

# Uso de los datos sobre accidentes de tránsito ocurridos durante el confinamiento por la COVID-19, para orientar la política relativa a seguridad del transporte

## Cali, Colombia



La ciudad de Cali ostenta una de las mayores tasas de letalidad por accidentes de tránsito en Colombia. A raíz de ello, las autoridades de la ciudad hicieron un seguimiento de los cambios en la velocidad y el número de defunciones durante la pandemia, con el fin de comprender mejor algunas de las tendencias y repercusiones en las políticas locales de seguridad vial. La tendencia más preocupante indica que la gravedad de los accidentes de tránsito podría haber aumentado durante el confinamiento, una conclusión que ayuda a justificar las recientes medidas reforzadas adoptadas por la ciudad para controlar la velocidad.

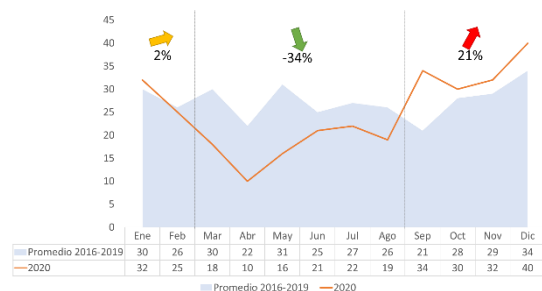
### Medición de la seguridad vial en Cali antes y durante el confinamiento

Entre 2017 y 2019, casi 1000 personas perdieron la vida en accidentes de tránsito ocurridos en Cali, y los jóvenes de 20-29 años representaron más de la quinta parte de esas defunciones. La velocidad es sin duda un factor principal. Mediante la utilización de datos sobre un área determinada se llevó a cabo una comparación entre las velocidades promedio antes de la pandemia y las velocidades durante un «periodo de pandemia» (mediados de marzo-junio de 2020), y se analizaron las conclusiones.

Al 25 de marzo de 2020, el día en que comenzó el confinamiento en Colombia, se produjo un aumento en la velocidad promedio que duró aproximadamente hasta mediados de abril. Con posterioridad, las velocidades medias se redujeron de forma gradual hasta volver a los niveles de 2019. En un día ordinario, durante la pandemia, el porcentaje de vehículos que rebasaron el límite de velocidad de 50 km/h en los lugares vigilados representaron hasta el 10% del tránsito total.

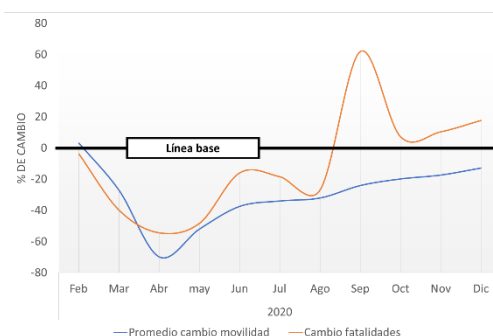
En general, el tránsito en Cali se redujo en un 70% durante los periodos de confinamiento estricto debido a la COVID-19. El número de defunciones y traumatismos por accidentes de tránsito durante el periodo de confinamiento estricto (abril de 2020) también se redujo en comparación con las tasas anteriores a la pandemia: en abril, los traumatismos se redujeron en un 76% y las defunciones en un 55%. No obstante, habida cuenta de que la circulación general había disminuido en un 75%, la menor tasa de reducción de las defunciones implica que la gravedad de los accidentes de tránsito podría haber aumentado durante los periodos de confinamiento por la pandemia (véanse las figuras 1 y 2).

Figura 1: Comparación entre el promedio de defunciones en el período 2016-2019 y el año 2020.



Fuente: Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, Cali (Colombia), 2020

Figura 2: Variación en la movilidad y las defunciones, en 2020.



Fuente: Datos abiertos de Google y Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, Cali (Colombia), 2020

## Interpretación de datos viales relativos al confinamiento, para un mejor control de la velocidad

Los datos sobre mayores velocidades durante el confinamiento revelan algunos factores comportamentales en juego: una percepción de menor riesgo por parte de los conductores que ven menos vehículos en circulación, o la suposición de una aplicación laxa de las normas durante el confinamiento. Si esto es lo que indican los datos, ello implica que las actividades futuras se deberán centrar en el fomento de cambios comportamentales positivos destinados a generar un hábito por el que los conductores no aceleren, aun cuando crean que tienen la oportunidad de hacerlo. Al mismo tiempo, la aplicación podría ampliar el uso de tecnología automatizada, por ejemplo, más cámaras de control de la velocidad y mayor información pública sobre su uso (sin desvelar los lugares precisos). Un mayor conocimiento sobre la vigilancia automática y las multas por exceso de velocidad podrían persuadir a los conductores de no acelerar.

Simultáneamente, una reducción del volumen de tránsito en Cali podría utilizarse también para promover un cambio en favor de los desplazamientos a pie o en bicicleta, alentado además por nuevos carriles para bicicletas o zonas sin tránsito motorizado, y fomentar tal vez una reducción más permanente del uso de vehículos motorizados.

## Planes futuros para reducir la velocidad y mejorar la seguridad vial

El enfoque de Cali sobre el conocimiento del lugar y la manera en que están cambiando los patrones de velocidad en la ciudad es un buen ejemplo de la formulación normativa basada en datos. En la medida en que la COVID-19 siga afectando los desplazamientos cotidianos de las personas será importante que las ciudades den respuesta al aumento de riesgos relacionados con la velocidad, a fin de evitar más pérdidas de vidas.

En el marco de la Iniciativa mundial de Bloomberg Philanthropies en favor de la seguridad vial, en los próximos seis años Cali hará hincapié en promover y mantener la reducción de la velocidad. La ciudad ha trabajado también con la [Alianza de Ciudades Saludables](#) en la elaboración de un decreto municipal, promulgado a mediados de diciembre de 2020 por la Oficina del Alcalde de Cali, dirigido a reducir la velocidad máxima en la ciudad, de 60 a 50 km/h, y acrecentar la concienciación pública respecto del decreto y de su importancia.

Además de mejorar la seguridad vial, Cali ha trabajado para promover el transporte activo en la ciudad por otros medios. Por ejemplo, en 2020, una campaña cuyo lema fue «En bici me cuido» (respaldada también por la Alianza de Ciudades Saludables) se centró en la solución de ese problema. La campaña estableció un programa de uso gratuito de bicicletas; ese programa incluye un servicio de mantenimiento a cargo de «Bici Doctores», que realizan pequeñas reparaciones de las bicicletas de los ciudadanos. En los últimos cuatro meses de 2020 ese servicio reparó 3822 bicicletas. Los resultados de la encuesta Cali Cómo Vamos 2020 revelaron que el uso de bicicletas aumentó de un 4,4% antes del confinamiento, al 8,9% después del relajamiento de las medidas. No obstante, a fin de asegurar que el uso de la bicicleta se mantenga, las campañas se deberán complementar con otras medidas, entre ellas las limitaciones de velocidad y el trazado de las calles, de modo que los ciclistas puedan circular con seguridad.

*Nota de agradecimiento: El estudio sobre las repercusiones normativas fue realizado por el Instituto de Recursos Mundiales*