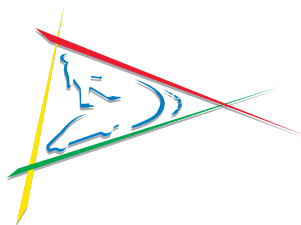


Accidentología Vial de Argentina

Siniestralidad y Mortalidad de los Conductores de vehículos

Para
distribución
pública

2009



isev

Instituto de Seguridad y
Educación Vial

Defensa 1328 - C1143AAD
Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina
Tel.Fax: (54 11) 4361-4818 / 4986 / 4988
e-mail: info@isev.com.ar
<http://www.isev.com.ar>

Introducción

Nuevamente con el impulso y sostenimiento económico de las empresas, entidades y organismos asociados al ISEV volvemos a producir un Informe (a modo de Observatorio Privado de la Seguridad Vial en Argentina) a partir del análisis de los Conductores protagonistas de siniestros viales graves en el territorio de nuestro país.

Reiteramos que el siniestro vial es resultado de una problemática tan compleja como dinámica que requiere, para encontrar soluciones, ser **conocida**.

Y ese es el aporte que pretende hacer el ISEV, a través, entre otros instrumentos, de nuestros informes sobre la realidad siniestral de Argentina.

En esta oportunidad, por TERCERA vez, presentamos un informe detallado sobre la relación de la Siniestralidad y Mortalidad de los Conductores de vehículos. La primera fue para el periodo enero a noviembre de 2007 con los resultados de 1169 casos, y la segunda con 3.305 siniestros viales ocurridos entre enero y diciembre de 2008, y seleccionados de la totalidad por el alto grado de información obtenida de los mismos..

Los anteriores informes pueden obtenerse en los siguientes links:

http://www.isev.com.ar/uploads/CONDUCTORES_ARGENTINOS-SINIESTRALIDAD_Y_MORTALIDAD.pdf

<http://en.calameo.com/read/00000480946c509286f83>

Resulta interesante su comparación con el presente.

Pretendemos de tal manera acercar conocimiento para “orientar” y dar contenido a las acciones que pública o privadamente quieran ejecutarse.

El presente trabajo se desarrolló con una muestra de CUATRO MIL QUINIENTOS VEINTISIETE (4527) conductores de vehículos partícipes de siniestros graves, cuya consecuencia mínima fuera un lesionado con fractura (Grado 3).

Los casos considerados son siniestros viales ocurridos entre enero y diciembre de 2009, y seleccionados de la totalidad por el alto grado de información obtenida de los mismos.

BUENOS AIRES, Marzo de 2010.-

Consejo Directivo ISEV
Buenos Aires, Marzo de 2010.

Datos Generales

Un dato acostumbrado en el Informe Estadístico que reciben todos los meses los socios del ISEV, es la grilla con los conductores protagonistas de siniestros viales graves distribuidos en función de la edad.

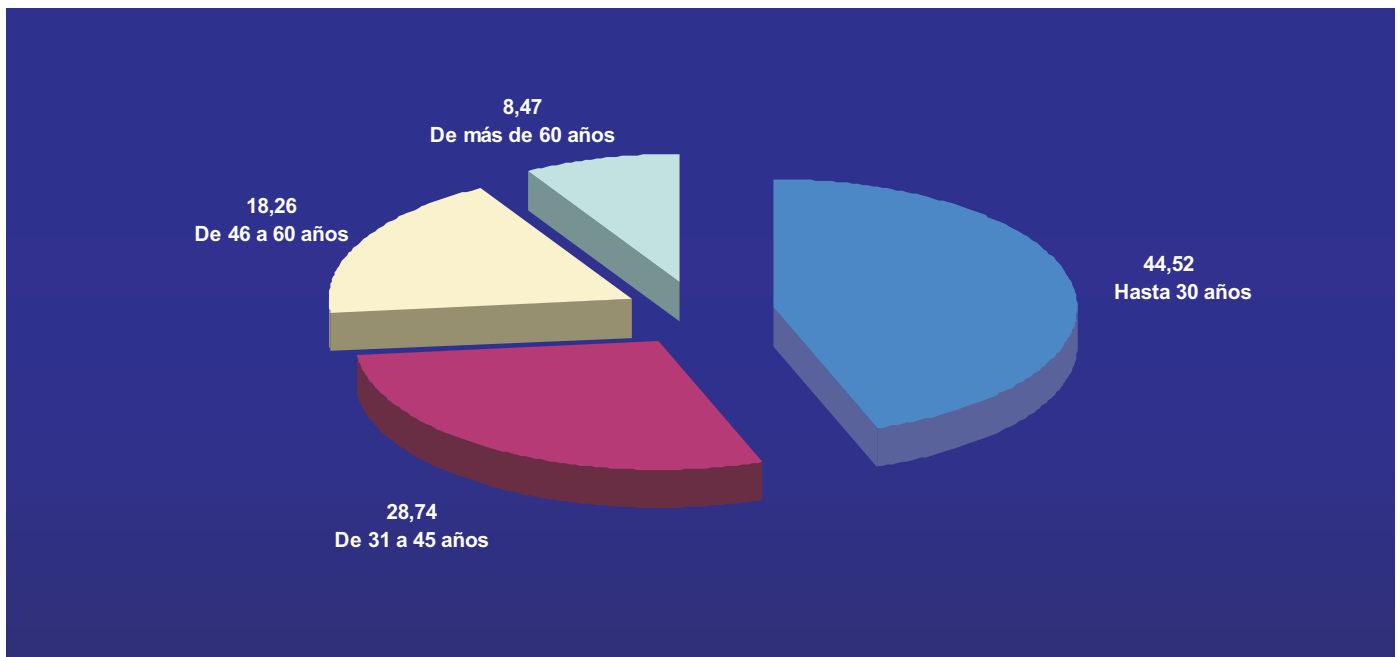
Del total de la muestra (4.474 Conductores partícipes), el marco de edades discriminado por franjas etarias es el siguiente:

Edad de los Protagonistas

Edad	Cantidad Conductores	Porcentual del total
Hasta 30 años (*)	1992	44,52%
De 31 a 45 años	1286	28,74 %
De 46 a 60 años	817	18,26 %
De más de 60 años	379	8,47%
Total	4474	100 %

(*) Incluye 87 conductores de 16 años de edad.

Gráficamente:



CONCLUSIÓN 1:

Desde el 2007 casi 5 de cada 10 Conductores involucrados en siniestros viales graves no superan los 30 años de edad.

SE MANTIENEN LAS RECOMENDACIONES DE AQUEL PRIMER INFORME.

RECOMENDACIÓN 1:

INCENTIVAR las acciones en la franja de Conductores jóvenes, entre otras:

1. Más seriedad y responsabilidad en la capacitación y habilitación de los nuevos conductores por parte del Estado.
2. Mejorar los procesos de selección y capacitación en los Departamentos de Recursos Humanos de las empresas, particularmente en aquellas a cuyo personal se le asigna vehículos.
3. Ajustar los parámetros de adquisición de unidades vehiculares a la flota de la empresa en función de los requerimientos de los servicios para los cuales se los adquiere

Datos Generales

MORTALIDAD

De los 4553 conductores considerados, fallecieron 1066 en forma inmediata al siniestro, es decir el 23,41 % (2+ de cada 10).

1966 (43 %) de los Conductores tuvieron lesiones graves y 1521 resultaron ilésos o con lesiones leves (Grados 1 y 2).

Morbilidad y mortalidad del Conductor por Franja de EDAD

EDAD	HERIDO GRAVE	MUERTO INMEDIATO
Hasta 30 años: 1.992 Conductores	1081 (54.2%)	474 (23.7%)
De 30 a 45 Años: 1286 Conductores	506 (39.4%)	275 (21.3%)
De 45 a 60 años: 817 Conductores	259 (31.7%)	202 (24.7%)
De más de 60 años: 379 Conductores	111 (29.2%)	135 (35.6%)
PROMEDIO GENERAL	38.62 %	26.32 %

CONCLUSIÓN 2:

Continua en forma estable una reducción importante de la mortalidad (en 2007: 4 de cada 10 conductores murieron en forma inmediata).

ESTE DATO ES MUY POSITIVO Y ESTIMULA A CONTINUAR LOS ESFUERZOS.

CONCLUSIÓN 3:

Resulta substancial la evolución de casi 4 de cada 10 Conductores fallecidos menores de 30 años de edad en 2007, a 2+ de cada 10 en 2009

Esto posee una incidencia muy significativa en la evaluación de los Costos derivados de los siniestros viales en Argentina y probablemente esté relacionado con un mayor uso de cinturones y cascos en los conductores.

SE MANTIENEN LAS RECOMENDACIONES DEL PRIMER INFORME

RECOMENDACIÓN 2:

FOMENTAR el uso de elementos seguridad activa y pasiva, entre otras:

1. Educación y control por parte del Estado en su portación y uso.
2. Asegurar la provisión básica en las unidades de flota empresarial de cinturones, cascos para motos, ciclomotores y bicicletas, ropa reflectiva en su caso y demás requerimientos legales. Generar programas de incentivo en su utilización.
3. Asegurarnos que nadie viaje en nuestro vehículo sin utilizar los elementos de seguridad.

MORBILIDAD Y MORTALIDAD

TIPO DE VEHÍCULO CONDUCIDO

Uno de los tópicos a determinar fue el tipo de vehículo bajo su conducción en el siniestro. La distribución fue la siguiente:

Vehículo	Cantidad	Porcentual del total
Autos	1606	35.3 %
Utilitarios	633	13.9 %
Camiones	290	6.4 %
Ómnibus y Colectivos	85	2 %
Motos y Ciclomotores	1669	36.7%
Bicicletas	259	5.7 %
Total	4546	100 %

Morbilidad y mortalidad del Conductor por Tipo de Vehículo

Tipo de Vehículo	Herido Grave	Muerto Inmediato
Autos sedan: 1606 Cond.	559 (34.8 %)	330 (20.5 %)
Utilitarios: 633 Cond.	156 (24.6%)	114 (18 %)
Camión: 290 Cond.	58 (20%)	24 (8.2 %)
Ómnibus y Colectivos: 85 Cond.	14 (16.4%)	5 (5.8 %)
Motos y Ciclomotores: 1669 Cond	1049 (62.8%)	463 (27.7 %)
Bicicletas: 259 Cond.	124 (47.8%)	127 (49%)

CONCLUSIÓN 4:

MOTOS Y CICLOMOTORES.

La participación de éste tipo de vehículos en siniestros viales graves continua siendo muy alta. La particular peligrosidad que el vehículo reviste por naturaleza para sus ocupantes, la versatilidad en sus desplazamientos, la falsa ponderación de vehículo inofensivo (por baja potencia) del ciclomotor, la falta de regulaciones efectivas de la actividad de correos y delivery, y su rol de reemplazo del Transporte Público en las poblaciones de menos de 100.000 hab., son todos factores que conspiran para tal situación.

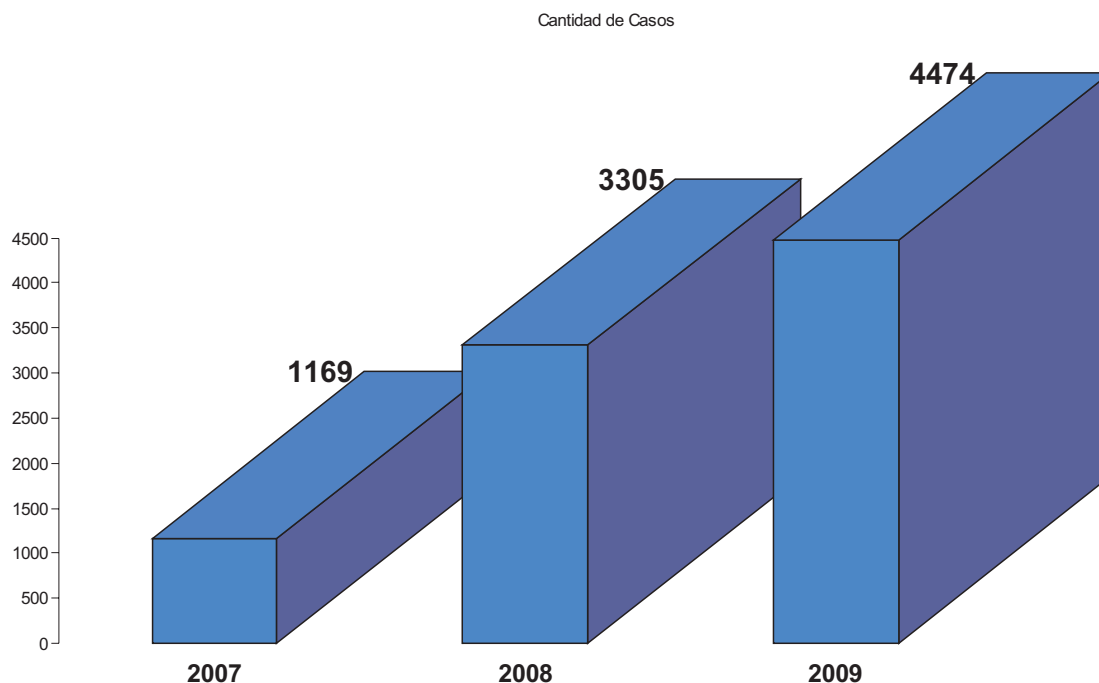
En la estadística se verifica que detrás de la bicicleta, las motos y ciclomotores alcanzan la mayor participación en la MORTALIDAD (casi 3 de cada 10 conductores) y primeras en MORBILIDAD (6+ DE CADA 10 Conductores).

SE MANTIENEN LAS RECOMENDACIONES DEL INFORME ANTERIOR .

GRAFICAS COMPARATIVAS DE LOS TRES INFORMES

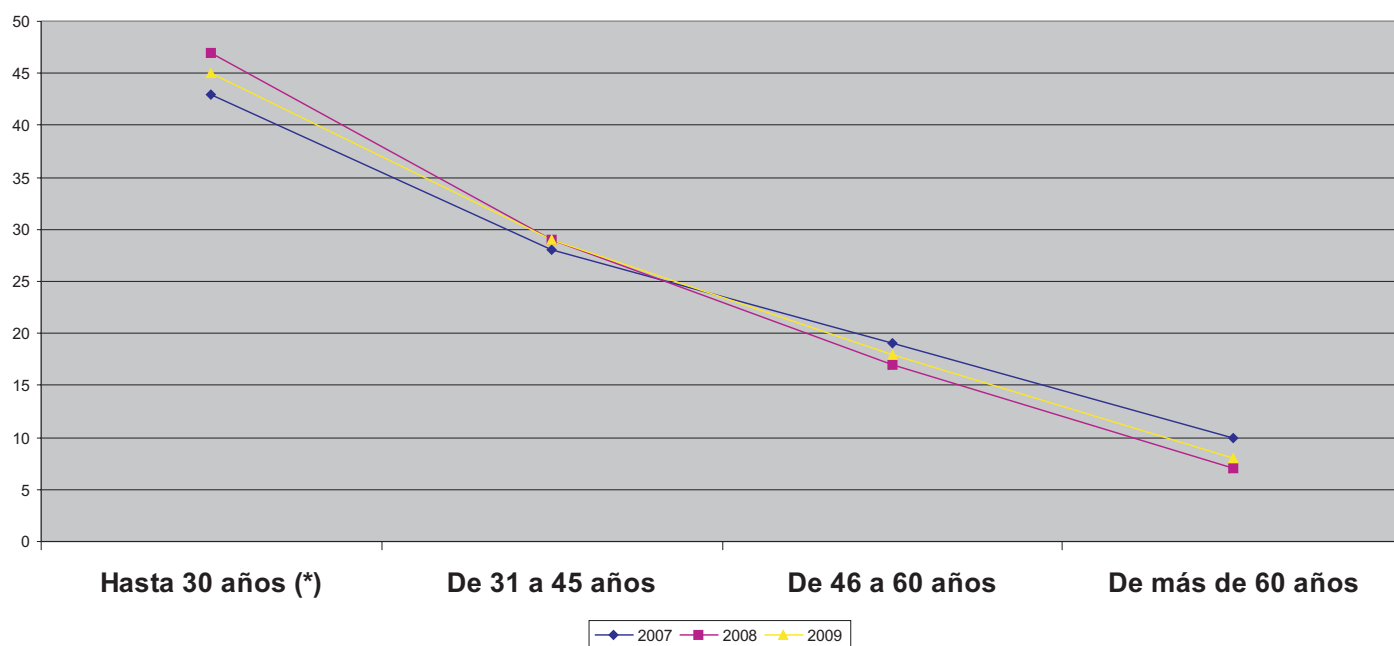
ENTIDAD DE LA ESTADISTICA INFERENCIAL

El universo "inferente" aumentó año a año. Sin embargo, a tenor de los resultados puede afirmarse que las tres series han sido representativas.



CONDUCTORES PARTICIPES POR EDAD

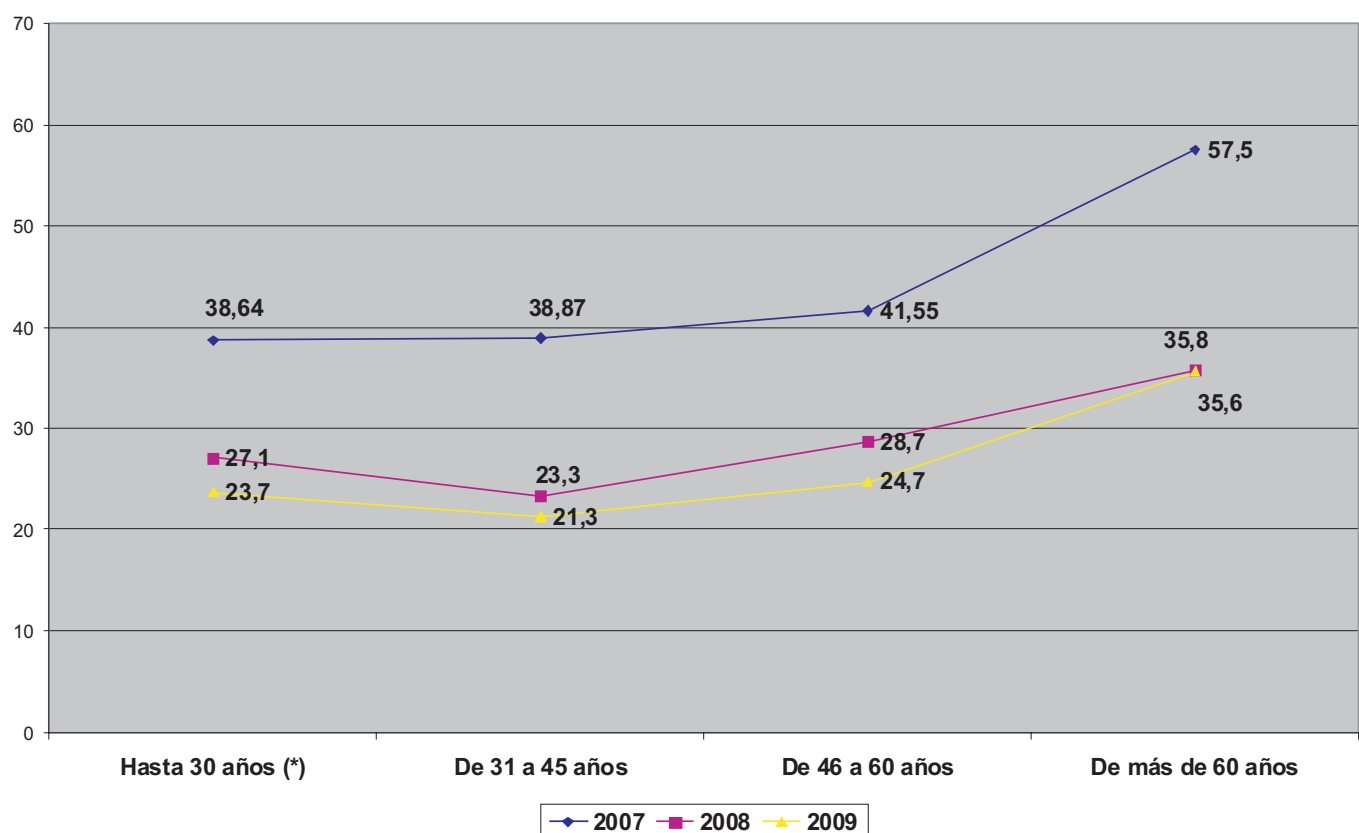
El cruzamiento de los tres años muestra homogeneidad sin registrar variaciones significativas.



GRAFICAS COMPARATIVAS DE LOS TRES INFORMES

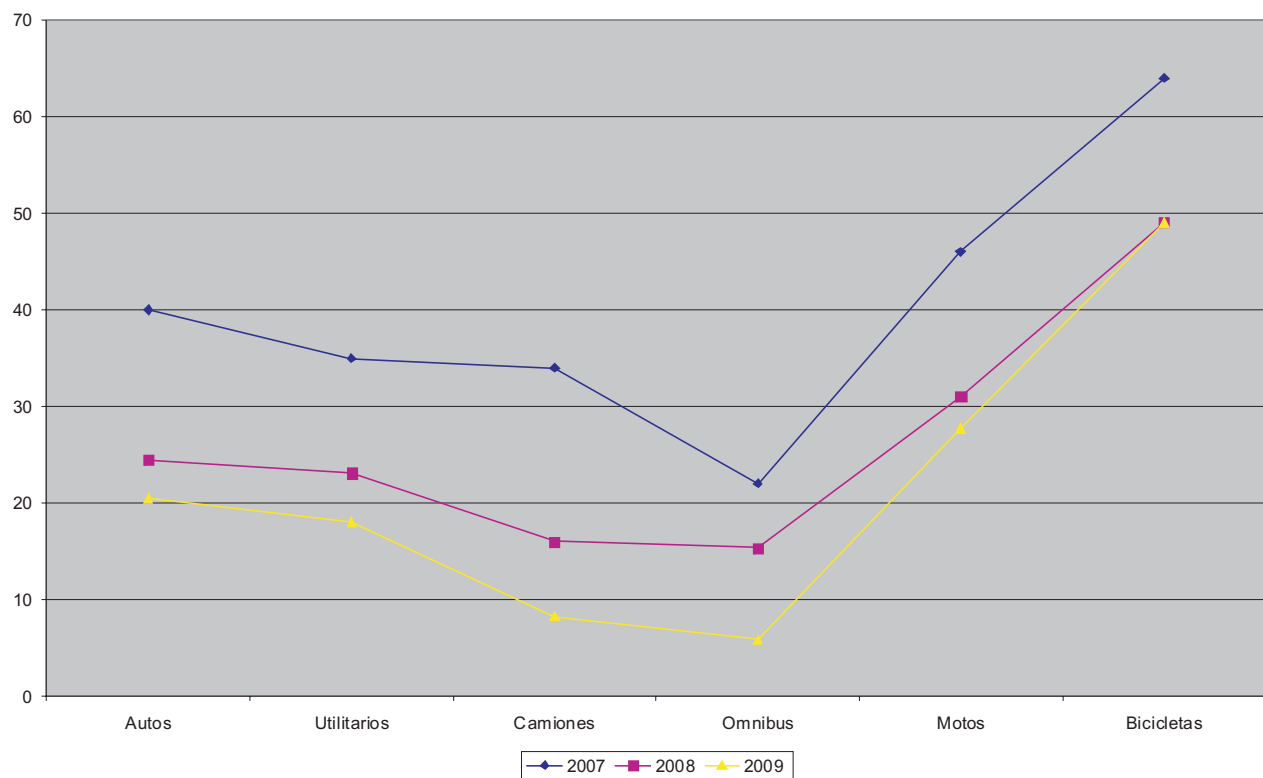
MORTALIDAD POR FRANJA ETARIA

Aqui se observan destacadas diferencias en cuanto reflejan una notoria reducción de la mortalidad en todas las franjas.



MORTALIDAD POR TIPO DE VEHÍCULO

Aqui puede observarse las disminuciones en la mortalidad por cada tipo de unidad vehicular. Salvo en las bicicletas, en todos los otros no ha dejado de disminuir.



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES GENERALES

CONCLUSIONES

En función de lo evidenciado en la evolución de las variables comparadas en los cuadros anteriores y cruzando los datos con la evolución general de la siniestralidad (+16.48%), morbilidad (+6.74 %) y mortalidad vial (+/- 1 %) reflejada en el año 2009, respecto al año 2008, podemos llegar a las siguientes conclusiones con un aceptable grado de certeza, y siempre respecto a los CONDUCTORES DE VEHÍCULOS:

1. *A pesar del aumento constante de la siniestralidad vial (cantidad de accidentes graves) en términos relativos, la Mortalidad de los Conductores se ha reducido en forma significativa en los últimos dos años. Esto puede deberse a dos (2) razones “probables”: a) mayor uso por parte de conductores de elementos de seguridad pasiva (cinturones y cascos), y b) disminución de abusos de velocidad y alcohol en la conducción.*

2. *El aumento de la Morbilidad (cantidad de heridos graves) es consecuente con la estabilización de la Mortalidad (cantidad de muertos). Probablemente muchos de los heridos graves de hoy, habrían sido muertos en los años pasados.*

3. *Sin embargo la Siniestralidad (cantidad de accidentes) continúa incrementándose año a año. Ello puede deberse al constante incremento de unidades vehiculares al parque circulante, al aumento de la Tasa de Uso del automotor (incremento de consumo de combustibles) y a otras variables. Pero indudablemente existen factores conductuales, de ingeniería en vehículos e infraestructura (en el diseño, construcción y mantenimiento) que concurren a agravar el problema.*

RECOMENDACIONES

Resulta muy evidente que la problemática vial en Argentina (en realidad en todas las naciones) es de naturaleza compleja (por ser resultado del comportamiento social tanto de *administrados - usuarios* como de *administradores - autoridades*) y por ende NO admite soluciones basadas en acciones simples y aisladas, ni el involucramiento unilateral de un sector. En otras palabras, si bien el Estado debe “liderar” el proceso y la política de seguridad vial, el sector privado (familia, instituciones y empresas) deben coadyuvar al mismo. Por ello dividimos las Recomendaciones:

1. **SECTOR PÚBLICO:** *Es innegable el efecto positivo de las acciones de control en la vía pública y de la difusión de sus resultados. Sin embargo no puede sostenerse en el tiempo, como único recurso y basamento exclusivo, la acción represiva. En su máxima expresión requeriría de un “controlador” o un “Gran Hermano” por cada usuario. Existen grandes deudas pendientes: incorporación de la Educación Vial (Formación en Valores) de las futuras generaciones; generación de programas pautados de mejoras en seguridad en la producción de unidades vehiculares y en el diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras; optimizar el expendio de habilitación para conductores, etc. Todas acciones que deben estar integradas en un Programa que las articule e interrelacione.*

2. **SECTOR PRIVADO (Empresas e Instituciones):** *El enorme costo en vidas y materiales no es un tema ajeno a la evolución de las actividades de una sociedad. De ninguna manera son indemnes al mismo. La formación de su personal y sus Programas de Responsabilidad Empresaria deben incorporar la temática en forma urgente y seria.*

3. **ESFERA PERSONAL Y FAMILIAR:** *El individuo integrante de la sociedad es el protagonista, víctima y victimario de sus pares. Debe apelar al más básico componente del raciocinio: “el sentido común” y al terreno afectivo para combatir los malos hábitos adquiridos en el comportamiento y uso compartido de la vía pública, siendo salvaguarda para que las futuras generaciones “cambien” nuestra lamentable historia en la materia.*