

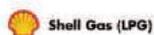
Siniestralidad y mortalidad vial

en el transporte
automotor
de pasajeros

Argentina
2014

Julio
2015

Confían en nosotros



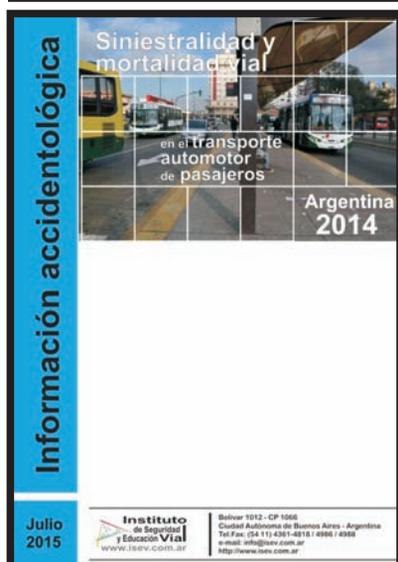
Director
Dr. Eduardo Bertotti

Consejeros Directivos
Dra. Marta Fernández
Dr. Hugo Vidal Fernández

Administración
Srta. M. Eugenia Bertotti

Atención al Asociado
Sra. Silvia Beltramini

Diseño y Comunicación
Lic. Ezequiel Basabe

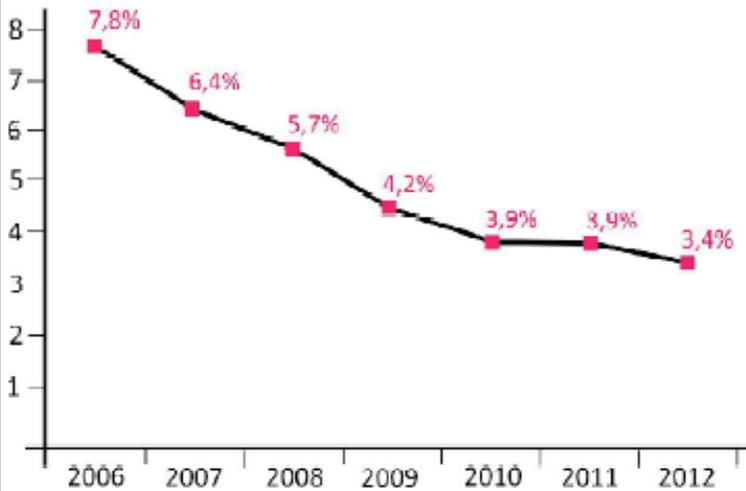


INDICE

-INTRODUCCION.....	5
-BREVE DESCRIPCION METODOLOGICA.....	6
-DESARROLLO.....	7
*Evolución de la siniestralidad en términos absolutos	
*Tasa de siniestralidad vial grave	
*Tasa de mortalidad vial	
-ESTADISTICAS COMPARADAS.....	12
-BUENAS PRACTICAS.....	14
-DATOS AGRUPADOS.....	15

La evolución de la accidentabilidad del Transporte Automotor de Pasajeros en la Siniestralidad Vial Grave de la República Argentina, muestra una marcada curva descendente en los últimos nueve

Evolución de la accidentabilidad en términos absolutos 2006 / 2012.



Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

Los accidentes graves en los que se ven involucrados los micros de larga distancia despiertan un significativo interés en la opinión pública, principalmente motivado por la trascendencia que los mismos adquieren con respecto a otros tipos de accidentes de tránsito. Años atrás existía una opinión popular que implicaba estos siniestros a los micros de doble piso, la cual fue desacreditada por un estudio técnico realizado por el INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial) donde demostró un alto grado de eficiencia de estos vehículos en materia de estabilidad y adherencia al suelo, resultando un 100% seguros para circular por rutas y caminos. A partir del año 2008 los micros de larga distancia implementaron limitadores de

velocidad electrónicos que imposibilitan al vehículo superar las velocidades máximas permitidas, constituyendo esto un aporte en cuanto a cultura preventiva y trabajo seguro.

Dentro de las enfermedades laborales registradas en año 2012 en este colectivo de trabajo, se encuentran las dorsopatías como principal causa, seguida por problemas en oído interno, tendones y sinoviales y músculos entre otras, como podemos observar en el siguiente gráfico.

EXTRAÍDO DEL MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS (SRT)

Índice de incidencia AT/EP e Índice de incidencia de fallecidos AT/EP - Transporte terrestre (Periodo 2003-2012)

Año	I. Incidencia AT/EP (por mil)	I. Incidencia de fallecidos AT/EP (por millón)
2003	104,4	323,1
2004	101,1	245,3
2005	96,5	407,8
2006	94,0	384,7
2007	97,5	351,4
2008	92,9	357,1
2009	88,2	230,2
2010	91,0	278,0
2011	91,8	387,8
2012	92,5	327,1

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

INTRODUCCION

Periódicamente tiene notoria difusión el tema de los transportes de pasajeros y los siniestros viales, generandose un debate amplio a través de los medios de difusión pública.

Como lo expresáramos en cada oportunidad este “debate” no es novedoso. Por el contrario, periódicamente (casi cada año), se plantea el mismo. Y similar situación ocurre con los otros usuarios de la vía pública.

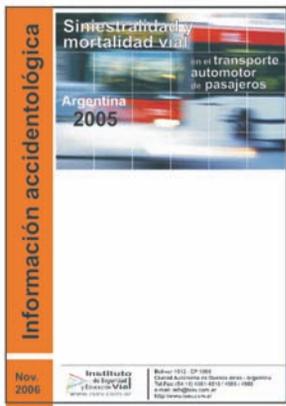
El ISEV viene desarrollando desde el año 2006 un Informe titulado **“SINIESTRALIDAD Y MORTALIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS”**.

El primero de ellos fue en el año 2006, y el segundo siete años después, para analizar el año 2012.

Frecuentemente se imputa grave responsabilidad en la materia, en forma alternativa, al transporte automotor de cargas, a los conductores de motos, a los ciclistas y hasta a los peatones. El denominador común de estos “debates” es que generalmente la visión se presenta “parcializada”. Y esta es, a nuestro criterio, una perversa forma de eludir la verdad: es la sociedad en su conjunto y sus integrantes, en cualquiera de los “roles” que ocupe en la vía pública, la que padece esta terrible “enfermedad” de los siniestros viales, como ajustadamente lo definieran la Organización Mundial de la Salud y las Naciones Unidas.

Per o , c o m o t a m b i é n l o señaláramos, “evidentemente por su importante naturaleza social, el transporte automotor de pasajeros concita el mayor interés. Los principios a los que aspira (aunque no siempre alcanza) de universalidad y de respuesta a la necesidad pública de la “movilidad social”, hacen poner especial énfasis en la seguridad de su prestación”.

Por ello, este Informe, en sus distintas ediciones siempre pretende dar respuesta a la pregunta que nos anima: **¿Cuan inseguro es el transporte automotor de pasajeros?.**



BREVE DESCRIPCIÓN METODOLOGICA

A-Índice eficiente

Cualquier profesional estadístico sabe que las mejores tasas ó índices son aquellas que evalúan los siniestros concretados (o producidos efectivamente) en función del grado de exposición al riesgo que el mismo se concrete.

En otras palabras: *“Es muy relativo el valor que arroje la cantidad de quemados si no se conoce la cantidad de sujetos que tenían posibilidad (riesgo) de quemarse”.*

Es este tipo de Tasas eficientes la que ha permitido consagrar al transporte aéreo como el medio más seguro de transporte.

El grado de exposición al “riesgo vial” en el Factor Vehículo se determina para la tasa de mortalidad (y de morbilidad) en función de la cantidad de sujetos expuestos (transportados) y la cantidad de espacio recorrido en circulación (kilómetros), o sea pasajeros/kms; y para la tasa de siniestralidad en función de la cantidad de vehículos y la cantidad de espacio recorrida en circulación (kilómetros), o sea vehículos/kms.

Construir tales datos no resulta tarea sencilla en nuestro país dada la escasa cantidad de fuentes precisas

Sin embargo, año tras años, se avanza en la materia. Hoy, la información es más precisa que allá en el 2005, cuando iniciáramos este tipo de Informes.

B-Las fuentes

Toda labor de análisis estadístico secundario que requiera del cruzamiento de variables primarias padecerá de los problemas derivados de la falta o precariedad de las segundas.

Salvar estas dificultades requiere de la aplicación de técnicas y procedimientos que aumentarán el margen de error del análisis estadístico secundario. Los resultados del presente poseen un margen de error que hemos estimado en +/- 3%.

Para el presente trabajo, en sus diversas etapas hemos usado las siguientes fuentes:

**Datos Oficiales CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte)*

**DNV (Dirección Nacional de Vialidad)*

**Banco Privado de Datos de Siniestralidad Vial Grave del ISEV*

**DNRPA (Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor).*

**Parque móvil de los Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros por Ómnibus en la Argentina - C3T-UTN y CNRT*

**Siniestralidad y Mortalidad en Transporte Automotor Pasajeros – ISEV -Diciembre 2006 IDEM - Año 2012*

**Parque móvil de los Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros por Ómnibus en la Argentina en el primer semestre de 2014 - C3T-UTN*

** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)*

**Manual de Buenas Prácticas del TPP (SRT)*

**Global status report on road safety 2013*

**Informe Asociación de Fabricas Argentinas de Componentes sobre Parque Automotor 2014.*

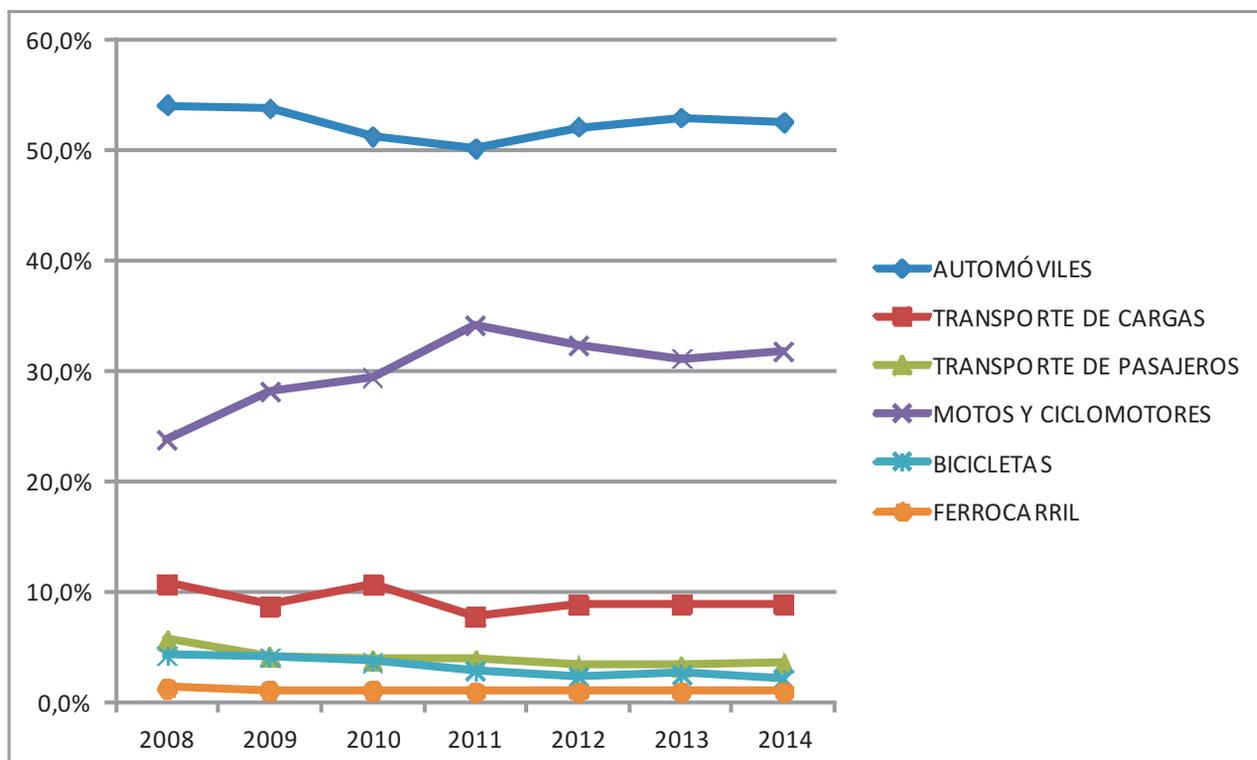
DESARROLLO

Evolución de la siniestralidad en términos absolutos

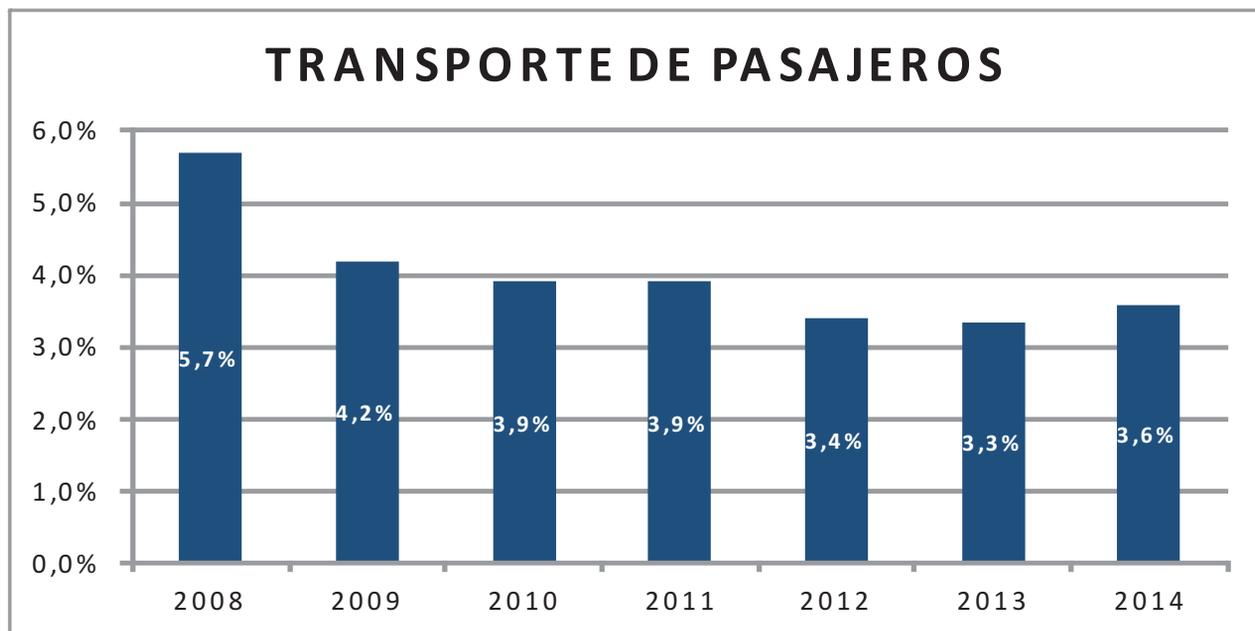
La evolución de la participación de las unidades del Transporte Automotor de Pasajeros en la Siniestralidad Vial Grave de la República Argentina muestra una evolución positiva y continua a través de los años. Evidentemente, desde hace 5 años que resulta difícil el “perforar” el piso alcanzado:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AUTOMÓVILES	54,1%	53,8%	51,3%	50,2%	52,1%	53,0%	52,6%
TRANSPORTE DE CARGAS	10,8%	8,8%	10,7%	7,8%	8,9%	8,9%	8,9%
TRANSPORTE DE PASAJEROS	5,7%	4,2%	3,9%	3,9%	3,4%	3,3%	3,6%
MOTOS Y CICLOMOTORES	23,8%	28,2%	29,4%	34,2%	32,3%	31,2%	31,8%
BICICLETAS	4,3%	4,1%	3,7%	2,9%	2,3%	2,6%	2,2%
FERROCARRIL	1,3%	1,1%	1,1%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%

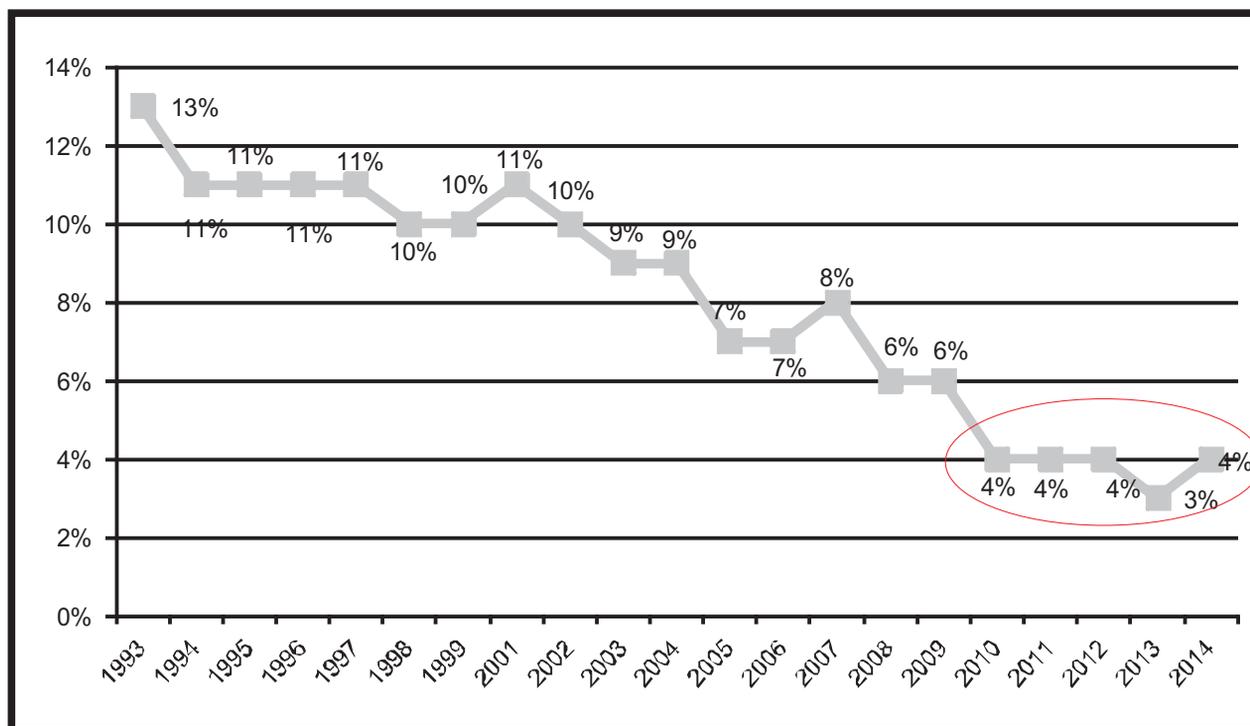
De forma gráfica podemos visualizarlo con mayor claridad:



Observemos la tendencia de la variable:



Ahora observemos la evolución de la participación vehicular en relación a la siniestralidad Vial grave en el período 1993-2014 .



Fuente: Banco de datos ISEV (Siniestralidad vial grave)

Las conclusiones son evidentes e incontrastables, demostrando (en términos absolutos) una mejora continua del sector en la participación siniestral grave en el territorio nacional. Sin embargo también es evidente que se alcanzó un “piso” difícil de perforar.

Pero vamos a profundizar en la variable de conformidad a la metodología aplicada en el Informe respecto al año 2012, en procura de índices aún más eficientes.

A continuación presentamos una tabla que permite comparar datos entre los períodos 2012 y 2014, remarcándose en verde aquellos valores que presentaron descenso.

	2012	2014	2014/2012
Siniestros Viales Graves (SVG)	12.635	15.910	25,92%
SGV Autos y Utilitarios	6.583	8.369	27,13%
SGV Transporte de Pasajeros	430	573	33,25%
Muertos Total	7.304	8.197	12,22%
Muertos Transporte Pasajeros	616	517	-16,07%
Km/Veh/Año (Est. CNRT) Interurbano	187.532	178.005	-5,08%
Km/Veh/Año (Est. CNRT) Urbano	75.609	68.897	-8,87%
Km/Veh/Año Autos	8.000	8.200	2,50%
Promedio Vehículo Pasajeros	19,1	22,4	17,2%
Carga Media Pasajeros General Automotor	1,5	1.6	6,6%

Las principales relaciones pueden observarse a continuación:

	2012	2014	2014/2012
% SGV Tte. Pasajeros / Total SGV	3,40%	3,60%	5,88%
% Mortalidad Tte. Pasajeros / Total Muertos	8,43%	6,30%	-25,26%

SINIESTRALIDAD

Coincidiendo con lo expresado respecto a la evolución del Sector Transporte Automotor de Pasajeros en términos absolutos, puede observarse a simple vista que dicho sector ha obtenido un incremento en la variable “siniestralidad” (cantidad de hechos graves en términos absolutos) en proporción la relación respecto al crecimiento general de los SVG totales es de un 5.88 % respecto a los valores de proporción de 2012 (0.20).

MORTALIDAD

Por el contrario, en la variable “Mortalidad”, la incidencia del Sector Transporte Automotor de Pasajeros alcanzó valores positivos en una reducción en términos absolutos del 16.07 % y aún mayor respecto a los valores de proporción de 2012 alcanzando una reducción de más una cuarta parte (25.26%).

Tasa de siniestralidad vial grave

Accidentes graves cada 100 millones km-veh.

Conforme ya lo expresáramos en otras oportunidades, esta tasa nos permite ponderar la cantidad de siniestros viales graves (que su consecuencia tenga como mínimo un lesionado con fractura - Grado 3 ONSER) en función a la exposición al riesgo y también compararla con la del total del Parque Automotor, a los efectos de ver su relación y evolución.

	Parque Automotor	SVG	KM/VEH/AÑO	TOT/KM/VEH	SGV/KM-VEH
Parque Automotor Gral. (*)	11.520.380	15.910	8.200	94.467.116.000	16,84
Transporte Pasajeros (**)	37.780	573	123.451	4.663.978.737	12,29
(*) AFAC (**) CNRT - C3T UTN //ISEV					

(*) Ver Estadísticas CNRT y C3T-UTN

Desagregado de Servicios de la Nación

Omnibus LD Larga Distancia: servicios de línea regulares, servicios de Turismo, Servicios Ejecutivos

Omnibus CD - Corta y MD Media

Km./ vehículo urb	68897
Km./ vehículo inturb	178005
Prom Km./ vehículo	123451

Conclusión 1

La Tasa de Siniestralidad del Transporte Automotor de Pasajeros ponderada en función de los kilómetros recorridos, si bien creció respecto al 2012 es una cuarta parte menor y se ubica por debajo del promedio general de todos los vehículos (además de ellos motos y camiones).

Continúa además en este ítem un “agente” distorsivo compuesto por bicicletas y ferrocarril que no pudo resolverse por falta de información confiable en cuanto a número y kms. recorridos (que justifica en gran parte el factor de error mencionado al inicio).

La Tasa de Siniestralidad del Transporte Automotor de Pasajeros ponderada en función de los kilómetros recorridos del año 2005 era de 20.9, o sea casi el doble de la registrada en 2012 (10.89). En el año 2014 dicha Tasa alcanzó un **12,29 (es decir un 42 % menos que en 2005 y un .12,8 % más que en 2012)**

Tasa de mortalidad vial

Muertos cada 100 millones pasajeros / kms.

En este caso el grado de exposición de riesgo se pondera en función de la cantidad de **sujetos** expuestos (pasajeros) y el **espacio** durante el cual están “en riesgo” (kilómetros).

	Parque Automotor	MUERTOS	TOT/KM/VEH	CARGA MEDIA	PASAJ-KM	MUE/PAS-KM
Parque Automotor Gral.	11.520.380	8.197	94.467.116.000	1,6	151.147.385.600	5,42
Transporte Pasajeros (*)	37.780	517	4.663.978.737	22,44	104.636.362.956	0,49

(*) AFAC (**) CNRT - C3T-UTN /// ISEV

(**) Ver Estadísticas CNRT y C3T-UTN

Desagregado de Servicios de la Nación

Omnibus LD Larga Distancia: servicios de línea regulares, servicios de Turismo, Servicios Ejecutivos

Omnibus CD - Corta y MD Media

Carga med urb	20,79
Carga med interurb	24,08
Carga Media Prom	22,44

Conclusión 2

La Tasa de Mortalidad Vial del Transporte Automotor de Pasajeros ponderada en función de los Pasajeros / Kilómetros es menor casi en una relación 1 a 10 partes de la Total Vehículos (menos de 1 cada 10 muertos - 9.05 %).

Este tipo de tasa es la más ajustada a la realidad ya que pondera el grado de exposición al riesgo determinado por la cantidad de sujetos expuestos y la cantidad de kilómetros en riesgo. Sobre esta tasa se fundamenta que el medio de transporte más seguro es el aéreo.

Continuando con el criterio del Informe 2012, a diferencia del Informe del año 2005, hemos realizado la comparación con el Total del Parque Automotor y no sólo con el correspondiente a Autos y Utilitarios, en función de la enorme variabilidad que implicó la participación de Motos y Ciclomotores (del 10 % en 2005 al 32 % en 2012) en la siniestralidad vial grave.

En relación al año 2012 la Tasa de Mortalidad Vial del Transporte Automotor de Pasajeros ponderada en función de los Pasajeros / Kilómetros SE REDUJO de 0.82 a 0.49 MUERTOS cada 100,000,000 Pasajeros/Kms. en 2012 (y muy lejos del 1.07 de 2005). Podemos afirmar que esta Tasa se ha reducido a la mitad.

ESTADÍSTICAS COMPARADAS

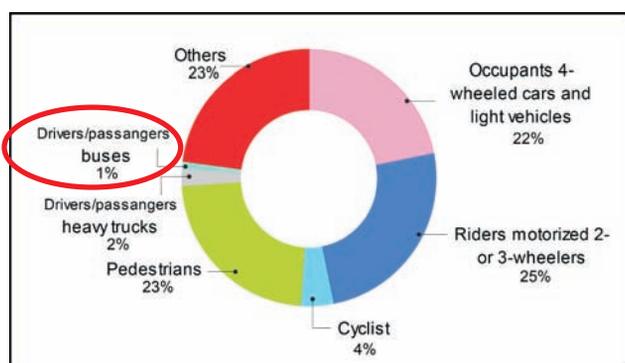
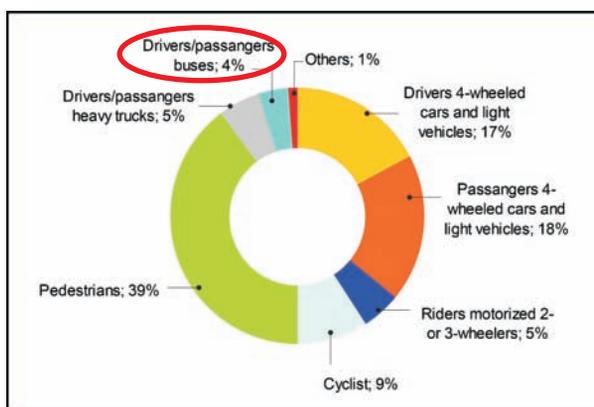
Resulta realmente muy difícil establecer comparaciones válidas con otras naciones, en función de la gran dispersión metodológica que utiliza cada una de ellas para evaluar su situación en la materia.

Así, mientras algunas naciones compulsan por índices en función de la población, otras lo hacen por la cantidad de sus automotores. Las naciones europeas más evolucionadas lo desarrollan por tasas de pasajero-km o, por lo menos por Km- Veh recorridos.

Esto se ha hecho evidente en el último Informe Mundial colectado por la Organización Mundial de la Salud (Global status report on road safety 2013), donde cada Nación presentó diversos parámetros.

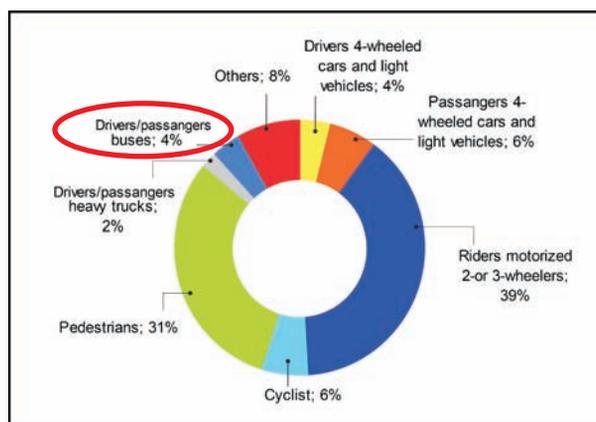
Transcribimos algunos de los más cercanos a efectos de una comparación relativa:

CHILE:
Denuncia para el año 2010 una incidencia (directa- Conductores y Pasajeros propios - No incluye atropellos ni terceros) del Transporte de Pasajeros en la Mortalidad del orden del 4 % .



COLOMBIA:
Denuncia para el año 2010 una incidencia (directa- Conductores y Pasajeros propios - No incluye atropellos ni terceros) del Transporte de Pasajeros en la Mortalidad del orden del 4 % .

BRASIL:
Denuncia para el año 2009 una incidencia (directa- Conductores y Pasajeros propios - No incluye atropellos ni terceros) del Transporte de Pasajeros en la Mortalidad del orden del 1 % . Por su parte, en materia de siniestralidad vial la ANTT denuncia una Tasa de Siniestralidad Vial de 20 a 24 cada cien millones km/veh.



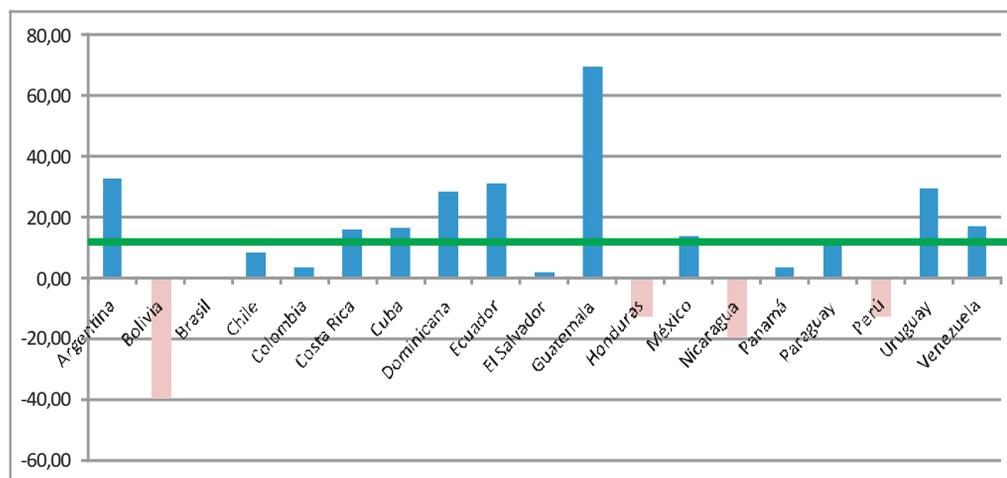
La siguiente TABLA básica de índices de siniestralidad vial, tiene como base el año 2011/2012.

TABLA BASICA DE INDICES DE SINIESTRALIDAD VIAL (BASE 20 11/2012)						
PAIS	A	B	C	D	E	F
Argentina	7304	17,69	731,2	4,13	5,62	8,66
Bolivia	1425	13,72	1180,9	8,61	9,08	8,71
Brasil	42000	20,42	836,7	4,10	6,44	11,82
Chile	1890	11,36	545,2	4,80	4,19	4,83
Colombia	7100	15,52	1728,4	11,14	13,30	11,04
Costa Rica	453	9,74	378,1	3,88	2,91	4,41
Cuba	790	7,08	-	-	-	17,14
Dominicana	1865	18,49	1255,2	6,79	9,66	32,99
Ecuador	2908	18,74	1876,1	10,01	14,43	16,77
El Salvador	1365	21,83	1832,2	8,39	14,09	13,85
Guatemala	1061	7,38	442,1	5,99	3,40	14,74
Honduras	1600	19,28	1312,1	6,80	10,09	11,46
México	27776	24,05	998,8	4,15	7,68	17,31
Nicaragua	883	14,54	1729,8	11,89	13,31	9,75
Panamá	549	15,88	1037,9	6,54	7,98	24,74
Paraguay	1560	23,38	2039,2	8,72	15,69	25,31
Perú	5265	17,47	2462,8	14,10	18,94	7,19
Uruguay	510	15,52	709,3	4,57	5,46	5,57
Venezuela	6250	21,03	1513,5	7,20	11,64	14,29
GENERAL	112554	19,24	985,8	5,12	7,58	11,50

- A. Muertos en Accidentes de Tránsito (Dato "duro" corregido por coef. ONU)
- B. Tasa de Mortalidad por cada 100.000 habitantes.
- C. Tasa de Mortalidad por cada 1.000.000 de vehículos. Pque. Automotor no contabiliza Motos
- D. Índice de Motorización Social (Cantidad de Habitantes por Vehículo). Pque. Automotor no contabiliza Motos
- E. Tasa de Mortalidad por cada 100.000.000 km/veh. Índice ISEV – BASE (100 = 13.000). Ver Nota
- F. Tasa de Mortalidad por cada 100.000.000 km/veh. Índice ISEV Base 2009/2010

El ISEV desde el año 2000 desarrolla el **“Reporte MERCOSUR y LATINOAMERICANO”**. El gráfico aquí presentado corresponde al período 2011/12 con la Tasa General de Mortalidad cada 100 mil habitantes.

EVOLUCIÓN PORCENTUAL TASA DE MORTALIDAD VIAL Muertos c/ 100.000 hab. 2012/2010



Línea verde: Media Latinoamericana (10,42 %)

BUENAS PRACTICAS

En el Primer informe del año 2005 hacíamos mención a las incipientes “Buenas prácticas” en seguridad vial que se encontraban llevando a cabo empresas de transporte de pasajeros, sector que junto con el asegurador permitieron impulsar una norma específica como es la Norma IRAM 3810.

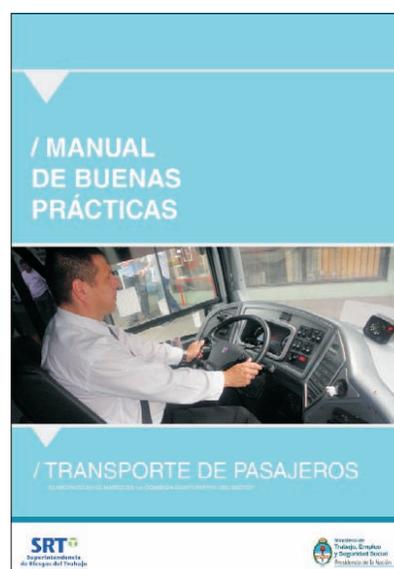
En el anterior informe de 2012 presentamos la novedad de decenas de empresas de transporte certificadas en Norma IRAM 3810, siendo un hecho que merece ser analizado en sus efectos. De tal manera afirmábamos que la baja en la siniestralidad vial de un país o un sector determinado no se produce por que sí, sino que responde a acciones concretas y posibles de ser demostrables.

En el presente muchas empresas planifican certificar la Norma ISO 39.001 de Gestión de la Seguridad Vial.

A nuestro criterio esta Norma ISO, es una herramienta fundamental (no la única) para “perforar” el piso de mejoras obtenidas por el sector en materia de siniestralidad vial de los últimos CINCO AÑOS.

Hoy, se suma a la “caja de herramientas” el MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS del área de riesgo laboral. Dicho manual ha sido confeccionado con el aporte del sector privado (empresario y sindical) en la órbita de la Superintendencia de Riesgo del Trabajo y está dirigido en esta primera etapa a los servicios de media y larga distancia.

En Argentina, aproximadamente 64 millones de pasajes se venden por año, cifra que destaca la importancia y necesidad de movilización con diversos fines, desde recreativos, turísticos, laborales hasta educativos. Los ómnibus de larga distancia conectan aproximadamente 1800 destinos nacionales, como así también nos une con los países vecinos de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Este sector de servicios está compuesto por empresas que en su totalidad proceden de capitales nacionales y reciben el aporte de subsidios de Nación para su actividad.



DATOS AGRUPADOS

Datos base 2005

- Siniestros Viales Graves: 14.526 (Total país)
 - Siniestros Viales Graves Autos y Utilitarios: 9.021 (62,10 % del Total)
 - Siniestros Viales Graves Transporte Pasajeros (*): 1.075 (7,40 % del Total)
- (*) Agrupa todos los protagonizados por vehículos de transporte de pasajeros (LD,MD y CD).
- Muertos Total: 10.351
 - Muertos en Siniestros con Transporte Pasajeros: 1.074
 - Parque Automotor “vivo” u operativo: 7.617.358
 - Autos y Utilitarios: 5.891.083
 - Pasajeros (Ómnibus, Colectivos y Minibús): 50.275

Datos de Servicios de Pasajeros Nacionales:

- Km/Veh/Año (kilómetros recorridos por año por unidad)
 - -Interurbano: 184.800 (Est. ISEV) 185.067 (Est. CNRT)
 - -Urbano (CD y MD): 80.400
 - -Autos y Utilitarios: 6.000
 - -Promedio Vehículo Automotor Total: 10.000
- Carga Media Pasajeros / IPK
 - -Interurbano: 24 / 0.08
 - -Urbano: 15 / 2.17
 - -Promedio Vehículo Pasajeros: 19.5
 - Carga Media Pasajeros General Automotor (todos los vehículos): 1.4

Datos base 2012

- Siniestros Viales Graves: 12.635 (Total país)
 - Siniestros Viales Graves Autos y Utilitarios: 6.583 (52,15 % del Total)
 - Siniestros Viales Graves Transporte Pasajeros (*): 430 (3,40 % del Total)
- (*) Agrupa todos los protagonizados por vehículos de transporte de pasajeros (LD,MD y CD).
- Muertos Total: 7.304
 - Muertos en Siniestros con Transporte Pasajeros: 616
 - Parque Automotor “vivo” u operativo: 10.485.859
 - Autos y Utilitarios: 8.116.055
 - Pasajeros (Urbanos: 29939 / Interurbanos: 8968): 38907

Datos de Servicios de Pasajeros Nacionales:

- Km/Veh/Año (kilómetros recorridos por año por unidad)
 - -Interurbano: 188.300 (Est. ISEV) 187.532 (Est. CNRT)
 - -Urbano (CD y MD): 75.609
 - -Autos y Utilitarios: 8.000
 - -Promedio Vehículo Automotor Total: 12.000
- Carga Media Pasajeros / IPK
 - -Interurbano: 26 / 0.06
 - -Urbano: 19 / 2.19
 - -Promedio Vehículo Pasajeros: 19.1
 - -Carga Media Pasajeros General Automotor (todos los vehículos): 1.5

- Siniestros Viales Graves: 15.910 (Total país)
- Siniestros Viales Graves Autos y Utilitarios: 8.369 (52,60 % del Total)
- Siniestros Viales Graves Transporte Pasajeros (*): 573 (3,60 % del Total)

(*) Agrupa todos los protagonizados por vehículos de transporte de pasajeros (LD,MD y CD).

- Muertos Total: 8.197
- Muertos en Siniestros con Transporte Pasajeros: 517
- Parque Automotor "vivo" u operativo: 11.520.380
- Autos y Utilitarios: 9.988.169
- Pasajeros (Urbanos: 24.978 / Interurbanos: 12.802): 37.780

Datos de Servicios de Pasajeros Nacionales:

Km/Veh/Año (kilómetros recorridos por año por unidad)

- -Interurbano: 181.000 (Est. ISEV) 178.005 (Est. CNRT)
- -Urbano (CD y MD): 68.897
- -Autos y Utilitarios: 8.200
- -Promedio Vehículo Automotor Total: 12.500

Carga Media Pasajeros / IPK

- -Interurbano: 24,08 / 0,05
- -Urbano: 20,79 / 2,38
- -Promedio Vehículo Pasajeros: 22,44
- -Carga Media Pasajeros General Automotor (todos los vehículos): 1.6

Instituto de Seguridad y Educación Vial

El ISEV – Instituto de Seguridad y Educación Vial -, es un centro privado, dedicado al estudio e investigación en las materias de tránsito, transporte, educación y seguridad vial, cuyo objetivo es llevar a cabo acciones de asesoramiento, asistencia técnica y capacitación.

Creado en marzo de 1985, viene desarrollando una intensa labor en las materias específicas, con creciente participación en trabajos con empresas del sector privado y organismos públicos (del orden municipal, provincial y nacional), a quienes brinda sus servicios de manera constante.

Asimismo, a lo largo de toda su trayectoria, ISEV ha logrado consolidar una red de contactos con instituciones y especialistas nacionales e internacionales, lo que le permite acceder a la más vasta información, logrando de esta forma una actualización constante y permanente.

De esta manera y con el objetivo puesto en la calidad, la docencia y la capacitación, es que ISEV intenta día a día extender su campo de actividad, comprometiéndose con la seguridad vial de Argentina y de la región.

Accidentología vial

El abordaje de la accidentología vial por parte del ISEV se lleva a cabo por medio de la investigación de siniestros concretos (Informes técnico accidentológicos) así como también mediante el análisis macro accidentológico que se concreta en la realización de informes (de evolución siniestral, de costos, etc.), la confección de Hojas de ruta accidentológicas y diversas publicaciones que informan sobre indicadores de siniestralidad vial por medio del Observatorio de Seguridad Vial.

La información accidentológica vial producida por el ISEV abarca a nuestro país, así como también al Mercosur y Latinoamérica.