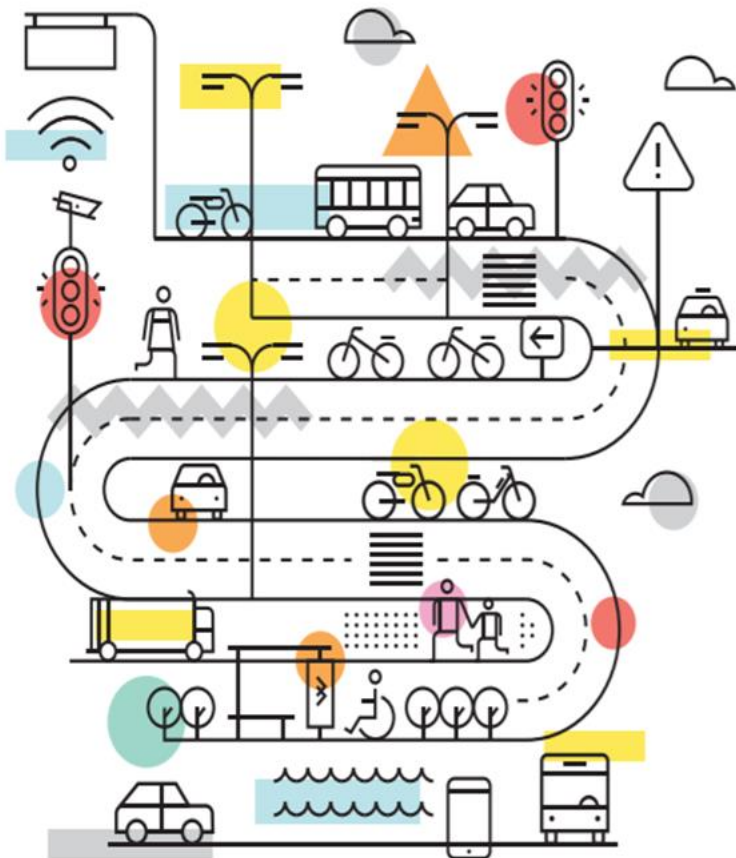


PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL

2019 - 2020



Informe:

**Siniestralidad
Vial**

**Primer
Semestre 2019**

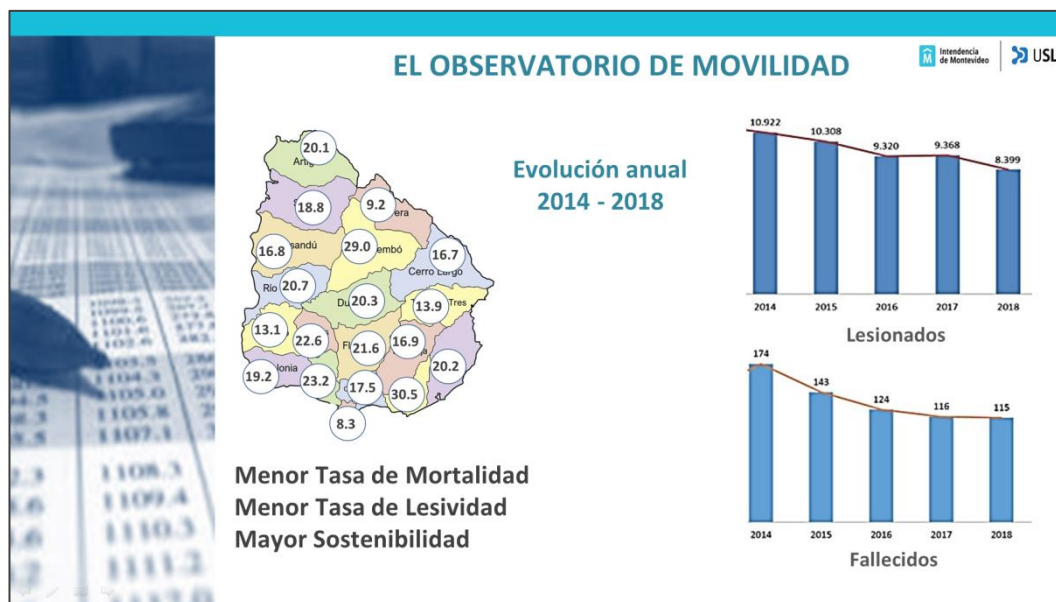
**Dirección de Movilidad
Unidad de Siniestralidad y Lesividad Vial
Observatorio de Movilidad
22 de julio 2019**

Consideraciones previas

El análisis de los Datos es una herramienta de Gestión que permite establecer los resultados de las acciones que se miden en términos de protección de la vida en las vías públicas.

Un análisis Semestral debe estar inmerso en el contexto de la evolución histórica de la lesividad y mortalidad en nuestras vías públicas. Por otro lado, las conclusiones en materia de éxito o fracaso de las Políticas de Seguridad Vial deben ser realizadas en períodos no menores a cinco años.

No obstante ello, el estudio de períodos semestrales permite realizar una evaluación en tiempo real lo que habilita establecer las correcciones necesarias al Plan establecido.



El quinquenio 2014-2018 ubica al Departamento de Montevideo con la menor Tasa de Mortalidad en el país. En 2018 se registraron 528 fallecidos en nuestro país, 115 en Montevideo y 413 en el resto del territorio nacional.

Las metas propuestas en la Década de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas, tiene su aplicación tanto a nivel Nacional como Departamental en nuestros países y por lo tanto las Buenas Prácticas se transforman en herramientas de acción para su aplicación en territorio.

La metodología aplicada en la Dirección de Movilidad en cuanto a la Planificación Departamental pretende ser, en base a los resultados un aporte para la acción a nivel nacional.

1. Introducción

El presente resumen estadístico se construyó en base a la información producida por el Observatorio de Movilidad de la Intendencia de Montevideo en base a los datos obtenidos de SINATRÁN (Sistema de Información Nacional de Tránsito), accediendo al Portal Geográfico Ciudadano, utilizando datos oficiales del Ministerio del Interior, procesados a través del Sistema de Gestión de Seguridad Pública (SGSP). El análisis corresponde a la Unidad de Siniestralidad y Lesividad Vial (USL).

1.1. Definiciones

1.1.1. Siniestro de tránsito

Se entiende siniestro de tránsito como aquel que resultó de la colisión y otro tipo de impacto con implicación de al menos un vehículo en movimiento o un peatón involucrado, que tenga lugar en una vía pública o privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada. Es un evento donde participan una o más causas identificables y que puede ser evitable o prevenible.

1.1.2. Lesionados

Toda persona que resulta con algún grado de lesión como resultado de un siniestro de tránsito. Se refiere a la totalidad de lesionados independiente de su gravedad incluyendo a los fallecidos hasta los 30 días después del siniestro. Incluye los dos puntos siguientes: fallecidos y heridos.

1.1.3. Heridos

Toda persona involucrada en un siniestro de tránsito que sufre heridas de diversa magnitud pero que no llegan a causarle la muerte. Es una parte del total de lesionados que se etiquetan en heridos graves y leves.

1.1.4. Siniestros con heridos y/o fallecidos

En caso que en el siniestro participen solo heridos leves, el siniestro se califica como leve. En caso que en el siniestro participe al menos un herido grave pero ningún fallecido, el siniestro se etiqueta como siniestro grave. En caso que como resultado del siniestro exista al menos un fallecido, el siniestro se etiqueta como siniestro fatal.

1.1.5. Fallecidos

Toda persona que estuvo involucrada en un siniestro de tránsito y que resultó fallecida en el lugar, o fallecida en un centro de asistencia hasta 30 días después de producido el mismo.

1.1.6. Usuarios vulnerables

Se considera usuario vulnerable a todo usuario que al momento del siniestro empleaba como modo de transporte una motocicleta, una bicicleta o era un peatón.

1.1.7. Severidad de las Lesiones

La definición de Graves y Leves surge de la información aportada por las Unidades Móviles que asisten a las víctimas en la escena como diagnóstico primario.

1.1.8. Jurisdicciones

La estructura departamental del punto de vista de la siniestralidad, como el resto del país se divide en jurisdicción departamental (vías urbanas-suburbanas) y jurisdicción nacional (rutas). A los efectos de simplificar este concepto los datos se agrupan en Ciudad y Rutas.

1.1.9. Referencia comparativa

La comparación de datos se realiza con referencia a 2015 a los efectos de evaluar la evolución en el período de cinco años.

1.2. Resumen ejecutivo

En los primeros 6 meses del año 2019, período que se extiende del 1 de enero al 30 de junio, se registraron en el Departamento un total de 4.108 lesionados en siniestros de tránsito, un 22% menos que en igual período de 2015.

Como consecuencia de estos siniestros fallecieron 54 personas en lo que va de 2019, lo que representa una disminución de un 29% en el quinquenio.

En lo referido a la cantidad de heridos graves, la disminución es del 37,4% y del 20% en los heridos leves.

En cuanto a la edad de los fallecidos y heridos graves, que suman 493 personas, la franja etaria con mayor incidencia es entre 20 y 24, años (18,6% del total), con una fuerte predominancia de la motocicleta como modo de transporte de dichos usuarios (un 80,4 % de ellos). A esta franja siguen en cantidad las personas de entre 25 y 29 y aquellas mayores de 60 años, estos últimos con una predominancia marcada en el rol de peatones (62% de ellos).

A su vez, si se focaliza en las vías de la ciudad en las cuales la Intendencia de Montevideo está tomando acciones en el marco del Plan Departamental de Seguridad Vial (se excluyen las rutas del departamento), se logró una reducción muy significativa en la cantidad de fallecidos. Se trata de una caída del 44,4%, pasando de 54 fallecidos en la primera mitad de 2018 a 30 en la de 2019. Es este el menor guarismo desde 2013.

Del total de los fallecidos en el Departamento, cuando se analiza el rol del usuario y modo de transporte, se observa para el primer semestre de 2019 que casi el 80% era un usuario vulnerable (motociclista, peatón, ciclista). Cuando se analiza la vía donde ocurrió el siniestro, en las vías urbanas (ciudad) es muy marcada la incidencia de los usuarios vulnerables llegando a ser un 90% de los fallecidos en el primer semestre de 2019. Por otro lado, cuando analizamos rutas, casi un 35% circulaban en un automóvil o camioneta.

2. Datos del departamento en forma global (ciudad y rutas)

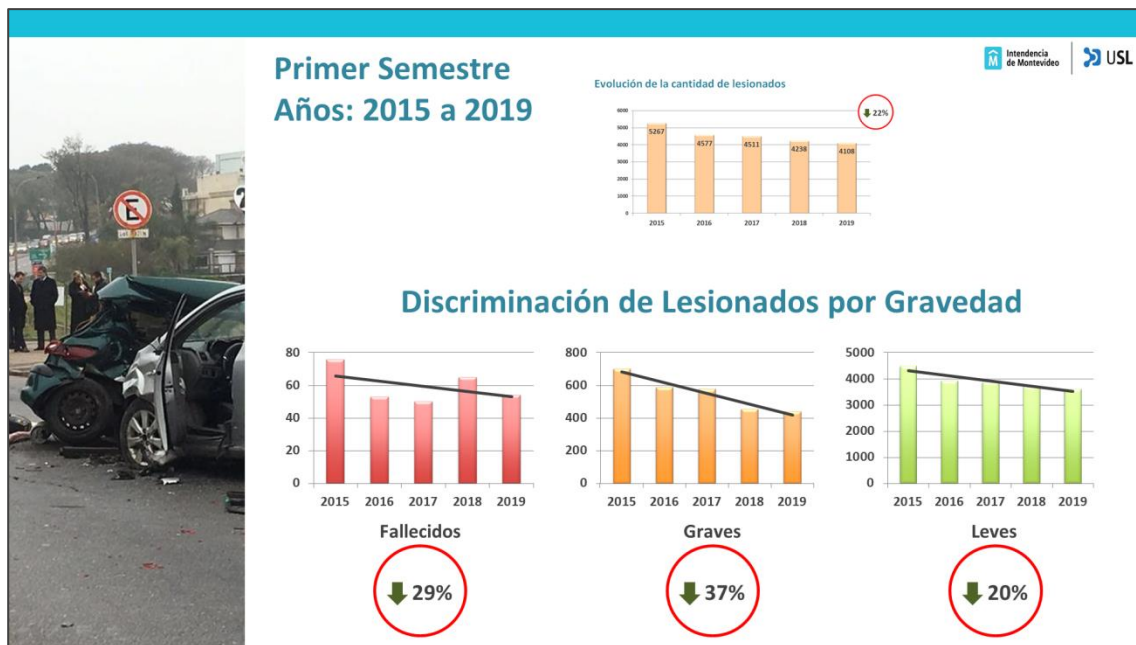
2.1. Lesionados

En cuanto a la cantidad de personas que resultan lesionadas en siniestros de tránsito, se registra una **caída en el total de lesionados de 22%, y de 29% en el total de fallecidos.**

Tabla 1-Total de lesionados por año – 1er semestre

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	76	702	4.489	5.267
Primer semestre 2016	53	589	3.935	4.577
Primer semestre 2017	50	578	3.883	4.511
Primer semestre 2018	65	456	3.717	4.238
Primer semestre 2019	54	439	3.615	4.108

Gráfico 1- Evolución de Lesionados según gravedad



A continuación, se lista el **total de lesionados según el modo de transporte** en que se desplazaban: automovilistas, motociclistas, peatones y ciclistas (usuarios vulnerables).

2.1.1. Automovilistas lesionados

Tabla 2-Total de automovilistas lesionados por año – 1er semestre

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	7	82	1.053	1.142
Primer semestre 2016	5	73	1.016	1.094
Primer semestre 2017	7	71	912	990
Primer semestre 2018	7	54	988	1.049
Primer semestre 2019	9	58	978	1.045

2.1.2. Motociclistas lesionados

Tabla 3-Total de motociclistas lesionados por año – 1er semestre

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	41	422	2.141	2.604
Primer semestre 2016	25	354	1.840	2.219
Primer semestre 2017	28	337	1.878	2.243
Primer semestre 2018	29	276	1.786	2.091
Primer semestre 2019	21	279	1.708	2.008

2.1.3. Peatones lesionados

Tabla 4-Total de peatones lesionados por año – 1er semestre

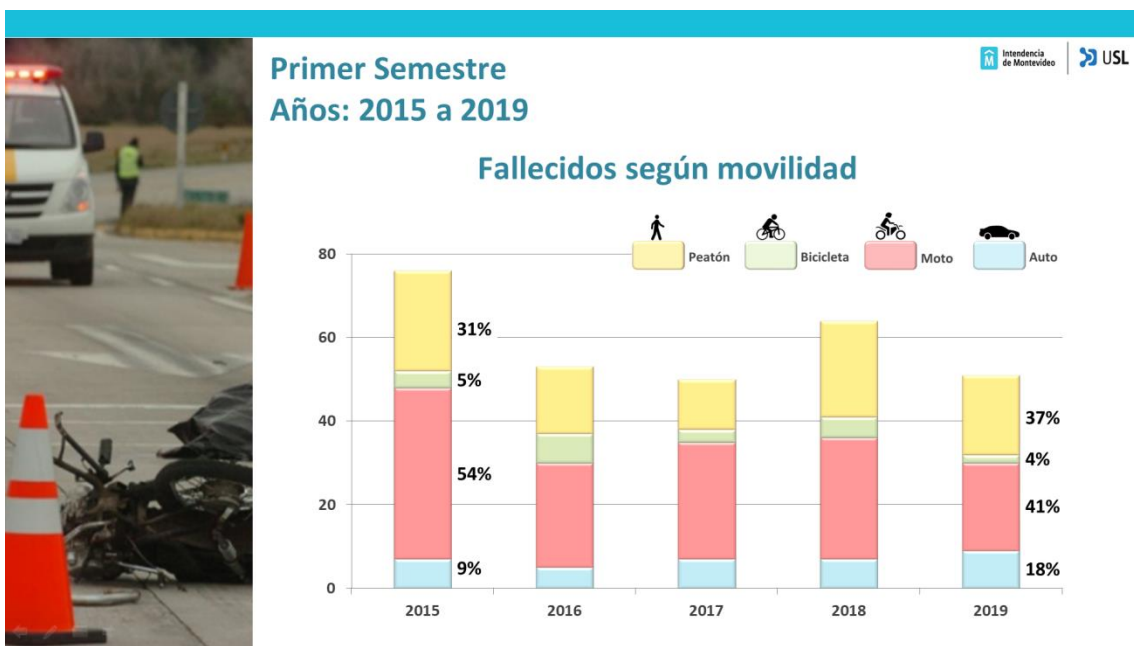
	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	24	145	763	932
Primer semestre 2016	16	122	665	803
Primer semestre 2017	12	126	663	801
Primer semestre 2018	23	91	520	634
Primer semestre 2019	19	79	510	608

2.1.4. Ciclistas lesionados

Tabla 5-Total de ciclistas lesionados por año – 1er semestre

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	4	34	192	230
Primer semestre 2016	7	24	177	208
Primer semestre 2017	3	24	227	254
Primer semestre 2018	5	18	221	244
Primer semestre 2019	2	13	207	222

El siguiente gráfico muestra la evolución de los fallecidos según su movilidad.



2.1.5. Edad y modo de transporte en los fallecidos y heridos graves en el primer semestre 2019

Tabla 6-Edad y modo de transporte en los fallecidos y heridos graves

Grupo etario	Moto	Auto	Ómnibus	Bicicleta	Peatón	Camión	Otros/SData	Total
0 a 4	2	3	0	0	1	0	0	6
4 a 9	2	1	0	1	1	0	0	5
10 a 14	2	0	1	1	3	0	0	7
15 a 19	29	0	0	1	4	0	0	34
20 a 24	74	8	0	0	7	1	2	92
25 a 29	43	9	0	1	4	0	1	58
30 a 34	40	6	0	0	2	0	0	48
35 a 39	26	8	0	2	9	3	0	48
40 a 44	24	6	0	3	4	1	1	39
45 a 49	14	5	0	2	6	0	0	27
50 a 54	13	9	0	2	9	0	0	33
55 a 59	12	1	0	0	5	0	0	18
60 o más	11	8	1	1	36	1	0	58
Sin datos	8	3	0	1	7	1	0	20
Total	300	67	2	15	98	7	4	493

En cuanto a la edad de los fallecidos y heridos graves -que sumados representan 493 personas-, la franja etaria con mayor incidencia es la de 20 a 24 años representando el 19%, seguida por la franja de 25 a 29 años con un 12%. Sin embargo, dentro de los peatones la franja con mayor incidencia es la de 60 o más con un 37%. Es de notar el peso del modo de desplazamiento como motociclistas en el primero de los grupos y el rol de peatones en el último.

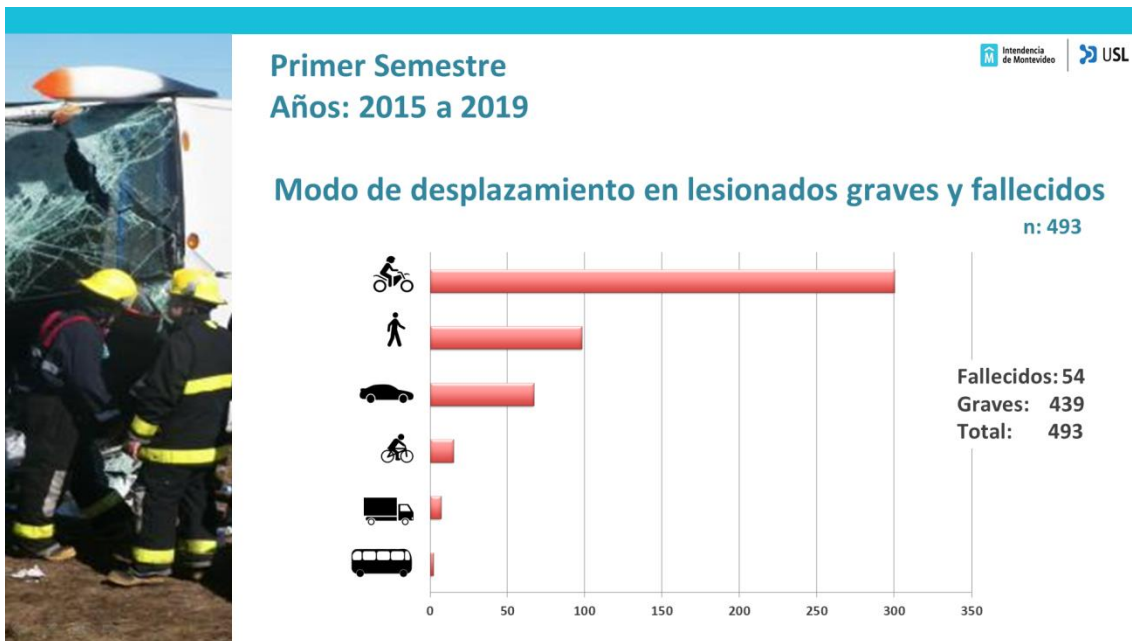
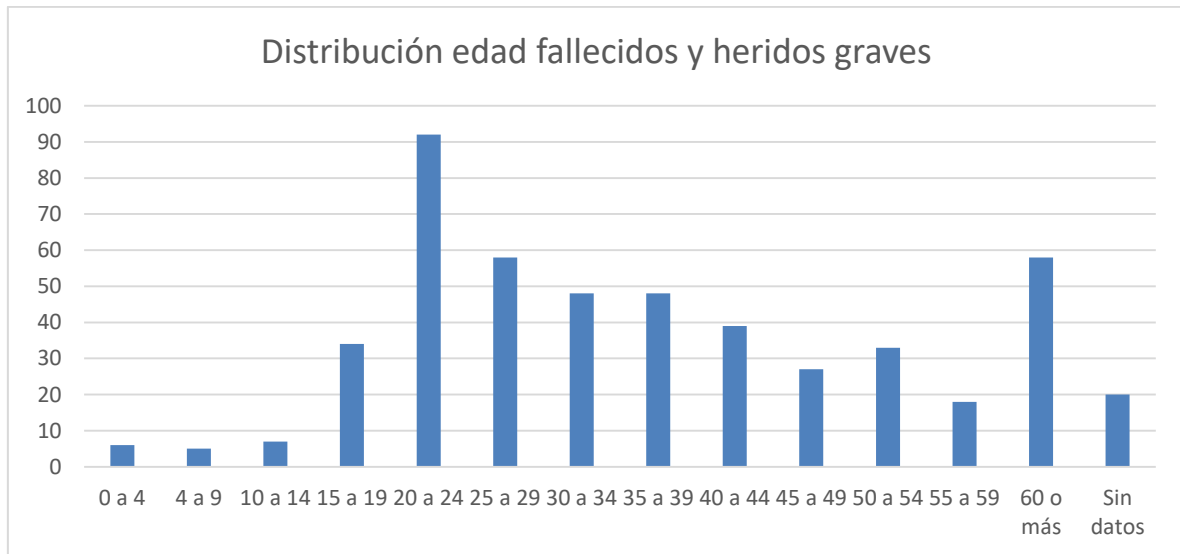


Gráfico 4- Distribución edad fallecidos y heridos graves – primer semestre 2019



Discriminación entre lesionados en Ciudad y en Rutas del Departamento

3. Datos de la Ciudad (se excluyen rutas)

En las vías urbanas, se constata un descenso marcado de los siniestros (22% en total y 55% en los siniestros fatales) y en la cantidad de personas lesionadas (24% en el total y 55% en el total de fallecidos). Es muy marcado el peso de los usuarios vulnerables llegando a ser un 97% de los fallecidos en el primer semestre de 2019 (y siempre más de un 85%).

3.1. Lesionados en la Ciudad

Tabla 9-Total de lesionados por año – 1er semestre en Ciudad

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	66	662	4.289	5.017
Primer semestre 2016	49	534	3.742	4.325
Primer semestre 2017	33	535	3.582	4.150
Primer semestre 2018	54	409	3.492	3.955
Primer semestre 2019	30	385	3.390	3.805

Gráfico 6-Fallecidos en el primer semestre en Ciudad

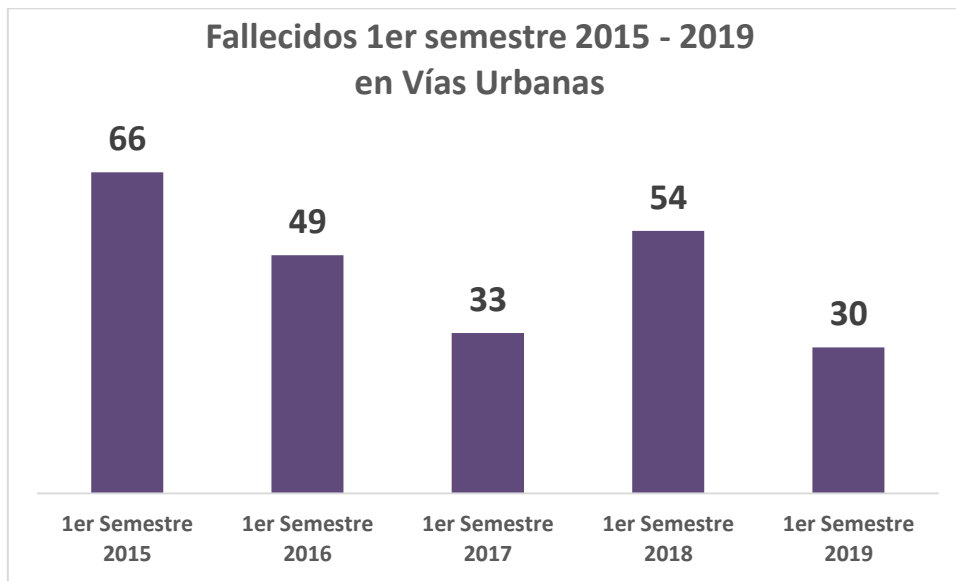


Gráfico 7- Heridos graves en el primer semestre en la ciudad

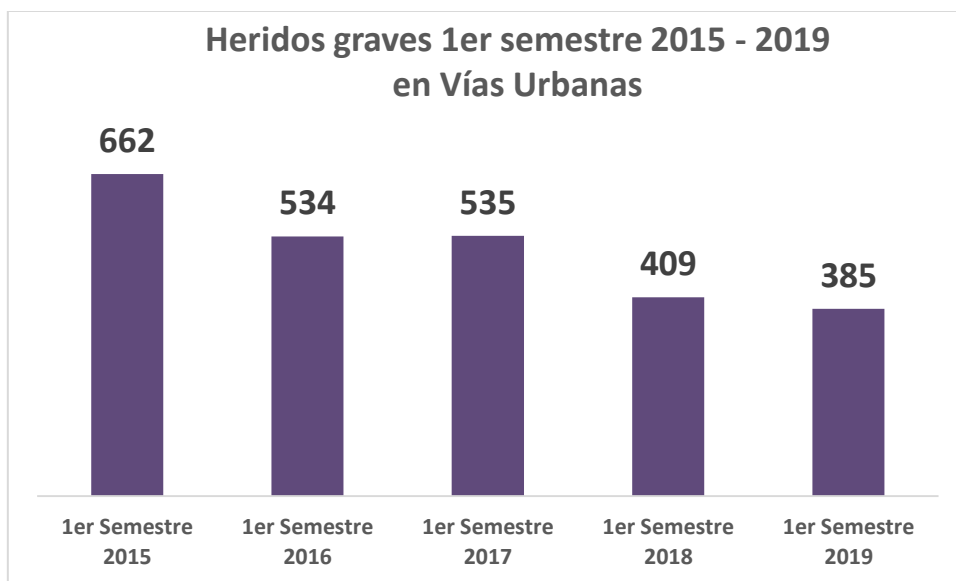
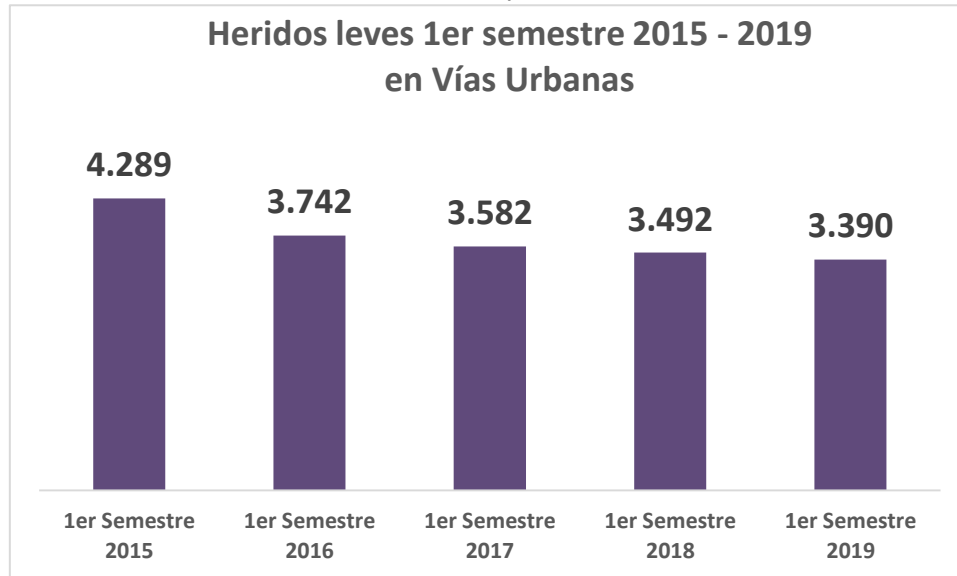


Gráfico 8- Heridos leves en el primer semestre en Ciudad



3.1.1. Automovilistas lesionados

Tabla 10-Total de automovilistas lesionados por año – 1er semestre en Ciudad

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	6	73	1.001	1.080
Primer semestre 2016	5	61	955	1.021
Primer semestre 2017	4	55	824	883
Primer semestre 2018	4	40	916	960
Primer semestre 2019	1	46	895	942

3.1.2. Motociclistas lesionados

Tabla 11-Total de motociclistas lesionados por año – 1er semestre en Ciudad

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	35	398	2.031	2.464
Primer semestre 2016	23	327	1.748	2.098
Primer semestre 2017	16	316	1.711	2.043
Primer semestre 2018	24	252	1.657	1.933
Primer semestre 2019	15	247	1.597	1.859

3.1.3. Peatones lesionados

Tabla 12-Total de peatones lesionados por año – 1er semestre en Ciudad

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	21	140	745	906
Primer semestre 2016	16	112	641	769
Primer semestre 2017	11	123	642	776
Primer semestre 2018	20	84	515	619
Primer semestre 2019	11	73	501	585

3.1.4. Ciclistas lesionados

Tabla 13-Total de ciclistas lesionados por año – 1er semestre en Ciudad

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	4	33	187	224
Primer semestre 2016	5	19	168	192
Primer semestre 2017	2	21	217	240
Primer semestre 2018	5	17	214	236
Primer semestre 2019	1	13	199	213

3.1.5. Edad y modo de transporte en los fallecidos y heridos graves en vías urbanas en el primer semestre 2019

Tabla 14-Edad y modo de transporte en los fallecidos y heridos graves en Ciudad

Grupo etario	Moto	Auto	Ómnibus	Bicicleta	Peatón	Camión	Otros/SData	Total
0 a 4	2	1	0	0	1	0	0	4
4 a 9	2	0	0	1		0	0	3
10 a 14	2	0	1	1	1	0	0	5
15 a 19	24	0	0	1	4	0	0	29
20 a 24	62	6	0	0	6	1	1	76
25 a 29	39	5	0	1	4	0	0	49
30 a 34	40	5	0	0	2	0	0	47
35 a 39	23	6	0	2	9	0	0	40
40 a 44	16	4	0	2	3	1	1	27
45 a 49	13	4	0	2	6	0	0	25
50 a 54	9	7	0	2	7	0	0	25
55 a 59	12	1	0		5	0	0	18
60 o más	10	5	1	1	29	1	0	47
Sin datos	8	3	0	1	7	1	0	20
Total	262	47	2	14	84	4	2	415

4. Datos de las Rutas en el Departamento

En las rutas del Departamento, no se verifica la misma tendencia decreciente ni en siniestros ni en personas siniestradas. Se duplican los siniestros fatales y los fallecidos pasan de ser 10 a ser 24 en el período considerado.

4.1. Lesionados en Rutas del Departamento

Tabla 16-Total de lesionados por año en Rutas

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	10	40	200	250
Primer semestre 2016	4	55	193	252
Primer semestre 2017	17	43	301	361
Primer semestre 2018	11	47	225	283
Primer semestre 2019	24	54	225	303

Gráfico 10-Fallecidos en el primer semestre en Rutas

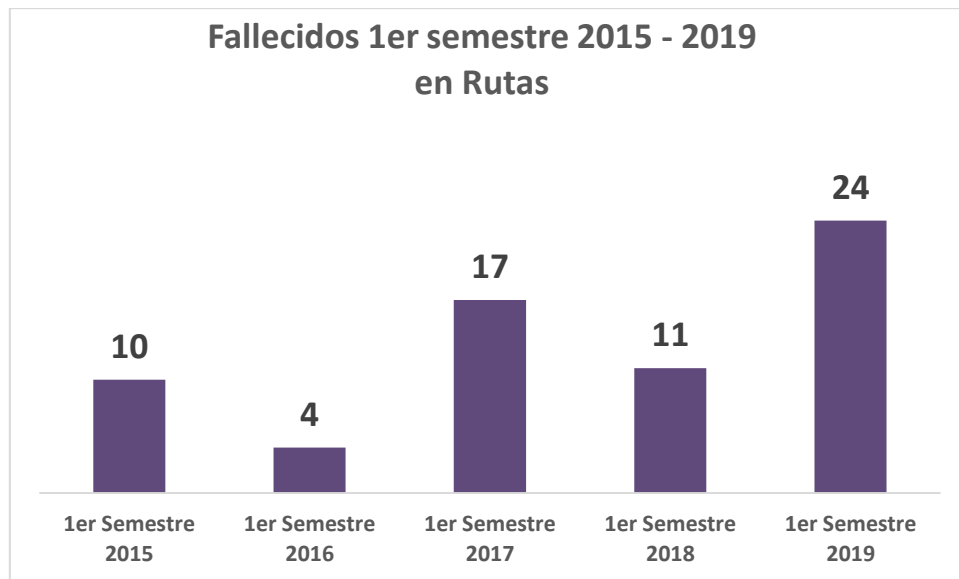


Gráfico 11- Heridos graves en el primer semestre en Rutas del Departamento

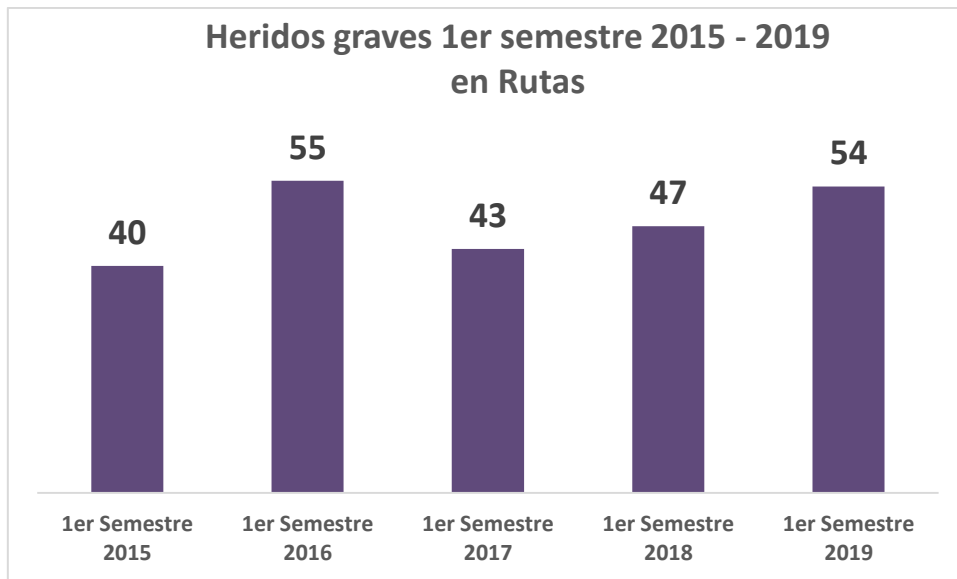
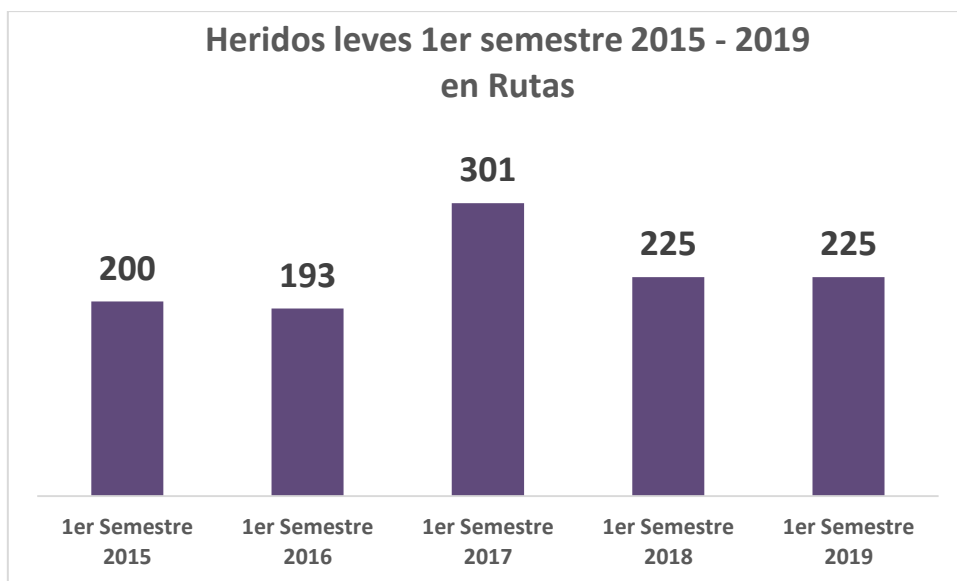


Gráfico 12- Heridos leves en el primer semestre en Rutas del Departamento



4.1.1. Automovilistas lesionados

Tabla 17-Total de automovilistas lesionados por año en Rutas del Departamento

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	1	9	52	62
Primer semestre 2016	0	12	61	73
Primer semestre 2017	3	16	88	107
Primer semestre 2018	3	14	72	89
Primer semestre 2019	8	12	83	103

4.1.2. Motociclistas lesionados

Tabla 18-Total de motociclistas lesionados por año en Rutas del Departamento

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	6	24	110	140
Primer semestre 2016	2	27	92	121
Primer semestre 2017	12	21	167	200
Primer semestre 2018	5	24	129	158
Primer semestre 2019	6	32	111	149

4.1.3. Peatones lesionados

Tabla 19-Total de peatones lesionados por año en Rutas del Departamento

	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	3	5	18	26
Primer semestre 2016	0	10	24	34
Primer semestre 2017	1	3	21	25
Primer semestre 2018	3	7	5	15
Primer semestre 2019	8	6	9	23

4.1.4. Ciclistas lesionados

Tabla 20-Total de ciclistas lesionados en Rutas del Departamento

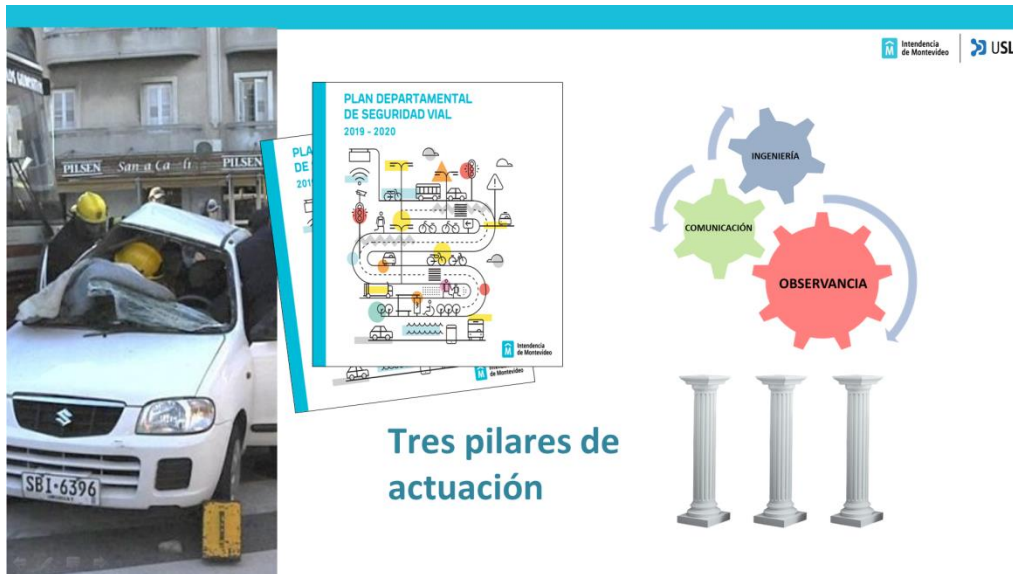
	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Primer semestre 2015	0	1	5	6
Primer semestre 2016	2	5	9	16
Primer semestre 2017	1	3	10	14
Primer semestre 2018	0	1	7	8
Primer semestre 2019	1	0	8	9

4.1.5. Edad y modo de transporte en los fallecidos y heridos graves en Rutas del Departamento

Tabla 21-Edad y modo de transporte en los fallecidos y heridos graves en Rutas

Grupo etario	Moto	Auto	Ómnibus	Bicicleta	Peatón	Camión	Otros/SData	Total
0 a 4	0	2	0	0	0	0	0	2
4 a 9	0	1	0	0	1	0	0	2
10 a 14	0	0	0	0	2	0	0	2
15 a 19	5	0	0	0	0	0	0	5
20 a 24	12	2	0	0	1	0	1	16
25 a 29	4	4	0	0	0	0	1	9
30 a 34	0	1	0	0	0	0	0	1
35 a 39	3	2	0	0	0	0	0	5
40 a 44	8	2	0	0	1	3	0	14
45 a 49	1	1	0	1	0	0	0	3
50 a 54	4	2	0	0	2	0	0	8
55 a 59	0	0	0	0	0	0	0	0
60 o más	1	3	0	0	7	0	0	11
Sin datos	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	38	20	0	1	14	3	2	78

Algunas acciones y resultados



Tal como establece el Plan Departamental de Seguridad Vial 2019 – 2020, las acciones se priorizaron en tres componentes claves: Ingeniería, Control y Comunicación.

A modo de ejemplo incluimos algunas acciones y su impacto en la siniestralidad vial.

ACCIONES DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO

Como parte de las actividades habituales de Ingeniería de Tránsito se han venido ejecutando en el último año una serie de intervenciones en distintas intersecciones de la ciudad que presentaban registros de siniestralidad.

Estas intervenciones están enmarcadas básicamente en el Proyecto “40 intervenciones para mejorar la fluidez y seguridad en el tránsito”, al que se le asignó un presupuesto específico y cuya ejecución se viene realizando desde inicios del año 2018. Como parte del proyecto, se realiza un seguimiento y evaluación de cada medida especialmente en lo que respecta a la evolución de los registros de siniestralidad mediante un análisis del tipo antes y después de la intervención.

Del total de intervenciones ya concretadas, existen 12 que ya han cumplido un año de estar operativas y para ese conjunto se comparó la cantidad de siniestros el año después de la intervención con el promedio de siniestros de los 3 años antes de la misma. El análisis muestra que en el conjunto de estos 12 puntos se registró un descenso del 78% de la siniestralidad con respecto a la situación previa a las intervenciones.

	UBICACIÓN	FECHA ACTUACIÓN	Promedio anual de siniestros de los últimos tres años (siniestros/año)	Cantidad de siniestros del último año (siniestros/año)
Intervenciones con más de un año de ejecutadas	1 Galicia y Minas	15/12/17	8,33	0,00
	2 Gonzalo Ramírez y Eduardo Acevedo	20/02/18	4,33	0,00
	3 Canelones y Paullier	02/03/18	2,67	1,00
	4 Maldonado y Paullier	02/03/18	3,00	1,00
	5 Joanicó y Larravide	21/03/18	1,67	1,00
	6 Miguelete y Cufre	23/05/18	1,00	0,00
	7 Gral. Flores y Anotnio Machado	30/05/18	5,67	3,00
	8 8 de Octubre y Villagrán	01/06/18	6,33	0,00
	9 Rondeau y Venezuela	16/06/18	0,33	1,00
	10 Rondeau y Asunción	16/06/18	1,00	2,00
	11 San Martín y Blandengues	27/06/18	9,00	0,00
	12 Yatay y M. Sosa	29/06/18	7,00	2,00

Tabla 14: siniestros por ubicación antes y después de la intervención

Promedio anual de siniestros de los últimos tres años (siniestros/año)_total	Cantidad de siniestros del último año (siniestros/año)_total	Reducción global
50,33	11,00	78%

Otro ejemplo de proyecto concretado en 2018 es la semaforización del cruce de Av. José Belloni y Osvaldo Cruz, que implicó además cambios en el esquema de circulación de la zona con la creación del par circulatorio de Osvaldo Cruz y Alfonso Lamas.

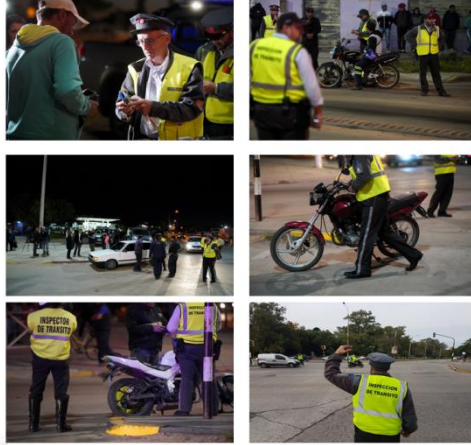
Este proyecto tiene 11 meses de estar operativo y en un análisis similar del tipo antes y después, se registra un descenso del 55% de los siniestros en esta intersección.

Se trata de ejemplos de medidas de Ingeniería que se vienen aplicando con una alta efectividad en materia de seguridad vial, con resultados concretos y obtenidos rápidamente.

ACCIONES DE OBSERVANCIA: CONTROL - FISCALIZACIÓN



Observancia: Control - Fiscalización



Período: 28 marzo a 15 julio 2019
Número de Operativos: 41

Vehículos controlados: 15.895

Motos Incautadas: 306

Autos Incautados: 84

Multas: 4.577

E (+): 362

THC (+): 30

ACCIONES DE COMUNICACIÓN SOCIAL



Comunicación Social / Educación



Jornadas
Talleres barriales
ITV Motos
SV y Trabajo

Quedó conformado el Consejo Departamental de Seguridad con la integración de la totalidad de Municipios representados por los Alcaldes y Coordinadores.