

Informe de Siniestralidad Vial en Montevideo 2021

MOVILIDAD
UNIDAD DE SINIESTRALIDAD
Y LESIVIDAD VIAL

Observatorio de Movilidad

Montevideo 2021



Contenido

4	Introducción
5	Definiciones
6	Siniestralidad y lesividad Resultados 2021
18	Perfil de la siniestralidad en los municipios
21	Análisis de la evolución de los datos en el quinquenio 2017-2021
26	Conclusiones, recomendaciones y propuestas
28	Bibliografía recomendada

1. Introducción

El año 2021 forma parte de la planificación del quinquenio que culminará en 2025, componente del Segundo Decenio de Acción, 2021 a 2030 de Naciones Unidas.

En las publicaciones anteriores hemos desarrollado los distintos componentes y, sobre todo, la importancia de integrar al departamento de Montevideo en las resoluciones de los organismos expertos en la materia.

Marco conceptual para la planificación

Visión Zero una contribución sueca a la comunidad global

En octubre de 1997, Vision Zero fue aprobada por una gran mayoría en el Parlamento sueco.

La Visión es una expresión de un imperativo ético:

- Nunca puede ser éticamente aceptable que las personas mueran o resulten gravemente heridas al moverse dentro del sistema de transporte.



¡BIENVENIDAS CIUDADES DEL DESAFÍO VISION ZERO!

1. Arequipa, Perú
2. Belo Horizonte, Brasil
3. Buenos Aires, Argentina
4. Bogotá, Colombia
5. Cali, Colombia
6. Curitiba, Brasil
7. Colima, México
8. Cusco, Perú
9. Fortaleza, Brasil
10. Guadalajara, México
11. Indiatuba, Brasil
12. La Paz, Bolivia
13. Lima, Perú
14. Medellín, Colombia
15. Mérida, México
16. Montevideo, Uruguay
17. Pachuca, México
18. Rosario, Argentina
19. Salvador, Brasil
20. Santiago, Chile
21. San Pablo, Brasil
22. San José, Costa Rica
23. San Salvador, El Salvador
24. Santa Cruz, Bolivia

Julio 2021

VISION ZERO



Consideramos la importancia de la evidencia para la toma de decisiones como base de las buenas prácticas en materia de prevención en seguridad vial. Incorporamos el concepto de sistema seguro, con una visión integradora, apuntando a salvar vidas.

Algunas de esas definiciones se encuentran en la base de las recomendaciones y definiciones de Naciones Unidas en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS).

Algunos ejemplos de esas recomendaciones son:

“Abordar las conexiones entre la seguridad vial, la salud mental y física, el desarrollo, la educación, la equidad, la igualdad de género, las ciudades sostenibles, el medio ambiente y el cambio climático, así como los determinantes sociales de la seguridad y la interdependencia entre los diferentes ODS, recordando que los ODS y los objetivos son integrados e indivisibles.

Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos.

Exhortar a los Estados miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tránsito en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los

ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público”.

El Informe de Siniestralidad Vial 2021 inicia el camino del Decenio de Acción 2021 - 2030.

2. Definiciones

a) Siniestro de tránsito: el que resulta de la colisión y otro tipo de impacto con implicación de, al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que su consecuencia sea al menos una persona lesionada. Es un evento en el que participan una o más causas identificables y que puede ser evitable o prevenible. Los siniestros catalogados como “atropello de animales” implican que existe al menos una persona lesionada, además del animal involucrado.

b) Lesionados: toda persona con algún grado de lesión como resultado de un siniestro de tránsito. Se refiere a la totalidad de lesionados independientemente de su gravedad, incluyendo a los fallecidos hasta 30 días después del siniestro.

c) Heridos: toda persona involucrada en un siniestro de tránsito que sufre heridas de diversa magnitud, pero que no le causan la muerte. Es una parte del total de lesionados, no incluye a los fallecidos.

d) Fallecidos: toda persona involucrada en un siniestro de tránsito que fallece en el lugar o en un centro de asistencia hasta 30 días después de producido el siniestro.

e) Modo: la persona lesionada hacía uso de un modo de transporte: moto, auto, camión, bicicleta, ómnibus, a pie, otros (incluye carros y otras variantes posibles). Se le llama motociclista a un usuario de moto sin importar si es conductor o no, análogamente para el automovilista, el usuario del ómnibus y el camionero.

f) Rol: la persona lesionada es etiquetada a partir del rol del modo de transporte en que se lesionó: conductor, pasajero o peatón.

g) Tasa de mortalidad: es la proporción de personas de una población que fallecen debido a un siniestro de tránsito en el período de un año. Este indicador se calcula cada cien mil habitantes.

h) Siniestros o lesionados en vías urbanas y en rutas nacionales del departamento: se denomina aquí como vías urbanas del departamento a las que son jurisdicción del gobierno departamental a través de su Inspección de Tránsito; es decir, los controles y fiscalización, así como diversos dispositivos preventivos y la aplicación de los planes dependen de la Intendencia de Montevideo. Las rutas nacionales son las vías sobre las que tiene jurisdicción para fiscalizar la Policía Caminera, dependiente del Ministerio del Interior, y donde no es posible realizar un control integral por parte de los inspectores de Tránsito de la Intendencia. El mantenimiento de la red y señalización corren por cuenta de la Dirección Nacional de Vialidad, dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ello tiene importancia al analizar e interpretar los resultados en ambos tipos de vías.

i) Usuarios más vulnerables: son todos los que se desplazan por las vías de tránsito del espacio público como peatones, en bicicleta o motocicleta.

3. Siniestralidad y lesividad

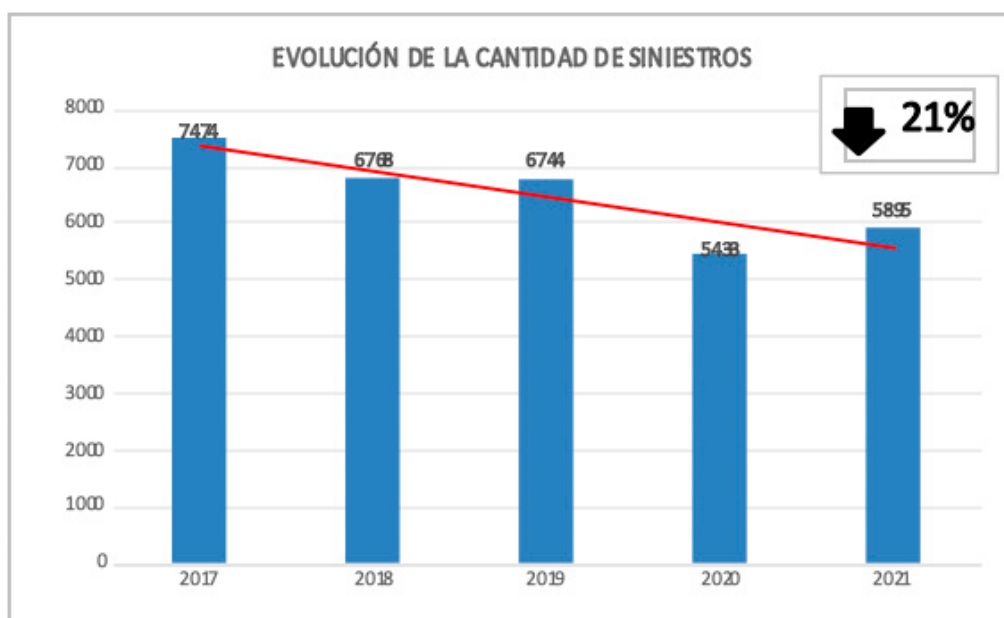
Resultados 2021

En la Unidad de Análisis de Siniestralidad y Lesividad se eligió como criterio metodológico hacer un seguimiento de la evolución de las cifras de los últimos cinco años, incluyendo el que se está analizando específicamente. Esto se realiza de esta forma desde el primer informe del año 2019, que analizaba el período 2015-2019.

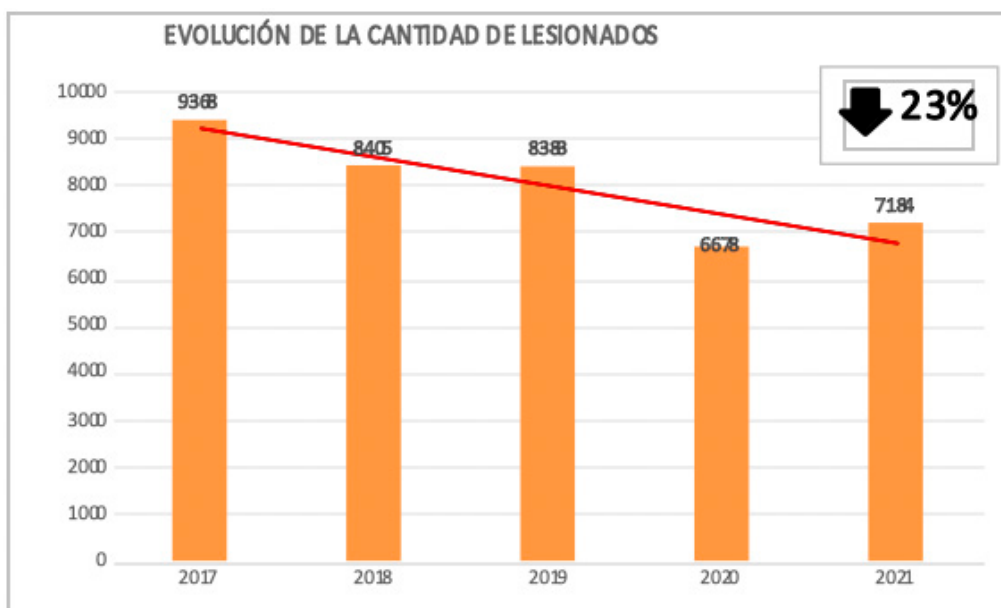
Si se analizan los datos del último quinquenio, las gráficas que se exhiben muestran la marcada tendencia a la baja en las cantidades de siniestros y lesionados, con valores para el año 2020 que tienen directa relación con la caída en el flujo de movilidad debida a la pandemia de covid-19.

3.1. Resultados generales de lesividad

En el año 2021 se registró un total de 5.895 siniestros de tránsito, 21% menos que en el año 2017. En estos siniestros resultaron lesionadas en total 7.184 personas, 23% menos que en el año 2017.

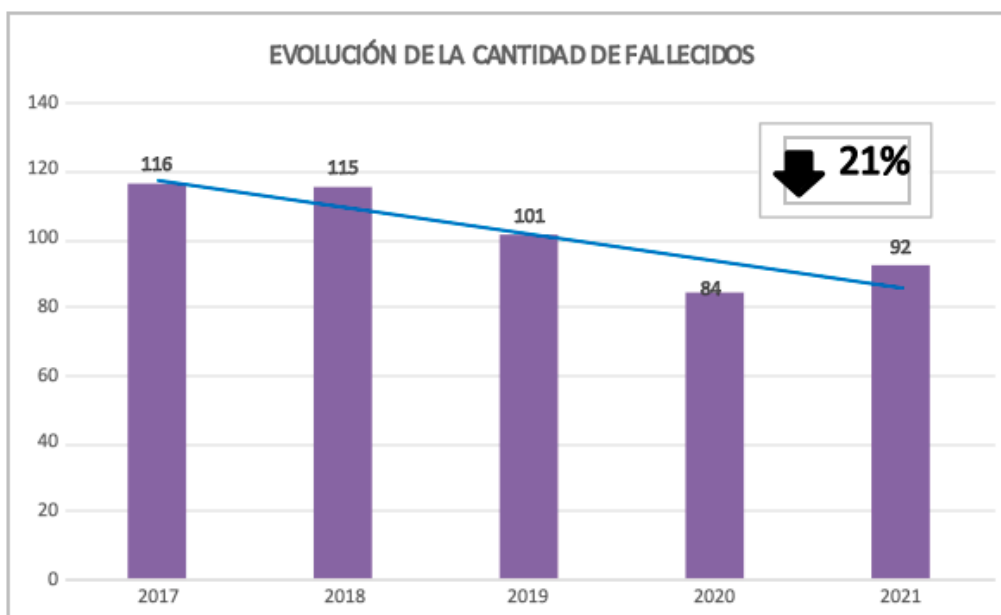


Fuente: Sinatran.



Fuente: Sinatran.

Del total de personas lesionadas en 2021, resultaron fallecidas 92 (21% menos que en 2017), 798 con heridas graves (36% menos que en 2017) y 6.294 con heridas leves (21% menos que en 2017).



Fuente: Sinatran.

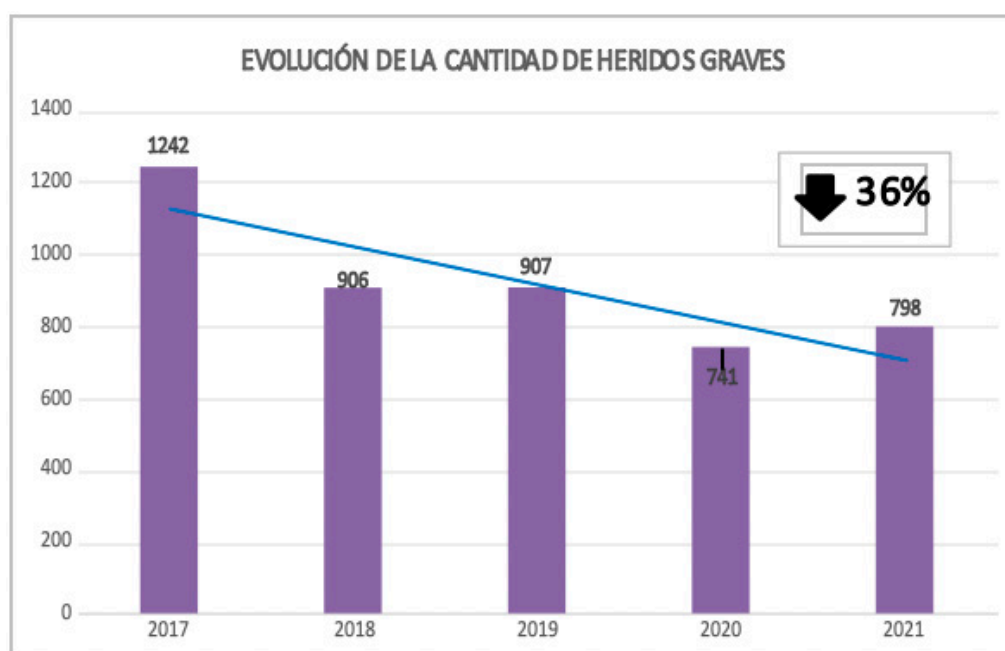
Las cifras de cantidades de siniestros y lesionados son mayores en 2021 respecto a 2020, si bien el análisis del quinquenio muestra una clara tendencia descendente en todos los valores. En este sentido, es necesario afirmar que en el año 2020 hubo una baja muy importante en el nivel de circulación, más acentuada entre los meses de marzo y julio. Los guarismos de siniestralidad están directamente correlacionados

con los niveles de intensidad de utilización de las vías de tránsito. Por ello, dada la recuperación muy importante en el nivel de circulación en el año 2021, no resultan comparables uno a uno los datos para los años 2021 respecto a 2020, siendo 2019 un año con mejor comparabilidad.

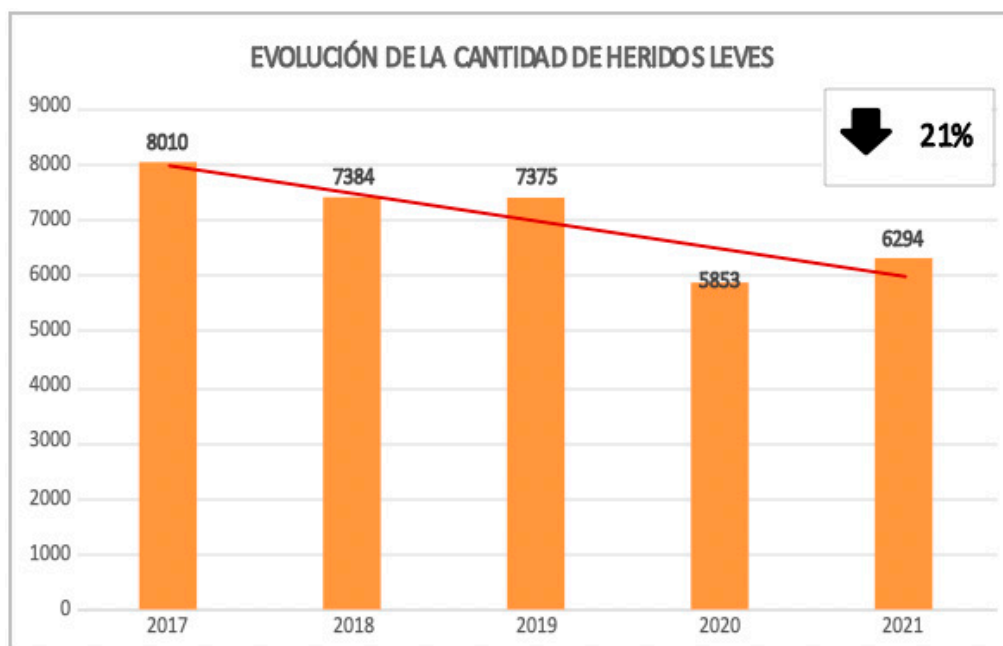
La Tasa de Mortalidad cada 100.000 habitantes de Montevideo en 2021 registró un valor de 6,6, manteniendo un valor inferior al de 2019 y años anteriores del quinquenio.

O	2017	2018	2019	2020	2021	VARIACIONES 2017-2021
FALLECIDOS	116	115	101	84	92	-20,7%
HERIDOS GRAVES	1.242	906	907	741	798	-35,7%
HERIDOS LEVES	8.010	7.384	7.375	5.853	6.294	-21,4%
TOTAL LESIONADOS	9.368	8.405	8.383	6.678	7.184	-23,3%

Fuente: Sinatran.



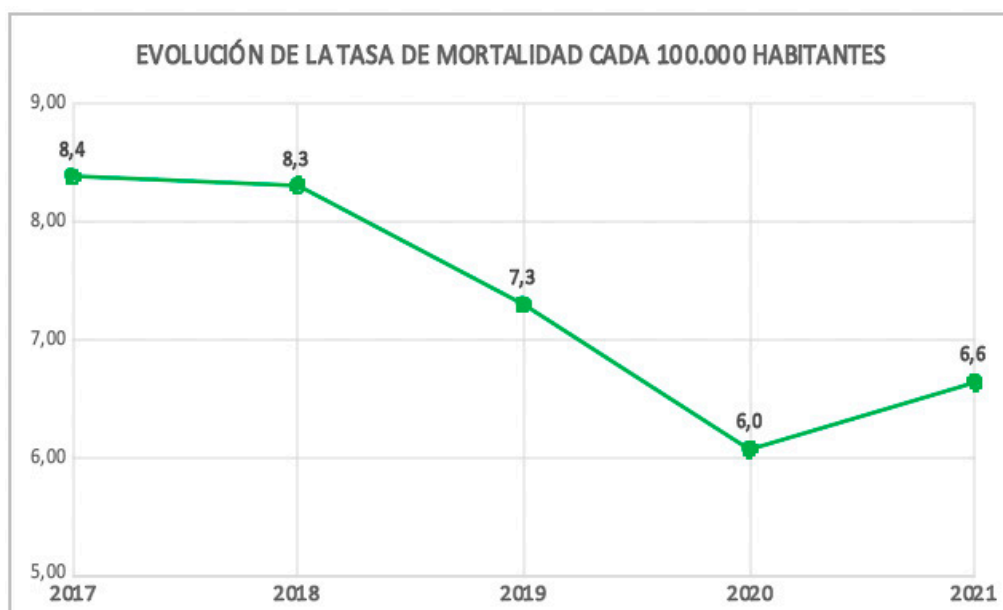
Fuente: Sinatran.



Fuente: Sinatran.

Las cifras de cantidades de siniestros y lesionados son mayores en 2021 respecto a 2020, si bien el análisis del quinquenio muestra una clara tendencia descendente en todos los valores. En este sentido, es necesario afirmar que en el año 2020 hubo una baja muy importante en el nivel de circulación, más acentuada entre los meses de marzo y julio. Los guarismos de siniestralidad están directamente correlacionados con los niveles de intensidad de utilización de las vías de tránsito. Por ello, dada la recuperación muy importante en el nivel de circulación en el año 2021, no resultan comparables uno a uno los datos para los años 2021 respecto a 2020, siendo 2019 un año con mejor comparabilidad.

La Tasa de Mortalidad cada 100.000 habitantes de Montevideo en 2021 registró un valor de 6,6, manteniendo un valor inferior al de 2019 y años anteriores del quinquenio.

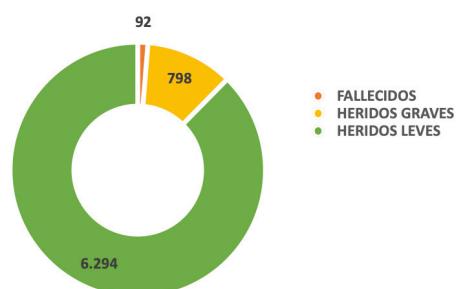


Fuente: Sinatran.

De acuerdo a los datos publicados en el portal del Sinatran, gestionados por la Unasev, para el año 2021 se registraron en todo el país unos 18.742 siniestros con resultado de 23.159 lesionados. El departamento de Montevideo, con el 39% de la población total del país y un flujo cotidiano muy fuerte de entrada de residentes de otros departamentos, registró 31,4% del total de siniestros y 31% del total de personas lesionadas. En cuanto a la cantidad total de fallecidos en el territorio nacional, 21% se registraron en los límites del departamento de Montevideo.

La distribución de la gravedad de las lesiones en los 7.184 lesionados es similar a años anteriores a 2021.

GRAVEDAD	2021	%
FALLECIDOS	92	1,3%
HERIDOS GRAVES	798	11,1%
HERIDOS LEVES	6294	87,6%
TOTAL	7184	100,0%



Fuente: Sinatran.

3.2. Resultados de lesividad por edad y sexo

En cuanto al perfil etario de los lesionados, se vuelve a constatar que más de la mitad tienen entre 20 y 39 años.



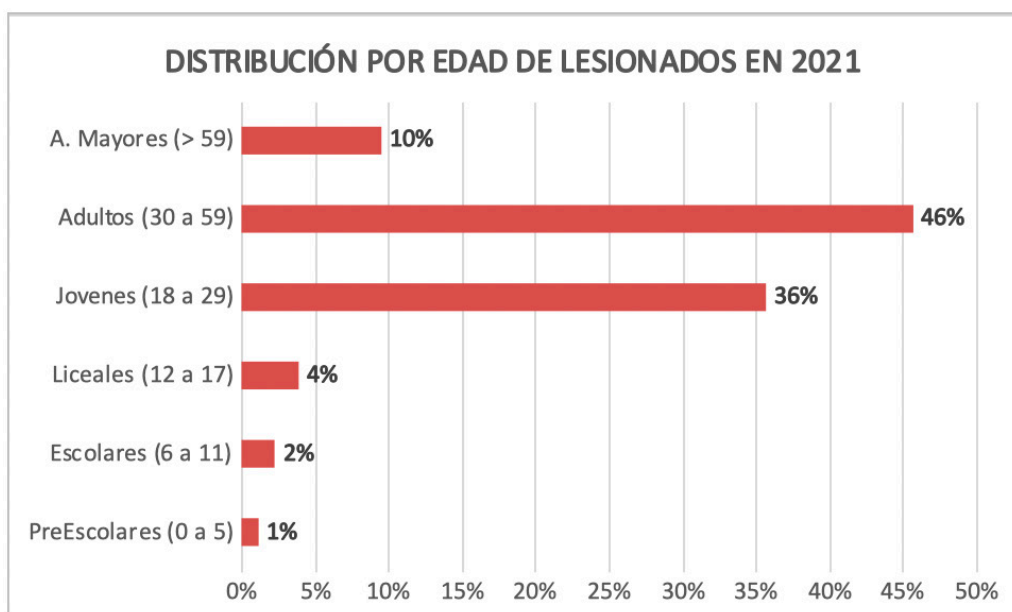
Fuente: Sinatran.

También entre 20 y 39 años de edad tiene el 55% de los heridos graves y el 43% de los fallecidos.

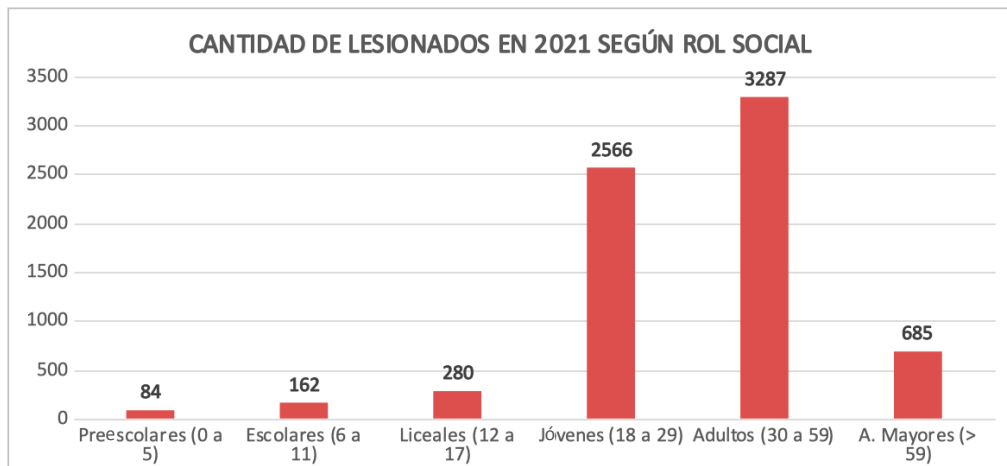
FRANJA ETARIA	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	TOTAL	PORCENTAJE
0 a 9	1	16	184	201	2,8%
10 a 19	4	76	561	641	9,1%
20 a 29	19	275	1956	2250	31,9%
30 a 39	21	160	1293	1474	20,9%
40 a 49	10	112	987	1109	15,7%
50 a 59	17	71	616	704	10,0%
60 a 69	5	34	369	408	5,8%
70 a 79	6	19	177	202	2,9%
80 a 89	7	12	53	72	1,0%
90 o más	0	1	2	3	0,0%
Sin datos	2	22	96	120	1,7%
TOTAL	92	798	6294	7184	100%

Fuente: Sinatran.

Otra forma de analizar los datos es agruparlos por rol social de tal forma que permita analizar diversos componentes de los grupos. Por ejemplo, analizar cuántos preescolares y escolares sufren las lesiones al ser acompañantes de automóvil con o sin sistemas de retención. O si este grupo ocupaba los asientos traseros de los autos, o se movilizaba en moto. De esta forma se pueden establecer metas específicas para cada grupo cuyas características epidemiológicas son bien diferentes.

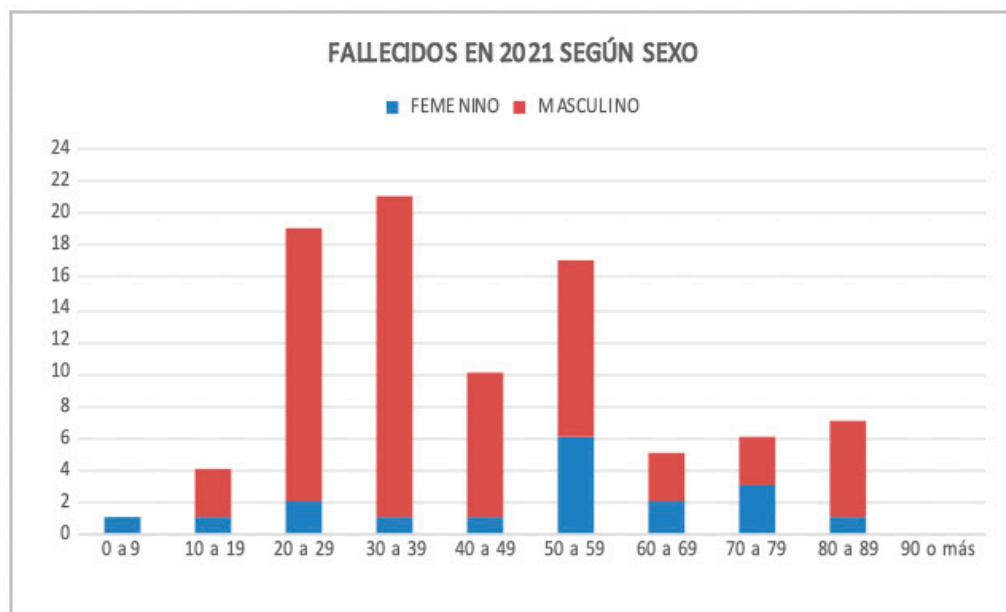


Fuente: Sinatran.



Fuente: Sinatran.

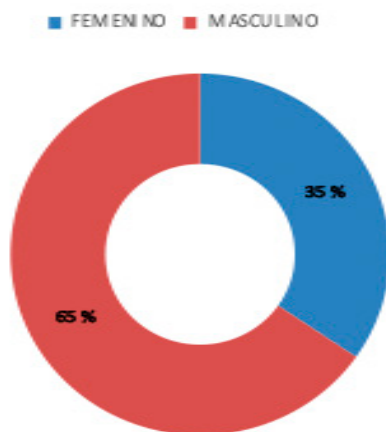
Los rangos de edad para el conjunto de la población son similares a la distribución de años anteriores. Para las edades más jóvenes, la predominancia de varones fallecidos es aún mayor que a partir de los 50 años, en que las mujeres tienen un peso relativo un poco mayor, aunque menor que el de hombres.



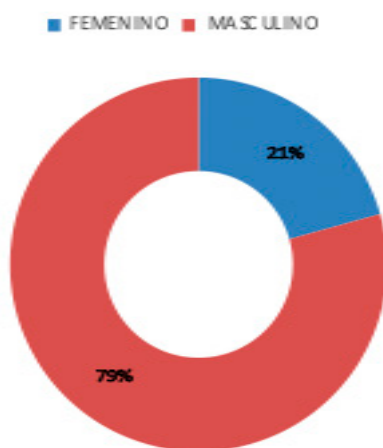
Fuente: Sinatran.

Las dos terceras partes de la población lesionada son del sexo masculino, y en el total de fallecidos, casi ocho de cada diez son varones.

DISTRIBUCIÓN LESIONADOS SEGÚN SEXO



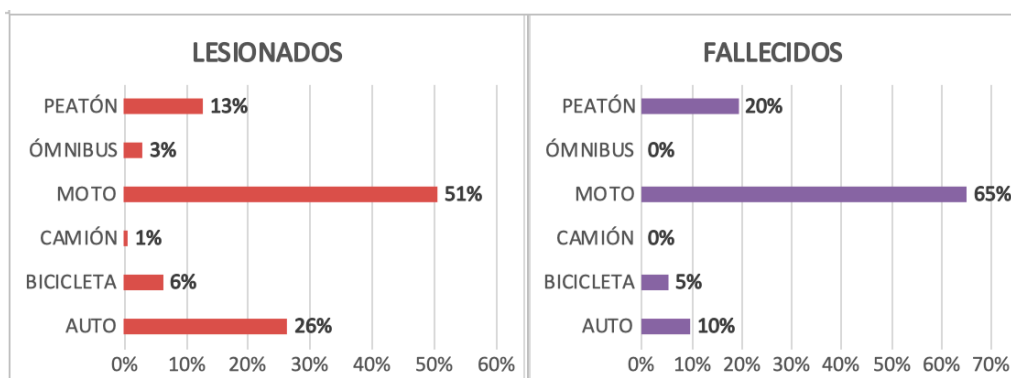
DISTRIBUCIÓN FALLECIDOS SEGÚN SEXO



Fuente: Sinatran.

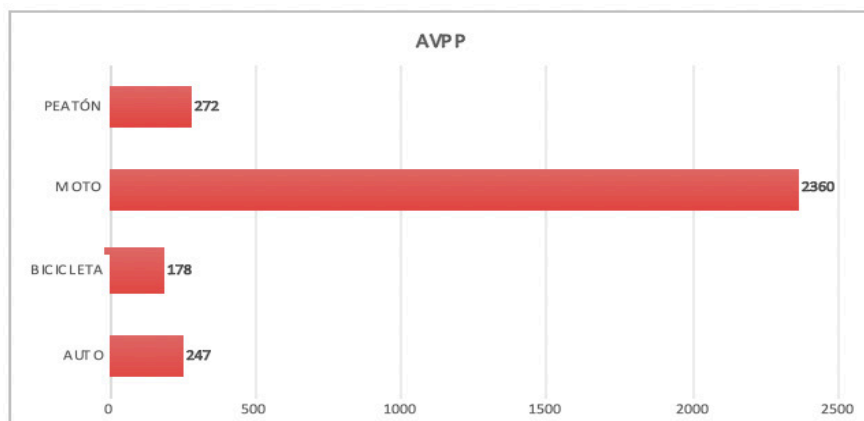
3.3. Resultados de lesividad por tipo de usuario de las vías

Cuando se analiza la lesividad y gravedad por tipo de vehículo utilizado y uso de las vías de circulación, se constata la especial vulnerabilidad de peatones, ciclistas y motociclistas.



Fuente: Sinatran.

Las motos son el vehículo con mayor siniestralidad, siendo el modo de transporte del 51% de los lesionados y el 65% de los fallecidos. Los peatones son el 13% de quienes sufren lesiones en el tránsito y componen el 20% de los fallecidos. Por su parte, los ciclistas son el 6% de los siniestrados y el 5% de los fallecidos. Se tiene así que el 70% de los lesionados se encuentra entre los usuarios más vulnerables de las vías, y estos son el 90% de los fallecidos: nueve de cada diez fallecidos son del grupo de usuarios más vulnerables.



Fuente: Sinatran.

Un aspecto a destacar se relaciona con los años de vida potencial perdidos (AVPP). El año 2021 en el departamento de Montevideo los 92 fallecidos generaron más de 3.000 AVPP, tomando en cuenta que la esperanza de vida en nuestro país es de 78 años¹. Cada vez que alguna persona fallece por estas causas se pierden 38 años de vida potencial.

MODO DE DESPLAZAMIENTO	NUMERO DE LESIONADOS	PROMEDIO DE EDAD EN ANOS
AUTO	1894	39
BICICLETA	462	34
CAMIÓN	47	37
MOTO	3639	32
ÓMNIBUS	217	47
PEATÓN	919	42
OTRO	2	49
TOTAL	7180	36

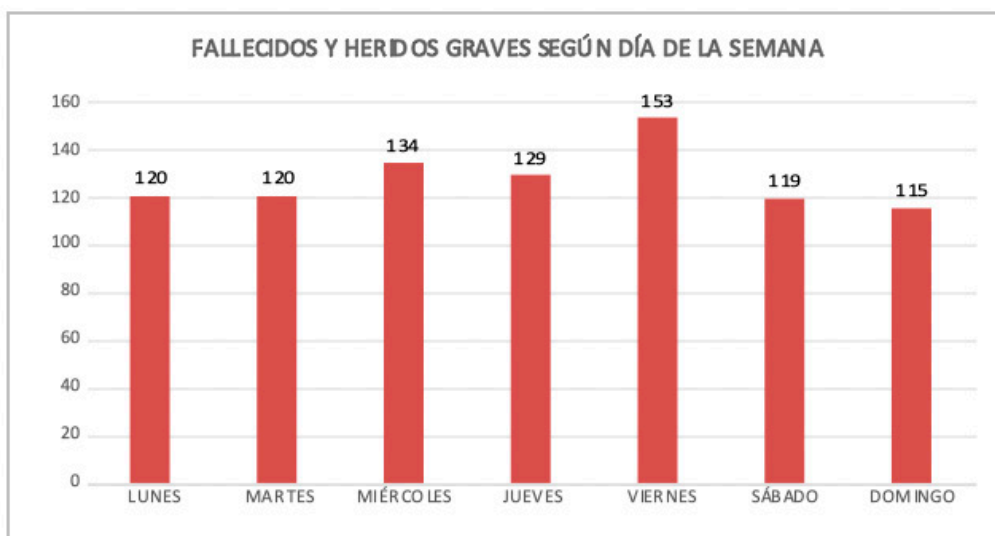
Fuente: Sinatran.

La edad promedio de los lesionados es la menor cuando se trata de motociclistas, justamente el modo de transporte utilizado por la mayoría de quienes resultan lesionados, y en especial de quienes resultan fallecidos.

¹ Tomado de <https://otu.opp.gub.uy> Observatorio Territorio Uruguay, dato correspondiente al año 2019.

3.4. Análisis de lesividad según día de la semana y hora de ocurrencia

La distribución horaria y días de la semana permite establecer la prelación de acciones en función de la exposición al riesgo.



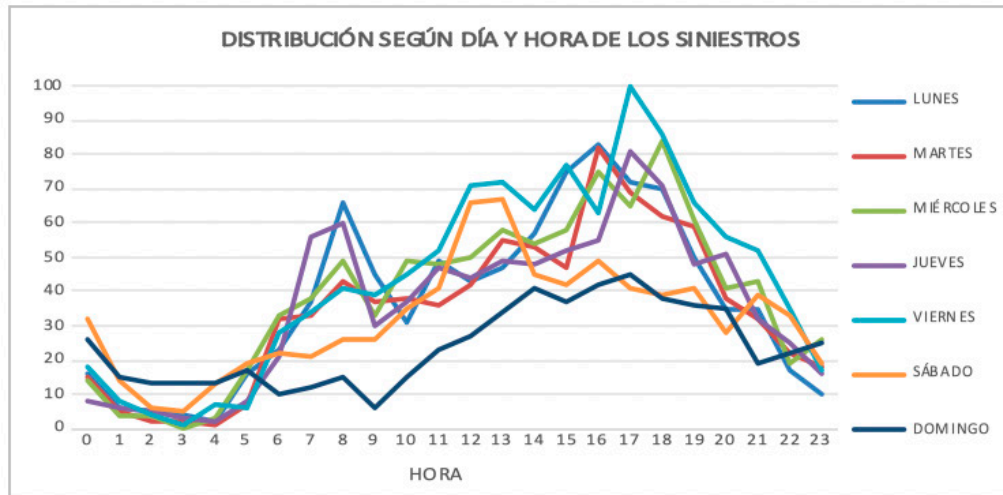
Fuente: Sinatran.

Los viernes es cuando se presentan los mayores valores de la cantidad promedio de lesionados. En cuanto a las horas del día, las horas punta de circulación tienen notorio impacto en la cantidad promedio de lesionados, con el pico de la tarde como entorno horario más problemático.



Fuente: Sinatran.

La combinación del análisis de días y horas confirma lo expuesto, con especial peso de los días laborales de semana respecto a los fines de semana. El día lunes aparece como el de peores registros en la hora punta de la mañana, y el viernes en la de la tarde.



Fuente: Sinatran.

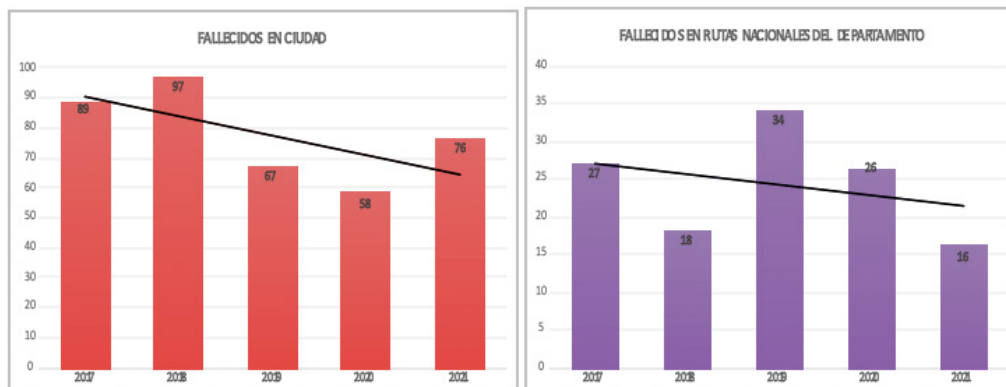
3.5. Análisis de lesividad según tipo de vías de tránsito

Con respecto al tipo de vías en que ocurren los siniestros fatales, en 2021 se observa que 94% de los lesionados totales y 83% de los fallecidos se registraron en vías urbanas (previamente definidas), mientras que 6% de los lesionados y 17% de los fallecidos se siniestraron en rutas nacionales.

CIUDAD	2017	2018	2019	2020	2021	VARIACION 2017-2021
FALLECIDOS	89	97	67	58	76	-15%
HERIDOS GRAVES	1153	811	814	648	726	-37%
HERIDOS LEVES	7485	6911	6867	5522	5955	-20%
TOTAL LESIONADOS	8727	7819	7748	6228	6757	-23%
RUTAS DEL DEPARTAMENTO	2017	2018	2019	2020	2021	VARIACION 2017-2021
FALLECIDOS	27	18	34	26	16	-41%
HERIDOS GRAVES	89	95	95	91	72	-19%
HERIDOS LEVES	525	473	509	332	339	-35%
TOTAL LESIONADOS	641	586	638	449	427	-33%

Fuente: Sinatran.

La caída en el quinquenio en las cifras de fallecidos en las vías urbanas y rutas nacionales tiene un comportamiento más errático en estas, si bien hubo una baja importante en fallecidos en ellas respecto a 2020.



Fuente: Sinatran.

3.6. Análisis de lesividad según tipo de siniestro y tipo de vías de tránsito

En relación con el tipo de siniestro que genera las lesiones, los vehículos motorizados participan en su gran mayoría, con 73 % del total de siniestros por colisión entre ellos y 11% de atropello a un peatón.

El atropello de peatón tiene más del doble de peso en vías urbanas (11,6%) que en rutas nacionales (4,4%), mientras que el despiste es tres veces más preponderante en rutas nacionales (13,6%) que en vías urbanas (4,3%).

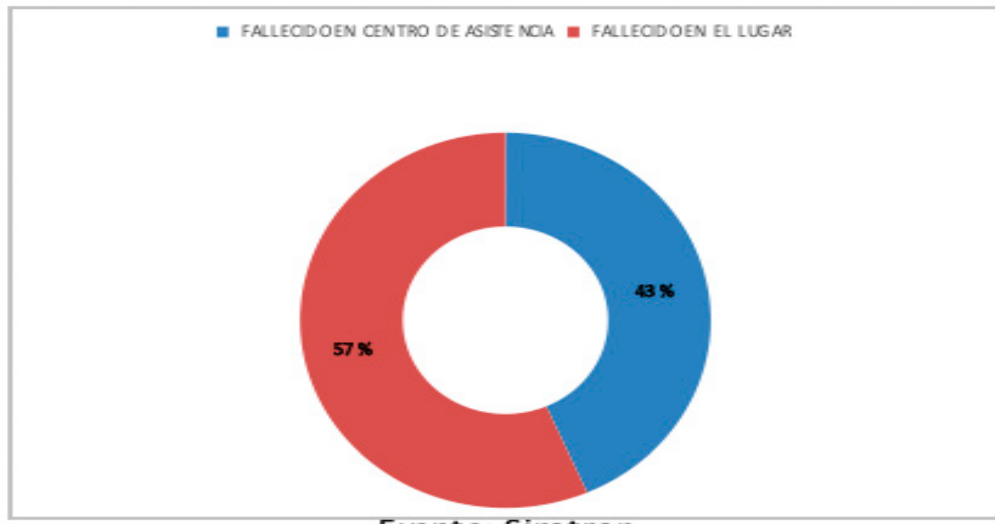
TIPO DE SINIESTRO	CIUDAD	%	R. NACIONALES	%	TOTAL 2021	%
ATROPELLO DE ANIMALES	52	0,8%	5	1,2%	57	0,8%
ATROPELLO DE PEATÓN	781	11,6%	19	4,4%	800	11,1%
CAÍDA	550	8,1%	72	16,9%	622	8,7%
COLISIÓN CON OBSTÁCULO EN CALZADA	110	1,6%	5	1,2%	115	1,6%
COLISIÓN ENTRE VEHÍCULOS	4975	73,6%	268	62,8%	5243	73,0%
DESPISTE	289	4,3%	58	13,5%	347	4,8%
TOTAL	6757	100%	427	100%	7184	100%

Fuente: Sinatran.

Hay resultados diferentes en cuanto a la siniestralidad según modo de transporte si se compara por jurisdicción, dadas las diferencias en la movilidad constatables entre las vías urbanas y las rutas nacionales. Sin embargo, en los siniestros fatales destacan las motocicletas como modo prevalente, con 65,8% en las calles y 62,5% en las rutas.

3.7. Lugar del deceso de los fallecidos

La ocurrencia de la muerte en el 52% fue en la escena del siniestro, mientras que en los restantes casos ocurrió en los centros hospitalarios.



Fuente: Sinatran.

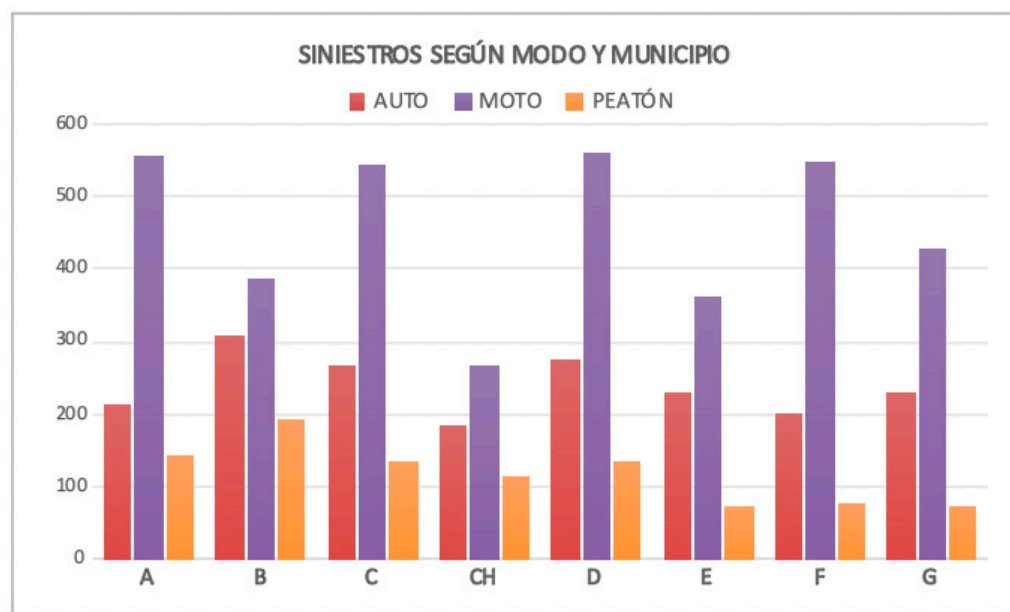
La asistencia médica de los lesionados en las vías públicas está asegurada a través del Convenio 911 desde el año 2009.

Ello es de enorme valor asistencial, ya que mejora la probabilidad de supervivencia cuando se cuenta con respuestas sanitarias adecuadas.

De cualquier forma, es necesario integrar al Sistema de Datos los componentes asistenciales en cuanto a respuestas, patrones lesionales, severidad medida por escalas y evolución hospitalaria.

4. Perfil de la siniestralidad en los municipios

En el anterior Plan de Seguridad Vial 2019-2020 se creó el Consejo Departamental de Seguridad Vial, integrado por referentes de cada municipio. Ello forma parte, por un lado, de la territorialización de las políticas; y por otro, de la consideración del perfil epidemiológico de la siniestralidad, bien distinto de un municipio a otro.



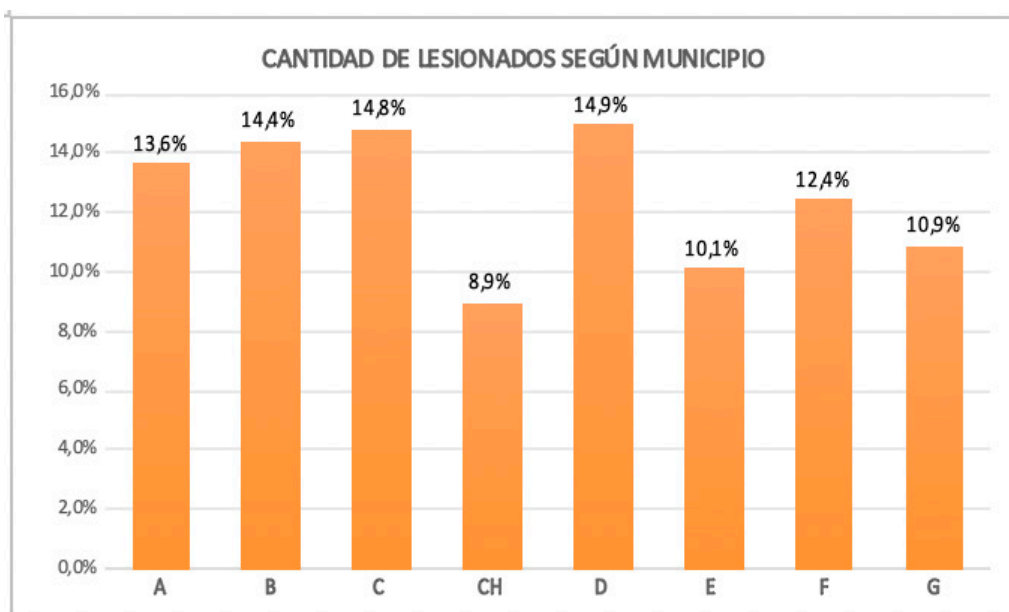
Fuente: Sinatran.

El D fue en 2021 el municipio con mayor cantidad de lesionados y también de fallecidos. En el otro extremo, el municipio CH presenta los menores valores en lesionados y fallecidos.

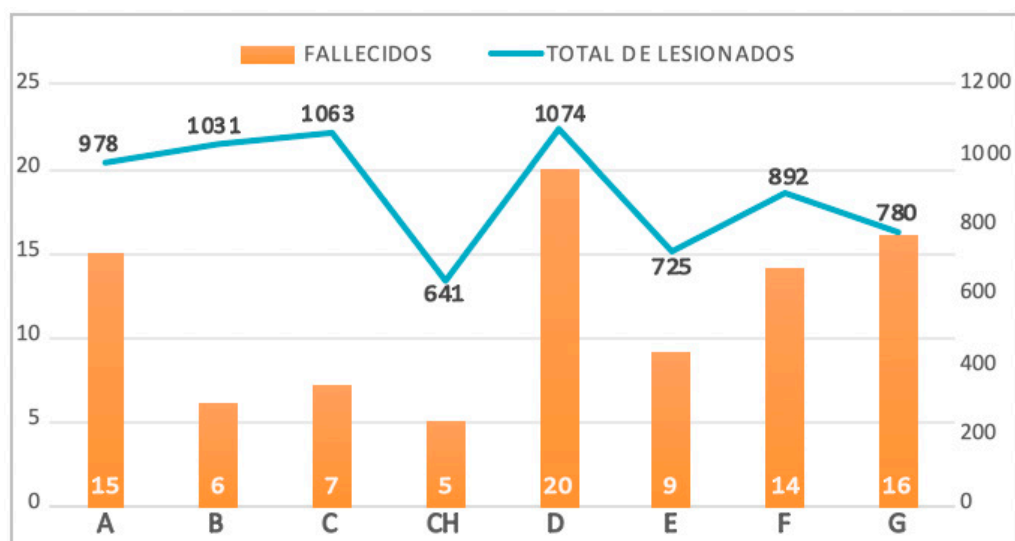
MUNICIPIO	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	TOTAL LESIONADOS
A	15	137	826	978
B	6	109	916	1031
C	7	110	946	1063
CH	5	49	587	641
D	20	139	915	1074
E	9	77	639	725
F	14	95	783	892
G	16	82	682	780
TOTAL	92	798	6294	7184

Fuente: Sinatran.

Los valores totales suman más que el total del departamento, porque cuando la lesión ocurre en una vía limítrofe se adjudica a ambos municipios en cuestión.

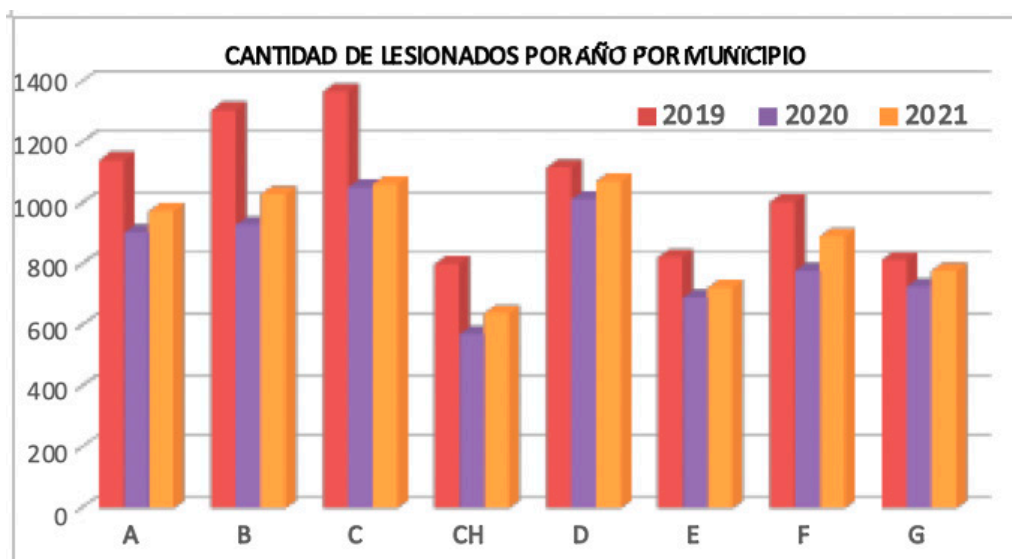


Fuente: Sinatran.



Fuente: Sinatran.

Si bien en todos los municipios aumentó el número de lesionados respecto a 2020, también en todos hubo una caída respecto a 2019, año de mejor comparabilidad.



Fuente: Sinatran.

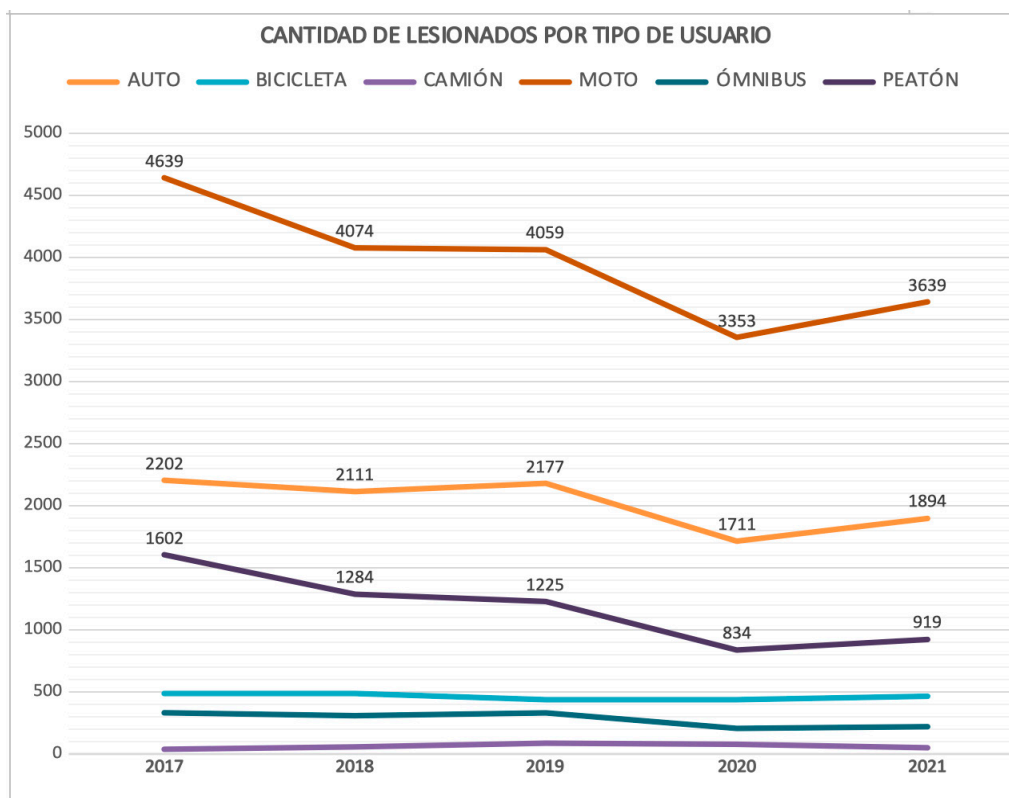
5. Análisis de la evolución de los datos en el quinquenio 2017-2021

Al evaluar la evolución en los últimos cinco años de los niveles de siniestralidad y lesividad se presentan diferentes factores que merecen mayor detalle en el análisis.

5.1. Evolución por tipo de usuario de las vías

En primer lugar, motociclistas, automovilistas y peatones son quienes explican la mayor parte de los lesionados a lo largo del período. Los motociclistas, en particular, son quienes tienen un peso sensiblemente más importante.

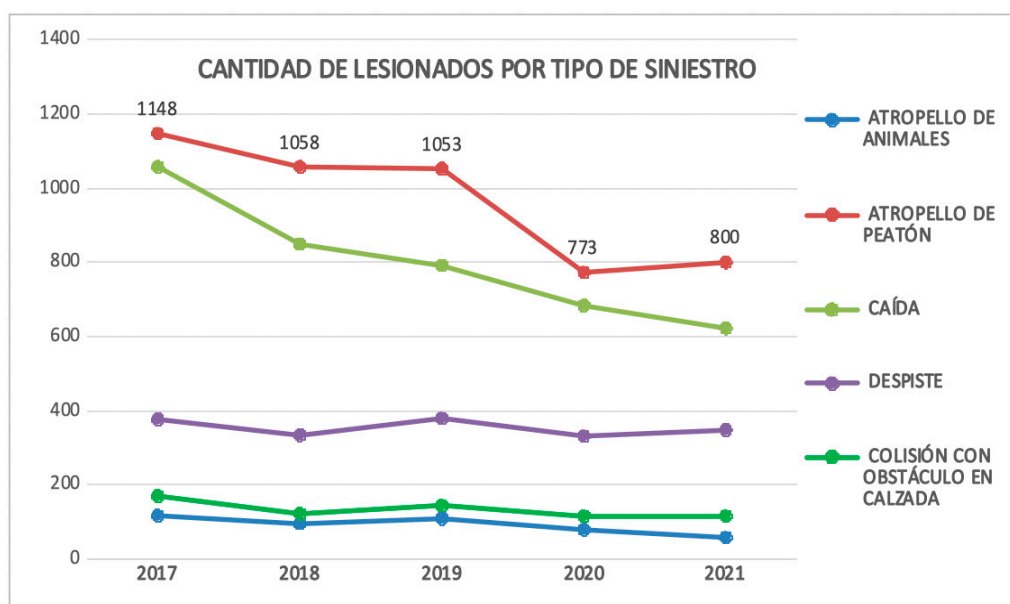
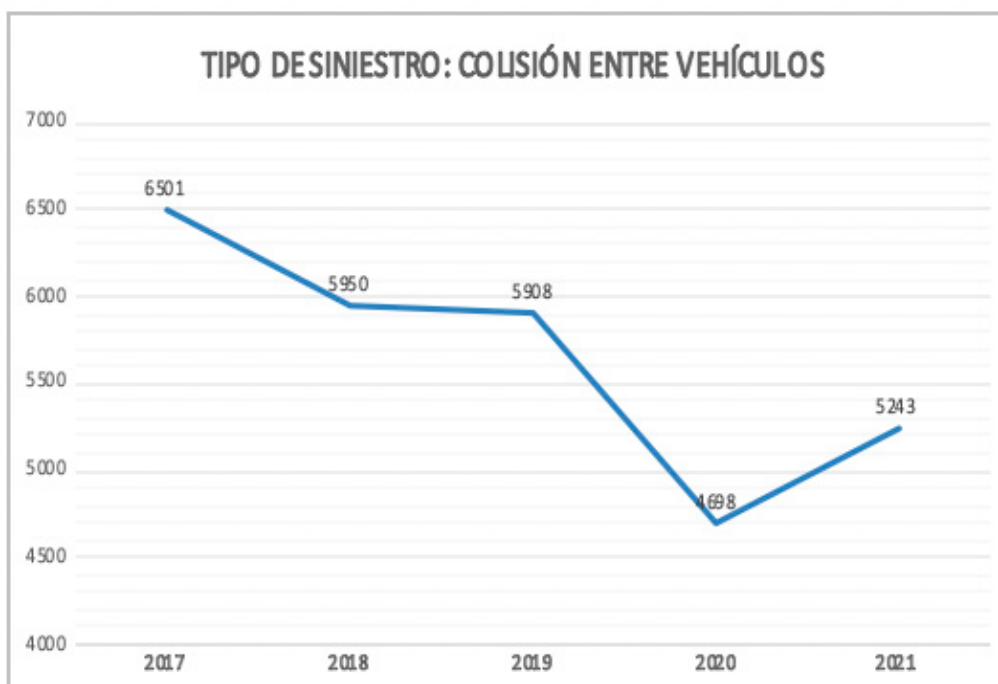
Sin embargo, la evolución descendente en el período es notoria en todos los usuarios de las vías del tránsito. Dentro de ellos, hay mayor estabilidad en el período en automovilistas y ciclistas.



Fuente: Sinatran.

5.2. Evolución por tipo de siniestro

Al analizar el tipo de siniestro también se observa un descenso general en el período, a la vez que una caída pronunciada en el año 2020 debida a las restricciones en la movilidad. La enorme mayoría de los siniestros tienen que ver con colisiones entre distintos tipos de vehículos, aunque también estas tuvieron una baja significativa.

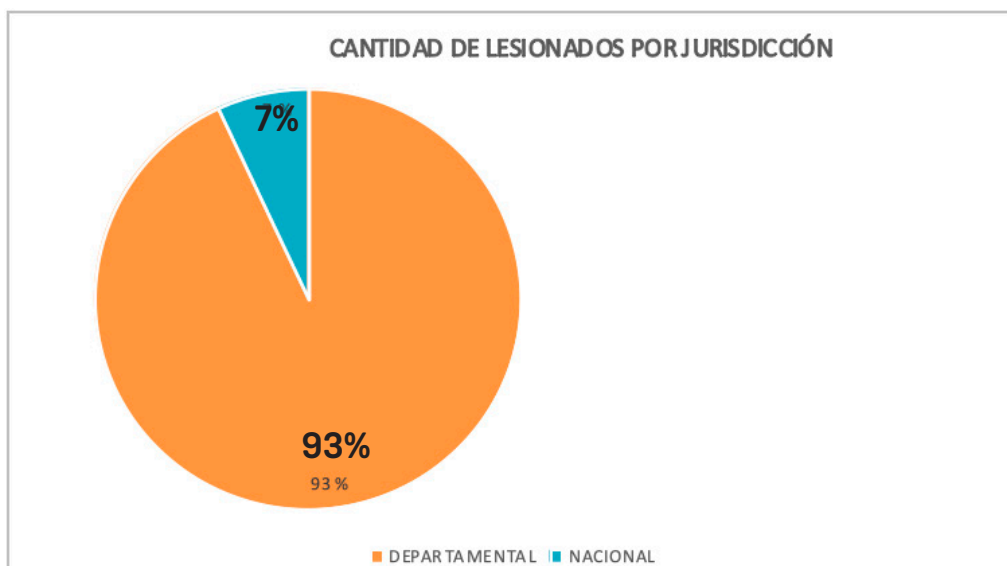


Fuente: Sinatran.

5.3. Evolución por tipo de vías

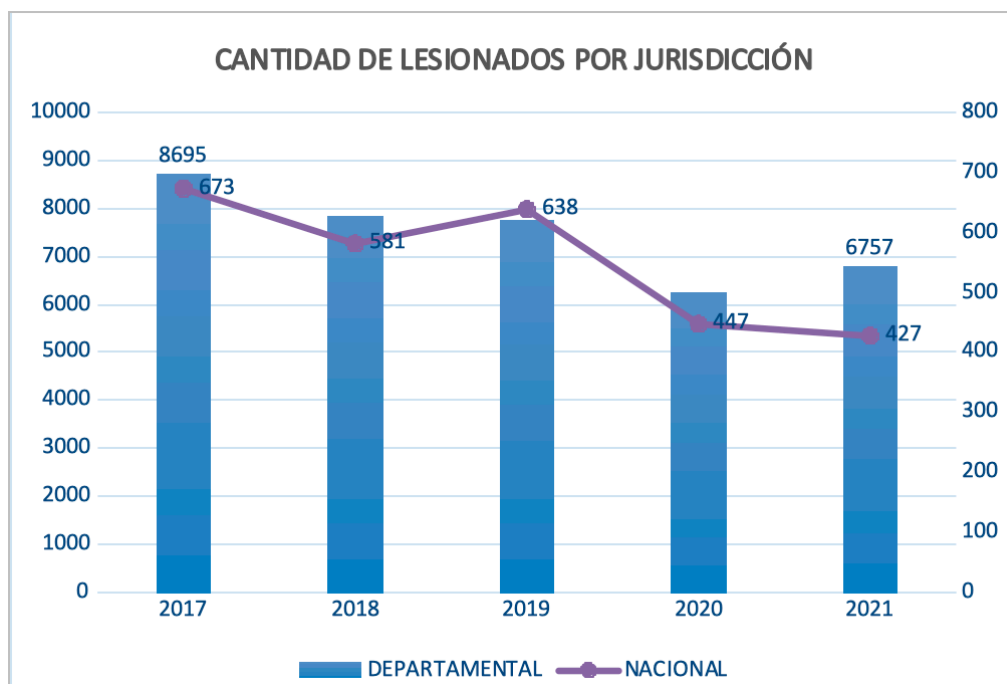
En cuanto al tipo de vías, la distinción por jurisdicción, anteriormente referida en este informe, resulta menos clara como factor explicativo. Si bien solo 4,5% de la trama vial departamental corresponde a rutas nacionales (de jurisdicción nacional), la ocurrencia de siniestros en ese espacio tiene un peso importante, en especial por la gravedad y fatalidad que es mayor allí que en el resto del departamento, esto es, en las vías urbanas (jurisdicción departamental).

El 7% de las lesiones totales en el quinquenio fueron en rutas nacionales



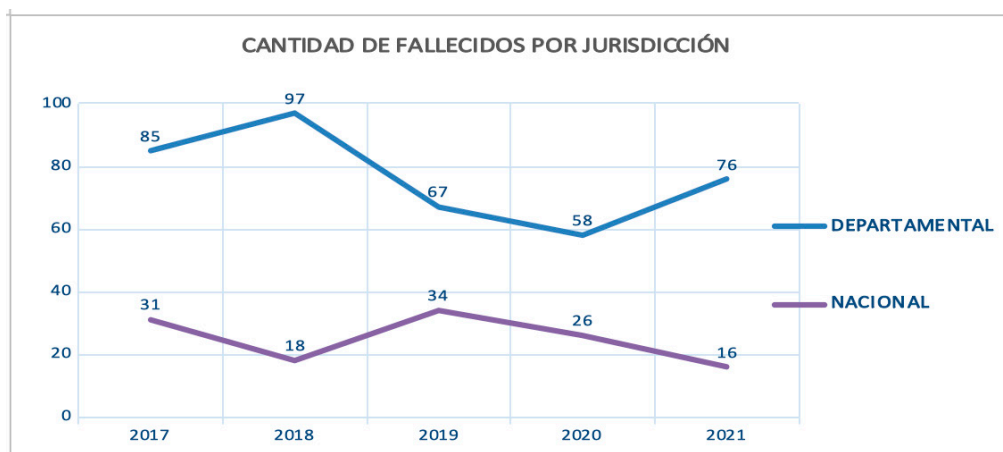
Fuente: Sinatran.

En términos generales, la cantidad de lesionados totales tiene un descenso en el período en ambas jurisdicciones.



Fuente: Sinatran.

La fatalidad de las lesiones, sin embargo, tiene un comportamiento mucho más errático al analizar las jurisdicciones. Parecería haber un comportamiento contrapuesto en cada año en que al aumentar en una jurisdicción la cifra, desciende en la otra, con la excepción del año 2020, como consecuencia lógica de la baja general de la movilidad.



Fuente: Sinatran.

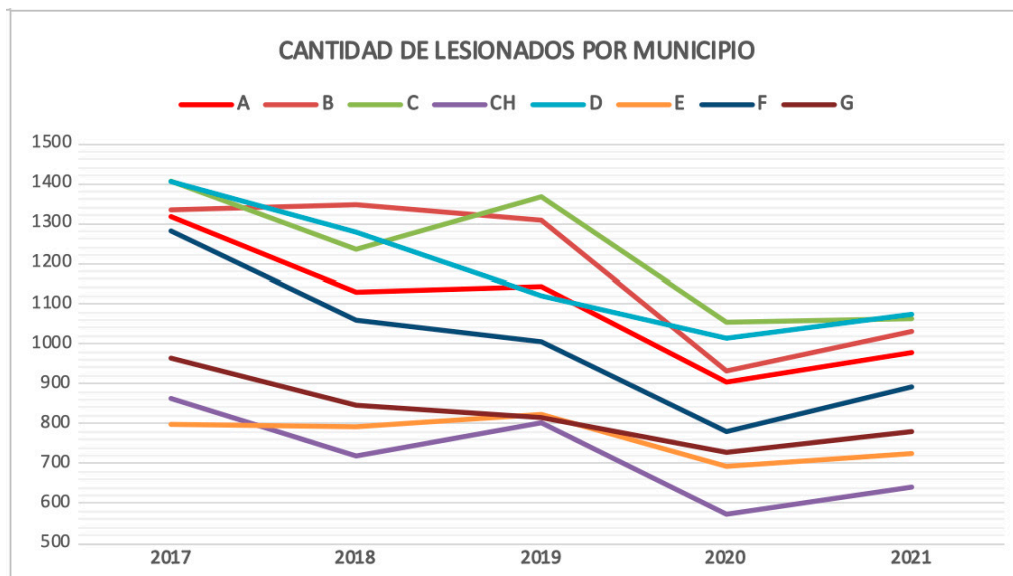
Entre 2020 y 2021, en la baja de diez fallecidos en rutas nacionales incide la caída en el número de automovilistas fallecidos. En cambio, en la ciudad, el fuerte aumento en la cantidad de fallecidos en esta jurisdicción del departamento se explica básicamente por el incremento de motociclistas con lesiones fatales.

Fallecidos	Calles urbanas		Rutas nacionales	
	2020	2021	2020	2021
VEHÍCULO				
AUTO	4	7	15	2
BICICLETA	2	4	1	1
CAMIÓN	2	0	0	0
MOTO	31	50	8	10
PEATÓN	19	15	2	3
TOTAL	58	76	26	16

Fuente: Sinatran.

5.4. Evolución por municipios

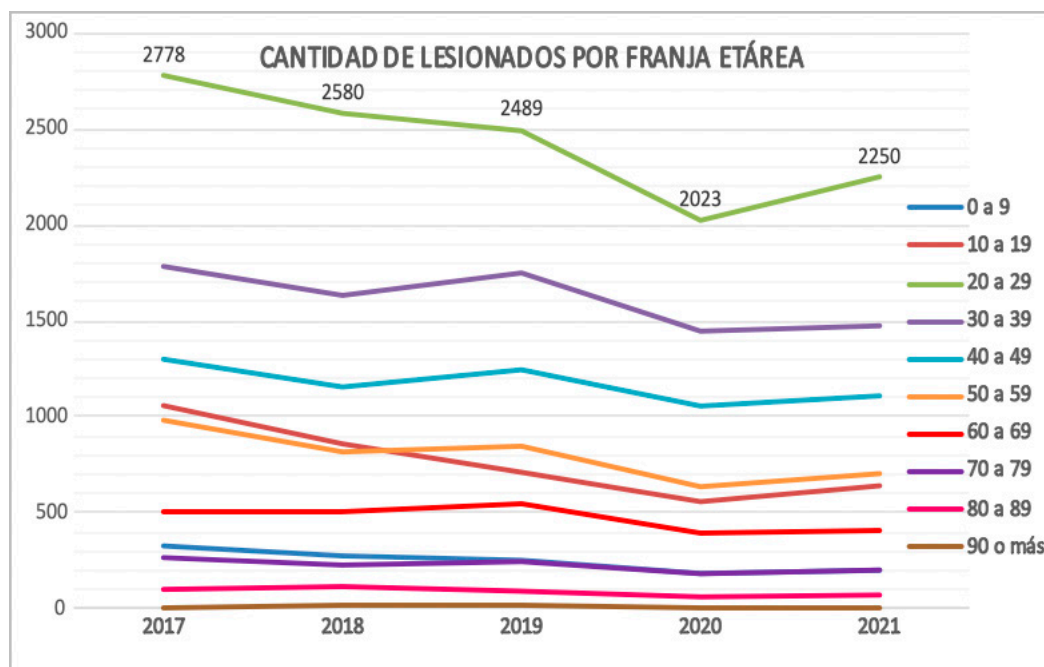
La evolución por municipios en la lesividad y la fatalidad también sigue una tendencia globalmente descendente en el período de cinco años.



Fuente: Sinatran.

5.5. Evolución por grupos de edades

Por grupos de edades también se observa un descenso para todos los casos considerados, donde se mantiene una prevalencia del grupo entre 20 y 29 años como el más afectado por la lesividad en el tránsito



Fuente: Sinatran.

6. Conclusiones, recomendaciones y propuestas

En seguridad vial no hay casualidades sino causalidades.

- Se observa en Montevideo una sostenida baja en los niveles de siniestralidad y lesividad en el quinquenio 2017-2021. Las cifras son en general mayores, sin embargo, en 2021 en comparación con 2020, debido a la baja en la movilidad por la pandemia de covid-19.
- Al analizar la evolución de las cifras, se aprecia que la baja es a nivel de todos los municipios, en todos los tipos de usuarios de las vías, en todas las franjas etarias y todos los tipos de siniestro.
- Los motociclistas son los usuarios más gravemente afectados por la siniestralidad, representando la mitad del total de lesionados y dos tercios del total de fallecidos.
- Los usuarios más vulnerables de las vías (motociclistas, ciclistas y peatones) son una preocupación permanente de la Unidad de Siniestralidad y Lesividad, ya que siete de cada diez lesionados y nueve de cada diez fallecidos pertenecen a este grupo.
- No es casual que 2021 sea el cuarto año consecutivo en que Montevideo tiene la menor tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes en siniestros de tránsito de todos los departamentos de Uruguay, siendo la mitad de la tasa nacional. Las causalidades atañen a la mayoría de sus componentes, no solo de la siniestralidad sino de los resultados.
- Las características del perfil epidemiológico, así como la temporalidad y ocurrencia de siniestros con lesionados es similar a los años anteriores, predominando las lesiones y muertes en motociclistas, de sexo masculino y jóvenes.
- Hay gran variabilidad entre la ocurrencia de siniestros con lesionados entre la ciudad y las rutas del departamento. Existe una imposibilidad legal para el control y fiscalización por parte de nuestro equipo de inspectores, ya que ello depende del Ministerio del Interior. Esto incluso debilita los planes departamentales en la medida que no son aplicables las buenas prácticas que se reflejarían en un descenso de la lesividad en las rutas del departamento.
- La planificación integral resulta en una herramienta indispensable para el logro de los objetivos propuestos. Para ello fue fundamental el compromiso de los funcionarios que conforman la Unidad de Siniestralidad y Lesividad Vial al incorporar las metas generales y específicas del Plan 2021-2025.
- Los buenos o malos resultados dependerán de la aplicación de buenas prácticas formando parte de las políticas de seguridad vial.

- El Consejo Departamental de Seguridad Vial ha tenido dificultades en su desarrollo, producto de la pandemia que ha limitado la activa participación de los delegados municipales.
- Las buenas prácticas que establecimos en el Plan 2019-2020 se reafirman en este año 2021, dándole el componente fundamental que es la sostenibilidad en el tiempo.
- Como hemos mencionado en el pasado informe, los resultados no pueden tener interpretaciones triunfalistas o apocalípticas, sino que deben ser un desafío para seguir avanzando.
- Hay componentes del plan que no hemos alcanzado y que conforman las metas específicas para el plan 2022.
- Es necesario incorporar acciones integrales con el Ministerio del Interior, a efectos de actuar sobre la siniestralidad en las rutas del departamento.
- Es necesario fomentar la más amplia discusión sobre la siniestralidad y lesividad vial en el país, convocando a las intendencias y direcciones de Tránsito a establecer una agenda permanente que permita intercambiar experiencias, buenas prácticas y acciones uniformes en una planificación estratégica integral y nacional, así como dar la más amplia discusión sobre los aspectos ejecutivos-operativos que limitan la posibilidad de alcanzar las metas país trazadas por Naciones Unidas.

6. Bibliografía recomendada

- Declaración de Brasilia. Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados. Brasilia, 18-19 de noviembre de 2015.
- Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020.
- Gestión de tránsito. Serie de cuadernos del Observatorio de Movilidad Urbana de América Latina y el Caribe. Corporación Andina de Fomento 2014.
- Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, en www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009.
- Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales. Ginebra, Sociedad Global de Seguridad Vial. 2008
- Monclús, J. y Nicolás, D. (2015). Planes Estratégicos Europeos de Seguridad Vial: Propuestas de acción en España, Fundación Mapfre.
- Mejora de la seguridad vial en el mundo: establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas de accidentes de tráfico. Naciones Unidas. Nueva York y Ginebra. 2010.
- Salve vidas. Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2017.
- La seguridad vial en la región de las Américas. Washington, DC: Organización Panamericana de la Salud, 2016.
- Siniestralidad mortal a 24 h en 2020. Vías interurbanas. Datos provisionales, Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico. España. 7 de enero de 2021.
- Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Resolución aprobada por la Asamblea General Naciones Unidas. A/RES/70/1. 25 de setiembre de 2015.
- Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Resolución aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas. A/RES/74/299. 31 de agosto de 2020.
- Mejores prácticas de seguridad vial. Manual de medidas a escala nacional. Unión Europea, 2010. (<http://europa.eu>).
- Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, Resumen Ejecutivo. Dirección General de Tráfico. 2010.

- Organización Panamericana de la Salud. Estado de la seguridad vial en la región de las Américas. Washington, D.C.: OPS; 2019.
- Organización Mundial de la Salud y Organización Panamericana de la Salud. Plan mundial para el decenio de acción 2011-2020.
- Dirección de Movilidad-Intendencia de Montevideo. Plan Departamental de Seguridad Vial 2019-2020.
- La escalera aplicada en el sector vial por el Dr. Belin basada en: Westrum R (2004) *Qual SafHealth Care* 2004; 13 (Suppl II): ii22-ii27. Hudson P (2007) *Ciencias de la seguridad*. 45697-722.
- Seminarios en línea con Visión Zero. Seguridad Vial en Suecia. <https://visionzero-challenge.org/training-calendar-monthly/road-safety-in-sweden-policy-innovation?locale=es> Julio de 2021.

