

Diagnóstico de la siniestralidad vial laboral en Iberoamérica

Informe final

Octubre 2024



Es un trabajo de
FESVIAL para la OISS

Con el apoyo:





Para cualquier consulta, póngase en contacto con la secretaría general de OISS:

Teléfono: (34) 91 561 17 47

Direcciones corporativas de contacto: www.oiss.org

Secretaría general: sec.general@oiss.org



Con el apoyo:



Esta publicación cuenta con la colaboración de la Cooperación Española a través de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID). El contenido de la misma es responsabilidad exclusiva del/la autor/a/es y no refleja necesariamente, la postura de la AECID ni de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS).

Autores/as:

Xxxxxx Xxxxxx

“Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción total o parcial de este material sin la autorización de la OISS. El contenido e información de esta publicación pueden ser utilizados siempre que se cite la fuente: OISS (2024). (Nombre de la publicación)

Prohibido el uso de esta obra con fines comerciales.

Organización Iberoamericana de Seguridad Social, Madrid, mes de año



PRÓLOGO

La siniestralidad del tránsito es un problema crítico de salud pública en Iberoamérica y tiene una estrecha relación con los desplazamientos de las personas a sus trabajos o con las labores de transporte y distribución de mercancías. Entre 20% y 30% de los siniestros laborales mortales son causados por el tránsito,

Con una tasa de mortalidad de 15,6 por cada 100.000 habitantes, la Región enfrenta desafíos significativos en este ámbito. El auge del comercio electrónico y los servicios de entrega a domicilio han exacerbado esta problemática, aumentando el tráfico de motocicletas y ciclomotores, muchas veces con condiciones de seguridad mínimas.

La proliferación de plataformas de entrega ha incrementado el número de motociclistas en las calles, muchos de los cuales operan bajo condiciones precarias, sin formación adecuada, con vehículos inseguros y bajo presión por tiempos de entrega ajustado. Si a esto le sumamos la escasa fiscalización del cumplimiento de normas de tránsito tenemos los altos índices de siniestralidad laboral vial.

Los accidentes de tránsito, representando entre el 1% y el 3% del PIB de los países de la región, tienen un impacto trascendente en la economía. Para las empresas significan pérdida de productividad, gastos médicos e indemnizaciones por accidentes laborales de tránsito. En los sistemas de salud pública se debe atender millones de heridos cada año, muchos con secuelas permanentes que requieren atención médica a largo plazo.

La Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS) llevó a cabo, en 2018, un estudio sobre seguridad vial en 13 países de la región, en el se realizó un diagnóstico de la siniestralidad vial laboral, se analizó el marco normativo vigente, y se recopilieron buenas prácticas internacionales.

Con vistas al proceso de elaboración de la IV Estrategia Iberoamericana de Seguridad y Salud en el Trabajo (2025-2030) que la OISS impulsa, el Observatorio Iberoamericano de Seguridad y Salud en el Trabajo, con el apoyo de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, ha considerado necesaria una actualización de la información, teniendo en cuenta los cambios de tendencia al alza en la siniestralidad, con el fin de promover políticas públicas que afronten esta lacerante realidad.

En la presente publicación se recogen los últimos resultados de este estudio, realizado por la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), que actualiza y amplía, tanto en términos estadísticos como de área geográfica, el estudio de 2018.



El informe recomienda la adopción de una serie de estrategias prioritarias para un aumento de la seguridad vial, en particular de los operadores de entregas al domicilio. Mayor control sobre las plataformas de reparto y los vehículos utilizados, necesidad de formación en seguridad vial para los motociclistas y repartidores, promoción del uso de casco y otros elementos de protección, y mejorar las condiciones de las vías como condiciones necesarias. Pero no podemos olvidar que se debe involucrar a gobiernos, empresas y sociedad civil en la formulación de políticas de seguridad vial, potenciando las estructuras de colaboración multisectorial.

Con la difusión de este trabajo la OISS espera contribuir a generar una cultura de seguridad vial y a una mejor definición de políticas que promuevan la seguridad vial, en particular para los trabajadores de plataformas de reparto, en el cumplimiento de su misión de promover el bienestar económico y social de los países iberoamericanos.

Gina Magnolia Riaño Barón

Secretaria General de la OISS



En revisión para incluir logos y referencias



Coordinación por parte de FESVIAL: Ignacio Lijarcio

Autores por parte de FESVIAL:

- Ignacio Lijarcio
- Javier Romaní
- Cristina Catalá
- Javier Llamazares
- Luis Montoro

Coordinación por parte de la OISS: Carlos Santos García

Colaboradores: José Agustín Rubio y Ana Mohedano

Documento realizado por la Fundación Española de Seguridad Vial (FESVIAL) para la Organización Iberoamericana de Seguridad Social

Versión digital en: poner web

Edición: 2024

NIPO:

ISBN:

Numero expediente

Numero de informe

¿Fecha de publicación?

Depósito Legal:

©de los autores





2. MARCO DE REFERENCIA	4
3. OBJETIVOS	8
3.1. OBJETIVO PRINCIPAL	8
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:.....	8
4. METODOLOGÍA	9
4.1. GLOSARIO DE TÉRMINOS UTILIZADOS.....	9
4.2. DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA.....	11
5. RESULTADOS POR PAÍSES.....	13
5.1. ARGENTINA.....	15
5.2. BOLIVIA.....	21
5.3. BRASIL	27
5.4. COLOMBIA.....	30
5.5. COSTA RICA	32
5.6. CHILE.....	38
5.7. EL SALVADOR	44
5.8. ESPAÑA.....	51
5.9. GUATEMALA	57
5.10. MÉXICO	63
5.11. NICARAGUA	71
5.12. PANAMÁ.....	73
5.13. PARAGUAY.....	76
5.14. PERÚ	79
5.15. PORTUGAL.....	87
5.16. REPÚBLICA DOMINICANA.....	91
5.17. URUGUAY.....	94
5.18. RESUMEN COMPARATIVO	97
6. RESUMEN Y CONCLUSIONES	100
7. PROPUESTAS DE MEJORA.....	103
8. INDICE DE TABLAS	116
9. REFERENCIAS.....	121



1. MARCO DE REFERENCIA

La siniestralidad vial es una problemática de salud pública y seguridad mundial que afecta gravemente a la región iberoamericana puesto que la gran mayoría de sus países presentan altas tasas de siniestralidad vial, con miles de personas fallecidas y heridas anualmente.

El último **Informe Mundial de Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud (OMS)** destaca que cada año, aproximadamente 1.19 millones de personas mueren como resultado de siniestros de tránsito en el mundo, siendo América Latina y el Caribe una de las regiones más afectadas con índices de mortalidad por siniestros de tránsito más elevadas. Según estos datos, la tasa de mortalidad en la región es de aproximadamente 155.000 muertes anuales y millones de personas heridas, lo que representa una tasa de mortalidad promedio de 15.6 puntos por cada 100.000 habitantes. De la misma manera, la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS) estima que en Iberoamérica se producen al año 30 millones de siniestros viales de los que 240.000 son mortales.

Además de las muertes, millones de personas sufren lesiones graves cada año. Estas lesiones en la mayoría de los casos tienen como resultado final lesiones permanentes y una carga de recursos económicos significativa para los sistemas de salud.

Entre los objetivos establecidos en el Informe Mundial de Seguridad Vial destaca reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito para el año 2030, focalizándose principalmente en promover medidas de seguridad vial, como el uso de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.

Los siniestros de tránsito producidos no solo causan pérdidas humanas irremplazables, sino que también generan costes económicos significativos a nivel mundial, que pueden llegar a representar el 4% del Producto Interno Bruto (PIB) en el caso de los países desarrollados, alcanzando en algunos países latinoamericanos el 10% del PIB.

La **Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030** de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las Naciones Unidas forma parte del **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial** y busca acelerar las acciones para mejorar la seguridad vial. Esta estrategia establece una hoja de ruta para reducir también significativamente el número de muertes y lesiones por siniestros de tránsito en todo el mundo, siendo también los principales objetivos a abordar reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito para el año 2030 y fortalecer la Gestión de la Seguridad Vial elaborando e implementando planes nacionales de seguridad vial basados en datos y evidencias.

Además, sus fines se centran en mejorar la infraestructura vial, y promover comportamientos seguros en el uso de la vía. La implementación de estos objetivos requiere la colaboración y el compromiso de gobiernos, organizaciones internacionales, sector privado y sociedad civil.

Por su parte, la **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**, adoptada por las Naciones Unidas en 2015, incluye 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que abordan diversas áreas cruciales para el desarrollo global. Dentro de estos, dos objetivos específicos se relacionan directamente



con la seguridad vial, destacando la importancia de reducir la siniestralidad vial y mejorar el acceso a sistemas de transporte seguros y sostenibles.

Se trata del ODS 3: Salud y Bienestar, a través de la meta 3.6 que se centra en la necesidad urgente de disminuir el número de víctimas de siniestros de tránsito, lo que implica implementar y fortalecer medidas de seguridad vial efectivas. Aunque el plazo original era 2020, los esfuerzos continúan más allá de esta fecha para lograr reducciones significativas.

El ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles, en su meta 11.2 establece desarrollar sistemas de transporte que sean seguros y accesibles para todos, con un enfoque especial en grupos vulnerables. Promover el uso del transporte público y mejorar la infraestructura para personas viandantes y ciclistas son componentes esenciales.

Los objetivos específicos de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 relacionados con la seguridad vial son también cruciales para reducir la siniestralidad vial global. Al trabajar hacia estos objetivos, los países pueden mejorar significativamente la seguridad vial, contribuyendo al bienestar general y al desarrollo sostenible.

La movilidad es fundamental en el día a día de las personas y presenta dos caras. Por una parte, permite la realización de actividades profesionales, personales y familiares que sustentan el funcionamiento de la sociedad. La capacidad de desplazarse eficazmente y de forma segura incide directamente en el bienestar, la productividad y la cohesión social de la población. Por otra parte, los desplazamientos generados por la necesidad de moverse pueden producir siniestros viales con víctimas de diferente consideración. La siniestralidad en el contexto de la movilidad está determinada por diferentes factores como la infraestructura vial, el tipo de vehículos, las condiciones laborales, la capacitación de quienes conducen, y la normativa de seguridad en los distintos países.

En el **ámbito laboral** los siniestros de tránsito ponen en riesgo la vida y salud de las personas trabajadoras que se desplazan diariamente a sus puestos de trabajo, impactando directamente en las entidades y empresas, así como en la productividad y economía de los países. Los desplazamientos por motivos de trabajo producen gran parte de la movilidad que se genera diariamente, sobre todo los días laborales, puesto que esta actividad es la que más mueve a la población. Estos desplazamientos pueden deberse al traslado de las personas trabajadoras del hogar a su puesto de trabajo y a la inversa, desplazamientos in itinere o bien son desplazamientos que forman parte de las propias funciones del trabajo que se desempeña, desplazamientos en misión.

Se trata de desplazamientos de vital importancia, puesto que son fundamentales e imprescindibles, tanto para las personas, la industria y el desarrollo de la economía en todo el mundo. Sin embargo, estos niveles de movilidad diaria generan altas tasas de siniestralidad vial entre quienes tienen un empleo, y también en el resto de personas usuarias de las vías, lo que se ha convertido en una preocupación tanto para la salud ocupacional como para la salud pública, puesto que también involucra a la seguridad vial general.

La siniestralidad vial en el ámbito laboral es por tanto una de las principales causas de muerte y lesiones entre las personas trabajadoras en los países Iberoamericanos. Según la **Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS)**, una alta proporción de los siniestros laborales



mortales en la región son resultado de siniestros de tránsito. La **Organización Internacional del Trabajo (OIT)** también ha señalado que los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte laboral a nivel global, e Iberoamérica no es una excepción.

La OISS estima que entre el 20% y el 30% de los siniestros laborales mortales en América Latina y el Caribe son causados por el tránsito. Los costos asociados a estos incluyen gastos médicos, indemnizaciones, pérdida de productividad y daños a la propiedad, representando una carga significativa para las empresas y la economía en general.

Entre los factores que contribuyen a esta situación, la OISS identifica la falta de capacitación adecuada en seguridad vial, la presión por cumplir con tiempos de entrega ajustados, y la deficiencia en la implementación de políticas de seguridad vial por parte de las empresas.

Por su parte la **Organización Internacional de Trabajo** ha realizado varios estudios y proporcionado directrices para abordar la siniestralidad vial laboral. Según sus cifras, cada 15 segundos una persona trabajadora muere a causa de siniestros o enfermedades relacionadas con el trabajo. De ahí la importancia de establecer planes específicos de prevención que contribuyan a su reducción. A nivel mundial, los siniestros de tránsito representan aproximadamente el 25% de todas las muertes laborales, y en Iberoamérica esta cifra es mayor debido a la alta siniestralidad vial.

La OIT ha desarrollado directrices específicas para mejorar la seguridad vial laboral, que incluyen la promoción de políticas de transporte seguro, la implementación de programas de formación y sensibilización para las personas trabajadoras, y la mejora de la infraestructura vial y vehicular.

Además, promueve la integración de la seguridad vial en las políticas de seguridad y salud en el trabajo, fomentando la colaboración entre gobiernos, empresas y personas trabajadoras para desarrollar e implementar estrategias efectivas de prevención.

La siniestralidad vial laboral es por tanto una preocupación significativa en Iberoamérica, que requiere una acción concertada y multifacética. Los datos proporcionados destacan la necesidad de implementar políticas y estrategias efectivas para reducir los siniestros de tránsito sobre todo en el ámbito laboral. Los siniestros de tránsito laborales además de suponer un perjuicio para la salud de quienes trabajan y los sufren, también implican unos costes a la empresa, que puede interferir en el desarrollo de su negocio.

La aplicación de medidas preventivas efectivas requiere realizar un análisis detallado de las cifras de siniestralidad vial laboral de los países, que permitan conocer **cuántos siniestros de tránsito se producen, cuántos siniestros laborales, qué porcentaje de esos siniestros son de tránsito, la letalidad, tipo de vehículo implicado, edad de las personas trabajadoras, etc.**

Por ello, este estudio, Diagnóstico de la Seguridad Vial Laboral en Iberoamérica pretende responder a la necesidad de conocer y analizar los datos de siniestralidad lo más actualizados y homogéneos posible, que permitan el diseño de mejores estrategias de prevención.

Este estudio se enmarca dentro la labor del Observatorio Iberoamericano sobre Seguridad y Salud en el Trabajo, creado en 2020 por la Organización Iberoamericana de Seguridad Social, con el apoyo de la Oficina en España de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Instituto



Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) de España y del Centro de Investigación en Salud Laboral (CISAL) de la Universidad Pompeu Fabra.

Para su elaboración, se ha contado con la colaboración de FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial), con la financiación de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y el apoyo de la Dirección General de Tráfico (DGT) de España y de diversas instituciones de la región.

Para el desarrollo de este estudio se ha tomado como referencia el realizado en 2017 por FESVIAL y la OISS, con el apoyo de CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) en el marco del proyecto “Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial Laboral en América Latina”, cuyo objetivo consistía en desarrollar un plan de acciones para fomentar la seguridad vial en el ámbito laboral en países de América Latina. En ese trabajo se realizó un diagnóstico de la siniestralidad vial laboral, se analizó el marco normativo vigente, y se recopilaban buenas prácticas internacionales en el contexto regional, que ha servido como base para la elaboración del presente estudio.





2. OBJETIVOS

Su objetivo es determinar la magnitud y las principales características de los siniestros de tránsito y, en particular, aquellos que tienen lugar en el contexto laboral, con la finalidad de seguir promoviendo el desarrollo de acciones preventivas.

2.1. Objetivo principal

Conocer el estado actual de la seguridad vial laboral en Iberoamérica a través de un análisis epidemiológico de los datos procedentes de siniestros de tránsito laborales ocurridos entre los años 2019 y 2023 en los siguientes países Iberoamericanos:

- Argentina
- Bolivia
- Brasil
- Colombia
- Costa Rica
- Cuba
- Chile
- Ecuador
- El Salvador
- España
- Guatemala
- Honduras
- México
- Nicaragua
- Panamá
- Paraguay
- Perú
- Portugal
- República Dominicana
- Uruguay
- Venezuela

2.2. Objetivos específicos:

- Contextualizar la siniestralidad vial laboral a través del análisis de los siniestros de tránsito, los siniestros laborales y los siniestros laborales de tránsito.
- Aportar información para el desarrollo de estrategias y políticas que mejoren la seguridad vial laboral.
- Contribuir a la prevención de los siniestros de tránsito en el ámbito laboral.
- Promover una movilidad segura para las personas trabajadoras.



3. METODOLOGÍA

3.1. Glosario de términos utilizados.

Para de facilitar la comprensión de los conceptos básicos en materia de siniestralidad vial laboral en todos los países objeto de estudio, se elaboró un glosario de términos en materia de seguridad vial laboral. El glosario contenía los conceptos que se presentan a continuación:

CAPA en REVISIÓN para incluir LOGOS

- **Siniestro de tránsito/vial/de tráfico:** aquel en el que está involucrado al menos un vehículo en movimiento y hay víctimas (leves, graves o mortales).
- **Usuario vulnerable:** los grupos más vulnerables en el tráfico incluyen a niños, jóvenes y personas mayores, tanto en su rol de personas conductoras como de personas viandantes, además de ciclistas y motoristas debido a la menor protección que tienen frente a otros vehículos.
- **Siniestro de trabajo:** hecho imprevisto y no intencionado que se deriva del trabajo o está en relación con el mismo y causa una lesión a uno o más personas trabajadoras provocándole una incapacidad temporal de al menos una jornada laboral. Se incluyen todos los siniestros de trabajo, sean del carácter que sean (en lugar y tiempo de trabajo, en tránsito al ir o volver al trabajo, ...), incluidos los mortales, y que originen una indemnización o prestación económica por parte del sistema de seguridad social o de riesgos del trabajo del país. No se incluyen en este concepto las enfermedades ocupacionales declaradas o indemnizadas.
- **Siniestro Laboral de Tránsito (ALT):** siniestro de trabajo en el que esté implicado un vehículo.
- **Siniestro laboral en tránsito *in itinere*:** siniestro de trabajo que ocurre en el camino habitual, en cualquier dirección, que recorre el trabajador entre el lugar de trabajo y su residencia principal o secundaria, incluidos los desplazamientos al lugar donde suele tomar sus comidas, en el que esté implicado un vehículo.
- **Siniestro laboral de tránsito en jornada:** hecho imprevisto y no intencionado que se deriva del trabajo o está en relación con el mismo y causa una lesión a una o más personas trabajadoras provocándole una incapacidad temporal de al menos una jornada laboral. En esta definición se incluyen todos los siniestros de trabajo, incluso los siniestros mortales, que ocurran en la jornada de trabajo habitual. Estarían también incluidos en este concepto los siniestros de tránsito (en el que esté implicado un vehículo) si están producidos dentro de la jornada de trabajo habitual, con vehículo de empresa o vehículo particular. En esta definición NO se incluyen:
 - Los siniestros que se producen en el desplazamiento habitual domicilio-centro de trabajo y centro de trabajo-domicilio, es decir los denominados habitualmente, “siniestros de trayecto” o “in itinere”
 - Los siniestros que tienen como consecuencia actos de violencia entre personas trabajadoras o actos de violencia externa (atentados, etc.)



- Las enfermedades profesionales declaradas, ni tampoco las indemnizadas.

- **Siniestro laboral de tránsito con MOTO:** hace referencia a los siniestros laborales de tránsito cuando la persona conductora conducía una motocicleta/ciclomotor.
- **Siniestro laboral de Tránsito en PATINETA:** hace referencia a los siniestros laborales de tránsito cuando la persona trabajadora accidentada conducía una patineta.
- **Siniestro laboral de Tránsito en BICICLETA:** Hace referencia a los siniestros laborales de tránsito cuando la persona trabajadora accidentada conducía una bicicleta.
- **Siniestro laboral de tránsito con PERSONAS VIANDANTES:** hace referencia a los siniestros laborales de tránsito cuando la persona trabajadora circulaba como viandante.
- **Siniestro laboral de tránsito CON AUTO:** hace referencia a los siniestros laborales de tránsito cuando la persona trabajadora conducía o viajaba en auto: Vehículo automóvil destinado al transporte de personas, diferente de las motos o ciclomotores, y que tenga, además del asiento de la persona conductora, ocho plazas como máximo.
- **Siniestro laboral de tránsito con CAMIÓN LIGERO:** hace referencia a los siniestros laborales de tránsito cuando la persona trabajadora conducía o viajaba en un camión/vehículo ligero: Vehículo con una masa máxima autorizada de hasta 3.500kg, destinado al transporte de personas y/o mercancías, diferentes de los turismos.
- **Siniestro laboral de tránsito con CAMIÓN PESADO:** hace referencia a los siniestros laborales de tránsito cuando la persona trabajadora conducía o viajaba en un camión pesado: Vehículo con una masa máxima autorizada superior a 3.500kg, destinado al transporte de mercancías o de personas.
- **Siniestro laboral de tránsito en TRANSPORTE PÚBLICO:** hace referencia a los siniestros laborales de tránsito cuando la persona trabajadora viajaba en transporte público terrestre no incluidos el transporte por rail.



3.2. Descripción de la metodología

Este análisis epidemiológico recopila, sobre el período establecido (2019-2023), los datos disponibles, en cada uno de los países anteriormente relacionados, de la siguiente naturaleza:

- **Siniestralidad Vial:** siniestros de tránsito, víctimas (personas heridas y fallecidas) y caracterización (tipo de siniestro, tipo de vehículo, edad y sexo de la víctima, etc.).
- **Siniestralidad Laboral Vial:** número de Siniestros Laborales de Tránsito (ALT), y su peso sobre la accidentalidad laboral, perfil de la víctima, distinción entre siniestro en jornada y siniestro *in itinere*, tipología de vehículo, etc.

Para recopilar los datos necesarios se crearon dos fichas:

- **Ficha de recogida de datos de accidentalidad de tránsito** a cumplimentar por las Agencias Nacionales de Tránsito y Seguridad Vial. (*Ver ANEXO*)
- **Ficha de recogida de datos de siniestralidad de trabajo de tránsito** a cumplimentar por los Ministerios de Trabajo. (*Ver ANEXO*)

El envío de las fichas a las Agencias Nacionales de Tránsito y Seguridad Vial se realizó con la colaboración de la Dirección General de Tráfico (DGT) de España para que lo difundiera a los miembros del OISEVI (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial). La distribución de la ficha se realizó a finales del mes de mayo de 2024, con resultados limitados. Finalmente, la recopilación de datos sobre accidentalidad de tránsito se realizó consultando fuentes secundarias como anuarios e informes estadísticos sobre los siniestros de tránsito de acceso público. Por este cauce se consiguió obtener información de un total de 13 países (*Ver Tabla 1. Cuadro resumen información obtenida Pág. 13*).

El envío de las fichas a los Ministerios de Trabajo se realizó en colaboración con la OISS. La OISS envió la ficha a los diferentes Ministerios de Trabajo y/o organismos con competencia en materia laboral. El primer envío realizado por la OISS tuvo lugar también a finales del mes de mayo de 2024. Debido al escaso nivel de respuesta, se realizó un recordatorio en junio, con el objeto de incrementar el volumen de respuesta. Al margen de ello, se realizaron contactos a nivel particular tanto por el personal directivo de la OISS como por parte de Fesvial para incrementar el nivel de respuesta. Gracias a esta labor se obtuvo un nivel de respuesta considerable, recabando información sobre siniestralidad laboral y laboral vial de un total de 10 países (*Ver Tabla 1. Cuadro resumen información obtenida Pág. 13*).



RESULTADOS POR PAÍSES



4. RESULTADOS POR PAÍSES

A continuación, se presentan los resultados obtenidos por cada uno de los países que forman parte del estudio. Como se observará existen países que tienen más datos y de mayor calidad lo que nos ayuda a establecer diagnósticos y soluciones más precisas. Los datos recogidos en el estudio son los que figuran en la siguiente tabla:

Tabla 1. Cuadro resumen información obtenida

Países	Siniestralidad Vial	Siniestralidad Laboral	Siniestralidad Laboral Vial
Argentina	Sí (sólo siniestros mortales)	Sí	Sí
Bolivia	Sí	Sí (sólo siniestros 2023)	Sí (sólo siniestros 2023)
Brasil	No	Sí	Sí (sólo víctimas 2022)
Colombia	Sí	No	No
Costa Rica	Sí	Sí	Sí
Cuba	No	No	No
Chile	Sí	Sí	Sí (sólo 2023)
Ecuador	No	No	No
El Salvador	Sí	Sí	Sí
España	Sí	Sí (siniestros en jornada)	Sí (siniestros en jornada)
Guatemala	Sí	Sí	Sí
Honduras	No	No	No
México	Sí	Sí	Sí
Nicaragua	No	Sí	Sí
Panamá	Sí	No	No
Paraguay	Sí (solo víctimas)	No	No
Perú	Sí	Sí	Sí
Portugal	Sí	No	No
República Dominicana	Sí (solo víctimas)	No	No
Uruguay	Sí	No	No
Venezuela	No	No	No

Como se puede observar hay países que no disponen o no han facilitado los datos requeridos, como es el caso de Cuba, Ecuador, Honduras y Venezuela, y tampoco se ha podido obtener información de fuentes secundarias oficiales actualizadas. La categoría de siniestralidad vial de



tránsito es sobre la que más datos hay. Un aspecto positivo para el análisis es que prácticamente todos los países que disponen de datos de siniestros laborales, también disponen de datos de tránsito.



4.1. Argentina

4.1.1. Siniestralidad vial

La información sobre siniestralidad vial de Argentina procede de los **Anuarios Estadísticos** (2019-2021) y en los **Informes de siniestralidad Vial Fatal del Observatorio Vial de Argentina**. Estas fuentes recogen exclusivamente datos sobre siniestralidad vial fatal, no contemplando, por tanto, todos aquellos siniestros de tráfico y las víctimas ocasionadas por los mismos, sin resultado mortal, es decir siniestros y personas heridas graves o leves, pero no mortales. Teniendo en cuenta esta consideración inicial, a continuación, se exponen los resultados más significativos.

En Argentina se producen al año en torno a los 3.700 siniestros mortales, que provocan un volumen de víctimas mortales que ronda los 4.600 fallecimientos al año. En la siguiente tabla se muestran los datos tanto de siniestros fatales y víctimas fatales, entre los años 2019 y 2023. Como se puede ver en los datos no se aprecia una tendencia creciente o decreciente a lo largo de la serie, considerando, además, que en el año 2020 se produce un descenso de siniestros y víctimas debido a la pandemia por el COVID-19.

Tabla 2. Siniestros y víctimas fatales. Siniestralidad vial Argentina.

Siniestros y víctimas fatales	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros fatales	3.798	2.969	3.601	3.868	3.642
Víctimas fatales	4.898	3.513	4.483	4.653	4.369

Fuente: Informes de Siniestralidad Vial de Observatorio Vial de Argentina

En relación al tramo horario en el que se producen los siniestros fatales, destacar que la mitad se registran durante el horario nocturno. Salvo en el año 2020 (año de la pandemia), en torno al 50% de los siniestros mortales se producen por la noche, y durante el horario diurno, la proporción es algo inferior al 50% (esto se debe a que hay un porcentaje en la categoría “Sin dato” que en algunos años alcanza una cifra significativa).

Tabla 3. Tramo horario de siniestros fatales. Siniestralidad vial Argentina.

Tramo horario (%)	2019	2020	2021	2022	2023
Diurno	40	34	45	49	46
Nocturno	49	41	52	50	48
Sin dato	11	25	3	1	6

Fuente: Informes de Siniestralidad Vial de Observatorio Vial de Argentina



En relación a la tipología de siniestros mortales, el más habitual con diferencia es la colisión, que supone entre el 46% de 2021 y el 53% de 2022 y 2023. El resto de tipologías de siniestros mortales alcanzan porcentajes que en pocas ocasiones superan el 10%. Algunos destacables son los atropellos a personas viandantes (9-13%) y los vuelcos (9-12%) por su especial gravedad.

Tabla 4. Tipo de siniestro (siniestros fatales). Siniestralidad vial Argentina.

Tipo de siniestro (%)	2019	2020	2021	2022	2023
Colisión	72	36	46	53	53
Vuelco	4	8	11	9	12
Atropello a viandante	6	8	9	13	11
Choque		8	12	5	5
Caída	8	7	6	6	8
Despiste	5	5	6	8	2
Otro	3	2	3	3	2
Sin dato	2	25	13	4	8

Fuente: Informes de Siniestralidad Vial de Observatorio Vial de Argentina

(*) 2019 Siniestros mortales y no mortales

En relación a las personas fallecidas en siniestro de tráfico, se registra una abrumadora mayoría de víctimas fatales de sexo masculino. Concretamente, ocho de cada diez víctimas fatales son hombres, por dos mujeres, siendo esta proporción constante a lo largo del período analizado (2019-2023).

Tabla 5. Sexo personas fallecidas. Siniestralidad vial Argentina.

Sexo (%)	2019	2020	2021	2022	2023
Hombres	78	81	79	77	75
Mujeres	21	17	20	22	21
Sin dato	1	2	1	1	4

Fuente: Informes de Siniestralidad Vial de Observatorio Vial de Argentina

Respecto a la edad, destacar que en torno al 40% de las víctimas mortales tenían una edad entre los 15 y los 34 años, siendo esta proporción más o menos constante a lo largo del período. Esto significa que, en Argentina, las personas jóvenes son las principales damnificadas por la siniestralidad vial.



Tabla 6. Edad personas fallecidas. Siniestralidad vial Argentina.

Rango de edad (%)	2019	2020	2021	2022	2023
0-4	2	1	1	2	1
5-14	3	1	3	3	3
15-24	23	22	22	19	19
25-34	21	21	22	20	19
35-44	15	14	16	16	15
45-54	11	11	12	12	13
55-64	10	9	10	9	9
65-74	6	6	7	7	7
75-	5	4	4	4	5
Sin dato	4	10	3	8	9

Fuente: Informes de Siniestralidad Vial de Observatorio Vial de Argentina

Por último, en relación al tipo de usuario que era la víctima mortal, destaca la elevada proporción que suponen los ocupantes de motocicletas sobre el total de víctimas mortales, un porcentaje del 40% o superior. En torno al 25% son ocupantes de un automóvil, mientras que el 10% son personas viandantes.

Tabla 7. Tipo de usuario (personas fallecidas). Siniestralidad vial Argentina.

Tipo de usuario (%)	2019	2020	2021	2022	2023
Motos	40	47	42	42	40
Auto	27	23	23	25	25
Viandante	10	10	9	10	10
Camioneta	6	6	6	8	7
Bicicleta	4	4	4	4	4
T. de carga	2	3	2	3	2
T. personas	1	1	1		
Otro	1	1	1	2	4
Sin dato	8	6	12	6	8

Fuente: Informes de Siniestralidad Vial de Observatorio Vial de Argentina



4.1.2. Siniestralidad Laboral Vial

Según los datos ofrecidos por la **Superintendencia de Riesgos del Trabajo de Argentina**, la siniestralidad laboral se cifra entre 465.000 y 500.000 siniestros laborales al año, bien siniestros con baja y o bien siniestros mortales. En 2020 la cifra descendió a los algo más de 300.000 pero hay que recordar que se produjo un descenso en la actividad a nivel mundial, debido a la pandemia COVID-19. Destacar que la accidentalidad laboral muestra una tendencia creciente, pasando de los algo más de 465.000 siniestros/año de 2019 a los casi 500.000 siniestros/año de 2023. Por otro lado, señalar que, sobre el total de siniestros laborales, entre el 0.12% y el 0.16%, depende del año, resultan siniestros mortales.

Respecto a los siniestros laborales de tránsito (ALT), con baja o mortales, muestran igualmente una clara tendencia creciente a lo largo de periodo estudiado. Los ALT pasan de los casi 93.400 en 2019 a los algo más de 108.600 de 2023, lo que supone un crecimiento del 16.4% en un período de 4 años.

Por otro lado, los siniestros laborales de tránsito (ALT) representan un porcentaje significativo sobre el total de siniestros laborales, uno de cada cinco siniestros laborales es un siniestro laboral de tránsito (los porcentajes de los ALT sobre el total de siniestros laborales oscilan entre el 20.0% de 2019 al 22.1% de 2023).

Considerando exclusivamente los ALT mortales, los datos muestran también cierta tendencia al alza, pasando de los 334 ALT mortales en 2019 a los 360 de 2023. Además de ello, es muy importante destacar el considerable peso que suponen los ALT mortales en relación a los siniestros laborales mortales. Seis de cada diez siniestros laborales mortales son siniestros laborales de tránsito (entre el 54.8% de 2020 y el 60.2% de 2022). Por último, señalar que uno de cada diez siniestros viales mortales procede del ámbito laboral, además mostrando una leve tendencia al alza (el porcentaje de los ALT mortales sobre los siniestros viales mortales, pasa del 8.8% de 2019 y el 9.9% de 2023).

Tabla 8. Siniestros laborales. Siniestralidad laboral Argentina.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales con baja	465.341	303.487	410.396	470.954	491.875
Siniestros laborales mortales	578	498	577	621	621
TOTAL Siniestros Laborales	465.919	303.985	410.973	471.575	492.496

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo de Argentina



Tabla 9. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Argentina.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales de tránsito (ALT) con baja	93.047	62.088	84.942	99.720	108.289
Siniestros laborales de tránsito (ALT) mortales	334	273	329	374	360
TOTAL ALT	93.381	62.361	85.271	100.094	108.649

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo de Argentina

Tabla 10. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Argentina.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT / Siniestros laborales	20,0	20,5	20,7	21,2	22,1
% ALT mortales / Siniestros laborales mortales	57,8	54,8	57,0	60,2	58,0
% ALT mortales / Siniestros viales mortales	8,8	9,2	9,1	9,7	9,9

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo de Argentina

Las víctimas de ALT se concentran en dos tramos de edad consecutivos: entre los 26 y los 35 años, donde se registran el 34,5% de las víctimas, y entre los 36 y los 45 años, que representan el 26,3%.

Tabla 11. Edad víctimas siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Argentina.

Víctimas ALT Edad (%)	2023
Menos de 18 años	0,0
Entre 18 y 25 años	16,4
Entre 26 y 35 años	34,5
Entre 36 y 45 años	26,3
Entre 46 y 55 años	16,1
Entre 56 y 65 años	6,2
Más de 65 años	0,5

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo de Argentina



Por lo que respecta al sexo de las víctimas de los ALT, siete de cada diez víctimas son hombres (71.1%), mientras que las mujeres representan el 28.9%.

Tabla 12. Sexo víctimas siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Argentina.

Víctimas ALT Sexo (%)	2023
Hombres	71,1
Mujeres	28,9

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo de Argentina

4.1.3. Resultados más relevantes

- Argentina registra una mortalidad vial que se puede considerar moderada en relación a los países participantes en el estudio. En 2023 se producen 3.642 siniestros mortales que provocan 4.369 fallecimientos para un país con una población de 46 millones de habitantes. Esto supone una ratio de 95 fallecimientos por millón de habitantes (sirva como referencia la comparación con otros países de la región, la media se sitúa en los 116 fallecimientos/millón habitantes).
- Importancia en la mortalidad vial de las motocicletas. Cuatro de cada diez personas fallecidas eran motoristas.
- En Argentina se producen del orden de 100.000 siniestros laborales de tránsito (ALT) al año mostrando una tendencia creciente a lo largo de periodo estudiado (de 93.381 siniestros en 2019 a los 108.649 de 2023).
- Los ALT suponen en torno al 20% de los siniestros laborales que se registran en Argentina. Sin embargo, considerando los siniestros letales, los ALT mortales suponen entre el 55-60% de los siniestros laborales con resultado mortal. Más de la mitad de los siniestros laborales mortales de Argentina son producto de un siniestro de tráfico.
- En relación al género de las víctimas de los ALT, siete de cada diez son hombres y tres de cada diez mujeres.



4.2. Bolivia

4.2.1. Siniestralidad vial

La información para realizar el análisis de la siniestralidad vial de Bolivia procede del **Dossier de Estadísticas en Seguridad Vial** (2017-2022) publicado por el Observatorio Boliviano de Seguridad Ciudadana y Lucha contra las Drogas (OBSCD), que recoge los datos sobre siniestros de tráfico, personas heridas y fallecidas.

Respecto a la relación de siniestros y víctimas en Bolivia sucede un hecho significativo. La cifra de siniestros desciende respecto a 2019 (en este año se registran 20.532 siniestros, mientras que en 2021 son 15.377 y en 2022 son 17.761), sin embargo, la cifra de fallecimientos se incrementa, especialmente en 2022 (1.221 víctimas mortales), pese a haber un número menor de siniestros. Mientras en 2019, cada 100 siniestros provocaban 4.76 fallecimientos, esta ratio va creciendo en los años siguientes: en 2020 6.03 fallecimientos/100 siniestros; en 2021 6.57 fallecimientos/100 siniestros y en 2022 6.87 fallecimientos/100 siniestros.

Sin embargo, el comportamiento de las cifras de las personas heridas va pareja a la evolución de los siniestros. Salvo en 2020 que se registra una ratio de 48.29 personas heridas/100 siniestros, en el resto de años de la serie, la ratio se mueve en torno a los 45.5 personas heridas/100 siniestros.

En consecuencia, en Bolivia se está reduciendo la siniestralidad vial, pero no la letalidad de los siniestros, que está siendo cada vez mayor.

Tabla 13. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Bolivia.

Siniestros y víctimas	2019	2020	2021	2022
Siniestros	20.532	13.741	15.377	17.761
Fallecimientos	978	828	1.010	1.221
Personas heridas	9.292	6.636	7.014	8.160

Fuente: *Dossier de Estadísticas en Seguridad Vial del OBSCD*

La muerte más habitual por tráfico en Bolivia es el atropello. Es la causa más frecuente en todos los años del período estudiado (2019-2022) y supone entre el 43.4% de los fallecimientos en 2019 y el 35.6% de 2022.



Como segunda causa aparecen las colisiones (*) que suponen en torno al 23% de los fallecimientos. En tercer lugar, se sitúan los choques (*), que provocan en torno al 10% de los fallecimientos por siniestro, pero que experimentan un crecimiento significativo en 2022, llegando a alcanzar el 13%.

Tabla 14. Fallecimientos según tipo de siniestro. Siniestralidad vial Bolivia.

Fallecimientos según tipo siniestro	2019	2020	2021	2022
Atropello	424	290	366	435
Colisión (*)	226	220	251	294
Choque (*)	101	110	115	159
Embarrancamiento	74	52	102	113
Vuelco	72	58	83	111
Caída	25	44	43	53
Otros	13	34	25	29
Encunetamiento	25	16	15	20
Atrición	5	3	6	3
Deslizamiento	13	1	4	3
Sumersión	0	0	0	1

Fuente: Dossier de Estadísticas en Seguridad Vial del OBSCD

(*) Una **colisión** se produce entre dos vehículos que van en movimiento, mientras que el **choque** lo protagoniza un vehículo en movimiento contra un objeto estático (un árbol, un poste, etc., o incluso otro vehículo parado o estacionado). Es necesaria esta explicación debido a que, en numerosos países de Latinoamérica, no solo en Bolivia, es habitual la utilización de estos términos, aparentemente sinónimos, como categorías distintas de tipos de siniestros.

En cuanto a las personas heridas, la causa más frecuente son las colisiones, situándose entre el 39.5% (2019) y el 45.6% (2022). Los atropellos que aparecen como segunda causa, significan un porcentaje importante en 2019, el 32.9%, mientras que en 2022 suponen el 27.6%. Como tercera causa aparecen los choques que representan en torno al 10% de las personas heridas en siniestros de tráfico.



Tabla 15. Personas heridas según tipo de siniestro. Siniestralidad vial Bolivia.

Personas heridas según tipo siniestro	2019	2020	2021	2022
Colisión	3.674	3.088	3.016	3.638
Atropello	3.057	1.657	1.962	2.257
Choque	973	719	740	884
Caída	442	514	548	583
Vuelco	365	210	315	351
Embarrancamiento	148	117	185	200
Otros	95	213	129	136
Encunetamiento	137	92	76	80
Atrición	39	14	21	17
Deslizamiento	362	12	22	14
Sumersión	0	0	0	0

Fuente: Dossier de Estadísticas en Seguridad Vial del OBSCD

En relación al momento del día en el que se producen los siniestros, señalar que en los tres tramos entre las 06 y las 00 horas (06-12 hrs.; 12-18 hrs.; 18-00 hrs.) se registra aproximadamente un tercio de los siniestros en cada uno de ellos, con el mayor pico entre las 12 y las 18 horas. El 10% restante se produce entre las 00 y las 06 horas.

Tabla 16. Siniestros por hora del día. Siniestralidad vial Bolivia.

Siniestros de tránsito por hora del día (%)	2019	2020	2021	2022
00-06	11,0	11,0	14,8	13,8
06-12	27,4	28,2	29,9	26,5
12-18	31,9	32,8	27,3	29,7
18-00	29,6	28,1	28,0	30,0

Fuente: Dossier de Estadísticas en Seguridad Vial del OBSCD



Los turismos (automóviles o *station wagon*) son los vehículos que con más frecuencia están implicados en los siniestros. En concreto, en torno a la mitad de siniestros que suceden en Bolivia hay un vehículo de este tipo implicado. A continuación, se encuentran los vehículos automotores menores (entre un 12 y un 18%) y las camionetas rurales, microbuses o minibuses (entre un 10 y un 14%).

Tabla 17. Siniestros por tipo de vehículo. Siniestralidad vial Bolivia.

Siniestros por tipo vehículo (%)	2019	2020	2021	2022
Automóvil o station wagon	51,9	49,8	51,6	48,0
Vehículo automotor menor	12,8	16,2	18,0	16,6
Camioneta rural, microbús o minibús	14,9	10,6	11,9	12,5
Camioneta, pick up y panel	7,5	8,1	7,6	7,6
Camión	6,1	5,0	6,4	6,4
Ómnibus	1,4	1,0	1,8	1,6
Tracto-camión	1,5	4,8	0,4	1,6
Unidades de carga no motorizadas	0,0	0,0	0,0	0,0
Otros	0,3	0,7	2,2	0,4
No identificado	3,6	3,7	0,0	5,3

Fuente: Dossier de Estadísticas en Seguridad Vial del OBSCD

Entre el 70 y el 75% de las personas implicadas en un siniestro de tráfico son hombres. En torno al 4-5% de las personas conductoras implicadas en un siniestro son mujeres, y hay en torno al 20% de quienes conducen cuyo sexo no está identificado.

Tabla 18. Sexo persona conductora. Siniestralidad vial Bolivia.

Sexo persona conductora vehículo protagonista (%)	2019	2020	2021	2022
Hombre	71,4	75,9	73,8	73,6
Mujer	3,9	4,4	4,8	4,1
No identificado	24,7	19,7	21,4	22,4

Fuente: Dossier de Estadísticas en Seguridad Vial del OBSCD



Por lo que respecta a la edad de quien conduce el vehículo protagonista del siniestro, indicar que algo más del 45% de estas personas tenían una edad comprendida entre los 18 y los 39 años. Señalar también el porcentaje elevado de personas conductoras sin la edad identificada, entre el 21 y el 27%.

Tabla 19. Edad persona conductora. Siniestralidad vial Bolivia.

Edad conductor vehículo protagonista (%)	2019	2020	2021	2022
Menos de 18	0,6	0,7	0,7	0,8
18-29	23,6	24,2	23,2	21,8
30-39	22,4	23,1	25,6	25,7
40-49	14,1	15,4	16,9	16,4
50-59	7,5	8,3	8,0	8,4
60-69	4,2	3,6	3,4	3,7
70 o más	0,4	1,0	0,8	0,9
No identificado	27,1	23,7	21,4	22,4

Fuente: Dossier de Estadísticas en Seguridad Vial del OBSCD



4.2.2. Siniestralidad Laboral Vial

La información facilitada por la **Autoridad de Supervisión de la Seguridad Social de Corto Plazo** del gobierno de Bolivia hace referencia exclusivamente al año 2023, considerando únicamente el total de siniestros laborales y el total de siniestros laborales viales.

En 2023 se registraron en Bolivia un total de 12.270 siniestros laborales, de los cuales 1.501 fueron siniestros laborales viales, lo que supone el 11.9%.

Tabla 20. Accidentalidad laboral y laboral vial. Siniestralidad laboral Bolivia.

Accidentalidad Laboral (Laboral y Laboral Vial)	2023
Siniestros Laborales	12.270
Siniestros Laborales Viales	1.501
% Siniestros Laborales Viales/Siniestros Laborales	11.9%

Fuente: Autoridad de Supervisión de la Seguridad Social de Corto Plazo

4.2.3. Resultados más relevantes

- La mortalidad vial en Bolivia se sitúa algo por debajo de la media de los países participantes en el estudio. En el año 2022 en Bolivia se producen 1.221 fallecimientos para una población de 12 millones de habitantes. Esto supone una ratio de 102 fallecimientos por millón de habitantes que viene a situar a Bolivia por debajo de la media de los países estudiados (116 fallecimientos/millón habitantes).
- En Bolivia se está reduciendo la siniestralidad vial, pero no la letalidad de los siniestros que está siendo cada vez mayor.
- Los atropellos con la causa fundamental de los fallecimientos por siniestros de tráfico (35.6% de los fallecimientos por siniestros de tráfico en 2022 son a causa de un atropello).
- Los ALT suponen el 11.9% de los siniestros laborales que se registran en Bolivia (año 2023).



4.3. Brasil

4.3.1. Siniestralidad Laboral Vial

La **Dirección de Gestión de Personas del Ministerio de Trabajo y Empleo** del gobierno de Brasil ofrece datos sobre la siniestralidad laboral que se sitúa cercana al medio millón de siniestros/año, barrera que se supera en el último año del que se disponen de datos (2022). Esta siniestralidad laboral conlleva una cifra de siniestros laborales mortales que va creciendo año tras año y se aproxima a los 3.000 siniestros mortales al año. Esto supone que, sobre el total de siniestros laborales, entre el 0.4% y el 0.6% resultan siniestros mortales.

Tabla 21. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral Brasil.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022
Siniestros laborales con baja	492.114	362.269	462.806	503.231
Siniestros laborales mortales	2.184	2.132	2.717	2.842
TOTAL Siniestros Laborales	494.298	364.401	465.523	506.073

Fuente: Dirección de Gestión de Personas del Ministerio de Trabajo y Empleo

En el año 2022, el último sobre el que se disponen de datos, en Brasil **las víctimas de siniestros laborales de tránsito alcanzan las 125.505 personas**. Aunque no son parámetros comparables (siniestros y víctimas), en 2022 se producen, por un lado, un total de 506.073 siniestros laborales, mientras que, por otro, se registran 125.505 víctimas de siniestros laborales viales, por lo que se puede afirmar que, en Brasil, una cuarta parte de la siniestralidad laboral tiene su origen en siniestros viales o de tránsito.

Estas 125.505 víctimas de siniestros laborales de tránsito se distribuyen de la siguiente forma: el 98.3% resultan personas heridas leves, el 1.1% personas heridas graves y el 0.6% fallecimientos.

Tabla 22. Gravedad víctimas. Siniestralidad laboral Brasil.

Víctimas ALT	2022
Gravedad (%)	
Fallecimientos	0.6
Personas heridas graves	1.1
Personas heridas leves	98.3

Fuente: Dirección de Gestión de Personas del Ministerio de Trabajo y Empleo



Respecto a la distribución por edades de las víctimas de los ALT, hay que destacar que un 3.4% tiene una edad entre los 20 y los 29 años. El siguiente estrato de edad, entre los 30 y los 39 años, agrupa un 29.0% de las víctimas. En consecuencia, dos de cada tres víctimas de ALT se encuentran entre los 20 y los 39 años.

Tabla 23. Edad víctimas. Siniestralidad laboral Brasil.

Víctimas ALT Edad (%)	2022
Hasta 19 años	2.9
20 a 29 años	34.4
30 a 39 años	29.0
40 a 49 años	20.9
50 a 59 años	10.3
60 a 64 años	1.8
65 años y más	0.6

Fuente: Dirección de Gestión de Personas del Ministerio de Trabajo y Empleo

La accidentalidad laboral vial es un problema que afecta de manera mayoritaria a los hombres, aunque en el caso de Brasil la relación hombres/mujeres es del 60/40, a diferencia de otros países donde el porcentaje de víctimas de sexo femenino se reduce a un 25-30%.

Tabla 24. Sexo víctimas. Siniestralidad laboral Brasil.

Víctimas ALT Sexo (%)	2022
Hombres	59.3
Mujeres	40.7

Fuente: Dirección de Gestión de Personas del Ministerio de Trabajo y Empleo



4.3.2. Resultados más relevantes

- En Brasil ofrece la siniestralidad laboral alcanza el medio millón de siniestros/año y los siniestros laborales mortales crecen progresivamente acercándose a los 3.000 siniestros mortales/año.
- En el año 2022, las víctimas de ALT llegan a las 125.505 personas. Y aunque no son cifras comparables (siniestros vs víctimas), se puede aceptar por válido que, en Brasil, la siniestralidad laboral vial supone una cuarta parte de la accidentalidad laboral.
- Según los datos facilitados, la gravedad de los ALT es reducida, solo el 0.6% de las víctimas resultan fallecidas y el 1.1% heridas graves.
- Dos de cada tres víctimas de ALT se encuentran entre los 20 y los 39 años.
- A diferencia de otros países, las mujeres resultan afectadas en gran medida por los ALT (40.7% mujeres frente al 59.3% hombres).



4.4. Colombia

4.4.1. Siniestralidad vial

Los datos de siniestralidad vial de Colombia vienen recogidos por el **Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial**. Según los datos del Observatorio, mientras que la cifra de personas lesionadas se mueve en torno a las 30.000-35.000/año, los fallecimientos en siniestro de tránsito presentan una preocupante tendencia creciente, pasando de los 6.826 de 2019 a los 8.546 registrados en 2023.

Tabla 25. Víctimas viales. Siniestralidad vial Colombia.

Víctimas	2019	2020	2021	2022	2023
Fallecimientos	6.826	5.641	7.434	8.469	8.546
Personas lesionadas	36.812	14.458	24.364	32.235	33.107

Fuente: Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

El colectivo más afectado por la letalidad de los siniestros de tráfico en Colombia son motoristas, que superan la barrera de los 5.000/año en 2022 y 2023. A continuación, se encuentran las personas viandantes, que superan la cifra de las 1.800/año desde 2022.

Tabla 26. Tipo de usuario (fallecimientos). Siniestralidad vial Colombia.

Usuario (fallecimientos)	Vía	2019	2020	2021	2022	2023
Viandante		1.747	1.229	1.607	1.866	1.819
En bicicleta		431	456	480	465	462
En moto		3.666	3.140	4.436	5.051	5.291
Otros		37	30	29	65	49
En V. Individual		578	422	574	646	605
En T. Carga		199	147	185	222	201
En T. personas		112	94	98	143	119
Sin Información		56	123	25	11	

Fuente: Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial



En cuanto a las personas lesionadas, nos encontramos con una situación similar, siendo motoristas y las personas viandantes los colectivos que más sufren la siniestralidad vial. En el caso de motoristas, las cifras de personas lesionadas rondan las 20.000/año, salvo en los años 2020 y 2021. Respecto a las personas viandantes, en 2019 se registraron casi 7.500 personas lesionadas, mientras que, en los años 2022 y 2023, las cifras se sitúan en torno a los 5.700.

Tabla 27. Tipo de persona usuaria (lesionadas). Siniestralidad vial Colombia.

Usuario Vía (lesiones)	2019	2020	2021	2022	2023
Viandante	7.417	2.338	3.785	5.665	5.714
En bicicleta	2.888	1.418	1.952	2.297	2.169
En moto	20.544	8.645	14.813	19.055	19.992
Otros	56	19	42	114	112
En V. Individual	3.076	1.183	2.358	2.989	2.992
En T. Carga	207	105	121	168	215
En T. Personas	2.616	747	1.292	1.943	1.910
Sin Información	8	3	1	4	3

Fuente: Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

4.4.2. Resultados más relevantes

- En Colombia en el año 2023 se registran 8.546 fallecimientos en un país con una población de 52 millones de habitantes. Esto supone una ratio de 164 fallecimientos por millón de habitantes, muy por encima de la media de los países participantes en el estudio (116 fallecimientos/millón habitantes).
- Quienes usan motocicletas son las principales víctimas de la siniestralidad vial en Colombia con más de 5.000 fallecimientos/año desde el año 2022. A continuación, se encuentran las personas viandantes, que superan la cifra de los 1.800/año desde ese mismo año.



4.5. Costa Rica

4.5.1. Siniestralidad Vial

El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) publica un **Anuario Estadístico de Siniestros de Tránsito con Víctimas** en Costa Rica, y desde este documento se extraen los datos que se exponen a continuación.

En Costa Rica se producen al año en torno a los 15.000 siniestros de tránsito que provocan una cifra de personas heridas cercana a las 20.000, cifra superada en el año 2022, y un número de muertes próximo a las 500.

Tabla 28. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Costa Rica.

Siniestros y víctimas	2019	2020	2021	2022
Siniestros	14.861	11.791	14.150	15.629
Muertes	451	311	373	491
Personas lesionadas	19.154	14.673	17.802	20.056

Fuente: Anuario Estadístico de Siniestros de Tránsito con Víctimas (COSEVI)

En Costa Rica los fallecimientos en siniestro de tránsito se concentran en los tramos de edad entre los 19 y los 39 años. Efectivamente, en torno al 45% de los fallecimientos tenían una edad comprendida entre los 19 y los 39 años y a partir de los 40 años en adelante (de 40 años a 70 años o más), el porcentaje de fallecimientos en siniestros de tránsito supone entre el 34% y el 40%.

Tabla 29. Edad víctimas fallecidas. Siniestralidad vial Costa Rica.

Edad de la persona fallecida (%)	2020	2021	2022
Hasta 18	7,1	8,8	4,3
19-29	24,8	25,7	22,4
30-39	21,9	20,9	21,4
40-49	13,5	15,0	15,9
50-59	12,5	8,6	9,8
60-69	7,1	7,2	10,2
70 o más	4,5	2,9	4,1
Desconocida	8,7	10,7	12,0

Fuente: Anuario Estadístico de Siniestros de Tránsito con Víctimas (COSEVI)



Quienes se desplazan en motocicleta son quienes más sufren la accidentalidad: el 42.4% de los fallecimientos, el 54.5% de las personas heridas graves y el 47.8% de las personas heridas leves. A continuación, se sitúan quienes ocupan otro tipo de vehículos (automóvil, camioneta, camión, etc.), las personas viandantes y por último ocupantes de bicicletas.

Tabla 30. Tipo de víctima. Siniestralidad vial Costa Rica.

Tipo de víctima (2022) (%)	Fallecimiento	Persona Herida Grave	Persona Herida Leve
Ocupante motocicleta	42,4	54,5	47,8
Ocupante bicicleta	7,5	5,5	6,4
Ocupante de vehículo	32,2	26,8	35,6
Viandante	17,1	12,4	9,2
Otro	0,8	0,8	1,1

Fuente: Anuario Estadístico de Siniestros de Tránsito con Víctimas (COSEVI)

Al igual que sucede en otros países, la siniestralidad vial afecta de manera mayoritaria a los hombres puesto que suponen el 82.3% de los fallecimientos, el 75.1% de las personas heridas graves y el 67.7% de las personas heridas leves.

Tabla 31. Sexo víctima. Siniestralidad vial Costa Rica.

Sexo de la víctima (2022) (%)	Fallecido	Herido Grave	Herido Leve
Hombre	82,3	75,1	67,7
Mujer	13,2	20,1	28,8
Desconocido	4,5	4,8	3,5

Fuente: Anuario Estadístico de Siniestros de Tránsito con Víctimas (COSEVI)



4.5.2. Siniestralidad Laboral Vial

Según los datos facilitados por el **Instituto Nacional de Seguros** de Costa Rica, la siniestralidad laboral se sitúa entre los 110.000 y los 120.000 siniestros laborales/año, acercándose en 2023 a los 122.000 siniestros. Todo apunta a que la accidentalidad laboral muestra una tendencia creciente, si se considera 2022 y 2023 (dada la reducción de la actividad en los años 2020 y 2021), se pasan de los 116.000 siniestros en 2022 a los casi 122.000 de 2023. Los siniestros laborales mortales oscilan entre el 0.09% (2022) y el 0.16% (2021) del total de siniestros laborales.

Respecto a los siniestros laborales de tránsito (ALT) presentan de manera más nítida una tendencia ascendente entre los años 2020 y 2023. En 2020 se registraron algo más de 8.000 ALT, mientras que, en 2023, cuatro años más tarde, el número de siniestros laborales de tránsito se sitúan por encima de los 12.000. Este crecimiento progresivo supone que la proporción de ALT sobre el total de siniestros laborales, pase del 7.5% en 2020 al 10.1% en 2023. El peso de los ALT sobre los siniestros viales de todo tipo, sean o no laborales, se sitúa entre el 65-70%, mostrando cierta tendencia a la baja, al pasar del 68.4% de 2020 al 64.2% de 2022.

Por otro lado, el peso de los ALT mortales sobre los ALT supone un porcentaje que oscila entre el 0.48% de 2022 y el 0.67% de 2021. Sin embargo, los ALT mortales sobre los siniestros de trabajo mortales representan una proporción considerable, entre el 32.6% de 2021 y el 54.0% de 2023.

Tabla 32. Siniestros laborales. Siniestralidad laboral Costa Rica.

Accidentalidad Laboral	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales con baja	107.919	118.577	116.396	121.563
Siniestros laborales mortales	121	193	114	126
TOTAL Siniestros Laborales	108.040	118.770	116.510	121.689

Fuente: Instituto Nacional de Seguros



Tabla 33. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Costa Rica.

Accidentalidad Laboral		2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales de tránsito (ALT) con baja	de	8.022	9.306	9.982	12.215
Siniestros laborales de tránsito (ALT) mortales	de	43	63	48	68
TOTAL ALT		8.065	9.369	10.030	12.283

Fuente: Instituto Nacional de Seguros

Tabla 34. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Costa Rica.

Accidentalidad Laboral		2020	2021	2022	2023
% ALT / Siniestros laborales		7,5	7,9	8,6	10,1
% ALT / Siniestros viales		68,4	66,2	64,2	--

Fuente: Instituto Nacional de Seguros

Tabla 35. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Costa Rica.

Accidentalidad Laboral		2020	2021	2022	2023
% ALT mortales/ Siniestros laborales mortales		35,5	32,6	42,1	54,0

Fuente: Instituto Nacional de Seguros

Las víctimas de ALT se concentran entre los 26 y los 45 años, suponiendo el 58.7% del total de víctimas. Destacar que el 54.0% de las víctimas son menores de 36 años.



Tabla 36. Edad víctimas ALT. Siniestralidad laboral Costa Rica.

Víctimas ALT Edad (%)	2023
Menos de 18 años	0,4
Entre 18 y 25 años	20,3
Entre 26 y 35 años	33,3
Entre 36 y 45 años	25,4
Entre 46 y 55 años	13,1
Entre 56 y 65 años	7,0
Más de 65 años	0,5

Fuente: Instituto Nacional de Seguros

Por lo que respecta al sexo de las víctimas de los ALT, ocho de cada diez víctimas son hombres (78.0%), mientras que las mujeres suponen el 22.0%.

Tabla 37. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad laboral Costa Rica.

Víctimas ALT Sexo (%)	2023
Hombres	78,0
Mujeres	22,0

Fuente: Instituto Nacional de Seguros



4.5.3. Resultados más relevantes

- En Costa Rica se registra una mortalidad vial que se sitúa algo por debajo de media de los países de su entorno. En 2022 se producen 491 fallecimientos para en una población de 5 millones de personas. Esto supone una ratio de 98 fallecimientos por millón de habitantes, por debajo de la media de 116 fallecimientos/millón habitantes.
- Cuatro de cada diez fallecimientos eran motoristas (42.4% en 2022).
- En Costa Rica se producen en 2023 algo más de 12.000 siniestros laborales de tránsito (ALT), lo que supone el 10.1% de los siniestros laborales.
- Considerando exclusivamente los siniestros mortales, el peso de los ATL se eleva al 54.0% en 2023. Más de la mitad de los siniestros laborales mortales de Costa Rica son siniestros de tráfico.
- Más de la mitad de las víctimas de los ALT, el 54.0%, son menores de 36 años.
- En relación al género de las víctimas de los ALT, ocho de cada diez son hombres y dos de cada diez mujeres.



4.6. Chile

4.6.1. Siniestralidad Vial

Los datos de siniestralidad vial de Chile proceden de la información que publica el **Observatorio de Seguridad Vial** dependiente de la **Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)**. Según estos datos, la cifra de siniestros se mueve entre los casi 90.000 de 2019 y los algo más de 80.000 de 2021. Estos siniestros provocan entre 1.600 y 1.750 muertes al año, unas 8.000 personas heridas graves, en torno a las 4.000 personas heridas menos graves y entre 40.000 y 45.000 heridas leves.

Tabla 38. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Chile.

Siniestros y víctimas	2019	2020	2021	2022
Siniestros	89.983	64.707	80.751	86.050
Fallecimientos	1.617	1.485	1.688	1.745
Personas heridas graves	7.752	6.430	8.103	8.536
Personas heridas menos graves	4.065	3.378	4.142	4.141
Personas heridas leves	45.932	32.295	39.683	39.913

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial (CONASET)

Las colisiones es el tipo de siniestros vial más habitual en Chile, puesto que suponen algo más de la mitad de los siniestros. A continuación, se sitúan los choques que suponen un 30% aproximadamente del total de siniestros. Le seguirían los atropellos y las volcaduras, que suponen sobre el 6-7% cada uno de estos tipos de siniestros.

Tabla 39. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial Chile.

Tipo de siniestro (%)	2019	2020	2021	2022
Atropellos	9,0	6,4	5,9	6,9
Caídas	1,0	0,5	0,5	0,6
Colisiones	53,7	53,8	53,7	53,8
Choques	28,1	29,2	30,0	29,7
Volcaduras	6,0	7,5	7,5	6,8
Otros	2,2	2,6	2,4	2,2

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial (CONASET)



Las colisiones provocan entre el 30-35% de los fallecimientos, los atropellos entre el 25-30% (tipo de siniestro que se produce entre el 6-7%), los choques entre el 20-25%, y, por último, las volcaduras en torno al 15% (igualmente, tipo de siniestro que se produce con una frecuencia entre el 6-7%).

Tabla 40. Fallecimientos por tipo de siniestro. Siniestralidad vial Chile.

Fallecimientos por tipo de siniestro (%)	2019	2020	2021	2022
Atropellos	32,5	25,8	22,4	25,7
Caídas	0,4	0,8	0,3	0,2
Colisiones	31,9	34,5	38,4	35,1
Choques	18,4	24,8	24,2	20,3
Volcaduras	16,4	13,1	14,0	17,7
Otros	0,4	1,0	0,7	1,1

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial (CONASET)

La imprudencia de la persona conductora se presenta como la causa más habitual de los siniestros que suceden en Chile, suponiendo la causa del 50% de los siniestros. Destacar que el consumo de alcohol de quienes conducen está detrás del 8-10% de los siniestros y la desobediencia a la señalización provocaría un porcentaje similar de siniestros, el 9%.

Tabla 41. Causa del siniestro. Siniestralidad vial Chile.

Causa del siniestro (%)	2019	2020	2021	2022
Alcohol en conductor/a	8,0	9,0	9,7	10,6
Alcohol en viandante u ocupante	0,2	0,2	0,2	0,2
Deficiencias viales	1,2	1,5	1,2	1,2
Desobediencia a señalización	9,2	9,5	9,6	9,5
Drogas y/o fatiga en conductor/a	0,9	0,8	0,8	1,0
Fallas mecánicas	1,4	1,7	1,6	1,4
Imprudencia del conductor/a	50,8	52,0	52,4	56,4
Imprudencia viandante u ocupante	2,7	2,1	1,7	2,0
Pérdida control vehículo	7,2	9,6	7,8	4,5
Velocidad imprudente	1,3	1,9	2,6	4,5
Otras causas	6,7	6,0	5,5	3,8
Causas no determinadas	10,3	5,8	7,0	4,8

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial (CONASET)



Sin embargo, cuando se analizan las causas de los siniestros mortales, hay motivos que cobran especial importancia. La imprudencia de la persona conductora sigue siendo la causa más frecuente, pero en el caso de los siniestros mortales, su importancia desciende al 25-35%. En este tipo de siniestros cobran importancia dos causas: la velocidad imprudente (17-30%) y la imprudencia de viandante u ocupante (16-24%).

Tabla 42. Fallecimientos por causa del siniestro. Siniestralidad vial Chile.

Fallecimientos por causa del siniestro (%)	2019	2020	2021	2022
Alcohol en conductor/a	9,8	7,5	3,0	6,5
Alcohol en viandante u ocupante	0,9	1,5	0,1	0,7
Deficiencias viales	0,2	0,5	0,5	0,5
Desobediencia a señalización	4,0	5,9	7,1	5,2
Drogas y/o fatiga en conductor/a	2,2	2,9	4,3	3,2
Fallas mecánicas	1,1	0,9	1,4	0,9
Imprudencia del conductor/a	25,7	29,2	32,0	34,0
Imprudencia del viandante u ocupante	23,9	17,8	16,6	17,0
Pérdida control vehículo	15,1	6,5	0,1	1,5
Velocidad imprudente	16,9	23,0	30,6	27,0
Otras causas	0,2	2,0	1,0	1,9
Causas no determinadas	0,1	2,2	3,4	1,6

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial (CONASET)



4.6.2. Siniestralidad Laboral Vial

La **Superintendencia de la Seguridad Social** de Chile es la entidad que aporta los datos sobre siniestralidad laboral entre los años 2019 y 2023. Según la información proporcionada por este organismo, los siniestros laborales en Chile se sitúan por encima de los 200.000 siniestros/año, observándose un ligero descenso entre 2019 con algo más de 217.000 siniestros y 2023 con una cifra que no alcanza los 208.000 (se obvian los años 2020 y 2021 dada la reducción de la actividad debido a la pandemia). En cuanto a la letalidad, los siniestros laborales mortales oscilan entre el 0.13% (2022 y 2023) y el 0.17% (2020) del total de siniestros laborales registrados.

En referencia a los ALT se dispone de datos únicamente de 2023, superando los 26.000 siniestros, los que supone el 12.9% de los siniestros laborales. Respecto a la letalidad de los ALT, los ALT mortales suponen el 0.55% del total de ALT registrados en 2023. Destacar que los ALT mortales representan una proporción elevada de los siniestros laborales mortales, en concreto el 54.3%, lo que supone que uno de cada dos siniestros laborales mortales es un siniestro laboral de tránsito.

Tabla 43. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral Chile.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales con baja	217.491	152.565	185.886	214.252	207.208
Siniestros laborales mortales	320	264	309	277	269
TOTAL Siniestros Laborales	217.811	152.829	186.195	214.529	207.477

Fuente: Superintendencia de la Seguridad Social

Tabla 44. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral Chile.

Accidentalidad Laboral Vial	2023
Siniestros laborales de tránsito (ALT) con baja	26.589
Siniestros laborales de tránsito (ALT) mortales	146
TOTAL ALT	26.735

Fuente: Superintendencia de la Seguridad Social



Tabla 45. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral Chile.

Accidentalidad Laboral Vial	2023
% ALT /Siniestros laborales	12.9%
% ALT mortales/Siniestros laborales mortales	54.3%

Fuente: Superintendencia de la Seguridad Social

Por lo que respecta al sexo de las víctimas de los ALT, existe una relación 2 a 1, de forma que por cada dos hombres accidentados se registra una mujer: hombres (64.0%), mujeres (36.0%).

Tabla 46. Víctimas ALT. Siniestralidad laboral Chile.

Víctimas ALT Sexo (%)	2023
Hombres	64,0
Mujeres	36,0

Fuente: Superintendencia de la Seguridad Social

En el año 2023, los ALT en jornada ascienden a los 8.012, el 30% de los ALT, de los cuales 50 resultan mortales, lo que supone el 0.6%. Los ALT *in itinere* son la mayoría de ALT, el 70%, alcanzando la cifra de 18.723. De éstos, 96 siniestros resultan mortales, lo que representa el 0.5% del total ALT *in itinere*.

Tabla 47. ALT en jornada vs *in itinere*. Siniestralidad laboral Chile.

ALT en jornada vs <i>in itinere</i>	2023
ALT en Jornada con baja	7.962
ALT en jornada mortales	50
ALT <i>in itinere</i> con baja	18.627
ALT <i>in itinere</i> mortales	96

Fuente: Superintendencia de la Seguridad Social



4.6.3. Resultados más relevantes

- La mortalidad vial registrada en Chile se puede considerar como contenida. 1.745 fallecimientos son los registrados en 2022 en una población de 19,5 millones de habitantes, lo que supone una ratio de 90 fallecimientos por millón de habitantes situándose bastante por debajo de la media obtenida en el estudio (116 fallecimientos/millón habitantes).
- En Chile se produjeron en 2023 casi 27.000 siniestros laborales de tránsito (ALT), que representaron el 12.9% de los siniestros laborales.
- Al igual que sucede en otros países, el peso de los ALT es muy elevado en lo que a los siniestros laborales mortales se refiere. En 2023 más de la mitad de los siniestros laborales mortales de Chile son siniestros laborales de tránsito (54.3%).
- En relación al género de las víctimas de los ALT, se registra una relación 2 a 1, por cada dos hombres accidentados se registra una mujer: hombres (64.0%), mujeres (36.0%).
- Distribución ALT (2023): en jornada (30.0%) vs. *in itinere* (70.0%).



4.7. El Salvador

4.7.1. Siniestralidad Vial

En El Salvador el organismo responsable de reunir la información de la siniestralidad vial es el **Observatorio Nacional de Seguridad Vial** cuyos datos más significativos se exponen a continuación. Antes de proceder al análisis, señalar que en la página web del Observatorio no aparecen reflejados los datos del año 2020, muy posiblemente debido a la distorsión en la serie temporal de los registros de siniestralidad vial debido a la pandemia COVID-19.

En El Salvador se producen al año un número de siniestros viales que ha descendido de la barrera de los 20.000 siniestros/año. En 2019 se registraron algo más de 20.100 siniestros, y en 2023 la cifra de siniestros se sitúa algo por debajo de los 18.500. Mientras que las cifras de personas lesionadas oscilan entre los 10.400 y los 11.000, lo que sí parece mostrar una tendencia descendente, es el número de fallecimientos que pasa de los 1.406 registrados en 2019 a los 1.256 de 2023.

Tabla 48. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial El Salvador.

Siniestros viales y víctimas	2019	2021	2022	2023
Siniestros viales	20.108	18.741	17.408	18.463
Personas lesionadas	10.963	10.476	10.385	11.015
Fallecimientos	1.406	1.358	1.352	1.256

Fuente: Superintendencia de la Seguridad Social



En el año 2023, las distracciones de quienes conducen se sitúan como la principal causa de la siniestralidad vial, que provocan 4.594 siniestros viales, 2.536 personas lesionadas y 461 fallecimientos, siendo, con diferencia, el motivo más frecuente de la accidentalidad mortal. Invadir el carril contrario también provoca una elevada cifra de siniestros (4.111), el mayor número de personas lesionadas (2.569) y una cifra no desdeñable de fallecimientos (175). Por último, señalar que la velocidad excesiva, aunque no genera un volumen destacable de siniestros, (1.363), sí provoca un número importante de fallecimientos (277).

Tabla 49. Causa siniestros. Siniestralidad vial El Salvador.

Causa (2023)	Siniestros Viales	Personas Lesionadas	Fallecimientos
Distracción del conductor/a	4.594	2.536	461
Invadir carril	4.111	2.569	175
No respetar señales de tránsito	2.627	1.692	62
No guardar distancia reglamentaria	2.581	931	27
Velocidad excesiva	1.363	1.116	277
Otros	3.187	2.171	254

Fuente: Superintendencia de la Seguridad Social

En relación a quienes se encuentran en mayor vulnerabilidad, de los 1.256 fallecimientos en siniestro de tráfico registrados en 2023, el 39.1% (491) eran motociclistas, mientras que un porcentaje similar, el 38.8% (487) eran viandantes y, por último, el 1.3% (16) eran ciclistas.

Tabla 50. Personas usuarias vulnerables fallecimientos. Siniestralidad vial El Salvador.

Usuarios vulnerables fallecimientos (2023)	
Motociclistas	491
Viandantes	487
Ciclistas	16

Fuente: Superintendencia de la Seguridad Social



4.7.2. Siniestralidad Laboral Vial

Ministerio de Trabajo y Previsión Social es la fuente que proporciona los datos de la siniestralidad laboral de El Salvador. Según esta fuente en El Salvador se registran entre 7.000 y 10.000 siniestros laborales al año (siniestros laborales con baja y siniestros laborales mortales). Al igual que sucede en otros países, las cifras de siniestralidad en 2020 descienden a causa de la pandemia COVID-19. Sobre el total de siniestros laborales, entre el 0.3% y el 0.6% resultan siniestros mortales.

Tabla 51. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral El Salvador.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales con baja	8.405	5.729	7.280	8.620	10.119
Siniestros laborales mortales	30	23	42	48	34
TOTAL Siniestros Laborales	8.435	5.752	7.322	8.668	10.153

Fuente: Ministerio de Trabajo y Previsión Social

Respecto a la siniestralidad laboral vial, en El Salvador se producen al año entre 2.500 y 3.300 siniestros laborales viales (ALT). La cifra más elevada se registra en el año 2023, con 3.363 ALT. Los ALT suponen en El Salvador, aproximadamente un tercio de los siniestros laborales, entre el 33.1% en 2023 y el 34.8% en 2019. Es cierto que en 2020 suponen el 36.5% pero dadas las características especiales de ese año, este porcentaje no es representativo, pero, aun así, no supone una excesiva diferencia respecto al resto de años. Respecto a la proporción que suponen los ALT sobre los siniestros viales, los porcentajes oscilan entre el 13.3% de 2021 y el 18.2% de 2023.



En el caso de los siniestros mortales, el peso de los ALT mortales sobre los siniestros laborales mortales resulta muy variable, puesto que oscila entre el 35.7% de 2021 y el 61.8% de 2023.

Tabla 52. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral El Salvador.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales de tránsito (ALT) con baja	2.927	2.091	2.481	2.910	3.342
Siniestros laborales de tránsito (ALT) mortales	12	11	15	23	21
TOTAL ALT	2.939	2.102	2.496	2.933	3.363

Fuente: Ministerio de Trabajo y Previsión Social

Tabla 53. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral El Salvador.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT / Siniestros laborales	34,8	36,5	34,1	33,8	33,1
% ALT / Siniestros viales	14,6	--	13,3	16,8	18,2

Fuente: Ministerio de Trabajo y Previsión Social

Tabla 54. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral El Salvador.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT mortales/ Siniestros laborales mortales	40,0	47,8	35,7	47,9	61,8

Fuente: Ministerio de Trabajo y Previsión Social

En el año 2023, las víctimas de ALT se distribuyen de la siguiente forma: el 96.7% resultan personas heridas graves, el 2.7% personas heridas leves y el 0.6% fallecimientos. En El Salvador la categorización de las personas heridas se divide entre incapacitante y no incapacitante, lo que en este informe se ha tomado con la equivalencia de grave y leve. En consecuencia, el 96.7% de las víctimas de un siniestro laboral de tránsito sufre una incapacidad como consecuencia del siniestro, lo que representan una lesividad desmedida.



Tabla 55. Víctimas ALT. Siniestralidad vial El Salvador.

Víctimas ALT Gravedad (%)	2023
Fallecimientos	0,6
Personas heridas graves	96,7
Personas heridas leves	2,7

Fuente: Ministerio de Trabajo y Previsión Social

Respecto a la distribución por edades de las víctimas de los ALT, hay que destacar que casi siete de cada diez víctimas, tiene edades comprendidas entre los 18 y los 35 años. El 30.1% de las víctimas cuentan entre 18 y 25 años, mientras que el 37.0% entre 26 y 35 años. Dada las cifras de lesividad señaladas, cabe concluir que los ALT suponen un grave problema para la juventud de El Salvador.

Tabla 56. Edad víctimas ALT. Siniestralidad vial El Salvador.

Víctimas ALT Edad (%)	2023
Menos de 18 años	0,0
Entre 18 y 25 años	30,1
Entre 26 y 35 años	37,0
Entre 36 y 45 años	17,2
Entre 46 y 55 años	11,4
Entre 56 y 65 años	3,7
Más de 65 años	0,6

Fuente: Ministerio de Trabajo y Previsión Social

La accidentalidad laboral vial es un problema que, al igual que sucede en otros países, afecta fundamentalmente a los hombres. Siete de cada diez víctimas de ALT son hombres (71.8%), mientras que las mujeres representan el 28.2% de las víctimas.



Tabla 57. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad vial El Salvador.

Víctimas ALT Sexo (%)	2023
Hombres	71,8
Mujeres	28,2

Fuente: Ministerio de Trabajo y Previsión Social

En la distinción ALT en jornada y ALT *in itinere*, estos últimos representan en torno al 80% del total de ALT. Los porcentajes se sitúan entre el 76.7% en 2021 y el 82.3% de 2023. De la misma forma, la gran mayoría de ALT mortales, cuando no la totalidad, son ALT *in itinere*. El peso de los ALT *in itinere* sobre los ALT oscila entre el 100% de 2019 y 2021 y el 72.7% de 2020. En consecuencia, el mayor peso de los siniestros laborales de tránsito en El Salvador lo constituyen los ALT *in itinere*, tanto en la totalidad de ALT como en los ALT mortales.

Tabla 58. ALT en jornada. Siniestralidad vial El Salvador.

ALT en jornada	2019	2020	2021	2022	2023
ALT en jornada con baja	665	474	582	559	591
ALT en jornada mortales	0	3	0	5	2
TOTAL ALT en jornada	665	477	582	564	593

Fuente: Ministerio de Trabajo y Previsión Social

Tabla 59. ALT *in itinere*. Siniestralidad vial El Salvador.

ALT <i>in itinere</i>	2019	2020	2021	2022	2023
ALT <i>in itinere</i> con Baja	2.262	1.617	1.899	2.351	2.751
ALT <i>in itinere</i> mortales	12	8	15	18	19
TOTAL ALT <i>in itinere</i>	2.274	1.625	1.914	2.369	2.770

Fuente: Ministerio de Trabajo y Previsión Social



4.7.3. Resultados más relevantes

- En El Salvador se registra uno de los niveles de mortalidad vial más elevados en relación al volumen de población de los países contemplados en este estudio. En el año 2023 se registraron en El Salvador 1.256 fallecimientos en siniestros de tráfico que, para una población de 6,5 millones de personas, supone una ratio de 196 fallecimientos por millón de habitantes, la segunda más elevada tras la República Dominicana.
- Ocho de cada diez fallecimientos en siniestro de tráfico en 2023 eran personas usuarias vulnerables (motoristas, viandantes y ciclistas), de las que eran motoristas el 39.1% las personas viandantes el 38.8%.
- En el año 2023 se producen en El Salvador un total de 3.342 ALT, la cifra más alta del período. Este número de siniestros supone un tercio de los siniestros laborales registrados en ese año (33.1%).
- De nuevo, considerando los siniestros laborales mortales, el peso de los ALT es considerablemente elevado. En concreto, en 2023, los ALT mortales suponen el 61.8% de los siniestros laborales mortales (seis de cada diez).
- Casi siete de cada diez víctimas de los ALT, tiene edades comprendidas entre los 18 y los 35 años (67.1%).
- En relación al género de las víctimas de los ALT, tres de cada diez víctimas es mujer (28.2%), mientras que siete de cada diez es hombre (71.8%).
- Distribución ALT (2023): en jornada (17.6%) vs. in itinere (82.4%).



4.8. España

4.8.1. Siniestralidad Vial

La **Dirección General de Tráfico (DGT)** es el organismo que recoge, analiza y publica los datos referentes a la siniestralidad vial en España. El número de siniestros viales que se producen en España al año se sitúa en torno a los 100.000 siniestros, excluyendo los años 2020 y 2021 por el descenso de actividad consecuencia de COVID-19. De estos siniestros viales, entre el 1.59% y el 1.66% resultan siniestros mortales. Hay que destacar que, en el año 2020, el año de la pandemia, el porcentaje de siniestros mortales, a pesar de reducirse la movilidad y por tanto la siniestralidad, alcanzó el 1.75%, el porcentaje más elevado del período.

Tabla 60. Siniestros. Siniestralidad vial España.

Siniestros viales	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros viales	104.080	72.959	89.862	97.916	101.306
Siniestros mortales (%)	1,59	1,75	1,60	1,66	1,66

Fuente: Dirección General de Tráfico

Estos siniestros provocan un número de víctimas anuales que oscila entre las 130.000 y las 140.000, de las cuales entre 1.750-1.800 al año resultan fallecidas, mientras que las personas heridas graves se sitúan entre las 8.500 y las 9.300/año.

Tabla 61. Víctimas. Siniestralidad vial España.

Víctimas viales	2019	2020	2021	2022	2023
Víctimas	141.113	95.932	119.695	129.576	135.337
Fallecimientos	1.755	1.370	1.533	1.746	1.806
Personas heridas graves	8.613	6.681	7.784	8.502	9.265
Personas heridas leves	130.745	87.881	110.378	119.328	124.266

Fuente: Dirección General de Tráfico

En cuanto al tipo de siniestro vial que se produce en España, el más habitual es la colisión frontolateral, que supone algo más del 20% de los siniestros. Los alcances se sitúan a



continuación, con el 17-18%, mientras que los atropellos a personas representan en torno al 12% de los siniestros.

Tabla 62. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial España.

Tipo de siniestro (%)	2019	2020	2021	2022	2023
Colisión frontolateral	21,1	21,7	21,1	21,8	22,1
Alcance	18,3	16,5	16,9	16,7	17,2
Atropello a persona	12,9	11,7	11,4	12,5	12,5
Caída	7,6	8,9	9,1	9,8	9,6
Colisión lateral	9,5	9,1	9,4	9,3	9,2
Choque obstáculo / elemento vía	6,1	7,0	6,3	6,5	6,6
Vuelco	6,8	7,4	7,1	6,7	6,5
Sólo salida de la vía	1,8	1,9	1,9	1,8	4,1
Colisión frontal	3,5	3,6	3,6	3,6	3,5
Colisión múltiple	2,6	2,0	2,4	2,3	2,2
Atropello a animal	0,5	0,6	0,5	0,5	0,7
Despeñamiento	0,7	0,8	0,6	0,6	0,5
Otro	8,6	8,7	9,5	7,9	5,3

Fuente: Dirección General de Tráfico

En relación a los vehículos implicados, en más del 70% de los siniestros hay un turismo implicado, mientras que en torno al 33% de los siniestros, hay un ciclomotor o motocicleta involucrados. El resto de categorías de vehículos están presentes en el 10% de los siniestros o menos.

Tabla 63. Tipo de vehículo implicado. Siniestralidad vial España.

Vehículos implicados (%)	2019	2020	2021	2022	2023
Turismo o similar	74,7	72,6	74,4	74,0	72,9
Ciclomotor/motocicleta	34,6	34,0	33,1	34,1	33,2
Furgoneta	10,3	10,5	9,6	9,4	9,3
Bicicleta o VMP	7,3	10,1	9,0	8,3	7,7
Camión (cualquier tipo)	5,4	5,3	5,2	5,2	5,0
Microbús, autobús	2,3	1,9	2,0	2,4	2,6
Otros	2,2	1,4	1,7	1,3	6,9

Fuente: Dirección General de Tráfico



En relación a la edad de las víctimas de los siniestros viales en España, cabe destacar que, en torno a un tercio, entre el 32.5% de 2023 y el 34.8% de 2021, no superaban los 30 años de edad. Por otro lado, la cohorte de mayor edad, más de 65 años, representa algo más del 10% de las víctimas.

Tabla 64. Edad de las víctimas. Siniestralidad vial España.

Edad de las víctimas (%)	2019	2020	2021	2022	2023
Menos de 18	7,3	7,0	7,0	7,1	7,1
De 18 a 30	27,0	27,3	27,8	26,3	25,4
De 31 a 45	29,3	29,3	28,1	27,4	26,5
De 46 a 65	25,4	26,2	26,5	27,5	28,5
Más de 65	11,0	10,2	10,6	11,7	12,5

Fuente: Dirección General de Tráfico

Por último, considerando el sexo de las víctimas, a lo largo de los años, se mantiene la proporción 60/40, donde en torno al 60% de las víctimas son hombres, mientras que el 40% son mujeres.

Tabla 65. Sexo de las víctimas. Siniestralidad vial España.

Sexo de las víctimas (%)	2019	2020	2021	2022	2023
Hombres	60,5	62,4	61,0	60,7	60,6
Mujeres	39,5	37,6	39,0	39,3	39,4

Fuente: Dirección General de Tráfico



4.8.2. Siniestralidad Laboral Vial

Los datos para el análisis de la siniestralidad laboral vial de España proceden de los **Informes Anuales de Siniestros de Trabajo** que publica el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST).

En España se producen al año en torno a los 650.000 siniestros laborales con baja, parámetro que mantiene cierta constancia a lo largo del período estudiado. De éstos, entre 82.000 y 88.500 son siniestros *in itinere*, lo que viene a suponer entre el 12.6% y el 13.7% del total de siniestros laborales.

Tabla 66. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral España.

Siniestros Laborales	2019	2020	2021	2022	2023
En jornada	562.756	446.195	523.800	571.274	558.936
In itinere	87.846	59.333	77.323	82.236	88.559
Total siniestros laborales	650.602	505.528	601.123	653.510	647.495

Fuente: *Informes Anuales de Siniestros de Trabajo (INSST)*

El análisis de la gravedad del siniestro de los Informes Anuales de Siniestro de Trabajo recoge exclusivamente los siniestros en jornada. En este análisis, los datos del año 2019 consideran contempla exclusivamente la siniestralidad sufrida por los trabajadores asalariados o por cuenta ajena, mientras que, a partir del año 2020, las cifras se refieren a la siniestralidad de trabajadores, tanto por cuenta ajena como por cuenta propia. Los siniestros en jornada se sitúan en los dos últimos años, 2022 y 2023, entre los 560.000 y 570.000 al año, de los cuales algo menos de 4.000 son siniestros graves, mientras que los mortales ascendieron en 2022 a los 711, y en 2023 se situaron en los 616.

Tabla 67. Gravedad accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral España.

Gravedad Siniestro (siniestro en jornada)	2019 (*)	2020	2021	2022	2023
Leve	525.390	441.918	519.293	566.601	554.396
Grave	3.544	3.643	3.896	3.962	3.924
Mortal	487	634	611	711	616
Total siniestros laborales en jornada	529.421	446.195	523.800	571.274	558.936

Fuente: *Informes Anuales de Siniestros de Trabajo (INSST)*

*Solo siniestros laborales de trabajadores asalariados.



Respecto a la distribución por sexo de los siniestros mortales recogidos en la anterior tabla, los datos indican que la incidencia de la mortalidad laboral entre los hombres es casi absoluta en relación a las mujeres, puesto que cerca del 95% de las personas fallecidas eran hombres.

Tabla 68. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral España.

Siniestros Laborales Mortales en jornada	2019 (*)	2020	2021	2022	2023
Hombres	453	602	576	666	576
Mujeres	34	32	35	45	40
Total siniestros laborales mortales en jornada	487	634	611	711	616

Fuente: Informes Anuales de Siniestros de Trabajo (INSST)

*Solo siniestros laborales de trabajadores asalariados.

Por otro lado, considerando exclusivamente los siniestros en jornada de trabajo, el porcentaje de siniestros laborales de tráfico sobre el total de siniestros laborales, se sitúa entre el 3.6% (años 2019 y 2020) y el 4.0% (años 2022 y 2023). Como se puede apreciar en la tabla, la incidencia de los ALT entre los hombres es mayor que entre las mujeres. Entre el 4.1% y el 4.7% de los siniestros laborales que sufren los hombres son siniestros laborales de tráfico, mientras que ese porcentaje entre las mujeres se mueve entre el 2.4% y el 2.07%.

Tabla 69. Accidentalidad laboral de tráfico. Siniestralidad laboral España.

Siniestros Laborales de Tráfico en jornada (ALT en jornada)	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT en jornada/ Siniestros laborales en jornada	3,6	3,6	3,9	4,0	4,0
Hombres:	4,1	4,1	4,5	4,7	4,5
Mujeres	2,4	2,4	2,5	2,4	2,7

Fuente: Informes Anuales de Siniestros de Trabajo (INSST)

Por último, destacar que, en España, y siempre considerando los siniestros laborales en jornada, no *in itinere*, los ALT mortales suponen en torno al 15% del total de siniestros laborales mortales.



Tabla 70. Accidentalidad laboral de tráfico mortales. Siniestralidad laboral España.

Siniestros Laborales de Tráfico mortales (ALT en jornada)	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT en jornada mortales/Siniestros laborales en jornada mortales	-	13,4	16,4	14,6	15,1

4.8.3. Resultados más relevantes

- En España se registra la mortalidad vial más reducida en relación al volumen de población de los países contemplados en este estudio. En el número de fallecimientos en año 2023 alcanza la cifra 1.806. Siendo la población española de 48,4 millones de personas, la ratio obtenida es de 37 fallecimientos por millón de habitantes, muy por debajo de la media obtenida en el estudio.
- Destacar en la siniestralidad vial resultados: en torno al 12% de los siniestros de tráfico son un atropello a persona, en un tercio de los siniestros hay un ciclomotor o motocicleta implicados, y en algo menos del 10% una bicicleta o VMP.
- Considerando solo los siniestros laborales en jornada, no *in itinere*, los siniestros laborales de tráfico suponen entre el 3.6% y el 4.0% del total de siniestros laborales.
- Los siniestros laborales de tráfico en jornada tienen una mayor incidencia entre los hombres (entre el 4.1% y el 4.7%) que entre las mujeres (entre el 2.4% y el 2.7%).
- De nuevo, considerando los siniestros laborales en jornada, el peso de los ALT mortales se sitúa en torno al 15% del total de siniestros laborales mortales.
- Distribución siniestros laborales (2023): en jornada (86.3%) vs. *in itinere* (13.7%).



4.9. Guatemala

4.9.1. Siniestralidad Vial

El **Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET)** es el organismo encargado de recabar, procesar y analizar la información referente a la siniestralidad vial en Guatemala. Según los datos del ONSET en Guatemala se producen entre 7.000 y 8.000 siniestros viales al año, cifra que se estabiliza en los 8.000 siniestros/año desde 2021. A partir de ese año 2021, estos siniestros provocan más de 2.000 fallecimientos, así como 8.500-9.000 personas lesionadas.

Tabla 71. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Guatemala.

Siniestros y víctimas	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros	7.163	6.434	8.141	7.914	8.052
Muertes	1.782	1.566	2.154	2.176	2.272
Personas lesionadas	9.011	6.632	8.402	8.551	8.914

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET)

Los hombres son las principales víctimas provocadas por los siniestros viales, puesto que suponen el 86% de los fallecimientos y el 71% de los lesionados.

Tabla 72. Sexo de las víctimas. Siniestralidad vial Guatemala.

Sexo de las víctimas (%)	Fallecimientos	Lesionados
Hombres	86	71
Mujeres	14	29

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET)

Las colisiones son los siniestros más frecuentes, suponiendo en el año 2023 más de la mitad de los siniestros viales (52%). A continuación, con casi un tercio de los siniestros, se sitúan los atropellos, que representan el 27%, seguidos por las caídas que alcanzan a suponer el 13% de los siniestros.



Tabla 73. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial Guatemala.

Tipo siniestro (%)	2023
Colisión	52
Atropello	27
Caída	13
Choque	5
Vuelco	2
Salida de pista	1

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET)

En ese mismo año de 2023, se registran que las motocicletas son los vehículos más habituales en un siniestro vial, más concretamente en el 48% de los siniestros hay una motocicleta implicada. Los automóviles son el segundo tipo de vehículo involucrado en un siniestro vial, pero a mucha distancia de las motocicletas, puesto que tan solo en el 19% de los siniestros hay un automóvil implicado.

Tabla 74. Vehículos involucrados. Siniestralidad vial Guatemala.

Vehículos involucrados (%)	2023
Motocicletas	48
Automóviles	19
Pick up	8
Camión	8
Camioneta	8
Microbús	2
Autobús	2
Otros	4

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET)



4.9.2. Siniestralidad Laboral Vial

Los datos de siniestralidad laboral de Guatemala provienen de la siguiente fuente: Subgerencia de Planificación y Desarrollo, Departamento Actuarial y Estadístico, Área Estadística, Subsistema Estadístico de Prestaciones en Salud con información extraída del Sistema MEDI-IGSS y CUBO Subgerencia de Tecnología.

Según los datos proporcionados, la siniestralidad laboral en Guatemala se mueve en cifras que alcanzan los 120.000-125.000 siniestros laborales al año (siniestros laborales con baja y siniestros laborales mortales). Sobre estas cifras de accidentalidad laboral, entre el 0.06% y el 0.10% resultan siniestros mortales.

Las cifras de los ALT oscilan entre los algo más de 11.500 de 2019 y los algo más de 16.800 de 2023. Hay que señalar que en el sistema de contabilización de siniestros laborales de Guatemala no contempla el registro de siniestros laborales de tránsito mortales. Teniendo en cuenta esta consideración, los ALT suponen un porcentaje sobre los siniestros laborales que oscila entre el 9.5% de 2019 y el 13.5% de 2023. Por otro lado, se detecta una incoherencia en el registro de datos, puesto que la cifra de ALT (siniestros laborales de tránsito) es mayor que la cifra de siniestros de tránsito de cualquier tipo.

Tabla 75. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral Guatemala.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales con baja	121.520	77.630	108.185	120.025	124.771
Siniestros laborales mortales	73	80	108	91	100
TOTAL Siniestros Laborales	121.593	77.710	108.293	120.116	124.871

Fuente: Subgerencia de Planificación y Desarrollo

Tabla 76. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral Guatemala.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales de tránsito (ALT)	11.512	8.568	13.440	13.670	16.827

Fuente: Subgerencia de Planificación y Desarrollo

*No existen registros de siniestros laborales de tránsito mortales.



Tabla 77. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Guatemala.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT / Siniestros laborales	9,5	11,0	12,4	11,4	13,5

Fuente: Subgerencia de Planificación y Desarrollo

La distribución por edades de las víctimas de los ALT, muestra que el grueso de las víctimas, el 39.6%, se sitúa entre los 26 y los 35 años de edad. Hay que destacar que el 28.6% de las víctimas tiene una edad comprendida entre los 18 y los 25 años, mientras que un 18.8% cuenta con una edad entre los 36 y los 45 años.

Tabla 78. Víctimas ALT. Siniestralidad laboral Guatemala.

Víctimas ALT Edad (%)	2023
Menos de 18 años	0,1
Entre 18 y 25 años	28,6
Entre 26 y 35 años	39,6
Entre 36 y 45 años	18,8
Entre 46 y 55 años	8,6
Entre 56 y 65 años	3,7
Más de 65 años	0,7

Fuente: Subgerencia de Planificación y Desarrollo

La accidentalidad laboral vial es un problema, como se ha visto hasta ahora, que afecta fundamentalmente a los hombres. Sin embargo, esta situación es quizá más extrema en Guatemala, donde nueve de cada diez víctimas de ALT son hombres (90.5%), mientras que las mujeres representan el 9.5% restante.

Tabla 79. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad laboral Guatemala.

Víctimas ALT Sexo (%)	2023
Hombres	90,5
Mujeres	9,5

Fuente: Subgerencia de Planificación y Desarrollo



En relación a la condición de las víctimas, en su mayor parte son quienes conducían (82.0%), un porcentaje pequeño iban como ocupantes (15.3%) y un porcentaje muy reducido (2.7%) a pie, aunque no despreciable puesto que las personas que van a pie son el colectivo más desprotegido en un siniestro de tránsito.

Tabla 80. Condición víctimas ALT. Siniestralidad laboral Guatemala.

2023	
Víctimas ALT	
Condición (%)	
Conductor/a	82,0
Ocupante	15,3
Viandante	2,7

Fuente: Subgerencia de Planificación y Desarrollo

En la siguiente tabla se presentan la distribución de los ALT en función del medio de transporte de la víctima. Como se puede apreciar no es posible hacer un análisis de estos datos puesto que la gran mayoría de registros se encuentran dentro de la categoría Desconocido.

Tabla 81. ALT medio de transporte. Siniestralidad laboral Guatemala.

ALT Medio de transporte	2019	2020	2021	2022	2023
Patineta	1	2	3	4	5
Bicicleta	31	13	49	53	80
Motocicleta	712	919	1.431	1.513	1.531
Viandantes	126	149	249	346	323
Automóvil	172	170	234	251	264
Camión ligero	14	30	25	28	42
Camión pesado	91	90	149	141	165
Desconocido	10.365	7.195	11.300	11.416	14.417

Fuente: Subgerencia de Planificación y Desarrollo



4.9.3. Resultados más relevantes

- En Guatemala en el año 2023 se registraron 2.272 fallecimientos en siniestros de tráfico. Considerando que el volumen de población es de 17,6 millones de personas, supone una ratio de 129 fallecimientos por millón de habitantes, ratio considerable puesto que se encuentra por encima de la media (116 fallecimientos/millón habitantes).
- En el 48% de los siniestros de tráfico hay una motocicleta implicada.
- Durante el año 2023 en Guatemala se registran 16.827 ALT, superando con creces los registros de años anteriores. Esta cifra supone el 13.5% de los siniestros laborales de ese año. No se disponen de registros de siniestros laborales de tránsito mortales, por lo que no es posible obtener el peso de los ALT mortales sobre los siniestros laborales mortales.
- Casi siete de cada diez víctimas de los ALT, tiene edades comprendidas entre los 18 y los 35 años (68.2%).
- En el caso de Guatemala, el protagonismo de los hombres es mucho más elevado. Nueve de cada diez víctimas de ALT son hombres (90.5%), mientras que las mujeres representan el 9.5% restante.



4.10. México

4.10.1. Siniestralidad Vial

Los datos de siniestralidad vial de México que se presentan a continuación se han obtenido de las estadísticas publicadas por el **Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)**. México registra al año entre 340.000 y 380.000 siniestros de tránsito, que provocan una cifra creciente de fallecimientos que se acerca a los 5.200 en el año 2022, mientras que la cifra de personas heridas oscila entre los 80.000 y las 90.000 personas heridas /año.

Tabla 82. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial México.

Siniestros y víctimas	2019	2020	2021	2022
Siniestros	362.729	301.678	340.415	377.231
Muertes	4.127	3.826	4.401	5.181
Personas heridas	91.761	71.935	82.466	91.501

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

De esta cifra total de siniestros, ocho de cada diez son siniestros sin víctimas, sólo con daños en los vehículos, en las infraestructuras, etc. Pero el porcentaje de siniestros fatales, aunque lógicamente pequeño, va creciendo paulatinamente año tras año, pasando del 1.0% en 2019 al 1.2% en 2022. Por el contrario, el porcentaje de siniestros no fatales, desciende del 18.0% en 2019 al 17.6% en 2022.

Tabla 83. Gravedad siniestro. Siniestralidad vial México.

Gravedad siniestro (%)	2019	2020	2021	2022
Fatal	1,0	1,1	1,1	1,2
No fatal	18,0	17,6	17,8	17,6
Solo daños	81,0	81,3	81,1	81,2

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

Las personas conductoras son las principales víctimas que resultan fallecidas, suponiendo más del 50% a partir del año 2020. Quienes van como pasaje suponen entre un 22-24%, mientras que las personas viandantes representan entre el 19-22% de los fallecimientos.

Tabla 84. Condición fallecimientos. Siniestralidad vial México.



Fallecimientos (%)	2019	2020	2021	2022
Conductor /a	49,0	50,9	53,1	53,4
Ocupante	24,2	23,1	22,9	23,1
Viandante	22,5	21,1	20,0	19,4
Ciclista	3,3	4,0	3,0	2,8
Otras víctimas	1,0	0,9	1,1	1,3

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

Respecto a las personas heridas, las víctimas más frecuentes siguen siendo los conductores, suponiendo la mitad de las personas heridas (47-52%). Un tercio de las personas heridas ocupan el rol de ocupante (32-35%), mientras que las personas viandantes suponen entre el 13% y el 15%.

Tabla 85. Condición personas heridas. Siniestralidad vial México.

Personas heridas (%)	2019	2020	2021	2022
Conductor /a	46,9	51,4	52,0	52,2
Ocupante	35,0	31,8	31,8	32,2
Viandante	14,8	13,5	12,9	12,7
Ciclista	3,0	3,0	2,7	2,5
Otras víctimas	0,2	0,3	0,5	0,4

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

Respecto a las tipologías de siniestros, las colisiones con otros vehículos (no motocicletas) supone el tipo de siniestro más frecuente en México, ya que seis de cada diez siniestros es resultado de una colisión entre vehículos. Las siguientes categorías de siniestros más frecuentes las ocupan las colisiones con motociclistas y las colisiones con objetos fijos, con porcentajes que suponen en ambos casos en torno al 13%.



Tabla 86. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial México.

Tipo de siniestro (%)	2019	2020	2021	2022
Colisión con vehículo	63,5	59,6	60,5	60,1
Colisión con viandante	0,4	3,1	3,0	2,9
Colisión con animal	0,3	0,3	0,3	0,3
Colisión con objeto fijo	12,7	14,0	13,6	12,5
Volcadura	2,4	2,8	3,0	2,9
Caída de ocupante	0,5	0,5	0,5	0,5
Salida del camino	2,6	2,9	2,9	2,9
Incendio	0,1	0,1	0,1	0,1
Colisión con ferrocarril	0,1	0,1	0,1	0,1
Colisión con motociclista	11,8	13,5	13,7	14,2
Colisión con ciclista	1,3	0,1	1,1	1,1
Otros siniestros	1,2	1,9	1,3	1,7

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)



4.10.2. Siniestralidad Laboral Vial

Según los registros administrativos del **Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)** la siniestralidad laboral en México oscila entre los 500.000 siniestros/año de 2019 y los 355.000 siniestros/año de 2023, mostrando las cifras una tendencia a la baja a lo largo del período estudiado. Por su parte, la accidentalidad laboral mortal presenta una variabilidad elevada, suponiendo entre el 0.19% del total de siniestros laborales de 2021 y el 0.30% de 2023.

En relación a los siniestros laborales de tránsito (ALT), con baja o mortales, señalar que se registra una enorme variabilidad a lo largo del período estudiado, puesto que esta tipología específica de siniestros laborales, fluctúa entre los casi 26.500 de 2021 a los 44.800 de 2024. Esta enorme variabilidad supone que los ALT representen entre el 5.5% del total de siniestros laborales registrados en 2021, al 12.6% de los siniestros laborales de 2023. La proporción que suponen los ALT sobre los siniestros de tráfico de cualquier naturaleza, oscila entre el 7.8% de 2020 o 2021 y el 9.4% de 2019.

Respecto a los ATL mortales, las cifras también muy variables año tras año, oscilando entre los 217 de 2021 a los 377 de 2023. El peso que suponen los ALT mortales sobre los siniestros laborales mortales varía mucho también de año a año, suponiendo el 22.7% en 2019 y llegando a alcanzar el 35.6% en 2023.

Tabla 87. Accidentalidad laboral. Siniestralidad vial México.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales con baja	501.128	348.698	475.657	361.856	354.335
Siniestros laborales mortales	1.315	985	886	896	1.059
TOTAL Siniestros Laborales	502.443	349.683	476.543	362.752	355.394

Fuente: Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)



Tabla 88. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial México.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales de tránsito (ALT) con baja	33.779	23.384	26.192	32.181	44.422
Siniestros laborales de tránsito (ALT) mortales	299	205	217	295	377
TOTAL ALT	34.078	23.589	26.409	32.476	44.799

Fuente: Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)

Tabla 89. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial México.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT / Siniestros laborales	6,8	6,7	5,5	9,0	12,6
% ALT / Siniestros viales	9,4	7,8	7,8	8,6	--

Fuente: Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)

Tabla 90. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial México.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT mortales/ Siniestros laborales mortales	22,7	20,8	24,5	32,9	35,6

Fuente: Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)



En México se registraron en el año 2023 un total de 44.799 víctimas de ALT, de las cuales el 1% resultan en fallecimientos, el 33% en personas heridas graves y el 66% en personas heridas leves.

Tabla 91. Víctimas ALT. Siniestralidad vial México.

Víctimas ALT Gravedad (%)	2023
Fallecimientos	1
Personas heridas graves	33
Personas heridas leves	66

Fuente: Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)

Por lo que respecta al sexo de las víctimas, siete de cada diez son hombres (70%), mientras que las mujeres suponen tres de cada diez (30%).

Tabla 92. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad vial México.

Víctimas ALT Sexo (%)	2023
Hombres	70
Mujeres	30

Fuente: Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)

Seis de cada diez víctimas de ALT eran personas conductoras (59%), mientras que las ocupantes suponen el 36%, siendo las personas viandantes el colectivo menos afectado (5%).

Tabla 93. Condición víctimas ALT. Siniestralidad vial México.

Víctimas ALT Condición (%)	2023
Personas Conductoras	59
Ocupantes	36
Viandantes	5

Fuente: Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)



Considerando la distinción entre ALT en jornada y ALT *in itinere*, estos últimos representan entre el 65-75% del total de ALT (los porcentajes oscilan entre el 66.6% de 2019 y el 74.6% de 2023). Sin embargo, cuando se consideran exclusivamente los ALT mortales, las proporciones entre ALT *in itinere* y ALT en jornada se equilibran. El peso de los ALT *in itinere* mortales oscila entre el 42.5% de 2019 y el 54.9% de 2022 del total de ASLT mortales. En consecuencia, y a pesar de que los ALT en jornada suponen un menor porcentaje sobre el total de ALT, en los siniestros laborales mortales crece significativamente el peso de los ALT en jornada, situándose entre el 45.1% de 2022 y el 57.5% de 2019.

Tabla 94. ALT en jornada. Siniestralidad vial México.

ALT en jornada	2019	2020	2021	2022	2023
ALT en jornada con baja	11.206	7.928	7.970	9.072	11.202
ALT en jornada mortales	172	107	119	133	177
TOTAL ALT en jornada	11.378	8.035	8.089	9.205	11.379

Fuente: Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)

Tabla 95. ALT *in itinere*. Siniestralidad vial México.

ALT in itinere in itinere	2019	2020	2021	2022	2023
ALT in itinere in itinere con Baja	22.573	15.456	18.222	23.109	33.220
ALT in itinere in itinere mortales	127	98	98	162	200
TOTAL ALT in itinere in itinere	22.700	15.554	18.320	23.271	33.420

Fuente: Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS)



4.10.3. Resultados más relevantes

- Durante el año 2023 se registraron en México 5.181 fallecimientos en siniestros viales que para un volumen de población es de 129,5 millones de personas, arroja una ratio de 40 fallecimientos por millón de habitantes, una de las ratios más bajas de los países considerados en el presente estudio, solo superada por España.
- En 2023 se registraron casi 45.000 siniestros laborales de tránsito, lo que supone el 12.6% de los siniestros laborales.
- En México se registra uno de los menores porcentaje de ALT mortales sobre el total de siniestros laborales mortales, el 35.6% (tan solo Perú obtiene un porcentaje menor, mientras que en el resto de países este porcentaje se sitúa normalmente por encima del 50%).
- En relación al género de las víctimas de los ALT, en México se sigue manteniendo la proporción observada en la mayoría del resto de países, siete de cada diez víctimas es hombre (70.0%), mientras que tres de cada diez es mujer (30.0%).
- Distribución ALT (2023): en jornada (25.4%) vs. *in itinere* (74.6%).



4.11. Nicaragua

4.11.1. Siniestralidad Laboral Vial

Según los datos ofrecidos por el **Ministerio de Trabajo** de Nicaragua, la siniestralidad laboral supone 8.000 y 9.300 siniestros laborales al año (siniestros laborales con baja y siniestros laborales mortales), cifra que además crece año tras año. Salvo la interrupción de 2020 donde se registran algo más de 7.100 siniestros, muy posiblemente a causa de la pandemia COVID-19, en 2019 la cifra de siniestros laborales se sitúa por encima de los 8.000 siniestros /año, registro que ha crecido en los siguientes años hasta superar los 9.300 en 2023. El porcentaje de siniestros mortales sobre el total de siniestros laborales, se sitúan entre el 0.17% y el 0.08%.

Tabla 96. Accidentalidad laboral. Siniestralidad vial Nicaragua.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales con baja	8.017	7.126	8.363	9.199	9.295
Siniestros laborales mortales	14	8	12	8	9
TOTAL Siniestros Laborales	8.031	7.134	8.375	9.207	9.304

Fuente: Ministerio del Trabajo

Los datos proporcionados por el Ministerio del Trabajo de Nicaragua, por una cuestión competencial, se limita a los siniestros laborales de trayecto (*ALT in itinere*). En este sentido, los *ALT in itinere* en Nicaragua presentan una tendencia creciente, pasando de los algo más de 2.800 de 2019 a los más de 3.500 registrados en 2023. En los *ALT in itinere* se producen unos porcentajes de siniestros mortales algo mayores que los registrados entre los siniestros laborales de todo tipo. En 2019 el porcentaje de *ALT in itinere* mortales alcanza el mayor valor de todo el período 0.4%, mientras que la cifra menor se registra en 2022 con el 0.2%.

Resulta interesante analizar la proporción que suponen los *ALT in itinere* sobre los siniestros laborales. Algo más de un tercio de los siniestros laborales registrados en Nicaragua son *ALT in itinere* dado que los porcentajes oscilan entre el 32.8% de 2020 y el 38.0% de 2023. Lo que resulta más relevante es el enorme peso que suponen los *ALT in itinere* con resultado mortal sobre los siniestros laborales mortales, entre el 66.7% de 2021 al 85.7% de 2019.



Tabla 97. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial Nicaragua.

Siniestros Laborales de Tránsito (ALT) <i>in itinere</i>	2019	2020	2021	2022	2023
ALT <i>in itinere</i> con Baja	2.822	2.334	2.715	3.276	3.532
ALT <i>in itinere</i> mortales	12	6	8	6	7
TOTAL ALT <i>in itinere</i>	2.834	2.340	2.723	3.282	3.539

Fuente: Ministerio del Trabajo

Tabla 98. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial Nicaragua.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT <i>in itinere</i> / Siniestros laborales	35,3	32,8	32,5	35,6	38,0
% ALT <i>in itinere</i> mortales/ Siniestros laborales mortales	85,7	75,0	66,7	75,0	77,8

Fuente: Ministerio del Trabajo

4.11.2. Resultados más relevantes

- Durante el año 2023 se produjeron en Nicaragua 3.539 ALT *in itinere*, lo que supone el 38.0% de los siniestros laborales de ese año. Los datos proporcionados por el Ministerio del Trabajo de Nicaragua, por una cuestión competencial, se limita a los siniestros laborales de trayecto (ALT *in itinere*).
- El peso de los ALT *in itinere* sobre los siniestros laborales crece ligeramente, pasando del 35.3% de 2019 al 38.0% de 2023.
- En Nicaragua se registra el mayor porcentaje de ALT mortales, en este caso *in itinere*, sobre el total de siniestros laborales mortales, el 77.8% en 2023 (en el resto de países este porcentaje no supera normalmente el 60%).



4.12. Panamá

4.12.1. Siniestralidad Vial

El Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) de Panamá es el organismo competente para oficializar los datos estadísticos de siniestralidad vial. Según los datos publicados en el portal del INEC, se registra un descenso de la accidentalidad entre los años 2019, con 51.528 siniestros, y 2022 con 43.178 siniestros (se obvian los años 2020 y 2021 por la pandemia). A pesar de ello, se produce una diferencia de tan solo 400 personas lesionadas entre ambos años, mientras que la cifra de fallecimientos es prácticamente la misma. Esto significa que en 2022 se produjeron menos siniestros, pero con una mayor gravedad que en 2019.

Tabla 99. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Panamá.

Siniestros y víctimas	2019	2020	2021	2022
Siniestros Viales	51.528	30.221	40.165	43.178
Personas Lesionadas	14.012	8.412	12.230	13.608
Fallecimientos	308	181	260	309

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)

Las colisiones (69,1%) es el tipo de siniestro más habitual que provoca lesiones en la siniestralidad vial en Panamá. Respecto a los fallecimientos, los atropellos (35,9%), las colisiones (29,8%) y las colisiones/choques con objetos fijos (16,5%) son los tipos de siniestros que se encuentran detrás de la mortalidad vial en Panamá.

Tabla 100. Víctimas por tipo de siniestro. Siniestralidad vial Panamá.

Víctimas por tipo de siniestro (%) 2022	Personas Lesionadas	Fallecimientos
Colisión	69,1	29,8
Colisión/choque con objeto fijo	11,7	16,5
Vuelco	7,8	8,4
Atropello	7,4	35,9
Colisión y vuelco	2,7	3,2
Caída de persona o cosa	0,4	1,6
Colisión y atropello	0,7	3,9
Otros	0,2	0,6

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)



En relación a la edad, casi cuatro de cada diez personas lesionadas, tenía entre 20 y 34 años, mientras que la edad de los fallecimientos, destacar que casi un tercio, en concreto el 29.1%, tenía entre 35 y 49 años.

Tabla 101. Edad víctimas. Siniestralidad vial Panamá.

Víctimas por tramos de edad (%) 2022	Lesionados	Fallecimientos
0-19	13,9	7,4
20-34	38,0	26,9
35-49	24,7	29,1
50-59	9,4	11,3
+60	7,0	15,2
Sin datos	7,0	10,1

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)

Por último, respecto al sexo de las personas fallecidas en siniestro de tránsito, la mayoría de víctimas son hombres, especialmente cuando resultan en fallecimientos. Seis de cada diez víctimas que resultan lesionadas son hombres, sin embargo, cuando se trata de víctimas fallecidas la proporción se eleva a ocho de cada diez.

Tabla 102. Sexo víctimas. Siniestralidad vial Panamá.

Víctimas por sexo (%) 2022	Lesionados	Fallecimientos
Hombres	57,7	81,6
Mujeres	42,3	18,4

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)



4.12.2. Resultados más relevantes

- En el año 2022 fallecieron en Panamá 309 personas por siniestro de tráfico, lo que supone, en un país de 4 millones de habitantes, una ratio de 77 fallecimientos por millón de habitantes, una cifra reducida en comparación con los países de su entorno (media de 116 fallecimientos/millón habitantes).
- El 35% de los fallecimientos son a causa de un atropello.
- Un 34.3% de las personas fallecidas era menor de 35 años.
- Si bien cuando se trata de fallecimientos la relación entre géneros es de 60/40 (57.7% hombres vs 42.3% mujeres), cuando las víctimas resultan fallecidas, la relación es 80/20 (81.6% hombres vs 18.4% mujeres).



4.13. Paraguay

4.13.1. Siniestralidad Vial

La **Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial** de Paraguay publica el informe denominado Estadísticas de Seguridad Vial cuyos principales resultados muestran que las personas heridas en siniestro de tránsito se sitúan por encima de los 15.000/año, mientras que la cifra de fallecimientos oscila entre los 1.300-1.400 fallecimientos/año.

Tabla 103. Víctimas. Siniestralidad vial Paraguay.

Víctimas	2019	2020	2021
Personas lesionadas	15.372	13.195	15.505
Fallecimientos	1.292	1.146	1.396

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

Seis de cada diez fallecimientos en siniestro de tránsito en el año 2021 en Paraguay fueron de motoristas, siendo el colectivo afectado por la mortalidad vial. El siguiente grupo lo forman las personas viandantes que suponen el 18.4% de los fallecimientos en siniestro en 2021.

Tabla 104. Tipo de usuario fallecido. Siniestralidad vial Paraguay.

Tipo de víctima mortal (%)	2021
Motocicleta	58,0
Viandante	18,4
Ocupante automóvil	12,2
Ocupante camioneta o furgón	3,6
Ocupante transporte carga pesada	0,7
Ciclista	0,4
Ocupante vehículo tres ruedas	0,2
Ocupante autobús	0,2
Otros	6,3

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial



En el tramo de edad entre los 15 y los 29 años es donde se concentra la mayor parte de fallecimientos en siniestro de tráfico, con un 39.4%. El siguiente tramo de edad, entre 30 y 44 años, representa el 26.4% de los fallecimientos.

Tabla 105. Edad persona fallecida fallecido. Siniestralidad vial Paraguay.

Edad del fallecido (%)	2021
0-14	4,8
15-29	39,4
30-44	26,4
45-59	17,4
60 o más	12,1

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

Por último, en relación al sexo de las víctimas mortales, casi nueve de cada diez fallecimientos en 2021 en Paraguay por siniestro de tráfico eran hombres.

Tabla 106. Sexo fallecido. Siniestralidad vial Paraguay.

Sexo del fallecido (%)	2021
Masculino	87,2
Femenino	12,8

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial



4.13.2. Resultados más relevantes

- En el año 2021 se registraron en Paraguay 1.396 personas fallecidas a causa de un siniestro de tráfico. En un país con 7,3 millones de habitantes, esta cifra de fallecimientos se traduce en una ratio de 191 fallecimientos por millón de habitantes, uno de las ratios más elevadas.
- El 58% de los fallecimientos fueron de quienes usaban motocicletas.
- Un 44.2% de los fallecimientos era menor de 30 años.
- Nueve de cada diez fallecimientos en siniestro de tráfico es un hombre (87.2% hombres vs. 12.8% mujeres).



4.14. Perú

4.14.1. Siniestralidad Vial

La información para realizar el análisis de la siniestralidad vial de Perú procede del **Observatorio Nacional de Seguridad Vial** que en su apartado de Siniestralidad recoge datos de siniestros, vehículos y usuarios de la vía en el período 2021-2023.

En primer lugar, indicar que en 2023 se produce una reducción significativa de la siniestralidad respecto a los años anteriores, tanto en lo que se refiere a siniestros como a víctimas (fallecimientos y personas heridas). Esta circunstancia se puede deber a múltiples causas, pero dada lo reciente de los datos, es muy posible que sea necesaria esperar a una actualización y consolidación de los datos.

Lo que resulta especialmente llamativo es que la cifra de fallecimientos es muy elevada, tanto en relación a los siniestros de tránsito como en su comparación con las personas heridas. En relación a los siniestros de tráfico registrados, la ratio que se obtiene considerando la totalidad del período, es de 1.16 fallecimientos/siniestro, lo que viene a significar que el porcentaje de siniestros mortales debe ser muy elevado. Algo similar sucede en la comparación fallecimientos/personas heridas, dado que en Perú se producen 1.45 fallecimientos por cada persona herida en siniestro de tránsito, lo que dispara las cifras de letalidad vial.

Tabla 107. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Perú.

Siniestros y víctimas	2021	2022	2023
Siniestros	2.408	2.587	1.904
Fallecimientos	2.828	2.977	2.200
Personas heridas	1.938	2.040	1.716

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Respecto al tramo horario en el que se producen los siniestros, un tercio de los mismos tienen lugar entre las 18 y 00 horas, esto es entre la tarde y la finalización de día. Destacar por otro lado, que dos de cada diez siniestros se producen de noche, entre el inicio del nuevo día y la madrugada.



Tabla 108. Siniestros por hora del día. Siniestralidad vial Perú.

Siniestros de tránsito por hora del día (%)	2021	2022	2023
00-06	18,0	22,6	20,5
06-12	23,9	22,6	24,4
12-18	25,7	22,1	23,0
18-00	32,3	32,8	32,0

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

El tipo de siniestro más habitual en Perú es el choque que supone en torno a un tercio de los siniestros, aunque los datos apuntan a un descenso de esta tipología de siniestros. A continuación, aparecen los despistes que representan en torno al 27%. En tercer lugar, aparecen los atropellos que suponen algo menos del 20% de los siniestros, pero que en 2023 crecieron hasta el 23.2%.

Tabla 109. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial Perú.

Tipo siniestro (%)	2021	2022	2023
Choque	35,0	33,2	30,4
Despiste	27,3	27,7	26,9
Atropello	19,0	19,4	23,2
Otros	18,7	19,8	19,5

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial



Aproximadamente en uno de cada cuatro siniestros hay implicada una motocicleta, entre el 25,7% y el 28,4% de los siniestros. A ello hay que añadir que el 6,3% y el 8,7% de los siniestros hay una trimoto, lo que supone que en un tercio de los siniestros de tráfico hay implicado un vehículo cuya carrocería ofrece una protección escasa o nula a su ocupante.

Tabla 110. Tipo de vehículo. Siniestralidad vial Perú.

Tipo vehículo (%)	2021	2022	2023
Motocicleta	25,7	28,4	26,6
Automóvil	19,7	20,4	23,3
Camión	10,3	9,8	10,2
Camioneta pick up	8,8	9,9	8,7
Camioneta rural	6,4	6,9	7,8
Omnibus	4,4	4,9	7,0
Trimoto ocupante	7,4	8,7	6,3
Otros	17,3	11,0	10,1

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

En cuanto al género de las víctimas, la gran mayoría son hombres, en torno al 70%, mientras que aproximadamente el 20% son mujeres. Respecto al 10% restante de víctimas no hay datos sobre el género al que pertenecen.

Tabla 111. Género de las víctimas. Siniestralidad vial Perú.

Género	2021	2022	2023
Hombre	73,6	69,3	65,3
Mujer	20,3	21,5	21,0
Sin dato	6,1	9,3	13,7

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial



Por último, respecto a la condición de la víctima, destacar el importante peso que tienen las personas ocupantes de los vehículos, algo menos del 36%, aunque quienes conducen suponen el colectivo más importante entre las víctimas, entre el 40-45%.

Tabla 112. Tipo de usuario. Siniestralidad vial Perú.

Tipo de usuario	2021	2022	2023
Persona conductora	46,8	44,0	38,9
Ocupante	35,9	35,8	35,9
Viandante	11,6	11,3	11,9
Sin dato	0,8	3,4	8,7
Conductor fugado	4,4	5,1	4,3

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial



4.14.2. Siniestralidad Laboral Vial

La **Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo** y su **Oficina de Estadística** es la entidad que proporciona los datos de siniestralidad laboral de Perú. En relación a la siniestralidad laboral, en Perú se producen entre 28.000 y 36.000 siniestros laborales al año (siniestros solo con baja y siniestros mortales). En 2020 la cifra descendió a los 22.600 pero hay que recordar que se produjo un descenso en la actividad a nivel mundial, debido a la pandemia COVID-19. Sobre el total de siniestros laborales, entre el 0.7% y el 1.2%, depende del año, resultan siniestros mortales.

Los siniestros laborales de tránsito (ALT), ya sean solo con baja o ya sean mortales, oscilan mucho de un año para otro, no mostrando una tendencia clara a lo largo de periodo estudiado. En 2019 se registran 700 ALT, se mantienen en 695 en 2021 (obviamos 2020 por la pandemia), en 2022 se produce un pronunciado descenso a los 254, y, sin embargo, en 2023 los ALT se sitúan casi en el millar (955). Al margen de esta gran variabilidad de los datos, los ALT suponen un porcentaje muy pequeño sobre el total de siniestros laborales (entre el 0.8% de 2022 y el 2.7% de 2023). Los resultados resultan más insólitos cuando se obtiene el porcentaje que suponen los ALT sobre los siniestros viales, puesto que en 2022 no llegan a suponer uno de cada diez (9.8%) mientras que, al año siguiente, en 2023, suponen cinco de cada diez (50.2%).

Considerando los ALT mortales, las cifras presentan también una gran variabilidad año a año. En 2021 se registran 100 ATL mortales, mientras que tan solo un año más tarde, en 2022, la cifra de ALT mortales desciende a los 17. En relación al porcentaje que suponen los ALT mortales sobre los siniestros laborales mortales, de la misma forma que sucede con los datos analizados hasta ahora, la variabilidad es muy elevada, desde el 46.9% de 2021 al 4.2% de 2022, un año más tarde, aunque en el resto de años las cifras se sitúan en torno a ese 20%: 2019 (22.5%), 2020 (21.6%) o 2023 (20.1%). Con todo, lo importante a destacar es que la accidentalidad mortal de naturaleza vial tiene un peso muy importante en la accidentalidad laboral mortal.

Tabla 113. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral Perú.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales con baja	34.800	22.507	27.757	32.199	36.056
Siniestros laborales mortales	236	162	214	407	249
TOTAL Siniestros Laborales	35.036	22.669	27.971	32.606	36.305

Fuente: Oficina Estadística. Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo



Tabla 114. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral Perú.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
Siniestros laborales de tránsito (ALT) con baja	647	391	595	237	905
Siniestros laborales de tránsito (ALT) mortales	53	35	100	17	50
TOTAL ALT	700	426	695	254	955

Fuente: Oficina Estadística. Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo

Tabla 115. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial Perú.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT / Siniestros laborales	2,0	1,9	2,5	0,8	2,6
% ALT / Siniestros viales	--	--	28,9	9,8	50,2

Fuente: Oficina Estadística. Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo

Tabla 116. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial Perú.

Accidentalidad Laboral	2019	2020	2021	2022	2023
% ALT mortales/ Siniestros laborales mortales	22,5	21,6	46,7	4,2	20,1

Fuente: Oficina Estadística. Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo

Con respecto a la gravedad de las víctimas de los ALT, se obtienen datos exclusivamente de 2023 (955 víctimas). Al margen del 5.2% de fallecimientos que corresponden con los ALT mortales, el 25.7% resultan personas heridas graves, mientras que el 69.0% son personas heridas leves.

Tabla 117. Gravedad víctimas ALT. Siniestralidad laboral Perú.



Víctimas ALT Gravedad (%)	2023
Fallecimientos	5,2
Personas heridas graves	25,7
Personas heridas leves	69,0

Fuente: Oficina Estadística. Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo

Las víctimas de ALT se concentran en los tramos de edad entre los 26 y los 45 años, donde se registran el 59,0% de las víctimas.

Tabla 118. Edad víctimas ALT. Siniestralidad laboral Perú.

Víctimas ALT Edad (%)	2023
Menos de 18 años	0,0
Entre 18 y 25 años	17,3
Entre 26 y 35 años	31,1
Entre 36 y 45 años	27,9
Entre 46 y 55 años	14,7
Entre 56 y 65 años	8,0
Más de 65 años	1,1

Fuente: Oficina Estadística. Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo

Por lo que respecta al sexo de las víctimas de los ALT, ocho de cada diez son hombres (82.3%), mientras que las mujeres representan tan solo el 17.7%.

Tabla 119. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad laboral Perú.

Víctimas ALT Sexo (%)	2023
Hombres	82,3
Mujeres	17,7

Fuente: Oficina Estadística. Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo



4.14.3. Resultados más relevantes

- Durante el año 2023 se produjeron en Perú un total de 2.200 fallecimientos en siniestros de tráfico. Perú cuenta con una población de 33,7 millones de habitantes, lo que supone una ratio de 65 fallecimientos por millón de habitantes, una de las ratios más bajas de los países analizados.
- En 2023 se registraron 955 ALT, lo que supone el 2.6% de los siniestros laborales.
- En Perú se registra el menor porcentaje de ALT mortales sobre el total de siniestros laborales mortales, el 20,1% (en el resto de países, salvo México, este porcentaje se sitúa normalmente por encima del 50%).
- En Perú, en relación al género de las víctimas de los ALT, se incrementa el peso de los hombres en relación a los resultados observados en otros países. En Perú, ocho de cada diez víctimas es hombre (82.3%), mientras que dos de cada diez es mujer (17.7%).



4.15. Portugal

4.15.1. Siniestralidad Vial

La información para llevar a cabo el estudio de la siniestralidad vial en Portugal se ha extraído de los informes de siniestralidad publicados por la **Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)** durante el período 2019-2023.

En Portugal se producen al año sobre los 35.000 siniestros viales que provocan en torno a las 45.000 víctimas. De éstas, hay casi 700 fallecimientos, algo más de 2.300 resultan heridas graves y algo más de 40.000 heridas leves.

Tabla 120. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Portugal.

Siniestros y víctimas	2019	2020	2021	2022	2023 (*)
Siniestros	37.251	27.725	30.691	34.276	36.595
Víctimas	48.024	34.471	38.575	43.034	46.015

Fuente: Informes de siniestralidad (ANSR)

(*) Año 2023 datos a 24 horas. Resto de años datos a 30 días

Tabla 121. Gravedad víctimas. Siniestralidad vial Portugal.

Víctimas	2019	2020	2021	2022	2023
Fallecimientos	688	536	561	618	479
Personas heridas graves	2.383	1.877	2.161	2.302	2.646
Personas heridas leves	44.953	32.058	35.853	40.114	42.890

Fuente: Informes de siniestralidad (ANSR)

Dado que los datos correspondientes a 2023 son de víctimas a 24 horas, no a 30 días como el resto de años, el análisis con detalle de la siniestralidad vial se realizará sobre el año 2022.

Los vehículos ligeros son los protagonistas de la siniestralidad vial en Portugal, con casi 40.000 vehículos de este tipo implicados en los siniestros viales registrados en 2022. Destacar por otro lado, que algo más de 10.000 vehículos a motor de dos ruedas (ciclomotores, y motocicletas de



cualquier cilindrada) conformarían la siguiente categoría en cuanto a relevancia en la siniestralidad vial de Portugal.

Tabla 122. Tipo de vehículo. Siniestralidad vial Portugal.

Tipo de vehículo implicado	Número de vehículos
Vehículo ligero	39.923
Vehículo pesado	1.512
Ciclomotor	1.899
Motocicleta <= 125cc	4.868
Motocicleta > 125cc	3.287
Velocípedo	3.074
Quadriciclo	311
Triciclo	45
Vehículo agrícola	178
Otros	337

Fuente: Informes de siniestralidad (ANSR)

En el año 2022, la condición de persona conductora es, con diferencia, el rol que mayor peso tiene en la siniestralidad, en fallecimientos (404), en personas heridas graves (1.538) y en personas heridas leves (27.049). En relación a los fallecimientos, señalar que las personas viandantes alcanzan la misma cifra que las personas ocupantes de vehículos (107), lo que supone el 17.3% de los fallecimientos. Sin embargo, en el resto de grados de lesividad (heridas graves y heridas leves) el número las personas viandantes es siempre inferior al de las personas ocupantes de vehículos.

Tabla 123. Condición de las víctimas. Siniestralidad vial Portugal.

Condición de las víctimas	Fallecimientos	Personas heridas graves	Personas heridas leves
Persona conductora	404	1.538	27.049
Ocupante	107	414	8.573
Viandante	107	350	4.492

Fuente: Informes de siniestralidad (ANSR)



En cuanto al sexo de las víctimas, la mayoría son de sexo masculino, siendo la diferencia más amplia entre hombres y mujeres, en los fallecimientos, donde el 80.9% de las personas fallecidas son hombres.

Tabla 124. Sexo de las víctimas. Siniestralidad vial Portugal.

Sexo de las víctimas	Fallecimientos	Personas graves	heridas	Personas leves	heridas
Masculino	500	1.684		23.907	
Femenino	118	618		16.206	

Fuente: Informes de siniestralidad (ANSR)

En cuanto a la edad de las víctimas, destacar que 135 de las personas fallecidas tenían menos de 30 años (21.8%), mientras que el grupo de edad opuesto, mayores de 65 años suman 170 fallecidos (27.5%). No obstante, el grueso de los fallecimientos se encuentra entre los 40 y los 60 años, con 186 personas fallecidas en siniestro de tráfico (30.1%).

Tabla 125. Edad de las víctimas. Siniestralidad vial Portugal.

Grupos de edad	Fallecimientos	Personas graves	heridas	Personas leves	heridas
<=14	12	78		1.984	
15_19	25	138		2.893	
20_24	48	243		4.508	
25_29	50	212		3.924	
30_34	32	190		3.288	
35_39	39	160		2.976	
40_44	43	192		3.122	
45_49	57	210		3.306	
50_54	43	187		2.969	
55_59	43	142		2.691	
60_64	56	141		2.225	
65_69	37	121		1.878	
70_74	49	107		1.584	
>=75	84	181		2.761	

Fuente: Informes de siniestralidad (ANSR)



4.15.2. Resultados más relevantes

- En el año 2022 se produjeron en Portugal un total de 618 fallecimientos a causa de un siniestro de tráfico. Siendo la población de Portugal de 10,4 millones de personas, la ratio se sitúa en los 59 fallecimientos por millón de habitantes, una ratio reducida en relación a los resultados obtenidos en el presente estudio.
- El 17.3% de las personas fallecidas en siniestro de tráfico eran viandantes
- Ocho de cada diez personas fallecidas en siniestro de tráfico eran hombres (80.9% hombres vs. 19.1% mujeres).
- El 21.8% de los fallecimientos fue de una persona menor de 30 años, mientras que el 27.5% fue de una persona mayor de 65 años.



4.16. República Dominicana

4.16.1. Siniestralidad Vial

En República Dominicana el organismo encargado de recopilar la información sobre seguridad vial es el **Observatorio Permanente de Seguridad Vial** perteneciente al **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre**. Los datos que ofrece este organismo, correspondientes al año 2022, arrojan una cifra de personas heridas en siniestro de tráfico que supera las 120.000, mientras que la cifra de fallecimientos se aproxima a los 3.000 (2.921 fallecimientos en siniestro de tránsito en el año 2022).

Tabla 126. Víctimas viales. Siniestralidad vial República Dominicana.

Víctimas	2022
Lesionados	122.779
Fallecimientos	2.921

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial

Casi nueve de cada diez fallecimientos en siniestro de tránsito en el año 2022 en República Dominicana, son hombres, en concreto el 88%.

Tabla 127. Sexo del fallecido. Siniestralidad vial República Dominicana.

Sexo del fallecido (%)	2022
Masculino	88
Femenino	12

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial



Respecto a la edad de los fallecimientos, el grupo de edad de los 15 a los 29 años representa el 39%, mientras que el siguiente grupo, de los 30 a los 44 años, supone el 27%.

Tabla 128. Edad del fallecido. Siniestralidad vial República Dominicana.

Edad del fallecido (%)	2022
0-14	3
15-29	39
30-44	27
45-59	18
60 o más	14

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial

El 67% de los fallecimientos en 2022 fueron de motoristas siendo, al igual que sucede en otros países, el colectivo más castigado por la mortalidad vial, mientras que el 17% de los fallecimientos en República Dominicana eran fueron de viandantes.

Tabla 129. Tipo de persona fallecida. Siniestralidad vial República Dominicana.

Tipo de víctima (%)	2021
Motocicleta	67
Viandante	17
Automóvil	8
Otros	9

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial

Por último, las colisiones entre dos o más vehículos se configuran como el tipo de siniestro más habitual entre los siniestros mortales, con el 62% de los casos, mientras que las colisiones con viandantes (atropellos) suponen el 18%.



Tabla 130. Tipo de siniestro mortal. Siniestralidad vial República Dominicana.

Tipo de siniestro mortal (%)	2022
Colisión dos o más vehículos	62
Colisión con viandante	18
Un solo vehículo sin colisión	16
Colisión con obstáculo fijo	3

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial

4.16.2. Resultados más relevantes

- En 2022 se registraron en República Dominicana 2.921 fallecimientos en siniestro de tráfico. La población de República Dominicana se sitúa en 10,7 millones de habitantes, lo que supone una ratio de 273 fallecimientos por millón de habitantes, la ratio más elevada registrada en el presente estudio.
- Nueve de cada diez fallecimientos en siniestro de tráfico es un hombre (88% hombres vs. 12% mujeres).
- Un 42% de los fallecimientos fue de una persona menor de 30 años.
- El 67% de los fallecimientos fue de una persona en motocicleta.



4.17. Uruguay

4.17.1. Siniestralidad Vial

La **Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)** elabora anualmente un Informe de Gestión y Estadística de Seguridad Vial cuyos resultados se exponen a continuación. En Uruguay se registran en torno a los 20.000 siniestros de tránsito al año, que provocan del orden de 430 fallecimientos y entre 22.000-25.000 personas heridas. Si exceptuamos el año 2020 debido a la pandemia, las cifras muestran cierta estabilidad, salvo un repunte de los fallecimientos en el año 2021. En 2021 se registran menos siniestros y menos personas heridas respecto a 2019 o 2022, sin embargo, se registran la cifra más elevada de fallecimientos del período.

Tabla 131. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Uruguay.

Siniestros y víctimas	2019	2020	2021	2022
Siniestros	19.768	17.562	18.740	20.210
Fallecimientos	422	391	434	431
Personas heridas	25.114	21.463	22.966	25.164

Fuente: Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)

En el año 2022, más de la mitad de las víctimas que resultan heridas, se sitúan en los tramos de edad entre 15 y los 24 años (29.3%) y entre los 25 y los 34 años (22.5%). Sin embargo, las víctimas fallecidas se concentran en los tramos de mayor edad, puesto que el 22.3% de los fallecimientos tenían 65 años o más y el 12.3% se situaban en la cohorte de 55 a 64 años.

Tabla 132. Edad víctimas. Siniestralidad vial Uruguay.

Rango de edad Víctimas 2022 (%)	Fallecimientos	Personas heridas
0-4	0,2	1,1
5-14	2,3	4,7
15-24	18,3	29,3
25-34	15,3	22,5
35-44	12,8	14,7
45-54	16,0	11,5
55-64	12,3	7,7
65 o más	22,3	6,8
Sin dato	0,5	1,7

Fuente: Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)



Continuando con los datos del año 2022, dos de cada tres víctimas que resultan heridas, el 66.6%, lo son como consecuencia de una colisión entre vehículos. Los siguientes tipos de siniestros que provocan más víctimas se sitúan a gran distancia de las colisiones y son las caídas, con un 12.5% y los despistes con un 9.4%. La colisión entre vehículos sigue siendo el tipo de siniestro que provocan más fallecimientos, con el 52.9%. Pero en el caso de los fallecimientos, otros tipos de siniestros cobran importancia, los despistes (23.9%) y los atropellos a peatones (13.7%).

Tabla 133. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial Uruguay.

Tipo de siniestro Víctimas 2022 (%)	Fallecimientos	Personas heridas
Colisión entre vehículos	52,9	66,6
Caída	6,5	12,5
Despiste	23,9	9,4
Atropello a viandante	13,7	6,9
Atropello a animales	1,6	2,8
Colisión contra obstáculo	1,4	1,7
Sin dato	0,0	0,1

Fuente: Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)

Las motocicletas, al igual que sucede en otros países, juegan un papel preponderante en la siniestralidad vial de Uruguay. El 61.9% de las personas heridas circulaban en una motocicleta, y en el caso de los fallecimientos el porcentaje se sitúa en el 47.8%. A continuación, y a cierta distancia le siguen los autos y camionetas, que suponen el 21.9% de las personas heridas y el 33.4% de los fallecimientos.

Tabla 134. Tipo de vehículo. Siniestralidad vial Uruguay.

Tipo de vehículo Víctimas 2022 (%)	Fallecimientos	Personas heridas
Motos	47,8	61,9
Autos y camionetas	33,4	21,9
Peatones	13,5	7,8
Bicicleta	3,5	5,5
Omnibus	0,0	1,1
Camión	1,4	0,9
Otros	0,5	0,8

Fuente: Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)



Quienes conducen son los principales afectados por la siniestralidad vial en Uruguay, puesto que suponen el 71.6% de las personas heridas y el 72.4% de los fallecimientos. A continuación, se sitúan las personas ocupantes que representan el 20.6% de las personas heridas y el 14.2% de los fallecimientos. Por último, en cuanto a las personas viandantes señalar que sufren una mayor incidencia en la mortalidad vial, puesto que suponen el 13.5% de los fallecimientos, mientras que representan tan solo el 7.8% de las personas heridas.

Tabla 135. Rol víctimas. Siniestralidad vial Uruguay.

Rol Víctimas 2022 (%)	Fallecimientos	Personas heridas
Conductor/a	72,4	71,6
Ocupante	14,2	20,6
Viandante	13,5	7,8

Fuente: Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)

4.17.2. Resultados más relevantes

- En Uruguay en el 2022 se registraron 431 fallecimientos en siniestros viales, lo que supone para una población de 3,5 millones de habitantes, supone una ratio de 123 fallecimientos por millón de habitantes. Una ratio algo por encima de la media de los países que han participado en el estudio (116 fallecimientos/millón habitantes).
- El 36.1% de los fallecimientos era menor de 35 años.
- El 13.5% de los fallecimientos era viandante.



4.18. Resumen comparativo

A modo de resumen comparativo de los diferentes países se presenta la siguiente tabla con los principales indicadores o ratios que permitan ofrecer una visión global de la situación de los principales datos de siniestralidad laboral vial. En dicha tabla se contemplan exclusivamente aquellos de los que se dispone de algún tipo de dato.

Tabla 136. Cuadro comparativo

Países	Fallecimientos / millón habit. (siniestralidad vial)	% ALT / acc. laborales	Acc. Mortales % ALT / acc. laborales	Hombres vs Mujeres Víctimas ALT	En jornada vs <i>in itinere</i>
Argentina	95	22.1	58.0	71.1/28.9	-
Bolivia	102	11.9	-	73.6/4.1 ^{(1) (2)}	-
Brasil	-	25% aprox.	-	59.3/40.7	-
Colombia	164	-	-	-	-
Costa Rica	98	10.1	54.0	78.0/22.0	-
Chile	90	12.9	54.3	64.0/36.0	30.0/70.0
El Salvador	196	33.1	61.8	71.8/28.2	17.6/82.4
España	37	4.0 ⁽³⁾	15.1 ⁽³⁾		86.3/13.7
Guatemala	129	13.5	-	90.5/9.5	-
México	40	12.6	35.6	70.0/30.0	25.4/74.6
Nicaragua	-	38.0 ⁽⁴⁾	78.8 ⁽⁴⁾	-	-
Panamá	77	-	-	57.7/42.3 ⁽¹⁾	-
Paraguay	191	-	-	87.2/12.8 ⁽¹⁾	-
Perú	65	2.6	20.1	82.3/17.7	-
Portugal	59				
República Dominicana	273	-	-	88.0/12.0 ⁽¹⁾	-
Uruguay	123	-	-	-	-

(1) Distribución de género en siniestralidad vial en general, no exclusivamente laboral.

(2) En Bolivia a lo largo del período estudiado, más del 20% de víctimas no cuentan con identificación de género.

(3) En España los % de ALT/acc. laborales y siniestros mortales, se calculan exclusivamente sobre siniestros laborales en jornada, no *in itinere*. La relación en jornada vs *in itinere* es sobre siniestros laborales totales, no ALT

(4) En Nicaragua, los datos de ALT se refieren exclusivamente a ALT *in itinere*



El número de fallecimientos en siniestro de tráfico es una ratio habitual al que se recurre para “medir” el nivel de seguridad vial que presenta un país en un momento determinado. En el caso de Iberoamérica, **los países estudiados presentan una ratio media de 116 fallecimientos por millón de habitantes.**

En torno a esta ratio media se sitúan países como Argentina (95), Bolivia (102), Costa Rica (98), Chile (90), Guatemala (129) y Uruguay (123). Unos pocos países que mejorarían esa ratio como Panamá (77), Perú (65) o Portugal (59), siendo España (37) y México (40) donde se registra las mejores ratios, según los datos analizados. Por encima de los 150 fallecimientos año se encontrarían Colombia (164), El Salvador (196) y Paraguay (191). Y muy por encima de estos niveles con una ratio superior a los 250 fallecimientos por millón de habitantes se situaría República Dominicana (273).

De esta manera Colombia, Salvador, Paraguay o Republica dominicana serían países de máxima emergencia y preocupación por sus cifras, y prioritarios en la intervención, en materia genérica de seguridad vial

La proporción que suponen los **ALT sobre el total de siniestros laborales se sitúa en torno al 10-15%**: Bolivia (11.9%), Costa Rica (10.1%), Chile (12.9%), Guatemala (13.5%) o México (12.6%). En Perú ese porcentaje desciende al 2.6%, mientras que en El Salvador y en Nicaragua, el peso de los ALT supera el 30%: El Salvador (33.1%) y Nicaragua (38.0%). En este último caso, los datos de ALT se refieren exclusivamente a ALT *in itinere*.

Considerando exclusivamente los ALT mortales en relación a los siniestros laborales mortales, los datos indican que el **componente de tráfico tiene un enorme peso en la accidentalidad laboral con resultado mortal**. Salvo en Perú, con un 20.1%, y México, con un 35.6%, en todos los países en los que se disponen de datos para obtener esa proporción (ALT mortales/siniestros laborales mortales), los porcentajes se sitúan por encima del 50%: Argentina 58.0%, Costa Rica 54.0%, Chile 54.3%, El Salvador 61.8%, siendo Nicaragua el caso más extremo con el 78.8%. Recordemos que en Nicaragua los datos de ALT se refieren exclusivamente a ALT *in itinere*.

Por otro lado, considerando el género de las víctimas de los ALT, la proporción habitual, en aquellos países en los que se dispone de datos, se mueve **en torno al 70-80% hombres** y 30-20% mujeres. No obstante, hay excepciones donde **el peso de la mujer crece** como Brasil (59.3-40.7), Chile (64.0-36.0) o Panamá (57.7-42.3)^(*), mientras que en otros donde el peso del hombre es mayor aún como Guatemala (90.5-9.5), Paraguay (87.2-12.8)^(*) o República Dominicana (88.0-12.0)^(*). En los países marcados con (*) la distribución de género corresponde a la siniestralidad vial en general, no exclusivamente laboral.

Por último, en cuanto a la relación ALT *in itinere* vs ALT en jornada, en aquellos países sobre los que se dispone de datos, los ALT *in itinere* suponen la gran mayoría, oscilando entre el 70 y el 85% de los siniestros laborales de tránsito.



RESUMEN Y CONCLUSIONES



5. RESUMEN Y CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo se pone de manifiesto que tanto la siniestralidad vial como la siniestralidad vial laboral son una problemática de salud pública y seguridad mundial que afecta gravemente a los países Iberoamericanos. Como se ha podido observar en el presente informe, la región tiene **altas tasas de mortalidad por siniestros de tránsito**. En los países analizados, los fallecimientos por siniestros de tránsito presentan una ratio media que, exceptuando casos extremos, **oscila entre los 90 y los 130 fallecimientos por millón de habitantes**, generando una elevada mortalidad con respecto otras regiones, como Europa, donde en los países con la ratio más elevada (Bulgaria o Rumanía), ésta se sitúa en algo más de 80 fallecimientos por millón de habitantes.

El impacto de estos siniestros se ve a su vez reflejado en los desplazamientos por motivos de trabajo, ya que, del total de siniestros laborales producidos en los países analizados de la región, entre el **10-15% son de tránsito**.

Sin embargo, los resultados son muy diferentes cuando se focaliza el análisis en los siniestros mortales. Si bien se hace mención en la introducción que la OISS estima que entre el 20% y el 30% de los siniestros laborales mortales son siniestros de tránsito, **los resultados del presente informe sitúan este porcentaje en un nivel mucho más elevado**. En la mayor parte de países que aportan información de los siniestros mortales, tanto laborales como laborales viales, los siniestros laborales de tránsito con resultado mortal **suponen más del 50% de los siniestros laborales mortales**. En consecuencia, el componente de tráfico tiene un peso fundamental en la mortalidad laboral, con una incidencia mayor que otro tipo de riesgos laborales.

A pesar de que no se dispone de mucho detalle en la siniestralidad laboral vial en función del tipo de vehículo, los datos generales de siniestralidad vial apuntan a que uno de los **colectivos fundamentalmente afectados por los siniestros de tránsito son las personas motoristas**. En el caso de disponer datos sobre la siniestralidad vial en función del tipo de vehículo, las motocicletas suelen alcanzar un elevado protagonismo, suponiendo del orden **del 40% de las víctimas** de siniestros de tránsito. Todo nos lleva a pensar que la elevada siniestralidad vial que, tendrá su paralelismo en el ámbito de la siniestralidad laboral vial.

Respecto a la incidencia de la siniestralidad laboral vial en cuanto al género de las víctimas, los datos indican que **los hombres suponen la mayor parte de las víctimas, con una relación respecto a las mujeres de 70-80% hombres vs 30-20% mujeres**. Estos son los resultados objetivos, sin considerar las condiciones laborales habituales en los trabajos desarrollados por cada género, el uso de vehículos para desempeñar su trabajo, los hábitos de movilidad para desplazarse a sus lugares de trabajo, etc. Un mayor uso de los vehículos por parte de los hombres, hipótesis bastante plausible, puede estar detrás en gran medida de estos resultados tan dispares entre géneros.

En este sentido, según el documento *“Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina” CEPAL (2019)*, los roles de género condicionan los patrones de movilidad (propósito del desplazamiento, distancia, número de paradas, etc.).



Los desplazamientos de los **hombres** se caracterizan por: motivos laborales, trayectos de media y larga distancia, paradas limitadas relacionadas con las responsabilidades laborales, trayectos de ida y vuelta, en horas de mayor congestión, menos acompañados que las mujeres y sin carga.

Por el contrario, los desplazamientos de las **mujeres** responden a diversos motivos (laborales, familiares, de salud, etc.), trayectos de corta y media distancia, frecuentemente cerca del hogar, con múltiples paradas, con origen y destino fragmentado, en horarios variables, frecuentemente acompañadas (niños, personas mayores, personas con movilidad reducida, etc.) y cargadas con compra, coches de bebé, bultos, etc.

Esta diferencia de patrones está también condicionando en gran medida, los diferentes niveles de siniestralidad laboral vial que presentan ambos géneros de personas trabajadoras.

En cuanto a la relación siniestros *in itinere* vs siniestro en jornada, señalar en primer lugar, la escasez de datos obtenidos. Tan solo en tres países se disponen de datos para realizar una comparativa. En cualquier caso, todo apunta a que los siniestros *in itinere* suponen un porcentaje muy elevado, entre el 70% y el 85%, de los siniestros laborales de tránsito. Esta circunstancia puede deberse a que sus legislaciones no recogen el siniestro *in itinere* como siniestro laboral o que los conceptos de siniestro “*in itinere*” no son homogéneos en todos los países analizados utilizando otra terminología o significado como en trayecto, de población afiliada, asegurada, etc.

Los datos obtenidos y analizados de los **17 países participantes en el estudio han contribuido a crear un mapa sobre el peso que la siniestralidad vial tiene en los siniestros laborales de cada país**. Este mapa no es tan preciso como nos hubiera gustado, puesto que ningún país ha aportado todos los datos solicitados en las fichas de recogida de datos, resultando complejo el desarrollo del informe, la comparación entre países y la obtención de porcentajes generales, así como el establecimiento de diagnósticos precisos.

A continuación, se apuntan las limitaciones más significativas que han surgido en la elaboración del informe. Es conveniente tenerlas en cuenta con el objeto de seguir avanzando en la promoción de la seguridad laboral vial en Iberoamérica:

- **Falta información estadística del siniestro laboral de tránsito** a nivel país en la Región Iberoamericana. Esto se ha constatado al solicitar a los países la ficha para completar los datos sobre los siniestros viales laborales. Algunos países no disponen de esa información. La falta de datos de siniestros viales laborales y sus principales variables y características se ha observado en el histórico de los años solicitados (2019-2023), hay países que solo han aportado datos del último año. No obstante, se observa una gran mejora en la cantidad y calidad de los datos aportados por los países referente el anterior estudio realizado en 2017, aunque es necesario tener un mínimo de datos válidos, precisos y resistentes en un periodo de al menos cinco años para poder realizar análisis y diagnósticos precisos para el futuro establecimiento de medidas y soluciones.
- **Falta de homogeneidad en el registro de datos**. Los países registran los datos de forma diferente, no disponiendo en las bases de datos variables explicativas a considerar en el análisis (número de víctimas, vehículos implicados, tipo de vehículos, tipo de vía, lugar del siniestro, día y hora..... Esto hace complejo comparar algunos resultados entre los países



puesto que los criterios y los datos no son homogéneos lo que dificulta la realización de diagnósticos resistentes.

- **Falta de distinción entre el concepto y la tipología de Siniestro “*in itinere*” vs siniestro en jornada.** La mayoría de países no aporta información sobre la distinción clásica de los siniestros laborales, que afecta de manera particular a los siniestros laborales de tránsito. Los países que han aportado datos de los siniestros *in itinere* son: Chile, El Salvador, México y Nicaragua (en este caso solo aportan datos *in itinere* sin diferenciar los siniestros en jornada).
- **Diferencias normativas y legislativas del siniestro vial laboral:** estas diferencias hacen que cada país considere el siniestro vial laboral de forma diferente. Sería conveniente, tal y como indica la OIT que los países tengan un marco normativo adecuado y a su vez que compartan la misma terminología o conceptos. Esto facilitaría el análisis y la comparación entre países.



6. PROPUESTAS DE MEJORA

Tras el análisis realizado, considerando las limitaciones en cuanto a la calidad de la información facilitada, y en función de los principales resultados obtenidos, se proponen las siguientes iniciativas:

- Tal y como establece la Estrategia Iberoamericana de Seguridad y Salud en el Trabajo 2021-2025, se deben **reforzar las políticas de seguridad y salud en el trabajo** para prevenir y por lo tanto reducir la siniestralidad laboral en la Región incluidas las ocasionadas por el tránsito. Estas acciones además contribuyen a reducir los riesgos laborales, las enfermedades y las muertes ocasionadas por motivos profesionales, mejorando la salud y ambiente laboral de las personas trabajadoras.
 - **La salud laboral y la salud vial de los trabajadores debe convertirse en una prioridad** para el beneficio común tanto de las empresas como de los trabajadores, por lo que los Gobiernos y Ministerios con competencia en la Seguridad Social, Prevención de Riesgos, Salud Laboral y Salud Pública deberían incluir programas y acciones preventivas para reducir la siniestralidad vial, lesividad y mortalidad, de manera concreta y específica en los contextos laborales.
 - **Desarrollo de Observatorios específicos** en materia de seguridad vial que sean buenos repositorios de datos para la elaboración de diagnósticos con altos niveles de fiabilidad. Sería interesante que existiera una coordinación para el intercambio de datos con las **Agencias** Nacionales de Tránsito.
 - Implantar una **acreditación laboral** y renovar (cada 2 años p. ej.) un curso de seguridad vial laboral (cualificación inicial y formación continua).
- **Revisión y adaptación del marco normativo de los países Iberoamericanos:** los países deberían contar con un marco normativo adecuado, que permita desarrollar las políticas nacionales y programas de salud y seguridad en el trabajo adaptados a las necesidades detectadas.
 - **Estandarización legislativa:** promover una buena legislación en materia de salud laboral y prevención de riesgos laborales. Además, sería interesante que a la conceptualización de siniestralidad laboral vial fuera más homogénea o al menos se establecieran ciertos estándares. Esto facilitaría la conceptualización del siniestro y mejoraría la calidad de los datos.
- Avanzar hacia la **mejora permanente de la cultura preventiva** en todos los países de la Región, incorporando los nuevos retos y desafíos que se plantean en los desplazamientos laborales a consecuencia del proceso de cambio en la movilidad. Considerar el uso de nuevos modos de transporte (patinetas) que hay que tener en cuenta y sobre los que aplicar medidas preventivas concretas.



- Aplicar mejoras en las infraestructuras como la creación de carriles exclusivos para bicicletas y motocicletas, y la instalación de más semáforos y señales de tránsito en puntos críticos.
 - Mejora continua en **materia de movilidad de vehículos vulnerables:** motocicletas, patinetas, bicicletas. A la luz de los datos de siniestralidad y los datos sobre la movilidad, sería recomendable establecer medidas preventivas y de formación específicas para vehículos vulnerables, prestando especial atención a las motocicletas, por su alto índice de siniestralidad.
- **Realizar campañas de capacitación, información y sensibilización** sobre la importancia y alcance de los desplazamientos laborales, y cómo los gobiernos, empresas y personas trabajadoras pueden contribuir y favorecer la reducción de las víctimas de tránsito, mejorando la exposición a factores de riesgo en el lugar de trabajo.
 - Mejorar la **calidad y cantidad de formación en la obtención de conducción de vehículos**, es decir mejorar el proceso formativo para la obtención de nuevos permisos y licencias de conducción.
 - Exigir cursos de **reciclaje para la conducción de vehículos** cuando el puesto de trabajo requiera el manejo de un vehículo.
 - Desarrollar **campañas de sensibilización y promoverlas en los contextos laborales**, incluso incentivar y premiar a aquellas empresas o entidades que las realicen.
- Promover la **cultura de la seguridad vial**, no sólo en el ámbito laboral. Es evidente que en la medida que las personas conductoras desarrollen hábitos de conducción seguros, conozcan mejor los riesgos, respeten la convivencia vial con otras personas de las vías públicas, etc., se obtendrán mejores resultados en las cifras de siniestralidad laboral vial, puesto que las personas trabajadoras extenderán estos nuevos hábitos y conocimientos al ámbito laboral.
 - Es determinante **promover en la población valores sociales y conductas prosociales adaptadas a la cultura preventiva y de la seguridad vial;** tolerancia, respeto, solidaridad, capacidad de perdón, seguridad, conductas positivas. Todas ellas de manera directa o indirecta tienen una relación con la seguridad vial y la movilidad. Es difícil que pueda existir seguridad vial, sino existe seguridad ciudadana. De la misma manera es difícil aplicar valores al tráfico si el país, sociedad o empresa carece de ellos, o no los potencia dentro de su cultura.
 - También es **importante potenciar el conocimiento y el valor de “la VIDA”.** Si la vida es percibida como con poco valor, difícilmente se puede entender el problema de la mortalidad y lesividad en el tráfico o prevenir los principales factores de riesgo.



- Un **control estadístico de los siniestros laborales de tránsito homogéneo** por parte de las instituciones encargadas de registrar estos datos. Generar una coordinación institucional entre los organismos implicados en la siniestralidad laboral de tránsito: Ministerios de Trabajo, Observatorios de Siniestros laborales, Aseguradoras de Riesgos del Trabajo, Asociaciones de Aseguradoras, Agencias de Tránsito, etc.
 - Es importante **potenciar e incentivar una buena recogida, análisis, tratamiento y estandarización de los datos**. Sin buenos datos no se pueden realizar buenos diagnósticos, solo se pueden describir ciertas situaciones, pero no existen evidencias suficientes para poder explicarlas y determinarlas, lo que dificulta un proceso de mejora continua.
- Incluir en los planes de salud, seguridad y prevención de riesgos viales laborales la **perspectiva de género para lograr la igualdad real y efectiva entre hombres y mujeres**. Los datos analizados constatan que la siniestralidad laboral de tránsito es mayor en hombres que en mujeres. Esto se debe a que la población activa en la Región es mayormente masculina y además que los puestos de trabajo que requieren la tarea de conducir suelen ser mayormente realizados por hombres. Pero esta circunstancia no debe interferir en los programas preventivos, dirigiéndose por igual a todas las personas profesionales independientemente de su género, puesto que es muy probable que las condiciones laborales de las mujeres se vayan progresivamente equiparando a la de los hombres, por lo que la mujer tendrá en el futuro un mayor protagonismo en la movilidad laboral.
 - **Fomentar los cursos/sesiones de seguridad vial** en los centros de formación (escuelas, formación superior, etc.), con perspectiva de género.

Realizar acciones preventivas de seguridad vial dirigidas a colectivos vulnerables y a quienes a más riesgos viales están expuestos en sus desplazamientos laborales: personas viandantes, personas trabajadoras de mayor edad, personas con movilidad reducida, etc. favoreciendo su seguridad, movilidad y salud laboral. Dentro del colectivo vulnerable, destaca el elevado protagonismo que alcanza en la Región las motocicletas, ya que alcanzan en torno al 40% de las víctimas de los siniestros de tránsito. Este colectivo merece una especial atención dentro de grupo vulnerable.

- **Mejorar la coordinación institucional** entre las Agencias de Tránsito, de Salud y de Trabajo y organismos interrelacionados para consolidar las competencias en el ámbito de la seguridad laboral vial.



Si tomamos como referencia la III Estrategia Iberoamericana de Seguridad y Salud en el Trabajo 2021-2025, deberíamos impulsar generar metas específicas de seguridad vial en algunos de sus objetivos como se muestra a continuación:

- 1) Incentivar el carácter estratégico de la prevención de riesgos.**
 - a. Desarrollar una meta donde la siniestralidad vial sea un elemento prioritario en la salud laboral. Sería recomendable que esta, en la medida de lo posible, fuera coordinada con las Agencias Nacionales de Transito.
- 2) Desarrollar instrumentos específicos para garantizar la seguridad y salud en las nuevas formas de organización del trabajo.**
 - a. Desarrollar compendios informativos o guías específicas sobre la seguridad vial y prevención de siniestralidad en contextos laborales para prevencionistas, responsables de salud, trabajadores, empleadores y empresarios.
 - b. Promover acciones y campañas como instrumentos que ayuden a divulgar los principales factores de riesgo implicados en la siniestralidad vial: velocidad, alcohol y distracciones.
- 3) Incrementar el esfuerzo para establecer sistemas fiables de notificación y registro de accidentes de trabajo y enfermedades ocupacionales.**
 - a. Promover mejoras en las notificaciones y registros cuando estos sean siniestros laborales de tráfico.
 - b. Promover registros y seguimientos de lesiones, incapacidades y bajas producidas por estos siniestros.
- 4) Fortalecer el compromiso en relación con los procesos de transición de la economía informal a la formal.**
 - a. Destacar la importancia de los problemas y consecuencias derivadas de la siniestralidad vial cuando trabajas en la informalidad: coberturas, pensiones, ayudas, etc.
- 5) Articular la promoción de la SST con enfoque de género y la eliminación de cualquier forma de discriminación o menoscabo de la dignidad por razones ideológicas, raciales, religiosas o condicionantes físicos.**
 - a. Potenciar el valor de la mujer como empleada en la conducción profesional o en otras tareas de conducción. Presentan conductas más seguras que los hombres.
- 6) Desarrollar políticas específicas de SST para los colectivos más sensibles al riesgo de accidentes o enfermedad ocupacional.**
 - a. Hacer especial mención a los jóvenes y mayores como colectivos más vulnerables en el tráfico.
- 7) Impulsar la inserción de la Seguridad y Salud en las políticas educativas.**
 - a. Potenciar programas de educación vial en las políticas educativas, asociadas a los riesgos laborales y viales.



- 8) **Fomentar la inclusión de las obligaciones recíprocas de empresas y personas trabajadoras en los instrumentos de Negociación Colectiva, así como el desarrollo del régimen sancionador por incumplimientos de ambas partes, favoreciendo la institucionalidad del diálogo social en sus diferentes niveles.**
 - a. Hacer entender la responsabilidad individual que tiene el siniestro de tráfico, cada persona, conductor o trabajador: debe asumir sus responsabilidades y obligaciones como conductor habitual o como conductor profesional.

- 9) **Promover la incorporación normativa del criterio de responsabilidad solidaria o subsidiaria de la figura de contratista principal con la de subcontratista con relación al cumplimiento de las obligaciones de SST.**
 - a. Incluir también en materia de conducción y seguridad vial.

- 10) **Reforzar el papel de la Inspección de trabajo en materia de prevención de riesgos laborales.**
 - a. Que la inspección supervise acciones preventivas en materia de seguridad vial, desde formación y concienciación del trabajador hasta el buen estado de las flotas de vehículos.
 - b. Si existe obligación de desarrollo e implementación de Planes de Movilidad y Seguridad Vial en las empresas, que sean competencia de la inspección de trabajo
 - c. Formar a los inspectores de trabajo en materia de movilidad y seguridad vial.

- 11) **Incentivar la incorporación del tipo penal del “delito contra la salud laboral” para los supuestos más graves y culpables de incumplimiento en la materia.**
 - a. Introducir conductas como el consumo de alcohol o la velocidad excesiva como delito contra la salud laboral.

- 12) **Establecer mecanismos para garantizar la salud de las personas trabajadoras y avanzar hacia los modelos de certificación de empresa segura y saludable.**
 - a. Potenciar certificaciones como la 39001 en materia de seguridad vial, potenciar el desarrollo e implementación de planes de movilidad o seguridad vial en las empresas. Promover alianzas o grupos de empresas comprometidas o sellos de empresa de “calidad/compromiso por la seguridad vial”.

- 13) **Enriquecer los procedimientos de SST desde la perspectiva de la sostenibilidad.**
 - a. Promover acciones y procedimientos para implementar una movilidad sostenible.



ANEXOS



Ficha de recogida de datos de accidentalidad de tránsito laborales. Agencias Nacionales de Tránsito y Seguridad Vial

Por favor rellene los datos que aparecen en las casillas. Si tiene dudas sobre algún dato o información póngase en contacto con nosotros en los correos electrónicos que aparecen más abajo y le responderemos lo más rápidamente posible.

Una vez cumplimentada la ficha, guárdela y envíela por e-mail a cualquiera de los correos electrónicos siguientes:

Javier Romani jromani@fesvial.es

Ignacio Lijarcio ignaciolijarcio@fesvial.es

Agradeceríamos enormemente recibir la información antes del 30 de junio

Gracias por su tiempo y colaboración

ENTIDAD RESPONSABLE					
PAIS					
Persona de contacto y cargo					
Teléfono					
Mail					
1. DATOS GENERALES					
1.1. Censo de conductores	2019	2020	2021	2022	2023
1.2. Censo de vehículos *					
* Aparato/máquina automotor destinado a la locomoción o transporte y que está habilitado para circular por las vías o terrenos aptos para el tránsito. Incluye vehículos no motorizados (bicicletas) y motorizados (patinetas, motos, autos, camiones ligeros, camiones pesados, etc.), tanto eléctricos como de combustión					
2. DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO					
2.1. Nº DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO MORTALES *					
2.2. Nº DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO MORTALES *					
* Se incluyen todos los vehículos motorizados, peatones y ciclistas					
3. DATOS DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES					
3.1. Víctimas mortales					
3.2. Heridos graves					
3.3. Heridos leves					
Periodo de cómputo de víctimas (por ejemplo, a 24 horas, a 30 días, etc.)					
	SI	NO			
4. ¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito en general y accidente laboral de tránsito (ALT)?					



5. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT) EN PATINETA*	2019	2020	2021	2022	2023
5.1.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE CON PATINETA (no mortales)					
5.2.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE MORTALES CON PATINETA					
5.3.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION CON PATINETA (no mortales)					
5.4.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION MORTALES CON PATINETA					

* **Accidente Laboral de Tránsito en PATINETA:** Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía una patineta.
Accidente In Itinere: En desplazamiento entre el domicilio y el trabajo (desde o hacia).

6. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT) EN BICICLETA*	2019	2020	2021	2022	2023
6.1.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE EN BICICLETA (no mortales)					
6.2.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE MORTALES EN BICICLETA					
6.3.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION EN BICICLETA (no mortales)					
6.4.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION MORTALES EN BICICLETA					

* **Accidente Laboral de Tránsito en BICICLETA:** Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía una bicicleta (vehículo de dos ruedas por lo menos, que generalmente es accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas).

7. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT) EN MOTO*	2019	2020	2021	2022	2023
7.1.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE EN MOTO (no mortales)					
7.2.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE MORTALES EN MOTO					
7.3.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION EN MOTO (no mortales)					
7.4.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION MORTALES EN MOTO					

* **Accidente Laboral de Tránsito en MOTO:** Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía una motocicleta/moto: Vehículo automovilístico de dos, tres o cuatro ruedas cuya masa en vacío no excede de 400 kg. de peso. Se incluyen los vehículos con una cilindrada inferior a 50cc.

8. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT) DE PEATONES*	2019	2020	2021	2022	2023
8.1.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE DE PEATONES (no mortales)					
8.2.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE MORTALES DE PEATONES					
8.3.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION DE PEATONES (no mortales)					
8.4.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION MORTALES DE PEATONES					

* **Accidente Laboral de Tránsito de PEATONES:** Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado circulaba como peatón

9. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT) EN AUTO*	2019	2020	2021	2022	2023
9.1.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE EN AUTOS (no mortales)					
9.2.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE MORTALES EN AUTOS					
9.3.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION EN AUTOS (no mortales)					
9.4.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION MORTALES EN AUTOS					

* **Accidente Laboral de Tránsito en AUTO:** Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía o viajaba en carro (vehículo automovilístico destinado al transporte de personas, diferente de las motos o ciclomotores, y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo)

10. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT) EN CAMIÓN LIGERO*	2019	2020	2021	2022	2023
10.1.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE EN CAMIÓN LIGERO (no mortales)					
10.2.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE MORTALES EN CAMIÓN LIGERO					
10.3.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION EN CAMIÓN LIGERO (no mortales)					
10.4. Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION MORTALES EN CAMIÓN LIGERO					

* **Accidente Laboral de Tránsito en CAMIÓN LIGERO:** Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía o viajaba en un camión/vehículo ligero (vehículo con una masa máxima autorizada de hasta 3.500kg, destinado al transporte de personas y/o mercancías, diferentes de los turismos).

11. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT) EN CAMIÓN PESADO*	2019	2020	2021	2022	2023
11.1.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE EN CAMIÓN PESADO (no mortales)					
11.2.Nº DE ACCIDENTES (ALT) IN ITINERE MORTALES EN CAMIÓN PESADO					
11.3.Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION EN CAMIÓN PESADO (no mortales)					
11.4. Nº DE ACCIDENTES (ALT) EN MISION MORTALES EN CAMIÓN PESADO					

* **Accidente Laboral de Tránsito en CAMIÓN PESADO:** Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía o viajaba en un camión pesado (vehículo con una masa máxima autorizada superior a 3.500kg, destinado al transporte de mercancías o pasajeros).

Si quiere aportar algún comentario o información adicional, le agradeceríamos que lo indicara a continuación:

Muchas gracias por el esfuerzo y la dedicación prestadas para contestar este cuestionario. Su colaboración permitirá, sin duda, reducir en el futuro los accidentes laborales de tránsito



Ficha de recogida de datos de accidentes de trabajo de tránsito Ministerios de Trabajo

Por favor rellene los datos que aparecen en las casillas. Si tiene dudas sobre algún dato o información póngase en contacto con nosotros en los correos electrónicos que aparecen más abajo y le responderemos lo más rápidamente posible. Una vez cumplimentada la ficha, guárdela y envíela por e-mail a cualquiera de los correos electrónicos siguientes:

Javier Romaní jromani@fesvial.es
Ignacio Lijarcio ignaciolijarcio@fesvial.es

Agradeceríamos enormemente recibir la información antes del 30 de junio

Gracias por su tiempo y colaboración

ENTIDAD /ORGANIZACIÓN					
PAIS					
Persona de contacto y cargo					
Teléfono					
Mail					
				SI	NO
1. La legislación laboral de su país, ¿contempla los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo ?					
<i>NOTA: Se considera accidente de tránsito aquel en el que está involucrado al menos un vehículo en movimiento y hay víctimas (leves, graves o mortales)</i>					
(En caso de respuesta negativa en 1.) ¿Qué legislación da cobertura al accidente de tránsito en jornada laboral?					
				SI	NO
2. Existe un tipo de accidente de tránsito que puede ocurrir al trabajador durante el desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo (desde o hacia), denominado accidente "in itinere" . Este tipo de accidente, ¿está considerado como accidente de trabajo en la legislación laboral de su país?					
				SI	NO
3. Las empresas y organismos de su país, ¿están obligados a incorporar la evaluación del riesgo de los accidentes de tránsito ocurridos en jornada de trabajo?					
				SI	NO
4. POBLACIÓN OCUPADA Y POBLACIÓN EN DESEMPLEO	2019	2020	2021	2022	2023
4.1. Poblacion ocupada total (trabajando)					
4.2. Poblacion en situación de desempleo (sin trabajo, pero en búsqueda de empleo)					



5. DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (todo tipo de accidente laboral)	2019	2020	2021	2022	2023
5.1. N° DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA (no mortales)					
5.2. N° DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES					
* <i>Accidente de trabajo</i> : hecho imprevisto y no intencionado que se deriva del trabajo o está en relación con el mismo y causa una lesión a uno o más trabajadores provocándole una incapacidad temporal de al menos una jornada laboral . Se incluyen todos los accidentes de trabajo, sean del carácter que sean (en lugar y tiempo de trabajo, en tránsito al ir o volver al trabajo,...), incluidos los mortales, y que originen una indemnización o prestación económica por parte del sistema de seguridad social o de riesgos del trabajo del país. No se incluyen en este concepto las enfermedades ocupacionales declaradas o indemnizadas.					
6. DATOS TOTALES DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT)* (sólo accidentes de trabajo de tránsito)	2019	2020	2021	2022	2023
6.1. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT) CON BAJA (no mortales)					
6.2. N° ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT) MORTALES					
* <i>Accidente de Laboral de Tránsito (ALT)</i> : accidente de trabajo en el que esté implicado un vehículo					
7. VÍCTIMAS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO (ALT)					
7.1. Sobre el último año del cual se dispongan datos, indíquenos por favor, el número total de víctimas de accidentes laborales de tránsito (total víctimas, ya sean mortales, graves o leves)					
7.2. Sobre el último año del cual se dispongan de datos, indíquenos cómo se distribuyen las víctimas de accidentes de trabajo de tránsito según gravedad, edad, sexo y condición (conductor, pasajero o peatón)					
GRAVEDAD	%				
Fallecidos					
Heridos graves					
Heridos leves					
	100%				
EDAD	%				
Menos de 18 años					
Entre 18 y 25 años					
Entre 26 y 35 años					
Entre 36 y 45 años					
Entre 46 y 55 años					
Entre 56 y 65 años					
Más de 65 años					
	100%				
SEXO	%				
Hombres					
Mujeres					
	100%				
CONDICIÓN	%				
Conductores					
Pasajeros					
Peatones					
	100%				



8. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2019	2020	2021	2022	2023
8.1. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA QUE INVOLUCRAN INCAPACIDAD/BAJA MÉDICA DEL TRABAJADOR (no mortales)					
8.2. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA LABORAL MORTALES					
<p>* Accidente Laboral de Tránsito en Jornada: Hecho imprevisto y no intencionado que se deriva del trabajo o está en relación con el mismo y causa una lesión a uno o más trabajadores provocándole una incapacidad temporal de al menos una jornada laboral. En esta definición se incluyen todos los accidentes de trabajo, incluso los accidentes mortales, que ocurran en la jornada de trabajo habitual. Estarían también incluidos en este concepto los accidentes de tránsito (en el que esté implicado un vehículo) si están producidos dentro de la jornada de trabajo habitual, con vehículo de empresa o vehículo particular. En esta definición NO se incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Los accidentes que se producen en el desplazamiento habitual domicilio-centro de trabajo y centro de trabajo-domicilio, es decir los denominados habitualmente, "accidentes de trayecto" o "in itinere" · Los accidentes que tienen como consecuencia actos de violencia entre los trabajadores o actos de violencia externa (atentados, ...) · Las enfermedades profesionales declaradas, ni tampoco las indemnizadas. 					
9. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN-ITINERE*	2019	2020	2021	2022	2023
9.1. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO O IN-ITINERE CON INCAPACIDAD/BAJA MÉDICA (no mortales)					
9.2. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES					
<p>* Accidente Laboral de Tránsito In-Itinere: Accidente de trabajo que ocurre en el camino habitual, en cualquier dirección, que recorre el trabajador entre el lugar de trabajo y su residencia principal o secundaria, incluidos los desplazamientos al lugar donde suele tomar sus comidas, en el que esté implicado un vehículo.</p>					
10. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN PATINETA*	2019	2020	2021	2022	2023
10.1. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE EN PATINETA (no mortales)					
10.2. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE MORTALES CON PATINETA					
10.3. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA CON PATINETA (no mortales)					
10.4. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA MORTALES CON PATINETA					
<p>* Accidentes Laborales de Tránsito en PATINETA: Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía una patineta.</p>					
11. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN BICICLETA*	2019	2020	2021	2022	2023
11.1. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE EN BICICLETA (no mortales)					
11.2. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE MORTALES EN BICICLETA					
11.3. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA EN BICICLETA (no mortales)					
11.4. N° DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA MORTALES EN BICICLETA					
<p>* Accidentes Laborales de Tránsito en BICICLETA: Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía una bicicleta.</p>					



12. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN MOTO*	2019	2020	2021	2022	2023
12.1. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE EN MOTO (no mortales)					
12.2. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE MORTALES EN MOTO					
12.3. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA EN MOTO (no mortales)					
12.4. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA MORTALES EN MOTO					
* <i>Accidente Laborales de Tránsito en MOTO: Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el conductor conducía una motocicleta/ciclomotor</i>					
13. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO DE PEATONES*	2019	2020	2021	2022	2023
13.1. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE DE PEATONES (no mortales)					
13.2. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE MORTALES DE PEATONES					
13.3. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA DE PEATONES (no mortales)					
13.4. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA MORTALES DE PEATONES					
* <i>Accidente Laborales de Tránsito de PEATÓN: Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado circulaba como peatón</i>					
14. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN AUTOMÓVIL*	2019	2020	2021	2022	2023
14.1. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE EN AUTOMÓVIL (no mortales)					
14.2. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE MORTALES EN AUTOMÓVIL					
14.3. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA EN AUTOMÓVIL (no mortales)					
14.4. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA MORTALES EN AUTOMÓVIL					
* <i>Accidente Laboral de Tránsito en CARRO/AUTOMÓVIL: Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía o viajaba en automóvil. automóvil: Vehículo automóvil destinado al transporte de personas, diferente de las motos o ciclomotores, y que tenga, además del asiento del conductor,</i>					
15. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN CAMIÓN LIGERO*	2019	2020	2021	2022	2023
15.1. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE DE CAMIÓN LIGERO (no mortales)					
15.2. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO IN ITINERE MORTALES DE CAMIÓN LIGERO					
15.3. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA DE CAMIÓN LIGERO (no mortales)					
15.4. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA MORTALES DE CAMIÓN LIGERO					
* <i>Accidente Laboral de Tránsito en CAMIÓN LIGERO: Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía o viajaba en un camión/vehículo ligero (vehículo con una masa máxima autorizada de hasta 3.500kg, destinado al transporte de personas y/o mercancías, diferentes de los turismos).</i>					



16. DATOS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN CAMIÓN PESADO*	2010	2011	2012	2013	2014
16.1. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO O ITINERE DE CAMIÓN PESADO (no mortales)					
16.2. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO O ITINERE MORTALES DE CAMIÓN PESADO					
16.3. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA DE CAMIÓN PESADO (no mortales)					
16.4. Nº DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁNSITO EN JORNADA MORTALES DE CAMIÓN PESADO					

* *Accidente Laboral de Tránsito con CAMIÓN PESADO: Hace referencia a los accidentes laborales de tránsito cuando el trabajador accidentado conducía o viajaba en un camión pesado: Vehículo con una masa máxima autorizada superior a 3.500kg, destinado al transporte de mercancías o pasajeros.*

Si quiere aportar algún comentario o información adicional, le agradeceríamos que lo indicara a continuación:

Muchas gracias por el esfuerzo y la dedicación prestadas para contestar este cuestionario.

Su colaboración permitirá, sin duda, reducir en el futuro los accidentes laborales de tránsito



7. INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Cuadro resumen información obtenida	13
Tabla 2. Siniestros y víctimas fatales. Siniestralidad vial Argentina.	15
Tabla 3. Tramo horario de siniestros fatales. Siniestralidad vial Argentina.	15
Tabla 4. Tipo de siniestro (siniestros fatales). Siniestralidad vial Argentina.	16
Tabla 5. Sexo personas fallecidas. Siniestralidad vial Argentina.	16
Tabla 6. Edad personas fallecidas. Siniestralidad vial Argentina.	17
Tabla 7. Tipo de usuario (personas fallecidas). Siniestralidad vial Argentina.	17
Tabla 8. Siniestros laborales. Siniestralidad laboral Argentina.	18
Tabla 9. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Argentina.	19
Tabla 10. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Argentina.	19
Tabla 11. Edad víctimas siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Argentina.	19
Tabla 12. Sexo víctimas siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Argentina.	20
Tabla 13. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Bolivia.	21
Tabla 14. Fallecimientos según tipo de siniestro. Siniestralidad vial Bolivia.	22
Tabla 15. Personas heridas según tipo de siniestro. Siniestralidad vial Bolivia.	23
Tabla 16. Siniestros por hora del día. Siniestralidad vial Bolivia.	23
Tabla 17. Siniestros por tipo de vehículo. Siniestralidad vial Bolivia.	24
Tabla 18. Sexo persona conductora. Siniestralidad vial Bolivia.	24
Tabla 19. Edad persona conductora. Siniestralidad vial Bolivia.	25
Tabla 20. Accidentalidad laboral y laboral vial. Siniestralidad laboral Bolivia.	26
Tabla 21. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral Brasil.	27
Tabla 22. Gravedad víctimas. Siniestralidad laboral Brasil.	27
Tabla 23. Edad víctimas. Siniestralidad laboral Brasil.	28
Tabla 24. Sexo víctimas. Siniestralidad laboral Brasil.	28
Tabla 25. Víctimas viales. Siniestralidad vial Colombia.	30
Tabla 26. Tipo de usuario (fallecimientos). Siniestralidad vial Colombia.	30
Tabla 27. Tipo de persona usuaria (lesionadas). Siniestralidad vial Colombia.	31
Tabla 28. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Costa Rica.	32
Tabla 29. Edad víctimas fallecidas. Siniestralidad vial Costa Rica.	32



Tabla 30. Tipo de víctima. Siniestralidad vial Costa Rica.	33
Tabla 31. Sexo víctima. Siniestralidad vial Costa Rica.	33
Tabla 32. Siniestros laborales. Siniestralidad laboral Costa Rica.	34
Tabla 33. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Costa Rica.	35
Tabla 34. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Costa Rica.	35
Tabla 35. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Costa Rica.	35
Tabla 36. Edad víctimas ALT. Siniestralidad laboral Costa Rica.	36
Tabla 37. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad laboral Costa Rica.	36
Tabla 38. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Chile.	38
Tabla 39. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial Chile.	38
Tabla 40. Fallecimientos por tipo de siniestro. Siniestralidad vial Chile.	39
Tabla 41. Causa del siniestro. Siniestralidad vial Chile.	39
Tabla 42. Fallecimientos por causa del siniestro. Siniestralidad vial Chile.	40
Tabla 43. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral Chile.	41
Tabla 44. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral Chile.	41
Tabla 45. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral Chile.	42
Tabla 46. Víctimas ALT. Siniestralidad laboral Chile.	42
Tabla 47. ALT en jornada vs <i>in itinere</i> . Siniestralidad laboral Chile.	42
Tabla 48. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial El Salvador.	44
Tabla 49. Causa siniestros. Siniestralidad vial El Salvador.	45
Tabla 50. Personas usuarias vulnerables fallecimientos. Siniestralidad vial El Salvador.	45
Tabla 51. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral El Salvador.	46
Tabla 52. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral El Salvador.	47
Tabla 53. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral El Salvador.	47
Tabla 54. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral El Salvador.	47
Tabla 55. Víctimas ALT. Siniestralidad vial El Salvador.	48
Tabla 56. Edad víctimas ALT. Siniestralidad vial El Salvador.	48
Tabla 57. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad vial El Salvador.	49
Tabla 58. ALT en jornada. Siniestralidad vial El Salvador.	49
Tabla 59. ALT <i>in itinere</i> . Siniestralidad vial El Salvador.	49
Tabla 60. Siniestros. Siniestralidad vial España.	51
Tabla 61. Víctimas. Siniestralidad vial España.	51
Tabla 62. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial España.	52



Tabla 63. Tipo de vehículo implicado. Siniestralidad vial España.	52
Tabla 64. Edad de las víctimas. Siniestralidad vial España.	53
Tabla 65. Sexo de las víctimas. Siniestralidad vial España.	53
Tabla 66. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral España.	54
Tabla 67. Gravedad accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral España.	54
Tabla 68. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral España.	55
Tabla 69. Accidentalidad laboral de tráfico. Siniestralidad laboral España.	55
Tabla 70. Accidentalidad laboral de tráfico mortales. Siniestralidad laboral España.	56
Tabla 71. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Guatemala.	57
Tabla 72. Sexo de las víctimas. Siniestralidad vial Guatemala.	57
Tabla 73. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial Guatemala.	58
Tabla 74. Vehículos involucrados. Siniestralidad vial Guatemala.	58
Tabla 75. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral Guatemala.	59
Tabla 76. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral Guatemala.	59
Tabla 77. Siniestros laborales de tránsito. Siniestralidad laboral Guatemala.	60
Tabla 78. Víctimas ALT. Siniestralidad laboral Guatemala.	60
Tabla 79. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad laboral Guatemala.	60
Tabla 80. Condición víctimas ALT. Siniestralidad laboral Guatemala.	61
Tabla 81. ALT medio de transporte. Siniestralidad laboral Guatemala.	61
Tabla 82. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial México.	63
Tabla 83. Gravedad siniestro. Siniestralidad vial México.	63
Tabla 84. Condición fallecimientos. Siniestralidad vial México.	63
Tabla 85. Condición personas heridas. Siniestralidad vial México.	64
Tabla 86. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial México.	65
Tabla 87. Accidentalidad laboral. Siniestralidad vial México.	66
Tabla 88. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial México.	67
Tabla 89. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial México.	67
Tabla 90. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial México.	67
Tabla 91. Víctimas ALT. Siniestralidad vial México.	68
Tabla 92. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad vial México.	68
Tabla 93. Condición víctimas ALT. Siniestralidad vial México.	68
Tabla 94. ALT en jornada. Siniestralidad vial México.	69
Tabla 95. ALT <i>in itinere</i> . Siniestralidad vial México.	69



Tabla 96. Accidentalidad laboral. Siniestralidad vial Nicaragua.	71
Tabla 97. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial Nicaragua.	72
Tabla 98. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial Nicaragua.	72
Tabla 99. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Panamá.	73
Tabla 100. Víctimas por tipo de siniestro. Siniestralidad vial Panamá.	73
Tabla 101. Edad víctimas. Siniestralidad vial Panamá.	74
Tabla 102. Sexo víctimas. Siniestralidad vial Panamá.	74
Tabla 103. Víctimas. Siniestralidad vial Paraguay.	76
Tabla 104. Tipo de usuario fallecido. Siniestralidad vial Paraguay.	76
Tabla 105. Edad persona fallecida fallecido. Siniestralidad vial Paraguay.	77
Tabla 106. Sexo fallecido. Siniestralidad vial Paraguay.	77
Tabla 107. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Perú.	79
Tabla 108. Siniestros por hora del día. Siniestralidad vial Perú.	80
Tabla 109. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial Perú.	80
Tabla 110. Tipo de vehículo. Siniestralidad vial Perú.	81
Tabla 111. Género de las víctimas. Siniestralidad vial Perú.	81
Tabla 112. Tipo de usuario. Siniestralidad vial Perú.	82
Tabla 113. Accidentalidad laboral. Siniestralidad laboral Perú.	83
Tabla 114. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad laboral Perú.	84
Tabla 115. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial Perú.	84
Tabla 116. Accidentalidad laboral vial. Siniestralidad vial Perú.	84
Tabla 117. Gravedad víctimas ALT. Siniestralidad laboral Perú.	84
Tabla 118. Edad víctimas ALT. Siniestralidad laboral Perú.	85
Tabla 119. Sexo víctimas ALT. Siniestralidad laboral Perú.	85
Tabla 120. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Portugal.	87
Tabla 121. Gravedad víctimas. Siniestralidad vial Portugal.	87
Tabla 122. Tipo de vehículo. Siniestralidad vial Portugal.	88
Tabla 123. Condición de las víctimas. Siniestralidad vial Portugal.	88
Tabla 124. Sexo de las víctimas. Siniestralidad vial Portugal.	89
Tabla 125. Edad de las víctimas. Siniestralidad vial Portugal.	89
Tabla 126. Víctimas viales. Siniestralidad vial República Dominicana.	91
Tabla 127. Sexo del fallecido. Siniestralidad vial República Dominicana.	91
Tabla 128. Edad del fallecido. Siniestralidad vial República Dominicana.	92



Tabla 129. Tipo de persona fallecida. Siniestralidad vial República Dominicana.	92
Tabla 130. Tipo de siniestro mortal. Siniestralidad vial República Dominicana.	93
Tabla 131. Siniestros y víctimas. Siniestralidad vial Uruguay.	94
Tabla 132. Edad víctimas. Siniestralidad vial Uruguay.	94
Tabla 133. Tipo de siniestro. Siniestralidad vial Uruguay.	95
Tabla 134. Tipo de vehículo. Siniestralidad vial Uruguay.	95
Tabla 135. Rol víctimas. Siniestralidad vial Uruguay.	96
Tabla 136. Cuadro comparativo	97



8. REFERENCIAS

- Organización Mundial de la Salud (OMS). Informe Mundial de Seguridad Vial.
- Naciones Unidas. Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
- Naciones Unidas. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.
- Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS). Informes y recomendaciones sobre seguridad vial.
- Organización Internacional del Trabajo (OIT). Directrices sobre seguridad y salud en el trabajo y la siniestralidad vial.
- Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS) y Fesvial, Informe Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial Laboral en América Latina. Entregable 1: Diagnóstico de la siniestralidad vial laboral en América Latina. Disponible: <https://oiss.org/proyecto-plan-de-accion-para-la-promocion-de-la-seguridad-vial-laboral-en-america-latina-entregable-1/>
- Organización Internacional del Trabajo (OIT). Acción Global para la Prevención en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo. Disponible: <https://www.ilo.org/es/resource/introduccion-al-programa-de-la-oit-accion-global-para-la-prevencion-en-el>
- Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS), El Siniestro Laboral de Tránsito (ALT). Guía de actuación. Disponible: <https://oiss.org/wp-content/uploads/2021/12/EOSyS-12-ALTv5.pdf>



