

Informe Trimestral de Siniestralidad Vial 2022



OBSERVATORIO
NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO DE
EL SALVADOR

Contenido

04 Introducción.

07 Sección I:
Datos Claves.

09- 16
Sección II:
Análisis de Causalidad.

18 Sección III:
Valoraciones Finales.



OBSERVATORIO
NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO DE
EL SALVADOR



El Observatorio Nacional de Seguridad Vial presenta el Informe Trimestral de Siniestralidad Vial 2022, con el objetivo de hacer un seguimiento al comportamiento de los hechos de tránsito, durante los primeros 3 meses del año, evaluar resultados y analizar su incidencia para lo que resta del año.



MANTENGA
IZO. | DER.
 



OBSERVATORIO
NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO DE
EL SALVADOR



Sección I:

DATOS CLAVES

- 1.** En el primer trimestre del año, se produjeron 4,399 siniestros viales, un 8.7% de reducción con respecto a 2021.
- 2.** Del total de siniestros, resultaron 2,607 personas lesionadas, es decir un 2.4% de disminución, comparando con 2021.
- 3.** En el caso de fallecidos, se registró un aumento del 1.7% con respecto a 2021. Sin embargo, al hacer una relación de la cantidad de vehículos con el registro de personas fallecidas, se detecta una reducción del 6.7% con respecto a 2021.



OBSERVATORIO
NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO DE
EL SALVADOR



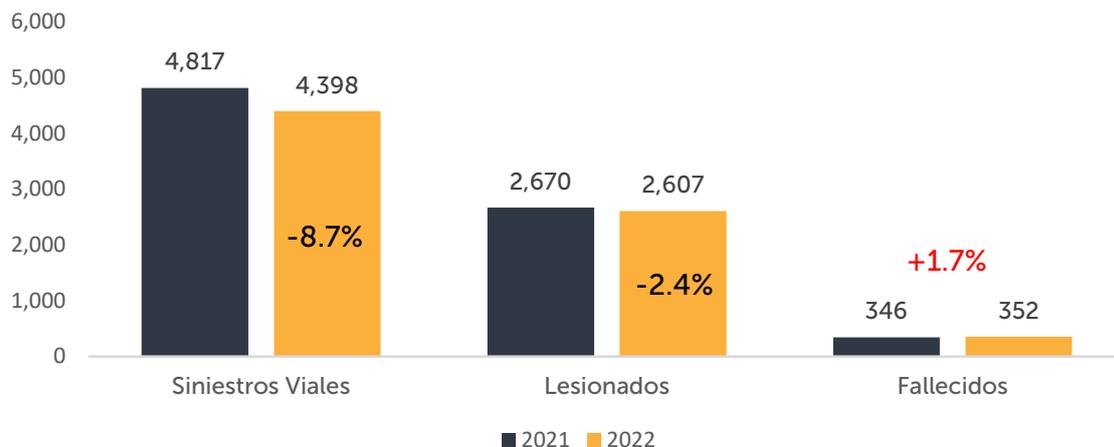
Sección II:

ANÁLISIS DE CAUSALIDAD

Realizar un análisis de las estadísticas de siniestralidad de los primeros 3 meses del año, involucra hacer un estudio de variables y datos históricos.

Por lo que, en un primer ámbito, mostraremos como cierra el primer trimestre del año con el siguiente gráfico.

Comparativo Trimestral de Siniestralidad Vial Enero, febrero y marzo 2021-2022



Bajo este panorama estadístico, se hace necesario profundizar en el micro dato y en elementos como la relación que existe entre el número de fallecidos con la motorización.

En 2021 el primer trimestre del año cerró con 346 fallecidos, mientras que el parque vehicular hasta marzo era de 1,384,530. En el caso de 2022, el primer trimestre cerró con 352 fallecidos y un parque vehicular de 1,509,330; si se hace una relación de tasas de fatalidad entre ambos años, se constata que en este año se genera una disminución del -6.7%,

La desagregación de los datos es importante para comprender el comportamiento de este fenómeno, estudiando cada indicador.

En este sentido, presentamos a continuación los registros por mes de siniestros, lesionados y fallecidos.

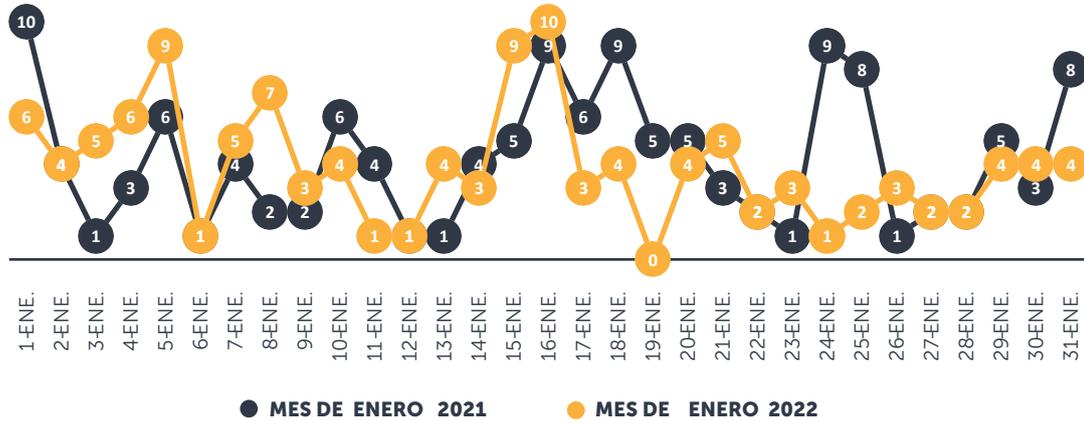
Mes	Detalle	2021	2022	Variación	Variación %
Enero	Siniestros Viales	1,567	1,397	-170	-10.85%
	Lesionados	943	838	-105	-11.13%
	Fallecidos	132	121	-11	-8.33%
Febrero	Siniestros Viales	1,476	1,429	-47	-3.18%
	Lesionados	790	870	80	10.12%
	Fallecidos	111	108	-3	-2.70%
Marzo	Siniestros Viales	1,774	1,572	-202	-11.39%
	Lesionados	937	893	-44	-4.70%
	Fallecidos	103	123	20	19.42%

Dado que el indicador "Fallecidos" refleja un incremento para el mes de marzo, centraremos este informe en un análisis de los decesos registrados en el primer trimestre del año, a causa de siniestros viales.

Bajo esta línea, es importante destacar que el mes de enero reportó un -8.33% de reducción con respecto a enero 2021, destacando además la incidencia del 19 de enero como día con cero fallecidos.

Víctimas fallecidas por día, mes de Enero

2021 = 132 Fallecidos
2022 = 121 Fallecidos **- 11% fallecidos (-8.3%)**



Posteriormente, en febrero también se produjo una disminución en fallecidos del -2.7% con respecto a 2021. En este mes, se destaca el registro de 2 días con cero fallecidos, el 8 y el 10 de febrero.

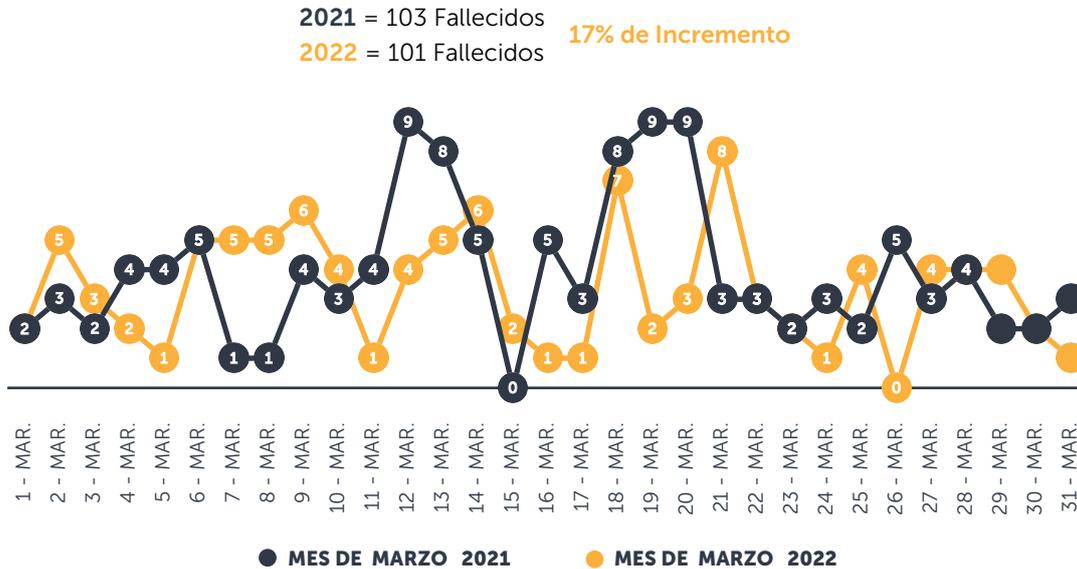
Víctimas fallecidas por día, mes de Febrero

2021 = 111 Fallecidos
2022 = 108 Fallecidos **- 2.7% de Reducción**



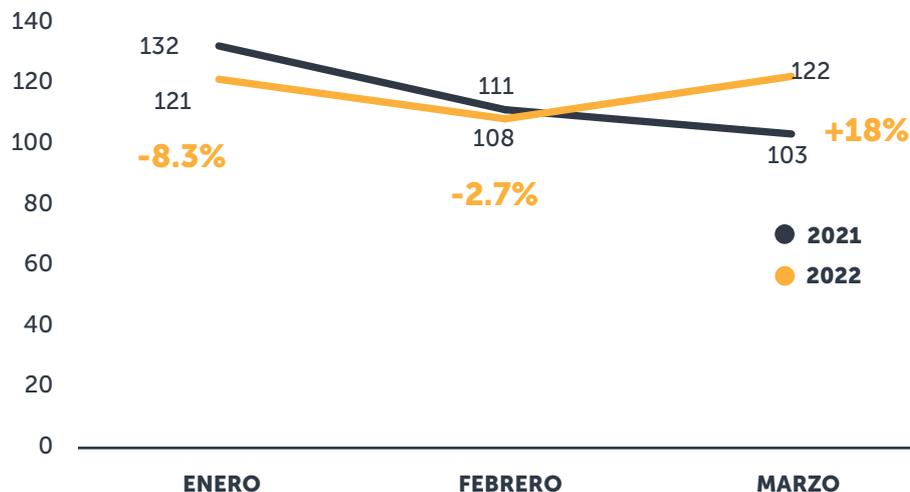
Luego en marzo, se tuvo el registro del cuarto día con cero fallecidos, sin embargo, el cierre del mes fue de incremento, principalmente en las últimas 3 semanas.

Víctimas fallecidas por día, mes de Marzo



En los gráficos anteriores pudimos observar el comportamiento por día en cuanto al registro de víctimas fallecidas, factor importante al verificar los consolidados mensuales.

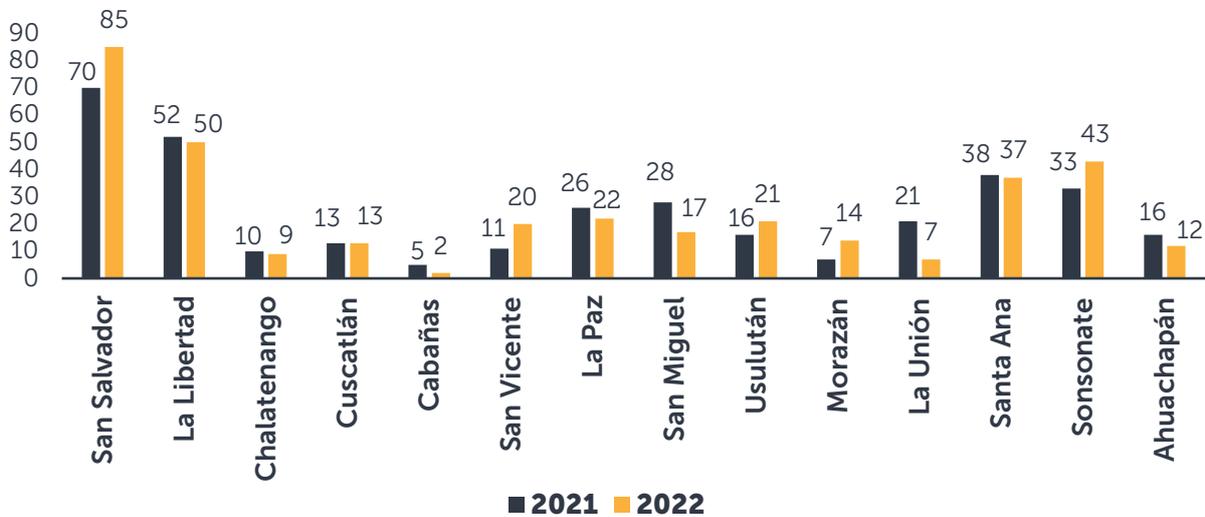
Comparativo de Fallecidos mensual 2021-2022



Para continuar con el análisis, proseguiremos a analizar el microdato, explotar cada uno de ellos y encontrar interrelaciones causa efecto de las distintas variables.

Un primer nivel de la desagregación, es la profundización del perfil departamental, como mostramos a continuación.

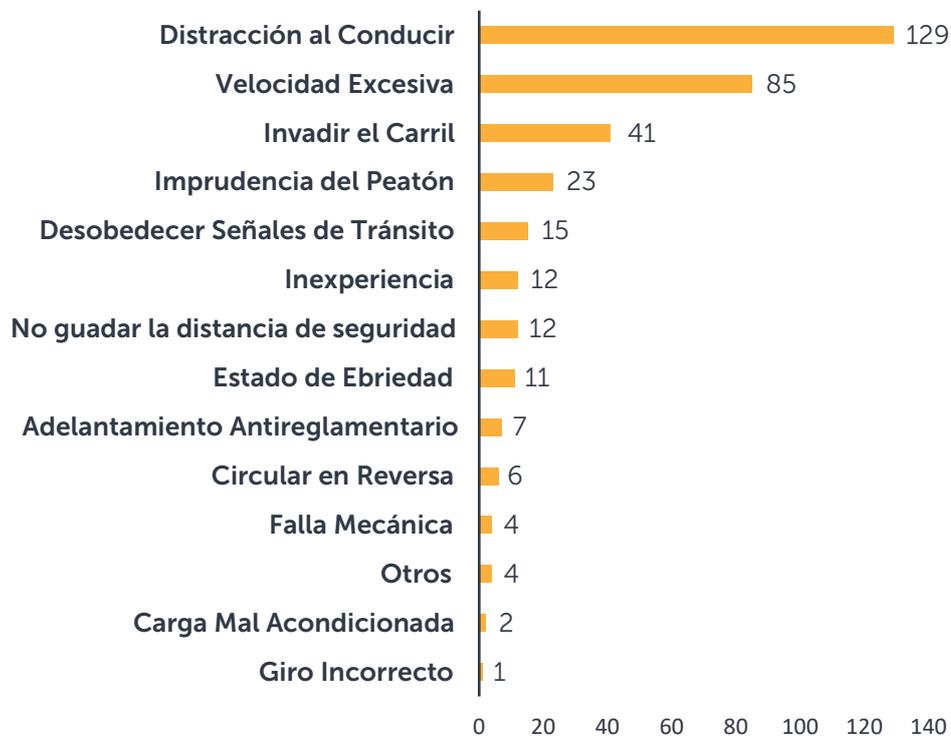
Comparativo de Fallecidos por Departamento 2021-2022



El gráfico anterior detalla un registro espacial, ponderando los eventos con registro de personas fallecidas y su comparación con 2021.

Al establecer cuáles son las zonas, que en el primer trimestre del año registró mayor incidencia de decesos, presentamos a continuación, un detalle de la causalidad que generó cada evento.

Causalidad de Siniestros Fatales

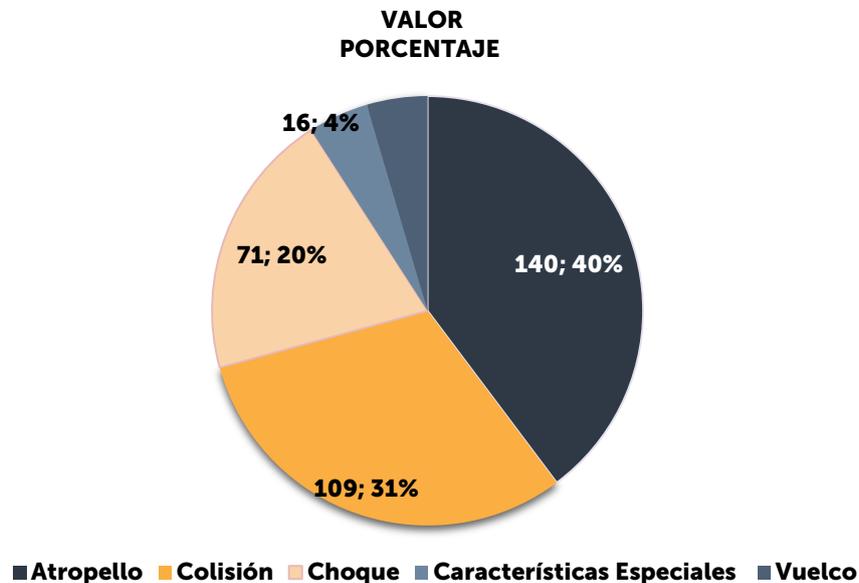


Como se puede observar en el gráfico, los siniestros de tránsito son multicausales, sin embargo, los comportamientos de riesgo derivados de los factores humanos constituyen más del 90% de la causalidad de los siniestros, destacando especialmente: la distracción al conducir y el exceso de velocidad, que son componentes primordiales en la causa y la gravedad de las muertes y los traumatismos resultantes de los siniestros de tránsito.

Los datos recogidos para el presente informe muestran que, en el primer trimestre del año, el tipo de siniestros con más víctimas fallecidas fueron los atropellos, enfatizando una vez más, la vulnerabilidad de los peatones.

Al establecer cuáles son las zonas, que en el primer trimestre del año registró mayor incidencia de decesos, presentamos a continuación, un detalle de la causalidad que generó cada evento.

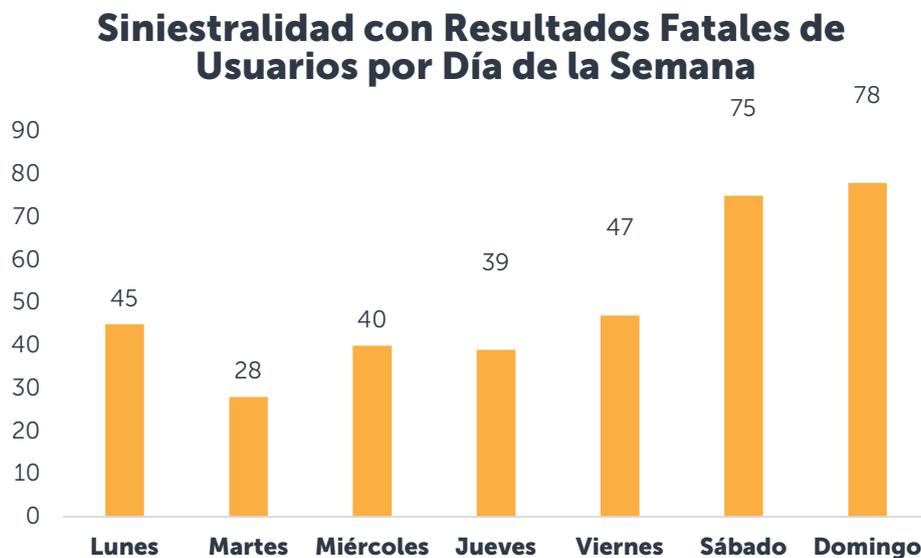
Caracterización de Tipo de Siniestros Fatales



La realidad que nos muestra el gráfico anterior, nos lleva a abordar como tema siguiente, el perfil de las víctimas en El Salvador, para lo cual, se evidencia que, al igual que otros países de Latinoamérica, los peatones y los motociclistas son los actores del tránsito más vulnerables, representando entre ambos, un 75% de la mortalidad. En el caso de las motocicletas un 35.2% y en el de peatones un 39.20%.

Sumado a este detalle, las estadísticas también revelan que, el número de hombres fallecidos es 7 veces más que el correspondiente a mujeres y la mitad de las víctimas fallecidas se encuentra entre las edades de 19 y 40 años. No obstante, al revisar la variable de fallecidos únicamente por atropellos, el perfil de las víctimas se encuentra entre las edades de 51 a 70 años.

La desagregación de los datos, también nos lleva a estudiar otro indicador importante, que es el registro de fallecidos por día de la semana.



Como lo refleja el gráfico anterior, si los casos se analizan desde la variable de los días de la semana, se evidencia que, entre viernes y domingo, se agrupa la mayoría de las vidas perdidas; los fines de semana con casi la mitad de los siniestros fatales; y si le agregamos los viernes, la cifra incrementa a un 57% de los decesos.

Luego, la franja horaria que registró mayores víctimas, en el caso de los días de lunes a jueves son las horas pico de: 5:00 a.m. a 9:00 a.m. y de 4 a 8 pm.; mientras que, en el caso de los fines de semana, donde la movilidad de los usuarios en su mayoría es de entretenimiento, las horas de tarde-noche y madrugada son las que marcan un repunte de casos.



OBSERVATORIO
NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO DE
EL SALVADOR



Sección III:

VALORACIONES FINALES

- Un siniestro de tránsito es evitable, ya que se produce con la participación de diversos factores, por lo que, la profundización sobre cada uno de ellos, es prioritario.
- Como lo evidenciaron los datos estadísticos, actualmente más del 90% de los siniestros se producen por el factor humano, lo cual nos permite hacer, nuevamente, un llamado de atención, sobre la responsabilidad individual que como usuarios de la vía tenemos, para salvar vidas, adquiriendo comportamientos y prácticas de seguridad vial de respeto a la norma y a los demás.
- La Comisión Europea dice que la seguridad vial es una "responsabilidad compartida" y el reto es que cada uno asuma su responsabilidad. Realizar un esfuerzo individual para lograr un impacto nacional que beneficie desde un ser querido hasta todo El Salvador



OBSERVATORIO
NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO DE
EL SALVADOR