

SÉPTIMO
REPORTE MERCOSUR Y
QUINTO LATINOAMERICANO DE

SINIESTRALIDAD VIAL



SÉPTIMO REPORTE MERCOSUR Y QUINTO LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL



El presente Reporte considera una población de 565.106.604 habitantes y un parque automotor de 81.238.416 unidades vehiculares y en donde en un año murieron por lo menos 121.400 personas en siniestros viales

INTRODUCCIÓN

Cada dos (2) años, desde inicios del presente siglo, nuestro Departamento Accidentología brinda un Reporte de la situación global de nuestra región respecto a las consecuencias de esta verdadera “enfermedad social” de los siniestros viales.

En esta oportunidad presentamos el Séptimo Reporte MERCOSUR y Quinto Latinoamericano de Siniestralidad Vial.

Como siempre, el mismo es resultado de investigaciones y colaboraciones de técnicos y profesionales de nuestras naciones, a los que, como en cada oportunidad, expresamos nuestro más fervoroso agradecimiento.

Y es propicia su presentación en momentos en que, a nivel mundial, se ha tomado la determinación de combatir el flagelo declarando a la década 2011 – 2020 como el Decenio de la Seguridad Vial y se han fijado Metas a cumplir durante su desarrollo.

Precisamente respecto a esa determinación de Metas, el ISEV ha sido “crítico” (Ver <http://www.isevonline.com.ar/nota.php?mn=2&sec=22¬a=40>) planteando que la META “no puede ser “absurda”. No se puede sostener como meta reducir x % de los muertos en siniestros viales cuando otra meta, en muchas de nuestras naciones, es conocer la verdadera cantidad de muertes que se producen en dichos siniestros. La pregunta obvia: ¿x % de cuantos?.”

En esto, el presente Informe puede ser un aporte, dando un punto de partida (aunque no sea exacto en términos absolutos) para poder ir comparando la evolución porcentual o relativa cada dos años.

Con ello no queremos de manera alguna “avaluar” la adopción de metas cuantitativas tradicionales, como únicas y exclusivas.

Por el contrario proponemos el incorporar como “desafío” metas cuantitativas, que permitan medir la veracidad de la voluntad estatal declamada de adoptar políticas de estado en la materia (creación de instituciones específicas y ejecutivas; presupuesto real de afectación a la temática, etc.) mediante aquellos índices que denominamos de “desempeño político”.

O que permitan medir la eficiencia de las acciones en los “campos” que la OMS propone (y que numerosas naciones adhirieran) mediante aquellos índices que denominamos de “desempeño técnico” (Ejemplos: utilización de elementos de seguridad – casco y cinturón-; “aceptación social” del no consumo de alcohol en la conducción; etc.).

Y a ello debe sumarse el enorme esfuerzo de “conocer” y “compartir” entre nuestras sociedades latinoamericanas (con mucho más cosas en común que extrañas) la etiología, es decir las “causas” de la enfermedad, ya que la cantidad de siniestros o muertes, son “síntomas”. *Hemos incorporado a este Informe, por primera vez, un breve capítulo al respecto.*

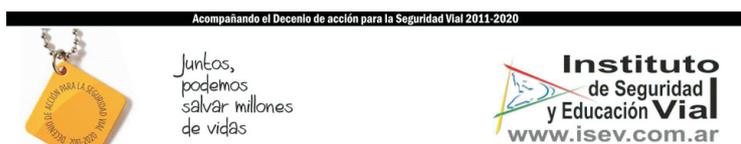
En este nuevo Reporte hemos logrado volver a alcanzar (y consolidar) la suficiente cantidad de naciones y población latinoamericana como para tener un índice general de la región.

El presente Reporte considera una población de **565.106.604 habitantes** y un parque automotor de **81.238.416 unidades vehiculares** y en donde en un año murieron por lo menos **121.400 personas** en siniestros viales.

PARA TODO LATINOAMERICA representa una Tasa de Mortalidad de **21,48** muertes cada 100.000 habitantes ubicándose aún bastante lejos de los **26** enunciados en el Informe Mundial por la OMS y el BM para toda la región.

BREVE DESCRIPCIÓN METODOLÓGICA

Como en los anteriores reportes reiteramos una breve explicación metodológica, aunque esta vez la insertamos en Anexo al final.



Nuestro agradecimiento mayúsculo a todos los profesionales y técnicos (y a sus instituciones y organismos) que nos permiten a todos contar con esta herramienta.

Como de costumbre, cualquier error (que los debe haber dada la ambición de la iniciativa) no es imputable a ellos sino a quienes hemos desarrollado la compilación.

Muy cordialmente,
Dr. Eduardo BERTOTTI
Director ISEV
Buenos Aires, República Argentina, julio de 2011.
info@isev.com.ar

TABLA BASICA DE INDICES DE SINIESTRALIDAD VIAL (BASE 2008/2010)

PAIS	A	B	C	D	E	F
Argentina	10569	26,33	1 125,67	4,27	8,66	9,83
Bolivia	1025	9,83	1 132,60	11,52	8,71	10,71
Brasil	39200	20,33	1 536,05	7,56	11,82	8,31
Chile	2121	12,41	628,35	5,06	4,83	5,99
Colombia	7318	16,08	1 434,90	8,92	11,04	11,18
Costa Rica	527	11,55	572,83	4,96	4,41	4,13
Cuba	952	8,47	2 228,68	26,32	17,14	-
Ecuador	3884	27,16	4 288,63	15,79	32,99	21,83
El Salvador	1472	22,28	2 180,74	9,79	16,77	18,41
Guatemala	3510	24,17	1 800,00	7,45	13,85	18,41
Honduras	1380	17,15	1 916,67	11,17	14,74	21,53
México	31250	27,82	1 490,00	5,36	11,46	10,85
Nicaragua	709	12,19	2 250,79	18,46	17,31	15,94
Panamá	561	16,47	1 267,80	7,70	9,75	7,19
Paraguay	1688	26,38	3 216,46	12,20	24,74	21,89
Perú	4640	15,57	3 290,78	21,13	25,31	27,05
Rep. Dominicana	2555	25,89	934,28	3,61	7,19	8,62
Uruguay	739	22,02	724,51	3,29	5,57	6,59
Venezuela	7300	25,32	1 857,11	7,34	14,29	13,64
LATINOAMERICA	121400	21,48	1494,37	6,96	11,50	10,27

- A. Muertos en Accidentes de Tránsito (Dato "duro" corregido por coef. ONU)
- B. Tasa de Mortalidad por cada 100.000 habitantes.
- C. Tasa de Mortalidad por cada 1.000.000 de vehículos.
- D. Índice de Motorización Social (Cantidad de Habitantes por Vehículo).
- E. Tasa de Mortalidad por cada 100.000.000 km/veh. Índice ISEV – BASE (100 = 13.000). Ver Nota
- F. Tasa de Mortalidad por cada 100.000.000 km/veh. Índice ISEV Base 2007/2008

NOTAS METODOLOGICAS

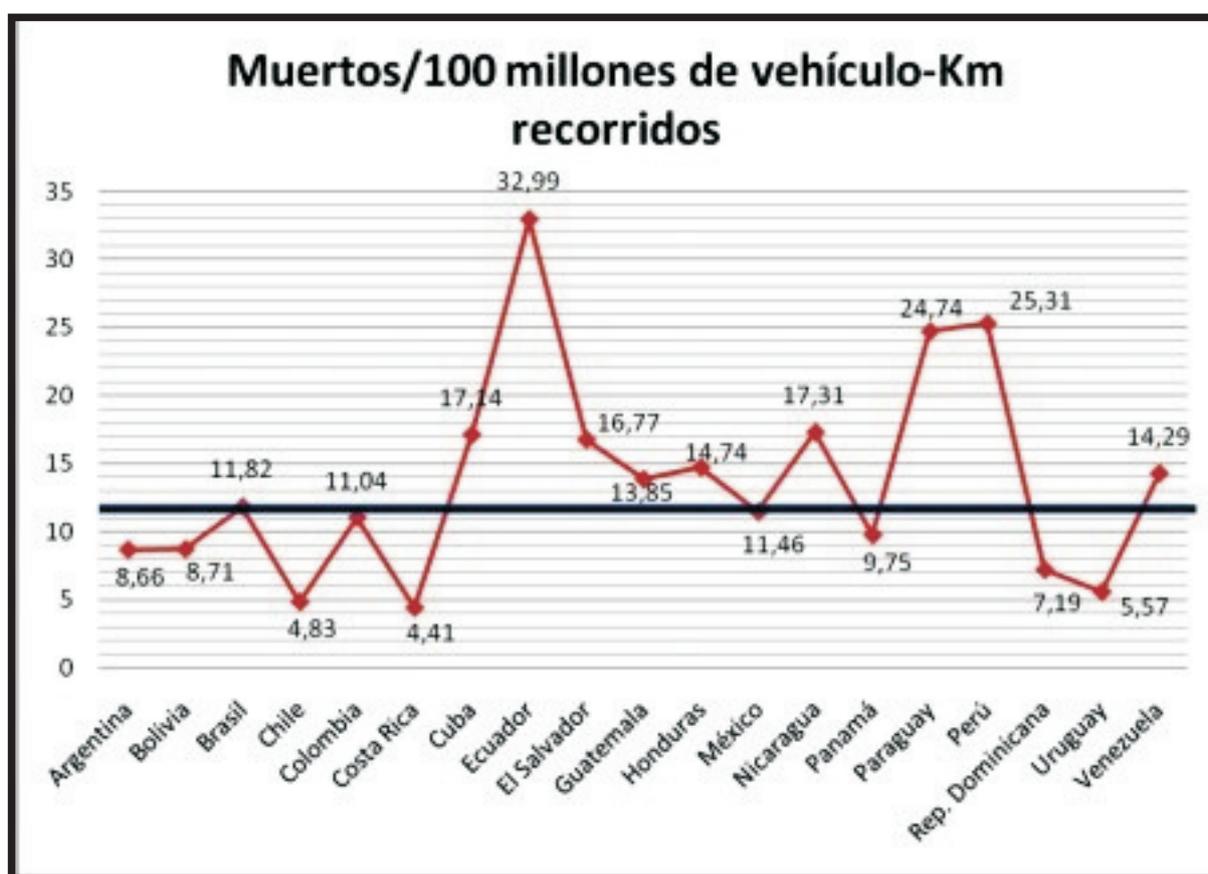
Es fundamental hacer las siguientes advertencias respecto a los cuadros que se exponen:

1. Los datos obtenidos de las distintas fuentes oficiales de todos los países de la región son en su mayoría "datos duros", es decir que no se ajustan a un seguimiento (recomendado internacionalmente) de 30 días de evolución de las muertes derivadas de accidentes del tránsito. En todos los casos los hemos actualizado aplicando el coeficiente recomendado por Naciones Unidas. La veracidad de los "datos duros" es responsabilidad de los organismos públicos emisores de cada país. Los mismos fueron extraídos de Documentos y Publicaciones oficiales y Páginas Web propias.
2. La construcción del índice Muertos/100 millones de vehículo-Km recorridos resulta evidentemente el mayor desafío, imposible de salvar en tanto y en cuanto la mayoría de nuestras naciones no desagregue los consumos de gasoil industrial y de transporte en una forma seria y ajustada. Nos podemos quedar sentados esperando o generar estimaciones válidas y aceptables.
3. Frente a tal obstáculo y ante la necesidad de generar índices comparativos que permitan medir periodos evolutivos es que el ISEV desarrolló una estimación para 1999, de 13.000 km/veh., que transpolada a los países vecinos nos permite generar un índice – base 100 que facilite un seguimiento comparado serio.
4. La relación de dicho índice con los ya tradicionales (mortalidad por 100.000 hab. y por 1.000.000 de vehículos) nos permite controlar la verosimilitud de su evolución.

GRAFICAS COMPARATIVAS

TASA DE MORTALIDAD POR VEH/KM.

En el presente Reporte hemos decidido concentrarnos en la comparación del índice **Muertos/100 millones de vehículo-Km recorridos (columna E)** que, a nuestro criterio nos permite un mejor acercamiento a la realidad en cuanto al grado de exposición al riesgo vial (por supuesto que lejos aún del ideal ya que no incorpora la tasa de uso pasajero/km.).



Línea azul: Media Latinoamericana (11,5)

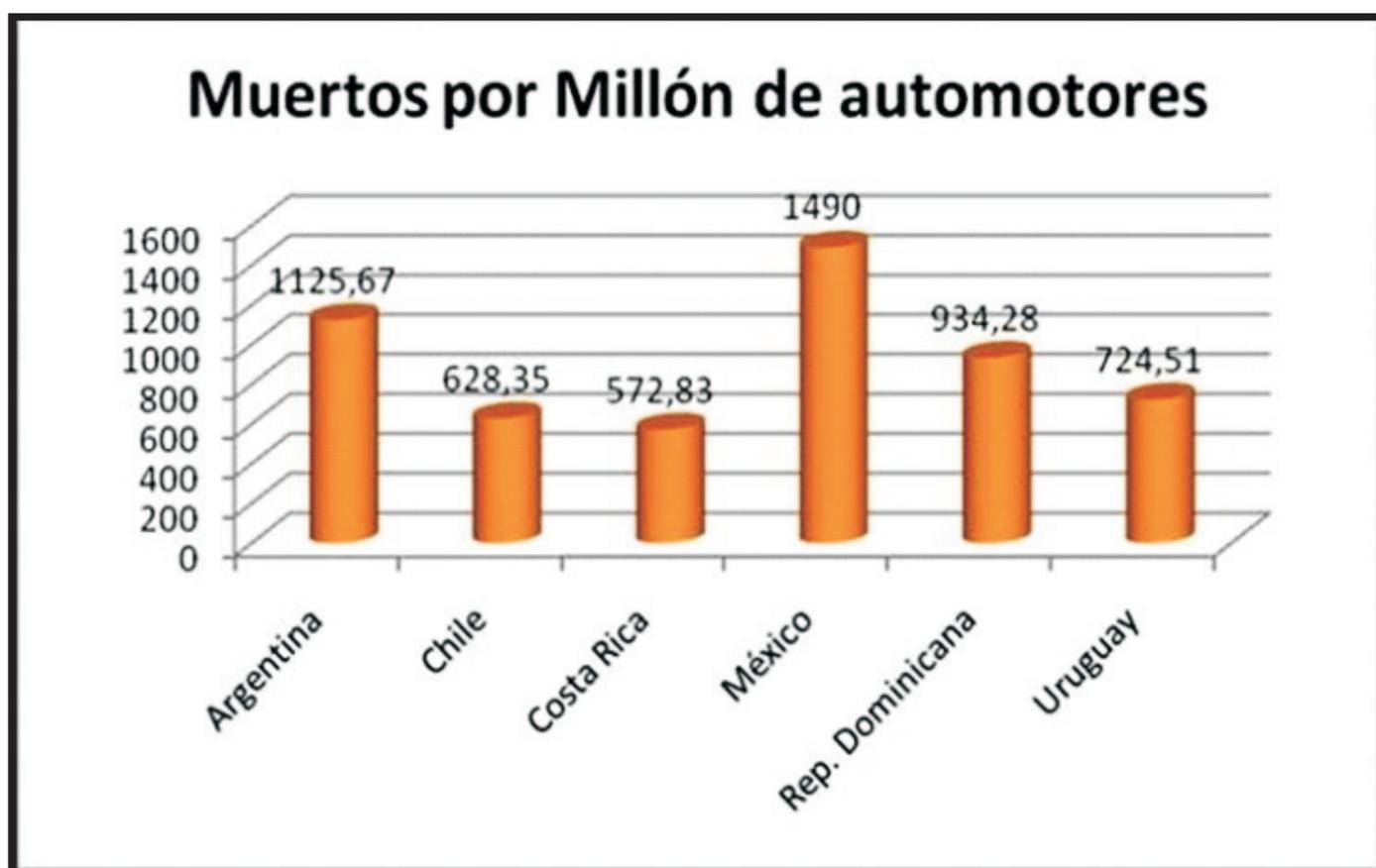
Desde la ponderación de este índice los países que mejor se presentan son **Costa Rica, Chile y Uruguay**; aunque muy lejos aún de EEUU que posee una Tasa menor a **1,25** y de Francia (1,23) y Alemania (0,83).

TASA DE MORTALIDAD POR PARQUE AUTOMOTOR

Este índice tradicional (columna C) pondera la cantidad de víctimas fatales por cada millón de unidades vehiculares a motor (algunos lo presentan cada 10.000 o cada 100.000). Por sí solo, a nuestro criterio, no brinda una información precisa ya que en muchos casos, las naciones no consideran en la suma total a los ciclomotores y motos, otras no llevan un buen registro de bajas con lo que en realidad los números son patentamientos históricos, y, finalmente, este índice no discrimina el factor de uso del automotor (cuantos kilómetros recorren).

Hay sociedades que utilizan el auto hasta en distancias muy cortas y otras que lo usan poco ya que poseen medios públicos alternativos.

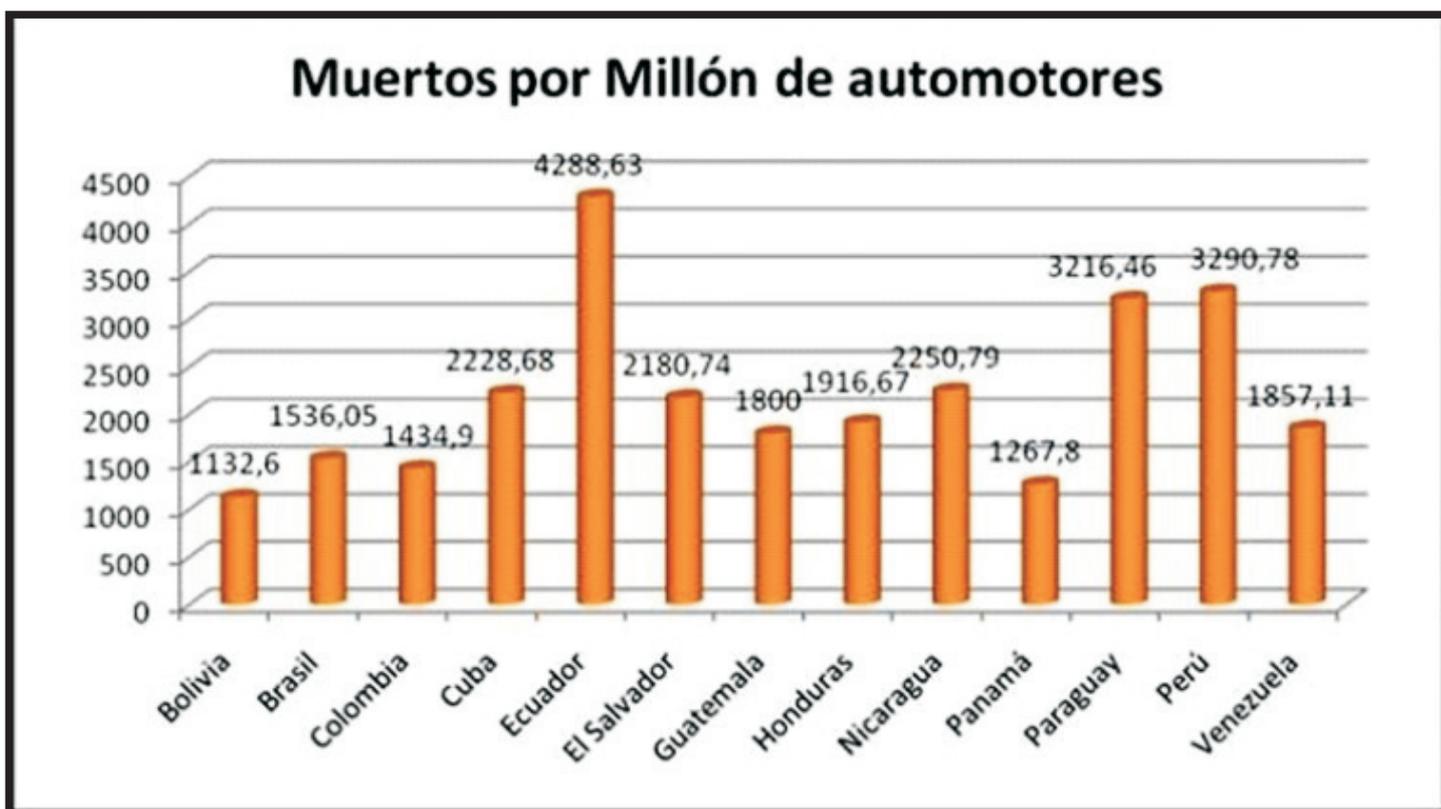
Para compensar un poco, hemos dividido a los países en función de su tasa de motorización (columna D), en dos grandes grupos divididos por la Media Latinoamericana de 7 Hab/veh (6,96).



Entre los países que mayor tasa de motorización presentan en sus sociedades vuelven a presentarse en mejor ubicación con menor Tasa de Mortalidad **Costa Rica, Chile y Uruguay**.

México, por el contrario, es el país de mayor tasa de motorización que más muertos presenta por millón de unidades, seguido por **Argentina**

Por su parte la gran mayoría de los países latinoamericanos poseen bajas Tasas de Motorización y su comportamiento respecto a la Mortalidad cada Millón de automotores se refleja en el siguiente Cuadro.



Ecuador, Perú y Paraguay son las naciones que mayor cantidad de muertos presentan por cada millón de unidades vehiculares a motor.

Sin embargo, Ecuador, por ejemplo, **TRIPLICA** la cantidad de hab/veh que posee Argentina.

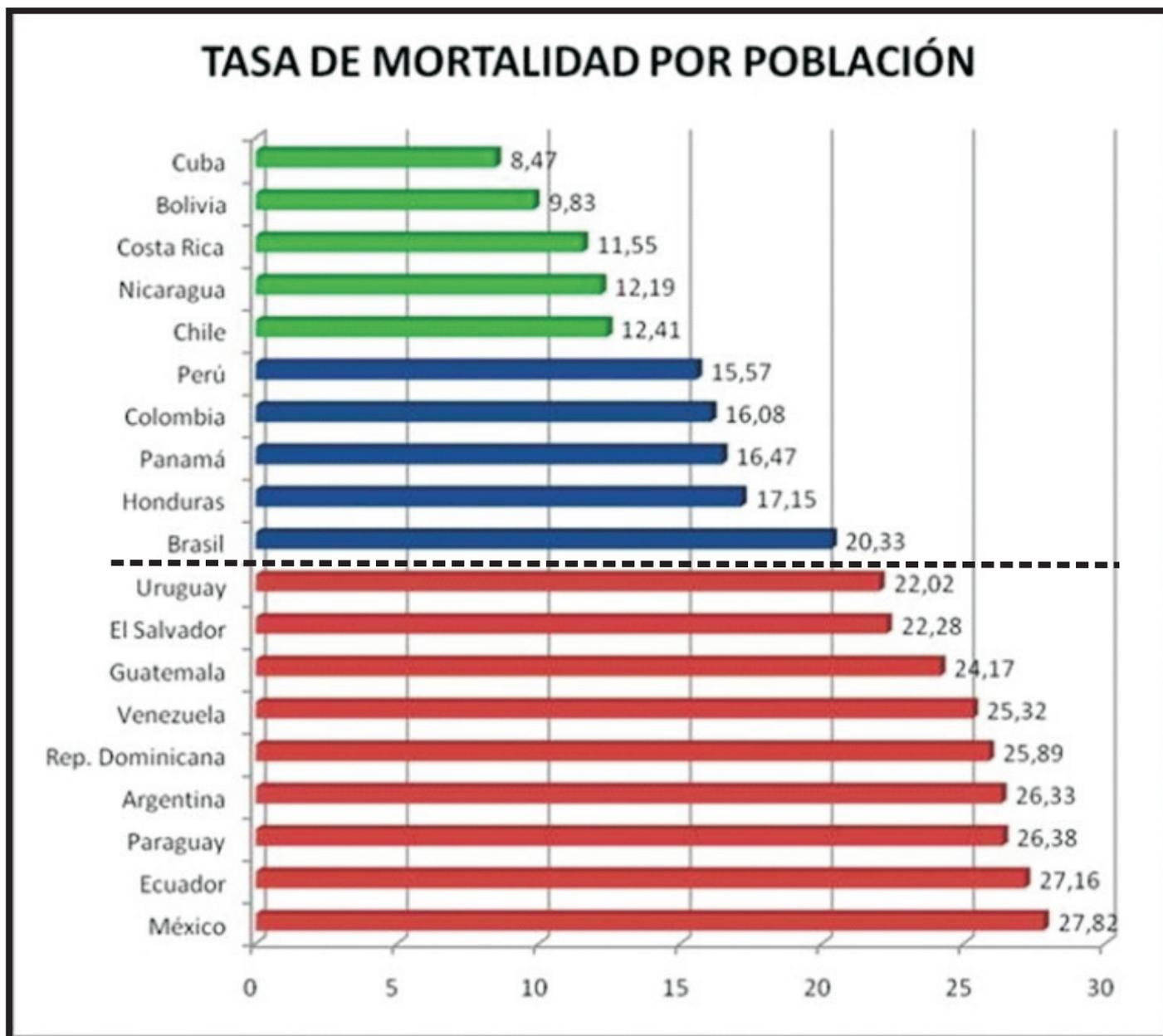
Si transpoláramos para el primero una similar tasa de motorización que el segundo, nos encontraríamos que los muertos por millón de automotores de cada país no serían tan disímiles (Argentina: 1125 – Ecuador: 1429).

En fin, como lo expresáramos al inicio, la aplicación de este índice, por si solo, posee sus lógicas reservas.

TASA DE MORTALIDAD VIAL POR POBLACIÓN

Proveniente en forma originaria del sector de Salud, este índice tradicional pondera a la “siniestralidad vial” como una enfermedad (social en su caso) y por ende mide la morbi-mortalidad como afectación por cada franja de 100.000 habitantes de una sociedad.

A nuestro criterio es un índice mucho más adecuado que el anterior para estimar la realidad y fundamentalmente su evolución, ya que posee muchas menos “externalidades” que lo distorsionen. Aunque aquí, lógicamente priman las “reglas generales” en cuanto al buen relevamiento de por lo menos los “datos duros” de mortalidad.



Presenta muertos cada 100.000 habitantes.

La línea punteada es la Media Latinoamericana (21,48 muertos c/100000 hab)

ETIOLOGÍA

Mencionábamos al principio que nos parecía fundamental el desarrollar y compartir entre nuestras naciones latinoamericanas otro tipo de información, que nos permitiera conocer más sobre las “causas” que sobre los “síntomas” de la “enfermedad social” de los siniestros viales que afecta a nuestras sociedades.

A ello apuntan en definitiva los 5 pilares y sus actividades recomendadas en el Plan Mundial propuesto para el Decenio.

Pero para hacer más eficiente dicho accionar debemos tener y compartir el conocimiento de nuestro universo común.

En el presente informe sólo desarrollaremos un ejemplo.

LOS JÓVENES EN LATINOAMÉRICA Y LA SEGURIDAD VIAL

Encuadre:

En el Pilar Nro 4 del Plan Mundial (Usuarios de vías de tránsito más seguros) se propone: “Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.”

Como actividad Nro 1 se sugiere: “Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas preventivas, y realizar campañas de mercadotecnia social para ayudar a influir en las actitudes y opiniones sobre la necesidad de programas de seguridad de las vías de tránsito.”

Pero, para llevar esto a la práctica con cierto grado de confiabilidad en su eficiencia, requeriremos de conocimientos sobre la realidad del universo al cual las campañas estarán destinadas.

Uno de los “universos” a encarar será sin dudas la juventud. Pero ¿sabemos realmente cual es el grado de afectación de los siniestros viales en los jóvenes de nuestras sociedades?.

Desarrollo:

Para este tipo de análisis de poco nos sirven las Tasas Cuantitativas genéricas desarrolladas en las páginas anteriores.

Necesitamos conocer en todo caso y como inicio otros índices cuantitativos mucho más específicos. Por ejemplo el grado de afectación en la franja etárea de los jóvenes.

Especifiquemos para ello un universo de comprendido entre los 17/18 años (edades en que comienzan a conducir) hasta los 30 años y que hayan fallecido en ocasión de un siniestro vial.



Ver http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Aquí podemos comparar por caso dos sociedades latinoamericanas que poseen estos datos (Chile y Argentina)

Víctimas por Edad de participantes (Año 2010) CHILE (Fte.: Conaset – Carabineros)

El **22,4** % de los decesos producidos en siniestros viales fueron jóvenes de 17 a 30 años de edad.

Víctimas por Edad de participantes (Año 2010) ARGENTINA (Fte.: ISEV)

El **37,9** % de los decesos producidos en siniestros viales fueron jóvenes de 17 a 30 años de edad.

En Argentina la afectación, evidentemente es mayor que en Chile. Sin embargo no deja de ser un dato relevante para Chile que más de una quinta parte de sus muertos en siniestros viales sean jóvenes.

Además de los datos numéricos ambas naciones poseen otros datos de cruzamiento (género o sexo, días, horarios, rol o calidad del sujeto – peatón, conductor, pasajero – tipo de vehículo, etc.) que permiten trazar un cuadro adecuado del universo a incidir.

De hecho ambas sociedades (sea través del sector público o privado) han elaborado informes detallados y conclusiones aplicables al respecto. En honor a la brevedad invitamos a leer dos de ellos:



CHILE:

“Los jóvenes en el tránsito período 2000-2009”

Un joven fallecido es un sujeto que, junto con la generación de dolor y sufrimiento para su familia y cercanos, se encuentra en la edad donde mayor proyección en el tiempo y mayor injerencia puede tener en la productividad de un País, generando además con esto consecuencias socioeconómicas también lamentables. En el contexto del envejecimiento de la población chilena, esta problemática se sigue profundizando aún más con la lamentable tendencia de las cifras de accidentalidad, que en los puntos posteriores se podrán observar con detalle.

Paradójicamente esta alta incidencia en el desarrollo del País, va de la mano con una alta presencia en los accidentes o siniestros de tránsito de este rango etario en nuestra población. La respuesta a la pregunta del por qué ocurre en los jóvenes más que en otros grupos etarios, se intenta explicar introductoriamente en las siguientes líneas, desde una perspectiva psicosocial.

http://www.conaset.cl/images/doc/informe_jovenes_%202000_2009.pdf

ARGENTINA:

“JÓVENES Y SEGURIDAD VIAL”

Cuando se es joven, hay cosas del mundo adulto que importan poco y, otras que aún insignificantes, podrían hacernos perder la vida entera. Ser joven implica observar al mundo con una peculiar mirada, hablar claro de cosas que permanecen ocultas, sentir la vida en forma más intensa, perderle el respeto a la muerte y desafiarlo todo, para ir descubriendo poco a poco, el ser en el que nos vamos convirtiendo. Los jóvenes en la sociedad actual (en las más ricas y también en las más empobrecidas), encuentran en el siniestro de tránsito su peor enemigo, ese que puede terminar con su vida o con su salud. Nosotros, los adultos, necesitamos brindarles información para que los prevengan de dichos riesgos; ellos por su parte, necesitan el conocimiento para poder llegar a ser adultos sanos y felices. Hoy ser joven es peligroso, pero no son las guerras las que matan a nuestros jóvenes, ni las pestes, ni las hambrunas (aunque todas ellas sigan vigentes en algunos lugares de nuestro planeta). Son los siniestros viales los que se cobran día a día innumerables vidas jóvenes... y esto ocurre en todo el mundo.



<http://en.calameo.com/read/00000480978eb9af8945e>

ANEXO

BREVE DESCRIPCIÓN METODOLÓGICA

Como en los anteriores reportes reiteramos a continuación una breve explicación metodológica:

Básicamente utilizamos cuatro (4) vías de información ya sea por contacto directo a través de colaboradores locales, por Internet, por Documentos Oficiales, y medios de difusión pública que transmiten información oficial, etc.

Se escalonan de la siguiente manera:

Vía 1: Datos de Organismos Oficiales. En la gran mayoría de los casos son “datos duros”, es decir no contemplan seguimiento a treinta (30) días.

Vía 2: Datos de instituciones privadas, reconocidas por su trayectoria y seriedad profesional, aportadas en forma directa.

Vía 3: Datos de la OPS, que en los últimos años viene desarrollando esfuerzos encomiables con gran calidad científica y prudencia política.

Vía 4: Datos oficiales informados y retransmitidos a los medios de difusión pública.

Los datos que surgen de estas cuatro vías (cuando se tienen respecto al mismo país) se “cruzan” y consolidan.

No es esta una tarea fácil.

El proceso estadístico posee tres etapas básicas :

- FUENTE
- CONSOLIDACIÓN
- AJUSTE POR COEFICIENTE INTERNACIONAL DE ERROR.

REITERAMOS LO MANIFESTADO EN LOS ULTIMOS REPORTES:

Todo esto es demasiado técnico pero se expone para que se comprenda que las fallas o errores que eventualmente puedan existir en las cifras de unos u otros pueden deberse a errores localizados en una o en todas las etapas.

Es decir puede que las fallas estén ubicadas en la FUENTE (básicamente se consideran internacionalmente tres vías: policial o judicial – salud – y seguros).

En cuanto a la Salud, en términos generales y en muchos de nuestros países, lamentablemente si la persona no muere en el accidente, la causa que figure en la partida de defunción será la inmediata (infarto, politraumatismos, edema, etc, etc).

Y en cuanto al Seguro, bueno, es público y notorio en muchas de nuestras naciones la poca adhesión que tiene el propietario de automotor al mismo, por más que sea obligatorio.

Esta es sólo una breve (y muy superficial) descripción de la problemática de la FUENTE. La etapa de CONSOLIDACIÓN tiene que ver con el cruzamiento de fuentes para generar un dato consolidado. Esto también puede ocasionar errores en el proceso. Esto también es muy técnico y ni que hablar de la tercera etapa que determina la aplicación del coeficiente de error que corresponde por falta de seguimiento de la víctima en períodos posteriores al accidente – evolución 24 hs., 48 hs., 72 hs. y 30 días (a cada variable le corresponde diferente coef. de ajuste).

Mayor información sobre los aspectos metodológicos los podrán encontrar en las referencias al Cuadro General.