



QUINTO REPORTE MERCOSUR Y TERCER LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL BASE 2005/2006

QUINTO REPORTE MERCOSUR Y TERCER LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

INTRODUCCIÓN

Nuevamente aquí estamos con los esfuerzos de nuestro Departamento Accidentología, acercándoles un nuevo Reporte, el Quinto MERCOSUR y Tercer 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.

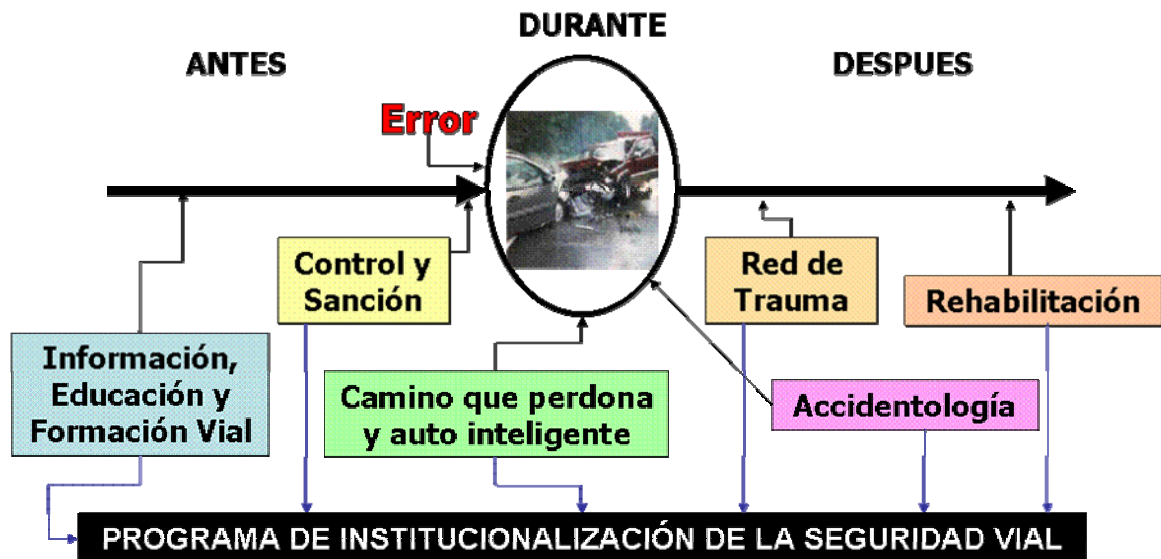
Desde principios del año 2004 el ISEV viene desplegando un fuerte accionar en persecución de que se adopten en la mayoría de nuestras sociedades latinoamericanas definidas Políticas de Estado que permitan la “institucionalización” de la Seguridad Vial en nuestros países. Para no extendernos en el presente remitimos a la lectura del Documento “**Bases de implementación de programas de institucionalización vial en países en de America Latina**” que pueden obtener por Internet en el siguiente link:

<http://www.isev.com.ar/uploads/BasesDeImplementacionDeProgramasDeInstitucionalizacionSV.pdf>

En dicho documento nos permitimos introducir algunos matices en la “matriz de Haddon”. Posteriormente hemos dado una nueva “expresión gráfica” del tema que aquí insertamos:

INSTITUCIONALIZAR LA SEGURIDAD VIAL

Nuestro enfoque del problema



No vamos a extendernos aquí. 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

QUINTO REPORTE MERCOSUR Y TERCER LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

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.)*

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.

BREVE DESCRIPCION METODOLOGICA

Como en los anteriores reportes damos 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, 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.

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

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 FUENTE – CONSOLIDACIÓN – AJUSTE POR COEFICIENTE INTERNACIONAL DE ERROR.

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.

QUINTO REPORTE MERCOSUR Y TERCER LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

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.

*Por suerte a cada nuevo reporte concurren mayor cantidad de fuentes por cada país, que permiten obtener una mejor CONSOLIDACIÓN del dato. Esto es sumamente importante ya que **es notorio el altísimo nivel de subregistro** de muchas de nuestras naciones (en algunos casos supera el 50 %!!!). Si bien aún estamos lejos de un nivel de confiabilidad aceptable, varias de las naciones (se puede observar esto comparando la evolución de los distintos reportes) se van acercando a la realidad que atraviesa su sociedad en la materia.*

Asimismo, en este Reporte hemos alcanzado la suficiente cantidad de naciones y población latinoamericana como para tener un índice general de la región.

*El presente Reporte considera una población de **529.524.658** habitantes y un parque automotor de **79.640.349** unidades vehiculares y en donde en un año murieron por lo menos **105.513** personas en siniestros viales.*

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

Muy cordialmente,
Dr. Eduardo BERTOTTI
Director ISEV
Buenos Aires, agosto de 2007.

info@isev.com.ar

QUINTO REPORTE MERCOSUR Y TERCER LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

TABLA BASICA DE INDICES DE SINIESTRALIDAD VIAL (BASE 2005/2006)

PAIS	A	B	C	D	E	F
Argentina	10236	26,26	1263,7	4,81	9,72	11,52
Bolivia	840	8,73	1427,17	16,35	10,98	18,24
Brasil	34381	18,53	1113,63	6,00	8,57	9,25
Colombia	6527	16,61	1530,61	9,21	10,34	15,26
Costa Rica	687	15,61	754,95	4,84	5,81	4,91
Chile	2147	13,15	809,04	6,19	6,21	7,64
Ecuador	1825	13,81	1975,11	14,30	15,19	15,75
El Salvador	1538	22,21	2261,76	10,18	17,40	-----
Guatemala	1762	12,59	1747,49	13,89	13,44	-----
Honduras	840	12,85	1731,96	13,47	13,32	21,26
México	31000	28,90	1501,10	5,19	11,55	12,43
Nicaragua	686	13,02	2365,52	18,17	18,20	-----
Panamá	441	13,20	725,09	5,49	5,58	-----
Paraguay	913	15,92	2123,26	13,34	16,33	10,17
Perú	4293	15,77	3111,61	19,73	23,94	19,99
Rep. Dominicana	1602	17,40	812,78	4,7	6,25	-----
Uruguay	570	17,24	912,00	5,29	7,02	6,15
Venezuela	5225	19,32	1864,17	9,65	14,34	9,84
LATINOAMERICA	105513	16,73	1557,27	10,04	11,89	-----

- 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 2003/2004

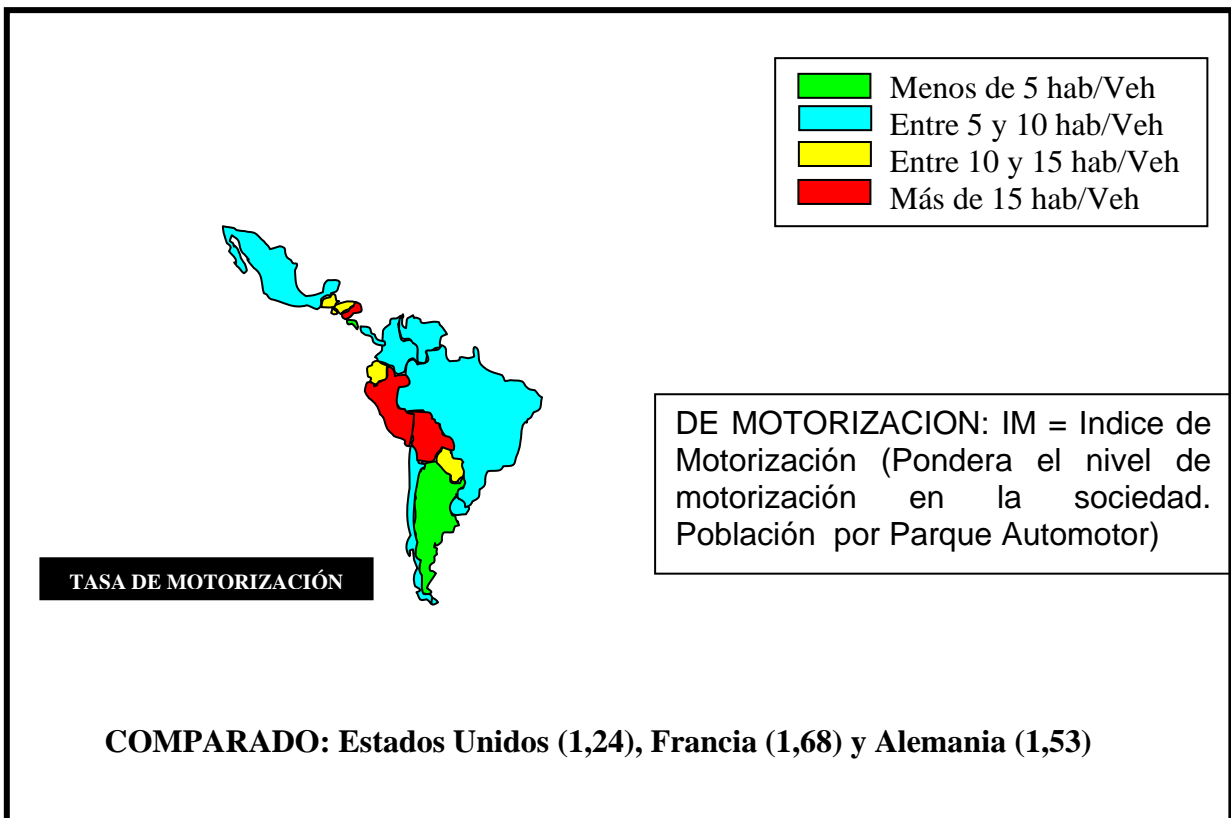
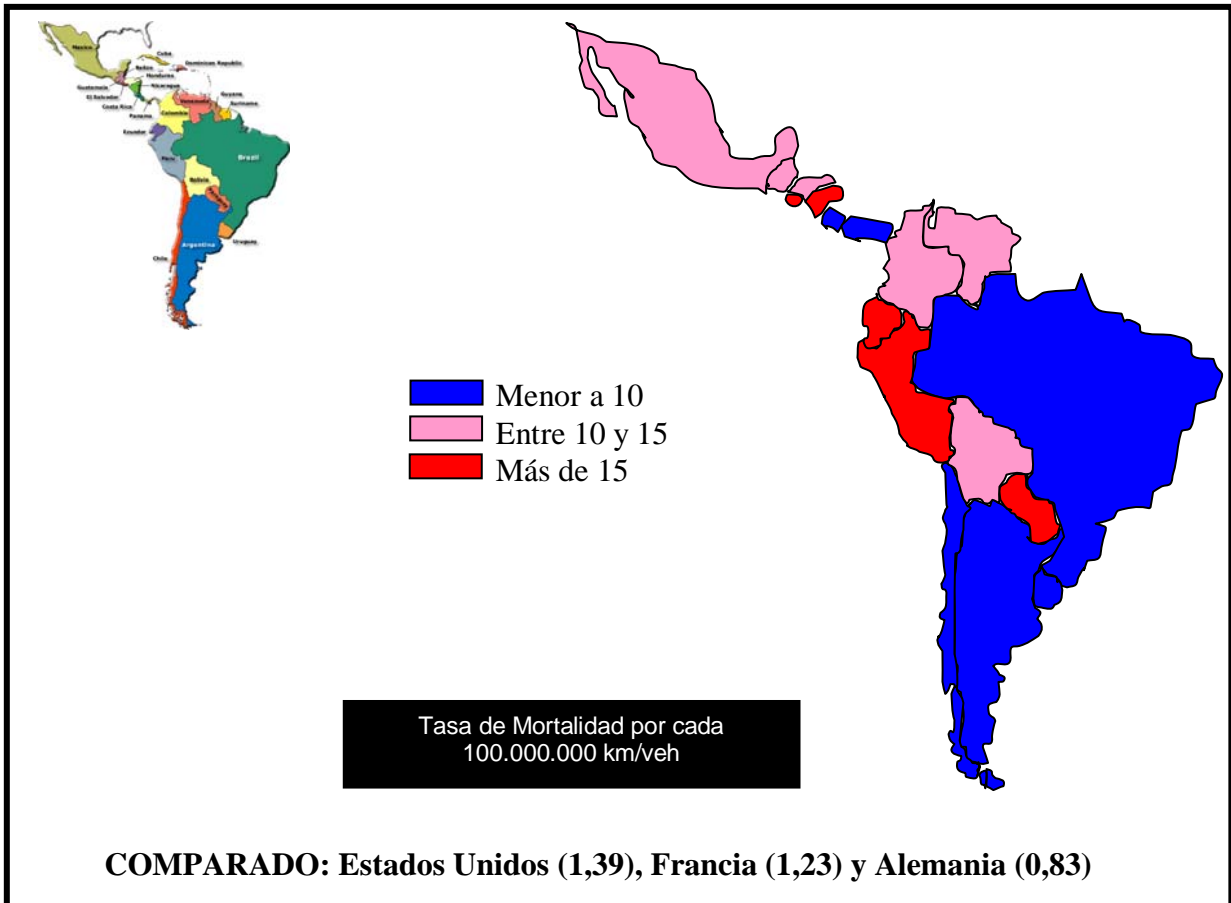
NOTAS METODOLOGICAS

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

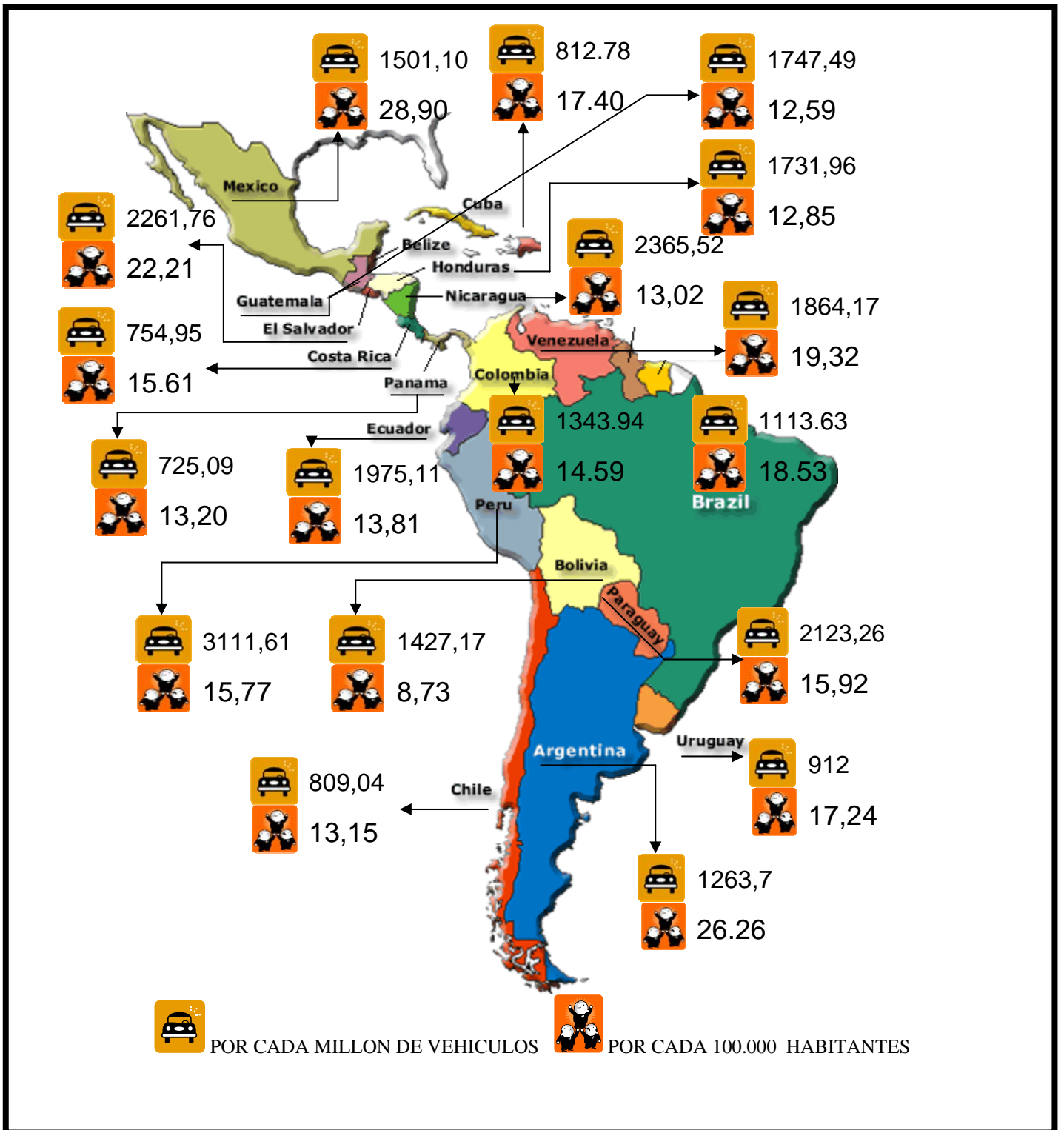
1. Los datos obtenidos de las distintas fuentes oficiales de todos los países de la región son en su mayoría "datos duros", **es decir que no se ajustan a un seguimiento (recomendado internacionalmente) de 30 días de evolución de las muertes derivadas de accidentes del tránsito.** En todos los casos los hemos actualizado aplicando el coeficiente recomendado por Naciones Unidas (se aplica el FC de España 1992 : 1.3). 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.

QUINTO REPORTE MERCOSUR Y TERCER LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

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



QUINTO REPORTE MERCOSUR Y TERCER LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL



QUINTO REPORTE MERCOSUR Y TERCER LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

COSTOS DE LOS SINIESTROS VIALES

En el presente Reporte asumimos un nuevo desafío: establecer en la forma más aproximada posible los valores económicos mínimos que nuestras sociedades afrontan como costos derivados de los siniestros viales.

Evidentemente ello no será una tarea fácil.

Muchos de los valores a considerar no pueden obtener una ponderación precisa en función de la gran dispersidad de criterios a la hora de fijarlos en los casos concretos.

Rubros tales como, "lucro cesante" y "daño moral" por la pérdida de vida o, las disminuciones de las capacidades físicas o psíquicas de los lesionados, ostentan valores totalmente dispares (a similar perjuicio) en las jurisdicciones de cada país (y en muchos casos aún entre las distintas jurisdicciones de una misma nación) resultando imposible, literalmente hablando, el determinar valores promedio.

Algo parecido ocurre con rubros referente al daño material producido al vehículo y a la infraestructura en cuanto a su reparación. "Mano de Obra" y "materiales", "estructuras", "repuestos" o "piezas de recambio", etc. son, si bien más mensurables, valores afectados por condiciones coyunturales y regionales del mercado.

Conscientes de ello, pero preocupados al fin, por generar herramientas útiles para la merituación de los costos económicos que la problemática le genera a la sociedad, el ISEV ha desarrollado un primer paso en la materia, imitando metodologías internacionales probadas en la confección de una MATRIZ DE COSTOS BASICOS SOCIALES derivados de los accidentes GRAVES del tránsito.

Debe quedar muy en claro que los resultados de la aplicación de dicha MATRIZ, son el PISO MINIMO que le cuesta a la sociedad el accidente vial GRAVE, en forma DIRECTA y prácticamente INMEDIATA. El costo TOTAL, que incluye además a la inmensa cantidad de accidentes leves supera largamente la cifra que se alcance con esta matriz.

Sin embargo, para el objetivo que perseguimos, que no es otro que comparar lo que se pierde con lo que se invierte en el tema, este COSTO MINIMO SOCIAL, basta y sobra.

Ahora bien, queremos expresar en forma breve y muy simple cuáles son los factores que considera la matriz para Argentina, pudiendo o no servir para cada nación:

1. RESPECTO AL FACTOR HUMANO:

Tres son los valores BASE establecidos (VIDA, DISMINUCION PERMANENTE, DISMINUCION TEMPORAL), asignándoles un valor promedio (de variabilidad periódica) base y limpio de toda

QUINTO REPORTE MERCOSUR Y TERCER LATINOAMERICANO DE SINIESTRALIDAD VIAL

consideración de las variables (edad, expectativa de sobrevivencia, patrimonio, profesión, etc.) que determinan montos por los rubros mencionados de "daño moral" y "lucro cesante".

2. RESPECTO AL FACTOR VEHICULO:

Se toma como valor base el porcentaje afectado del valor de mercado del vehículo. No se incluyen los costos derivados de la reparación ni el lucro cesante en función de actividad comercial del mismo.

3. RESPECTO AL FACTOR AMBIENTE:

Solo se toma en cuenta el valor del daño emergente en señales viales, estructuras, superficie de calzada. No se incluyen valores de reposición o reparación.

4. RESPECTO A COSTOS DE SALUD PUBLICA:

Se consideran valores mínimos de traslados de víctimas, intervención primaria, internación y recuperación. No se consideran los costos de rehabilitación ni la pérdida de expectativa laboral.

5. RESPECTO A COSTOS ADMINISTRATIVOS LEGALES:

Solo se consideran los básicos de la etapa sumarial y penal/correccional del proceso, es decir traslado y guarda provisoria de los vehículos siniestrados, relevamiento policial, costas, honorarios periciales y profesionales (fiscalía y defensoría).

Hemos recibido mucha información de algunos países a través de colegas o por investigación de nuestro Departamento. Sin embargo, solo en algunos pocos casos hemos podido "consolidar" el dato, ya que existen o contradicciones o diferente "ponderación" del costo. En algunos casos hemos recibido información que distingue el costo con víctima fatal del costo con lesionado.

En el Cuadro siguiente reflejamos los datos y esperamos en los futuros reportes continuar mejorando la información del rubro.

PAIS	COSTO PROMEDIO	OBSERVACIÓN
ARGENTINA	U\$S 37.155	Promedio por accidente grave con un mínimo de 1 lesionado grave.
BOLIVIA	U\$S 1.011	Promedio por accidente
BRASIL	U\$S 45.500	Promedio por accidente con víctima fatal (U\$S 5.500 con lesionado)
CHILE	U\$S 9.705	Promedio por accidente
COLOMBIA	U\$S 31.742	Promedio por accidente con víctima fatal (U\$S 5.566 con lesionado)
ECUADOR	U\$S 24.000	Promedio por accidente con víctima fatal
PANAMÁ	U\$S 37.500	Promedio por accidente fatal o grave
PERU	U\$S 317	Promedio por accidente
URUGUAY	U\$S 18.000	Promedio estimado