



# SEXTO REPORTE MERCOSUR Y CUARTO LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL BASE 2007/2008

## INTRODUCCIÓN

Otra vez aquí estamos con los resultados de los esfuerzos de nuestro Departamento Accidentología, acercándoles un nuevo Reporte, el **Sexto Mercosur y Cuarto 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*.

Desde que iniciáramos estos Reportes en los primeros años del siglo XXI hemos podido constatar como año a año se van mejorando las fuentes y las cifras estadísticas de la realidad de la problemática en nuestras naciones.

Si bien aún falta mucho, a nuestro criterio, cada vez es más por razones de limitación de recursos que por **“ceguera” política**.



[http://www.isev.com.ar/uploads/Informe\\_OMS.pdf](http://www.isev.com.ar/uploads/Informe_OMS.pdf)

Creemos que un punto de inflexión hacia el cambio de actitud fue el Informe Mundial sobre los siniestros Viales elaborado por el Banco Mundial y la OMS (Disponible en [http://www.isev.com.ar/uploads/Informe\\_OMS.pdf](http://www.isev.com.ar/uploads/Informe_OMS.pdf)) y el posterior accionar de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

*Párrafo aparte merece el mayor impulso dado a la problemática por los organismos de asistencia financiera internacional como el Banco Mundial y el Banco Interamericano (BID) que comienzan a poner el “acento” en los temas atinentes a la Seguridad Vial de las Naciones.*

***Cada vez existe más conciencia que de nada sirve “ocultar muertos bajo la alfombra”.***

Y esto es muy importante.

***Conocer y admitir la realidad es el primer paso necesario para transformarla.***

Como lo expresáramos en el anterior Reporte: *“Lo que pretendemos es “validar” la necesidad de la “accidentología” (macro, en este caso) como herramienta básica y esencial ya que una de esas herramientas son las fuentes de los datos que cada nación posee. Desde ese punto de vista es uno de los que denominamos “Instrumentos Generales” de una Política de Estado en Seguridad Vial :*

***De Información a los responsables: en otras palabras la información para la toma de decisiones. Las acciones deben ser resultado del mejor conocimiento posible de la realidad que se pretende resolver (fluidez, siniestralidad, etc.)”.***

## SEXTO REPORTE MERCOSUR Y CUARTO LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

*“Lamentablemente, en la gran mayoría de nuestras naciones aún no existen sistemas de relevamientos de datos de siniestralidad vial medianamente confiables. Ello no impide que continuemos manifestando la necesidad imperiosa de contar con ellos.*

*Mientras tanto continuaremos intentando poder brindar un panorama lo más cercano posible a la realidad.”*

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

El presente Reporte considera una población de **557.010.255 habitantes** y un parque automotor de **84.412.565 unidades vehiculares** y en donde en un año murieron por lo menos **113.694 personas** en siniestros viales.

PARA TODO LATINOAMERICA representa una Tasa de Mortalidad de **20,41** muertes cada 100.000 habitantes ubicándose aún bastante lejos de los **26** denunciados en el Informe Mundial por la OMS y el BM para toda la región.



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, mayo de 2009.

[info@isev.com.ar](mailto:info@isev.com.ar)

### BREVE DESCRIPCIÓN METODOLÓGICA

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

Básicamente utilizamos tres (3) vías de información ya sea por contacto directo a través de colaboradores locales, por Internet, por Documentos Oficiales, y ahora agregamos 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 que 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 tres 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:

- o FUENTE
- o CONSOLIDACIÓN
- o 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.

## SEXTO REPORTE MERCOSUR Y CUARTO LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

### TABLA BASICA DE INDICES DE SINIESTRALIDAD VIAL (BASE 2007/2008)

PAIS	A	B	C	D	E	F
Argentina	10734	27,01	1277,78	4,73	9,83	9,72
Bolivia	980	10,52	1392,05	13,23	10,71	10,98
Brasil	35528	18,42	1080,78	5,87	8,31	8,57
Colombia	6796	14,99	1452,93	9,69	11,18	11,77
Costa Rica	536	12,69	536,56	4,26	4,13	5,81
Cuba	1034	9,05	-	-	-	-
Chile	2301	13,94	778,68	5,59	5,99	6,21
Ecuador	3546	25,34	2838,28	11,20	21,83	15,19
El Salvador	1702	23,89	2393,81	10,02	18,41	17,40
Guatemala	3100	23,59	2393,82	10,15	18,41	13,44
Honduras	1590	20,71	2799,30	13,52	21,53	13,32
México	29950	27,08	1411,08	5,21	10,85	11,55
Nicaragua	632	10,83	2072,13	19,14	15,94	18,20
Panamá	572	17,24	934,64	5,42	7,19	5,58
Paraguay	1427	20,65	2845,55	13,78	21,89	16,33
Perú	4700	16,01	3516,76	21,97	27,05	23,94
Rep. Dominicana	2466	25,75	1120,91	4,35	8,62	6,25
Uruguay	600	17,21	857,14	4,98	6,59	7,02
Venezuela	5500	20,67	1773,71	8,58	13,64	14,34
<b>LATINOAMERICA</b>	<b>113694</b>	<b>20,41</b>	<b>1334,64</b>	<b>6,60</b>	<b>10,27</b>	<b>10,35</b>

- 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 2005/2006

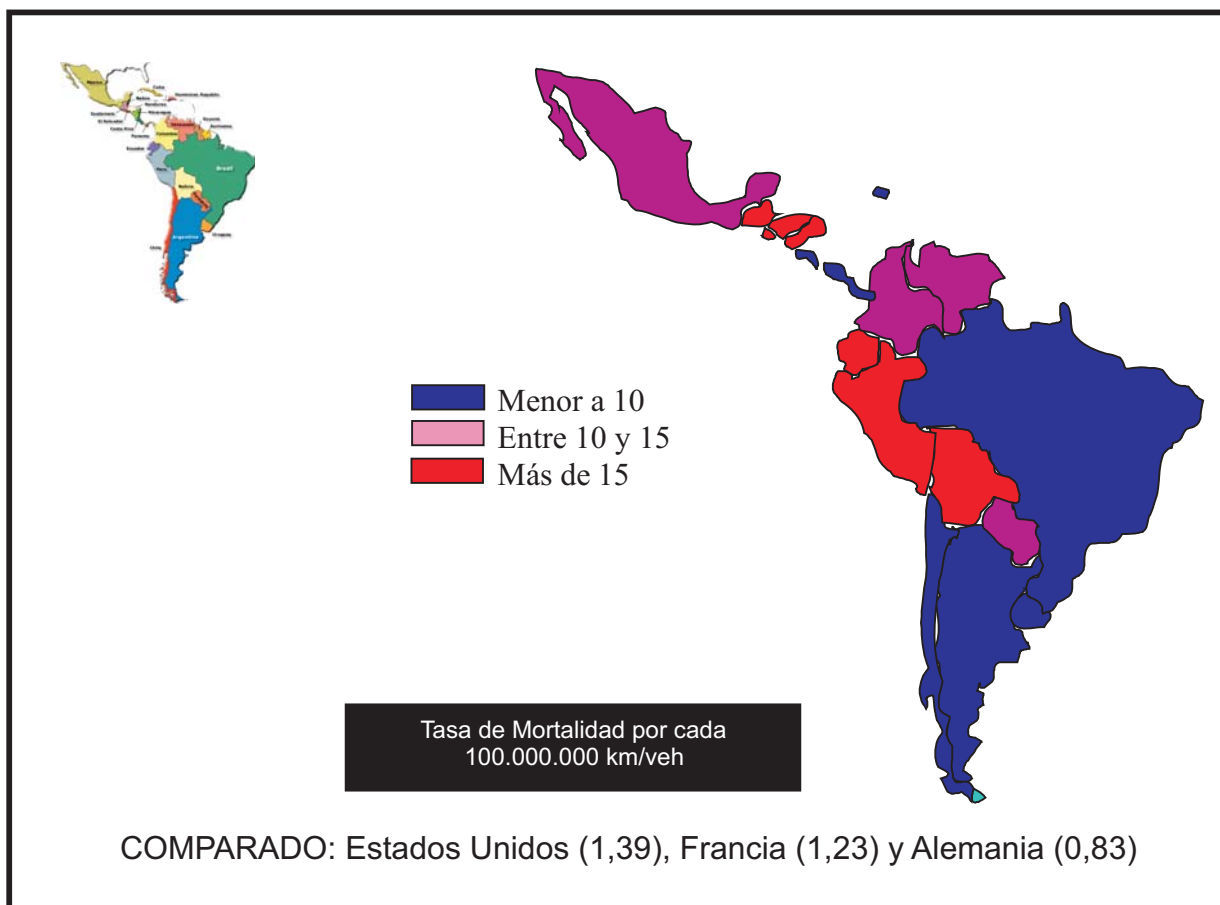
#### NOTAS METODOLOGICAS

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

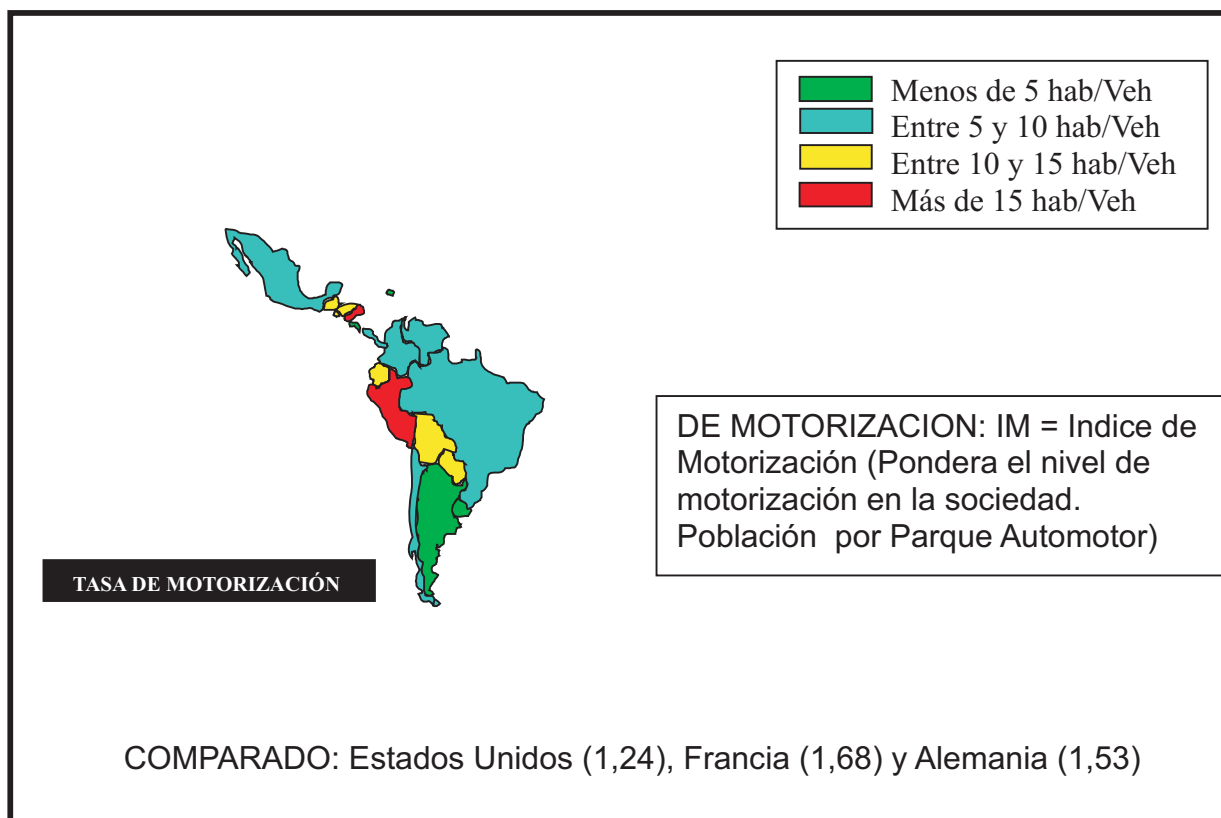
1. Los datos obtenidos de las distintas fuentes oficiales de todos los países de la región son en su mayoría "datos duros", es decir que no se ajustan a un seguimiento (recomendado internacionalmente) de 30 días de evolución de las muertes derivadas de accidentes del tránsito. En todos los casos los 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.

# SEXTO REPORTE MERCOSUR Y CUARTO LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

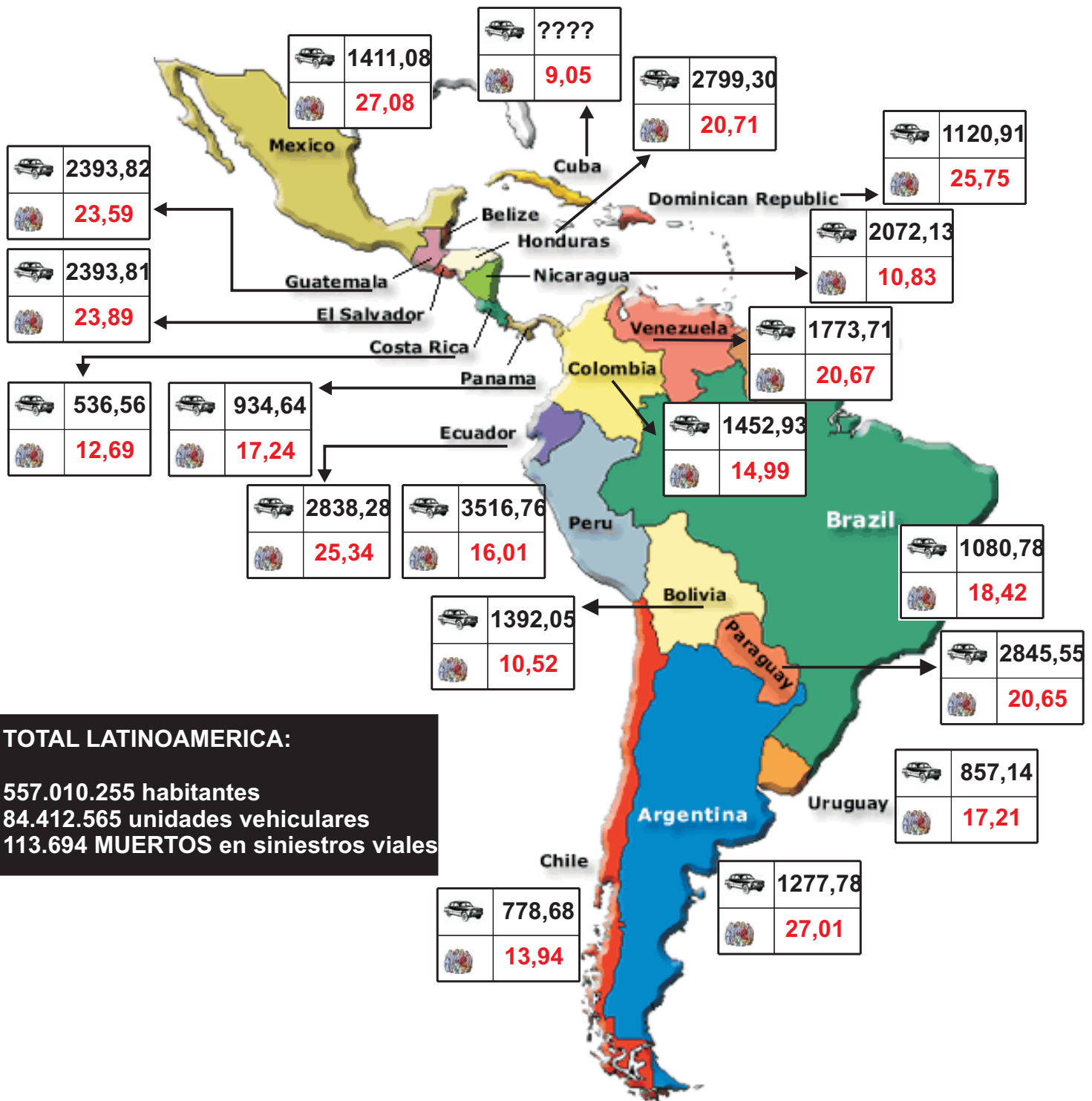
Tasa de Mortalidad por cada 100.000.000 km/veh.  
Indice ISEV – BASE (100 = 13.000)





## Tasa de Motorización



# SEXTO REPORTE MERCOSUR Y CUARTO LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL



## LATINOAMERICA 2007/2008

	<b>1334,64</b>
	<b>20,41</b>

## REFERENCIA

	MUERTOS POR CADA MILLON DE VEHICULOS
	MUERTOS POR CADA 100.000 HABITANTES