

Análisis última Década de Incidentalidad Vial en la Ciudad Primer Trimestre

El presente artículo obedece a un estudio descriptivo, con fuente de información secundaria para el análisis de la mortalidad por incidente vial en la ciudad de Medellín, los datos fueron suministrados por el Observatorio de Movilidad de Medellín, la temporalidad del análisis fue el primer trimestre de la última década, el análisis de tiempo corresponde a la fecha de ocurrencia del incidente vial, la fecha de corte de los datos fue el 31 de marzo desde el año 2013 hasta el año 2022, posterior a la validación y ajustes por el equipo de profesionales del Observatorio de Movilidad.

Para entender el tema en contexto es importante entender que en la Alcaldía de Medellín bajo la administración del Señor Alcalde Aníbal Gaviria Correa en el marco del Plan de Desarrollo 2012-2015 “Medellín un hogar para la vida” se estableció como uno de sus principios rectores la vida, valor supremo que debe ser protegido para lograr un desarrollo humano integral de los habitantes de la ciudad y en consecuencia, desde finales del año 2012 la Secretaría de Movilidad de Medellín lideró un trabajo interdisciplinario con Secretarías, entes descentralizados de la Alcaldía de Medellín y otras entidades con la intención de analizar las problemáticas de movilidad y de seguridad vial e igualmente, definir las acciones, responsabilidades, metas e inversión que privilegiaran los desplazamientos en condiciones de seguridad para todos los usuarios de las vías de Medellín; El resultado de este trabajo fue el Plan de Movilidad Segura de Medellín 2014-2020 PMSM instrumento normativo que se convirtió el marco de referencia para la definición de las políticas públicas de Movilidad Segura de la ciudad, con el fin de reducir los fallecimientos causados por incidentes viales y disminuir la severidad de los mismos, a través de acciones de fortalecimiento interinstitucional, promoción de comportamientos, hábitos y conductas seguras de los usuarios de las vías, control de aspectos relacionados con los vehículos y la conducción, infraestructura segura, atención prehospitalaria oportuna y rehabilitación de los lesionados de las vías.

Teniendo en cuenta lo anterior y reconociendo la temporalidad del presente estudio, durante el primer trimestre analizado, es decir el trimestre correspondiente al año 2013 la ciudad de Medellín no contaba con una política marco que definiera las políticas públicas de Movilidad y contrario sensu desde el año 2014 hasta el año 2020 las políticas públicas de Movilidad en nuestra ciudad se fundamentaron en las cinco áreas de intervención a través de las cuales el PMSM se erigió como el camino a seguir de las acciones y medidas para la intervención integral de los usuarios de las vías, los vehículos y la infraestructura vial de la ciudad, a saber:



Imagen 1. Áreas de intervención PMSM 2014-2020

Para destacar: A partir del año 2014 la ciudad adoptó el Plan de Movilidad Segura de Medellín 2014-2020 PMSM como el instrumento normativo que se convirtió el marco de referencia para la definición de las políticas públicas de Movilidad Segura de la ciudad

Mortalidad Vial 2014 – 2022

Teniendo en cuenta lo expuesto con anterioridad, durante el año 2013 la ciudad de Medellín no contaba con una política marco que definiera las políticas públicas de Movilidad y en desarrollo del primer trimestre de la referida anualidad se perdieron la vida de 70 personas en incidentes viales en la ciudad y contra todo pronóstico durante el primer trimestre del año 2014, primer año en que la ciudad contaba una política públicas de Movilidad se presentó un incremento de la mortalidad vial del 16%, definitivamente algo no comprendimos, no observamos, no intervenimos durante el primer trimestre del año 2014 porque a pesar de ser el punto de partida en materia de política públicas de Movilidad en la ciudad, fue el peor primer trimestre en materia de mortalidad vial en la última década.

La primera conclusión que podemos presentar tras un estudio de una década en materia de mortalidad vial en la ciudad, con temporalidad al primer trimestre de cada año, es que en 10 años en los primeros 90 días de cada año hemos perdido la vida de 633 personas en incidentes viales en la ciudad, destacándose el primer trimestre

del año 2014 como el más mortal de la década y por su parte el primer trimestre del año 2020, como el primer trimestre menos mortal de la década.

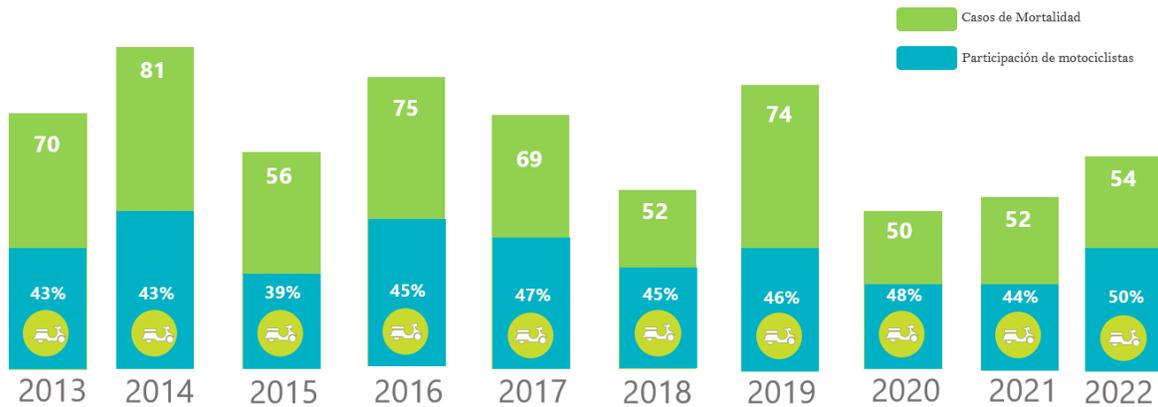


Imagen 2. Mortalidad vial en Medellín 2013:2022 Primer Trimestre

Podemos concluir que en promedio durante la última década en el primer trimestre del año hemos perdido la vida de 63 personas por año, e igualmente que durante el primer trimestre de los años 2015, 2018 y 2020 se presentó una disminución en relación con el promedio, en el mismo sentido llama la atención como en desarrollo del primer trimestre del año 2021 en medio del confinamiento preventivo obligatorio en la ciudad durante la pandemia del Coronavirus Covid-19 no se presentó una disminución significativa, de hecho se presentaron dos pérdidas de vida más que el primer trimestre del año 2020, trimestre en el cual únicamente hubo confinamiento de 5 días calendario; por su parte durante el primer trimestre de la presente anualidad hemos perdido la vida de 58 personas en incidentes viales, convirtiéndose en el indicador más alto del primer trimestre del siglo XX.

Para destacar: En promedio en los primeros 90 días del año en la ciudad se pierden 63 vidas humanas en incidentes viales.

Es de resaltar, como el promedio de motociclistas (conductores y ocupantes) muertos en incidentes viales en los primeros 90 días del año en la última década representa el 45% sobre el total de muertos en incidentes viales en la ciudad.

Para destacar: En promedio los motociclistas representan el 45% de vidas perdidas en incidentes viales en los primeros 90 días del año en la ciudad.

Morbilidad Vial 2014 – 2022

En relación con personas lesionadas en incidentes viales, al igual que en el análisis de la mortalidad durante el año 2013 teniendo claro que la ciudad en esa temporalidad no contaba con una política marco que definiera las políticas públicas de Movilidad y en desarrollo del primer trimestre de la referida anualidad resultaron lesionadas 7.304 personas en incidentes viales en la ciudad y contra todo pronóstico durante el primer trimestre del año 2014, primer año en que la ciudad contaba una política pública de Movilidad se presentó un incremento de lesionados en incidentes viales del 4%, que si bien es cierto porcentualmente no es muy significativo, llama la atención el incremento de casos en el marco de la implementación de nuestra política pública de movilidad PMSM 2014-2020, definitivamente algo no comprendimos, no observamos, no intervenimos durante el primer trimestre del año 2014 porque a pesar de ser el punto de partida en materia de políticas públicas de Movilidad en la ciudad.

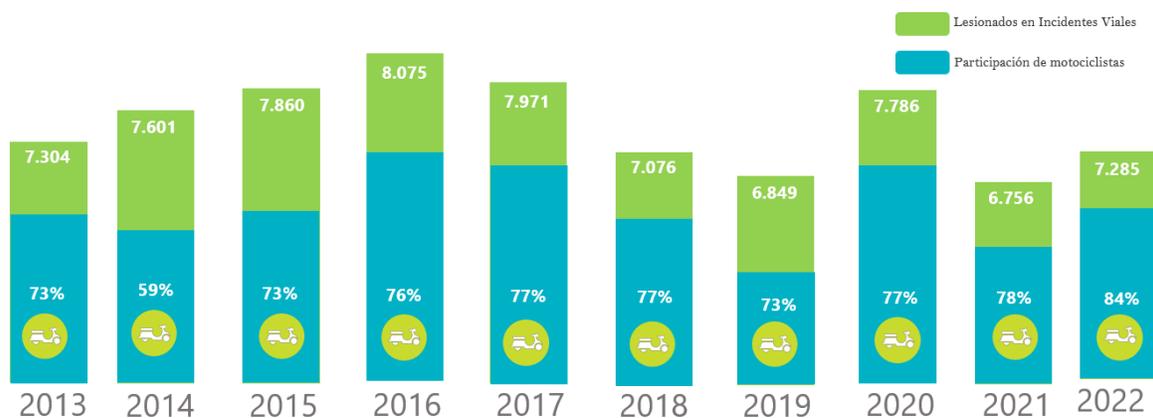


Imagen 3. Morbilidad vial en Medellín 2013:2022 Primer Trimestre

La primera conclusión que podemos presentar tras un estudio de una década en materia de morbilidad vial en la ciudad, con temporalidad al primer trimestre de cada año, es que en 10 años en los primeros 90 días de cada año han sufrido lesiones en promedio 7.456 personas en incidentes viales, destacándose el primer trimestre del año 2016 como el de mayor incidencia de la década y por su parte el primer trimestre del año 2021, como el trimestre con menor participación de lesionados en incidentes viales de la década, claro está que fue un trimestre atípico precisamente en medio del confinamiento preventivo obligatorio en la ciudad durante la pandemia del Coronavirus Covid-19

Para destacar: En promedio en los primeros 90 días del año en la ciudad resultan lesionadas 7.456 personas en incidentes viales.

Podemos concluir que en los primeros tres años de implementación de la política pública de Movilidad de la ciudad, se presentaron los mayores incrementos en relación con la cantidad de lesionados en incidentes viales (2014-2015-2016) y durante el año 2021 se presentó la menor cantidad de lesionados trimestre marcado por el confinamiento preventivo obligatorio en la ciudad durante la pandemia del Coronavirus Covid-19, por su parte durante el primer trimestre de la presente anualidad han sufrido lesiones en incidentes viales 7.285 personas en nuestra ciudad, una disminución importante en relación con el promedio de la década, importante teniendo en cuenta que durante el referido trimestre no existió ninguna medida de restricción a la movilidad en relación con pandemia del Coronavirus Covid-19.

Es de resaltar, como el promedio de motociclistas lesionados en incidentes viales durante el primer trimestre de la presente anualidad representa el 84% sobre el total de lesionados en incidentes, convirtiéndose en el porcentaje ponderado más alto de la última década.

Para destacar: En promedio en los primeros 90 días del año en la ciudad los motociclistas representan el 75% de las personas en incidentes viales.

Incidentalidad Vial 2014 – 2022

En relación con la incidentalidad vial, entendiendo como incidentalidad vial los casos conocidos como incidentes solo daños, con lesiones y con muerte, al igual que en el análisis de la mortalidad y morbilidad durante el año 2013 teniendo claro que la ciudad en esa temporalidad no contaba con una política marco que definiera las políticas públicas de Movilidad y en desarrollo del primer trimestre de la referida anualidad se conocieron 11.248 incidentes viales en la ciudad y contra todo pronóstico durante el primer trimestre del año 2014, primer año en que la ciudad contaba una política pública de Movilidad se presentó un incremento de incidentes viales del 1% que si bien es cierto porcentualmente no es muy significativo, llama la atención el incremento de casos en el marco de la implementación de nuestra política pública de movilidad PMSM 2014-2020, definitivamente algo no comprendimos, no observamos, no intervenimos durante el primer trimestre del año 2014 porque a pesar de ser el punto de partida en materia de políticas públicas de Movilidad en la ciudad, fue el peor primer trimestre en materia de incidentalidad vial en la última década.

Para destacar: La incidentalidad vial en la ciudad de Medellín es un fenómeno estable, previsible y aleatorio, lo único que no sabemos es dónde se van a presentar los incidentes viales.

La primera conclusión que podemos presentar tras un estudio de una década en materia de incidentalidad vial en la ciudad, es la estabilidad y previsibilidad del fenómeno, los incidentes clasificados según su gravedad como *con lesionados* representan un 56% ponderado sobre el total de incidentes viales, por su parte los incidentes clasificados según su gravedad como *solo daños* representan un 43% ponderado sobre el total de incidentes viales y finalmente, los incidentes clasificados según su gravedad como *con muerte* representan un 1% ponderado sobre el total de incidentes viales.

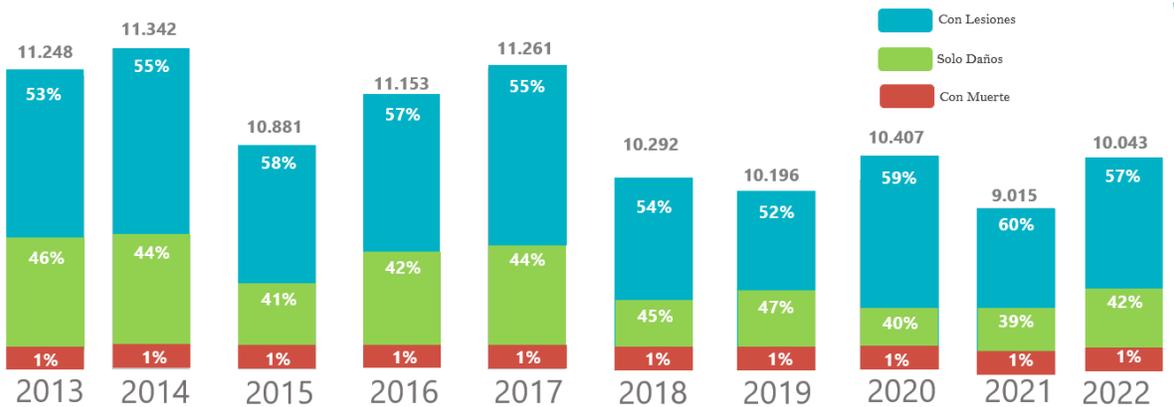


Imagen 4. Incidentalidad vial en Medellín 2013:2022 Primer Trimestre

Podemos concluir igualmente, que con temporalidad al primer trimestre de cada año, es que en 10 años en los primeros 90 días de cada año hemos conocido en promedio 10.584 incidentes viales en la ciudad, destacándose el primer trimestre del año 2014 como el más incidentado de la década y por su parte el primer trimestre del año 2021, como el primer trimestre menos incidentado de la década, claro está que fue un trimestre atípico precisamente en medio del confinamiento preventivo obligatorio en la ciudad durante la pandemia del Coronavirus Covid-19.

Es de resaltar, que los incidentes clasificados según su gravedad como solo daños y que representan el 43% ponderado sobre el total de incidentes viales de la última década en nuestra ciudad, no deberían ser atendidos por las autoridades de tránsito, pues este es un conflicto intersubjetivo entre partes de carácter civil y generalmente de mínima, menor o mayor cuantía, por ende es competencia de los Jueces Civiles Municipales; el anterior precepto normativo conforme las disposiciones establecidas en la Ley 572 del 3 de febrero del año 2000 mediante la cual se modifica el artículo 19 del Código de Procedimiento Civil y se dispone en forma expresa la competencia de los Jueces Civiles Municipales para conocer todos los daños y perjuicios en su jurisdicción de mínima, menor o mayor cuantía.

En el mismo sentido, la Ley 2161 del 26 de noviembre del año 2021, la cual adiciona el artículo 143-A a la Ley 769 del año 2002 conocida como el Código de Tránsito Terrestre Automotor establece que en caso de daños materiales en vehículos asegurados en los que solo resulten afectados vehículos asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y todo el elemento que pueda interrumpir el tránsito, sin que para este fin se requiera la suscripción de documento alguno por parte de la autoridad de tránsito.

Para destacar: Los incidentes viales clasificados según su gravedad como *solo daños* no deben ser conocidos por las autoridades de tránsito.

Cordialmente,

Arles Giovanni Arias Jiménez
Observatorio de Movilidad de Medellín