

INFORME DE SINIESTRALIDAD EN LA REGIÓN IBEROAMERICANA DURANTE LA PANDEMIA COVID-19. AÑO 2020

Programa Iberoamericano
de Seguridad Vial



Con el apoyo de:



Fundación
MAPFRE

El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI es un programa adscrito a la cooperación iberoamericana, en el marco de la Secretaría General Iberoamericana. El Programa cuenta con el apoyo de Fundación FIA y Fundación MAPFRE.

Este documento ha sido editado en Madrid, en junio de 2021.

Contenido

Introducción	4
Grupo de Trabajo	6
Contexto: Década de Acción por la seguridad vial (2011- 2020)	7
La siniestralidad en el año 2020	10
Siniestralidad y movilidad	10
Periodo de confinamiento de cada país.....	11
Siniestralidad por meses	15
Fallecidos por tipo de zona	19
Fallecidos por medios de transporte	23
Fallecidos por grupos de edad	34
Fallecidos por género	40
Consideraciones finales	44
Fichas por país	46
ARGENTINA	46
CHILE	50
COLOMBIA.....	55
ESPAÑA.....	60
PARAGUAY.....	65
URUGUAY	69
BIBLIOGRAFÍA	74
ANEXOS	75
Periodo de confinamiento de cada país: Notas adicionales países	75
Indicadores de Desempeño de Seguridad (SPI)	76
Factores Concurrentes	79

En el documento se utilizará el género masculino como concepto genérico, haciendo referencia tanto a mujeres como hombres.

Se utilizarán indistintamente los conceptos de seguridad de tránsito, seguridad de tráfico y seguridad vial a lo largo del documento; al igual que los términos accidente y siniestro.

Introducción

La siniestralidad en el año 2020 está inevitablemente marcada por el impacto de la pandemia por Coronavirus. La pandemia Covid-19, que incrementó la mortalidad en todo el mundo, también trajo consigo un significativo descenso en el número de fallecidos en accidentes de tráfico en la mayoría de los países que se vieron obligados a adoptar medidas de confinamiento y restricción de la movilidad.

A su vez, cabe destacar que en el año 2020 se produjeron importantes avances en materia de seguridad vial. En febrero, la 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial celebrada en Estocolmo impulsó el tema en la agenda política al más alto nivel posible. La "Declaración de Estocolmo"¹ marcó un importante hito en la lucha por reducir las muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico, entre otras cosas y la aplicación generalizada de los principios del Sistema Seguro.

En agosto, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó Resolución A/RES/74/299 "Mejora de la seguridad vial en el mundo"². Este importante documento establece un nuevo objetivo para la comunidad internacional de reducir el número de fallecidos en carretera en un 50% para 2030, como objetivo del nuevo "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-30".

En relación al impacto de la pandemia COVID-19 sobre la siniestralidad, en la pasada reunión de coordinadores de datos, el pasado 25 de noviembre 2020, se señaló la necesidad de poner en común la información relativa a la siniestralidad y movilidad durante la pandemia, junto con ello poder realizar un seguimiento de los indicadores más adecuados. Ello llevó a la creación en enero de 2021 de un grupo específico de trabajo sobre movilidad y COVID-19, presidido por Chile y en el que han participado Uruguay, Colombia, España y la Unidad Técnica del programa. Además, se ha contado con las aportaciones de Paraguay y Argentina.

El objetivo final del grupo ha sido la elaboración de este informe que evalúa el impacto de la pandemia en las muertes en accidentes de tráfico en algunos países de la región Iberoamericana en 2020 y en los periodos de confinamiento de los diferentes países.

Se pidió a los expertos nacionales que enviaran datos sobre las muertes en accidentes de tráfico que ocurrieron durante sus periodos de confinamiento y la media del mismo periodo durante los años 2017, 2018 y 2019, para realizar una comparación.

Cualquiera podría haber adivinado que las restricciones a los desplazamientos, e incluso las órdenes de permanecer en casa, conducirían a una menor exposición global al riesgo vial y, por tanto, a menos muertes. Y eso es lo que ocurrió. Tal vez sea menos evidente que las carreteras vacías, con menos control policial, conducirían a un mayor exceso de velocidad y a una mayor tasa de mortalidad por kilómetro recorrido.

¹ Disponible en:

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

² Disponible en: <https://undocs.org/es/A/RES/74/299>

Por ejemplo, cabe destacar la preocupación de los conductores de camiones, sometidos a una presión aún mayor de la habitual, quienes estaban experimentando mayores índices de fatiga y una mayor tasa de colisiones. Los efectos del aumento del número de entregas en furgoneta, motocicleta y bicicleta en las ciudades también hicieron aumentar la preocupación por el índice de fallecidos en este grupo de usuarios.

Por último, en el informe podemos observar que el número de muertes en accidentes de tráfico no ha caído en proporción a la disminución del tráfico en todos los países. Algunos de ellos, han registrado incrementos en velocidades medias y en la severidad de los siniestros viales.

Grupo de Trabajo

Este informe ha sido elaborado por un Grupo de Trabajo compuesto por las siguientes personas:

PRESIDENCIA: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), Chile.

Carla Graciela Medina Araos

Andrea Diaz

Pilar Basterrica

SECRETARIA: Unidad técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial /OISEVI.

Cristina Ródenas Carretero (Dirección General de Tráfico)

Margarita Manzanos Llorente (Dirección General de Tráfico)

ESPAÑA: Dirección General de Tráfico (DGT)

Sheila Ferrer López

HONDURAS: Director Nacional de Vialidad y Transporte

Erick Durón

COLOMBIA: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Leonardo Calvo

Daniel Martinez

URUGUAY: Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)

Magela Negro Brum

Pablo Cafarelli

GUATEMALA: Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil

Julio Chaicoj julioeconomia2000@gmail.com

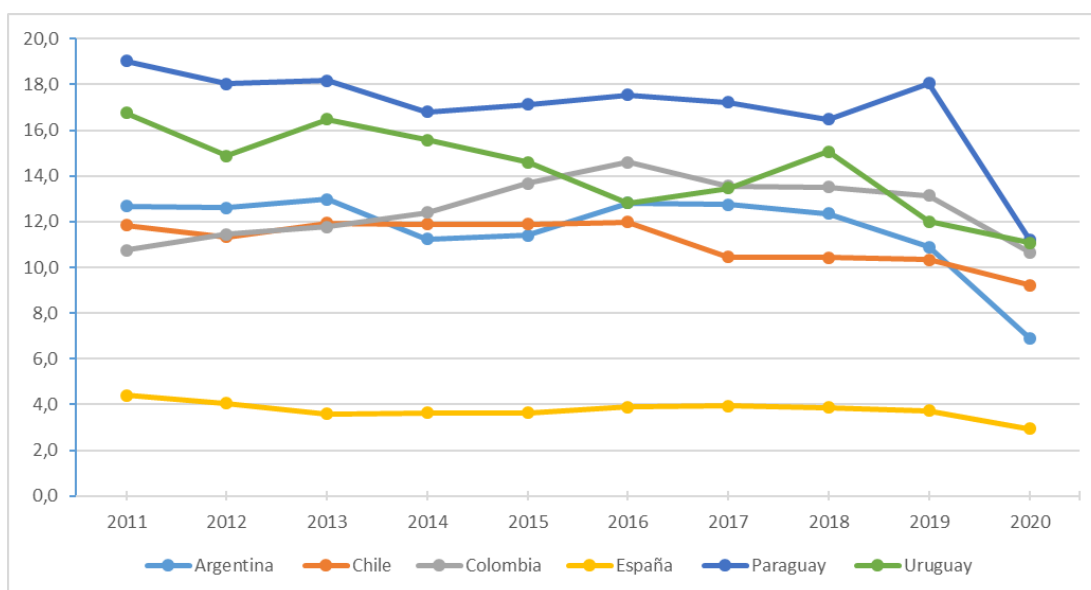
El Grupo mantuvo reuniones virtuales entre el 4 de febrero y el 23 de junio de 2021.

Contexto: Década de Acción por la seguridad vial (2011- 2020)

Las Naciones Unidas declararon el periodo de los años 2011-2020 como la década de acción para la seguridad vial y el llamado a los países fue reducir los fallecidos por siniestros de tránsito en un 50% para el año 2020. Pese a que los países no alcanzaron la meta propuesta por el decenio de acción, se evidencia que para la gran mayoría existe un esfuerzo orientado al cumplimiento de las políticas públicas en seguridad vial, ya que el indicador muestra un descenso respecto al período de inicio. Este descenso se acentúa en el año 2020 producto de la pandemia por COVID-19 y las restricciones en movilidad asociadas.

Este resultado tiene directa relación con el impacto de la pandemia del COVID-19 en las fatalidades del año 2020, ya que al mirar las tasas de fallecidos para el año 2019 de los países, Paraguay presentaba una tasa que iba al alza y que tuvo una caída considerable en 2020, Colombia presentaba una tasa mayor en 2019 que en 2011 y por consecuencia de la pandemia esta cae y termina similar a 2011, donde su tasa era de 10,8 y en 2020 fue 10,7. Respecto al resto de los países, si bien todos estaban teniendo tasas de mortalidad menores a las de 2011, sus reducciones no eran tan considerables hasta el año 2020.

Gráfico 1: Evolución tasa cada 100 mil habitantes por país (2011-2020)



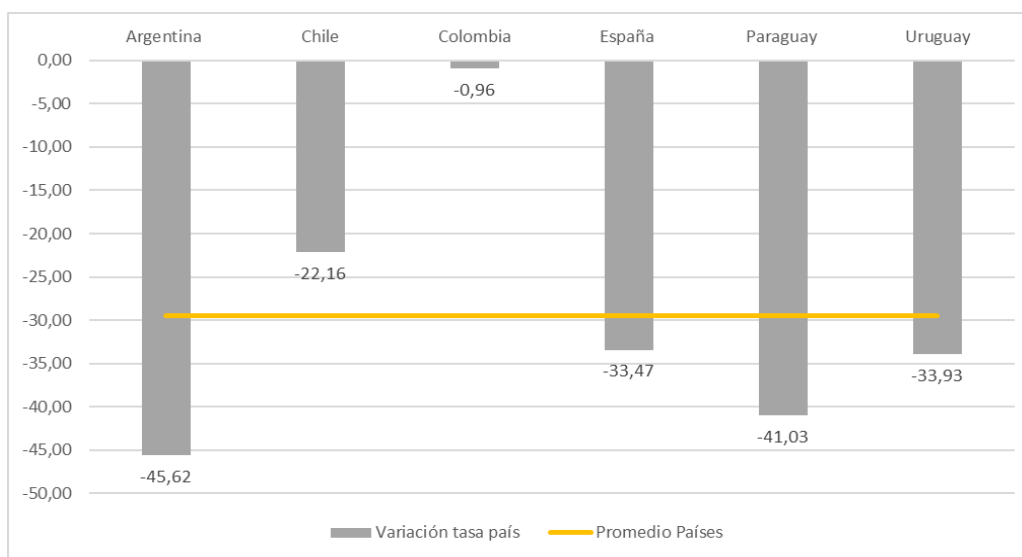
Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Al revisar la tasa de fallecidos de los países en más detalle para los años 2011 y ver su variación con el año 2020, se puede observar que todos los países participantes presentaron una reducción en sus tasas de mortalidad al comparar las tasas del año 2011 con las de 2020.

La mayoría de los países presentan reducciones considerables en sus tasas de mortalidad y solo Chile y Colombia lograron reducciones menores al promedio. Argentina es el país que logra la mayor variación en su tasa de mortalidad en la década y Colombia es el país con la menor variación como

se muestra en el gráfico 2. Siendo de comparación el año 2020, y debido a lo mencionado anteriormente sobre el impacto de la pandemia COVID-19 en la movilidad y siniestralidad de la mayoría de los países participantes, las variaciones son mayores a las esperadas, ya que hasta 2019 el promedio de variación en las tasas de mortalidad de los países era -8,93% y éste aumenta a una variación de -29,53% en el año 2020. Por otro lado, Colombia en 2019 presentaba una variación positiva de un 22,51% en relación a su tasa de mortalidad de 201, mientras que las variaciones en las tasas de mortalidad del resto de los países, ninguna alcanzaba a bajar 30%.

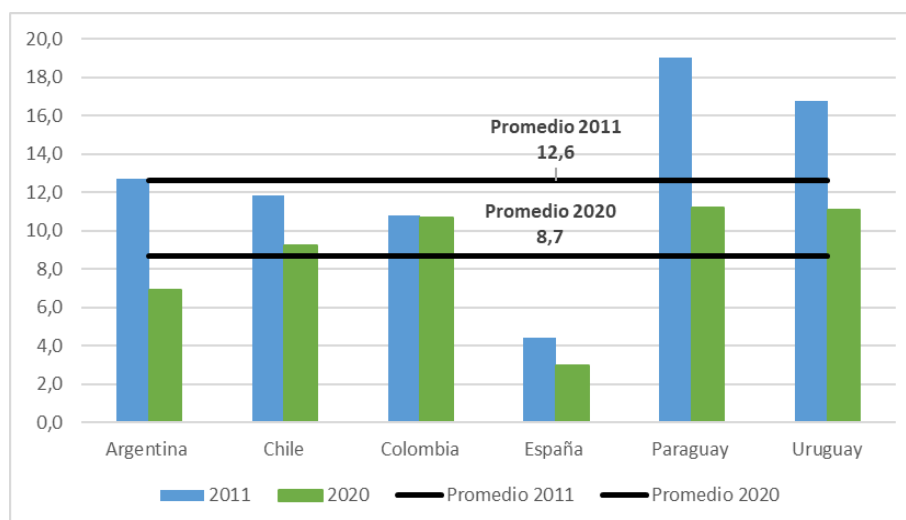
Gráfico 2: Variación tasa cada 100 mil habitantes en la última década por país (2011 vs 2020)



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Mirando también el gráfico 3, las tasas de mortalidad de los países del año 2011 y el promedio de tasa de todos los países de ese año, como también las tasas de mortalidad del año 2020 y su promedio de todos los países, se puede observar que para el año 2011 el promedio de tasa de mortalidad para los países participantes era de un 12,6 y que tres países se encontraban por debajo de ese promedio: Chile, Colombia y España. Argentina se encuentra casi en el promedio de los países con una tasa de 12,7 en 2011. Al mirar los datos del año 2020, el promedio de los países bajó en un 31% a una tasa de mortalidad de 8,7 y solo dos países logran ubicarse por debajo del promedio: Argentina y España.

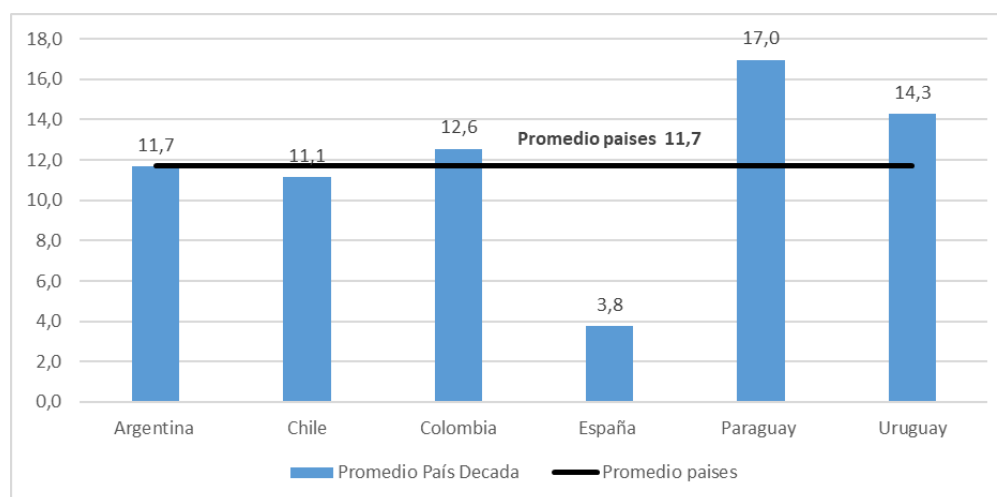
Gráfico 3: Promedio tasa cada 100 mil habitantes para todos los países 2011 y 2020



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Al analizar todos los años de la década y las tasas de mortalidad cada 100 mil habitantes correspondientes para los participantes del estudio, se puede obtener un promedio del desempeño de cada país y no ver así valores ni variaciones tan extremas como las que se observan al analizar solo los datos de 2011 y 2020. El promedio de tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes para los países para la última década nos presenta otra foto sobre el comportamiento de los países en este periodo de tiempo completo, por lo que se disminuye el impacto de la pandemia para el año 2020 en los datos. Al sacar el promedio de la tasa de mortalidad de cada país y mirar la tasa promedio de todos los países participantes de este estudio, se observa que los países bajo el promedio de todos los países son Chile y España. Como se muestra en el gráfico 4, Argentina tiene la misma tasa promedio en la década como país que el promedio de todos los países durante el mismo periodo.

Gráfico 4: Promedio tasa cada 100 mil habitantes en la última década por país



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

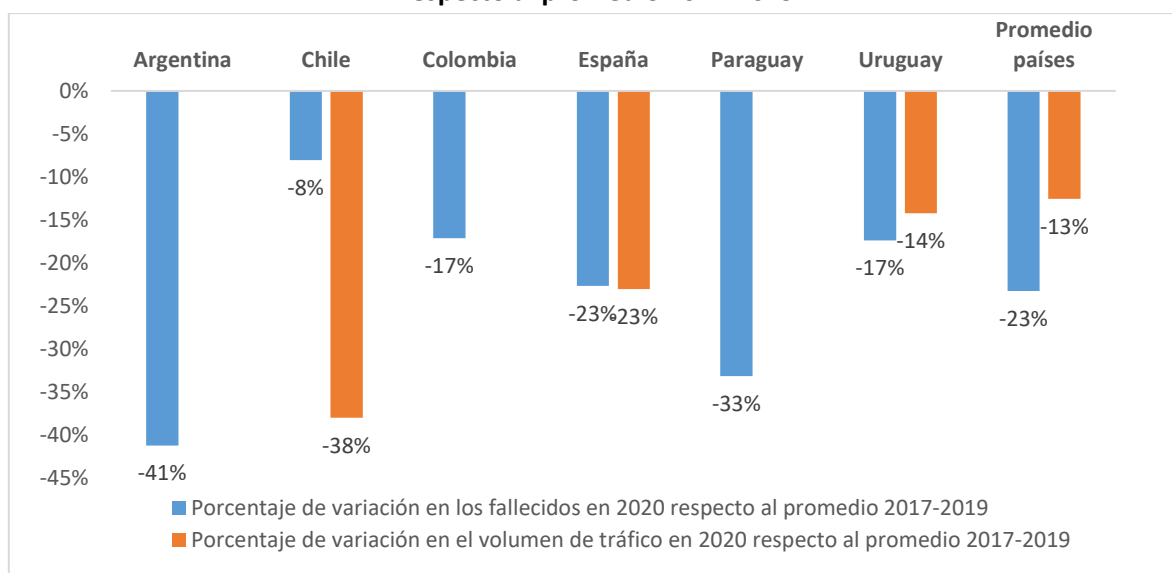
La siniestralidad en el año 2020

Siniestralidad y movilidad

En todos los países representados en el informe (Argentina, Chile, Colombia, España, Paraguay y Uruguay) se registran descensos en el número de fallecidos en 2020 respecto al promedio 2017-2019. Estos descensos varían entre el 41% en Argentina y el 8% en el caso de Chile, siendo el descenso promedio en los 6 países del 23%.

Comparando la variación en los fallecidos respecto al experimentado por los volúmenes de tráfico - en los países en los que se dispone de esta información (España y Uruguay)-, el descenso en el número de fallecidos en 2020 respecto al promedio de 2017-2019 es similar al del tráfico en España y en Uruguay. En el caso de España, el descenso de fallecidos y del volumen de tráfico fue del 23% en ambos indicadores, y en Uruguay la reducción de los fallecidos fue del 17% y en el volumen de tráfico de un 14%. En el caso de Chile, debido a la falta de datos, se ha tomado la información disponible -descenso promedio de tráfico de marzo a diciembre 2020 en la región metropolitana en relación con un mes normal-, que fue del 38% frente al descenso del 8% de los fallecidos.

Gráfico 5: Porcentaje de variación en los fallecidos* y en el volumen de tráfico en 2020 respecto al promedio 2017-2019**



NOTA:

*Los datos de España en 2020 son provisionales.

**En el caso de Chile, el porcentaje de variación de tráfico representado corresponde a la variación promedio en tráfico de marzo a diciembre de 2020 respecto a un mes normal previo a la pandemia en 2020, y no respecto al promedio 2017-2019.

Por país, los volúmenes de tráfico representados corresponden a:

- Chile: el porcentaje promedio de tráfico en 2020 en comparación con un mes normal de 2020 en autopistas urbanas, autopistas interurbanas, Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) y transporte público. El promedio de tráfico de marzo a diciembre 2020 en la región metropolitana en relación con un mes normal fue del 62%, por lo que el descenso promedio fue del 38%.
- España: los movimientos de vehículos en carreteras de gran capacidad (autovías y autopistas).
- Uruguay: la cantidad total de vehículos que pasan por puestos de peaje en rutas nacionales.

En la siguiente tabla se presentan los valores absolutos:

Tabla 1: Valores absolutos de fallecidos* y volumen de tráfico por país**

Países	Fallecidos			Volumen de tráfico		
	2020	Promedio 2017-2019	% de variación entre 2020 y 2017-2019	2020	Promedio 2017-2019	% de variación entre 2020 y 2017-2019
Argentina	3.135	5.332	-41%	n.d.	n.d.	
Chile	1.794	1.951	-8%	n.d.	n.d.	-38%
Colombia	5.370	6.480	-17%	n.d.	n.d.	
España	1.390	1.797	-23%	26.768.267	34.777.168	-23%
Paraguay	814	1.217	-33%	n.d.	n.d.	
Uruguay	391	473	-17%	2.137.718	2.492.229	-14%

NOTA:

* Los datos de España en 2020 son provisionales.

**En el caso de Chile, el porcentaje de variación de tráfico representado corresponde a la variación promedio en tráfico de marzo a diciembre de 2020 respecto a un mes normal previo a la pandemia en 2020, y no respecto al promedio 2017-2019.

Los volúmenes de tráfico representados corresponden a:

- *Chile: el porcentaje promedio de tráfico en 2020 en comparación con un mes normal de 2020 en autopistas urbanas, autopistas interurbanas, Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) y transporte público. El promedio de tráfico de marzo a diciembre 2020 en la región metropolitana en relación con un mes normal de 2020 fue del 62%, por lo que el descenso promedio fue del 38%.*
- *España: los movimientos de vehículos en carreteras de gran capacidad (autovías y autopistas).*
- *Uruguay: la cantidad total de vehículos que pasan por puestos de peaje en rutas nacionales.*

Periodo de confinamiento de cada país

Los períodos de confinamiento durante el año 2020 fueron adoptados por los países participantes de forma distinta. En esta sección se expondrán las características de cada medida de confinamientos con los periodos de calendario establecidos y las consecuencias de la siniestralidad en el tránsito.

A continuación, se presenta de modo general los períodos definidos por cada país, el detalle se podrá encontrar en la ficha de cada país y en los anexos de este informe:

Tabla 2: Periodos de confinamiento en el año 2020 por país

País	Períodos de confinamiento definidos por cada país		Medidas
	Fecha inicio	Fecha término	
Argentina	20-03-2020	31-12-2020	Distintas medidas de aislamiento: aislamiento estricto y administrativo, segmentación geográfica, reapertura progresiva, entre otros
Chile	01-04-2020	30-09-2020	Cuarentena: confinamiento restrictivo en la mayoría del país
Colombia	20-03-2020	31-08-2020	Cuarentena estricta, cuarentena parcial y confinamiento preventivo inteligente y no obligatorio
España	15-03-2020	20-06-2020	Primer estado de alarma: restricción de la circulación de los ciudadanos
Paraguay	01-03-2020	30-09-2020	Declaración de emergencia nacional y aislamiento preventivo
Uruguay	01-03-2020	30-06-2020	Medidas de cuarentena voluntaria

De acuerdo a la tabla 2, el periodo en común de confinamiento podría haber ocurrido entre abril y junio 2020, sin embargo, las medidas tomadas por cada país fueron distintas en dichos meses, por lo que se hace difícil analizar un periodo en común para los participantes del grupo de trabajo.

De acuerdo a las fechas de inicio y término de los periodos de confinamiento, Argentina y Chile fueron los países con los periodos de confinamiento más largos. Por otro lado, por ejemplo, en Uruguay, no se llevaron a cabo acciones de confinamiento obligatorio, mientras que en algunos países tuvieron medidas más restrictivas, como Chile y España. Entonces, en función de este capítulo se tomará como período de confinamiento lo declarado por cada país, tomando las diferencias porcentuales de la siniestralidad, fallecidos y lesionados entre el periodo declarado como de confinamiento, versus el promedio de los últimos tres años (2017-2019) para ese mismo periodo.

En la siguiente tabla 3 y de acuerdo a los periodos de confinamiento declarados por los países, se encuentran los datos numéricos descritos para este ciclo de tiempo durante la pandemia en el año 2020 y en el promedio de los años 2017-2019, donde claramente se observa una disminución en todos los países debido a la emergencia sanitaria. Sin embargo, estos valores se deben analizar según las características de cada país, su tasa de mortalidad, número de habitantes y efectos sanitarios, sociales y económicos de la pandemia COVID-19, según corresponda. En los gráficos siguientes se dará a conocer el porcentaje de variación de los efectos en la siniestralidad en los momentos restrictivos del año 2020, en relación a un año promedio previo, comparando países según sus propias restricciones.

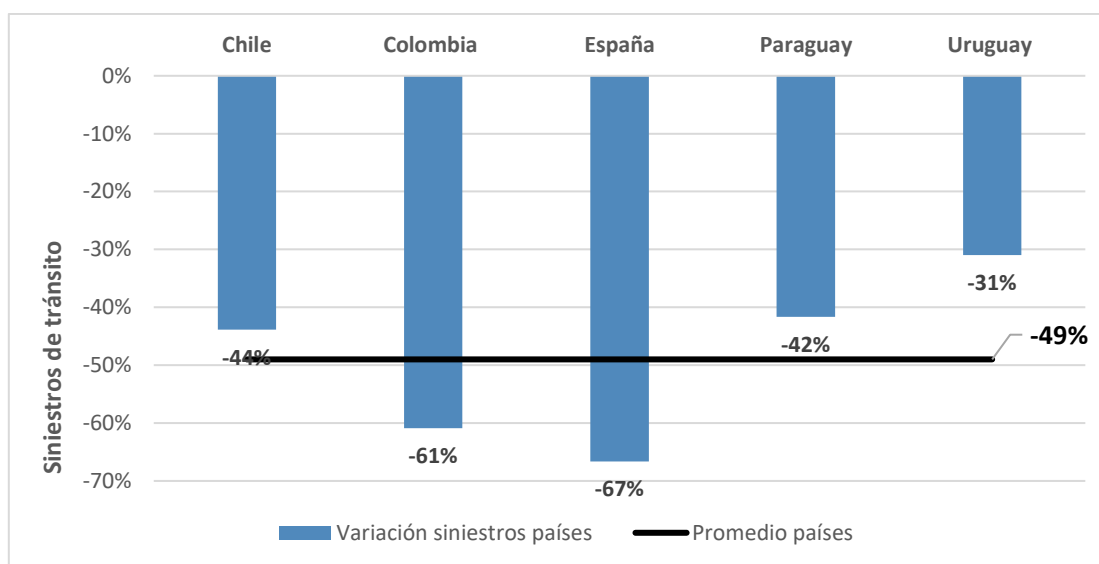
Tabla 3: Siniestros, fallecidos y lesionados en periodo de confinamiento 2020 en relación al mismo período de tiempo real en el promedio de los años 2017-2019 según país.

País	Siniestros 2020	Fallecidos 2020	Lesionados 2020	Siniestros promedio 2017-2019	Fallecidos promedio 2017-2019	Lesionados promedio 2017-2019	% Siniestros confinamiento 2020/prom 2017-2019	% Fallecidos confinamiento 2020/prom 2017-2019	% Lesionados confinamiento 2020/prom 2017-2019
Argentina	1.949	2.153	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I
Chile	25.921	750	15.897	46.183	981	28.760	-44%	-24%	-45%
Colombia	33.813	1.636	3.956	86.424	2.825	18.374	-61%	-42%	-78%
España	9.383	181	17.461	28.118	441	37.896	-67%	-59%	-54%
Paraguay	17.454	439	6.875	29.924	567	9.208	-42%	-23%	-25%
Uruguay	4.904	111	6.033	7.106	167	8.900	-31%	-34%	-32%

Nota: La información disponible para Argentina no permite realizar comparación con los otros países y la data reportada. Los datos de España en 2020 son provisionales.

En el gráfico 6, acerca de la variación de la ocurrencia de siniestros en periodo de confinamiento, se puede observar una disminución sustantiva en la mayoría de los países, desde 31% en Uruguay hasta 67% en España. Ahora bien, si lo analizamos desde el promedio de variación de siniestros de tránsito de los países, solo España (-67%) y Colombia (-61%) están por sobre el promedio, mientras que Paraguay (-42%) y Chile (-44%) se acercan levemente al promedio, estando Uruguay (-31%) más alejado. Lo anterior debe considerarse como se ha descrito en la tabla 2, que por ejemplo Uruguay no contó con restricciones severas en torno a la pandemia, no así España que tuvo una restricción de circulación estricta para sus habitantes.

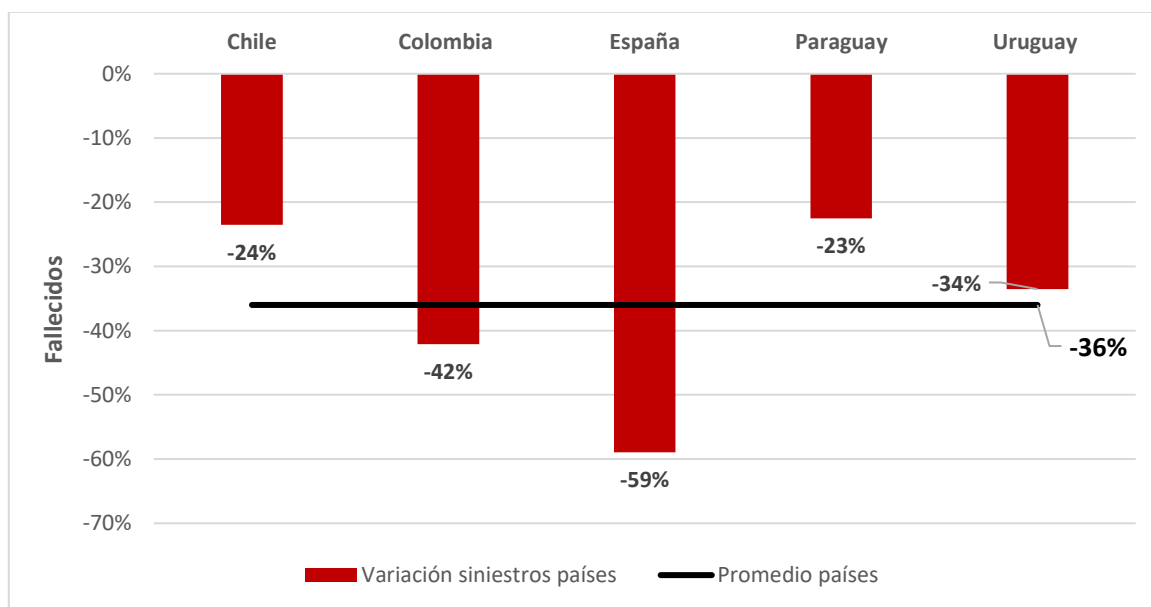
Gráfico 6: Porcentaje de variación en la cantidad de siniestros de tránsito en período de confinamiento año 2020 versus promedio 2017-2019 (fecha equivalente)



Nota: No hay información disponible para Argentina. Los datos de España en 2020 son provisionales.

En relación a los fallecidos por siniestros de tránsito en tiempos de COVID-19, existe una disminución de las víctimas fatales en todos los países participantes, cuyos valores fluctúan desde 59% en España a 23% en Paraguay. En el caso de las víctimas fatales, se puede observar la diferencia con la ocurrencia de siniestros, ya que la disminución alcanza casi un 50% (gráfico 6), mientras que las muertes llegan en promedio una reducción del 36% (gráfico 7), tomando en consideración que tanto Chile (-24%) como Paraguay (-23%) están muy por debajo de este valor, lo que nos puede dar un indicio de que, si bien los siniestros disminuyeron en su ocurrencia, éstos podrían tender a ser más severos.

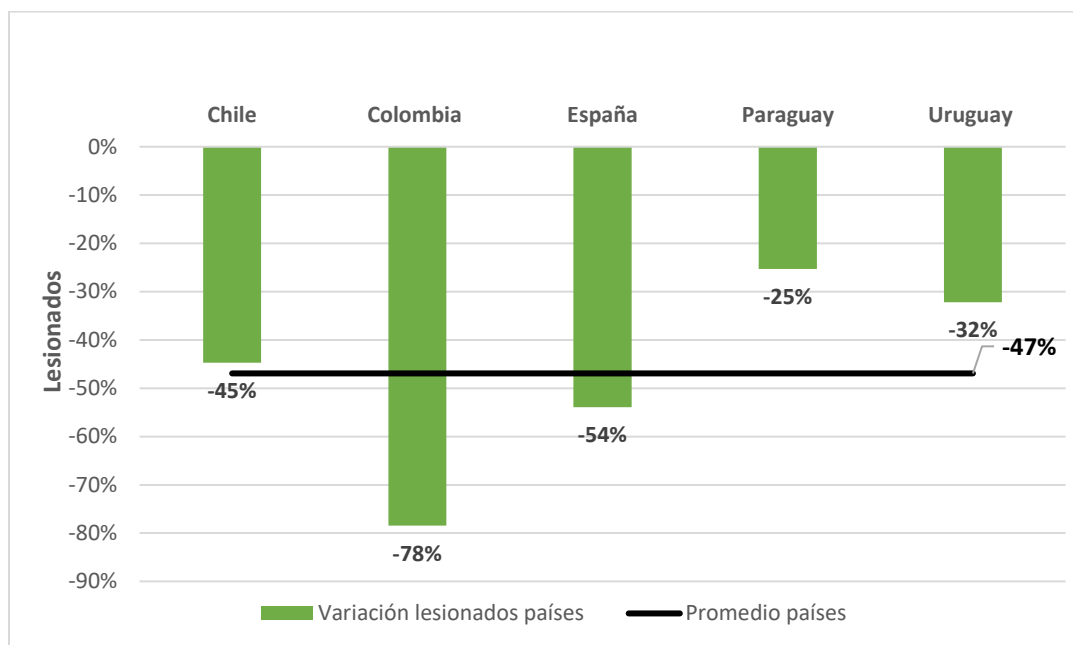
Gráfico 7: Porcentaje de variación en la cantidad de fallecidos por siniestros de tránsito en período de confinamiento año 2020 versus promedio 2017-2019 (fecha equivalente)



Nota: No Hay información disponible para Argentina. Los datos de España en 2020 son provisionales.

En el gráfico 8, se presenta la variación de lesionados por siniestros de tránsito en el periodo de confinamiento del año 2020 en relación al promedio de los últimos años en la misma temporalidad de fechas. En este caso, el comportamiento es similar a la ocurrencia de siniestros, ya que en general los países con información disponible tuvieron una disminución considerable. En promedio, se redujo 47% el número de lesionados, donde Colombia (-78%) se encuentra muy por encima de la media, seguido de España (-54%). Luego, Chile (-45%) se posiciona cercano a éste, mientras que en Uruguay (-32%) y Paraguay (-25%) también hubo una disminución en los lesionados por siniestros de tránsito en el periodo de confinamiento, sin embargo, ésta es más lejana en relación al promedio del grupo de países.

Gráfico 8: Porcentaje de variación en la cantidad de lesionados en siniestros de tránsito en período de confinamiento año 2020 versus promedio 2017-2019 (fecha equivalente)



Nota: No Hay información disponible para Argentina. Los datos de España en 2020 son provisionales.

Siniestralidad por meses

La reducción en la siniestralidad vial y los fallecidos en el tránsito, son resultado de las medidas de reducción de la movilidad, esto es observable de acuerdo con la fecha de declaratoria de pandemia emitida por la OMS el 11 de marzo de 2020. Según la tabla 4, los meses anteriores (enero y febrero) a la declaratoria de pandemia tuvieron en promedio 3% más en el total de fallecidos de los 6 países comparados con estos mismos meses en 2017-2019. Caso contrario fueron los meses de mayores restricciones al interior de los países (abril, mayo y junio), donde se observaron una clara disminución de las víctimas fatales.

La Tabla 4, muestra el cambio porcentual con respecto al promedio 2017-2019 mes a mes de cada uno de los países, al combinar esta tabla con la tabla 5 donde se encuentran las fechas de confinamiento de los países, es posible observar el efecto que tienen los confinamientos en la reducción de las fatalidades en vía. Es importante notar que esta reducción en fatalidades va perdiendo intensidad con un pico máximo en abril y que en el caso de Colombia y Chile desaparece para octubre 2020.

Tabla 4. Cambio porcentual en fatalidad mensual entre 2020 y el promedio 2017-2019.

	Argentina	Chile	Colombia	España	Paraguay	Uruguay
Enero	-12.21%	-4.18%	1.52%	-0.87%	11.28%	29.60%
Febrero	-22.69%	24.32%	-0.19%	-3.39%	7.80%	-3.67%
Marzo	-43.07%	17.18%	-19.16%	-39.10%	-21.79%	-21.54%
Abril	-67.79%	-31.09%	-61.08%	-69.32%	-66.48%	-52.52%
Mayo	-58.28%	-20.93%	-44.01%	-55.72%	-3.70%	-45.45%
Junio	-55.64%	-18.35%	-43.72%	-35.52%	-34.52%	-13.22%
Julio	-53.75%	-34.27%	-36.21%	-11.60%	-23.60%	-19.83%
Agosto	-46.97%	-21.33%	-19.80%	-10.69%	1.32%	-20.21%
Septiembre	-43.68%	-13.71%	-5.77%	-6.07%	1.84%	-0.92%
Octubre	-33.29%	9.87%	8.21%	-15.05%	37.39%	-13.83%
Noviembre	-33.42%	5.55%	7.31%	-29.13%	-20.22%	-21.85%
Diciembre	-26.45%	-3.41%	-0.20%	-9.99%	-25.37%	-20.13%

Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Tabla 5. Fechas de confinamientos por país.

País	Fecha inicio	Fecha término
Argentina	3/20/2020	12/31/2020
Chile	04-01-2020	9/30/2020
Colombia	3/20/2020	8/31/2020
España	3/15/2020	6/20/2020
Paraguay	03-01-2020	9/30/2020
Uruguay	03-01-2020	6/30/2020

La Tabla 6, muestra el cambio en número de siniestros con respecto al mismo mes en el promedio 2017-2019. Es evidente la reducción en accidentalidad a partir del mes de marzo con la declaración de pandemia, así como el pico máximo de reducción de accidentalidad en abril como el mes de mayores confinamientos. Es interesante ver que, aunque las reducciones en accidentalidad se mantienen por encima del 10% durante todo el año 2020, no pasa lo mismo con las fatalidades que a finales de año comienzan a volver a los valores de antes de la declaratoria de pandemia.

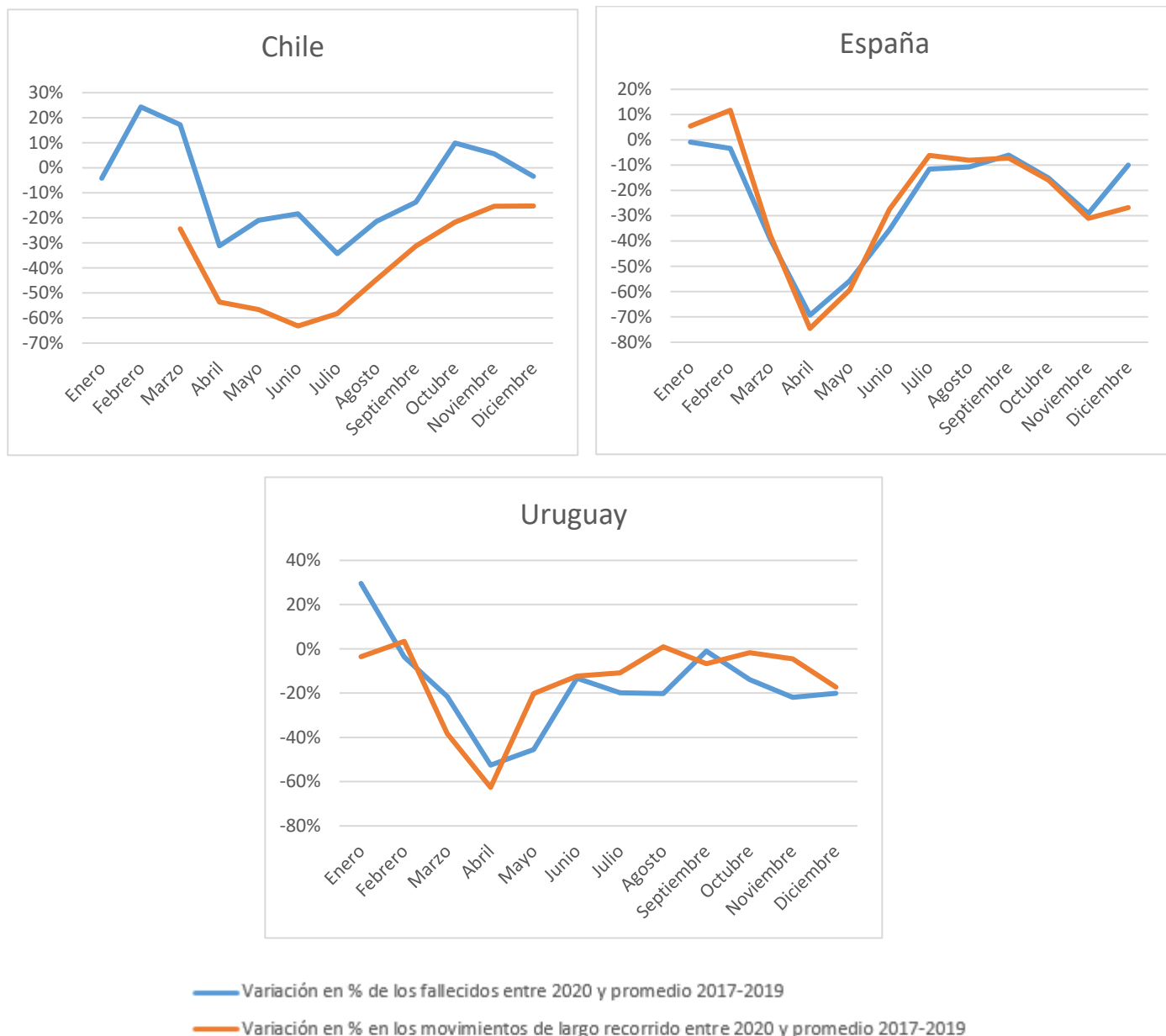
Tabla 6. Cambio porcentual en siniestros mensual entre 2020 y el promedio 2017-2019.

	Argentina	Chile	Colombia	España	Paraguay	Uruguay
Enero	-11.10%	-1.46%	-1.10%	-9.67%	1.72%	-9.17%
Febrero	-7.41%	-1.01%	-2.86%	-4.51%	11.85%	-4.00%
Marzo	-38.99%	-27.17%	-40.87%	-55.09%	-45.09%	-26.84%
Abril	-69.13%	-51.17%	-78.68%	-87.14%	-70.45%	-44.91%
Mayo	-51.25%	-49.99%	-66.21%	-56.92%	-51.03%	-29.82%
Junio	-49.03%	-49.31%	-54.61%	-34.32%	-40.26%	-22.66%
Julio	-49.19%	-44.64%	-43.21%	-24.44%	-24.21%	-10.84%
Agosto	-38.37%	-36.33%	-54.12%	-15.25%	-30.19%	-6.97%
Septiembre	-35.50%	-30.07%	-44.37%	-19.65%	-30.81%	-4.32%
Octubre	-20.42%	-19.61%	-44.60%	-28.12%	-18.16%	-7.43%
Noviembre	-25.57%	-19.10%	-56.47%	-31.61%	-14.82%	-13.30%
Diciembre	-20.21%	-14.15%	-56.48%	-18.89%	-17.51%	-13.05%

Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Si se observa el gráfico 9, en el caso de Chile, España y Uruguay se puede representar la evolución mensual de los fallecidos y los volúmenes de tráfico entre 2020 y el promedio 2017-2019. Los mayores descensos en fallecidos y volúmenes de tráfico se produjeron en abril de 2020 en España y Uruguay (-69% y -75% en España, y -53% y -63% en Uruguay, respectivamente), mientras que en Chile el mayor descenso en fallecidos se produjo en julio (-34%) y el mayor descenso en volúmenes de tráfico tuvo lugar en junio (-63%). Cabe indicar, que en el caso de Chile se está representando el porcentaje de tráfico en relación con un día normal de 2020 previo a la pandemia.

Gráfico 9: Porcentaje de variación por meses en los fallecidos* y en el volumen de tráfico en 2020 respecto al promedio 2017-2019 en España, Chile y en Uruguay.**



NOTA:

* Los datos de España en 2020 son provisionales.

** Los volúmenes de tráfico representados corresponden a:

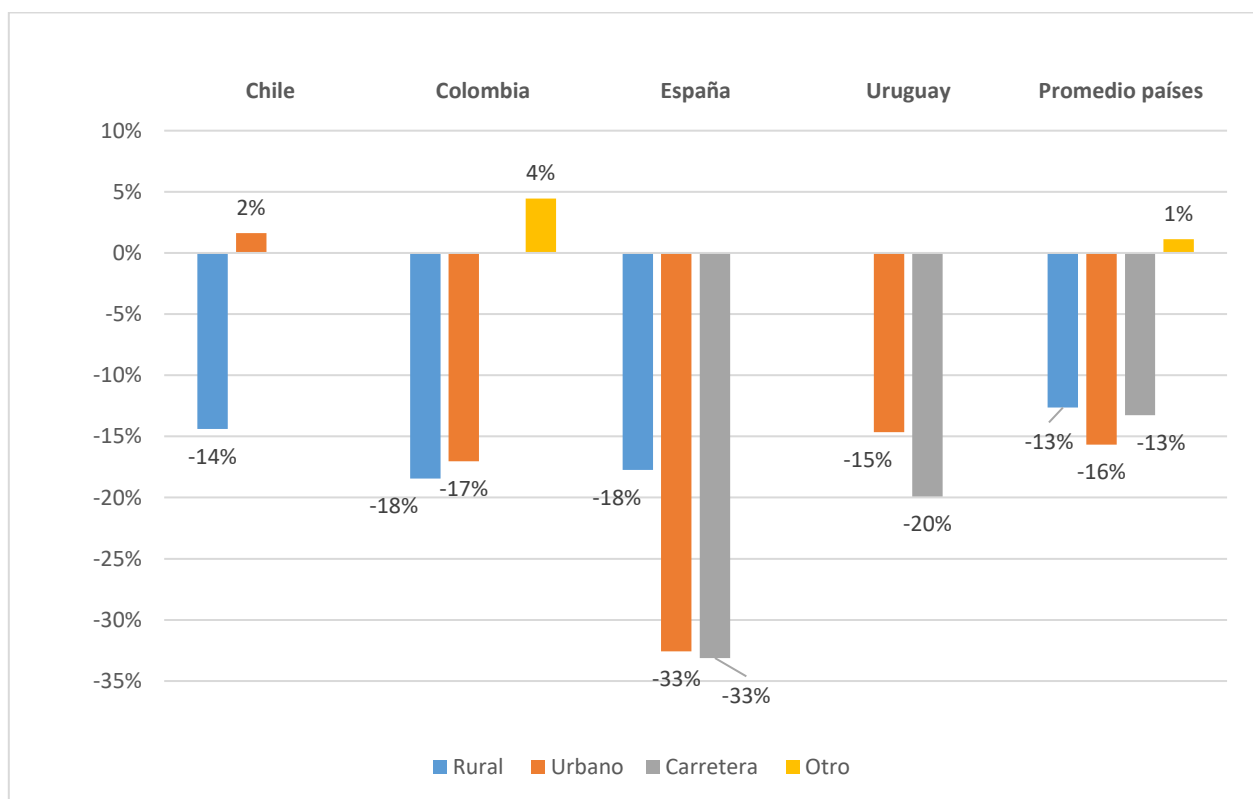
- Chile: el porcentaje promedio de tráfico en 2020 en comparación con un mes normal de 2020 en autopistas urbanas, autopistas interurbanas, Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) y transporte público. El promedio de tráfico de marzo a diciembre 2020 en la región metropolitana en relación con un mes normal de 2020 fue del 62%, por lo que el descenso promedio fue del 38%.
- España: los movimientos de vehículos en carreteras de gran capacidad (autovías y autopistas).
- Uruguay: la cantidad total de vehículos que pasan por puestos de peaje en rutas nacionales.

Fallecidos por tipo de zona

Año 2020 y comparación con la media de 2017-2019

A continuación, se realiza la comparación por países y tipo de zona. La zona rural concentra los mayores descensos en fallecidos en 2020 respecto al promedio 2017-2019 en Colombia (-18%) y Chile (-14%), las carreteras y zona urbana en España (-33%, respectivamente) y las carreteras en Uruguay (-20%). Si se calcula la variación promedio en todos los países, el mayor descenso en el número de fallecidos se registra en zona urbana (-16%), seguido de zona rural (-13%) y de carretera (-13%).

Gráfico 10: Porcentaje de variación en los fallecidos por país y tipo de zona en 2020 respecto al promedio 2017-2019.



NOTA:

Los datos de España en 2020 son provisionales.

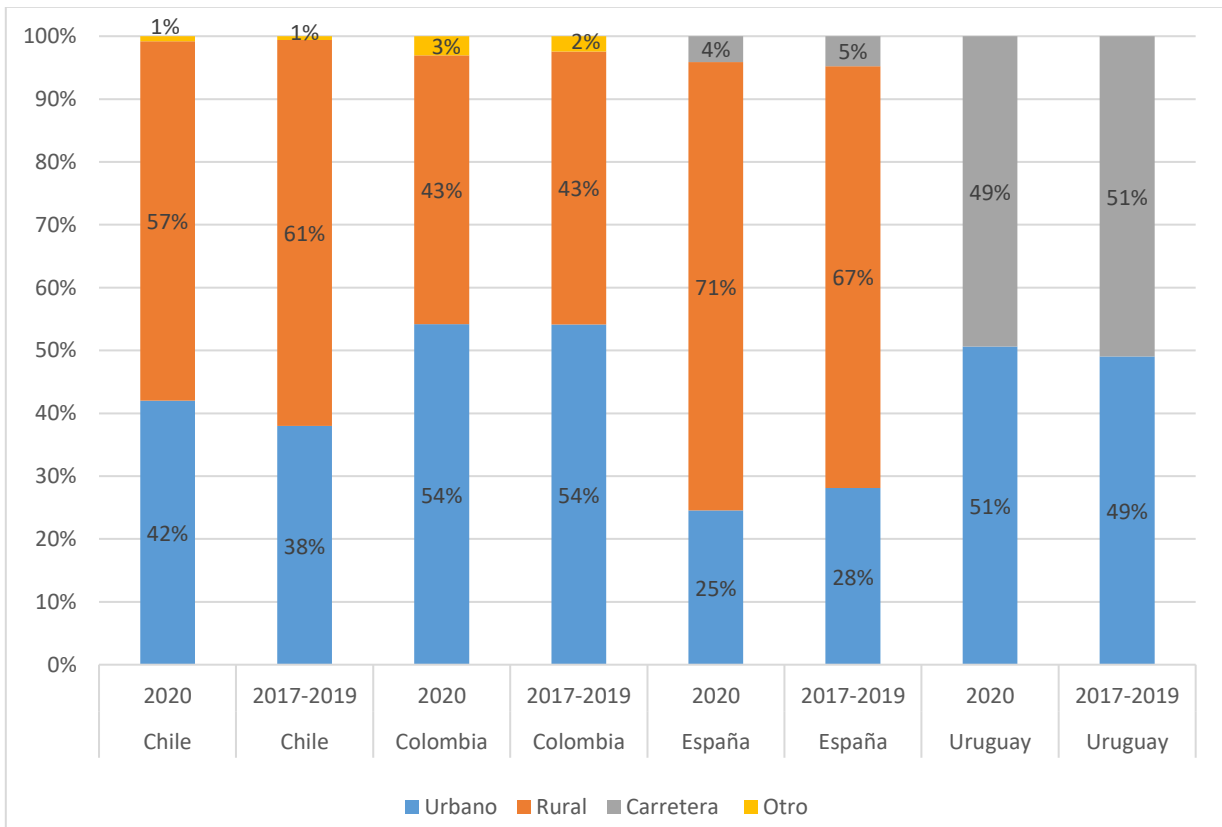
Se han incluido los datos de los países de los que se dispone de información para 2020 y 2017-2019 para todos los tipos de vía. Los tipos de zona no representados no muestran cambio entre 2020 y el promedio 2017-2019.

Respecto a los tipos de zona por país, cabe indicar: Colombia no dispone del tipo de zona "carretera", España no dispone del tipo de zona "otro", Uruguay no dispone del tipo de zona "rural" ni "otro", Chile no dispone del tipo de zona "carretera" y se ha preferido no mostrar la categoría "otro" en este país dado que los números son inferiores a 15 y el descenso obtenido es del 57%.

A su vez, si se representa la distribución de los fallecidos por tipo de zona en cada país en 2020 y en el promedio 2017-2019, se observa que:

- En Chile y Uruguay se incrementaron ligeramente los porcentajes que representan los fallecidos en zona urbana en 2020 frente al promedio de 2017-2019 y 2020.
- En España la tendencia fue opuesta: en 2020 aumentó ligeramente el porcentaje de fallecidos en zona rural, y disminuyó en zona urbana frente al promedio de 2017-2019, como consecuencia de las limitaciones de movilidad durante el estado de alarma.

Gráfico 11: Distribución de los fallecidos por país y tipo de zona en 2020, y en el promedio 2017-2019.



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

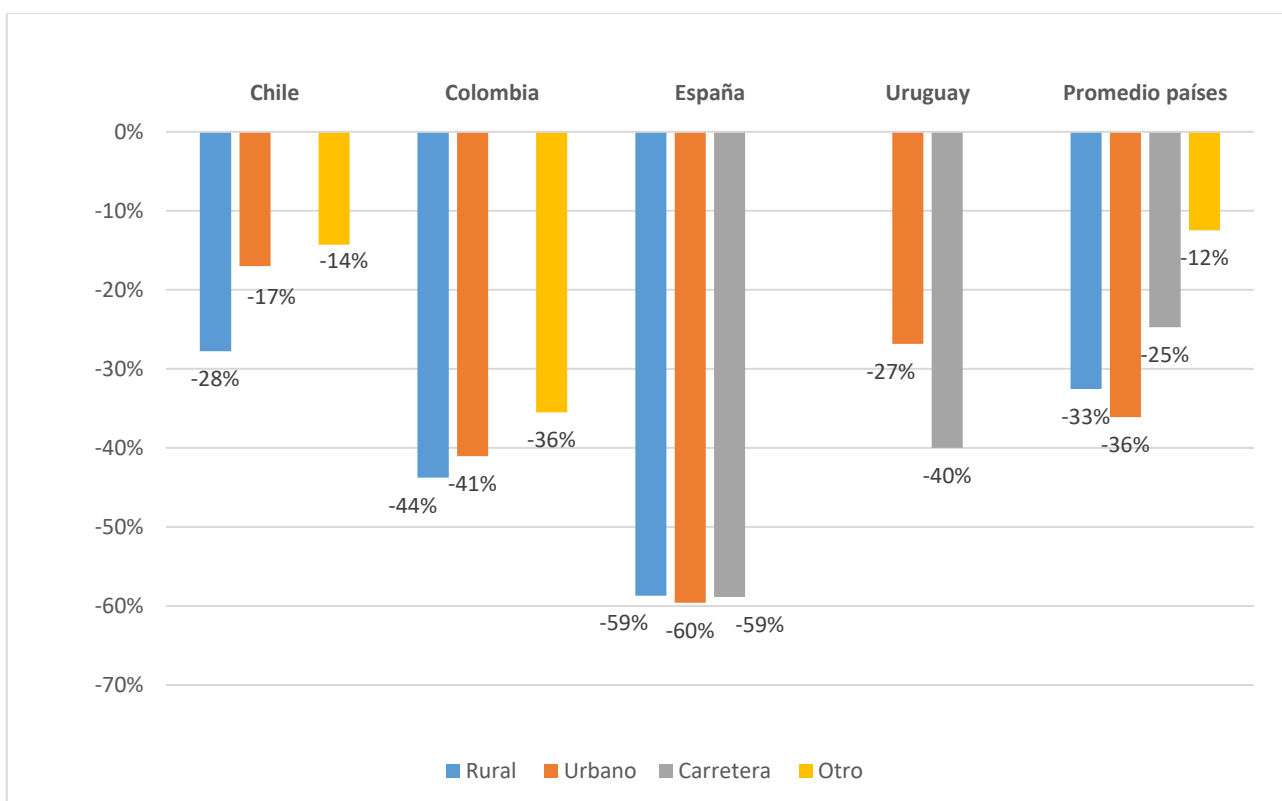
Periodo de confinamiento y comparación con la media de 2017-2019

A continuación, se analiza la variación en los fallecidos en 2020 respecto al promedio 2017-2019 por tipo de zona durante el periodo de confinamiento de cada país. Cabe indicar que los periodos de confinamiento en 2020 varían entre países.

- En Colombia y Chile el mayor descenso en fallecidos se registró en vías rurales (-44% y -28%, respectivamente), seguido de las vías urbanas (-41% y -17%), y el menor descenso se produjo en carretera (-36% y -14%, respectivamente).
- En Uruguay el mayor descenso se registró en carretera (-40%) y el menor en vía urbana (-27%).
- En España los descensos experimentados en vía urbana, rural y carretera fueron similares, variando del 59% al 60%. A su vez, los descensos en fatalidad son los mayores entre los países representados.

Si se analiza el descenso promedio en los países representados por tipo de zona, se obtiene, de más a menos reducción: -36% en zona urbana, -33% en zona rural, -25% en carretera, y -12% en otro.

Gráfico 12: Porcentaje de variación en los fallecidos por país y tipo de zona en el confinamiento de 2020 respecto al promedio 2017-2019.



NOTA:

Los datos de España en 2020 son provisionales.

Se han incluido los datos de los países de los que se dispone de información para 2020 y 2017-2019 para todos los tipos de vía disponibles en su país.

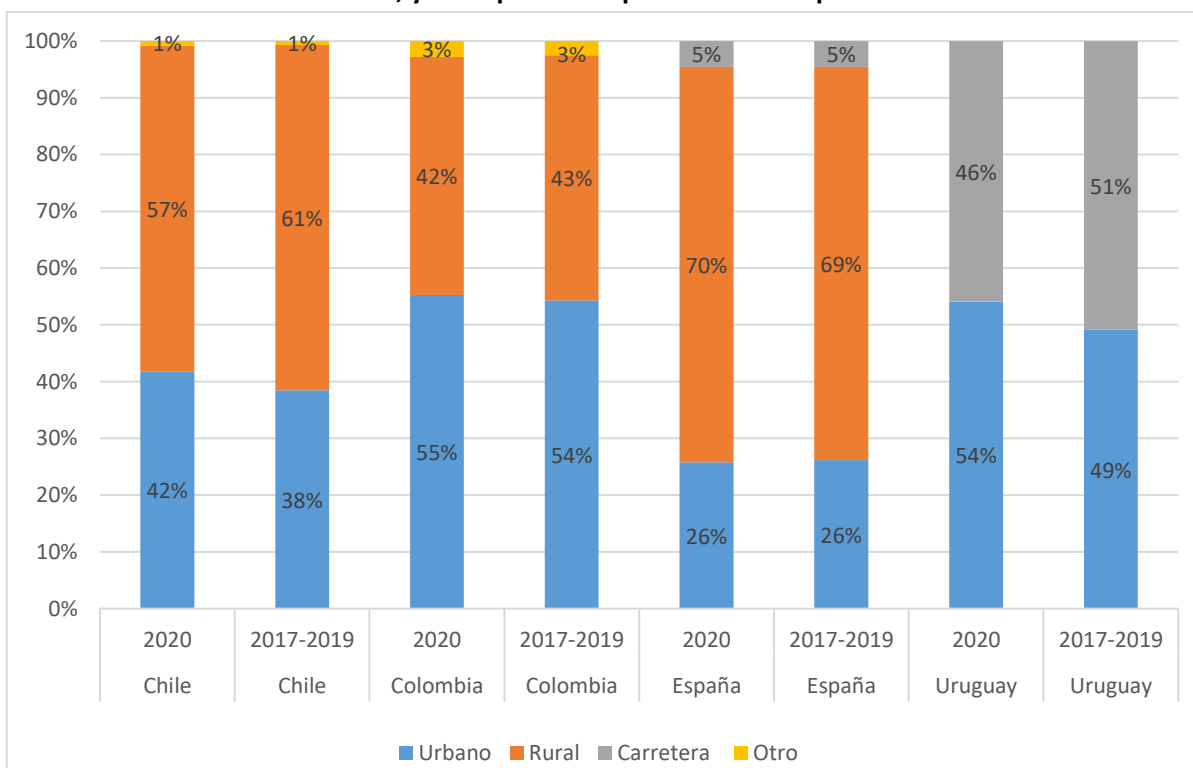
Respecto a los tipos de zona por país, cabe indicar: Colombia no dispone del tipo de zona "carretera", España no dispone del tipo de zona "otro", Uruguay no dispone del tipo de zona "rural" ni "otro", Chile no dispone del tipo de zona "carretera" y se ha preferido no mostrar la categoría "otro" en este país dado que los números son inferiores a 15.

A su vez, cabe indicar que los periodos de confinamiento en los países representados son diferentes.

A su vez, si se representa la distribución de los fallecidos por tipo de zona en cada país durante el periodo de confinamiento de 2020 y en el periodo equivalente durante el promedio 2017-2019, se observa que:

- En Chile, Colombia y Uruguay se incrementaron ligeramente los porcentajes que representan los fallecidos en zona urbana en 2020 frente al promedio de 2017-2019.
- En España aumentó ligeramente el porcentaje de fallecidos en zona rural.

Gráfico 13: Distribución de los fallecidos por país y tipo de zona durante el periodo de confinamiento en 2020, y en el periodo equivalente en el promedio 2017-2019.



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Fallecidos por medios de transporte

Año 2020 y comparación con la media de 2017-2019

A continuación, se realiza la comparación por países y medios de transporte. Donde, del promedio de las variaciones registradas por el grupo de países participantes del estudio, se observa que los **peatones** fallecidos en siniestros de tránsito registran una variación del 35%. Todos los países del grupo registran un descenso en la cantidad de peatones fallecidos; siendo la más significativa la registrada en Argentina (-49%); seguido de España (-35%), Uruguay (-32%), Colombia (-31%) y Chile (-28%). No hay valores 2020 registrados para Paraguay; por lo tanto, no se incluye en el análisis. Respecto al promedio del grupo en esta categoría (-35%), se observa que únicamente Argentina supera el promedio general registrado (gráfico 14).

Por otro lado, en el gráfico 15 el promedio de los **pasajeros de automóviles** fallecidos en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI registran un descenso del 22%. Las reducciones más significativas se registran en: Argentina (-55%); seguido de Colombia (-27%), Uruguay (-20%), España (-19%). Chile es una excepción al comportamiento registrado previamente, ya que esta categoría presenta un aumento en la cantidad de fallecidos respecto al período de estudio del 10%. En comparación al promedio del Grupo OISEVI en esta categoría (-20%), se observa que Argentina y Colombia superan el promedio general registrado.

A su vez, el promedio de los **motociclistas** fallecidos en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI se registra un descenso del 9% (gráfico 16). Las reducciones más significativas se registran en: Argentina (-34%); seguido de España (-18%), Colombia (-12%) y Uruguay (-6%). Chile es una excepción al comportamiento registrado previamente, ya que esta categoría presenta un aumento en la cantidad de fallecidos respecto al período de estudio del 26%. En comparación al promedio del Grupo OISEVI en esta categoría (-9%), se observa que Argentina, España y Colombia superan el promedio general registrado.

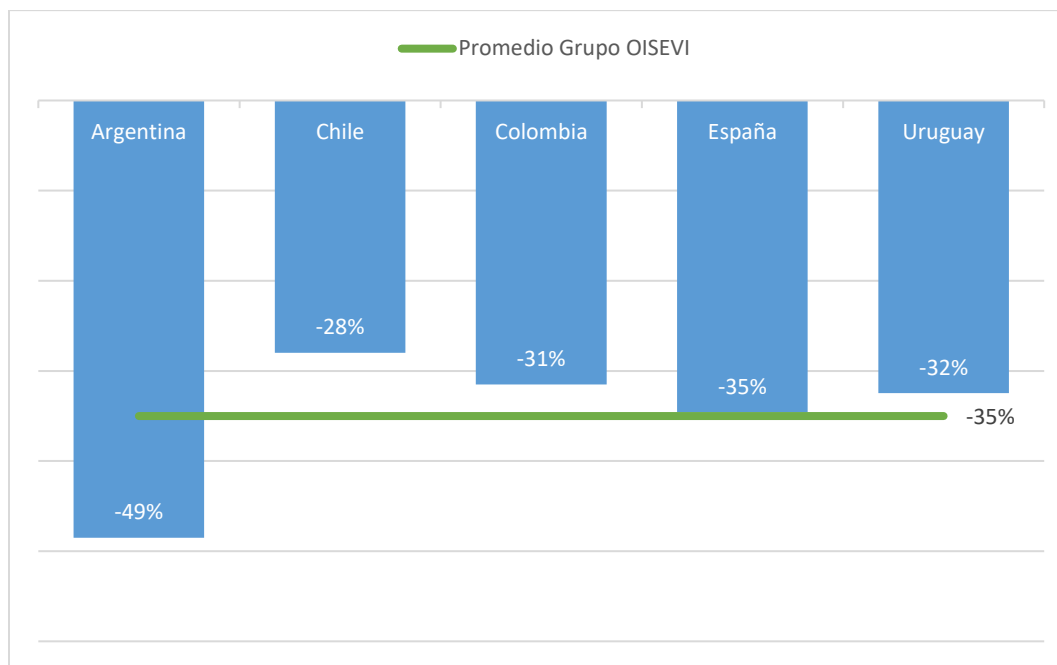
Para el caso de los **ciclistas** fallecidos en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI, en el gráfico 17 se registra un descenso del 17%. Las reducciones más significativas se registran en: Uruguay (-54%), seguido de Argentina (-36%) y España (-26%). Para el caso de Chile y Colombia se registra una excepción al comportamiento previamente descrito, ya que esta categoría presenta un aumento en la cantidad de fallecidos respecto al período de estudio del 18% y 12%, respectivamente. En comparación al promedio del Grupo OISEVI en esta categoría (17%), se observa que Uruguay, Argentina y España superan el promedio general registrado.

Para el caso de los fallecidos en **vehículos pesados de mercancías** en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI se registra un aumento del 27%, única categoría que registra aumento en los períodos analizados, explicado principalmente por el aumento experimentado en Argentina (160%). Sin embargo, hay países que registran descensos en esta categoría. Las reducciones más significativas se registran en: Uruguay (-28%), seguido de Chile (-19%) y España (-6%) (gráfico 18).

Para el caso de los fallecidos en **vehículos ligeros de mercancías** (gráfico 19) en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI se registra un descenso del 20%. Para los países que hay registro, se observan reducciones en: España (-42%) y Colombia (-19%). Chile registra un aumento del 2% respecto al período de comparación.

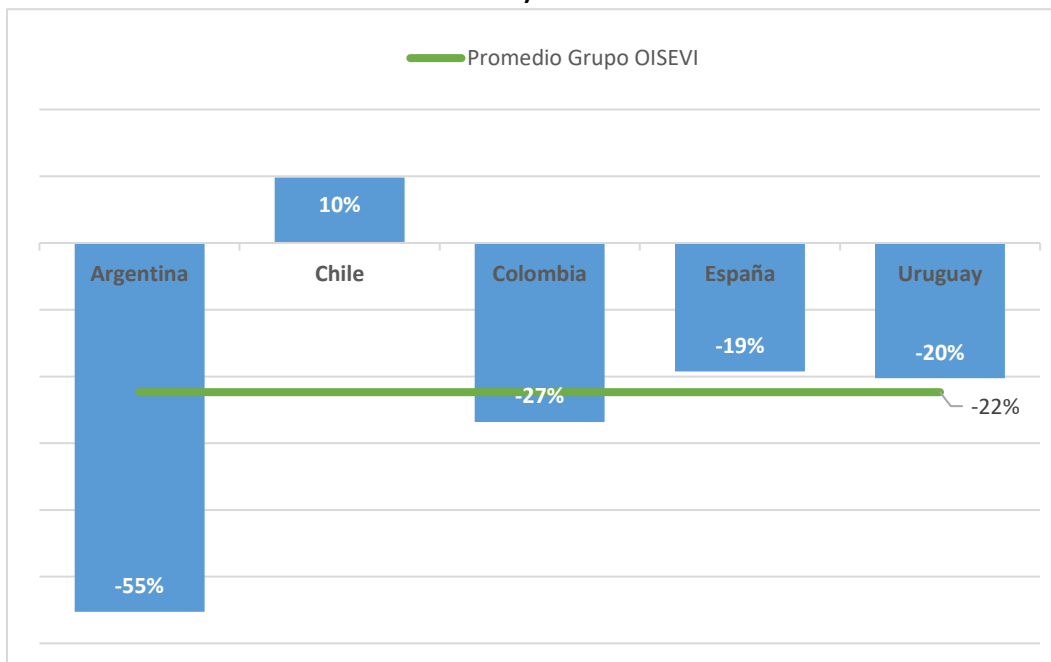
Los fallecidos en **transporte público** en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI se registra un descenso del 63%. Se observan las reducciones más significativas en: Uruguay (-100% sin registro de fallecidos en este medio de transporte), Chile (-73%), España (54%) y Colombia (-26%).

Gráfico 14: Porcentaje de variación en la cantidad de peatones fallecidos (2017-2019) - 2020



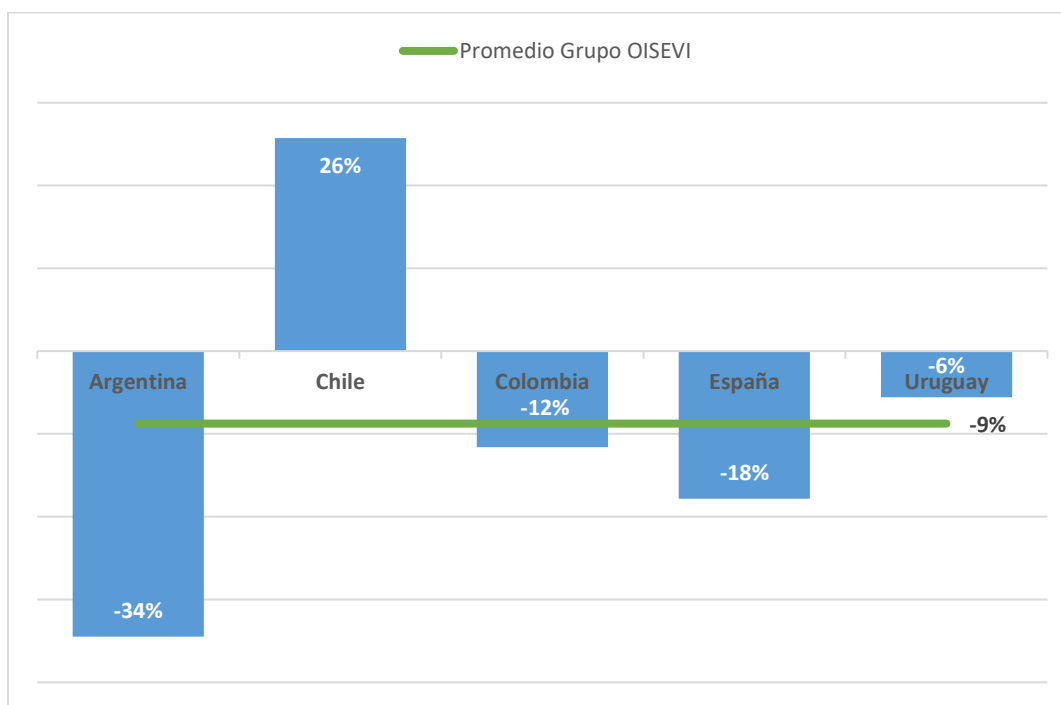
Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Gráfico 15: Porcentaje de variación en la cantidad de pasajeros de automóviles fallecidos (2017-2019) - 2020



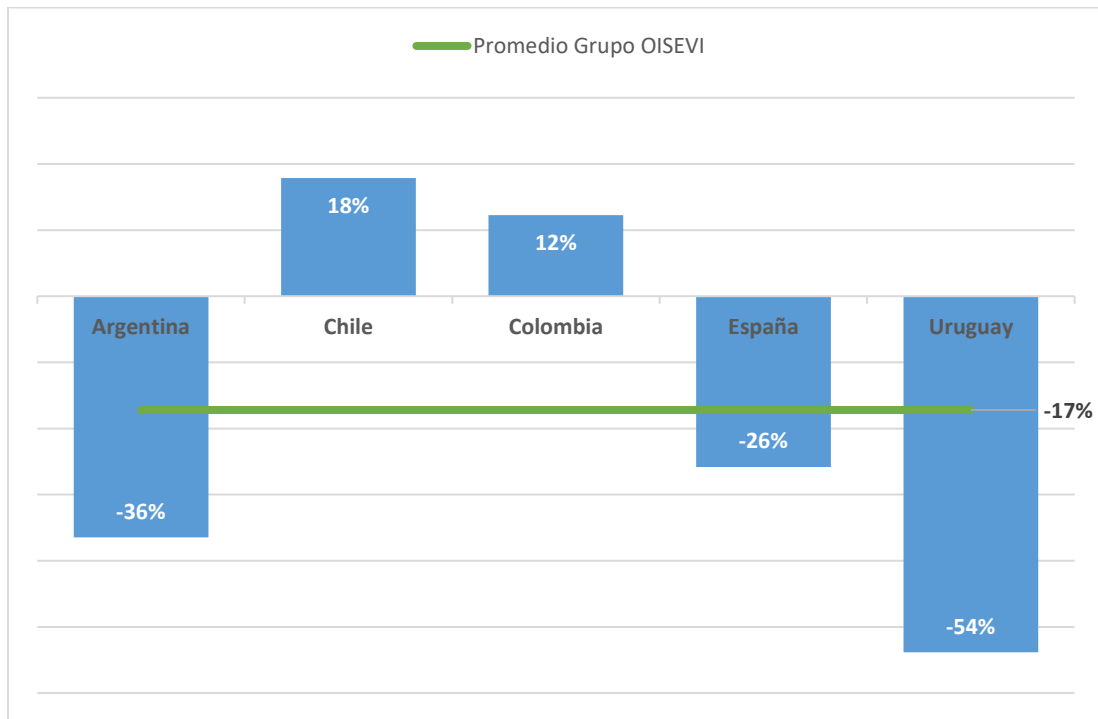
Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Gráfico 16: Porcentaje de variación en la cantidad de motociclistas fallecidos (2017-2019) - 2020



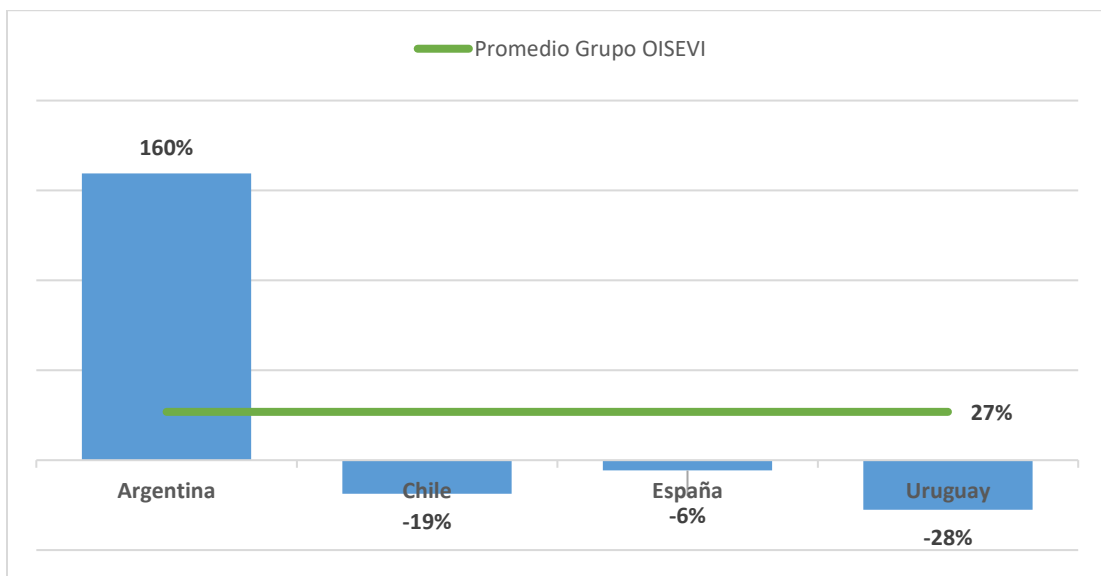
Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Gráfico 17: Porcentaje de variación en la cantidad de ciclistas fallecidos (2017-2019) - 2020



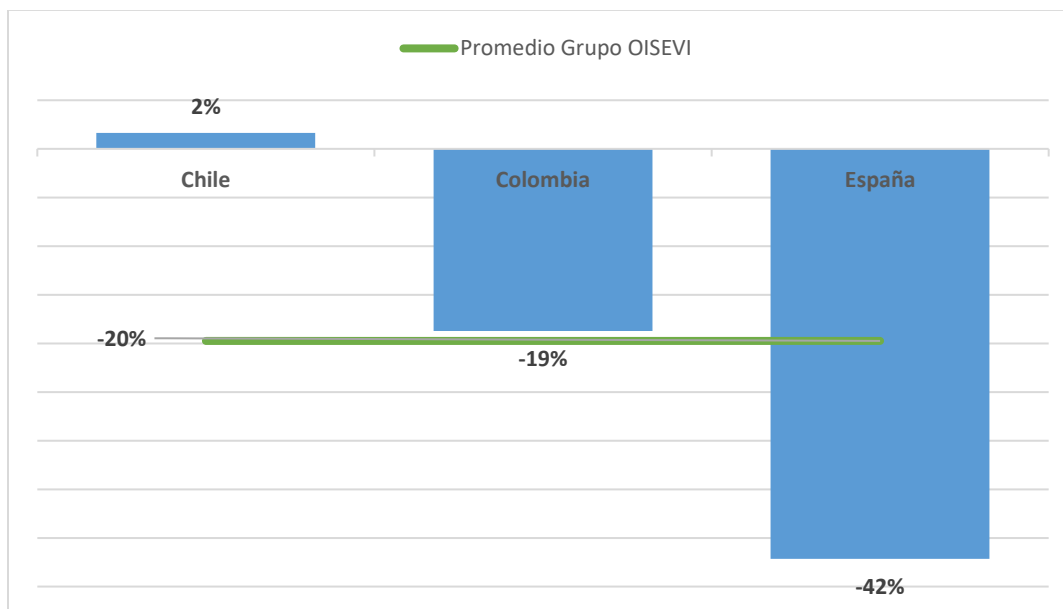
Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Gráfico 18: Porcentaje de variación en la cantidad de vehículos pesados de mercancías fallecidos (2017-2019) - 2020



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Gráfico 19: Porcentaje de variación en la cantidad de vehículos ligeros de mercancías fallecidos (2017-2019) - 2020



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

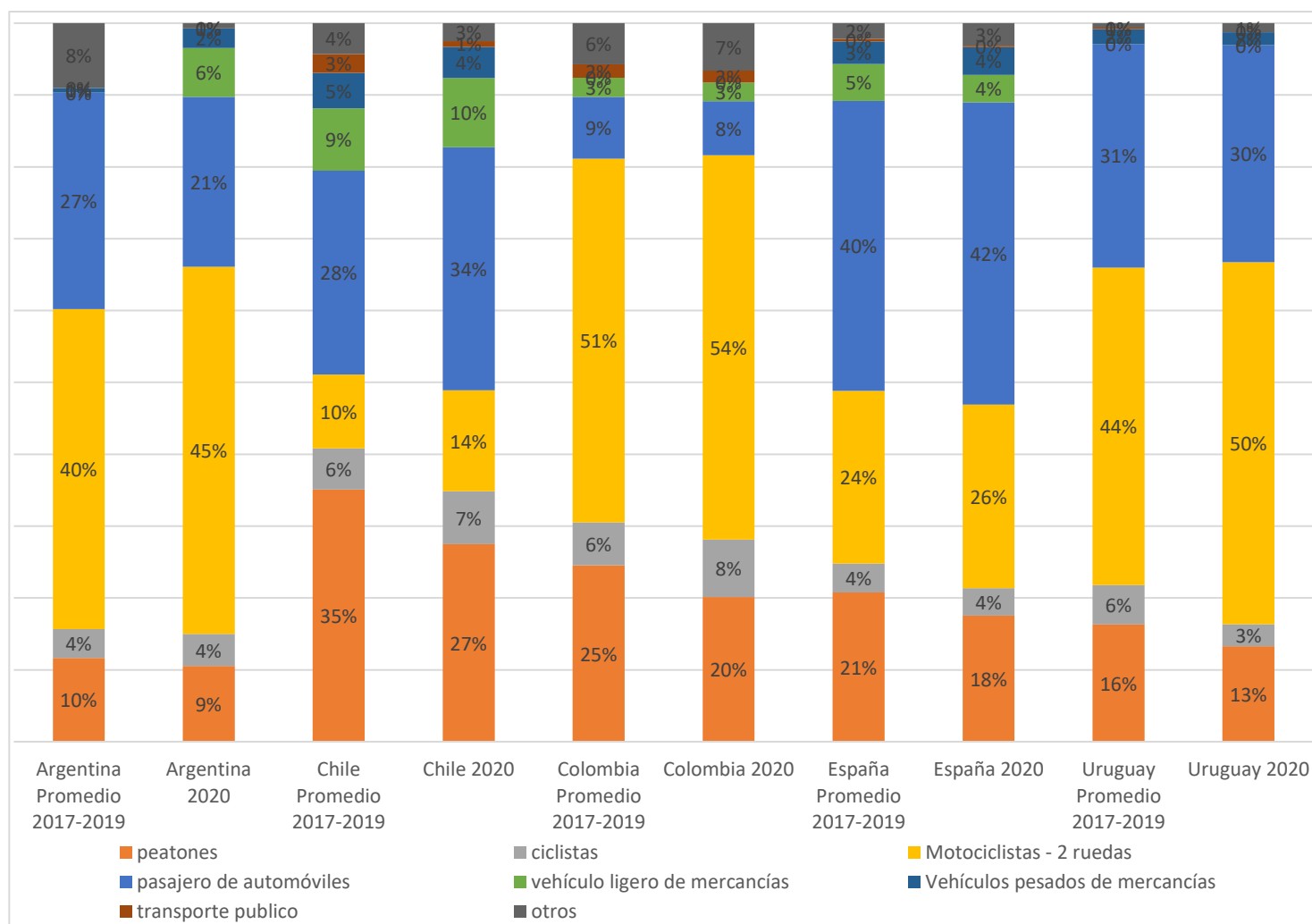
Notas del apartado:

Argentina	Datos 2020 preliminares y parciales
Chile	Transporte público: Tipo vehículo: bus/taxibus, minibus, trolebus. Servicio vehículo: serv. Local urbano, serv. Local rural, servicio interurbano Automóvil: Automóvil-jeep Vehículo ligero de mercancías: camioneta Vehículos pesados de mercancías: camión
Colombia	Motociclistas-2 ruedas: incluye a motociclistas y ciclomotores. Clasificamos el actor vial como vehículos de carga *fallecimientos 30 días, último informe cada año
España	Los datos del año 2020 son provisionales *transporte público: autobús Motociclistas-2 ruedas: incluye a motociclistas y ciclomotores.
Paraguay	Los datos corresponden al reporte de fallecidos, según registro de defunción nacional, del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Los datos para el 2020 no están disponibles. Motociclistas-2 ruedas: incluye a motociclistas y ciclomotores.
Uruguay	transporte público: ómnibus Motociclistas-2 ruedas: incluye a motociclistas y ciclomotores. Vehículos pesados de mercancías: camión vehículo ligero de mercancías y/pasajeros no se dispone de esa categoría desagregada Pasajero de automóvil: auto y camioneta

Por otro lado, al representar la distribución de los fallecidos por tipo de usuario de la vía en cada país durante el 2020 y en el periodo equivalente durante el promedio 2017-2019, se observa que:

- En todos los países que reportaron datos se incrementan los porcentajes de participación de fallecidos en **motocicleta** en 2020 frente al promedio de 2017-2019. Situación contraria a lo que sucede con los **peatones**.
- En el caso de los **pasajeros de automóviles** el porcentaje de participación de fallecidos aumenta para países como: Chile y España; y disminuye para los restantes.
- Las cifras de **ciclistas** fallecidos se mantienen en Argentina y España; disminuyen en Uruguay y aumentan en Chile y Colombia.

Gráfico 20: Distribución de los fallecidos por país y tipo de usuario de la vía durante el 2020, y en el periodo equivalente en el promedio 2017-2019.



Periodo de confinamiento y comparación con media de 2017-2019

Los **peatones** fallecidos en siniestros de tránsito durante el período de confinamiento registran una reducción promedio del Grupo de países OISEVI del 43%. Todos los países del grupo registran un descenso en la cantidad de peatones fallecidos; siendo la más significativa la registrada en España (-70%); seguido de Colombia (-53%), Chile (-42%) y Uruguay (-8%) (ver gráfico 21).

Por otro lado, en el gráfico 22 se presentan los **motociclistas** del grupo de países OISEVI fallecidos en siniestros de tránsito durante el confinamiento registran un descenso del 25%. Las reducciones más significativas se registran en: España (-63%); seguido de Colombia (-40%) y Uruguay (-22%). Chile registra un aumento de esta categoría del 25%.

Por otro lado, los **pasajeros de automóviles** del grupo de países OISEVI fallecidos en siniestros de tránsito registran un descenso del 25%. Las reducciones más significativas se registran en: España (-54%); Colombia (-36%), Chile (-15%). Uruguay registra un aumento en esta categoría del 4%. Respecto al promedio general del grupo, únicamente España y Colombia superan este valor (Ver gráfico 23).

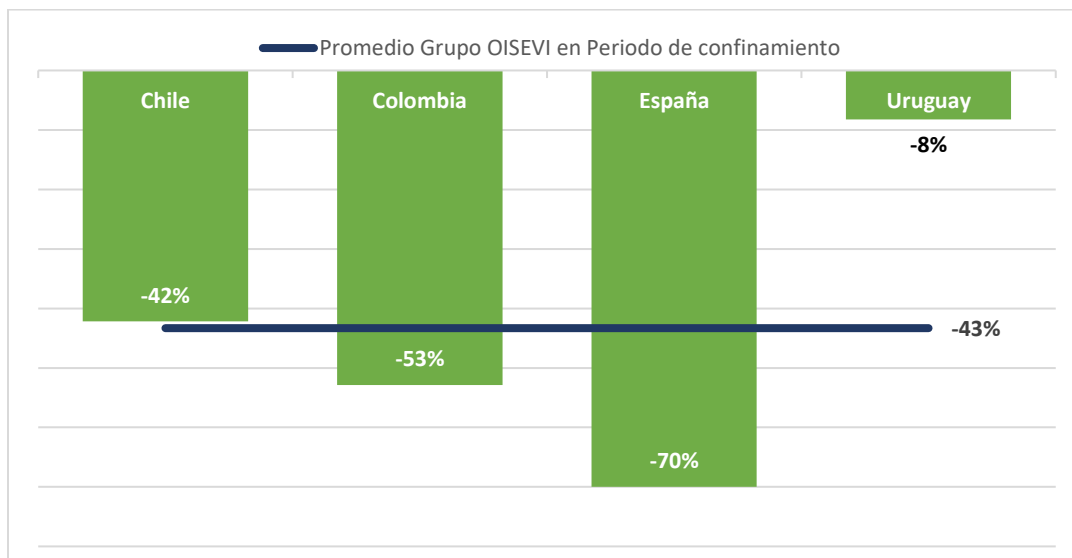
Para el caso de los **ciclistas** fallecidos en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI se registra un descenso del 43%. Según el gráfico 24, Las reducciones más significativas se registran en: Uruguay (-100%, no hay ciclistas fallecidos en el período de confinamiento), seguido de España (-89%) y Colombia (-3%). Para el caso de Chile se registra una excepción al comportamiento previamente descrito, ya que esta categoría presenta un aumento en la cantidad de fallecidos respecto al período de estudio del 19%. En comparación al promedio del Grupo OISEVI en esta categoría (-43%), se observa que Uruguay y España superan el promedio del descenso general registrado.

Para el caso de los fallecidos en **vehículos pesados de mercancías** en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI se registra un descenso general del 2%. Los países que registran descensos en esta categoría son: Uruguay (-40%), seguido de Chile (-10%). España, por otra parte, registra un aumento del (44%) (gráfico 25).

Para el caso de los fallecidos en **vehículos ligeros de mercancías** en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI se registra un descenso del 42%. Para los países que hay registro, se observan reducciones en: España (-75%) y Colombia (-32%) y Chile (-18%).

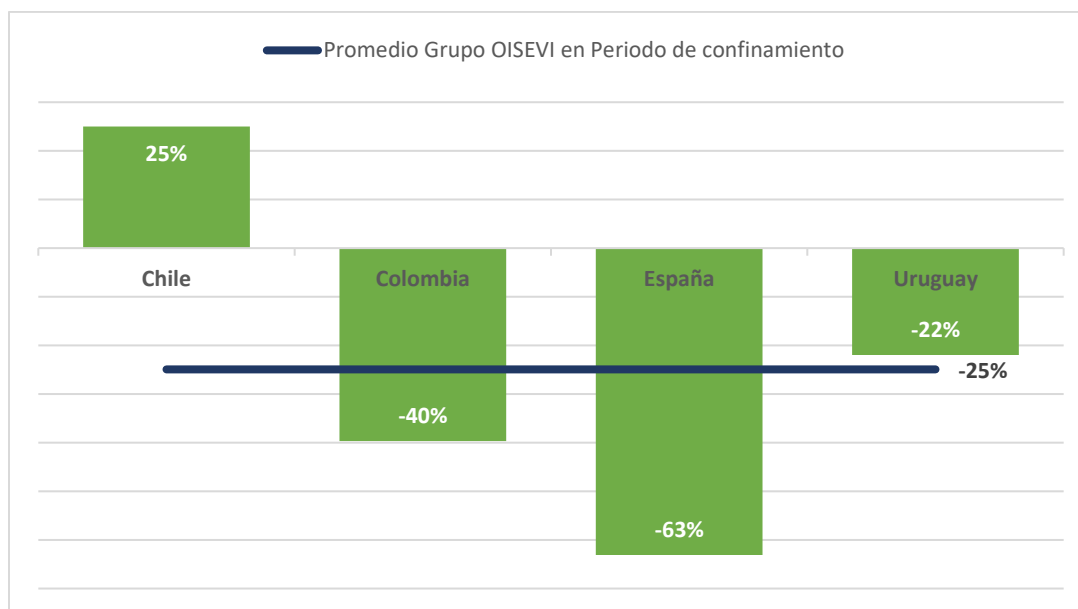
Los fallecidos en **transporte público** en siniestros de tránsito para el Grupo OISEVI se registra un descenso del 72%. Se observan las reducciones más significativas en: Uruguay (-100% sin registro de fallecidos en este medio de transporte), Chile (-70%), España (54%) y Colombia (-62%).

Gráfico 21: Porcentaje de variación en la cantidad promedio de peatones fallecidos (2017-2019) – 2020 en período de confinamiento



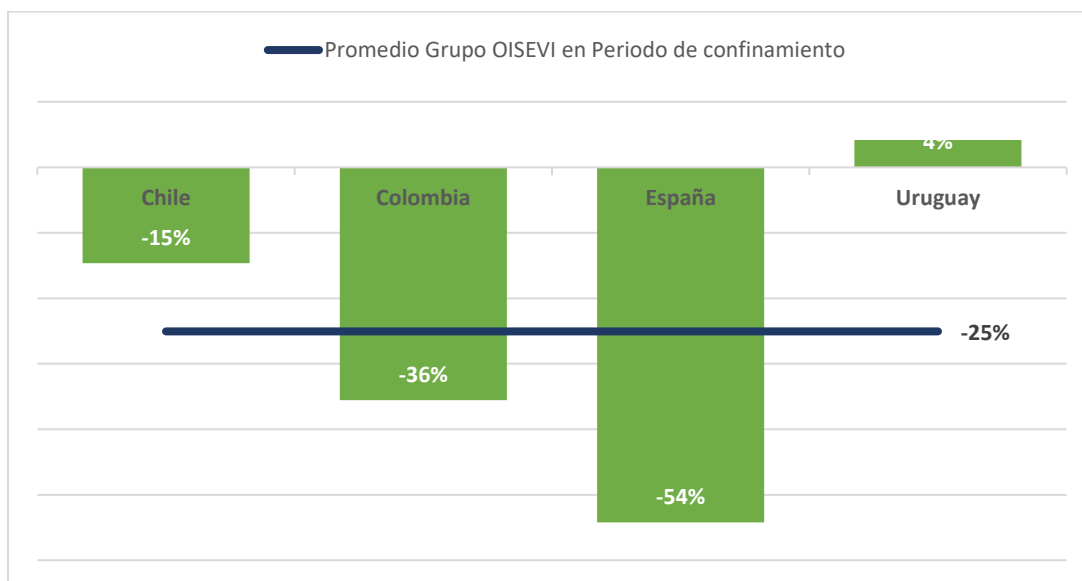
Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.
No se informan cifras para el año 2020 para el período de confinamiento registrados para Paraguay ni Argentina

Gráfico 22: Porcentaje de variación en la cantidad promedio de motociclistas fallecidos (2017-2019) – 2020 en período de confinamiento



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.
No se informan cifras para el año 2020 para el período de confinamiento registrados para Paraguay ni Argentina

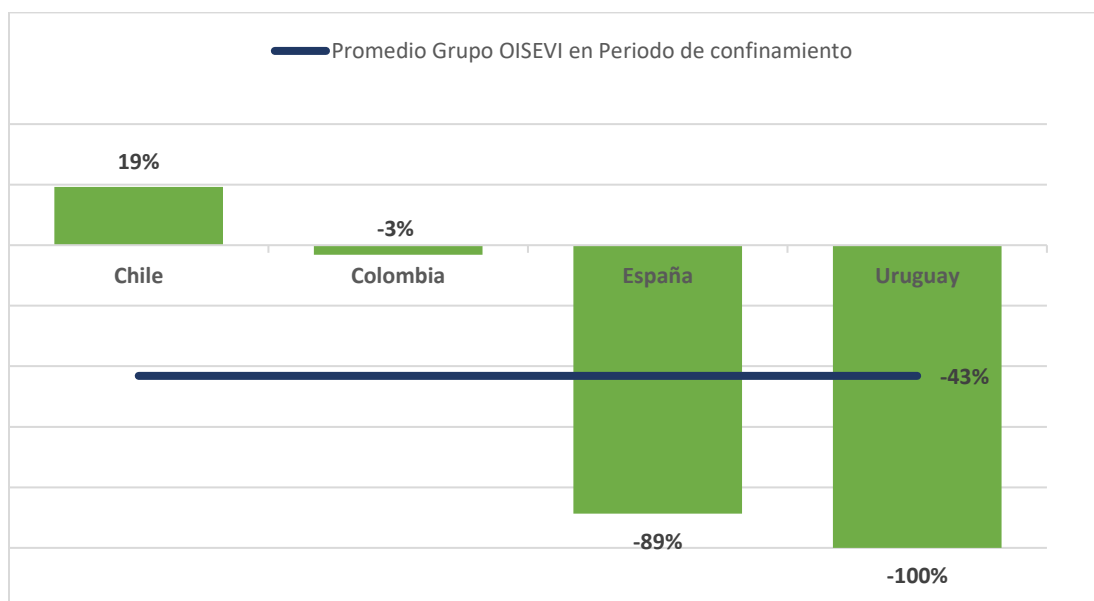
Gráfico 23: Porcentaje de variación en la cantidad de pasajeros de automóvil fallecidos (2017-2019)– 2020 en período de confinamiento



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

No se informan cifras para el año 2020 para el período de confinamiento registrados para Paraguay ni Argentina

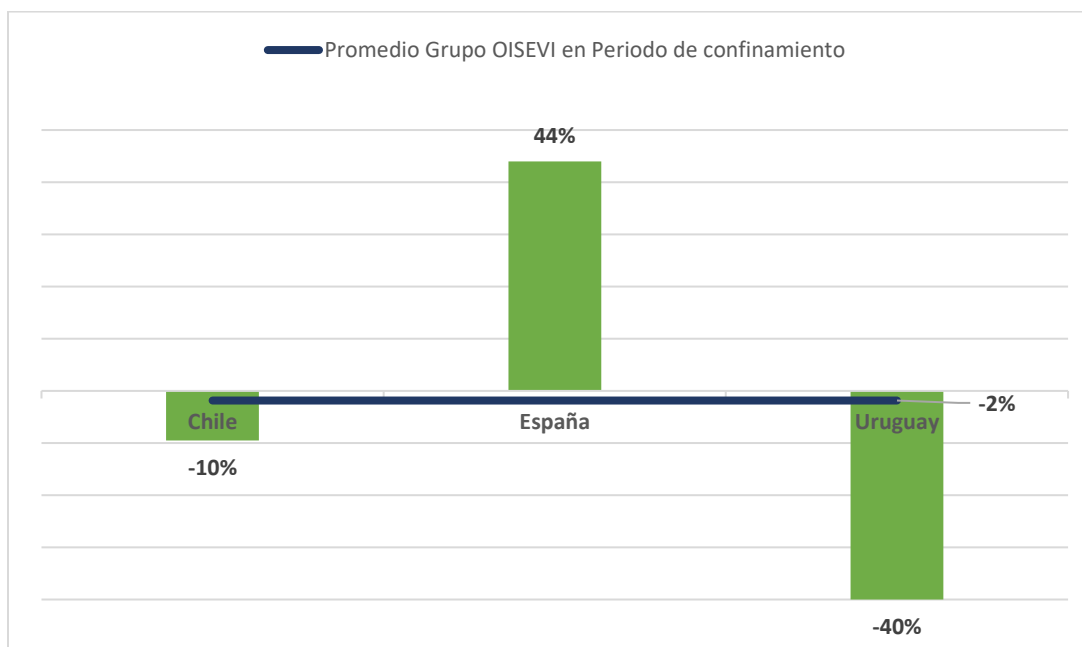
Gráfico 24: Porcentaje de variación en la cantidad de ciclistas fallecidos (2017-2019)– 2020 en período de confinamiento



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

No se informan cifras para el año 2020 para el período de confinamiento registrados para Paraguay ni Argentina

Gráfico 25: Porcentaje de variación en la cantidad de vehículos pesados de mercancías fallecidos (2017-2019) – 2020 en período de confinamiento



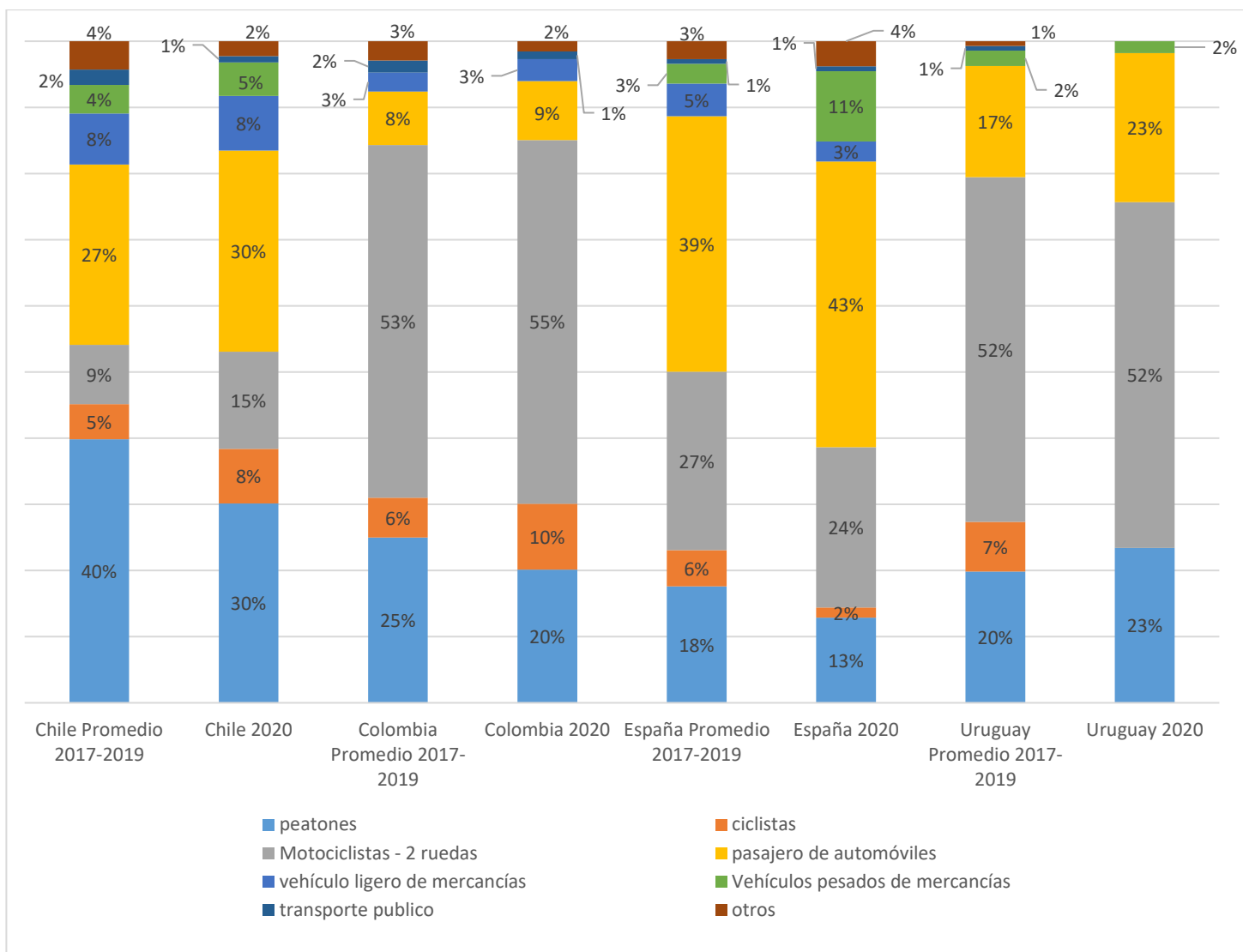
Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

No se informan cifras para el año 2020 para el período de confinamiento registrados para Paraguay ni Argentina

Por otro lado, al representar la distribución de los fallecidos por tipo de usuario de la vía en cada país durante el periodo de confinamiento de 2020 y en el periodo equivalente en el promedio 2017-2019, se observa que:

- Los porcentajes de participación de fallecidos en **motocicleta** en periodo de confinamiento 2020 frente al promedio de 2017-2019, incrementa la participación en Chile y Colombia. Mientras que, dicha participación disminuye en España y se mantiene para Uruguay.
- La participación de los **peatones** fallecidos durante el periodo de confinamiento, presenta una disminución en los países: Chile, Colombia y España en comparación con igual período de años 2017 a 2020. Por otro lado, Uruguay incrementa esta categoría de usuario de la vía.
- En el caso de los **pasajeros de automóviles** el porcentaje de participación de fallecidos aumenta para todos los países.
- La participación de **ciclistas** fallecidos aumenta en Chile y Colombia; situación contraria a la que ocurre en España y Uruguay.

Gráfico 26: Distribución de los fallecidos por país y tipo de usuario de la vía durante el período de confinamiento del 2020, y en el periodo equivalente en el promedio 2017-2019.



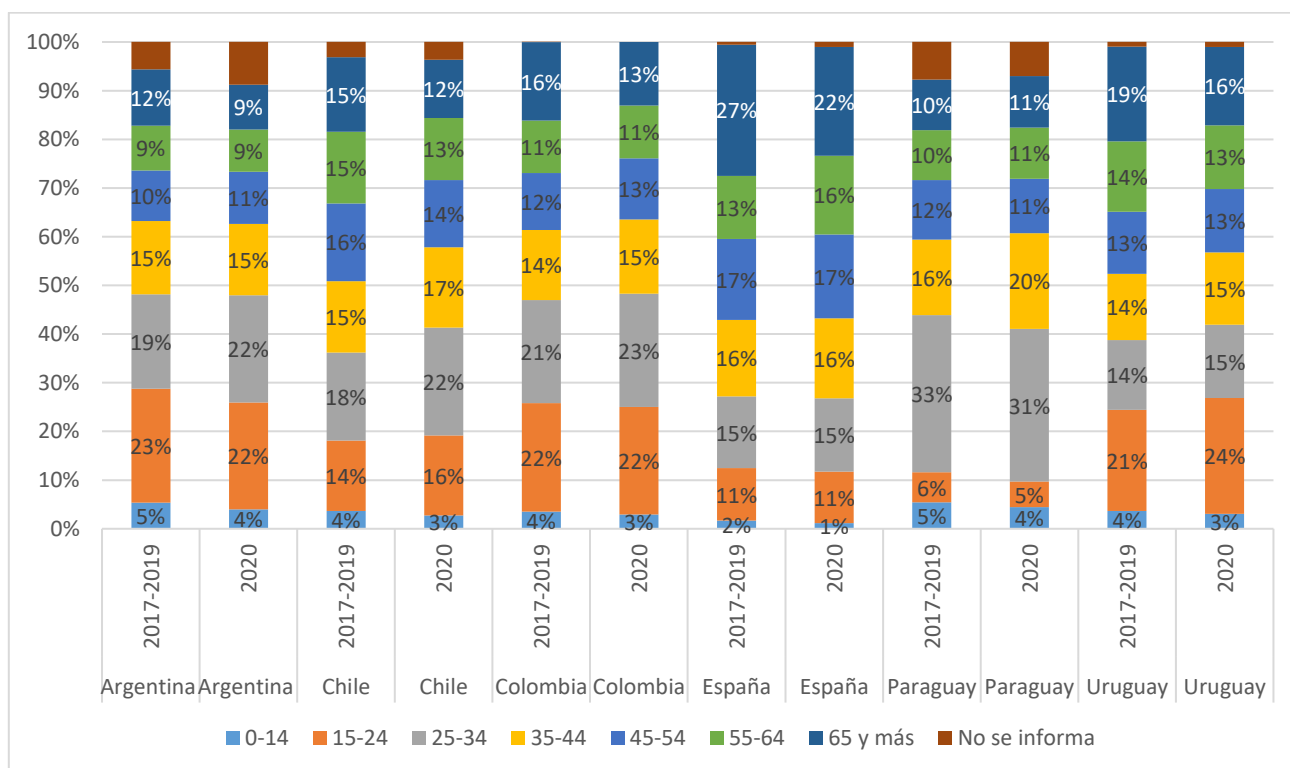
Fallecidos por grupos de edad

Comparación fallecidos año 2020 con promedio fallecidos 2017-2019

En relación a la edad, cifras mundiales advierten que los grupos etarios más vulnerables en el tránsito, son los niños y adultos mayores, ya que estos grupos presentan características específicas que los hacen más frágiles y en, el caso de los niños, se da porque muchas veces son invisibles en el tránsito por su tamaño y los adultos mayores, tanto por su menor capacidad de reacción como por su movilidad física reducida. Además, en el caso de niños, adolescentes y jóvenes de 5 a 29 años, es la primera causa de muerte³. Entonces, en los siguientes gráficos, se presenta las distribuciones de cada país y la variación del promedio de fallecidos en el año 2020 en relación al promedio de los años 2017 a 2019, según grupo de edad, de los países participantes en el grupo de trabajo COVID de OISEVI: Argentina, Chile, Colombia, España, Paraguay y Uruguay.

En el gráfico 27 se presentan la distribución de los fallecidos por grupo etario en cada país, según los periodos analizados. Si bien hay algunas diferencias entre el promedio de 2017 a 2019 en comparación a 2020, debido principalmente a los efectos de la pandemia COVID-19, en la mayoría de los países la gente más joven es quienes fallecen con mayor frecuencia. Por ejemplo, en Chile, Colombia y Paraguay los fallecidos se concentran en los 25 a 34 años, en Argentina y Uruguay entre los 15 y 24 años. Por otro lado, el país que se aleja de esta tendencia es España, donde las víctimas fatales entre 2017 y 2020 se concentran en los mayores de 65 años.

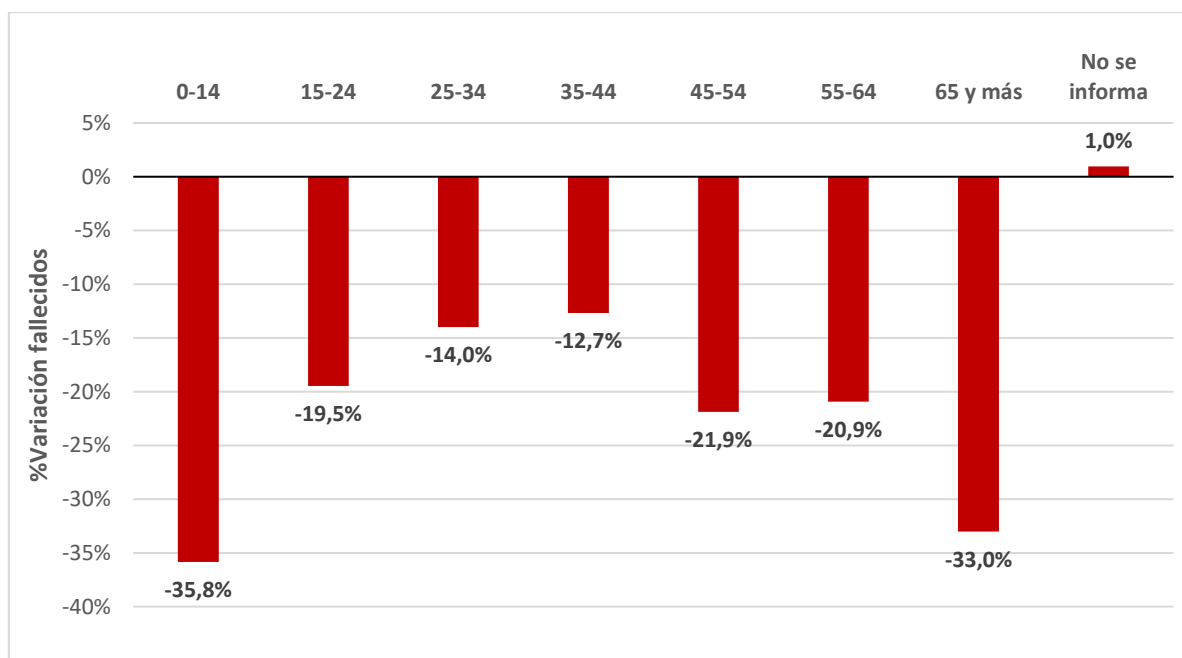
Gráfico 27: Distribución de fallecidos por país y edad en 2020, y en el promedio 2017-2019



³ Organización Mundial de la Salud (OMS) "Situación Mundial de la Seguridad Vial", 2018. Disponible en <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

De acuerdo al gráfico 28, se puede observar que la variación del promedio de fallecidos de todos los países tuvo una baja considerable en todos los grupos etarios, teniendo una mayor disminución, los niños y niñas entre 0 y 14 años (-35,8%) y los adultos mayores de 65 años (-33%). Estos resultados podrían responder a las medidas que se vieron en la mayoría de los países: aislamiento rígido de personas mayores por las consecuencias graves y fatales asociadas al COVID-19 que tienen como grupo de riesgo, lo cual se tradujo en restricciones en la movilidad. Y en el caso de los niños, niñas y adolescente en edad escolar, las clases presenciales fueron suspendidas en la mayoría de los países, por lo que su exposición a las vías fue mucho menor que en años anteriores.

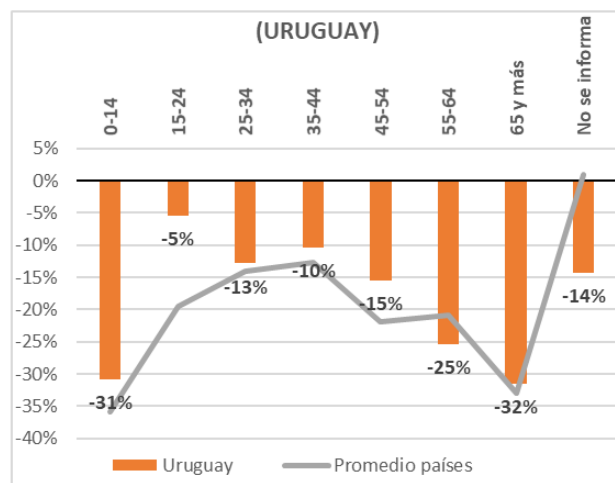
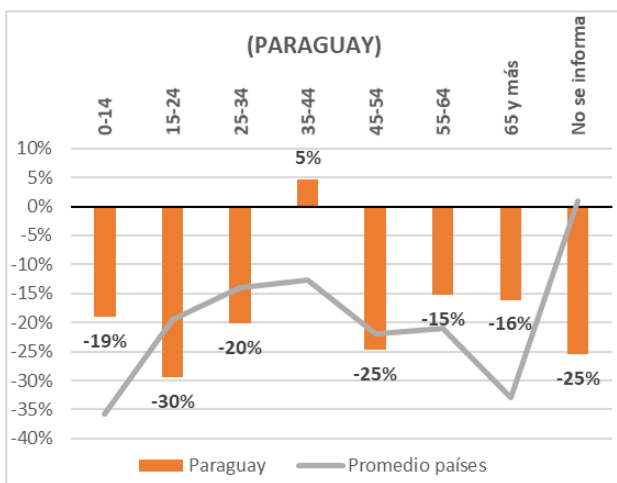
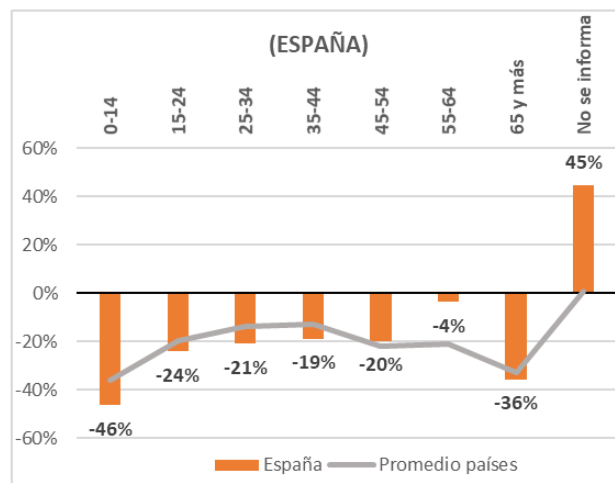
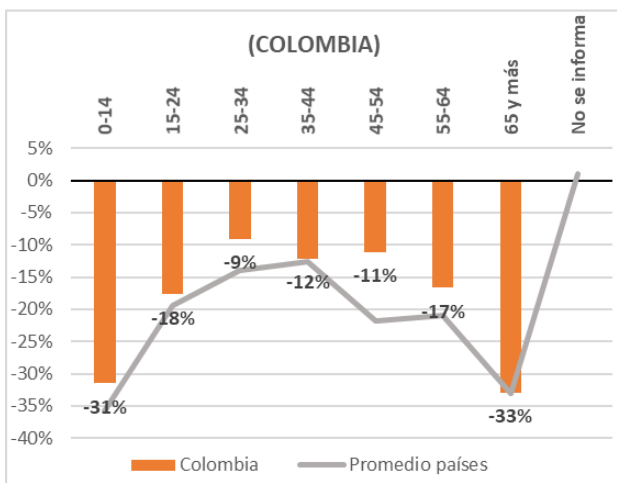
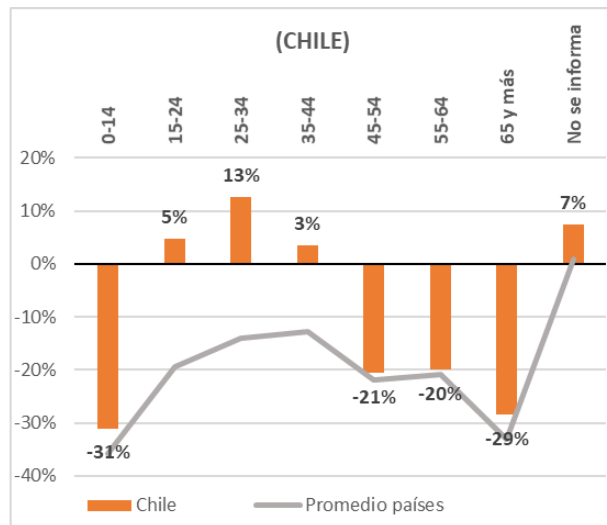
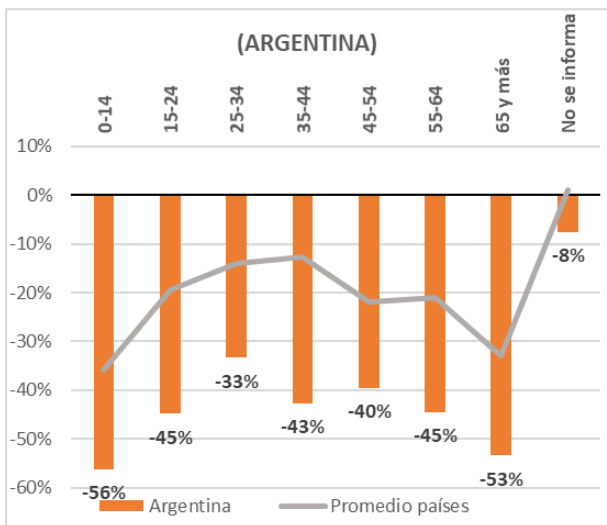
Gráfico 28: Promedio países variación fallecidos año 2020 versus promedio 2017-2019, según edad



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

A continuación, en los siguientes gráficos, se presentan los casos de cada país participante del estudio en relación a su variación y el promedio de todos los países. Como ya se adelantó en el gráfico 28, los grupos etarios que tuvieron una mayor baja de fallecidos fueron los niños y los adultos mayores, lo cual se condice en la mayoría de los países. Por ejemplo, hubo un comportamiento similar en la mayoría de los países, en el caso de Argentina todos los grupos etarios disminuyeron en sus fallecidos por encima del promedio, de hecho, tuvo la mayor disminución en los tramos de 0 a 14 años (-56%) y en más de 65 años (-53%) y Colombia también hubo una gran disminución en estos grupos (-31% y 33%, respectivamente), aunque por debajo del promedio de todos los países y España también tuvo una alta disminución en estos grupos sobre el promedio (-46% y -36, respectivamente). En Chile, la disminución de los grupos etarios fue menor al promedio de los países, es más, en el tramo de 15 a 44 años, hubo un aumento de los fallecidos en el año 2020, en relación al promedio de 2017 a 2019 a pesar de que este fue uno de los países con el periodo y las medidas de confinamientos más estrictas.

Gráficos 29: Promedio países variación fallecidos año 2020 versus promedio 2017-2019, según edad

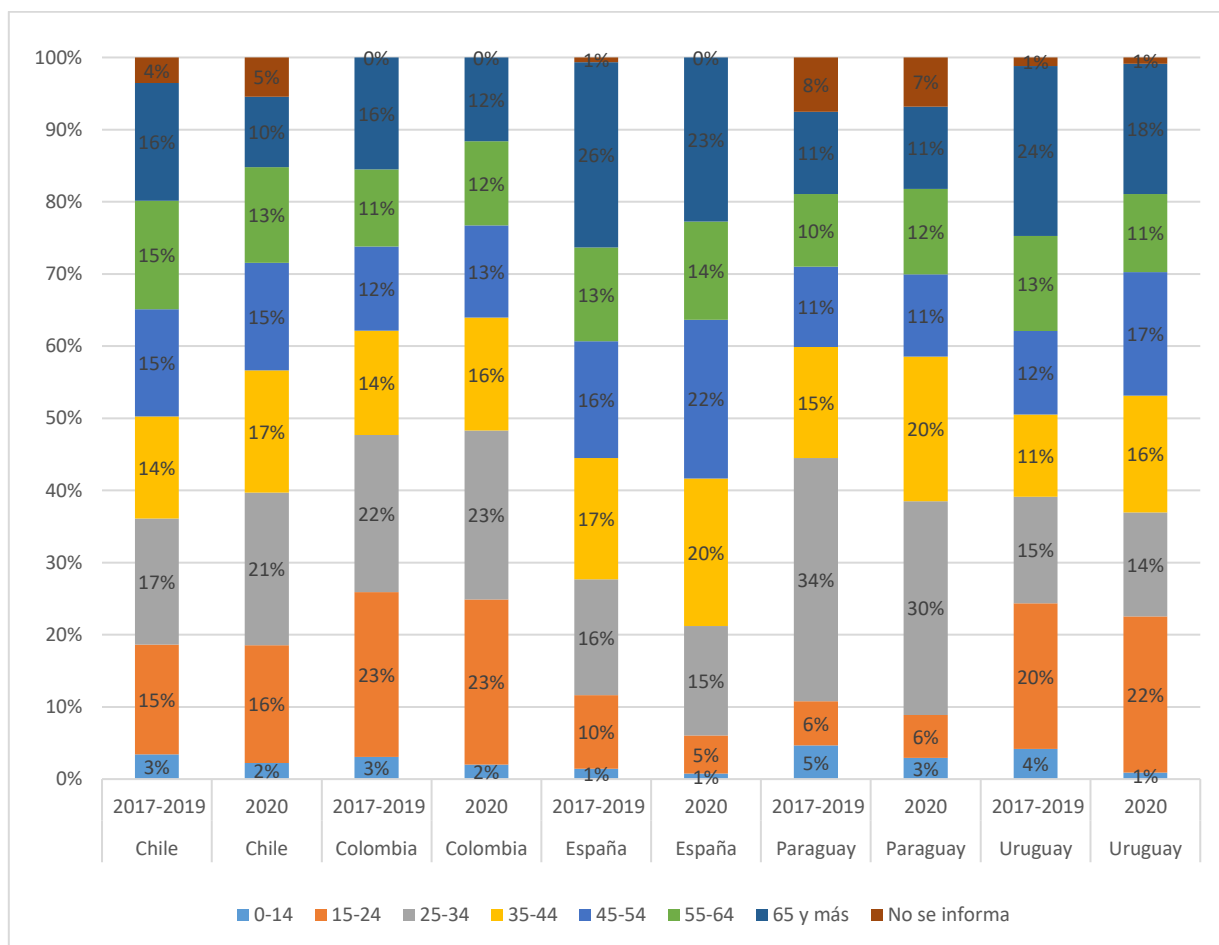


Por otro lado, Uruguay y Paraguay tuvieron un comportamiento más dispar entre los tramos etarios, donde, por ejemplo, en Uruguay solo el grupo entre 55 y 64 años, la disminución de fallecidos fue mayor al promedio (-25%), y en Paraguay los grupos disminuyeron las víctimas fatales de manera similar, estando unos sobre y otros bajo el promedio de los países, no obstante, el grupo entre 35 y 44 años aumentó en los fallecidos en un 5% en el año 2020.

Comparación fallecidos periodo de confinamiento 2020 con promedio fallecidos 2017-2019 (fechas equivalentes)

En el gráfico 30 se presenta a la distribución de cada país de los fallecidos según grupo etario durante el periodo de confinamiento en el año 2020, y la fecha equivalente en el promedio de 2017 a 2019. De acuerdo a esta información, las distribuciones son similares a las presentadas en el gráfico 27, con algunas variaciones, donde predominan los fallecidos principalmente en las edades comprendidas entre 25 a 34 años en los países de Chile, Colombia y Paraguay, mientras que también tiene un similar porcentaje en las edades entre 15 y 24 años en Colombia y Uruguay. También España y Uruguay tienen un importante porcentaje de fallecidos en los adultos mayores de 65 años.

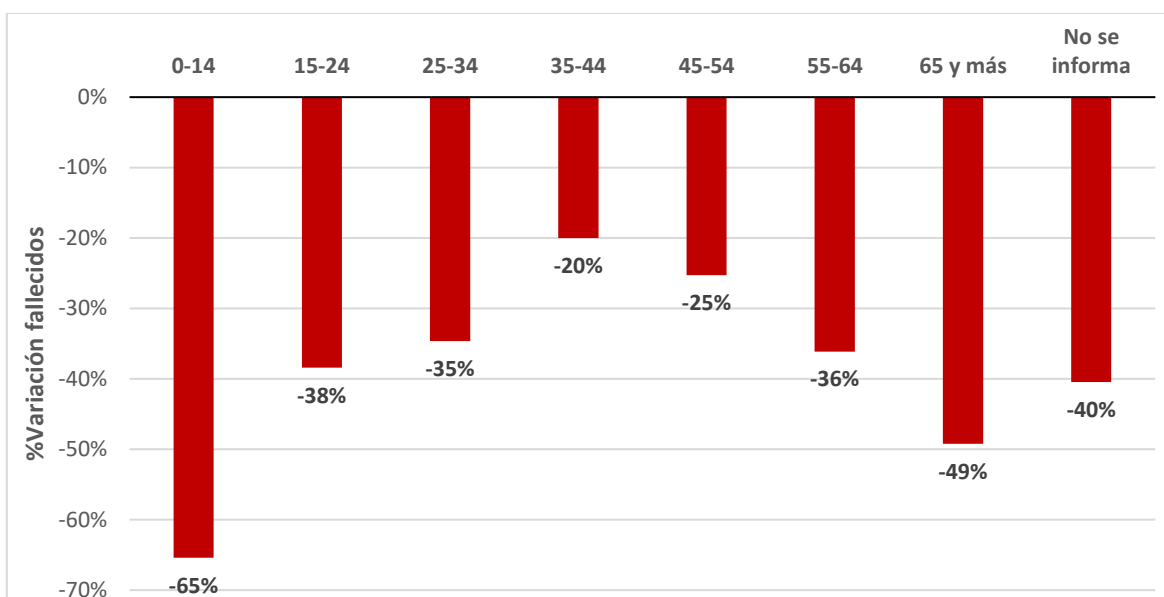
Gráfico 30: Distribución de los fallecidos por país y edad en el confinamiento de 2020 respecto al promedio 2017-2019.



Nota: No Hay datos disponibles para Argentina. Los datos de España en 2020 son provisionales.

A diferencia del gráfico 27 acerca de la variación de los años completos, en el siguiente gráfico 31 se presenta la variación entre el periodo de confinamiento definidos por cada país del año 2020 en relación a la misma fecha en el promedio de los años 2017 y 2019. Esta diferencia radica en que la disminución de fallecidos en todos los grupos es mayor a un año normal. El promedio de los fallecidos disminuyó desde 20% entre el grupo etario de los 35 a 44 años hasta 65% en los niños entre 0 y 14 años, lo cual responde a lo señalado anteriormente de las medidas de confinamiento y cierre de establecimientos educacionales, limitando la circulación en las vías de los países. Esto también queda en manifiesto en el grupo adulto mayor de más de 65 años (-49%), que también debido a las restricciones de movilidad, pudiese haber tenido una menor exposición al riesgo en las vías y con ello la disminución de fallecidos por siniestros viales en este grupo etario.

Gráfico 31: Promedio países variación fallecidos periodo de confinamiento año 2020 versus promedio 2017-2019, según edad (equivalente periodo)



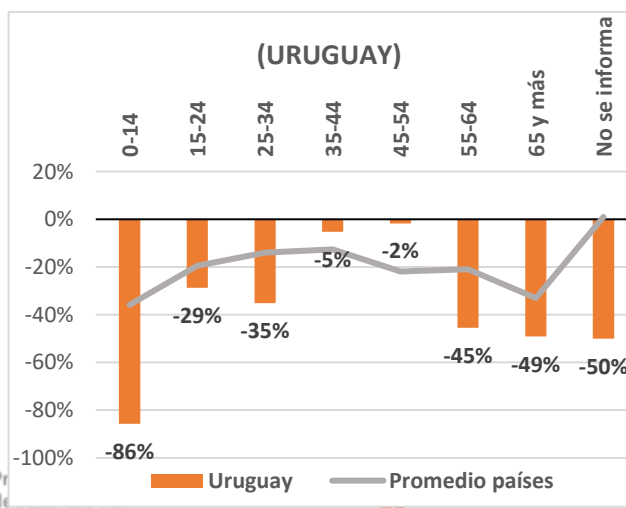
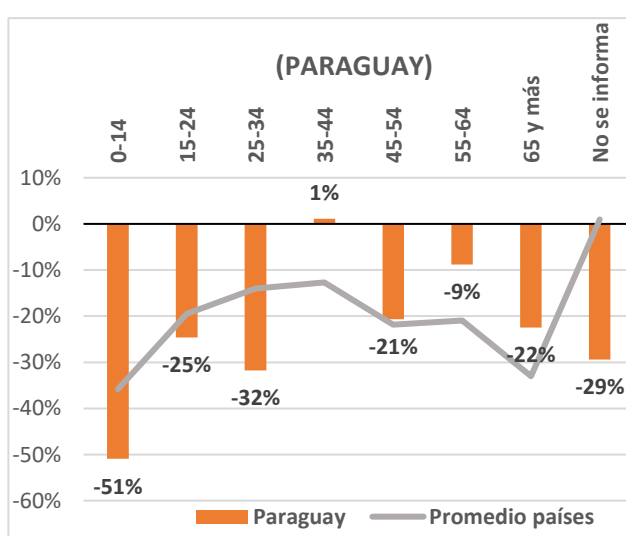
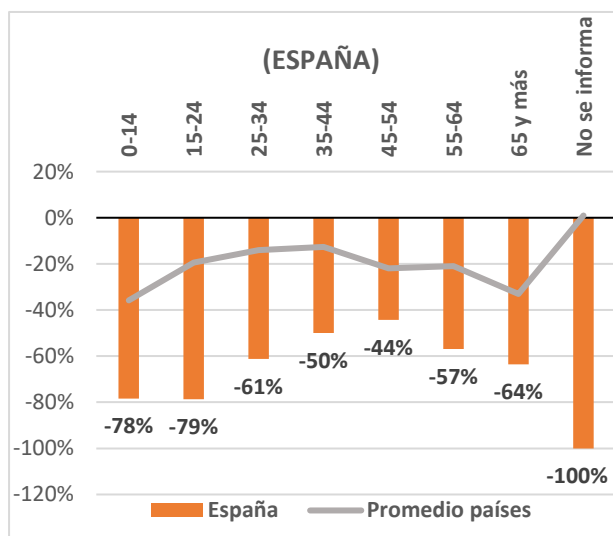
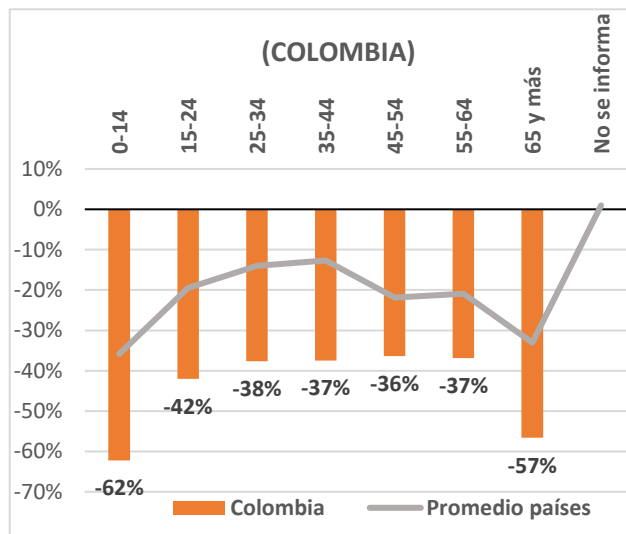
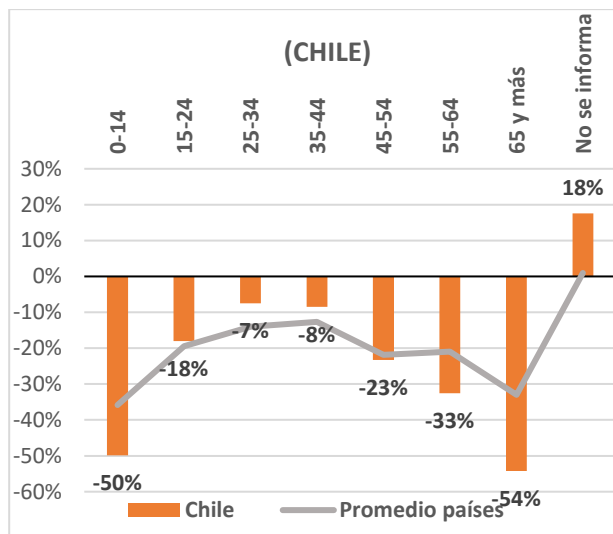
Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

En los siguientes gráficos (32), se puede observar que en la mayoría de los países hubo una disminución de los fallecidos de todos los grupos etarios en el periodo de confinamiento en comparación con el promedio de los años 2017 a 2019 de fechas equivalente. En el caso de Chile, hubo una diferencia entre los grupos, estando algunos debajo del promedio y otros sobre como los niños (-50%) y los adultos mayores (-54%), correspondiéndose así a la tendencia de los periodos de confinamiento de todos los países. En Colombia, esta tendencia es similar, en todos los grupos etarios hubo una disminución mayor al promedio del conjunto de países, al igual que en España, muy por sobre el promedio, es más, la menor baja se dio entre los 45 y 54 años (-44%), muy por encima de los otros países.

Por otro lado, Paraguay y Uruguay tuvieron disminuciones importantes en todos los grupos, exceptuando que en Paraguay en los grupos de 35 a 44 años hubo una pequeña alza (+1%) y entre

55 y 64 años la disminución fue pequeña (-9%). Y en Uruguay también entre los 35 a 44 años (-5%) y entre 45 a 54 años (-2%), valores muy por debajo del promedio del conjunto de países.

Gráficos 32: Promedio países⁴ variación fallecidos año 2020 versus promedio 2017-2019, según edad



⁴ No hay datos disponibles de Argentina.

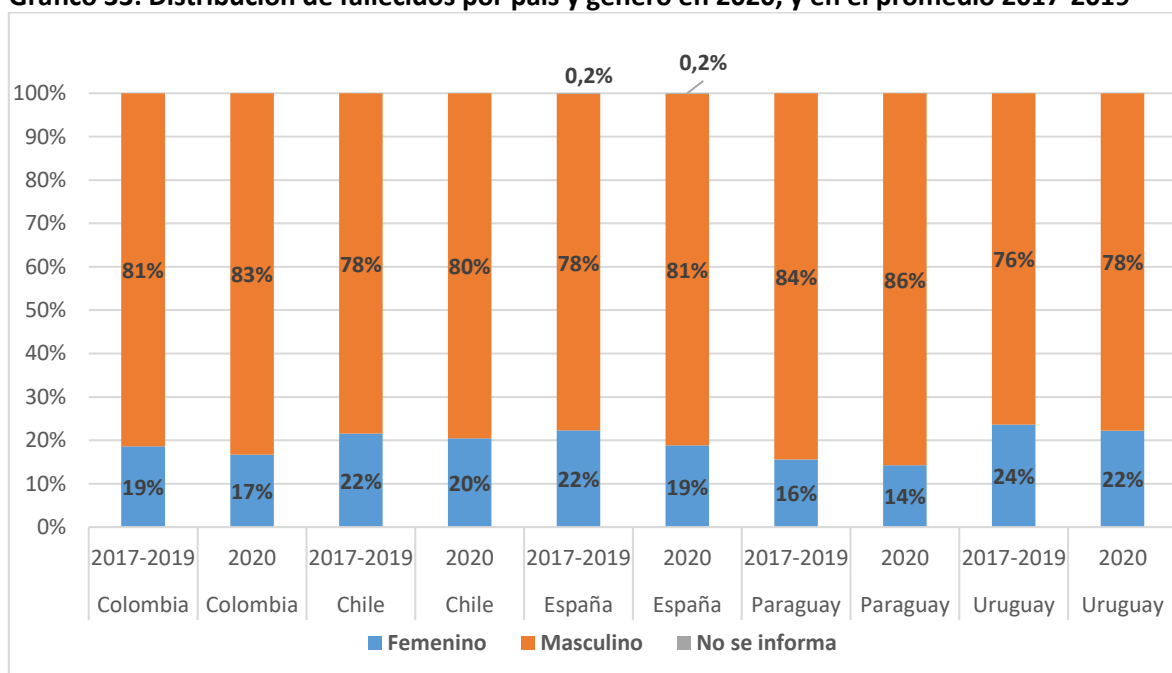
Los datos de España en 2020 son provisionales.

Fallecidos por género

Comparación fallecidos año 2020 con promedio fallecidos 2017-2019

La distribución de los fallecidos según el género para cada país se presenta en el gráfico 33, en el cual se puede observar que durante los últimos años la distribución ha sido similar en todos los países, fluctuando entre 76% y 86% en el caso del género masculino y entre 14% y 24% en el caso del género femenino, comprobando así que en todos los países los hombres suelen fallecer más que las mujeres en siniestros de tráfico. Ahora bien, en el caso del año 2020 se puede ver un leve aumento en los hombres, lo cual probablemente tenga directa relación con los efectos de la emergencia sanitaria mundial.

Gráfico 33: Distribución de fallecidos por país y género en 2020, y en el promedio 2017-2019



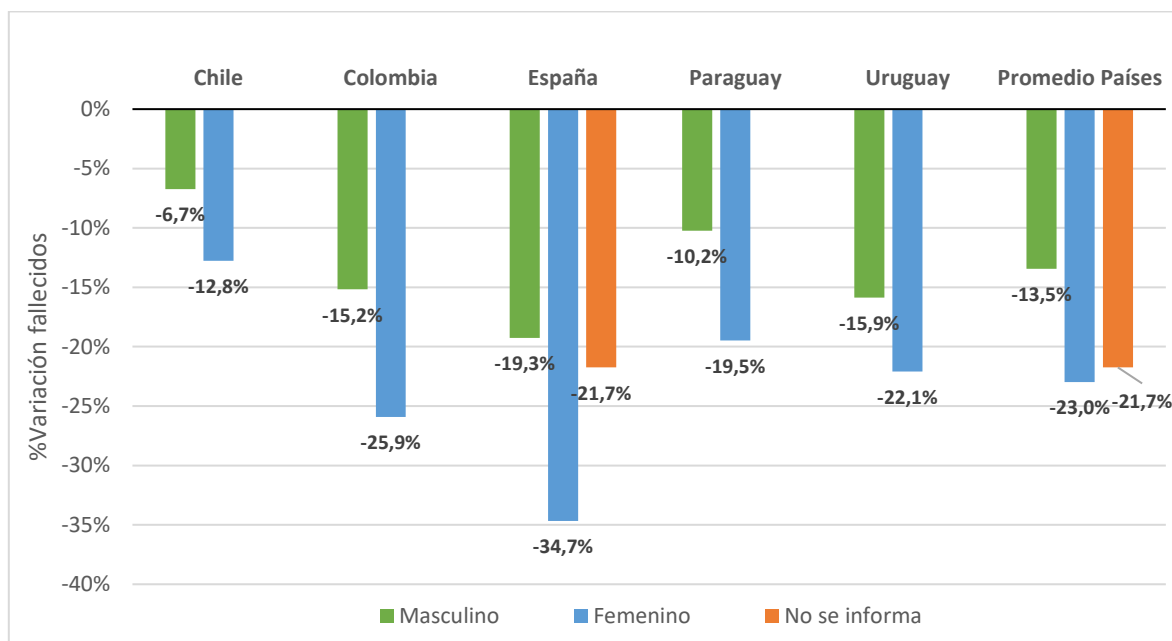
Nota: 1) No hay datos para Argentina
2) España: año 2020, datos provisionales.
3) Paraguay: año 2020, datos provisionales

En el gráfico 34, se presenta que en todos los países hubo una disminución de fallecidos en todos los géneros en el año 2020, en relación al promedio de los años 2017 a 2019. En términos generales, España se encuentra muy por sobre el promedio y Colombia, lo supera marginalmente, Uruguay se encuentra en términos similares al promedio, mientras que en Chile y Paraguay la disminución de fallecidos se encuentra bajo el promedio.

Ahora bien, si analizamos por cada país, vemos que, en los cinco países con data disponible, el género femenino tiene una disminución mayor al masculino, diferencia que van desde 5% en Chile, 6% en Uruguay y casi 16% de diferencia entre ambos géneros en España. Esta situación podría

responder a que durante el año afectado por el COVID-19 y como estudios⁵ lo han demostrado, las mujeres han estado mayormente insertas dentro del hogar, realizando labores domésticas y de cuidados como también del trabajo, incidiendo en su movilidad y en la exposición al riesgo ante siniestros viales.

Gráfico 34: Promedio países variación fallecidos año 2020 versus promedio 2017-2019, según género



Nota: 1) No hay datos para Argentina
 2) España: año 2020, datos provisionales.
 3) Paraguay: año 2020, datos provisionales

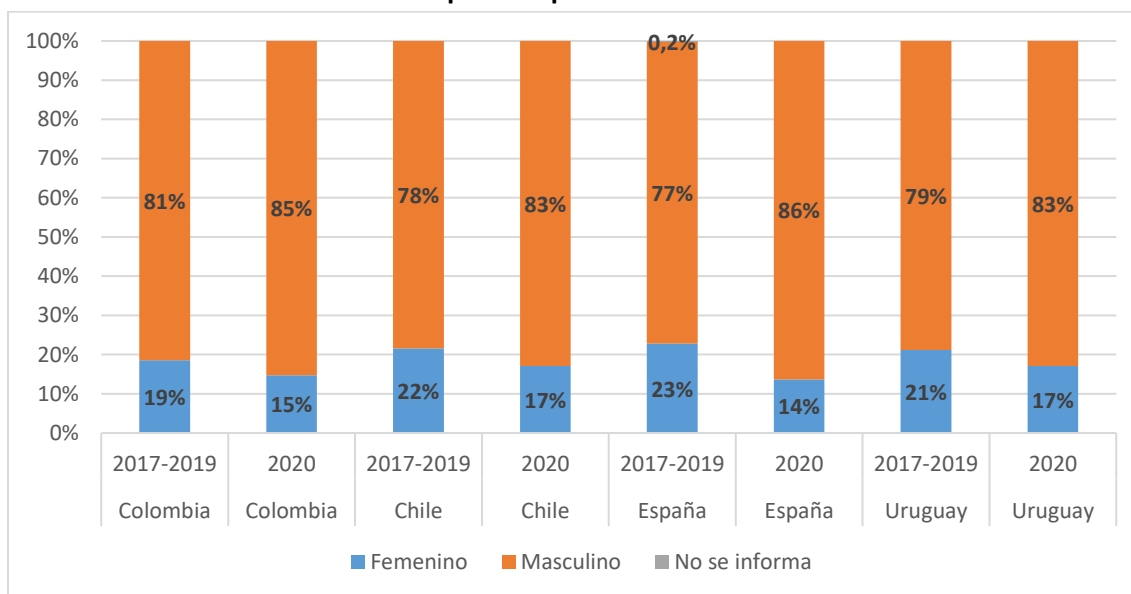
Comparación fallecidos periodo de confinamiento 2020 con promedio fallecidos 2017-2019 (fechas equivalentes)

Con respecto a la distribución de género en cada país en período de confinamiento, en el gráfico 35 se presenta que los porcentajes y las diferencias entre países son similares en relación a los 4 últimos años completos (gráfico 33), sin embargo, si se analiza por los periodos de mayores restricciones de movilidad, estas diferencias entre hombres y mujeres se hacen aún más notorias. Por ejemplo, en España mientras en los meses de confinamiento de 2020, el género masculino alcanza 86% de la distribución y en el mismo periodo en 2017 a 2019 cae en un 77%, 9% de diferencia. Esta situación, aunque en menor proporción se da en los demás países, donde Colombia, Chile y Uruguay, la

⁵ González-Sánchez, G.; Olmo-Sánchez, M.I.; Maeso-González, E. Challenges and Strategies for Post-COVID-19 Gender Equity and Sustainable Mobility. Sustainability 2021, 13, 2510. Disponible en <https://doi.org/10.3390/su13052510>

proporción de hombres y mujeres como víctimas de siniestros de tránsito se encuentra en 2020 sobre 80% y 20%, respectivamente.

Gráfico 35: Porcentaje de variación en los fallecidos por país y género en el confinamiento de 2020 respecto al promedio 2017-2019.

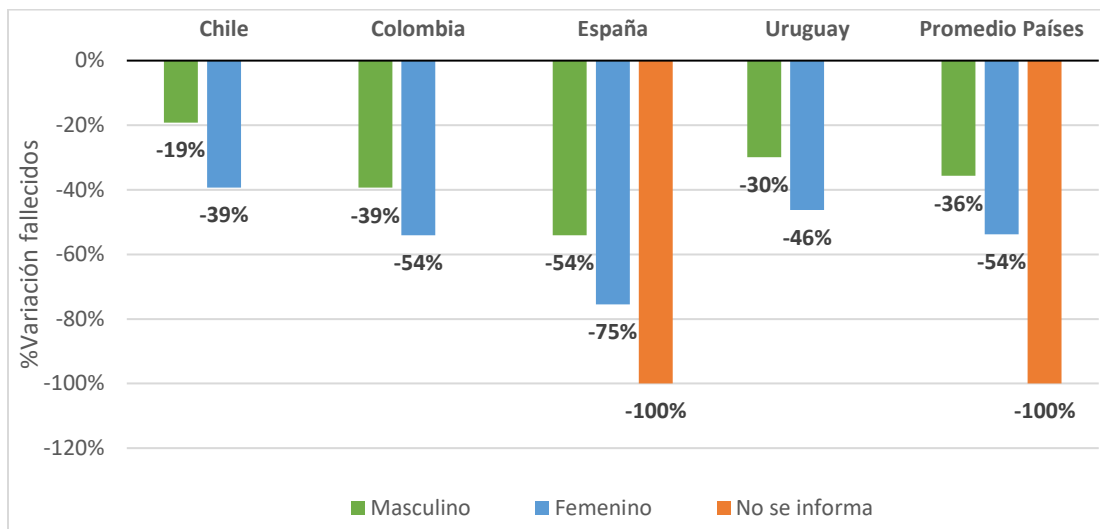


Nota: 1) No hay datos para Argentina
 2) España: año 2020, datos provisionales.
 3)Paraguay: año 2020, datos provisionales

Nota: 1) No hay datos para Argentina y Paraguay

En el gráfico 36 se presentan los datos acerca de la variación de fallecidos en el periodo de confinamiento adoptado por cada país del año 2020 en comparación con el promedio de fallecidos de los años 2017 a 2019, en el periodo equivalente en fechas. Los datos son similares a las variaciones presentadas en el gráfico 34, sin embargo, en todos los países se observa una brecha mayor entre los fallecidos del género masculino y el género femenino, donde éste último tiene una mayor disminución de entre 15% en Colombia, 16% en Uruguay, a 20% en Chile y 21% en España. Lo cual reafirma que en el periodo en donde hubo mayores restricciones de movilidad, son las mujeres quienes tienden a una mayor baja en cuanto a las fallecidas por siniestros de tránsito.

Gráfico 36: Promedio países variación fallecidos periodo de confinamiento año 2020 versus promedio 2017-2019, según género (equivalente periodo)



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Consideraciones finales

- Respecto de la siniestralidad presentada por los distintos países participantes de este informe durante el año 2020 (periodo de pandemia COVID – 19), se puede concluir que si bien, ningún país alcanzó la meta propuesta para el decenio de acción 2011-2020 (reducción a la mitad los fallecidos por siniestros de tránsito), el comportamiento del año 2020 ayuda a precipitar las disminuciones presentadas en años anteriores por los países participantes, ya que estas reducciones, si bien eran sostenidas en el tiempo, eran modestas en términos de cantidad de reducción de las tasas de mortalidad.
- En relación a los periodos de confinamiento adoptados en los países participantes de este grupo, se puede observar que tienen una temporalidad similar que fluctúa entre abril y junio de 2020, donde los casos de COVID-19 tuvieron un importante alza y consecuencias alrededor de todo el mundo, lo que además provocó cambios en la movilidad y en la mortalidad debido a siniestros de tránsito. Sin embargo, estas medidas fueron más restrictivas en algunos países que en otros, por lo que la comparación como región iberoamericana es bastante difícil por el tipo de acciones tomadas. Por ejemplo, en algunos casos las restricciones fueron más estrictas, con toques de queda y cierre de fronteras, mientras que en otros países la emergencia fue tratada con medidas menos restrictivas. Sin embargo, a pesar de estas diferencias es importante mencionar que, en estos periodos definidos para cada país, todos tuvieron relevantes descensos en cuanto a la siniestralidad, mortalidad y morbilidad causadas por siniestros de tránsito en comparación a años anteriores.
- Atendiendo al tipo de zona, en el promedio de los países el mayor descenso en el número de fallecidos se registra en zona urbana (-16%), seguido de zona rural (-13%) y de carretera (-13%). Sin embargo, el comportamiento fue distintos por países: la zona rural concentra los mayores descensos en fallecidos en 2020 respecto al promedio 2017-2019 de los respectivos países en Colombia (-18%), y Chile (-14%), las carreteras y zona urbana en España (-33%, respectivamente), y las carreteras en Uruguay (-20%).
- En términos generales todas las categorías de usuarios de las vías experimentaron una reducción en cantidad de fallecidos para la comparación del promedio 2017-2019 con el respectivo año 2020. Esta variación se acentúa aún más en contexto de pandemia y medidas de confinamiento adoptadas por los países participantes. Los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas), siguen siendo un grupo que registra una elevada cantidad de fallecidos por su alta exposición a lesiones. En el caso de los ciclistas, en particular países como Chile y Colombia muestran una variación al alza en la cantidad de fallecidos 2017-2019 vs. 2020, pudiendo evidenciar en estos casos que medios alternativos de circulación han sido de preferencia en el contexto de pandemia y los cuales también evitan la aglomeración de personas en el transporte público. En este contexto también Chile ve un crecimiento cantidad de fallecidos motociclistas para la comparación del promedio 2017-2019 con el respectivo año 2020.

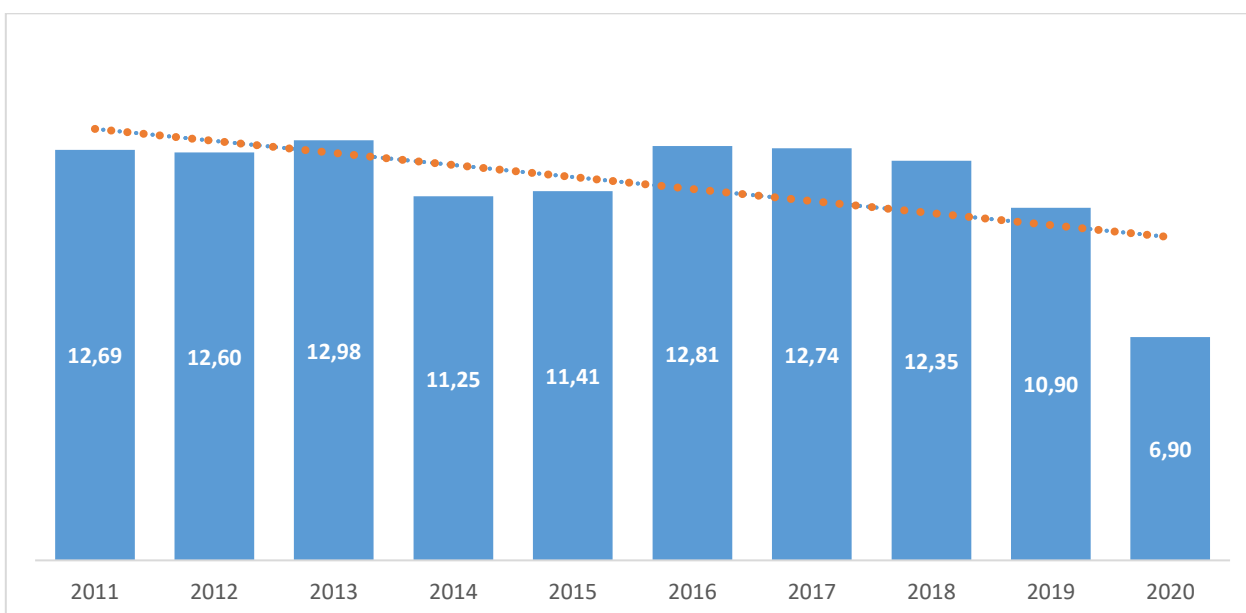
- En cuanto a edad y sus consecuencias en el tráfico debido a la emergencia sanitaria, los grupos etarios que tuvieron una mayor disminución de fallecidos en periodos de confinamiento y en general en todo el año 2020, corresponden a los niños entre 0 a 14 años y a los adultos mayores de 65 años. Lo cual se condice con las medidas adoptadas alrededor de todo el mundo, ya que son los grupos más afectados en cuanto a la movilidad, donde se restringieron las clases presenciales en establecimientos educacionales, reduciendo así la exposición al riesgo en las vías. Asimismo, los adultos mayores han sido el grupo etario más vulnerable en la pandemia por COVID-19, por lo que sus restricciones de movilidad fueron aún más estrictas que en el resto de la población, lo cual influyó notoriamente como se puede analizar en este documento, en una importante baja de fallecidos transversalmente en todos los países participantes del grupo de trabajo. Ahora bien, en cuanto al género, a lo largo de los años los hombres han fallecido más que las mujeres en el tránsito, y el año 2020 con sus periodos de confinamiento no fue la excepción, es más, como se analizó en capítulos anteriores, el porcentaje de mujeres fallecidas disminuyó considerablemente en relación a años anteriores, lo cual nos da indicio del rol de cuidado en el hogar que está representado en la mujer y que se exacerbaría con las labores del empleo y domésticas en el contexto de confinamiento severo desde marzo 2020.
- La disponibilidad de datos de movilidad en los países participantes fue escasa, incompleta y difícil de obtener, ya que esta se encuentra muchas veces dispersa en otras áreas, ministerios, agencias etc. de los países y no relacionadas necesariamente con la temática de seguridad vial. Se abre una línea de trabajo en buscar formas de acercar los datos de movilidad disponibles en los países a los datos de seguridad vial para mayores análisis y una mejor comprensión de la relación entre la movilidad y la siniestralidad.
- Durante la elaboración de este informe quedó demostrada para los países participantes la necesidad e importancia de contar con una integración e unificación de los datos que existen en la región, ya que mucho del esfuerzo y trabajo se avocó a esperar la entrega de datos en un formato y después unificarlos todos para poder compararlos y estandarizar definiciones. Cobra mucha relevancia la creación de una base regional unificada para poder seguir realizando estudios en pos de una mayor colaboración y mejor análisis de política públicas relacionada con la seguridad vial de toda la región.

ARGENTINA

Tabla1: Principales indicadores de siniestralidad - Argentina, variación porcentual 2019 - 2020.

Indicador	Año 2019	Año 2020	Variación % 2019-2020
Total de Siniestros de tránsito	97.359	N/D	N/D
Total de Lesionados en siniestros de tránsito	115.244	N/D	N/D
Promedio diario de Lesionados en siniestros de tránsito	315,7	N/D	N/D
Fallecidos en siniestros de tránsito	4.892	3.135	-35,9
Promedio diario de Fallecidos en siniestros de tránsito	13,4	8,6	-35,9
Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes)	10,9	6,9	-36,7
Parque vehicular total	24.619.796	N/D	N/D
Tasa de mortalidad (fallecidos/10.000 vehículos)	1,99	N/D	N/D

Ilustración 1: Evolución anual de la tasa de fallecidos en siniestros de tránsito cada 100.000 habitantes – Argentina, período 2011 a 2020.



Resumen de fallecidos en 2020 – principales resultados:

- Respecto a las tasas de mortalidad cada 100.000 habitantes se registra una tendencia de tasa similar hacia la primera mitad de la década y luego desde 2016, se observa un descenso sostenido y leve, alcanzando mayor reducción en 2019 y una baja considerable en 2020 en donde se reduce la tasa de fallecidos en un 36,7%. en relación a la tasa de 2019.
- Los grupos etarios que más redujeron sus fallecidos en 2020, comparado con los fallecidos promedio de 2017-2019 fueron los grupos 0-14 (-56,15%) y 65 y más (-53,32%).
- Todos los tipos de usuarios tuvieron una reducción considerable en sus fallecidos, excepto por vehículos pesados de mercancías, que tuvieron un incremento en sus fallecidos durante 2020 cuando se comparan con los fallecidos promedio de 2017-2019.

Otros datos (indique cualquier otra información o dato que considere relevante relacionados con el periodo COVID)

Datos siniestralidad periodo de confinamiento

Períodos de confinamiento	Medidas adoptadas en emergencia COVID	Accidentes 2020	Fallecidos 2020
20/03- 31/03 Fase 1	Aislamiento estricto. Movilidad de la población hasta 10%	20	24
01/04 - 12/04 Fase 2	Aislamiento administrativo: Movilidad de la población hasta 25%	42	51
13/04 - 10/05 Fase 3	Segmentación geográfica: Movilidad de la población hasta 50%	117	139
11/05 - 17/07 Fase 4	Reapertura progresiva: Movilidad de la población de hasta 75%	377	417
18/07 - 29/11 Aislamiento variable	Movilidad de la población variable	1061	1143
30/11 - 31/12 DISPO	Movilidad de la población con distanciamiento	332	379

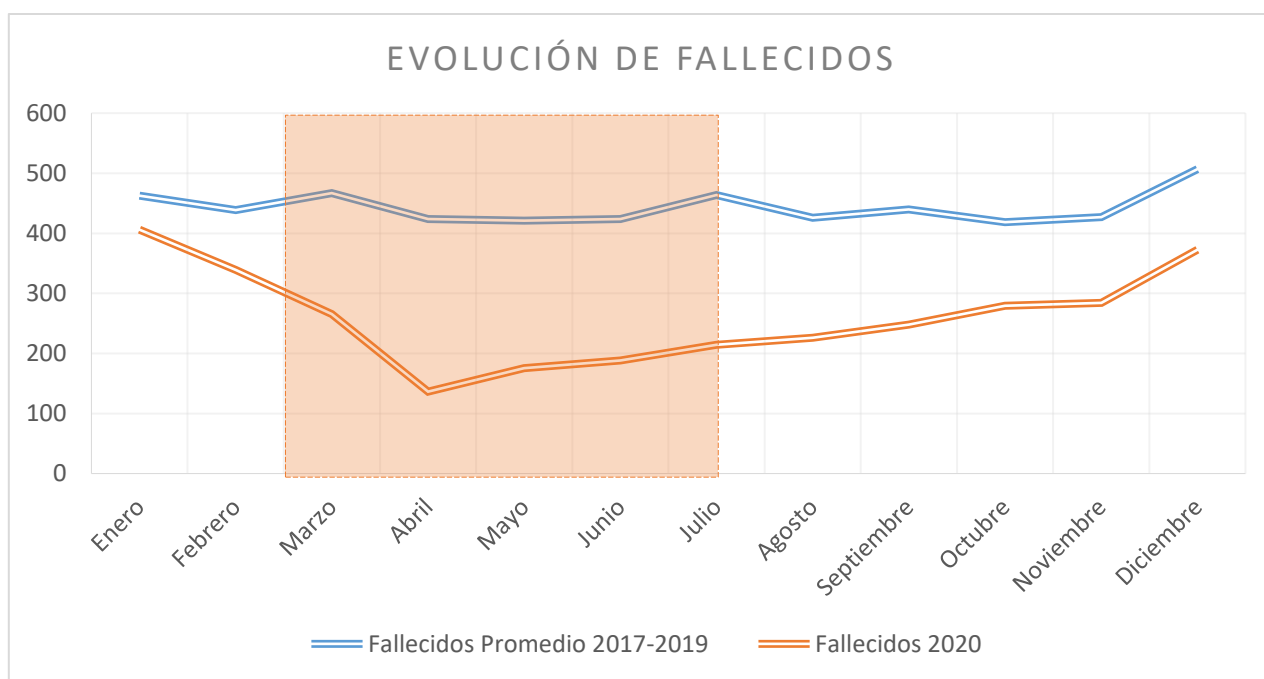
NOTAS:

No se puede calcular el dato 2017-2019 por el volumen de casos sin fecha exacta
 Datos 2020 preliminares y parciales

Otros datos relativos al confinamiento:

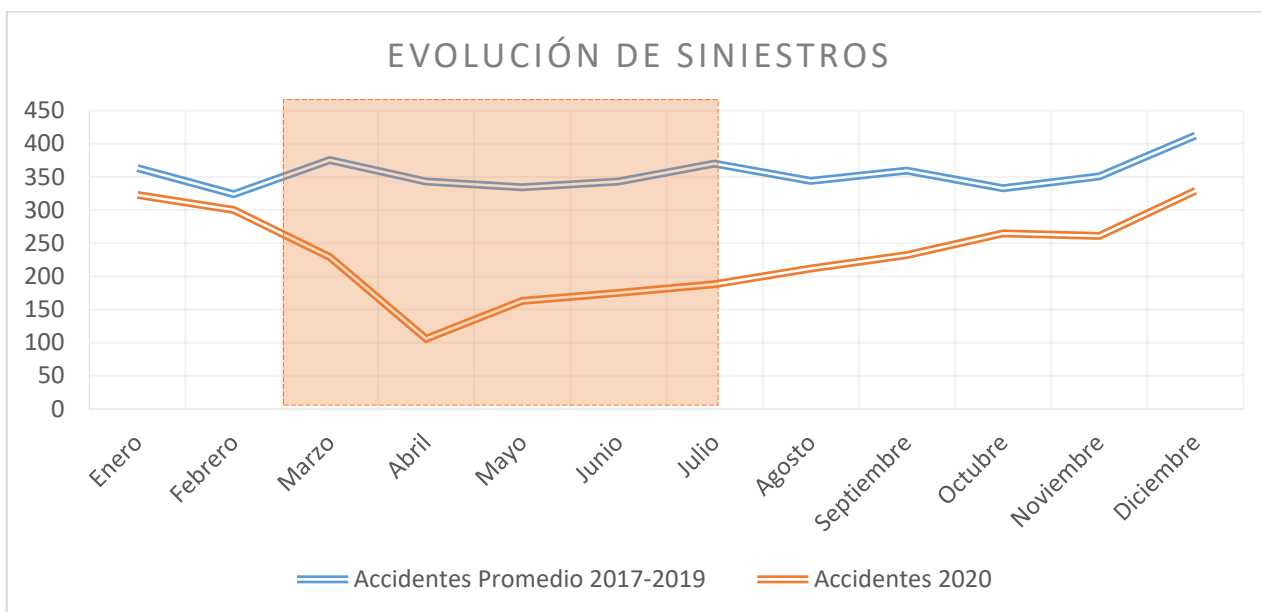
En las ilustraciones 2 y 3 se puede observar como los descensos en la siniestralidad y fallecidos están relacionados a las restricciones de movilidad. Siendo en estos periodos del año cuando más reducciones en ambos gráficos hubo comparados con el promedio 2017-2019.

Ilustración 2: Comparativo de fallecidos por siniestros de tránsito en Argentina, años 2020 y promedio 2017-2019.



**en color naranja: Confinamiento de marzo a julio de 2020, según lo declarado en las medidas adoptadas en emergencia COVID.*

Ilustración 3: Comparativo de siniestros de tránsito en Argentina, años 2020 y promedio 2017-2019.



*en color naranja: Confinamiento de marzo a julio de 2020, según lo declarado en las medidas adoptadas en emergencia COVID.

CHILE

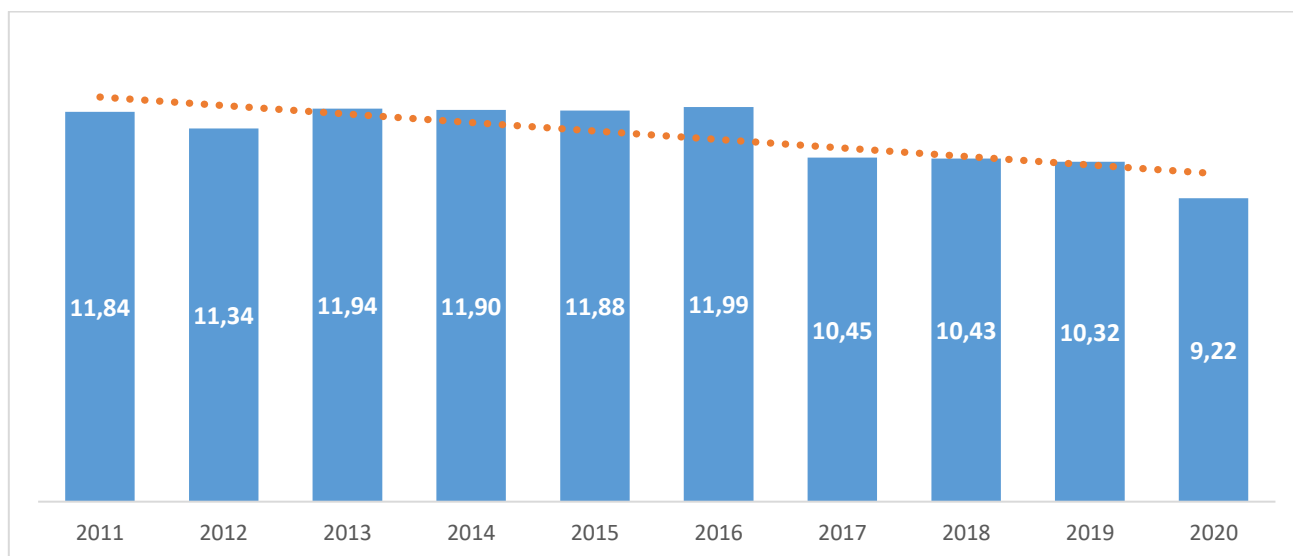
Tabla1: Principales indicadores de siniestralidad - Chile, variación porcentual 2019 - 2020.

Indicador	Año 2019	Año 2020	Variación % 2019-2020
Total de Siniestros de tránsito	90.067	64.772	-28,08
Total de Lesionados en siniestros de tránsito	57.489	41.840	-7,20
Promedio diario de Lesionados en siniestros de tránsito	157,5	114,63	-27,21
Fallecidos en siniestros de tránsito	1.973	1.794	-9,07
Promedio diario de Fallecidos en siniestros de tránsito	5,4	4,9	-9,25
Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes)	10,32	9,22	-10,7
Parque vehicular total	5.718.409	5.989.558	4,7
Tasa de mortalidad (fallecidos/10.000 vehículos)	3,45	3,00	-13,04

Tabla 2: Comparativo de lesionados por siniestros de tránsito en Chile según gravedad para los años 2019 y 2020.

	2019	2020	Variación Anual (%)	Diferencia
Heridos graves	7.452	6.149	-17,49	-1.303
Heridos menos graves	4.070	3.381	-16,93	-689
Heridos leves	45.967	32.310	-29,71	-13.657
Total de Lesionados	57.489	41.840	-7,2%	-15.649

Ilustración 1: Evolución anual de la tasa de fallecidos en siniestros de tránsito cada 100.000 habitantes – Chile, período 2011 a 2020.



Resumen de fallecidos en 2020 – principales resultados:

- Respecto a las tasas de mortalidad cada 100.000 habitantes se registra una tendencia similar hacia la primera mitad de la década y luego desde 2017, se observa un descenso; alcanzando el menor valor del periodo en el año 2020 con 9,22 fallecidos cada 100.000 habitantes
- Respecto a la composición de la edad de los fallecidos en siniestros de tránsito, el tramo etario que concentra el más alto porcentaje de víctimas fatales es entre los 25 y 34 años (22,14%, seguido del grupo de 35 a 44 años (16,52%) y de los jóvenes entre 15 a 24 años (16,45%).
- En lo referente al sexo de las personas fallecidas el 79,5% corresponden al sexo masculino y el restante 20,5% al femenino.
- Respecto al rol de las víctimas al momento del fallecimiento se registra que el 50,6% fueron conductores, seguidos por peatones 27,5% y pasajeros 21,9%.

Otros datos (indique cualquier otra información o dato que considere relevante relacionados con el periodo COVID)

Datos siniestralidad periodo de confinamiento

Períodos de confinamiento	Medidas adoptadas en emergencia COVID	Accidentes 2020	Fallecidos 2020	Lesionados 2020	Accidentes promedio 2017-2019	Fallecidos promedio 2017-2019	Lesionados promedio 2017-2019	Fuente
Abril -julio	Cuarentena Región Metropolitana	3.944	128	1.785	10.894	162	5.487	Datos región metropolitana
junio-octubre	Cuarentena Región de O'Higgins	1.658	53	1.103	2.249	62	1.447	Datos región de O'Higgins
julio-septiembre	Cuarentena región de Coquimbo	485	17	304	907	19	589	Datos región de Coquimbo
abril-octubre	Cuarentena región del Bio Bío	3.314	94	2.292	5.044	118	3.602	Datos región del Bio Bío
junio-octubre	Cuarentena región de Valparaíso	2.469	53	1.543	3.935	75	2.487	Datos región de Valparaíso
Mayo-Septiembre	Cuarentena región de Antofagasta	643	24	432	1.233	29	911	Datos región de Antofagasta
Abril - septiembre	Mayoría del país en cuarentena	25.921	750	15.897	46.183	981	28.760	Total país

Fuente: Carabineros de Chile

Elaboración: CONASET

Notas: 2011-2018 factor de corrección 1,3 (fallecidos a 24 horas), se excluyen suicidios.

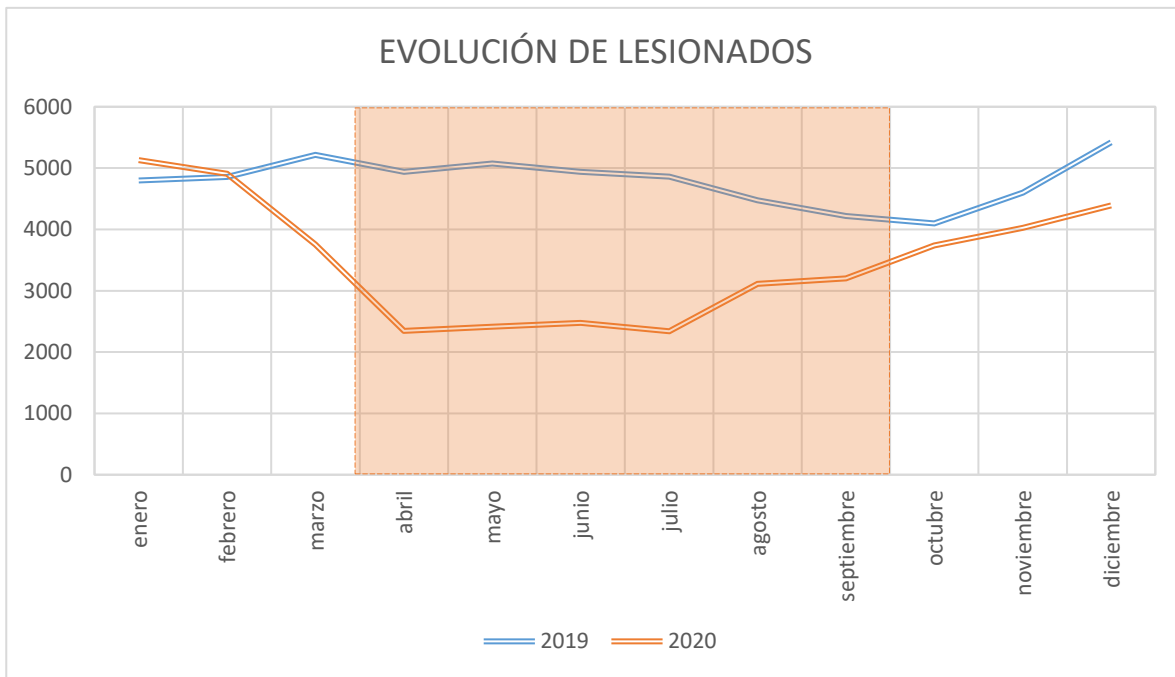
Desde 2019 factor 1,2 (fallecidos a 48 horas), se excluyen suicidios y se incluyen siniestros ferroviarios.

Otros datos relativos al confinamiento:

Medidas nacionales

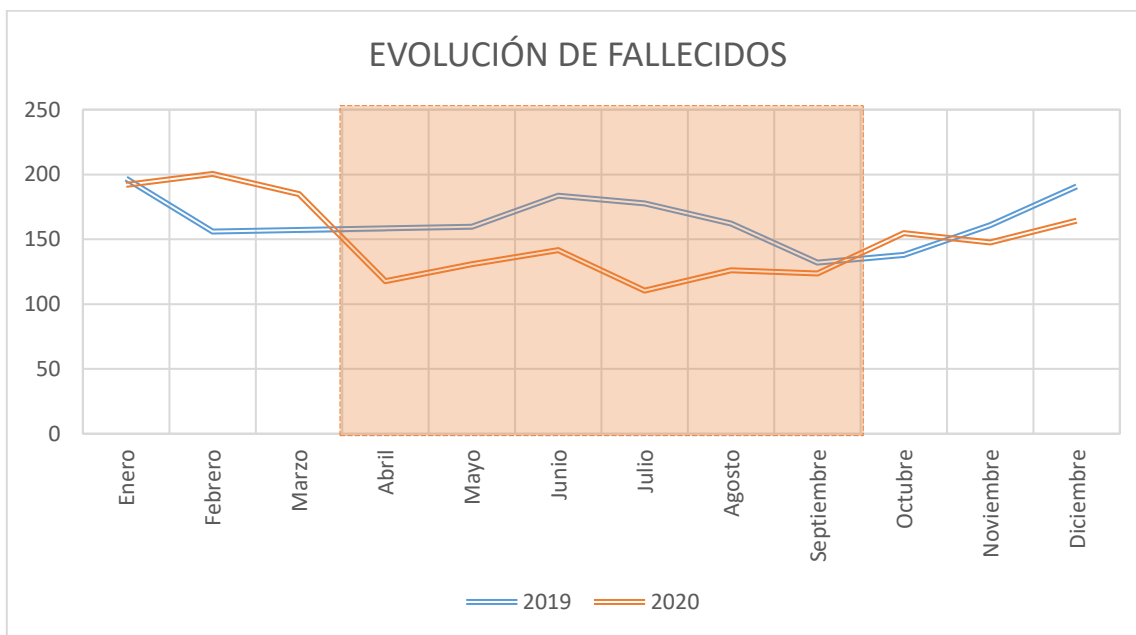
- Plan paso a paso: El Plan Paso a Paso es una estrategia gradual para enfrentar la pandemia según la situación sanitaria de cada zona en particular. Se trata de 5 escenarios o pasos graduales, que van desde la Cuarentena hasta la Apertura Avanzada, con restricciones y obligaciones específicas. El avance o retroceso de un paso particular a otro está sujeta a indicadores epidemiológicos, red asistencial y trazabilidad.
- Toque de queda: Restricciones de desplazamiento, en su mayoría nocturnas, aplicadas desde marzo 2020. Para mayor detalle acerca de la incidencia en la siniestralidad de tránsito, segregado en el gráfico de horas.

Ilustración 2: Comparativo de lesionados por siniestros de tránsito en Chile, años 2019 y 2020.



**en color naranja: Confinamiento estricto de abril a septiembre de 2020.*

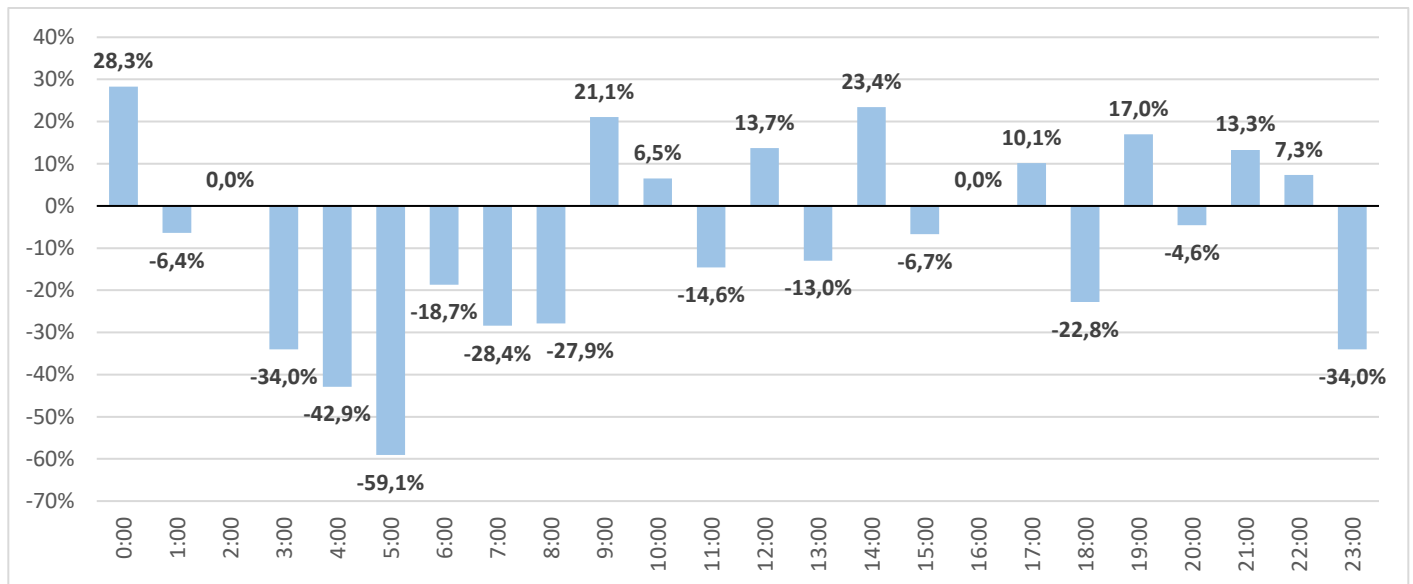
Ilustración 3: Comparativo de fallecidos por siniestros de tránsito en Chile, años 2019 y 2020



**en color naranja: Confinamiento estricto de abril a septiembre de 2020.*

- En la ilustración 4 se puede observar que las grandes variaciones porcentuales de fallecidos entre los años 2019 y 2020 ocurrió en el horario de madrugada entre las 03:00 y las 05:59 (-47,8%), lo que se relaciona directamente con la restricción de movilidad nocturna debido al toque de queda.

Ilustración 4: Comparativo de fallecidos según las horas de ocurrencia del siniestro de tránsito en Chile para el período de confinamiento, años 2019 y 2020

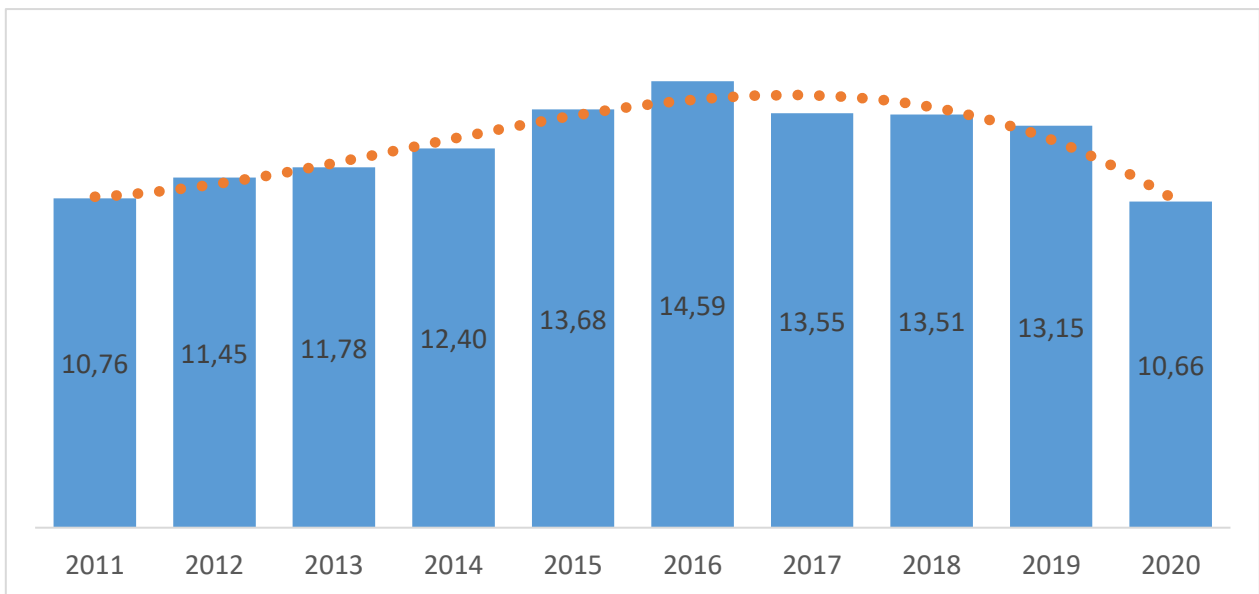


COLOMBIA

Principales indicadores de siniestralidad - COLOMBIA, variación porcentual 2019 - 2020.

Indicador	Año 2019	Año 2020	Variación % 2019-2020
Total de Siniestros de tránsito	186.890	104.212	-44,24%
Total de Lesionados en siniestros de tránsito	36.812	14.458	-60,72%
Promedio diario de Lesionados en siniestros de tránsito	101	40	-60,72%
Fallecidos en siniestros de tránsito	6.495	5.370	-17,32%
Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes)	13,15	10,66	-18,92%
Parque vehicular total (Fuente RUNT)	15.115.108	15.831.758	4,74%
Tasa de mortalidad (fallecidos/10.000 vehículos)	4,3	3,4	-21,06%

Evolución anual de la tasa de fallecidos en siniestros de tránsito cada 100.000 habitantes – Colombia, período 2011 a 2020.



Otros datos (indique cualquier otra información o dato que considere relevante relacionados con el periodo COVID)

Datos siniestralidad periodo de confinamiento

Períodos de confinamiento	Medidas adoptadas en emergencia COVID	Accidentes 2020	Fallecidos 2020	Lesionados 2020	Accidentes promedio 2017-2019	Fallecidos promedio 2017-2019	Lesionados promedios 2017-2019
1/1/2020 a 19/3/2020	Sin confinamiento	38,080	1,416	6,559	40,369	1,389	9,000
20/3/2020 a 26/4/2020	Cuarentena y confinamiento con 35 actividades en excepción, 20 de marzo empieza en Bogotá y 4 días después en todo el país. extensión el 6 de abril hasta el 26 de abril.	3,780	209	431	19,509	592	4,176
27/4/2020 a 31/5/2020	Cuarentena Parcial y "confinamiento preventivo inteligente" con hasta 51 actividades en excepción, 27 de abril comienza el suavizamiento del confinamiento. Mayor cantidad de actividades en excepción desde el 5 de mayo.	6,198	327	780	18,628	580	3,902
1/6/2020 a 31/07/2020	Cuarentena estricta en algunos sectores de Bogota, "confinamiento preventivo inteligente" con mayor cantidad de actividades en excepción en acuerdo con alcaldías locales. Días de promociones en el país para promover el comercio.	16,161	672	1,819	31,563	1,119	6,816
01/8/2020 a 31/8/2020	Ultimo "confinamiento preventivo inteligente" municipalidades sin casos de covid-19 pueden reiniciar todas las actividades, plantean pilotos de reiniciar vuelos dentro del país	7,674	428	926	16,725	534	3,480
1/9/2020 a 31/12/2020	"Confinamiento preventivo no obligatorio" municipalidades tienen libertad de imponer toques de queda y prohibición de venta de alcohol en fines de semana de alta afluencia como Halloween, velitas, navidad y año nuevo.	32,319	2,318	3,943	65,210	2,267	11,432

Resumen General

Con la llegada el 6 de marzo de 2020 del primer caso de COVID-19 en Colombia El ministerio de salud recomendó usar una etapa de contención, con la intención de detectar y aislar los casos importados. En los días siguientes se toman medias como la limitación de eventos masivos de 50 personas o más, el aislamiento preventivo al adulto mayor y el cierre de algunos comercios. El 20 de marzo el presidente Iván Duque decreta cuarentena total en el país desde el 24 de marzo de 2020, durante 19 días. Sin embargo, esta cuarentena que pasó a llamarse “Aislamiento Preventivo Obligatorio” se extendió progresivamente por fases, indicando cada vez nuevas excepciones al decreto con la intención de reducir la crisis económica durante el periodo de confinamiento en sectores como la manufactura y la construcción. Finalmente, el 26 de agosto de 2020, el presidente anunció que a partir del 1 de septiembre la cuarentena en el país pasaría a ser de carácter “selectivo”. Y por lo anterior, las cuarentenas no se regirán a partir de excepciones generales y son los gobiernos locales quienes pueden determinar algunas restricciones locales.

Situación en las vías nacionales

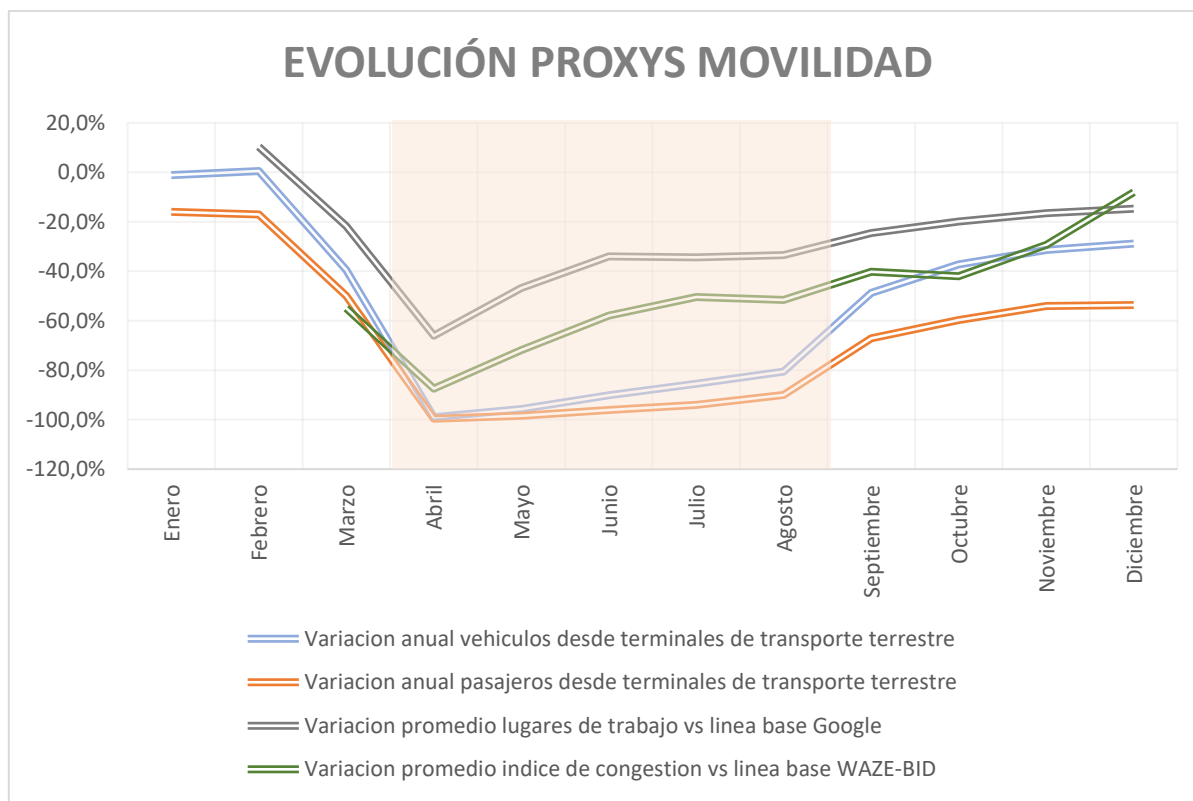
A partir del 16 de marzo se establece un cierre de fronteras con los países vecinos, únicamente se exceptúa el transporte de carga.

El Decreto 482 de marzo 26 de 2020 dictó medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura. El artículo 4° de esta norma estableció que el transporte intermunicipal solamente serviría con fines de acceso o de prestación de servicios de salud, a personas que requiriesen movilizarse y fuesen autorizadas por cumplir con las excepciones contempladas en el marco del Aislamiento Preventivo Obligatorio ordenado por el Gobierno Nacional, que se extendió desde el 25 de marzo de 2020 hasta el 1 de septiembre de 2020.

Desde el 1 de junio de 2020 se permitió hacer el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional, antes de esto era probable que el peaje se convirtiera en barrera natural y no se permitiera pasar vehículos a menos que cumplieran con las excepciones establecidas por el gobierno nacional.

En el Gráfico 1, se presentan diferentes medidas de movilidad y como se comportaron a partir de abril, primer mes completo y además el más restrictivo del confinamiento, así mismo se puede observar como el aumento mes a mes de las excepciones y en general el debilitamiento del confinamiento tiene efecto en la recuperación de la movilidad comparada con el año anterior.

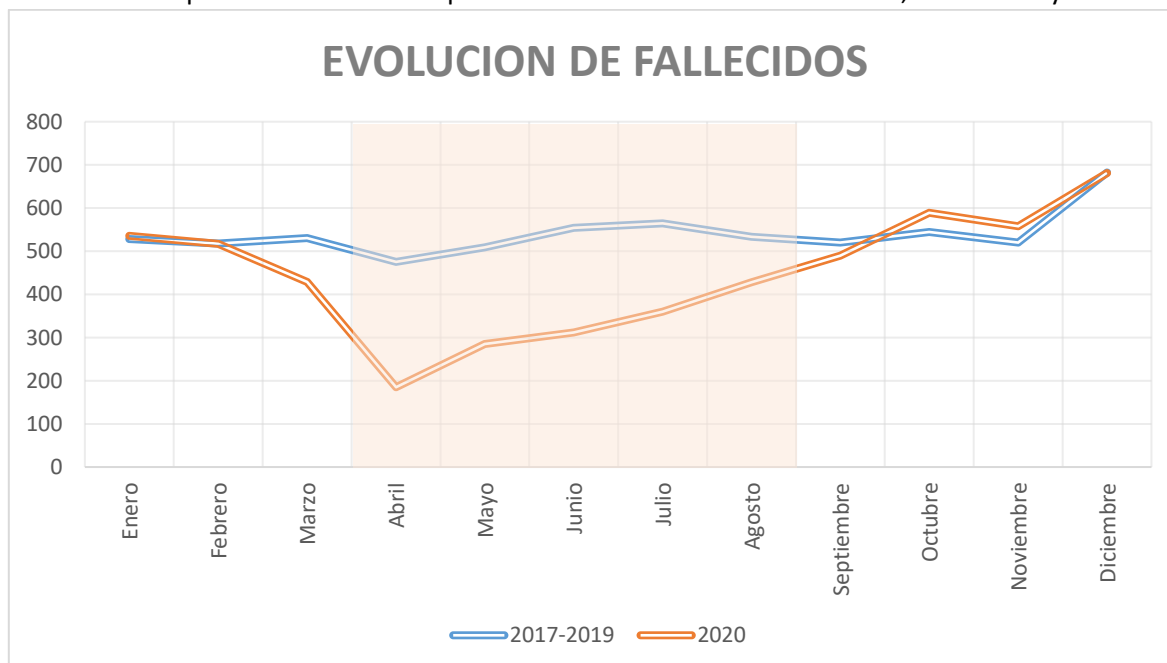
Gráfico 1: Variación proxys movilidad en Colombia 2020



*en color naranja: Confinamiento obligatorio abril a agosto de 2020.

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia "Operación terminales de transporte terrestre", Google LLC "Google COVID-19 Community Mobility Reports", Inter-American Development Bank and IDB Invest- "IDB and IDB Invest Coronavirus Impact Dashboard"

Gráfico 2: Comparativo de fallecidos por siniestros de tránsito en Colombia, 2017-2019 y 2020



**en color naranja: Confinamiento obligatorio abril a agosto de 2020.*

Tabla 1: Comparativo de fallecidos según las horas de ocurrencia del siniestro de tránsito en Colombia para los meses de confinamiento abril a agosto.

Horas	2017-2019	2020	Variación %
Sin Información	1222	796	-35%
0	78	11	-86%
1	39	18	-53%
2	41	11	-73%
3	46	22	-52%
4	40	23	-42%
5	66	37	-44%
6	63	30	-52%
7	54	32	-40%
8	53	31	-42%
9	56	16	-71%
10	52	31	-41%
11	44	36	-19%
12	51	20	-61%
13	54	39	-27%
14	62	43	-30%
15	61	45	-26%
16	64	48	-25%
17	67	48	-28%
18	92	45	-51%
19	84	57	-32%
20	80	42	-48%
21	63	38	-40%
22	45	33	-26%
23	62	18	-71%
Total	2637	1570	-40.46%

ESPAÑA

Tabla 1: Principales indicadores de siniestralidad - España, variación porcentual 2019 - 2020.

Indicador	Año 2019	Año 2020*	Variación % 2019-2020
Total de Siniestros de tránsito	104.080	69.408	-33,3%
Total de Lesionados en siniestros de tránsito	139.358	89.649	-35,7%
Promedio diario de Lesionados en siniestros de tránsito	381	246	-35,7%
Fallecidos en siniestros de tránsito	1.755	1.390	-20,8%
Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes)	3,74	2,94	-21,4%
Parque vehicular total	34.434.791	34.765.203	1%
Tasa de mortalidad (fallecidos/10.000 vehículos)	0,51	0,40	-22%

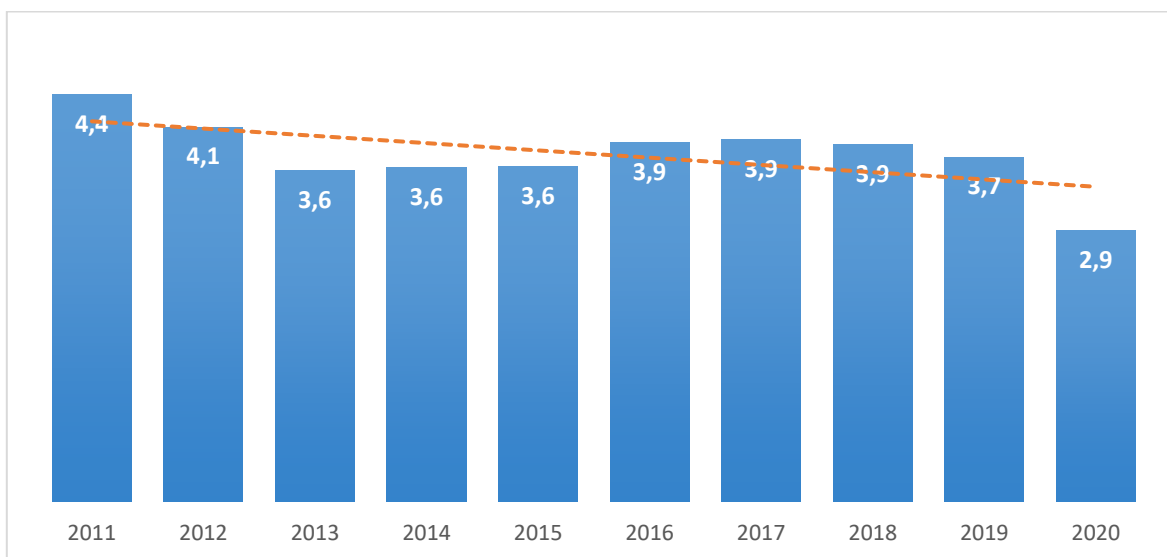
*Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Tabla 2: Comparativo de lesionados por siniestros de tránsito en España según gravedad para los años 2019 y 2020.

	2019	2020*	Variación Anual (%)	Diferencia
Heridos hospitalizados	8.935	6.488	-24,7	-2.125
Heridos no hospitalizados	129.674	83.161	-36,4	-47.584
Total de Lesionados	139.358	89.649	-35,7	-49.709

*Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

Ilustración 1: Evolución anual de la tasa de fallecidos en siniestros de tránsito cada 100.000 habitantes – España, período 2011 a 2020:



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

El número de fallecidos se ha reducido un 33% en España entre 2011 y 2021 (de 2.060 a 1.390).

Resumen de fallecidos en 2020 – principales resultados:

- En el 2020 se alcanzó el mínimo histórico con 1380 fallecidos como consecuencia de la pandemia por COVID-19, un descenso del 21% respecto a 2019. Durante el estado de alarma (15 de marzo al 20 de junio) se registró un descenso de los fallecidos del 59% respecto al promedio 2017-2019.
- Por tipo de usuario (peatón, pasajero, conductor), los peatones son los usuarios que más han reducido su siniestralidad respecto al promedio de 2017-2019 (-35%), frente a la reducción del 26% en los pasajeros y del 18% en los conductores.
- Los mayores de 65 años y los menores de 14 años son los que más se reducen, -36% y -46%, respectivamente.
- La siniestralidad de las mujeres se reduce más (-35%) que la de los hombres (-19%), diferencia que se incrementa durante el estado de alarma (-75% en las mujeres frente a -54% en los hombres).
- Los dos principales factores concurrentes en los accidentes mortales en 2020 (a falta de disponer de los resultados toxicológicos en los fallecidos) fueron: distracción (32%) y velocidad inadecuada (26%).

Datos relativos al periodo de confinamiento (estado de alarma del 15 de marzo al 20 de junio de 2020):

Datos siniestralidad durante el periodo de confinamiento

A continuación, se muestran los principales indicadores de siniestralidad durante este periodo:

Periodos de confinamiento	Medidas adoptadas en emergencia COVID	Accidentes 2020	Fallecidos 2020	Lesionados 2020	Accidentes promedio 2017-2019	Fallecidos promedio 2017-2019	Lesionados promedio 2017-2019
Primer estado de alarma por COVID-19 (15 de marzo al 20 de junio)*	<ul style="list-style-type: none"> La restricción de la circulación de los ciudadanos. La garantía en el suministro de alimentos y productos necesarios para la salud pública La regulación de la apertura de la hostelería, la restauración y los locales donde se realizaron actividades culturales, artísticas, deportivas y similares. La priorización del trabajo a distancia y la suspensión de la actividad escolar presencial. 	9.383	181	17.461	28.118	441	37.896

Notas:

Los datos de España en 2020 son provisionales.

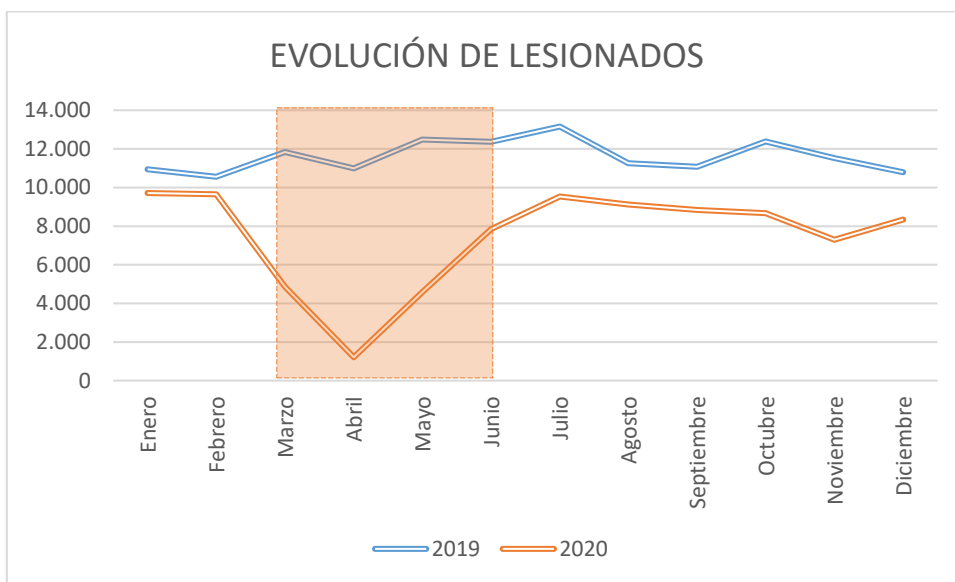
* Dado que el periodo de confinamiento estricto en todo el país se produjo durante el primer estado de alarma (del 15 de marzo al 20 de junio de 2020) (<https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/03/14/463/con>), se han analizado los datos de siniestralidad en 2020 solo en este periodo.

Otros datos relativos al confinamiento

- Durante el periodo de confinamiento más estricto del país (primer estado de alarma) el número de fallecidos se redujo un 59% respecto al promedio del periodo equivalente de 2017-2019, y el número de lesionados un 54%.
- De los principales tipos de usuarios, la mayor reducción en fallecidos se registró en los usuarios vulnerables (-68%), frente al -54% en los pasajeros de automóviles, en comparación con el promedio 2017-2019. Los vehículos pesados de mercancías son el único medio de transporte en el que se incrementó su siniestralidad (de 13 a 19 fallecidos).
- La velocidad de circulación de los vehículos ligeros en carretera se incrementó un 39% respecto a 2019, a partir de un estudio realizado sobre una muestra de 170 tramos de control en vías de alta capacidad.
- El no uso del cinturón entre los fallecidos en turismo y furgoneta (excluyendo Cataluña y País Vasco) se incrementó: el 40% de los fallecidos en estos medios en vías interurbanas y el 44% en vías urbanas no hacía uso del cinturón, frente al 27% y 33% respectivamente durante todo 2020.

- Durante el estado de alarma, la distracción estuvo presente en el 36% de los accidentes mortales, y la velocidad en el 27%.

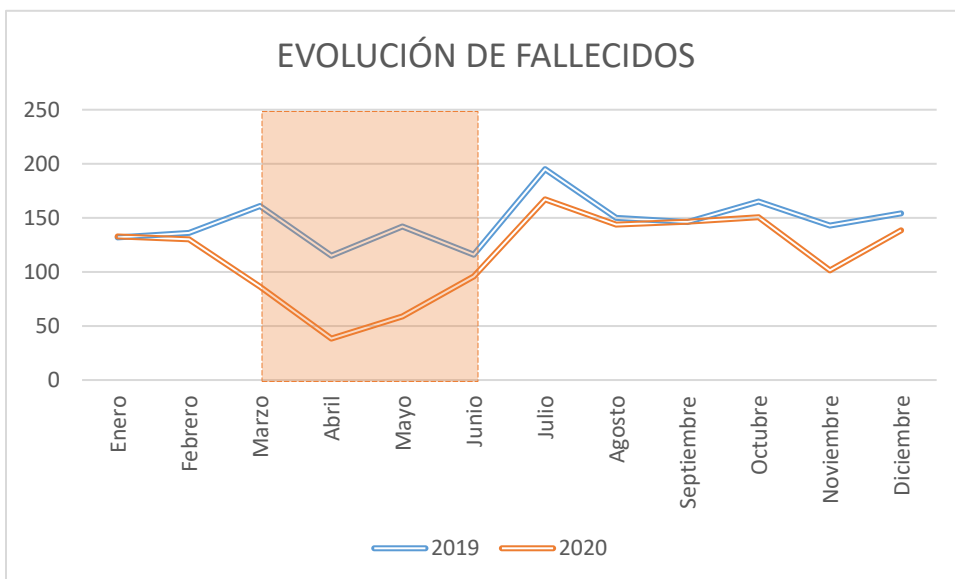
Ilustración 2: Comparativo de lesionados por siniestros de tránsito en España, años 2019 y 2020.



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

*en color naranja: Confinamiento durante el estado de alarma del 15 de marzo al 20 de junio de 2020

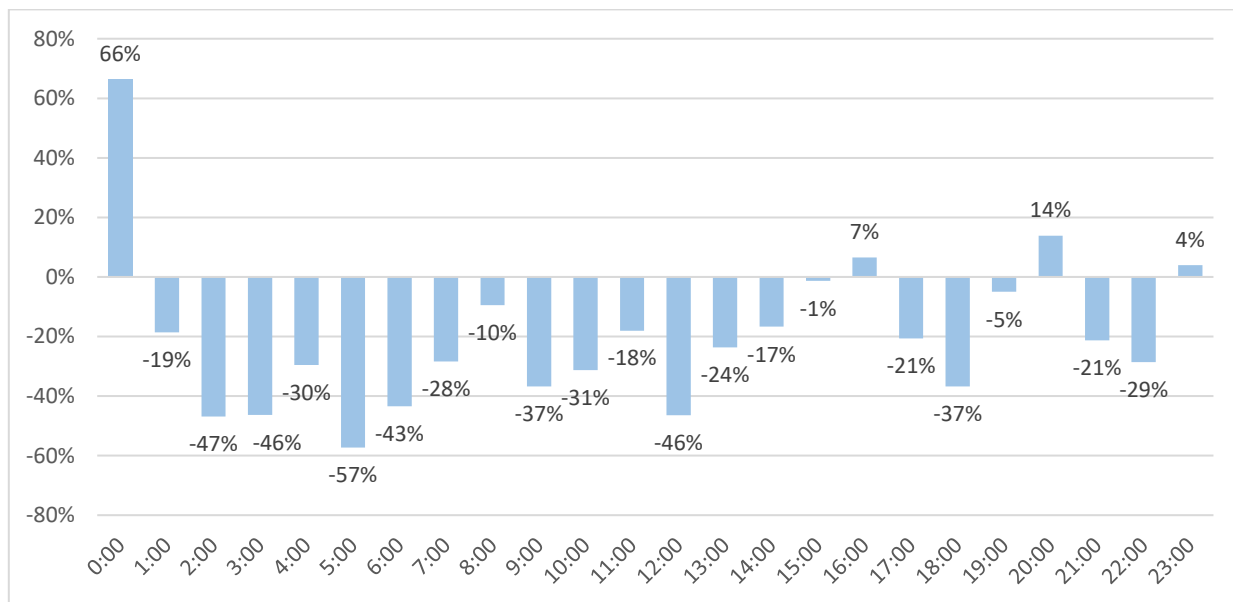
Ilustración 3: Comparativo de fallecidos por siniestros de tránsito en España, años 2019 y 2020



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

*en color naranja: Confinamiento durante el estado de alarma del 15 de marzo al 20 de junio de 2020

Ilustración 4: Comparativo de fallecidos según las horas de ocurrencia del siniestro de tránsito en España para el período de confinamiento, años 2019 y 2020



Nota: Los datos de España en 2020 son provisionales.

*en color naranja: Confinamiento durante el estado de alarma del 15 de marzo al 20 de junio de 2020

PARAGUAY

Tabla1: Principales indicadores de siniestralidad - Paraguay, variación porcentual 2019 - 2020.

Indicador	Año 2019	Año 2020	Variación % 2019-2020
Total de Siniestros de tránsito⁶	53.956	36.462	-32,4%
Total de Lesionados en siniestros de tránsito⁷	15.372	13.195	-14,2%
Promedio diario de Lesionados en siniestros de tránsito	42	36	-14,2%
Fallecidos en siniestros de tránsito⁸	1.292	1.075*	-16,8%
Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes)	18,1	14,8*	-17,9%
Parque vehicular total automotores⁹	2.398.155	2.540.294	5,9%
Tasa de mortalidad (fallecidos/10.000 vehículos)	5,4	4,2*	-21,5%

Tabla 2: Comparativo de lesionados por siniestros de tránsito en Paraguay según gravedad para los años 2019 y 2020.

	2019	2020	Variación Anual (%)	Diferencia
Heridos Leves	N/D**	N/D**	N/D**	N/D**
Heridos Graves	15.372	13.195	-14,16%	-2.177
Fallecidos	1.292	1.075*	-16,80%	-217
Total de Lesionados (incluye lesionados leves y graves)	15.372	13.195	-14,16%	-2.177

⁶ Elaborado por la ANTSV en base a los datos de la Dirección General del Sistema 911.

⁷ Elaborado por la ANTSV en base a los datos de la Dirección Hospital del Trauma Manuel Giagni.

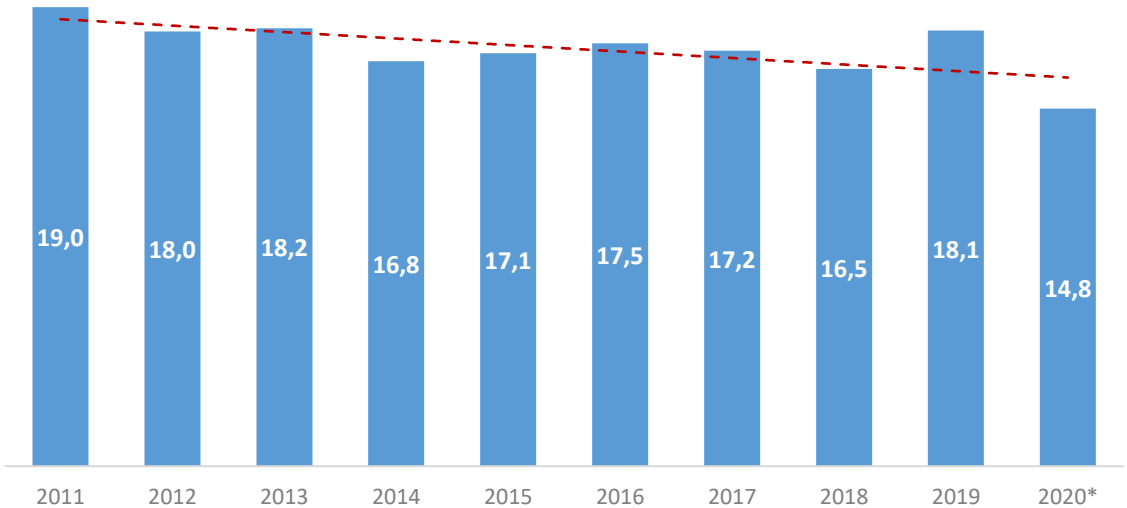
⁸ Elaborado por la ANTSV en base a los datos de la del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social/DIGIES/DES. Subsistema de Información de Estadísticas Vitales (SSIEV).

* Datos provisorios correspondiente al 2020.

⁹ Elaborado por la ANTSV en base a los datos de la Dirección General de Registro del Automotor.

** N/D: No Disponible.

Ilustración 1: Evolución anual de la tasa de fallecidos en siniestros de tránsito cada 100.000 habitantes – Paraguay, período 2011 a 2020.

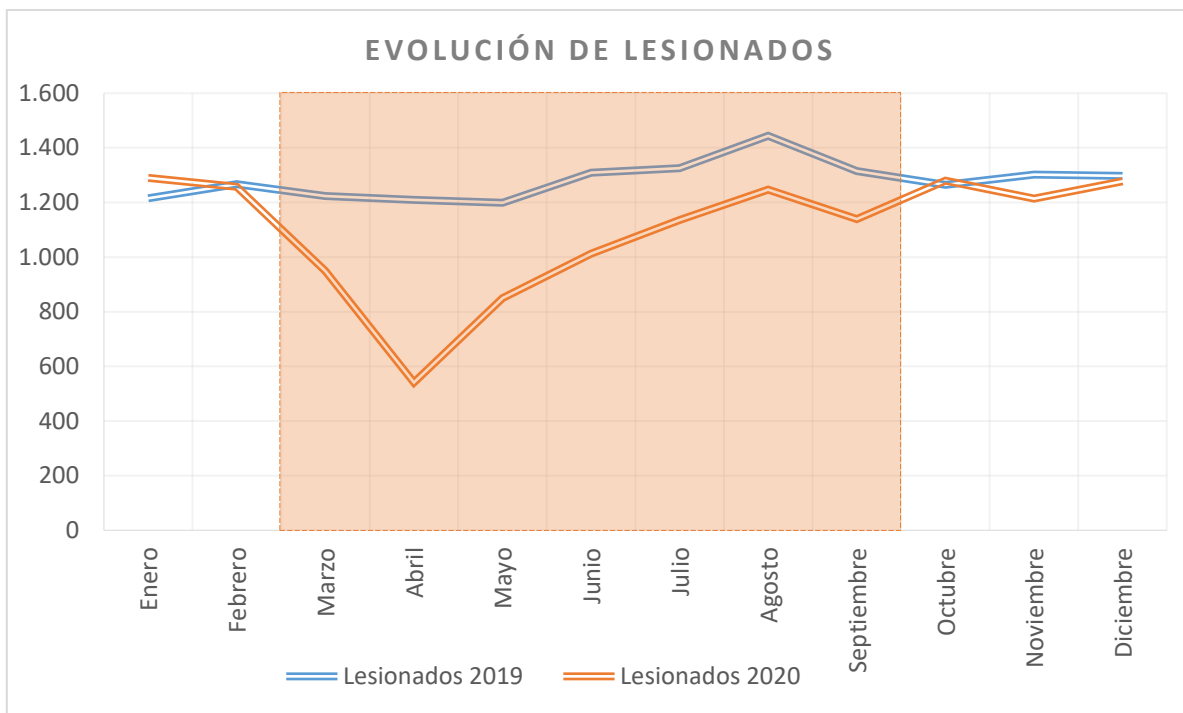


Otros datos relativos al confinamiento:

En la comparación anual, se verifica para Paraguay una disminución de un 14,16% de la cantidad total de lesionados en siniestros de tránsito del año 2020 con respecto al año 2019; así mismo, se observa una disminución de 16, 80% en el número total de fallecidos respecto al mismo período de tiempo.

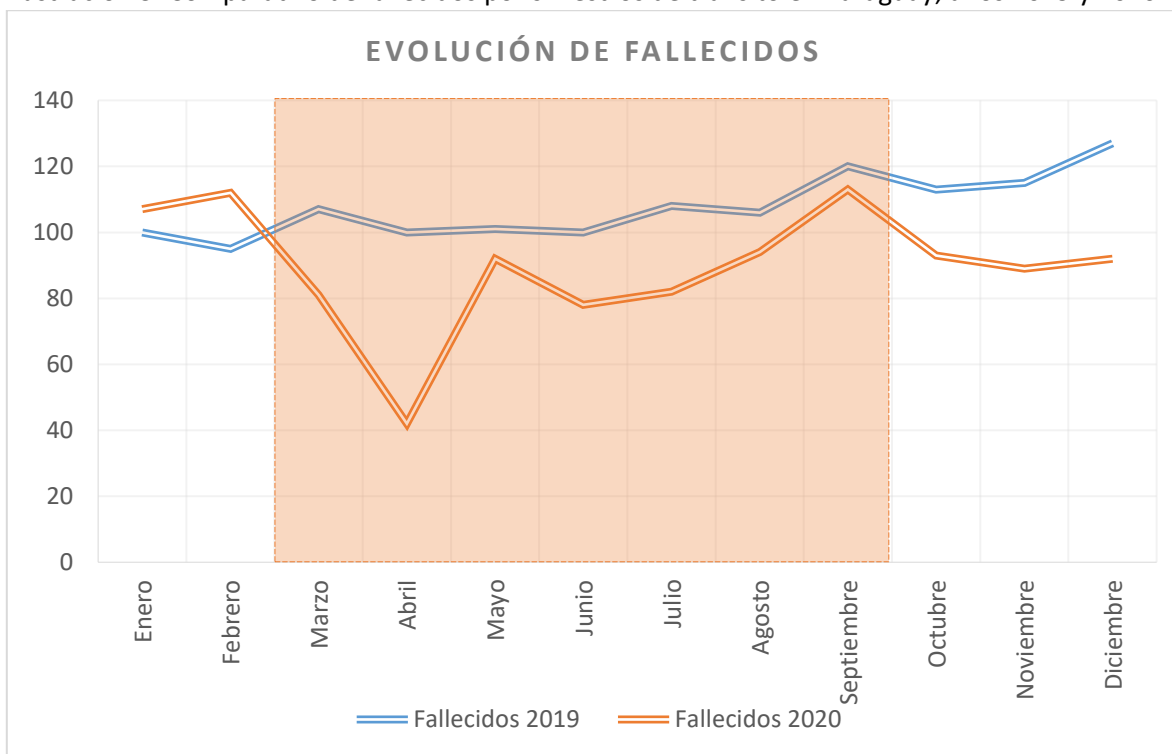
Es importante mencionar que durante el período de la cuarentena (marzo a setiembre del 2020) en relación al mismo período de tiempo, pero del año 2019 también se observa una la disminución del número de lesionados (23,84%) y del número de fallecidos (21,56%).

Ilustración 2: Comparativo de lesionados por siniestros de tránsito en Paraguay, años 2019 y 2020.



Nota del gráfico: El período de cuarentena estricta e inteligente fue de marzo al 4 de octubre de 2020, resaltado en color naranja.

Ilustración 3: Comparativo de fallecidos por siniestros de tránsito en Paraguay, años 2019 y 2020.



Nota del gráfico: El período de cuarentena estricta e inteligente fue de marzo a setiembre del 2020, resaltado en color naranja.

Otros datos (indique cualquier otra información o dato que considere relevante relacionados con el periodo COVID)

Datos siniestralidad periodo de confinamiento

Periodos de confinamiento	Medidas adoptadas en emergencia COVID ⁷	Accidentes 2020	Fallecidos 2020*	Lesionados 2020	Accidentes promedio 2018-2019	Fallecidos promedio 2017-2019
Marzo	Declaración de emergencia y cuarentena estricta (marzo - abril). Cuarentena inteligente (mayo al 04 de octubre). Según el Decreto N° 4065 de "Extensión Fase 4 de la Cuarentena Inteligente": Por el cual se extiende el periodo establecido en el artículo 1° del Decreto N° 3835/2020, hasta el 4 de octubre de 2020, correspondiente a la fase 4 del plan de levantamiento gradual de aislamiento preventivo general en el marco de la emergencia sanitaria declarada por la Pandemia del Coronavirus (COVID-19).	2.241	81	949	4.115	95
Abril		1.195	42	541	4.044	102
Mayo		2.234	92	850	4.562	105
Junio		2.785	78	1.013	4.662	89
Julio		3.165	82	1.136	4.176	116
Agosto		3.031	94	1.247	4.342	99
Setiembre		2.784	113	1.139	4.024	110
Total siniestralidad medidas de emergencia		17.435	582	6.875	29.923	716

⁷ Mayor información en el siguiente link: <https://www.mspbs.gov.py/decretos-covid19.html>

URUGUAY

Tabla1: Principales indicadores de siniestralidad - Uruguay, variación porcentual 2019 - 2020.

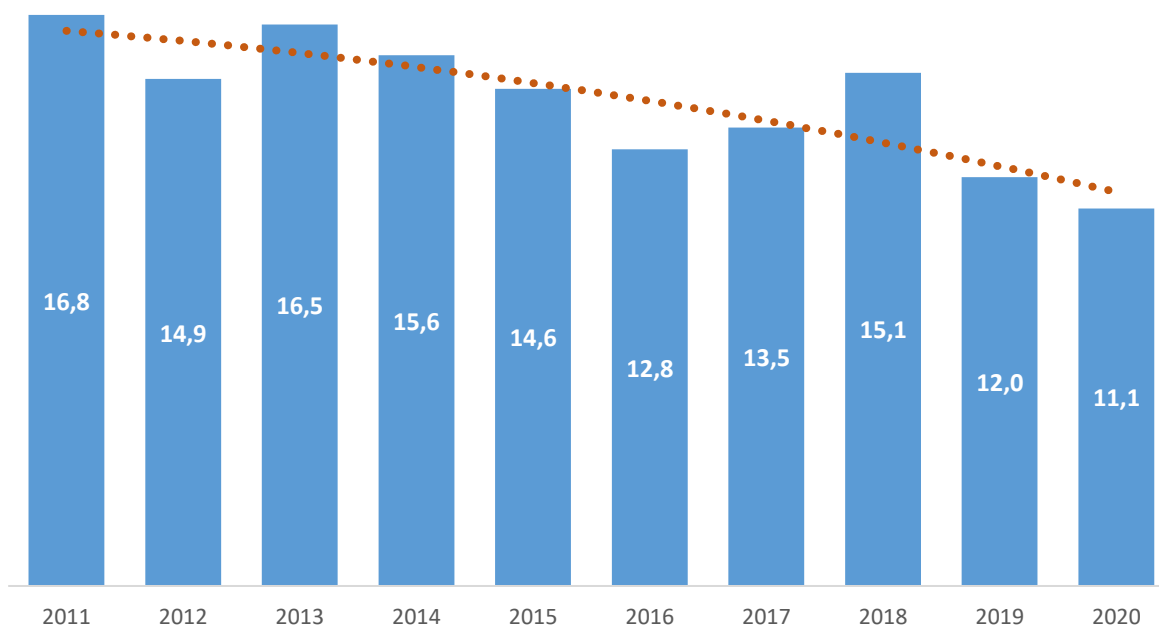
Indicador	Año 2019	Año 2020	Variación % 2019-2020
Total de Siniestros de tránsito	19.768	17.562	-11,2%
Total de Lesionados en siniestros de tránsito	25.114	21.854	-13,0%
Promedio diario de Lesionados en siniestros de tránsito	69	60	-13,0%
Fallecidos en siniestros de tránsito	422	391	-7,3%
Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes)	12,0	11,1	-7,7%
Parque vehicular total (Fuente SUCIVE)	2.534.781	2.553.065	0,7%
Tasa de mortalidad (fallecidos/10.000 vehículos)	1,7	2,1	26,1%

Tabla 2: Comparativo de lesionados por siniestros de tránsito en Uruguay según gravedad para los años 2019 y 2020.

	2019	2020	Variación Anual (%)	Diferencia
Heridos Leves	21.642	18.600	-14,1%	-3.042
Heridos Graves	3.050	2.863	-6,1%	-187
Fallecidos	422	391	-7,3%	-31
Total de Lesionados	25.114	21.854	-13,0%	-3.260

En la comparación 2019-2020, Uruguay presenta una disminución de un 13% respecto a la cantidad total de lesionados en siniestros de tránsito; variación que se explica por la disminución de todos los tipos de entidad de lesión: heridos leves (-14,1%), heridos graves (-6,1%) y fallecidos (-7,3%).

Ilustración 1: Evolución anual de la tasa de fallecidos en siniestros de tránsito cada 100.000 habitantes – Uruguay, período 2011 a 2020.



Resumen de fallecidos en 2020 – principales resultados:

- Respecto a las tasas de mortalidad cada 100.000 habitantes se registra una tendencia al descenso en el período considerado; alcanzando el menor valor del periodo en el año 2020 con un registro de 11,1.
- Respecto a la composición poblacional de los fallecidos en siniestros, las franjas etarias que concentran los más altos porcentajes de fallecidos son, en primer lugar, la de 20 a 24 años (14,6%), seguido por el grupo de 70 y más años (9,7%). Estos datos presentan diferencias con las registradas en el 2019 donde predominaba el grupo etario de 70 años o más en la participación de personas fallecidas. Comportamiento que puede explicarse por el resguardo de este grupo etario como medida preventiva ante la pandemia.
- En lo referente al sexo de las personas fallecidas el 78% corresponden al sexo masculino y el restante 22% al femenino.
- Respecto al rol de las víctimas al momento del fallecimiento se registra que el 69,3% son conductores, seguidos por pasajeros 17,4% y peatones 13,3%.

Otros datos (indique cualquier otra información o dato que considere relevante relacionados con el periodo COVID)

Datos siniestralidad periodo de confinamiento

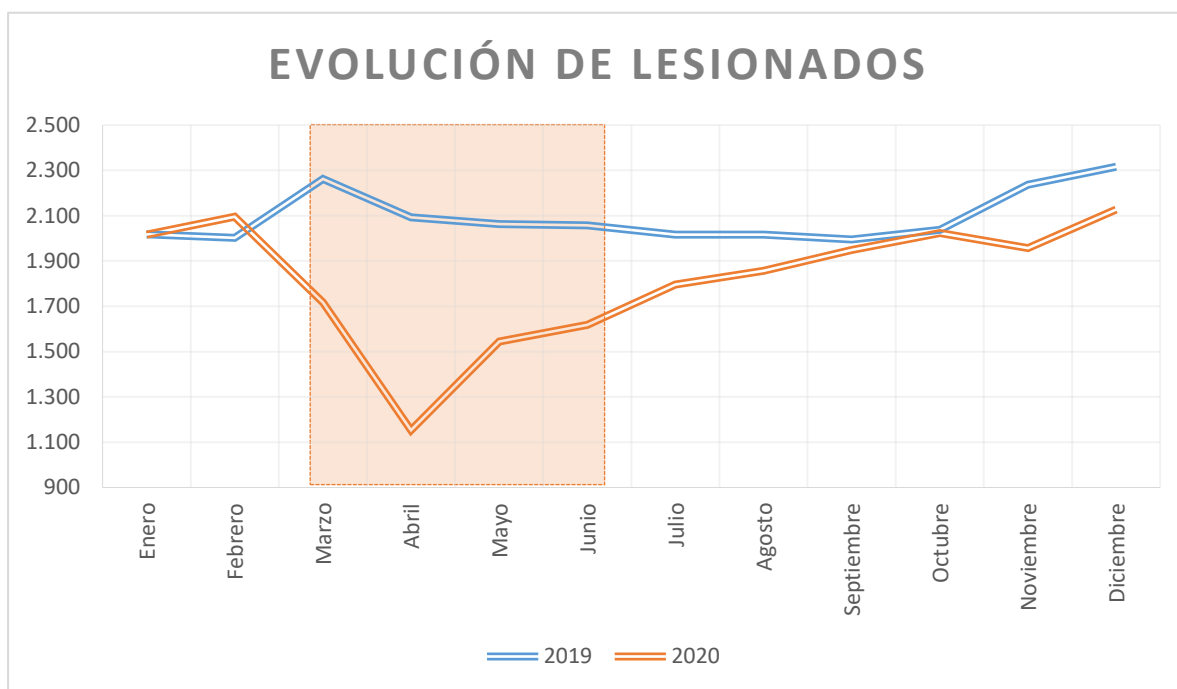
Periodos de confinamiento	Medidas adoptadas en emergencia COVID	Accidentes 2020	Fallecidos 2020	Lesionados 2020	Accidentes promedio 2017-2019	Fallecidos promedio 2017-2019
Marzo	El gobierno sugiere a la población medidas de cuarentena voluntaria. Se restringe el espacio aéreo uruguayo hasta nuevo aviso. Se cierran centros educativos y centros comerciales. Operativos de Policía Nacional de Tránsito en pos de la reducción de la movilidad. Operativos de Policía Nacional exhortando a la ciudadanía respetar las medidas de distanciamiento social (patrullaje en Montevideo y Ciudad de la Costa)	1.355	34	1.717	1.852	43
abril		958	22	1.153	1.739	46
mayo		1.252	20	1.545	1.784	37
junio		1.339	35	1.618	1.731	40
Total siniestralidad medidas de emergencia		4.904	111	6.033	7.106	167

Otros datos relativos al confinamiento:

A su vez, durante el período de confinamiento voluntario (marzo a junio de 2020), la disminución de lesionadas alcanza el 28,8%; mientras que la de fallecidos es de un 33,5% respecto a igual período de 2019.

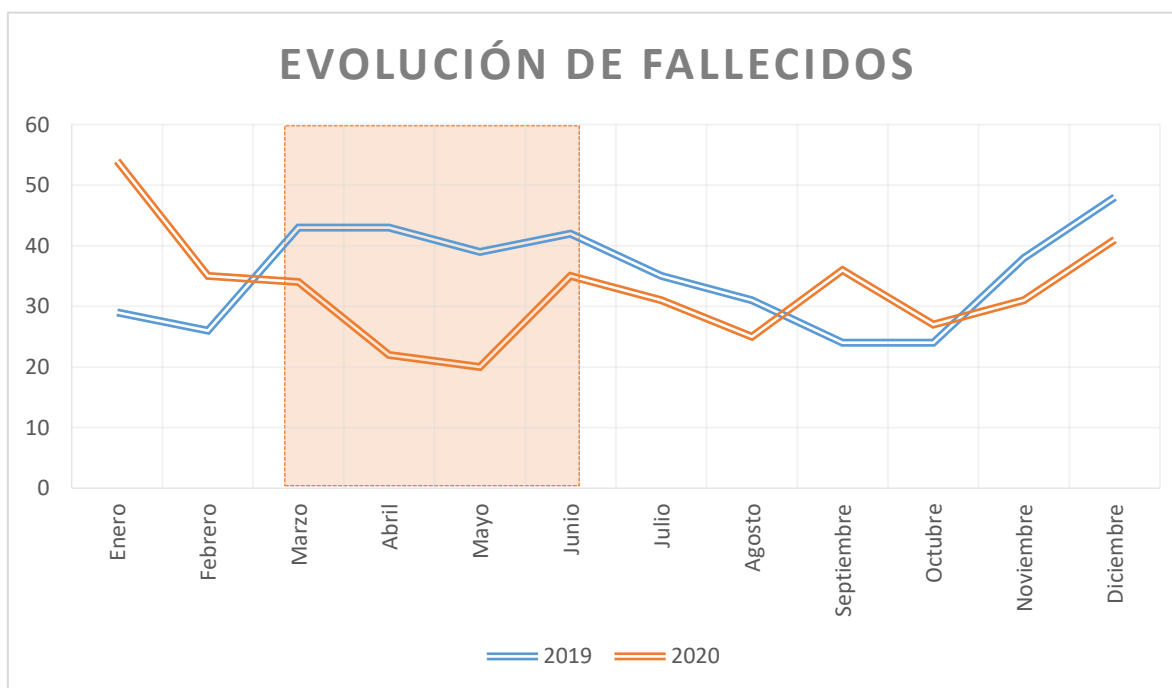
Respecto a los fallecidos, se observa una disminución durante el confinamiento voluntario en horarios próximos al inicio/fin de jornadas laborales o educativas respecto a igual período de 2019, con énfasis en las horas: 17 p.m., 19 p.m., 10 p.m., 5 a.m. y 3 a.m.

Ilustración 2: Comparativo de lesionados por siniestros de tránsito en Uruguay, años 2019 y 2020.



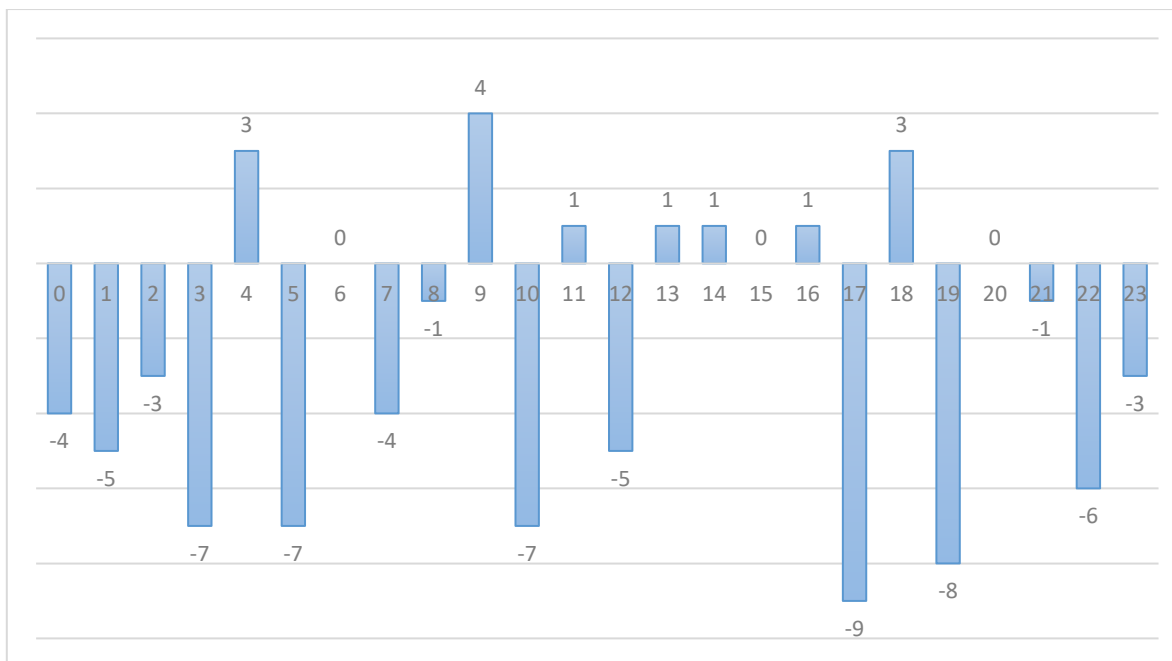
*en color naranja: Confinamiento voluntario de marzo a junio de 2020.

Ilustración 3: Comparativo de fallecidos por siniestros de tránsito en Uruguay, años 2019 y 2020



*en color naranja: Confinamiento voluntario de marzo a junio de 2020.

Ilustración 4: Comparativo de fallecidos según las horas de ocurrencia del siniestro de tránsito en Uruguay para el período de confinamiento, años 2019 y 2020



BIBLIOGRAFÍA

1. González-Sánchez, G.; Olmo-Sánchez, M.I.; Maeso-González, E. Challenges and Strategies for Post-COVID-19 Gender Equity and Sustainable Mobility. Sustainability 2021, 13, 2510. Disponible en <https://doi.org/10.3390/su13052510>
2. Organización Mundial de la Salud (OMS) (2018) "Situación Mundial de la Seguridad Vial", 2018. Disponible en <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
3. ONU, Organización de Naciones Unidas (2020) 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial. "Declaración de Estocolmo" Disponible en: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>
4. ONU, Organización de Naciones Unidas (2020). Resolución A/RES/74/299 "Mejora de la seguridad vial en el mundo Disponible en: <https://undocs.org/es/A/RES/74/299>

ANEXOS

Periodo de confinamiento de cada país: Notas adicionales países

Colombia	<p>NOTAS:</p> <p>1) Fallecidos 30 días , informe final</p>
España	<p>NOTAS: Dado que el periodo de confinamiento estricto en todo el país se produjo durante el primer estado de alarma (del 15 de marzo al 20 de junio de 2020), se han analizado los datos de siniestralidad en 2020 solo en este periodo. Este es el periodo de confinamiento utilizado también en el resto de tablas. A efectos informativos, se comentan las medidas relativas al segundo y tercer estado de alarma.</p> <p>1) El Gobierno aprobó el 14 de marzo de 2020 declarar el Estado de Alarma en todo el territorio español para afrontar la situación de emergencia sanitaria provocada por el COVID-19 (https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/03/14/463/con).</p> <p>2) El Gobierno declaró el segundo estado de alarma por COVID-19 el 9 de octubre de 2020 (https://boe.es/boe/dias/2020/10/09/pdfs/BOE-A-2020-12109.pdf).</p> <p>3) El Gobierno declaró el tercer estado de alarma por COVID-19 el 25 de octubre de 2020 (https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2020-12898), y fue prorrogado el 3 noviembre hasta el 9 de mayo de 2021 (https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2020-13494).</p>
Paraguay	<p>NOTAS:</p> <p>1) Los datos relacionados a los periodos de cuarentenas fueron extraídos de la página de Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Disponible en https://www.mspbs.gov.py/decretos-covid19.html https://www.mspbs.gov.py/cuarentena-inteligente.html</p> <p>2) Los datos de accidentes corresponden a la Dirección General del Sistema 911, periodo 2018-2020.</p> <p>3) Los datos de fallecidos corresponden al Registro de la Policía Nacional, periodo 2018-2020, ya que no se disponen datos del Ministerio de Salud al año 2020. Nota: Los datos de lesionados corresponden a registros del Hospital del Trauma Manuel Giagni - Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, considerados lesionados graves, periodo 2017-2020.</p> <p>4) Los datos de lesionados corresponden a registros del Hospital del Trauma Manuel Giagni - Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, considerados lesionados graves, periodo 2017-2020.</p>
Chile	<p>NOTAS:</p> <p>1) Se toma como período de confinamiento en el cual la mayoría de las regiones del país se encontraban bajo cuarentena (restricción de desplazamiento)</p> <p>2) Las regiones descritas corresponde al 73% de la población de todo el país</p> <p>3) Lesionados, corresponden al total (graves, menos graves, leves)</p>
Argentina	<p>Consideraciones:</p> <p>1) No se puede calcular el dato 2017-2019 por el volumen de casos sin fecha exacta</p> <p>2) Datos 2020 preliminares y parciales</p>
Uruguay	<p>1) Fallecidos: Toda persona que estuvo involucrada en un siniestro de tránsito y que resultó fallecida en el lugar y hasta los 30 días después de producido el mismo.</p> <p>2) La fuente de los datos es el Sistema de Gestión de Seguridad Pública del Ministerio del Interior, que concentra el registro de todos los eventos con intervención policial, entre los cuales se encuentran los siniestros de tránsito.</p> <p>3) Toda la información sobre siniestros de tránsito y lesionados, se encuentra disponible para su análisis mediante la herramienta informática de acceso público de UNASEV Portal Geográfico Ciudadano: http://aplicaciones.unasev.gub.uy/mapas/</p>

Indicadores de Desempeño de Seguridad (SPI)

	Límites de Velocidad	Límites de Alcohol	Uso cinturón (%)			Uso SRI	Casco (%)	
			Conductor	Acompañante asiento delantero	Asientos traseros		Conductor	Acompañante
Argentina		0,5 conductores particulares 0,2 conductores motovehículos 0,0 conductores profesionales	55,0%	42,8%	19,9%	26,4%	68,7%	42,0%
Chile	Autopista 120 km/h genérico (puede variar en algunos tramos de la ruta) 100 km/h buses interurbanos 90 km/h buses y camiones >3.860 kg y transporte escolar Carretera 100 km/h caminos con una pista de circulación genérico 120 km/h caminos dos pistas o más de circulación genérico 100 km/h buses interurbanos 90 km/h buses y camiones >3.860 kg y transporte escolar 30 km/h en zonas de escuela en horarios de entrada y salida Ciudad 50 km/h genérico (puede variar en algunos tramos de la vía dependiendo del tipo de tipo de vía) 30 km/h en zonas de escuela en horarios de entrada y salida	0,3 g/l	75%	64%	17%	49%	99%	98%

Colombia	Zona Urbana 60 Km/h Zona Rural 120 Km/h	<p>Grado cero: entre 20 y 39 mg de etanol/100 ml de sangre total primera vez segunda vez tercera vez</p> <p>Grado 1: entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml de sangre total primera vez segunda vez tercera vez</p> <p>Grado 2: entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml de sangre total primera vez segunda vez tercera vez</p> <p>Grado 2: desde 150 mg de etanol/100 ml de sangre total primera vez segunda vez tercera vez</p>	No disponible	No disponible	No disponible	No disponible	No disponible	No disponible	No disponible
España	<p>Vías urbanas: Desde el 11 de mayo de 2021, el límite de velocidad en vías urbanas es de: a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera. b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación. c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación. Hasta el 10 de mayo de 2021, el límite de velocidad genérico en vías urbanas era de 50 km/h. Vías interurbanas*: se adjunta cuadro resumen bajo la tabla. (ver notas)</p>	<p>El límite general para los conductores de vehículos y los conductores de bicicletas es de 0,5 gramos por litro de alcohol en sangre (o 0,25 miligramos por litro en aire espirado).</p> <p>El límite para los conductores profesionales y los conductores noveles (durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita a conducir) es de 0,3 gramos por litro (o 0,15 miligramos de alcohol por litro en aire espirado).</p>	No disponible	No disponible	No disponible	No disponible	No disponible	No disponible	No disponible

Paraguay	Zona Urbana 50 Km/h Zona Rural 110 Km/h Al aproximarse a Centros Educativos, Oficinas Públicas, Entidades Deportivas, Hospitales, Iglesias 20Km/h	Falta Leve: 0,001 mg/L a 0,199mg/L de contenido de alcohol en aliento. 0,001 g/L a 0,399 g/L contenido de alcohol en sangre. Falta Grave: 0,200 mg/L a 0,79 mg/L de contenido de alcohol en aliento. 0,400 g/L a 1,599 g/L de contenido de alcohol en sangre.	69%	20%	3%	2%	35%	11%
Uruguay	45km/h - ciudad 90 km/h - rutas	0 g/l	69%	63%	33%	23%	93%	82%

Notas:

Argentina	*Límites de Alcohol por tipo de licencia *Datos 2018 para usos de cinturón, casco y SRI (entre 0 y 10 años)		
Chile	Datos 2017 para usos de cinturón, SRI y casco		
España	Límites de velocidad en vías interurbanas		
		Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos
	Autopista y autovía	120	90
	Convencional	90	80
Paraguay	*Los datos de límite de velocidad y límite de alcohol fueron extraídos la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 5016/14, en sus artículos 111 y 66 respectivamente. *Los datos de Uso de Cinturón de seguridad, SRI y Casco fueron extraídos de: Maldonado Banks M., et al. COMPORTAMIENTO VIAL DE LA POBLACIÓN PARAGUAYA EN RELACIÓN AL USO DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD, CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRANSITO Y FACTORES DE RIESGO, PARAGUAY (2016-2017).		

Uruguay

*Ley 19.360 (2016) para límite de alcohol
 *Datos 2016 para usos de cinturón, SRI y casco

Factores Concurrentes

País	Factores	Promedio Accidentes 2017-2019	Accidentes 2020	% cambio accidentes años	Promedio accidentes confinamiento 2017-2019	Accidentes confinamiento 2020	% cambio accidentes confinamiento	Promedio fallecidos 2017-2019	Fallecidos 2020	% cambio Fallecidos años	Promedio fallecidos confinamiento 2017-2019	Fallecidos Confinamiento 2020	% cambio fallecidos confinamiento
Colombia	Alcohol	3.131	1.761	-43,75%	1.375	501	-63,57%	132	126	-4,55%	58	40	-31,03%
Colombia	Velocidad	3.285	2.021	-38,48%	1.454	591	-59,35%	563	492	-12,61%	255,3333	123	-51,83%
Colombia	Drogas												
Colombia	Distracción en la conducción												
Colombia	Otros	136.065	75.823	-44,27%	61.208	24.522	-59,94%	5.209	4.188	-19,60%	2.271	1.310	-42,32%
Colombia	Desobediencia de normas	49.523	24.607	-50,31%	22.387	8.199	-63,38%	575	564	-1,97%	240	163	-32,18%
España	Alcohol	13%			12%			24%			23%		
España	Velocidad	9%	9%	0,33%	9%	10%	1,00%	25%	26%	1,33%	27%	27%	
España	Drogas												
España	Distracción en la conducción	23%	17%	-6,33%	24%	18%	-6,00%	31%	32%	1,00%	31%	36%	5,00%
España	Otros												
Paraguay	Alcohol	71											
Paraguay	Velocidad	136											
Paraguay	Drogas												
Paraguay	Distracción en la conducción												
Paraguay	Otros	21											
Uruguay	Alcohol	934	802	-14,13%	312	197	-36,86%						
Uruguay	Velocidad												
Uruguay	Drogas												
Uruguay	Distracción en la conducción												
Uruguay	Otros												
Chile	Alcohol	7.110	5.850	-18%	3638	2.518	-31%	181	134	-26%	84	50	-40%
Chile	Velocidad	7.688	7.408	-4%	3876	3.213	-17%	556	527	-5%	260	229	-12%
Chile	Drogas	25	34	36%	13	13	0%	2	7,2	260%	2	2	47%

Chile	Distracción en la conducción	25.782	21.778	-16%	12795	8.399	-34%	176	224	27%	85	100	17%
Chile	Otros	50.809	29.702	-42%	25861	11.778	-54%	1036	902	-13%	550	368	-33%

Notas

Colombia	*fallecidos 30días, informe final
España	Los datos de España en 2020 son provisionales. *se indica la distribución de los factores concurrentes de los accidentes con víctimas ocurridos en vías interurbanas y urbanas (Cataluña y País Vasco excluidos.) **se indican los factores concurrentes de los accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas (Cataluña y País Vasco excluidos.)
Paraguay	*Nota: Los datos de siniestralidad corresponden a registro de accidentes en Carretera de la Dirección de Patrulla Caminera. Los datos para el 2020 aún no están disponibles. Más información en: http://www.caminera.gov.py/index.php/estadisticas
Uruguay	* Solo siniestros con participación de alcohol. Unasev no tiene acceso a exámenes de sangre realizados fuera de la escena del siniestro
Chile	Causas utilizadas: Alcohol en conductor Velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo Causas bajo influencia de drogas o estupefacientes Conducción no atento a las condiciones de tránsito del momento