA	33	15

Tabla 2: Cantidad de accidentes de tránsito contabilizados desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020 según momentos del día como las MAÑANAS – TARDES y las NOCHES – MADRUGADAS; comparadas con su similar del 2019.

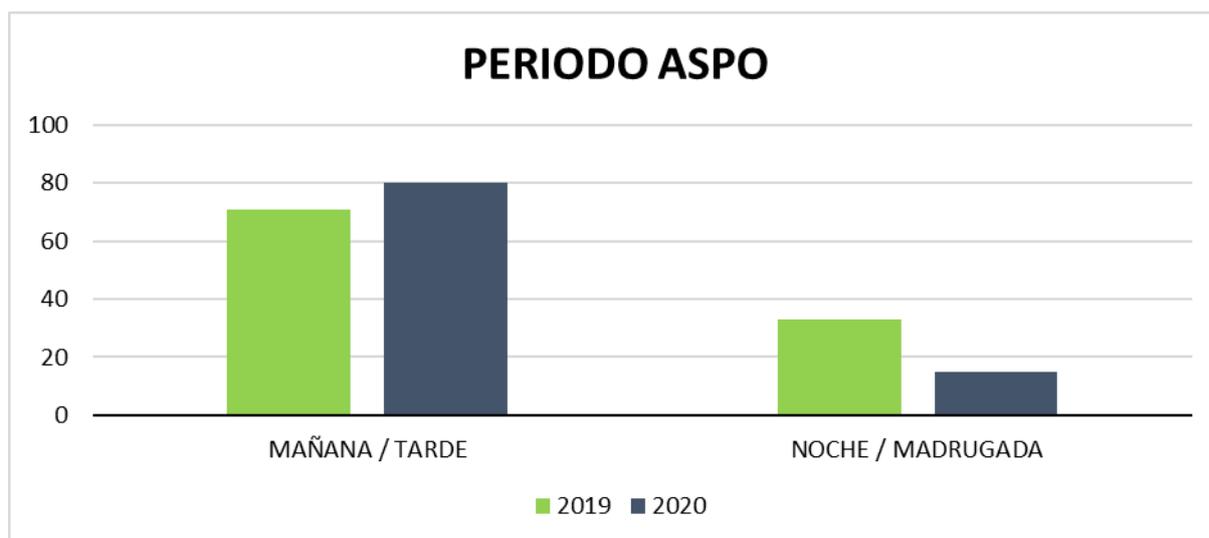


Grafico 2: Pertenece a Tabla 2: Cantidad de accidentes de tránsito contabilizados desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020 según momentos del día como las MAÑANAS – TARDES y las NOCHES – MADRUGADAS; comparadas con su similar del 2019.

VEHICULOS INVOLUCRADOS – PERIODO DE TIEMPO ASPO 2020 EN RELACION A SU SIMILAR DEL 2019

Con respecto a la cantidad y tipo de vehículos involucrados, podemos apreciar en la tabla y gráfico N° 3 que los siniestros que involucran autos, camiones y bicicletas se incrementaron dentro del período de tiempo indicado; mientras que aquellos que involucran a los acoplados, combis, camionetas y motos se redujeron. Los autos, las motos y las camionetas son los principales actores en los siniestros locales.

Un dato a tener en cuenta fue el incremento de siniestros que involucraron autos, representando un 22%. Las motos, por el contrario, mermaron en su participación un 29%.

Por último, la cantidad de vehículos involucrados, indistintamente de su tipo, se redujo en un 3%.

VEHICULOS	ASPO 2019	ASPO 2020	%
ACOPLADOS	1	0	-100
AUTOS	67	82	22
BICICLETAS	13	16	23
CAMION	3	9	200
CAMIONETAS	26	21	- 19
COMBI	3	0	- 100
MOTOS	74	52	- 29
TOTAL	187	180	- 3

Tabla 3. Cantidad y tipo de vehículos involucrados desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020 en relación a su similar del 2019.

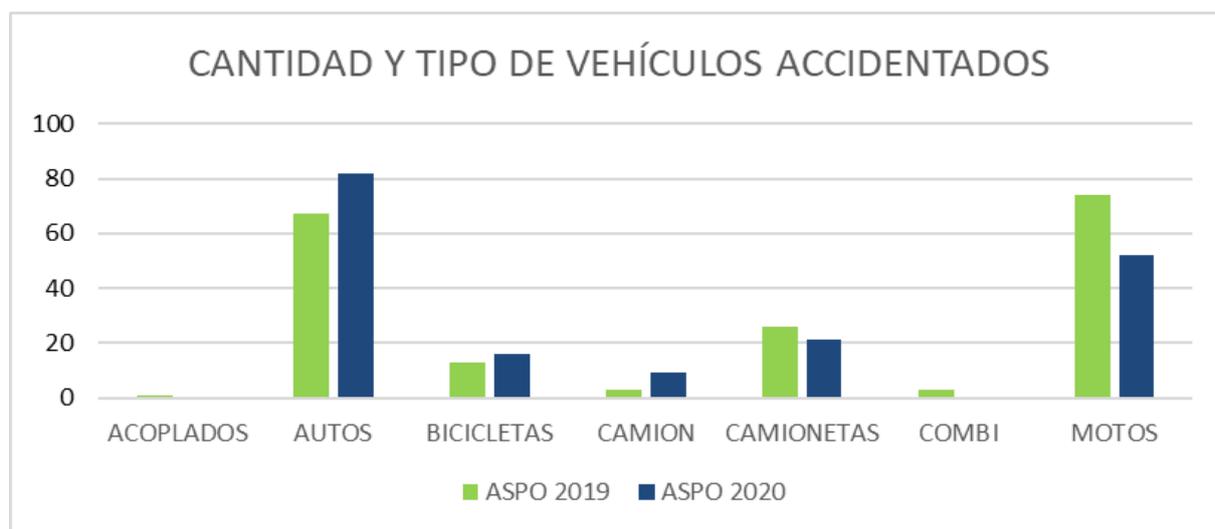


Grafico 3: Pertenece a Tabla 3. Cantidad y tipo de vehículos involucrados desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020 en relación a su similar del 2019.

PERSONAS INVOLUCRADAS - PERIODO DE TIEMPO ASPO 2020 EN RELACION A SU SIMILAR 2019

Durante el periodo señalado para el 2020 debieron ser trasladadas al Hospital Municipal del Carmen 68 personas. La disminución representa un 23 % en relación al mismo período de tiempo del año 2019. La tabla debe leerse de la siguiente manera: en 49 accidentes debieron ser trasladadas en ambulancia al nosocomio local una persona (1); en 8 ocasiones debieron ser trasladadas 2 personas (16 personas en total); y en una sola ocasión, debieron ser trasladados 3 accidentados. Información extraída de los medios periodísticos locales; sin perjuicio de aquellos accidentes que pudieron haber ocurrido y no fueron registrados en las noticias.

PERSONAS ACCIDENTADAS	ASPO 2019	ASPO 2020
1 TRASLADADO AL HOSPITAL	66	49
2 TRASLADADOS AL HOSPITAL	22	16
3 TRASLADADOS AL HOSPITAL	0	3
4 TRASLADADOS AL HOSPITAL	1	0
TOTAL	89	68

Tabla 4. Cantidad de personas que debieron ser trasladadas al Hospital Municipal del Carmen desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020, en relación a su similar 2019.

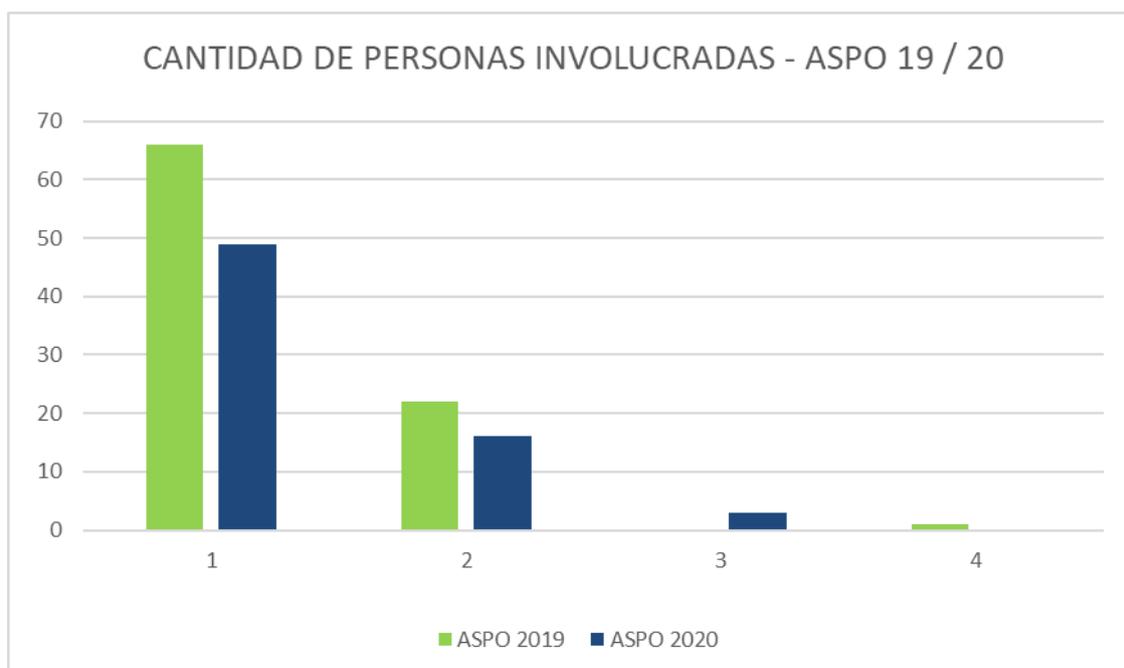


Grafico 4: Pertenece a Tabla 4. Cantidad personas que debieron ser trasladadas al Hospital Municipal del Carmen desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020 y su similar 2019.

LESIONES Y DAÑOS MATERIALES DENTRO DE LOS PERIODOS COMPARADOS.

La tabla 5 y muestra la cantidad de accidentes con personas trasladadas al hospital según el tipo de lesión. Por su parte, la tabla 6 muestra aquellos donde solo hubo daños materiales (vehículos, vía pública, propiedad privada), respectivamente.

De la mano de los datos que representan la cantidad de personas que debieron ser trasladadas al centro de salud, se apreció el aumento de accidentes que solo produjo daños materiales. Los mismos aumentaron en un 42 % en relación al 2019.

La tabla del acápite “LA SINIESTRALIDAD VIAL – INDICADORES DE ANALISIS” indica el significado del tipo de lesión de 1°, 2° y 3° (muertes).

GRAVEDAD DE LAS LESIONES	ASPO 2019	ASPO 2020	%
1°	54	55	1,8
2°	23	5	-78
3°	1	0	

Tabla 5. Cantidad accidentes de tránsito por tipo de lesiones desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020 y su similar del 2019.



Gráfico 5. Pertenece a Tabla 5. Cantidad accidentes de tránsito por tipo de lesiones desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020 y su similar del 2019.

DAÑOS MATERIALES	ASPO 2019	ASPO 2020
DAÑOS MATERIALES	26	37

Tabla 6: Cantidad de accidentes que solo ocasionaron daños materiales desde el 20 de marzo hasta el 31 de julio de 2020 y su similar 2019.

CONCLUSIONES

Exponemos las siguientes conclusiones:

- Disminución de los accidentes de tránsito en un **8%** en el período de tiempo comprendido entre el 20 de marzo y el 31 de julio de 2020 comparado con el mismo lapso del año 2019 cuando no existían las restricciones sanitarias (circulación limitada y por terminación de patentes, cierre de escuelas y comercios gastronómicos y nocturnos, prohibición de deportes, prohibición de reuniones sociales, etc.).
- Incremento de los accidentes de tránsito en el transcurso de la cuarentena. En el mes de junio se iguala la cantidad para crecer en un **105,5%** en julio con respecto a esos meses del 2019.
- Incremento de un **12,76%** de los accidentes de tránsito durante las MAÑANAS y TARDES del ASPO.
- Reducción del **54,54%** de los accidentes durante el lapso NOCHE – MADRUGADA.
- Incremento de siniestros que involucran autos, camiones y bicicletas.
- Reducción de siniestros que involucran acoplados, combis, camionetas y motos.
- Autos, motos y camionetas como principales actores en los siniestros locales.
- Reducción del **23,00%** de la cantidad de accidentes de tránsito en los que debieron ser trasladadas al hospital una o más personas.
- Incrementó de **1,80%** de la cantidad de personas que debieron ser trasladadas al nosocomio local con heridas de 1°.
- Aumento en un **42,30 %** de accidentes donde sólo se registraron daños materiales (sin heridos).
- Accidentes en ascenso pese a las medidas implementadas por el municipio de Chacabuco.



EL EQUIPO

La Asociación Civil Ciudad Creativa, Observatorio de Políticas Públicas, está conformada por ciudadanos y ciudadanas, que conforman un equipo de trabajo interdisciplinario, comprometido con la investigación y diseño de proyectos comunitarios que pretenden avanzar hacia verdades políticas públicas.

Equipo Ciudad Creativa Chacabuco – Observatorio de Políticas públicas

Participaron de este informe:

Dr. Andrés Segura. *Director de Observatorio.*

Dra. Jesica A. Melione. *Investigación y edición de informe.*

Arq. Francisco Segura. *Análisis de datos y evaluación de proyectos.*

Sr. Hernán Di Piero. *Investigación y relevamientos*

Dra. Estefanía Lazarte. *Investigación y relevamientos*

Lic. Mauro Giannone. *Investigación.*

