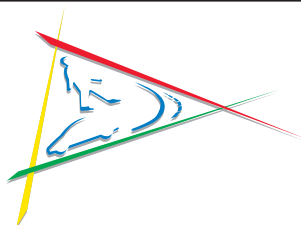


Accidentología Vial de Argentina

Siniestralidad y Mortalidad de los Conductores de vehículos

Para
distribución
pública

2007



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

Sin perjuicio de resultar cada vez más evidente la insoslayable necesidad de que el Estado (en cualquiera de sus expresiones: nacional, provincial, municipal) ASUMA de una vez por todas su “liderazgo” en materia de seguridad vial y lo concrete mediante la adopción de una verdadera y activa “política de estado” (no su mera enunciación), es importante que cada uno desde su área de responsabilidad (sea esta individual, familiar, social empresaria, etc.) asuma compromisos de acción para contribuir a paliar los efectos no deseados de la “movilidad” de la sociedad, principalmente aquellos que afectan la vida y la salud de propios y prójimos.

Ahora bien, dichas acciones (sean del estado o privadas) no pueden ser resultado de un simple acto “voluntarista” de hacer por hacer. La efectividad en mayor o menor grado dependerá de lo “informados” que estemos respecto al problema que enfrentamos. Esa “información” da contenido a la “acción”.

En otras palabras, y “buenas intenciones” aparte, de poco sirve declarar “año de la seguridad vial”, “emergencia vial”, sancionar nuevas normas (cuando no se han ocupado de hacer cumplir las vigentes); repartir folletos a diestra y siniestra con contenidos extemporáneos, probadamente repetidos desde la década del '60, y (experiencias mediante) poco efectivos; generar acciones de capacitación (algunas hasta subsidiadas) sin una previa y seria evaluación de los conocimientos (buenos o malos) de los destinatarios; exigir educación vial para nuestros hijos cuando los aguardamos a la salida de la escuela estacionados en doble fila y... en fin, tantas acciones públicas y privadas, colectivas e individuales...

El siniestro vial es resultado de una problemática tan compleja como dinámica.

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 vez primera, presentamos un informe muy detallado sobre la relación de la Siniestralidad y Mortalidad de los Conductores de vehículos.

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 un mil ciento sesenta y nueve (1169) 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 noviembre de 2007, y seleccionados de la totalidad por el alto grado de información obtenida de los mismos.

BUENOS AIRES, Diciembre de 2007.-

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.

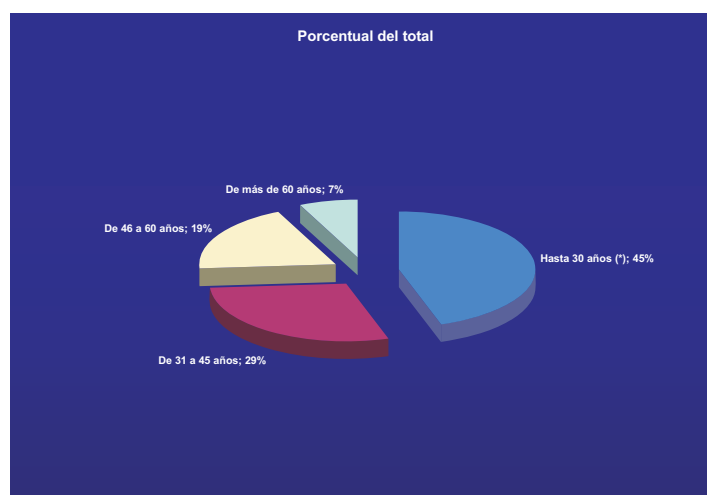
Del total de la muestra (1.169 Conductores partícipes), el marco de edades discriminado por franjas etarias es el siguiente:

Edad de los Protagonistas

Edad	Cantidad Conductores	Porcentual del total
Hasta 30 años (*)	533	45 %
De 31 a 45 años	337	29 %
De 46 a 60 años	219	19 %
De más de 60 años	80	7%
Total	1169	100 %

(*) Incluye 42 conductores de 16 años de edad.

Gráficamente:



CONCLUSIÓN 1:

Casi 5 de cada 10 Conductores involucrados en siniestros viales graves no superan los 30 años de edad.

En el total de los Conductores PROTAGONISTAS de siniestros viales graves la franja etárea de 17 a 30 años, desde el año 2004 viene sistemáticamente aumentando. La total carencia de capacitación para nuevos conductores, la laxitud de muchas de las bocas de expendio, la falta de información entre ellas, las características propias y naturales de la juventud, la mayor potencia y velocidad de las unidades vehiculares, etc. son parte de la "causa".

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 POR FRANJA DE EDAD

De los 1169 conductores considerados, fallecieron 474 en forma inmediata al siniestro, es decir el 40.5 % (4 de cada 10). Sólo 283 (24.2 %) resultaron ilésos o con lesiones leves (Grados 1 y 2).

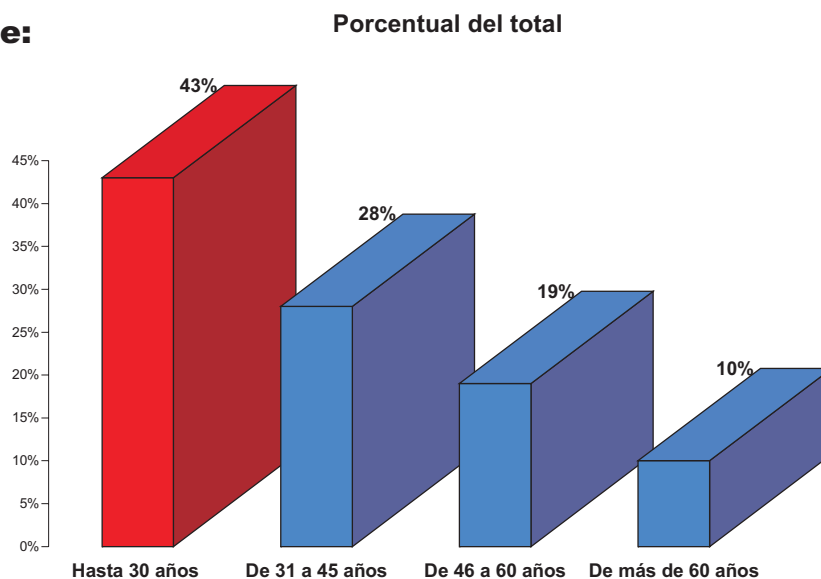
Los restantes 412 (35,3%) resultaron heridos graves (Grado 3), falleciendo un número no determinado de ellos en los posteriores 30 días al siniestro.

Los 474 fallecidos se distribuyen por franja de edad de la siguiente manera:

Mortalidad por franja etaria

Edad	Cantidad Conductores	Porcentual del total
Hasta 30 años	206	43 %
De 31 a 45 años	131	28 %
De 46 a 60 años	91	19 %
De más de 60 años	46	10 %
Total	474	100 %

Gráficamente:



CONCLUSIÓN 2:

En términos absolutos, más de 4 de cada 10 Conductores fallecidos en siniestros viales graves no superan los 30 años de edad.

Esto posee una incidencia muy significativa en la evaluación de los Costos derivados de los siniestros viales en Argentina

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 automotor sin utilizar los elementos.

Datos Particulares

Decidimos desarrollar una serie de estadísticas proporcionales a los “universos propios” para poder extraer conclusiones o indicios para la futura aplicación de acciones más “focalizadas”.

MORTALIDAD EN EL GRUPO ETARIO

En los Datos Generales trabajamos en términos absolutos. Pero ¿Qué ocurre cuando analizamos las variables en relación a su propio “universo”? La pregunta es ahora, ¿de los que con menos de 31 años, participaron en un siniestro, cuántos FALLECIERON?

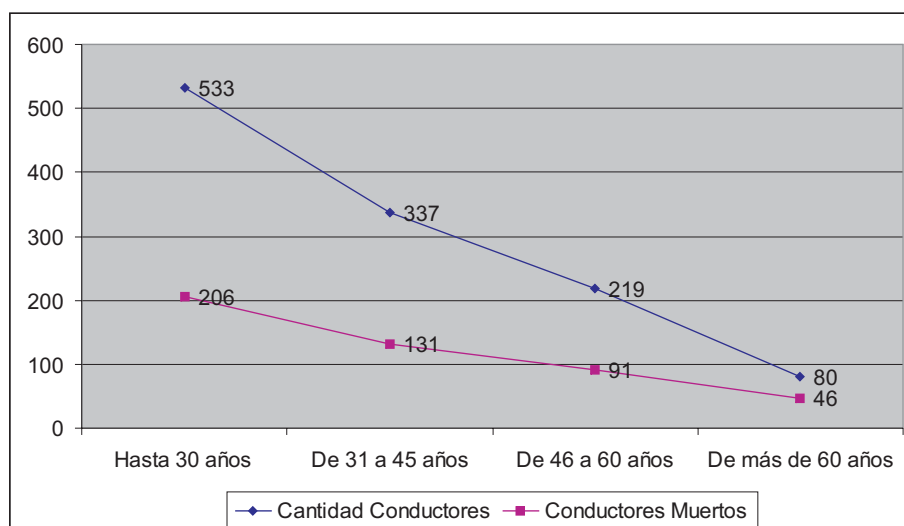
En el siguiente cuadro se muestra la relación de los fallecimientos respecto al propio grupo o franja de edad protagonistas de siniestros:

Franja de Edad	Cantidad	Muertos	Relación %
Hasta 30 años	533	206	38,64 %
De 31 a 45 años	337	131	38,87 %
De 46 a 60 años	219	91	41,55 %
De más de 60 años	80	46	57,50 %
Total	1169	474	40,50%

Gráficamente:

NOTA:

Obsérvese como a medida que es mayor la edad de los conductores siniestrados, mayor también es la proporción de los que fallecen.



CONCLUSIÓN 3:

Casi 6 de cada 10 Conductores mayores de 60 años involucrados en siniestros viales graves, fallecen.

El envejecimiento del cuerpo humano limita sus capacidades en el “esfuerzo”. La Energía Cinética generada en el impacto NO es una excepción a la regla.

RECOMENDACIÓN 3:

Generar acciones específicas en los Programas de Acción, entre otras:

1. Educación Vial para la “tercera edad” y seriedad en los controles médicos en la renovación de licencias, por parte del Estado.
2. Acciones de capacitación específica y fomentar la evaluación médica de las condiciones físicas y particularmente las de visión en los conductores a partir de los 30 años.
3. Asumir responsablemente nuestros controles y chequeos de salud, incorporando los requerimientos básicos de aptitud para conducir.

Datos Particulares

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	471	40 %
Utilitarios	165	14 %
Camiones	100	9 %
Ómnibus y Colectivos	59	5 %
Motos y Ciclomotores	313	27 %
Bicicletas	61	5 %
Total	1169	100 %

Discriminada la conducción de los vehículos por franja de edad el resultado es el siguiente:

	Autos	Utilitarios	Camiones	Omnibus	Motos	Bicicletas	Total
Hasta 30 años	190	57	37	27	201	21	533
De 31 a 45	150	44	33	22	68	20	337
De 46 a 60	96	48	20	6	35	14	219
Más de 60	35	16	10	4	9	6	80
Total	471	165	100	59	313	61	1169

EN PORCENTAJES:

	Autos	Utilitarios	Camiones	Omnibus	Motos	Bicicletas
Hasta 30 años	35,65	10,69	6,94	5,07	37,71	3,94
De 31 a 45	44,51	13,06	9,79	6,53	20,18	5,93
De 46 a 60	43,84	21,92	9,13	2,74	15,98	6,39
Más de 60	43,75	20,00	12,50	5,00	11,25	7,50

CONCLUSIÓN 4:

Casi 4 de cada 10 Conductores de hasta 30 años involucrados en siniestros viales graves, utilizaban MOTOS Y CICLOMOTORES.

La participación de éste tipo de vehículos en siniestros viales graves viene aumentando ostensiblemente. 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 y el crecimiento de la actividad de correos y delivery, son todos factores que conspiran para tal aumento.

RECOMENDACIÓN 4:

Generar acciones específicas en los Programas de Acción, entre otras:

1. Más seriedad y responsabilidad en la capacitación y habilitación de los nuevos conductores por parte del Estado.
2. Implementar programas especiales de formación seguridad vial para los colectivos profesionales que utilizan la moto y el ciclomotor en las empresas
3. Asumir responsablemente la revisión y mantenimiento de mi vehículo y conducir respetando TODAS las normas de tránsito.

Datos Particulares

MORTALIDAD POR TIPO DE VEHICULO Y EDAD

Finalmente desarrollamos un cruzamiento de todas las variables.
La distribución fue la siguiente:

	Hasta 30	De 31 a 45	De 46 a 60	Más de 60	Total Muertos	Total Conductores	% Mortalidad
Autos	65	59	44	19	187	471	40 %
Utilitarios	21	18	9	9	57	165	35 %
Camiones	15	7	9	3	34	100	34 %
Omnibus	7	3	1	2	13	59	22 %
Motos	88	32	17	7	144	313	46 %
Bicicletas	10	12	11	6	39	61	64 %

EN PORCENTAJES:

	Hasta 30	De 31 a 45	De 46 a 60	Más de 60	% Mortalidad	Total Conductores
Autos	13,80	12,53	9,34	4,03	40	471
Utilitarios	12,73	10,91	5,45	5,45	35	165
Camiones	15,00	7,00	9,00	3,00	34	100
Omnibus	11,86	5,08	1,69	3,39	22	59
Motos	28,12	10,22	5,43	2,24	46	313
Bicicletas	16,39	19,67	18,03	9,84	64	61

CONCLUSIÓN 5:

3 de cada 10 Conductores de hasta 30 años, que utilizaban MOTOS Y CICLOMOTORES , involucrados en siniestros viales graves, fallecieron en el mismo.

En cuanto al Uso de Casco las cifras son estimadas. En zona rural el 90 % usaba casco. En zona urbana su uso no supera el 60 %.

RECOMENDACIÓN 5:

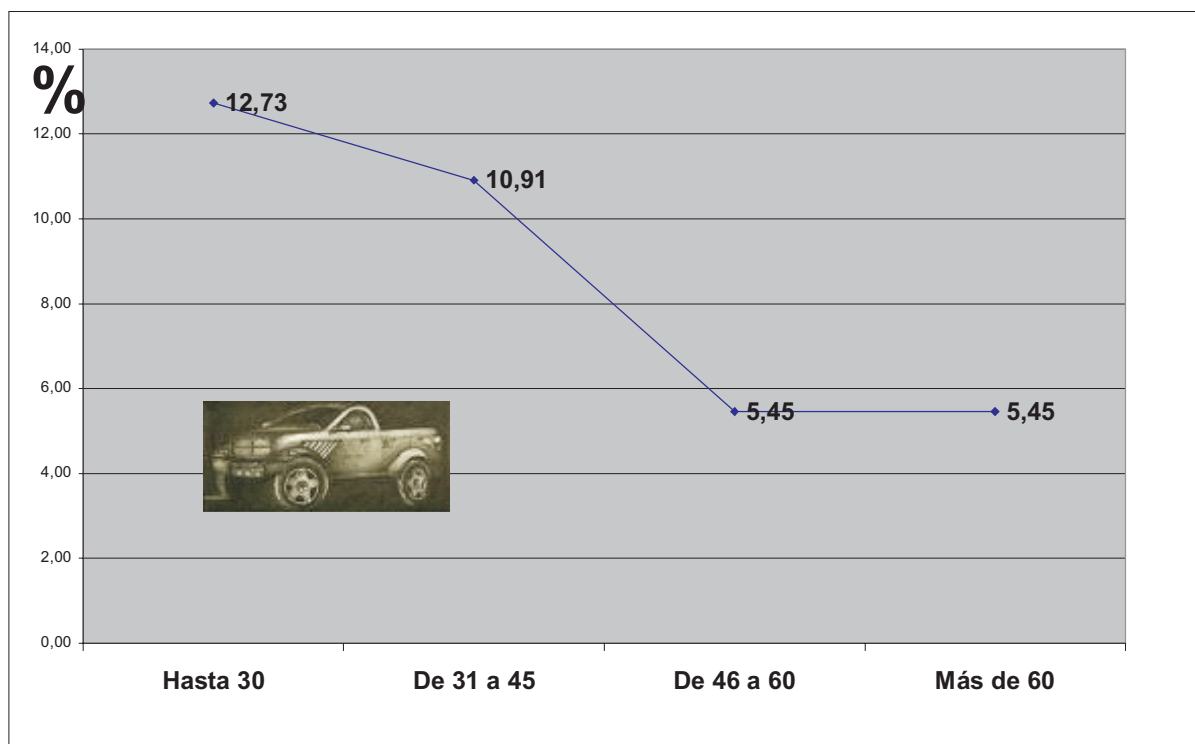
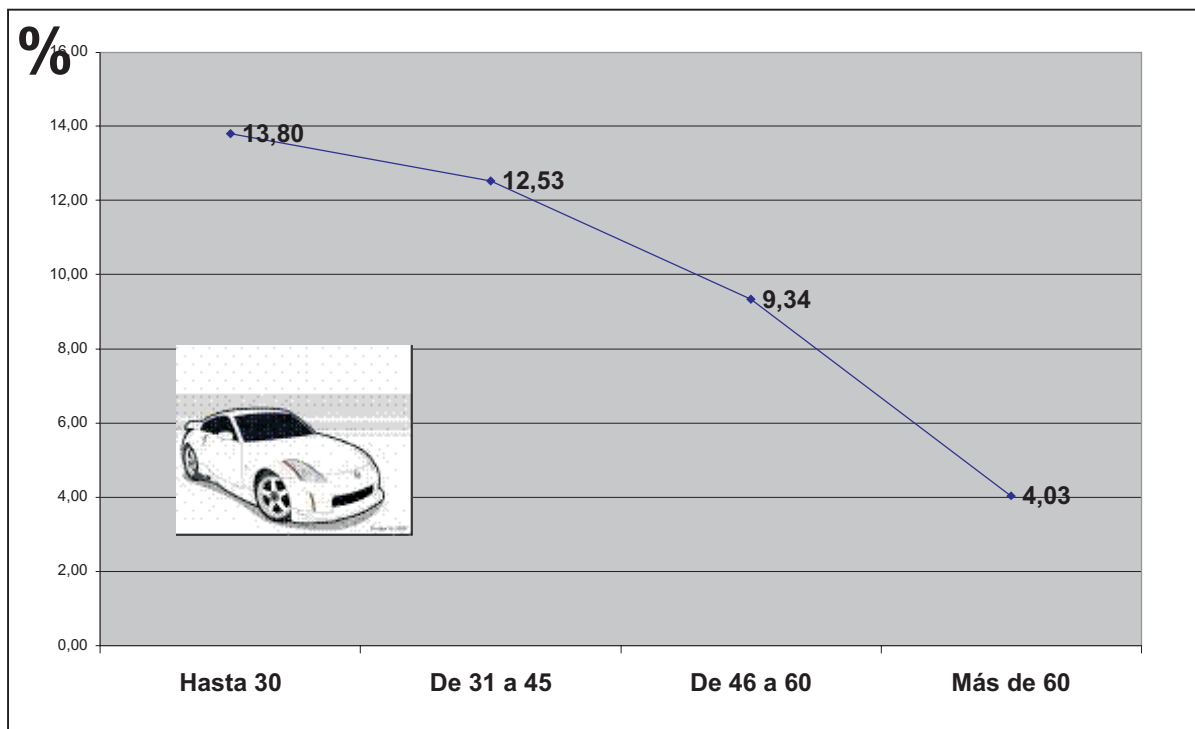
Generar acciones específicas en los Programas de Acción, entre otras:

1. En la venta de motos y ciclomotores el casco debe ser parte de la "unidad". Se debe reglamentar en forma precisa y controlar en el comercio, por parte del Estado. Asimismo el control en vía pública debe ser permanente y particularmente intensificarlo en las zonas geográficas donde el uso es menor.
2. Asegurar la provisión básica en las unidades de flota empresaria de cascos para motos, ciclomotores y bicicletas, ropa reflectiva, e incentivar su uso.
3. Asegurarnos que nadie viaje en nuestro vehículo sin utilizar el casco.

Datos Particulares

COMPORTAMIENTO DE LA MORTALIDAD POR CADA TIPO DE VEHICULO Y EDAD DEL CONDUCTOR

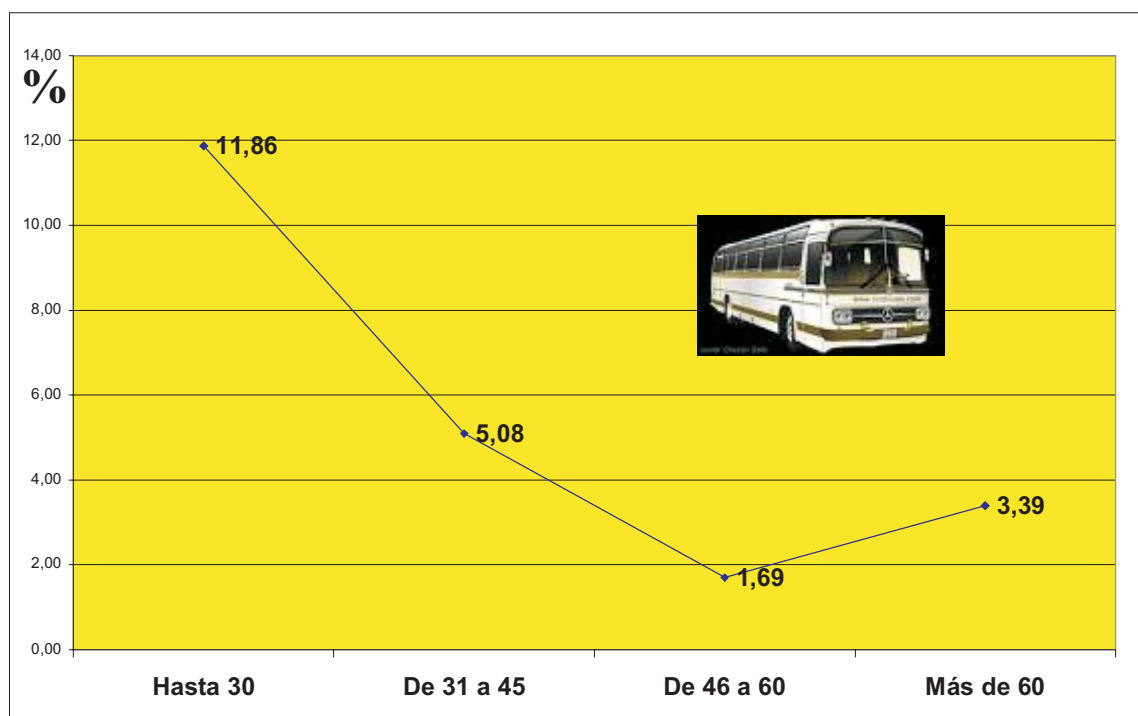
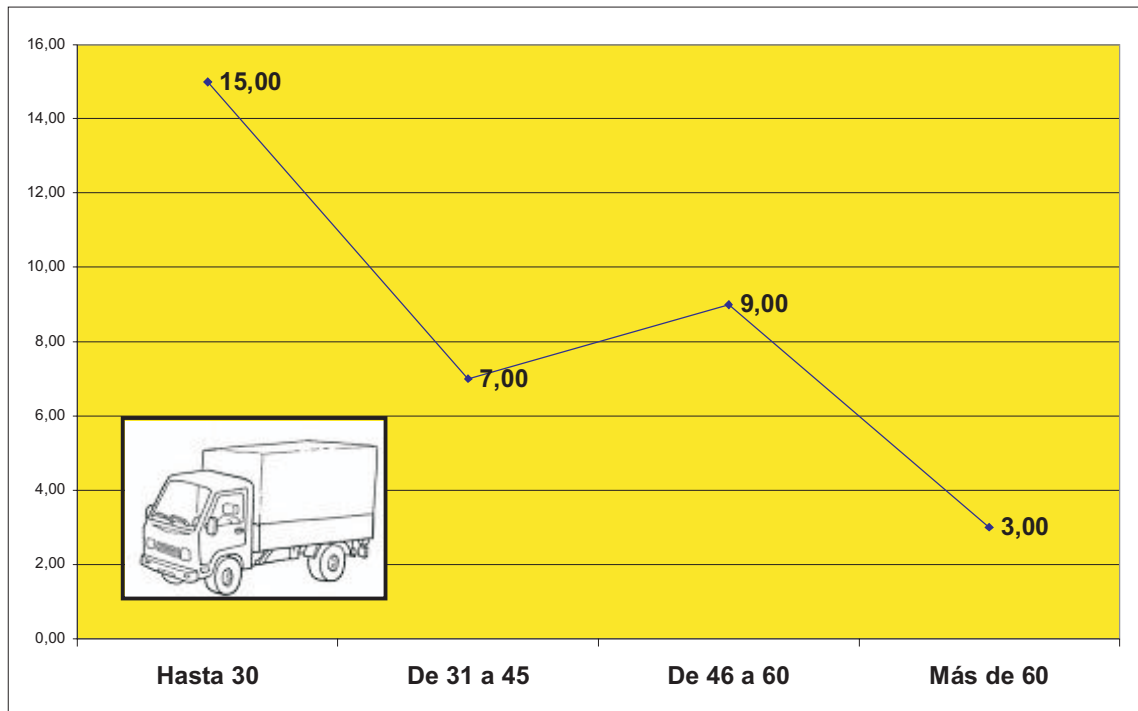
Desarrollamos gráficamente la información, de la siguiente manera:



Datos Particulares

COMPORTAMIENTO DE LA MORTALIDAD POR CADA TIPO DE VEHICULO Y EDAD DEL CONDUCTOR

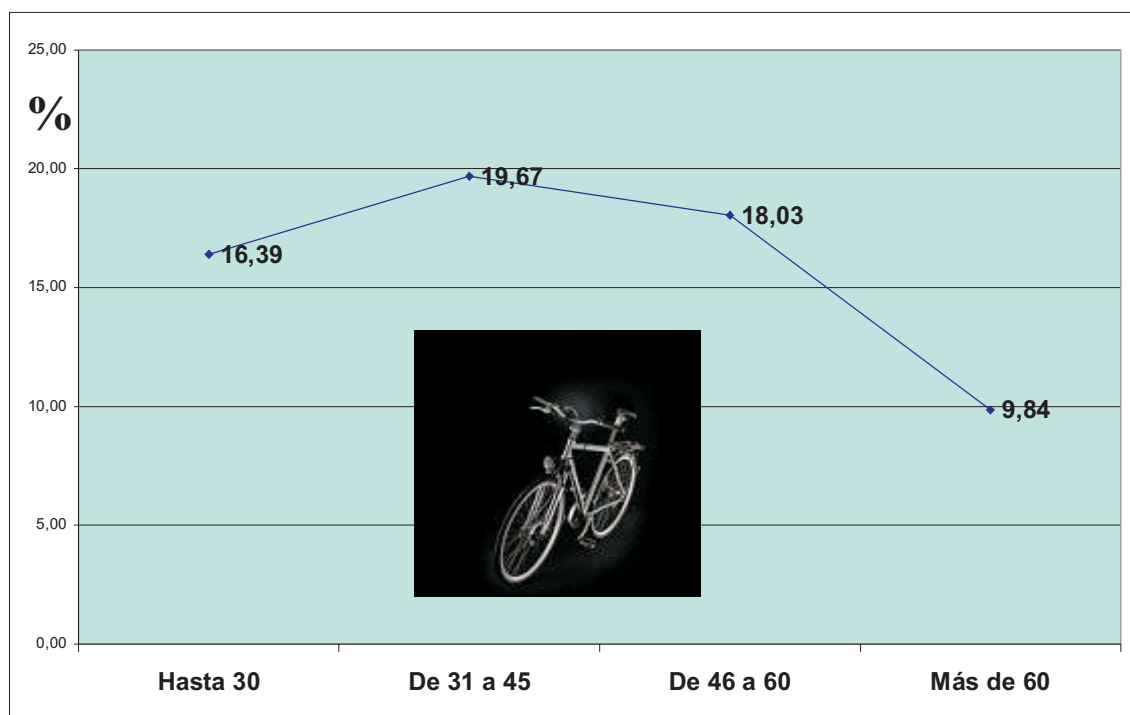
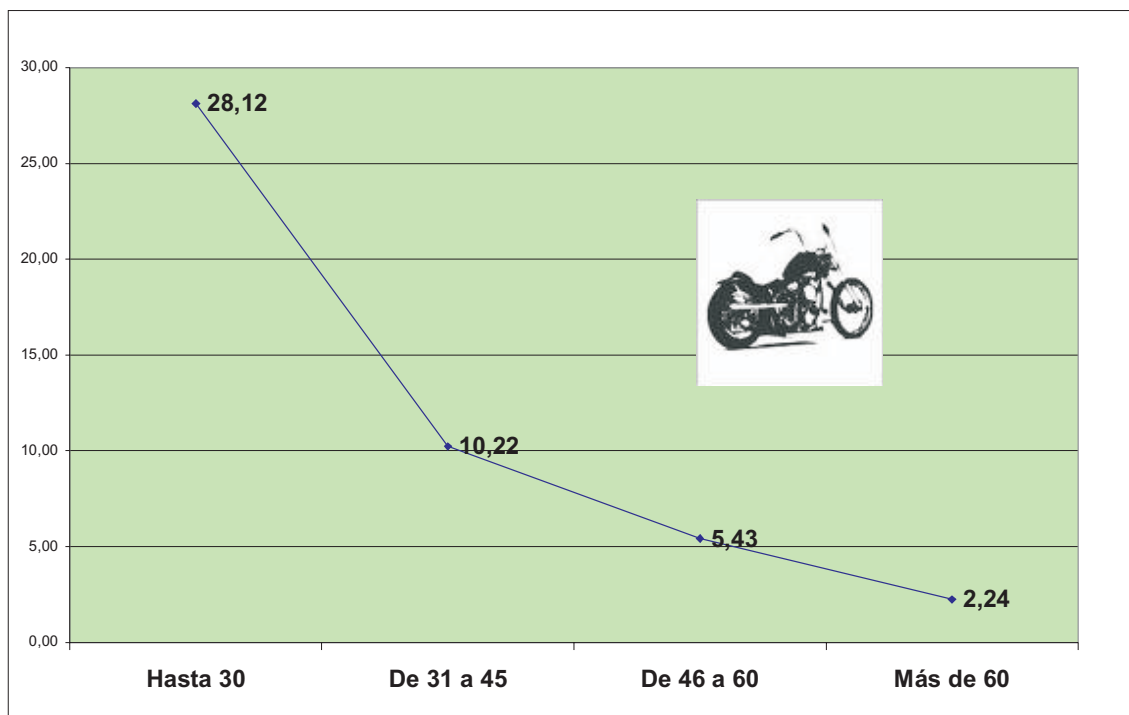
Desarrollamos gráficamente la información, de la siguiente manera:



Datos Particulares

COMPORTAMIENTO DE LA MORTALIDAD POR CADA TIPO DE VEHICULO Y EDAD DEL CONDUCTOR

Desarrollamos gráficamente la información, de la siguiente manera:



UNAS PALABRAS FINALES

Sólo hemos expresado algunas Conclusiones y formulado unas pocas recomendaciones (en cada caso: 1. Para el Estado; 2. Para el Sector Privado y 3. Personal).

Pero es mucho más lo que se desprende de los datos aportados.

Por caso la alta mortalidad en bicicletas, o “indicios” en el pico de la tercera franja etaria de los conductores profesionales de carga ¿exceso de confianza?, ¿falta de capacitación en los avances tecnológicos del vehículo?, etc.

Es frecuente escuchar decir que las estadísticas son “fríos números”. Es de esas frases “hechas” que de tanto repetirse uno las asume como ciertas, cuando en realidad carecen de sentido.

Los números no son “emociones”...eso es cierto. Pero son información básica y necesaria para poder actuar en consecuencia y no hacerlo como desesperado dando “manotazos de ahogado”...

No son “fríos números”...

Por el contrario, en materia de seguridad vial y derechos humanos son números muy “calientes”. Tras ellos hay un ser humano que perdió la vida, o quedó baldado para el resto de la misma, hay una familia con historia truncada y un entorno social profundamente lastimado.

La pregunta es, como sociedad:

¿Hasta cuando (o cuanto) vamos a tolerar esos “números”, tan “calientes”?

Consejo Directivo ISEV
Buenos Aires, Diciembre de 2007.