



Asociación para Políticas Públicas

Documento de Trabajo

ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ARGENTINA

Diego M. Fleitas

y

Alejandra Otamendi

Buenos Aires

Octubre 2007

ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ARGENTINA

INDICE

1. INTRODUCCIÓN

2. MUERTES POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN ARGENTINA

- Evolución.
- Sexo y Edad de la Víctimas.
- Medios de Transporte Involucrados en Accidentes.
- Evolución de los Accidentes de acuerdo al Medio de Transporte.
- Sexo y Edad de la Víctimas según Medio de Transporte.
- Relación entre el Medio de Transporte de la Víctima y el Medio de Transporte u Objeto que Colisiona.

3. MUERTES POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LAS PROVINCIAS

4. CONCLUSIONES

5. ANEXO ESTADISTICO

ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ARGENTINA

1. INTRODUCCION

En Argentina se produjeron 33.678 muertes por accidentes viales de 1997 al 2005, y sólo en dicho último año el número de casos fue de 3.612, lo que implicó una tasa de 10 víctimas fatales cada 100.000 habitantes¹. Asimismo en el 2005 como consecuencia de los accidentes hubo 97.945 heridos, de los cuales 12.685 fueron graves². Sin duda alguna la seriedad del problema que además de causar muertes, lesiona y deja discapacitados a miles de personas, destruye familias y provoca un perjuicio a la economía y al desarrollo del país, hace necesario una política responsable en el tema.

Con el fin de ver el real alcance de este flagelo y contribuir con el diseño de medidas de prevención, la Asociación para Políticas Públicas (APP) ha iniciado una serie de estudios sobre el impacto que tienen los accidentes de tránsito en la Argentina. En este primer trabajo se procesó y analizó la base de datos de Causas Externas de Mortalidad del Ministerio de Salud de la Nación, de la que surge el sexo y edad de la víctima, lugar y año de fallecimiento, medio de transporte en el que iba, y medio de transporte u objeto contra el que colisionó de cada caso ocurrido entre 1997 y el 2005. Tanto esta base de datos como nuestros criterios de análisis siguen los estándares de la Organización Mundial de la Salud³.

Antes de continuar, es de señalar que los resultados obtenidos son similares, con alguna variación, a los de fuentes oficiales como los del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT) o la Dirección Nacional de Política Criminal (DNPC), mientras que son notablemente menores a los mencionados recientemente por diferentes estudios en Argentina.⁴ Esta menor cantidad de casos de ninguna forma le quita gravedad al problema y es precisamente por nuestra preocupación que lo investigamos, en el convencimiento que el

¹ Esta tasa fue calculada en base de la población del Censo 2001.

² Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT)

³ Al analizar la base de datos seleccionamos como accidentes viales los siguientes códigos de causa de muerte del ICD-10: V01-V04, V06, V09-V80, V87, V89, V99, los cuales se encuentran comprendidos dentro del criterio seguido por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

⁴ En el año 2005 de acuerdo al RENAT hubo 3.378 muertes y conforme a la DNPC fueron 3.443 casos (ver www.renat.gov.ar y www.indec.gov.ar/principal.asp?id_tema=367).

Por otro lado, hay que destacar que si bien algunos estudios han utilizado lo que se llama un "factor de corrección", es decir un coeficiente por el que se multiplica el número de muertes informadas para estimar las realmente ocurridas, nosotros consideramos conveniente no usarlo por las siguientes razones:

Primero porque la misma OMS **no** lo utiliza en sus reportes estándares. Segundo porque los factores de corrección usualmente se utilizan para solucionar la "distorsión" de estadísticas policiales, y en este caso son estadísticas de salud. Tercero, el factor de corrección más citado, de un 30% para Argentina, fue resultado de un estudio terminado en el año 1998 para toda Latinoamérica (IADB 1998), luego de ello ha habido cambios tanto en las estadísticas policiales como las de salud de nuestro país, por lo que la utilización ahora de dicho coeficiente es aventurada y puede dar resultados inexactos.

Por último es de señalar que en la Argentina las estadísticas del sistema de salud categorizarían como muertes por accidentes las ocurridas 30 días después del hecho, así que por tal cuestión no habría razón para usar un factor de corrección.

Sobre esta discusión se puede ver los siguientes textos: JACOBS, AERON-THOMAS Y ASTROP "Estimating global road fatalities", TRL, 2000 y INTER AMERICAN DEVELOPMENT BANK "Review of traffic safety Latin America and Caribbean region", 1998.

desarrollo de políticas efectivas de prevención de un tema tan serio se debe basar en trabajos debidamente fundamentados.

Con relación a los hallazgos de este estudio, es de resaltar que la citada tasa de 10 muertes por accidentes cada 100.000 habitantes en la Argentina es similar al resto de los países del Cono Sur (Uruguay con 10 y Chile con 10,7), notablemente más baja que el resto de América Latina (Ecuador con 16,9, Perú 17,6, Venezuela 23,1, Colombia 24,2 y Brasil 25,6), pero más alta que países europeos como el Reino Unido (5,6) o Portugal (4,5).⁵

Respecto a la evolución de la cantidad de muertes en accidentes de tránsito, nos encontramos que de 1997 al 2005 disminuyeron un 5%. Sin embargo, luego de una abrupta caída en el 2002 hubo un aumento del 13% entre dicho año y el 2005, tendencia creciente que se habría mantenido en los años subsiguientes, conforme a datos parciales de Salud y del RENAT.

A pesar del mencionado leve descenso, hubo medios de transporte en los que el número de víctimas aumentó notablemente entre 1997 y el 2005. Por ejemplo, las muertes de ciclistas se incrementaron un 99%, las de motociclistas un 65,5%, y las de ocupantes de transporte pesado un 36,4%. Evidentemente esto nos señala áreas críticas en las que es necesario una mayor atención a la hora de desarrollar políticas.

En el caso de las muertes de ciclistas consideramos que es un llamado de atención respecto a la necesidad de una infraestructura y cultura vial adecuadas en forma previa a la promoción del uso de bicicletas. Con relación a los motociclistas es de notar que entre 1997 y el 2005 las muertes causadas por chocar contra motos aumentaron un 300%⁶, lo cual nos indica que hay problemas muy serios tanto en su uso como en el control por parte del Estado.

La composición por sexo y edad de las víctimas, nos muestra que la gran mayoría son hombres y jóvenes. El 76% es de sexo masculino y los grupos etarios con más casos son los que van de 15 a 29 años, lo cual sin duda se encuentra vinculado con un mayor uso del automóvil por parte de los hombres, y a su vez con una mayor cultura de riesgo tanto de los hombres como de los jóvenes, en comparación con las mujeres o con otros grupos etarios.

⁵ El dato de la Argentina corresponde al año 2005, el resto se refiere al año 2000, excepto para Brasil (1995), Colombia (1998) y Chile y Reino Unido (1999) y tienen como fuente: OMS *"Informe Mundial sobre la Prevención de los Accidentes Causados por el Tránsito"*, Washington, 2004.

⁶ La definición de medio de transporte contra el que se choca dice de "vehículos de motor de 2 o 3 ruedas" que nosotros asumimos que son en su enorme mayoría motocicletas.

Sin embargo, del estudio también surge que los niños y los ancianos son grupos etarios particularmente vulnerables. Por ejemplo, entre 1997 y el 2005 murieron 416 niños de 0 a 1 año de edad, más del doble que en las edades que le siguen, lo cual indica no solo la indefensión sino que también la irresponsabilidad de sus familiares al transportarlos y la necesidad de implementación de medidas para prevenir la muerte de bebés en accidentes de tránsito.

Por otro lado, los ancianos tienen tasas muy altas de mortalidad en accidentes. En el caso de las muertes de peatones, los 552 casos del grupo etario de 75 años prácticamente duplican la cantidad de cualquiera de los demás grupos.

Del total de muertes en la que se encuentra registrado el medio de transporte de la víctima, el 59,7% iban en automóvil (14.066 víctimas) , el 18,9% eran peatones (4.446) , el 8,6% motociclistas (2.036) , y el 6,2% ciclistas (1.464 víctimas) , entre otros.

En cuanto a los medios de transporte que colisionan contra la víctima, del total de casos que hay información, los automóviles o camionetas ocupan un primer lugar con el 47,9% (5.222 muertes), seguidos por el transporte pesado o autobuses con el 20,8% (2.274), y las motocicletas con el 4,6% (497) . Además, el 4,8% de los accidentes se producen por colisión contra un objeto fijo u estacionado (524) , y el 18,2% por vuelco o despiste (1.980 muertes).

Al respecto, es de notar que si bien los ocupantes de transporte pesado y los autobuses tienen en sí un número relativamente pequeño de víctimas, al mismo tiempo y lógicamente, el choque contra el transporte pesado y autobuses es responsable de un alto porcentaje del total de las muertes. En tal sentido, un estudio realizado por la Dirección Nacional de Política Criminal sobre los accidentes ocurridos en todo el país en el año 2003 también nos muestra que el 23% de las muertes fueron provocadas por choques contra camiones (514 casos), un 7% contra colectivos (165 casos) y un 3% contra micros de larga distancia (63 casos). Por lo que sin duda habría que revisar las políticas de control del transporte público y de camiones.

Con relación a la cantidad de casos por Provincia entre 1997 y el 2005, vemos que en términos absolutos la mayor cantidad se concentra obviamente en Provincias grandes como Buenos Aires, Santa Fe, Mendoza y Córdoba. Sin embargo, al analizar los accidentes con relación a la población de cada jurisdicción, nos encontramos que las Provincias con tasas más altas de muertes por accidentes viales son San Luís (tasa de 24,5 muertes cada 100.000 habitantes), Santa Cruz (22,6), La Pampa (21,4) y Mendoza (20,5). Mientras, que las jurisdicciones con las tasas más bajas son Córdoba (7.7), Ciudad de Bs. As. (7.5), Prov. de Bs. As. (7.4), y Tucumán (4.7).

Estas diferencias de tasas de mortalidad por accidentes en las Provincias podría tener muchas explicaciones, vinculadas a las características del tránsito vehicular, del estado y extensión de la infraestructura vial, del parque automotor, de los sistemas de control, o incluso la “cultura” de manejo en cada Provincia. Ese es el caso de la distinta utilización que habría de cinturón de seguridad por jurisdicción. De acuerdo a una encuesta del Ministerio de Salud de la Nación, en la Ciudad de Buenos Aires un 78,1% de los usuarios de autos dicen utilizar siempre cinturón de seguridad, seguida por la Provincia de Buenos Aires con un 47,4%, mientras que en el otro extremo se encuentran Santiago del Estero con el 18% y Salta donde sólo el 19,9% utilizaría siempre el cinturón.⁷

Por último, más allá de las cuestiones vinculadas a infraestructura o al parque automotor que sin dudas son importantes, queremos destacar que el eje de las políticas para prevenir y disminuir accidentes viales no debe ser la aprobación de normas fijando estándares imposibles o penas cada vez más altas, ya que no cambian la realidad y lo que hacen es favorecer la corrupción y la anomia. En cambio el eje debe estar puesto sobre todo en la efectiva educación, es decir el aprendizaje, y en la real aplicación de normas razonables, en el monitoreo de su cumplimiento y en la sanción de su infracción, es decir que debemos preocuparnos no solo respecto a que los ciudadanos respeten las normas, sino que también las autoridades pertinentes (policía, ministerios, jueces, provincias y municipalidades) las hagan cumplir.

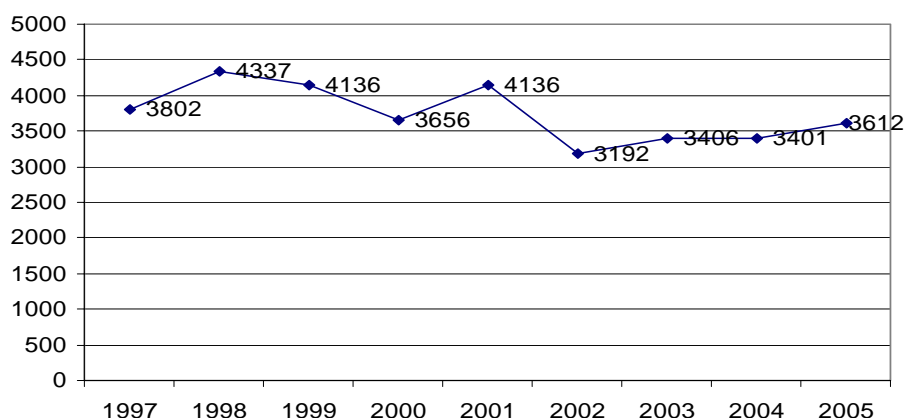
⁷ Datos extraídos de la Primera Encuesta Nacional de Factores de Riesgo, Ministerio de Salud de la Nación, 2006.
Diego M. Fleitas y Alejandra Otamendi “Accidentes de Tránsito en Argentina”
Asociación para Políticas Públicas

2. MUERTES POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN ARGENTINA

- Evolución

En el siguiente cuadro vemos la evolución de la cantidad de muertes en accidentes de tránsito, la cual ha tenido varios cambios abruptos. Así, de 1997 al 2005 los casos disminuyeron en total un 5%, teniendo una brusca caída en el 2002, para luego aumentar 13% entre dicho año y el 2005.

Argentina - Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito por Año (1997-2005)



Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.

La tendencia creciente en el 2005 habría luego continuado, por ejemplo de acuerdo a la base de datos del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires, las muertes por accidentes viales aumentaron un 9% del 2005 al 2006 en esa Provincia, y se puede suponer que las cifras nacionales no deben ser muy diferentes. De hecho, conforme al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT) en Argentina los accidentes aumentaron un 13% entre el 2005 y el 2006.

La variación del número de accidentes viales puede deberse a muchos factores, entre ellos problemas en los datos, lo cual exige un estudio más detallado para determinar las verdaderas causas. Hecha esta salvedad, y en el caso argentino son de mencionar como hechos concretos que pueden haber contribuido a la disminución de los accidentes, la finalización de autovías en la segunda mitad de los años 90, la mejora de la calidad del parque automotor por su modernización (ej plan canje), algunas políticas de control y concientización, y la crisis económica en el 2002. Mientras que son factores que pueden haber tendido a provocar más accidentes, el aumento del parque automotor, la saturación de la infraestructura vial, y una mayor actividad económica luego de la salida de la crisis.

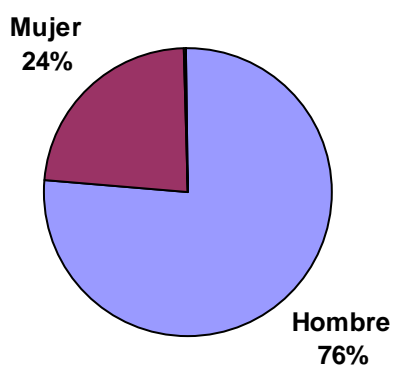
Por otro lado, es importante aclarar que al analizar la variación de los datos de mortalidad a lo largo de los años por Provincia, hemos encontrado que a partir del año 2002 se produce una abrupta caída de los casos en la Ciudad y en la Provincia de Buenos Aires. Dicha caída fue notablemente mayor que en otras jurisdicciones, y al mismo tiempo aumentó en forma inversamente proporcional una categoría residual de mortalidad no incluida en accidentes de tránsito⁸, incremento que no ocurrió en otras jurisdicciones. Además, las estadísticas de muertes por accidentes de tránsito del RENAT y la DNPC para la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires a partir del 2002 nos muestran valores más altos que las del Ministerio de Salud (Ver en Anexo).

Todo ello nos permite inferir que hubo un cambio de criterio en la forma de categorizar los casos, y una de las consecuencias de ello es que en la realidad habría habido más muertes por accidente de tránsito que las cifras de Salud que hemos referenciado previamente. Al respecto, si bien no estamos en condiciones de determinar con exactitud cual es la magnitud de dicha diferencia, se puede suponer que habrían sido algunos cientos de casos más por año.

- Sexo y Edad de la Víctimas

Los hombres constituyen el mayor número de víctimas de accidentes de tránsito ya que representan el 76% de los casos (1997-2005), como lo muestra el siguiente gráfico.

Argentina
Muertes por Accidentes de Tránsito según Sexo
de la Víctima (1997-2005) en %



Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.

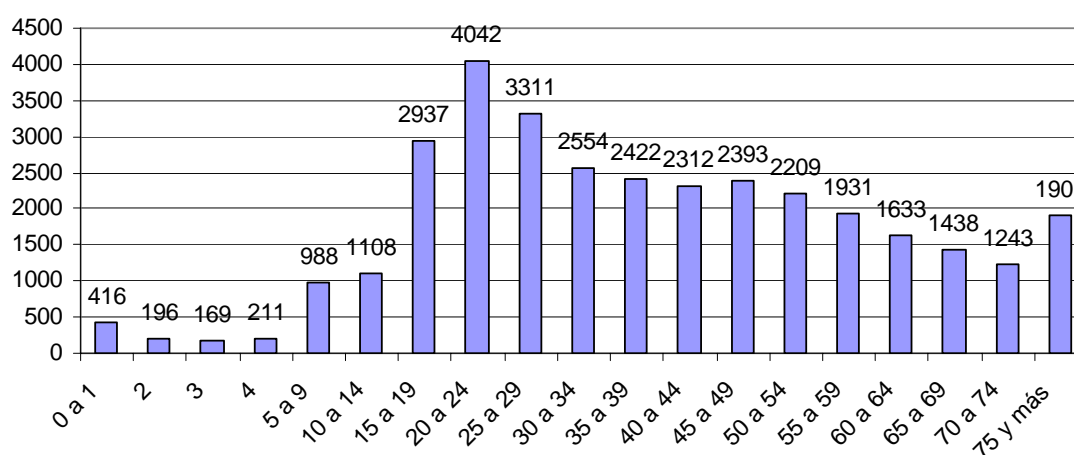
Con relación a la edad de las víctimas de accidentes de tránsito, es de resaltar que los jóvenes de 20 a 24 años constituyen el grupo etario en el cual ocurre el mayor número de

⁸ La categoría residual que aumentó es la X59 "Exposición a factores no especificados".

casos (4.042 muertes). Si consideramos a las víctimas cuyas edades van desde los 15 a los 29 años, grupo etario definido por la OMS, éstas constituyen el 30,5% del total de casos.

En general, se suele explicar dicha tendencia aludiendo al comportamiento riesgoso característico de la población joven (*risk taking behaviour*), al mayor consumo de alcohol al manejar y al menor uso de cinturón de seguridad por los jóvenes.⁹ Como lo señala la OMS, ser hombre y joven constituye un importante factor de riesgo de accidentes de tránsito.¹⁰ De hecho, en la Argentina el grupo de jóvenes de 18 a 24 años, es que el menos usa cinturón de seguridad en comparación con otros grupos etarios.¹¹

Argentina - Muertes por Accidentes de Tránsito según Grupo Etario (1997-2005) cantidad



Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.

Otro dato que resulta preocupante es la muerte de niños por año a causa de accidentes de tránsito. Como figura en el gráfico, entre 1997 y 2005 murieron un total de 3.088 menores de 15 años como consecuencia de accidentes viales, es decir, un promedio de 343 muertes al año. Más alarmante es aún el dato si se considera la muerte de 416 bebés menores de 1 año, más del doble que en las edades que le siguen, lo cual es señal no sólo de su mayor vulnerabilidad sino que también la irresponsabilidad de los familiares al transportarlos y la necesidad de implementación de medidas para prevenir muertes de bebés en accidentes.

Asimismo, los grupos de ancianos son particularmente vulnerables a los accidentes, y de hecho tienen las tasas más altas de mortalidad (ver Anexo), en particular en el caso de los peatones. Esto se puede deber a que el deterioro de reflejos o pérdida de capacidad de

⁹ Primera Encuesta Nacional de Factores de Riesgo, Ministerio de Salud de la Nación, 2006. Sólo el 36,7% de las personas de 18 a 24 años refirieron utilizar siempre el cinturón de seguridad, siendo el grupo de edad con menor porcentaje de uso.

¹⁰ OMS op. cit.

¹¹ Primera Encuesta Nacional de Factores de Riesgo, Ministerio de Salud de la Nación, 2006. Sólo el 36,7% de los encuestados de 18 a 24 años manifestaron utilizar siempre el cinturón de seguridad, siendo el grupo de edad con menor porcentaje de uso. Mientras que por ejemplo en el grupo de 35 a 49 años dicho porcentaje fue del 51,6%

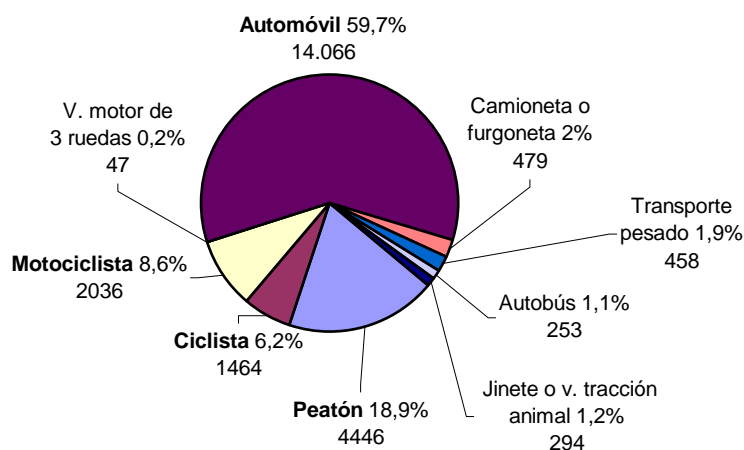
reacción, sumada a compartimientos imprudentes y a un medio hostil, aumentan las probabilidades de accidente.

- Medios de Transporte Involucrados en Accidentes

A efectos de este trabajo se ha agrupado la información sobre las características del accidente brindada por el Ministerio de Salud, en dos dimensiones, por un lado el medio de transporte de la víctima, esto es, si era peatón, ciclista, motociclista, ocupante de vehículo, etc. Por el otro, el medio de transporte u objeto que colisiona contra la víctima y que le produce la muerte, que son: peatón o animal, vehículo de pedal, vehículo de motor de 2 o 3 ruedas, automóvil, camioneta o furgoneta, transporte pesado o autobús, tren o vehículo de rieles, otros vehículos sin motor, objeto fijo o estacionado, o sin colisión.

En el siguiente cuadro sobre el medio de transporte de la víctima, vemos que del total de casos en que se encuentra registrado, el 59,7% iban en automóvil, el 18,9% eran peatones, el 8,6% los motociclistas, y el 6,2% ciclistas, entre otros.¹²

Argentina
Muertes por Accidentes de Tránsito según Medio de Transporte de la Víctima
(1997-2005) % y cantidad

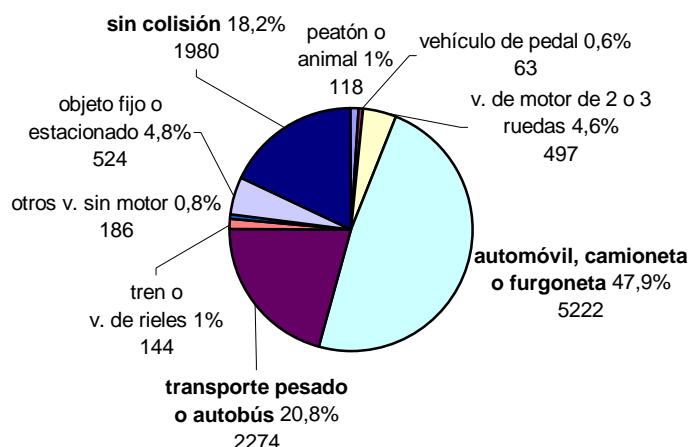


Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.
Nota: porcentajes calculados excluyendo los casos sin datos.

¹² El número de muertes en accidentes de tránsito que no se tienen datos sobre el medio de transporte de la víctima es 13.611 y no han sido tenidos en cuenta a la hora de calcular los porcentajes.

Con relación al medio de transporte u objeto que colisiona contra la víctima vemos que, del total de casos que se encuentra dicha información registrada, la mayoría de las muertes se producen contra automóviles, camionetas o furgonetas (47,9%), seguida por los accidentes contra transporte pesado o autobús (20,8%), sin colisión (18,2%), contra objeto fijo o estacionado (4,8%) o contra vehículo de motor de dos o tres ruedas (4,6%)¹³.

Argentina
Muertes por Acc. de Tránsito según Objeto contra el que colisiona la Víctima
 (1997-2005) en % y cantidad



Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.
 Nota: se excluyeron los casos sin datos sobre el objeto de colisión.

Al respecto es de notar que si bien los ocupantes de transporte pesado y los autobuses tienen en sí un número relativamente pequeño de víctimas, al mismo tiempo y lógicamente, el choque contra ellos es responsable de un número muy alto de muertes, 2.274 casos entre 1997 y el 2005.

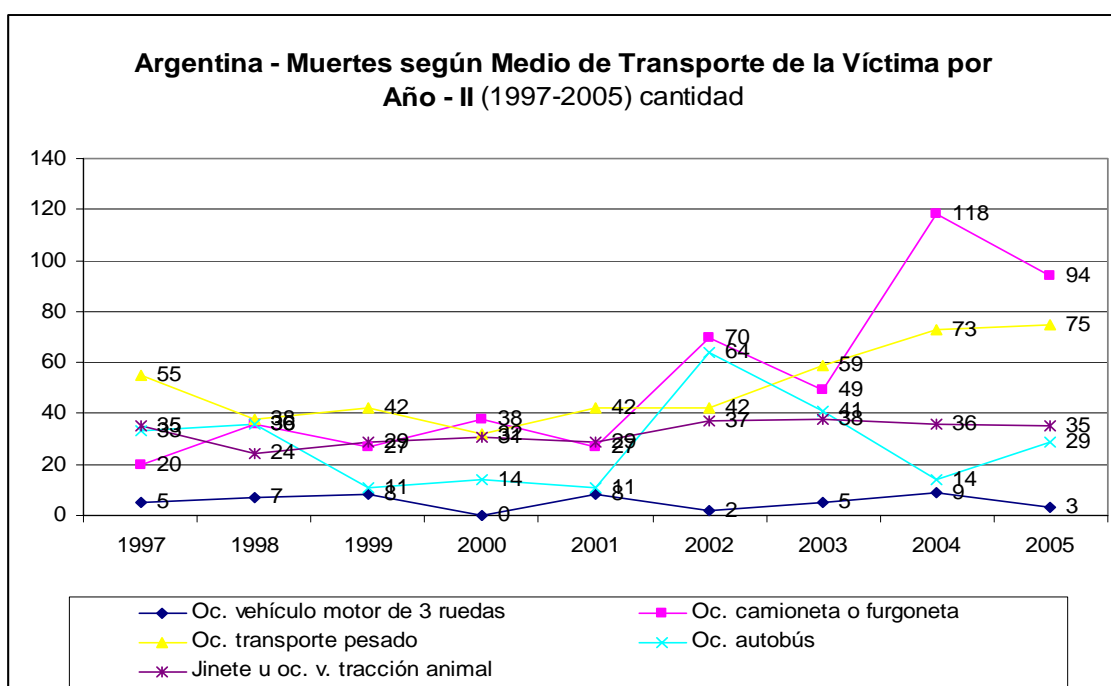
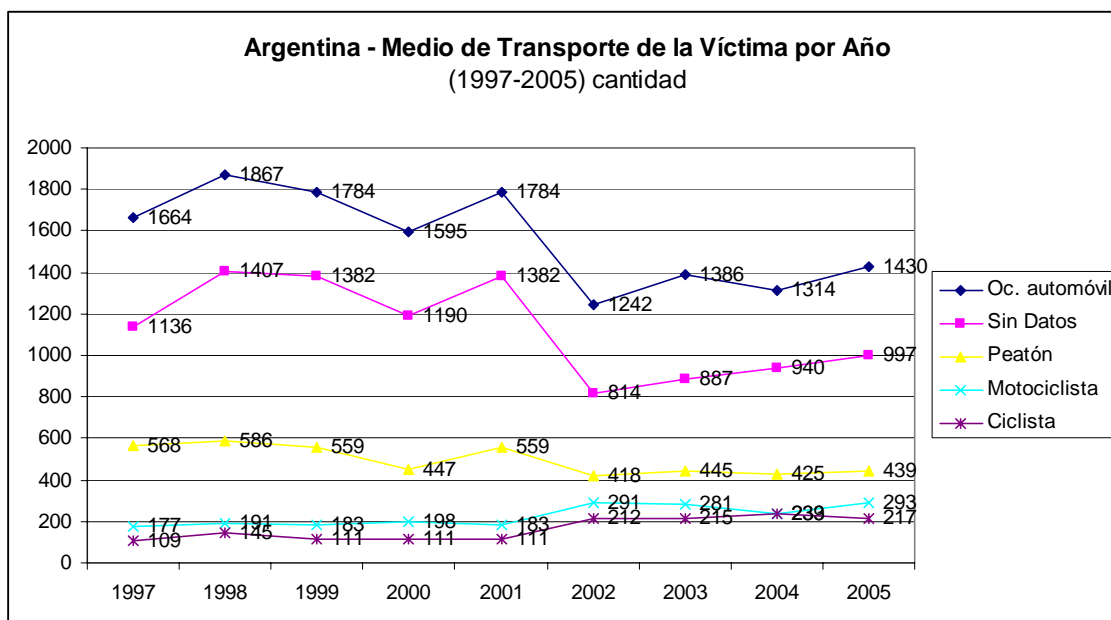
En tal sentido un estudio realizado por la Dirección Nacional de Política Criminal sobre los accidentes ocurridos en todo el país en el año 2003 también nos muestra que el 23% de las muertes fueron provocadas por choques contra camiones (514 casos), un 7% contra colectivos (165 casos) y un 3% contra micro de larga distancia (63 casos)¹⁴. Todo lo cual nos muestra la necesidad de revisar las políticas de control del transporte público y de camiones

- Evolución de los Accidentes de acuerdo al Medio de Transporte

¹³ Es de notar que hay un número importante de casos, 22.476, de los que no se tiene información de contra qué chocan, y que no han sido tenidos en cuenta a efectos de calcular los porcentajes.

¹⁴ DNPC "Homicidios Culposos en Accidentes de Tránsito, Año 2003, República Argentina"

En los siguiente gráficos se observa la evolución de 1997 al 2005 de las muertes en los distintos medios de transporte. El número de víctimas ocupantes de automóviles disminuyó un 14% y el de peatones un 22,7%. Mientras que se incrementó la cantidad de muertes de ciclistas el 99%, de motociclistas el 65,5%, de ocupantes de transporte pesado el 36,4% y de ocupantes de camionetas y furgonetas el 370%.



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.

Respecto a la disminución de muertes de peatones quizás ese número no refleja la realidad sino el antecitado problema de los datos de la Ciudad de Buenos Aires, jurisdicción donde las muertes de peatones tienen un peso importante. Con relación al gran aumento de las

muerter en camionetas hay que tener precaución a la hora de interpretarlo ya que no son numerosos casos y podría haber un problema estadístico, de todas formas habría que ver si en parte no reflejan un eventual aumento del parque de camionetas.

Mientras que el mencionado gran incremento de las muertes de ciclistas, el 99%, y de motociclistas, el 65,5% (que por su número de casos hacen que sean estadísticamente más confiables), nos señala claramente áreas críticas. En el caso de las muertes de ciclistas consideramos que es un llamado de atención respecto a la necesidad de una infraestructura y cultura vial adecuadas en forma previa a la promoción del uso de bicicletas. Con relación a las motocicletas el gran aumento del 300% de las muertes causadas por choques contra ellas de 1997 al 2005 también nos indica que hay problemas muy serios tanto en su uso como en el control por parte del Estado¹⁵.

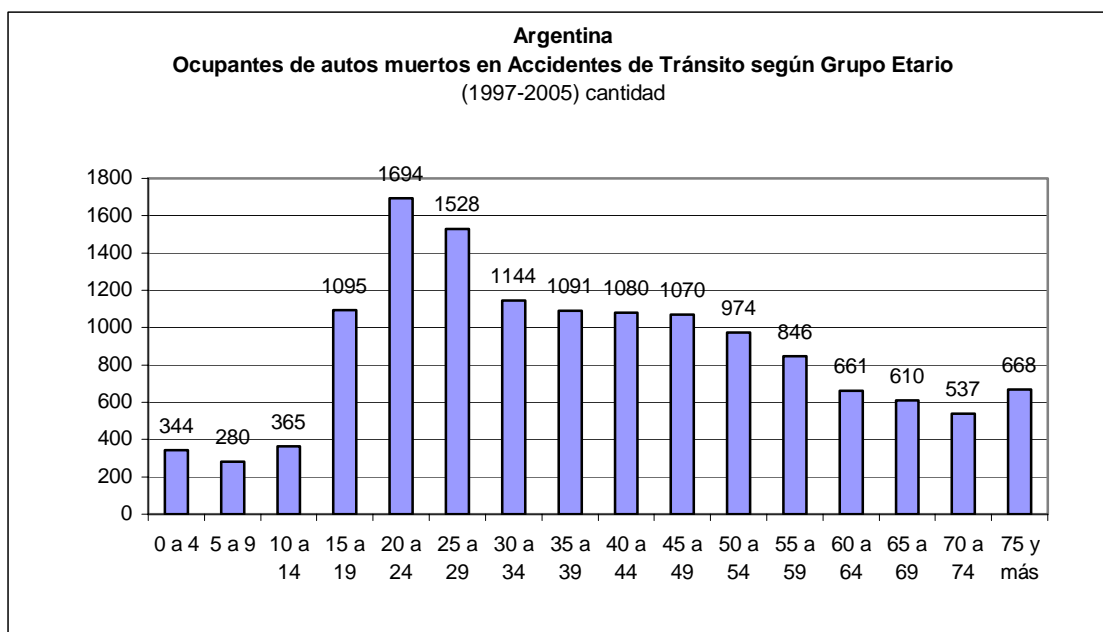
- Sexo y Edad de la Víctimas según Medio de Transporte

Si bien son hombres la mayor parte de las víctimas de accidentes de tránsito (76%), la proporción varía de acuerdo al medio de transporte. Como es de esperar, los hombres están más expuestos a tener accidentes en los medios de transporte que ellos utilizan más que las mujeres, como es el caso de las motos donde el 83% de los muertos son hombres, las bicicletas (84,4%), el transporte pesado (88,4%). Dicha proporción baja levemente en el caso de los autos (74,3%) y las camionetas (74,3%).

En el caso de los autobuses las mujeres se exponen de manera similar a los hombres a sufrir un accidente, y consecuentemente ellas representan el 45,8% de las muertes en este medio. En cambio, resulta llamativo que el 71,8% de los peatones muertos por accidentes de tránsito sean hombres, y como se puede suponer que no hay diferencias por sexo entre el número general de peatones, esta mayor proporción de hombres indicaría un comportamiento más riesgoso de ellos en la vía pública en comparación con las mujeres.

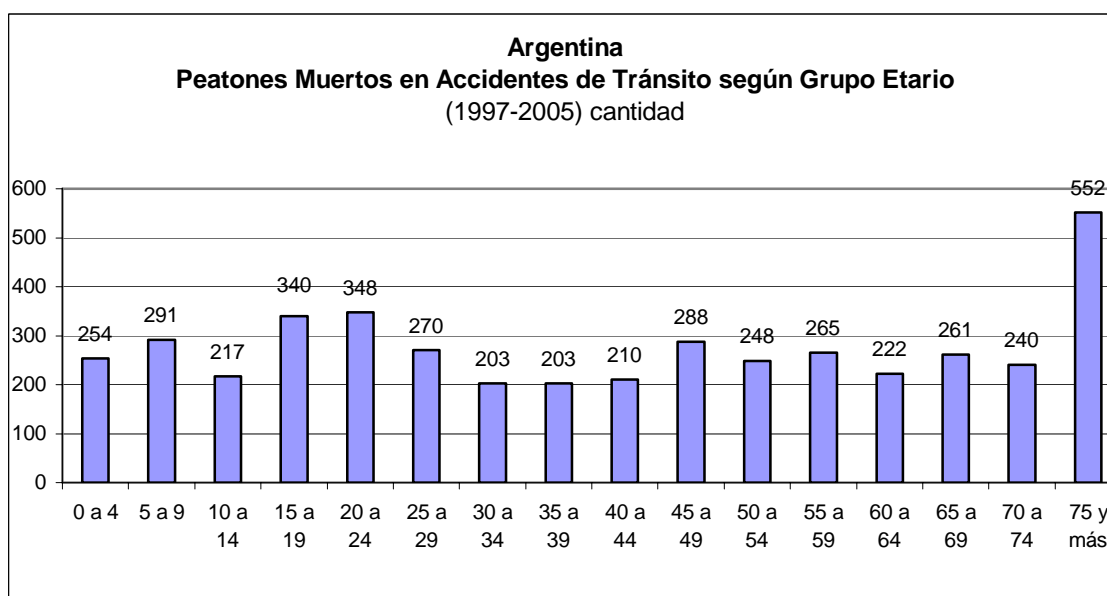
Con relación a la edad de las víctimas en los diferentes medios de transporte, en los siguientes gráficos podemos ver en el caso de los ocupantes de automóviles que el pico de 1.694 casos es el grupo etario de 20 a 24 años (entre 1997 y 2005).

¹⁵ En el citado Anexo se puede observar el aumento de otros accidentes pero no consideramos que era relevante referenciarlos, ya que dichos aumentos eran similares al incremento del nivel de registración de datos que también había ocurrido en el mismo período. Además, en algún tipo de accidentes el poco número de casos hacía la variación poco significativa.



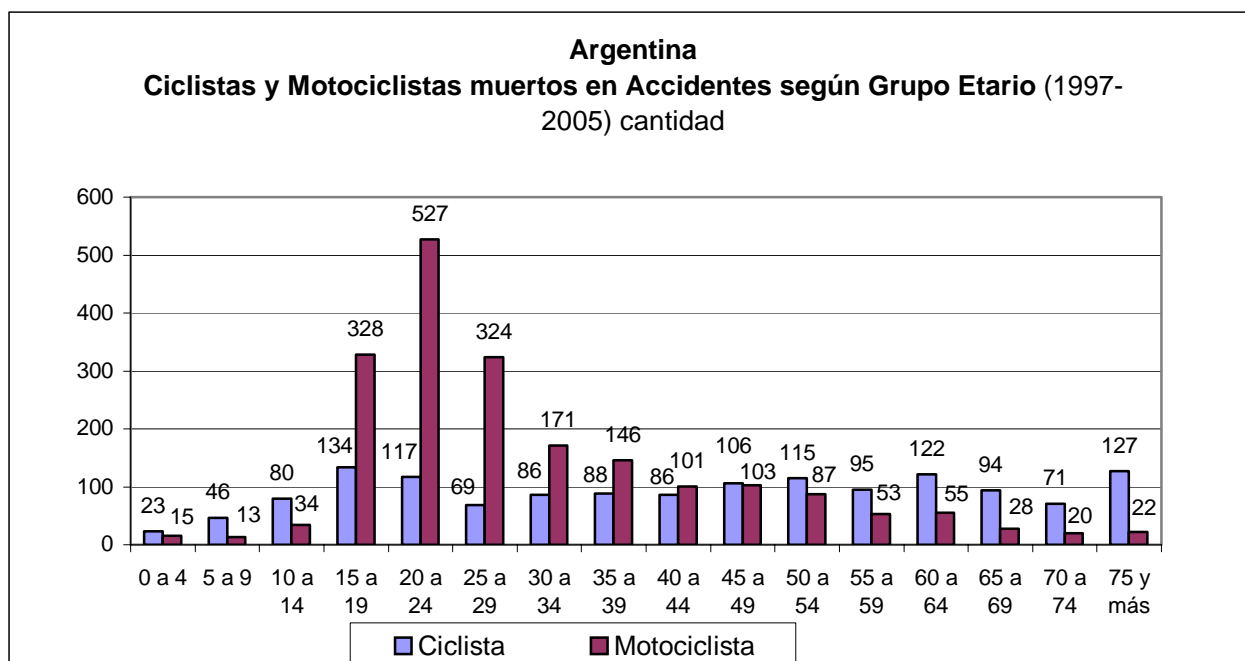
Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.

Por su parte, la edad de los peatones muertos en accidentes es más uniforme, salvo en el caso del grupo de mayores de 75 años que constituye el grupo más vulnerable, ya que con 552 casos tiene más del doble de víctimas de prácticamente todos los grupos etarios.



Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.

En el caso de los motociclistas podemos ver en el siguiente cuadro que los grupos de jóvenes son los que tiene mucho más víctimas que el resto, lo cual debe estar relacionado tanto con un mayor uso de motos por ellos como con las conductas riesgosas de los jóvenes.



Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.

En el caso de los ciclistas la distribución de víctimas por edad es mucho más uniforme. En ambos casos, motos y bicicletas, se debe destacar la existencia de víctimas menores de 5 años quienes son mucho más vulnerables en un accidente, pero no obstante ello son transportados en medios particularmente riesgosos, o en el caso de la bicicleta se los deja utilizarlas por si solos en lugares peligrosos.

- Relación entre el Medio de Transporte de la Víctima y el Medio de Transporte u Objeto contra el que Colisiona

En los accidentes fatales existe cierta vinculación entre medio de transporte de la víctima y el vehículo u objeto contra el que colisiona. Por ejemplo, los ocupantes de vehículos pesados como camionetas, camiones y buses se ven principalmente afectados por vuelcos o choques contra vehículos de igual o mayor peso, mientras que los peatones y los ocupantes de autos son los más vulnerables a los numerosos automóviles en circulación¹⁶.

Como dijimos, la mayoría de los peatones mueren en accidentes de tránsito al ser embestidos por automóviles, camionetas o furgonetas (69,4% o 1.942 casos entre 1997 y 2005) y luego por transporte pesado o autobús (25,1% o 704 casos). Lo mismo ocurre con los ciclistas (64% contra autos camionetas o furgonetas y 20,2% contra transporte pesado o

¹⁶ A efectos del cálculo de los porcentajes citados en esta sección no se tuvieron en cuenta los casos en los que no había información sobre el medio de transporte u objeto contra el que se chocó. Es de señalar que las categorías de transporte de la víctima, y de medio de transporte u objeto contra el que choca no son exactamente iguales, por ejemplo en este último caso automóviles y furgonetas están agrupados en una sola categoría, etc...

autobús). Sin embargo, los ciclistas también mueren en accidentes de tránsito que no son producto de colisión alguna (9%).

En el caso de motociclistas si bien la mayoría de las muertes se deben a colisiones contra automóviles, camionetas o furgonetas (48% o 708 casos entre 1997 y 2005) y contra transporte pesado o autobús (19,3% o 284 casos), un porcentaje importante no muere por colisiones, sino probablemente por caídas o vuelcos (15,4% o 227 casos en igual período). Finalmente, 7,4% de los motociclistas muere por chocar contra un objeto fijo o estacionado, como por ejemplo árboles o guardarailes.

Por su parte, los ocupantes de automóviles mueren en primer lugar a causa de colisiones contra otros automóviles, camionetas o furgonetas (37,6% o 1.668 casos entre 1997 y 2005) y luego no en colisiones, sino por posibles vuelcos (27,5% o 1220 casos), el 16,3% muere por chocar contra transporte pesado o autobuses (722 casos), y el 8,3% por colisión contra un objeto fijo o estacionado (368 casos).

A su vez, los ocupantes de camionetas o furgonetas mueren mayoritariamente por vuelcos o sin colisión (43%), luego por chocar contra transporte pesado o autobuses (25,2%), contra automóviles, camionetas o furgonetas (14,1%) y contra objeto fijo o estacionado (9,3%), entre otros. Una distribución similar se repite en el caso de los ocupantes de transporte pesado y de autobuses, ya que un gran porcentaje de ellos mueren en accidentes sin colisión (47,5% y 49,5% respectivamente), contra transporte pesado o autobuses (41% y 38% respectivamente) y luego contra automóviles, camionetas o furgonetas (4,4% y 7% respectivamente).

3. MUERTES POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LAS PROVINCIAS

El número de muertes por accidentes viales por Provincia entre 1997 y el 2005 se concentra lógicamente en Provincias grandes como Buenos Aires con 9.252 casos, Santa Fe con 3.888, Mendoza con 2.911 y Córdoba con 2.128 muertes (Ver estadísticas completas en Anexo).

Sin embargo, al analizar los accidentes con relación a la población de cada jurisdicción, nos encontramos que las Provincias con tasas más altas de muertes por accidentes viales son San Luís (tasa de 24,5 muertes cada 100.000 habitantes), Santa Cruz (22,6), La Pampa (21,4) y Mendoza (20,5). Mientras que las jurisdicciones con tasas bajas son Córdoba (7,7), Ciudad de Bs. As. (7,5), Prov. de Bs. As. (7,4), y Tucumán (4,7).

Tasas Promedio de Muertes por Accidentes de Tránsito (1997-2005)	
Provincia	Tasa c/ 100.000 hab.
SAN LUIS	24.46
SANTA CRUZ	22.62
LA PAMPA	21.42
MENDOZA	20.48
RIO NEGRO	16.82
SAN JUAN	16.02
NEUQUEN	15.40
CATAMARCA	15.31
CHACO	15.07
SANTA FE	14.40
CHUBUT	14.28
JUJUY	14.27
LA RIOJA	14.25
MISIONES	13.81
FORMOSA	12.47
CORRIENTES	10.16
SGO. ESTERO	9.93
SALTA	9.79
T.DEL FUEGO	9.78
ENTRE RIOS	9.11
CORDOBA	7.71
CIUDAD BS AS	7.50
BS. AIRES	7.43
TUCUMAN	4.79

Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.

Nota: Tasas cada 100.000 habitantes (base: Censo 2001)

Estas diferencias de tasas de mortalidad por accidentes en las Provincias podría tener muchas explicaciones vinculadas a las características del tránsito vehicular, del estado y extensión de la infraestructura vial, del parque automotor, de los sistemas de control, o incluso la “cultura” de manejo en cada Provincia.

Por ejemplo, es de resaltar la disimilitud que habría en la utilización de cinturón de seguridad por jurisdicción. De acuerdo a la Primera Encuesta de Factores de Riesgo realizada por el Ministerio de Salud de la Nación en el año 2006, en la Ciudad de Buenos Aires un 78,1% de los usuarios de autos dicen utilizar siempre cinturón de seguridad, seguida por la Provincia de Buenos Aires con un 47,4%, mientras que en el otro extremo se encuentran Santiago del Estero con el 18% y Salta donde sólo el 19,9% utilizaría siempre el cinturón.

Usa Siempre el Cinturón de Seguridad	
Provincia	%
CIUDAD BA	78,1
MENDOZA	58,9
MISIONES	57,6
NEUQUEN	55,4
SANTA FE	52
T. FUEGO	51,1
BS. AIRES	47,4
SANTA CRUZ	46,7
FORMOSA	46
CORDOBA	44,3
CHUBUT	41,7
RIO NEGRO	38,6
ENTRE RIOS	34,2
CORRIENTES	34
SAN LUIS	32,9
CHACO	30,4
LA PAMPA	30,1
CATAMARCA	28,2
TUCUMAN	28,2
SAN JUAN	27,5
JUJUY	26,1
LA RIOJA	22,9
SALTA	19,9
SGO. ESTERO	18
ARGENTINA	39,6

Fuente: Primera Encuesta Nacional de Factores de Riesgo, Ministerio de Salud de la Nación, 2006.

Asimismo, el distinto uso de cinturón de seguridad por provincias puede tener varias causas, tales como diferencias en la normas sobre el tema, en su aplicación por las autoridades, en el nivel educativo de la población, o en el respeto a las normas en general. Incluso, hemos encontrado una alta correlación entre Producto Bruto per capita provincial y el uso de

cinturón de seguridad,¹⁷ es decir, en las provincias con mayores ingresos las personas tienden a usar más el cinturón que en las provincias más pobres, lo cual sin duda se encuentra también vinculado al nivel educativo.¹⁸

El número de muertes en accidentes por Provincia entre 1997 y el 2005 ha aumentado en líneas generales. Sólo a modo de ejemplo, en Salta se incrementaron un 59,8% y en Entre Ríos un 25% (Ver Anexo). La Ciudad y la Provincia de Buenos Aires han sido una excepción a dicha tendencia, aunque tal como señaláramos previamente, ello se debe al menos en parte a un problema estadístico y no a un descenso real en las cifras, lo cual por el peso de dichas jurisdicciones incluso estaría afectando los totales nacionales,.

¹⁷ La correlación entre el Producto Geográfico Bruto per capita y los porcentajes de uso de cinturón tiene un coeficiente R de Pearson: .677**

¹⁸ Como lo destaca la Primera Encuesta Nacional de Factores de Riesgo del Ministerio de Salud de la Nación del año 2006, las personas con mayor nivel educativo y nivel de ingresos dicen utilizar el cinturón de seguridad siempre en mayor proporción que en el resto de los grupos sociales.

4. CONCLUSIONES

Las 33.678 muertes producidas en accidentes de tránsito de 1997 al 2005 en Argentina, mas los cientos de miles de heridos que habrían habido como consecuencia de dichos accidentes hacen imprescindible llevar políticas consistentes en el tema

En este trabajo hemos visto que especialmente son grupos de riesgo en los accidentes de tránsito los jóvenes y los ancianos, también hemos notado el gran incremento de accidentes de motos y bicicletas lo que las ha convertido en un área particularmente critica. De igual forma, las muertes provocadas por el choque contra camiones y ómnibus hacen necesario que le preste especial atención, como también a las muertes de peatones en las grandes ciudades y los accidentes de automóviles en las rutas. Otra cuestión destacable, es la gran diferencia de tasas de accidentes y de uso de cinturón de seguridad por provincias, lo que indica la necesidad de una mayor coordinación o monitoreo federal del tema.

Más allá de las cuestiones vinculadas a infraestructura o al parque automotor que sin duda inciden en los accidentes viales, queremos destacar que el eje de las políticas para prevenirlos y disminuir su número, no puede ser simplemente la aprobación de normas fijando estándares imposibles o penas cada vez más duras, ya que no cambian la realidad y lo que hacen es favorecer la corrupción y reforzar la anomia.

Sino que sobre todo el eje debe estar puesto en la efectiva educación, es decir el aprendizaje no el mero dictado de cursos, y en la real aplicación de normas razonables, en el monitoreo de su cumplimiento y en la sanción de su infracción, es decir que debemos preocuparnos no solo respecto a que los ciudadanos respeten las normas, sino que las autoridades pertinentes (policía, ministerios, jueces, provincias y municipalidades) las hagan cumplir y coordinen sus esfuerzos en ellos.

Próximamente esperamos poder investigar con más profundidad las características de los distintos tipos de accidentes, de los grupos vulnerables y del problema dentro de cada provincia. A su vez, pretendemos cruzar la información con variables geográficas, de infraestructura vial, de las características del parque automotor, sociodemográficas, y de las actitudes y comportamiento de la población y las autoridades con relación al tema. De tal forma buscamos contribuir a una mayor comprensión de las características y causas de los accidentes de tránsito, que sirva para disminuir las víctimas y el daño que los accidentes producen en nuestro país.

ANEXO ESTADÍSTICO

Muertes por Accidentes de Tránsito por Año y Provincia de Ocurrencia (1997-2005)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Total
CIUDAD BA	352	321	303	243	303	113	130	68	40	1873
	9.3%	7.4%	7.3%	6.6%	7.3%	3.5%	3.8%	2.0%	1.1%	5.6%
B. AIRES	1035	1327	1224	1071	1224	805	906	848	812	9252
	27.2%	30.6%	29.6%	29.3%	29.6%	25.2%	26.6%	24.9%	22.5%	27.5%
CATAMARCA	58	49	45	36	45	87	49	35	57	461
	1.5%	1.1%	1.1%	1.0%	1.1%	2.7%	1.4%	1.0%	1.6%	1.4%
CORDOBA	268	260	230	216	230	216	196	203	309	2128
	7.0%	6.0%	5.6%	5.9%	5.6%	6.8%	5.8%	6.0%	8.6%	6.3%
CORRIENTES	97	108	102	99	102	83	67	84	109	851
	2.6%	2.5%	2.5%	2.7%	2.5%	2.6%	2.0%	2.5%	3.0%	2.5%
CHACO	121	165	163	131	163	129	144	173	146	1335
	3.2%	3.8%	3.9%	3.6%	3.9%	4.0%	4.2%	5.1%	4.0%	4.0%
CHUBUT	63	81	65	51	65	46	48	49	63	531
	1.7%	1.9%	1.6%	1.4%	1.6%	1.4%	1.4%	1.4%	1.7%	1.6%
ENTRE RIOS	100	111	113	112	113	70	91	115	125	950
	2.6%	2.6%	2.7%	3.1%	2.7%	2.2%	2.7%	3.4%	3.5%	2.8%
FORMOSA	77	59	82	49	82	48	44	42	63	546
	2.0%	1.4%	2.0%	1.3%	2.0%	1.5%	1.3%	1.2%	1.7%	1.6%
JUJUY	87	109	74	74	74	70	84	92	122	786
	2.3%	2.5%	1.8%	2.0%	1.8%	2.2%	2.5%	2.7%	3.4%	2.3%
LA PAMPA	52	95	73	59	73	36	66	48	75	577
	1.4%	2.2%	1.8%	1.6%	1.8%	1.1%	1.9%	1.4%	2.1%	1.7%
LA RIOJA	48	58	43	55	43	33	36	24	32	372
	1.3%	1.3%	1.0%	1.5%	1.0%	1.0%	1.1%	.7%	.9%	1.1%
MENDOZA	301	345	347	326	347	309	311	299	326	2911
	7.9%	8.0%	8.4%	8.9%	8.4%	9.7%	9.1%	8.8%	9.0%	8.6%
MISIONES	134	128	146	169	146	105	123	104	145	1200
	3.5%	3.0%	3.5%	4.6%	3.5%	3.3%	3.6%	3.1%	4.0%	3.6%
NEUQUEN	67	74	80	64	80	62	71	75	84	657
	1.8%	1.7%	1.9%	1.8%	1.9%	1.9%	2.1%	2.2%	2.3%	2.0%
RIO NEGRO	79	132	101	68	101	76	91	100	89	837
	2.1%	3.0%	2.4%	1.9%	2.4%	2.4%	2.7%	2.9%	2.5%	2.5%
SALTA	92	85	92	79	92	119	113	132	147	951
	2.4%	2.0%	2.2%	2.2%	2.2%	3.7%	3.3%	3.9%	4.1%	2.8%
SAN JUAN	17	58	132	99	132	121	115	108	112	894
	.4%	1.3%	3.2%	2.7%	3.2%	3.8%	3.4%	3.2%	3.1%	2.7%
SAN LUIS	100	93	105	75	105	66	80	95	91	810
	2.6%	2.1%	2.5%	2.1%	2.5%	2.1%	2.3%	2.8%	2.5%	2.4%
SANTA CRUZ	46	49	53	33	53	24	36	54	53	401
	1.2%	1.1%	1.3%	.9%	1.3%	.8%	1.1%	1.6%	1.5%	1.2%
SANTA FE	455	465	419	414	419	383	428	458	447	3888
	12.0%	10.7%	10.1%	11.3%	10.1%	12.0%	12.6%	13.5%	12.4%	11.5%
SGO. ESTERO	79	69	86	77	86	60	101	100	61	719
	2.1%	1.6%	2.1%	2.1%	2.1%	1.9%	3.0%	2.9%	1.7%	2.1%
TUCUMAN	62	71	45	45	45	86	60	77	86	577
	1.6%	1.6%	1.1%	1.2%	1.1%	2.7%	1.8%	2.3%	2.4%	1.7%
T.DEL FUEGO	7	18	10	8	10	6	9	12	9	89
	.2%	.4%	.2%	.2%	.2%	.2%	.3%	.4%	.2%	.3%
SD	5	7	3	3	3	39	7	6	9	80
Total	3802	4337	4136	3656	4136	3192	3406	3401	3612	33678

RENAT
VÍCTIMAS FATALES EN HECHOS DE TRÁNSITO

AÑO 2005

PROVINCIA ENERO FEBRERO MARZO ABRIL MAYO JUNIO JULIO AGOSTO SEPTIEMBRE OCTUBRE NOVIEMBRE DICIEMBRE TOTAL

Buenos Aires	115	67	70	83	79	58	70	74	60	60	70	92	898
Capital Federal	6	5	4	11	11	8	11	10	9	11	13	8	107
Catamarca	7	8	3	4	0	2	1	4	9	2	8	3	51
Chaco	7	14	8	12	12	10	11	16	14	9	8	5	126
Chubut	0	9	8	2	8	5	7	1	2	6	6	5	59
Córdoba	5	5	7	9	9	3	3	7	7	7	13	9	84
Corrientes	19	8	9	8	10	8	8	13	6	7	7	10	113
Entre Ríos	15	18	16	11	8	23	18	10	14	13	9	8	163
Formosa	5	3	5	4	2	6	5	3	7	10	4	4	58
Jujuy	8	8	11	7	13	7	11	3	8	22	17	12	127
La Pampa	10	6	4	6	4	4	7	2	11	13	6	13	86
La Rioja	2	4	1	3	3	4	2	3	11	0	7	3	43
Mendoza	20	19	22	25	16	18	34	13	17	12	20	23	239
Misiones	13	14	17	23	21	17	10	22	13	11	9	23	193
Neuquén	1	5	3	5	2	0	6	12	3	2	3	3	45
Río Negro	2	7	5	9	9	2	14	9	5	1	6	8	77
Salta	15	12	1	4	9	10	7	5	5	13	9	10	100
San Juan	9	11	5	6	13	10	5	4	7	16	4	9	99
San Luis	7	1	2	9	1	1	3	2	3	4	1	3	37
Santa Cruz	6	0	1	2	2	0	1	1	4	1	2	2	22
Santa Fe	42	28	36	30	39	27	32	33	34	27	37	38	403
Santiago del Estero	10	6	9	5	9	9	10	18	13	8	11	9	117
Tierra del Fuego	1	0	1	1	0	0	0	0	4	0	0	2	9
Tucuman	8	13	8	16	3	5	14	11	14	4	15	11	122
TOTALES	333	271	256	295	283	237	290	276	280	259	285	313	3378

DNPC
Muertos y heridos en accidentes de tránsito automotor por provincia.
 Total del país. Años 2001-2005

Provincia	Muertos					Heridos				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
Total del país	3.796	3.178	3.124	3.505	3.443	58.530	53.527	56.669	64.707	73.066
Ciudad de Buenos Aires	109	105	107	121	107	7.422	7.076	7.510	8.903	10.141
Buenos Aires	1.245	996	932	1.008	1.033	15.854	14.504	15.319	18.857	20.549
Catamarca	38	21	32	20	34	533	415	480	656	661
Chaco	124	102	113	118	102	672	545	515	740	730
Chubut	13	13	6	11	14	203	184	188	230	265
Córdoba	336	329	327	393	395	6.718	6.132	6.709	7.356	8.050
Corrientes	109	90	93	109	112	619	421	514	529	574
Entre Ríos	124	117	97	155	154	1.209	964	1.055	1.342	1.573
Formosa	44	34	43	34	41	334	330	351	301	328
Jujuy	82	58	65	81	88	632	492	547	594	540
La Pampa	43	30	41	34	45	293	302	274	339	288
La Rioja	36	31	37	37	38	970	700	759	745	835
Mendoza	242	225	218	207	178	6.224	6.300	7.014	6.010	6.801
Misiones	139	124	128	133	152	505	441	455	411	497
Neuquén	62	47	53	36	42	1.183	938	979	939	1.019
Río Negro	82	57	48	50	55	504	365	316	309	357
Salta	94	113	58	203	88	1.594	1.710	1.141	1.503	1.488
San Juan	111	76	84	84	101	579	482	453	563	614
San Luis	47	48	55	40	40	436	414	572	582	547
Santa Cruz	33	19	23	35	42	163	147	237	179	172
Santa Fe	427	349	358	362	387	9.030	8.388	8.872	10.795	13.974
Santiago del Estero	87	75	74	82	64	715	575	525	588	671
Tierra del Fuego	7	3	3	9	6	43	34	32	72	52
Tucumán	162	116	129	143	125	2.095	1.668	1.852	2.164	2.340
Fuente: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Subsecretaría de Política Criminal. Dirección Nacional de Política Criminal.										

Argentina		
Tasas y Frecuencias de Mortalidad por Grupo Etario (1997-2005)		
Grupos de Edad	Cantidad	Tasa c/100.000hab
0 a 4	992	3,29
5 a 9	988	3,16
10 a 14	1108	3,59
15 a 19	2937	10,24
20 a 24	4042	14,04
25 a 29	3311	13,65
30 a 34	2554	12,00
35 a 39	2422	12,07
40 a 44	2312	12,02
45 a 49	2393	13,48
50 a 54	2209	13,26
55 a 59	1931	14,27
60 a 64	1633	14,13
65 a 69	1438	14,40
70 a 74	1243	13,86
75 y más	1901	14,26
SD	264	
Total	33678	

Argentina - Muertes por Accidentes de Tránsito por Sexo por Año (1997-2005) cantidad y %

	Año									Total
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Hombre	2862	3322	3091	2773	3091	2483	2581	2623	2753	25579
	75.3%	76.6%	74.7%	75.8%	74.7%	77.8%	75.8%	77.1%	76.2%	76.0%
Mujer	887	1012	1045	882	1045	704	812	777	853	8017
	23.3%	23.3%	25.3%	24.1%	25.3%	22.1%	23.8%	22.8%	23.6%	23.8%
SD	53	3	0	1	0	5	13	1	6	82
	1.4%	.1%	.0%	.0%	.0%	.2%	.4%	.0%	.2%	.2%
Total	3802	4337	4136	3656	4136	3192	3406	3401	3612	33678
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de Causas Externas de Mortalidad, Min. de Salud de la Nación.

Argentina - Muertes en Accidentes de Tránsito según el Objeto contra el que colisiona por Año (1997-2005)

	AÑO									Total
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
peatón o animal	17	17	14	15	14	15	6	6	14	118
	,4%	,4%	,3%	,4%	,3%	,5%	,2%	,2%	,4%	,4%
v. de pedal	5	8	4	8	4	6	8	5	15	63
	,1%	,2%	,1%	,2%	,1%	,2%	,2%	,1%	,4%	,2%
v. de motor de 2 o 3 ruedas	21	18	36	16	36	89	94	103	84	497
	,6%	,4%	,9%	,4%	,9%	2,8%	2,8%	3,0%	2,3%	1,5%
automóvil, camioneta o furgoneta	566	611	515	508	515	594	622	584	707	5222
	14,9%	14,1%	12,5%	13,9%	12,5%	18,6%	18,3%	17,2%	19,6%	15,5%
transporte pesado o autobús	230	276	253	196	253	240	255	280	291	2274
	6,0%	6,4%	6,1%	5,4%	6,1%	7,5%	7,5%	8,2%	8,1%	6,8%
tren o v. de rieles	27	45	22	11	22	3	1	9	4	144
	,7%	1,0%	,5%	,3%	,5%	,1%	,0%	,3%	,1%	,4%
otros vehículos sin motor	16	5	4	1	4	8	10	29	9	86
	,4%	,1%	,1%	,0%	,1%	,3%	,3%	,9%	,2%	,3%
objeto fijo o estacionado	71	47	47	60	47	49	51	72	80	524
	1,9%	1,1%	1,1%	1,6%	1,1%	1,5%	1,5%	2,1%	2,2%	1,6%
sin colisión	197	214	209	174	209	246	202	262	267	1980
	5,2%	4,9%	5,1%	4,8%	5,1%	7,7%	5,9%	7,7%	7,4%	5,9%
otros accidentes de transporte y no especificados	1481	1665	1621	1446	1621	1091	1232	1075	1109	12341
	39,0%	38,4%	39,2%	39,6%	39,2%	34,2%	36,2%	31,6%	30,7%	36,6%
SD	1136	1407	1382	1190	1382	814	887	940	997	10135
	29,9%	32,4%	33,4%	32,5%	33,4%	25,5%	26,0%	27,6%	27,6%	30,1%
TOTAL	3802	4337	4136	3656	4136	3192	3406	3401	3612	33678
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Argentina - Muertes de tránsito según objeto contra el que colisiona la víctima por Grupo de Edad (1997-2005)

	grupos de edad																	Total
	0 a 4	5 a 9	10 a 14	15 a 19	20 a 24	25 a 29	30 a 34	35 a 39	40 a 44	45 a 49	50 a 54	55 a 59	60 a 64	65 a 69	70 a 74	75 y más	SD	
peatón o animal	4	0	1	10	20	14	11	11	7	15	3	5	6	4	3	3	1	118
	3,4%	,0%	,8%	8,5%	16,9%	11,9%	9,3%	9,3%	5,9%	12,7%	2,5%	4,2%	5,1%	3,4%	2,5%	2,5%	,8%	100,0%
vehículo de pedal	2	2	2	9	6	4	4	4	5	2	3	1	6	5	2	6	0	63
	3,2%	3,2%	3,2%	14,3%	9,5%	6,3%	6,3%	6,3%	7,9%	3,2%	4,8%	1,6%	9,5%	7,9%	3,2%	9,5%	,0%	100,0%
vehículo de motor de 2 o 3 ruedas	9	19	15	37	55	54	36	31	31	42	36	34	25	17	23	33	0	497
	1,8%	3,8%	3,0%	7,4%	11,1%	10,9%	7,2%	6,2%	6,2%	8,5%	7,2%	6,8%	5,0%	3,4%	4,6%	6,6%	,0%	100,0%
automóvil, camioneta o furgoneta	187	208	193	495	601	413	300	334	304	386	328	355	276	236	224	359	23	5222
	3,6%	4,0%	3,7%	9,5%	11,5%	7,9%	5,7%	6,4%	5,8%	7,4%	6,3%	6,8%	5,3%	4,5%	4,3%	6,9%	,4%	100,0%
transporte pesado o autobús	125	106	96	225	244	189	170	135	115	140	160	89	106	111	89	141	33	2274
	5,5%	4,7%	4,2%	9,9%	10,7%	8,3%	7,5%	5,9%	5,1%	6,2%	7,0%	3,9%	4,7%	4,9%	3,9%	6,2%	1,5%	100,0%
tren o v. de rieles	2	2	3	18	12	17	5	11	13	14	8	10	1	6	4	17	1	144
	1,4%	1,4%	2,1%	12,5%	8,3%	11,8%	3,5%	7,6%	9,0%	9,7%	5,6%	6,9%	,7%	4,2%	2,8%	11,8%	,7%	100,0%
otros vehíc. sin motor	2	1	4	8	9	5	7	9	8	9	5	3	5	2	2	7	0	86
	2,3%	1,2%	4,7%	9,3%	10,5%	5,8%	8,1%	10,5%	9,3%	10,5%	5,8%	3,5%	5,8%	2,3%	2,3%	8,1%	,0%	100,0%
objeto fijo o estacionado	4	3	3	74	116	95	45	39	30	31	17	19	14	10	8	15	1	524
	,8%	,6%	,6%	14,1%	22,1%	18,1%	8,6%	7,4%	5,7%	5,9%	3,2%	3,6%	2,7%	1,9%	1,5%	2,9%	,2%	100,0%
sin colisión	53	49	59	183	221	218	153	153	182	157	135	116	87	74	48	77	15	1980
	2,7%	2,5%	3,0%	9,2%	11,2%	11,0%	7,7%	7,7%	9,2%	7,9%	6,8%	5,9%	4,4%	3,7%	2,4%	3,9%	,8%	100,0%
otros acc. de transporte y no esp.	293	273	352	940	1518	1307	971	886	872	875	828	703	604	571	503	762	83	12341
	2,4%	2,2%	2,9%	7,6%	12,3%	10,6%	7,9%	7,2%	7,1%	7,1%	6,7%	5,7%	4,9%	4,6%	4,1%	6,2%	,7%	100,0%
SD	301	309	352	905	1222	982	840	791	737	707	660	575	483	382	320	463	106	10135
	3,0%	3,0%	3,5%	8,9%	12,1%	9,7%	8,3%	7,8%	7,3%	7,0%	6,5%	5,7%	4,8%	3,8%	3,2%	4,6%	1,0%	100,0%
TOTAL	992	988	1108	2937	4042	3311	2554	2422	2312	2393	2209	1931	1633	1438	1243	1901	264	33678
	2,9%	2,9%	3,3%	8,7%	12,0%	9,8%	7,6%	7,2%	6,9%	7,1%	6,6%	5,7%	4,8%	4,3%	3,7%	5,6%	,8%	100,0%

