



Plan de Seguridad Vial 2021 a 2025



En el marco de:

- “Segundo Decenio de Acción y Cumplimiento 2021 - 2030”
- “Declaración de Estocolmo 2020”
- “Estrategia: Visión Zero”

1. Introducción

El año 2020 cierra una etapa caracterizada por la incorporación de definiciones comunes en los países integrantes de Naciones Unidas. Nuestro país fue participante en el año 2009 en la elaboración y luego aprobación de la resolución que estableció la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

Si bien se establece una estrategia común con una meta de descenso de la mortalidad en el período del 50%, los sucesivos informes basados en indicadores establecidos por los coordinadores de datos de cada país miembro muestran que ha habido pocos cambios, manteniéndose estable una tasa de mortalidad de 15,6 fallecidos cada cien mil habitantes en las Américas. Una mirada global no debe ocultar el hecho de que se han registrado cambios importantes en algunos países de la región.

En el informe de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) sobre *Estado de la seguridad vial en la Región 2019*, cabe destacar que Uruguay figura entre los pocos países que registran descensos sostenidos en la mortalidad en la última década (ver gráfico 1).

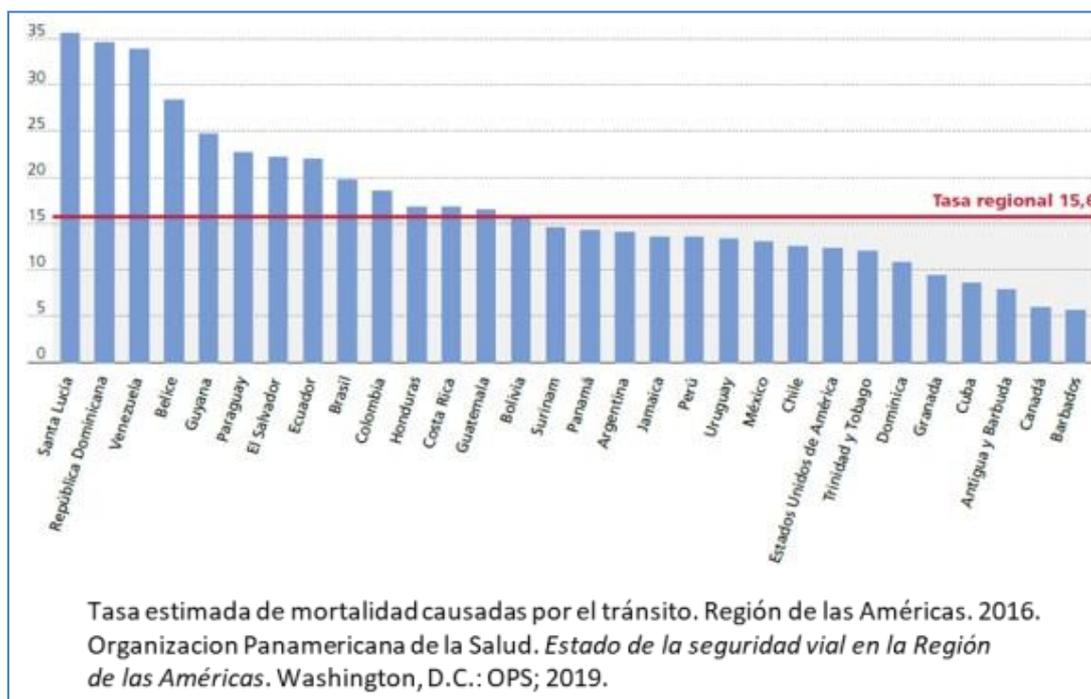


Gráfico 1

Pero también la Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que si nuestros países no toman las acciones preventivas necesarias, las muertes por siniestros de tránsito pasarán del noveno al quinto lugar en la mortalidad global (*ver tabla 1*).

Estos informes son extremadamente útiles ya que, por un lado, nos aportan un conjunto de Buenas Prácticas que explican en gran medida los buenos resultados y, por otro, nos dan una visión global y regional del problema. Estos aspectos nos permiten comparar las distintas realidades y sobre todo la aplicación de las acciones y sus resultados.

Principales causas de mortalidad; datos comparados de 2004 y 2030

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%	NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2	1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2
2	Enfermedad cerebrovascular	9,7	2	Enfermedad cerebrovascular	9,7
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7,0	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	7,0
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5,1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	5,1
5	Enfermedades diarreicas	3,6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	3,6
6	VIH/SIDA	3,5	6	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	3,5
7	Tuberculosis	2,5	7	Diabetes mellitus	2,5
8	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	2,3	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2,3
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2,2	9	Cáncer del estómago	2,2
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	2,0	10	VIH/SIDA	2,0
11	Infecciones neonatales y otras	1,9	11	Nefritis y nefrosis	1,9
12	Diabetes mellitus	1,9	12	Lesiones autoinfligidas	1,9
13	Paludismo	1,7	13	Cáncer del hígado	1,7
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1,7	14	Cáncer colorectal	1,7
15	Astucia del nacimiento y traumatismo del nacimiento	1,5	15	Cáncer del esófago	1,5
16	Lesiones autoinfligidas	1,4	16	Violencia	1,4
17	Cáncer del estómago	1,4	17	Alzheimer y otras demencias	1,4
18	Cirrosis del hígado	1,3	18	Cirrosis del hígado	1,3
19	Nefritis y nefrosis	1,3	19	Cáncer de mama	1,3
20	Cáncer colorectal	1,1	20	Tuberculosis	1,1

Fuente: Estadísticas sanitarias mundiales 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/es/index.html>).

Tabla 1

Casi el 50% de las muertes corresponden a la población más vulnerable (motociclistas, ciclistas y peatones) en la región de las Américas, por lo que las recomendaciones apuntan a priorizar acciones sobre esa población (*ver gráfico 2*).

Diversas resoluciones de Naciones Unidas convocan a los gobiernos para el cumplimiento de las metas trazadas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

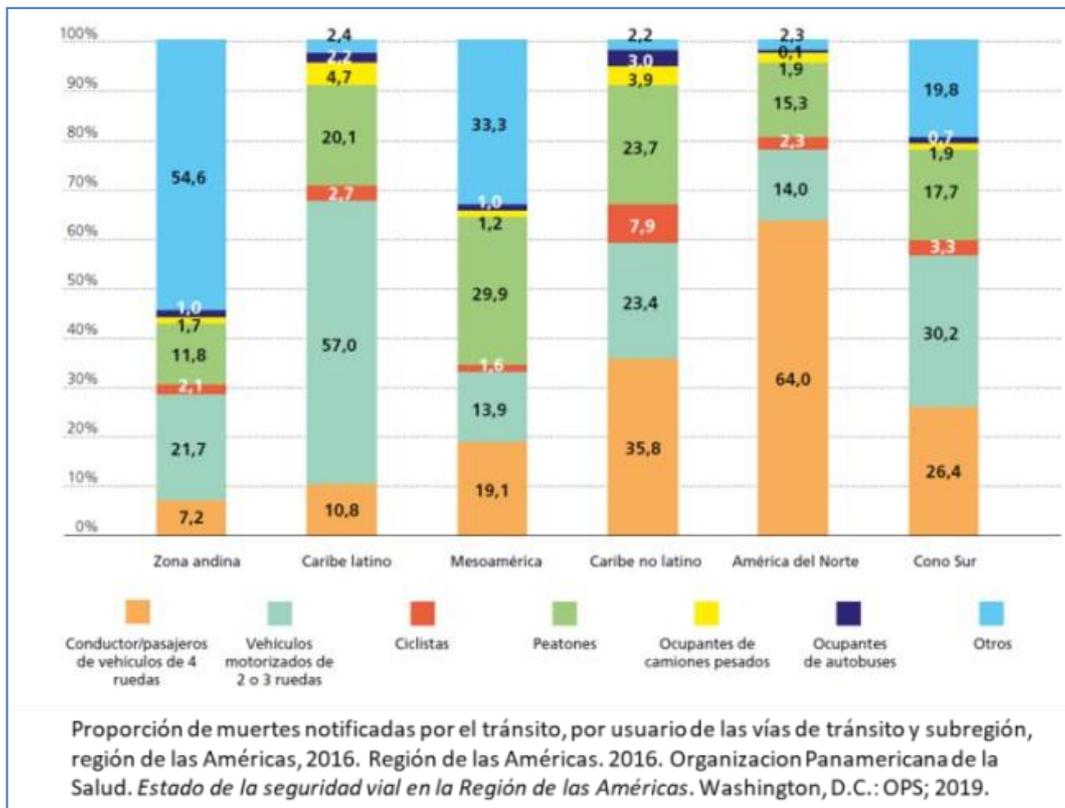


Gráfico 2

En setiembre de 2015 se realiza la Asamblea de Naciones Unidas A/RES/70/1, “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.”

Se incorporan una serie de objetivos y metas mundiales agrupadas en diecisiete capítulos (ver figura 1).



Figura 1



La seguridad vial y los componentes del decenio de acción quedan incluidos en los objetivos tres y once.

De esta manera se continúa y profundiza un proceso de inclusión del flagelo de la siniestralidad vial en las agendas gubernamentales del mundo. Ello implica la incorporación de un concepto clave para el establecimiento de políticas públicas como lo es hacer visible una pandemia oculta durante muchas décadas.

Es significativo el avance registrado en la comunicación social del problema desde el año 2004 en que la Organización Mundial de la Salud (OMS) declarara en su día que “la siniestralidad vial no es accidental” e insta a los gobiernos a atender en forma prioritaria este problema social, de salud y de equidad de nuestras sociedades.

En ese sentido se desarrolla el 18 y 19 de noviembre de 2015 en Brasilia la “Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados”, donde se distingue a Uruguay por los resultados obtenidos en esa primer mitad del Decenio de Acción.

Le sucedieron diversos informes que permitieron no sólo recabar los datos regionales y globales, sino establecer las carencias y ausencias en muchos casos de desarrollo de acciones de buenas prácticas recomendadas, lo que se traduce en un estancamiento de las políticas recomendadas en seguridad vial.

La Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial denominada “Alcanzar los objetivos mundiales para 2030”, se realizó en la ciudad de Estocolmo los días 19 y 20 de febrero de 2020. De ella surge la Declaración de Estocolmo de la cual extractamos alguno de sus pasajes que consideramos relevantes:

“Elogiamos los progresos realizados, pero hacemos hincapié en que todos los países siguen afrontando retos importantes y, aunque existen retos regionales y locales específicos, también existen muchas medidas de eficacia probada que deben intensificarse en todas partes;

Reconocemos y trabajamos juntos para compartir experiencias sobre la adopción y aplicación de la legislación sobre riesgos de comportamiento, tales como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y la conducción, y no usar cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, y la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos, lo que podría salvar cientos de miles de vidas al año, pero aún no se abordan en la mayoría de los países;

Expresamos nuestra gran preocupación por el hecho de que los accidentes de tráfico matan a más de 1,35 millones de personas cada año, produciéndose más del 90 % de estas muertes en países de bajos y medianos ingresos; que estas colisiones son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad; y que las proyecciones de hasta 500 millones de muertes y lesiones



causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo entre 2020 y 2030 constituyen una epidemia y una crisis que pueden prevenirse y que evitarlas requerirá de un compromiso político más significativo y una mayor acción a todos los niveles en la próxima década.”

Seis meses después de la Declaración de Estocolmo la Asamblea General de Naciones Unidas del 31 de agosto de 2020, A/RES/74/299, resuelve lo siguiente:

1. *Reitera su invitación* a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que intensifiquen la colaboración a nivel nacional, regional e internacional con miras a cumplir las ambiciosas metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible;
2. *Hace suya* la Declaración de Estocolmo, aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que tuvo lugar en Estocolmo los días 19 y 20 de febrero de 2020;
3. *Proclama* el período 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030, y, a este respecto, exhorta a los Estados Miembros a que sigan adoptando medidas hasta 2030 con respecto a todas las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial, en particular la meta 3.6¹, de conformidad con la promesa hecha en el foro político de alto nivel de 2019 sobre el desarrollo sostenible celebrado bajo los auspicios de la Asamblea General, teniendo especialmente en cuenta lo que resta de la década de acción para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030 en su totalidad.

De esta forma ingresamos a nivel mundial en la Declaración de Estocolmo:

“Segundo Decenio de Acción y Cumplimiento 2021 – 2030”

1

Dentro del objetivo "Salud y Bienestar", la meta 3.6 es: " Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo"

2. Lecciones aprendidas

Los informes y resoluciones de los Organismos Internacionales y, en particular, de la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud, como hemos visto, nos brindan las herramientas de análisis y los insumos necesarios para un abordaje integral del problema.

La evidencia es concluyente en cuáles son las acciones a desarrollar que permitirían abatir las altas cifras de morbi-mortalidad que registra la región de las Américas.

La elaboración de Políticas de Estado en seguridad Vial requiere una serie de definiciones que luego no se llevan a la práctica o lo hacen en forma parcial y no sostenida con lo cual los resultados no son los esperados.



Figura 2

Las resoluciones de Naciones Unidas que hemos visto han adquirido un componente imperativo que trata de motivar a los gobiernos para alcanzar las metas establecidas.

Existe un diagnóstico acertado de cuáles son las medidas que salvan vidas, pero lo que falla es su aplicación. Ello ocurre en casi todos los países de la región.

No hay soluciones mágicas, por cuanto debe generarse un cambio del comportamiento de las personas en las vías públicas y ello tiene que ver, en gran medida, con los componentes de las políticas de seguridad vial, su comunicación social y su sostenibilidad.

Las acciones recomendadas por las experiencias exitosas sólo se transforman en Buenas Prácticas en la medida que tengan sostenibilidad al paso del tiempo y generen cambios en las conductas viales.

Según el Dr. William Haddon, creador de la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) “el principal obstáculo que tienen los Planes de Seguridad Vial concebidos para disminuir los accidentes de tráfico de un territorio o entorno, es la dispersión de competencias entre los órganos administrativos responsables”.

El mismo autor desarrolló, en la década de los años setenta, la “Matriz de Haddon” que se ha convertido en la herramienta más utilizada en el mundo para elaborar los planes preventivos de seguridad vial.

Un aspecto clave es la interrelación de factores y causas (multifactorialidad y multicausalidad) y la necesidad de actuar en forma integrada e integral para obtener buenos resultados.

El desarrollo de políticas exitosas se evalúa a través de indicadores que surgen de los Sistemas de Datos. No basta con tener el detalle numérico y georreferenciado sobre las características y ocurrencia de la siniestralidad, sino incorporar que ellos forman parte de un proceso que debería permitir identificar las acciones que podrán constituir las Buenas Prácticas conformando las recomendaciones para alcanzar los buenos resultados (*ver figura 3*).



Figura 3

El análisis evolutivo de las Políticas de Seguridad Vial debería hacerse en períodos prolongados de tiempo no menores a cinco o diez años. Existe variabilidad interanual en la siniestralidad y por lo tanto la interpretación de los resultados, en términos de políticas exitosas debería medirse por las tendencias en esos plazos más prolongados de tiempo.

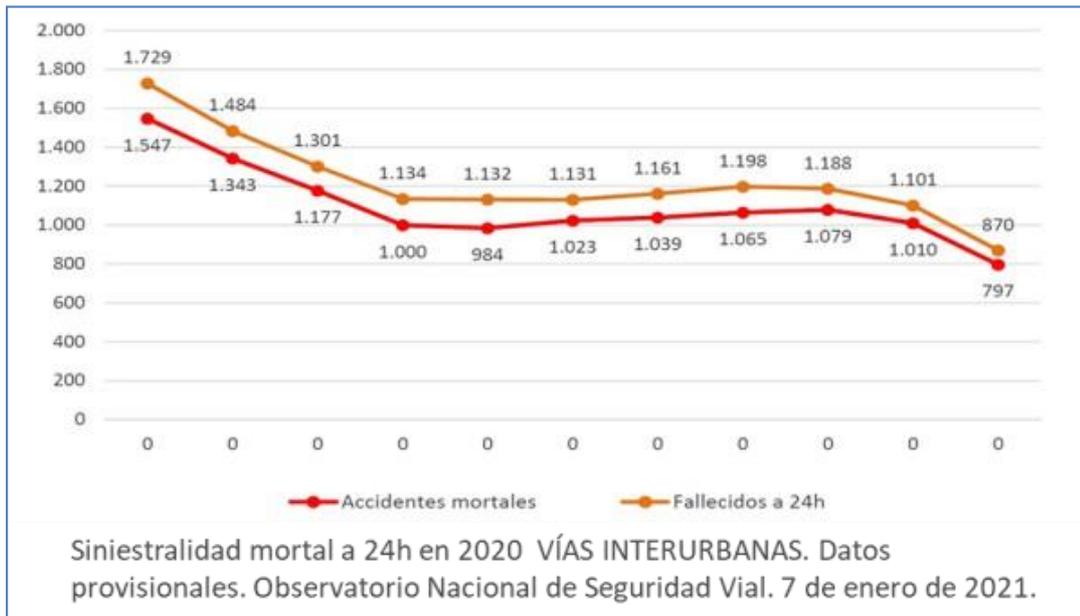


Gráfico 3: Accidentes mortales y fallecidos a 24h en vías interurbanas 2010- 2020

Esa variabilidad interanual no debería ser mayor al cinco por ciento y, de serlo, nos indicaría la necesidad de ajustar los planes preventivos. En los gráficos 3 y 4 se muestra la evolución histórica de los siniestros mortales en España y en una selección de países de ingresos altos.

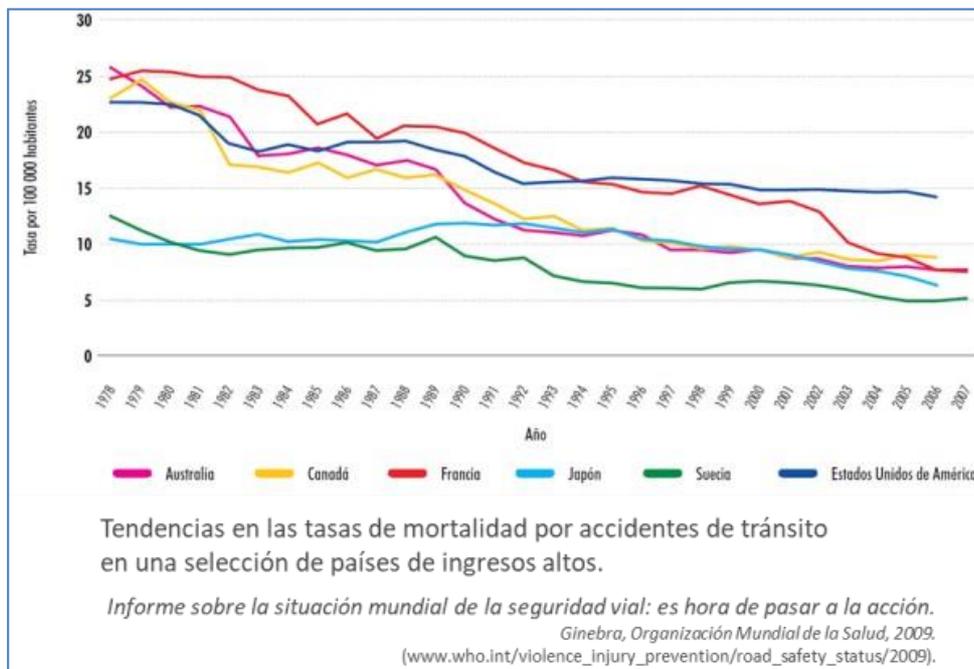


Gráfico 4

Es posible observar dos aspectos importantes, el primero refuerza el concepto ya mencionado de variación interanual. La evolución es similar a los dientes de sierra con una tendencia al descenso.

El otro factor a destacar es el tiempo que tarda la consolidación de las políticas de seguridad vial. En la década de los noventa los países de ingresos altos tenían una mortalidad promedio de 15 fallecidos por cien mil, llegando a los años 2007 con una tasa de 8 por cien mil y, actualmente, cinco por cien mil.

Otro aspecto a destacar y ya señalado en informes anteriores es que la mortalidad en las vías públicas no guarda relación con la magnitud del parque automotor. El 60% del parque automotor se encuentra en los países de ingresos altos en los cuales se produce el 30% de las muertes de la región de las Américas.

Muchas de las recomendaciones se basan en estudios realizados en países de ingresos altos que llevan varias décadas de desarrollo de estrategias preventivas exitosas y que incluyen inversión en recursos humanos, tecnología e investigación. Este aspecto se encuentra relacionado con las definiciones políticas que realizan los gobiernos en cuanto al problema a abordar y como consecuencia de la adjudicación de recursos adecuados.

Otro aspecto a destacar de la evolución histórica de las Políticas de Seguridad Vial en los países de ingresos altos, puede apreciarse en el siguiente gráfico de la evolución de las políticas en Suecia (ver gráfico 5).



Gráfico 5

Se aprecian dos características bien definidas, que forman parte de las recomendaciones mundiales. Una de ellas es la creación de Agencias Líderes para el desarrollo de políticas basadas en la evidencia. El segundo aspecto lo constituye la ausencia de correlación entre el incremento del parque automotor y las tasas de mortalidad en las vías públicas cuando existen Agencias Líderes que establecen políticas de seguridad. Es decir, cuando no existen ni políticas ni agencias que establezcan planes adecuados, el incremento de la mortalidad acompañará al incremento del parque automotor, como se ve en el gráfico 6.

Este proceso y sus componentes los hemos vivido en nuestro país con la consolidación de las políticas de seguridad vial a través de la creación en el año 2007 de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev). A partir del año 2009 la mortalidad comienza a descender, mientras el parque automotor continúa creciendo.

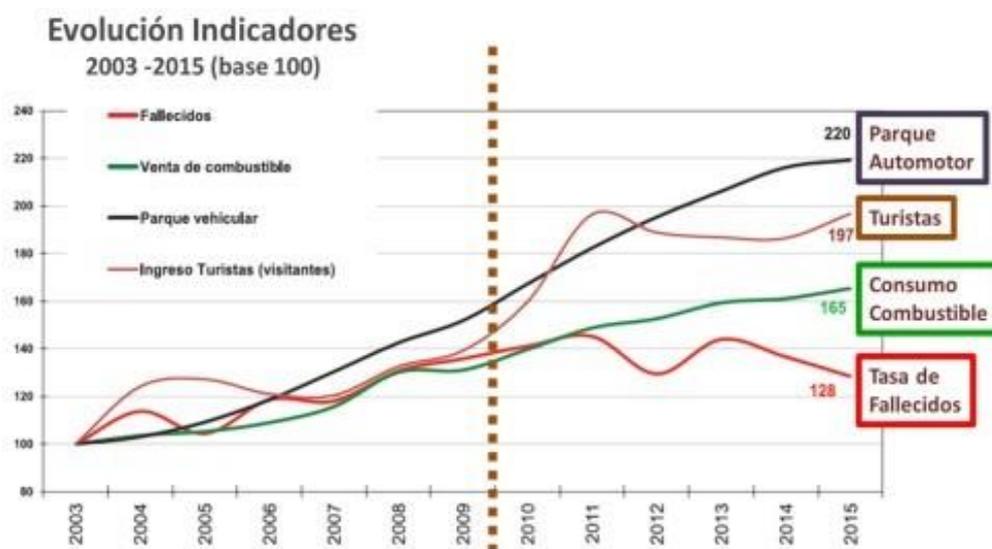


Gráfico 6

Por lo tanto, existe un claro desfasaje en los planes preventivos -y que en parte explican las diferencias en los resultados- entre los países de ingresos altos y los de medianos y bajos ingresos. Ello determina que no se puedan extrapolar a nuestros países muchas de las recomendaciones mundiales.

En gran medida en nuestros países, sobre todo del Cono Sur, nos encontramos recién elaborando prácticas y acciones que van en línea con los Pilares de Acción de Naciones Unidas. Pero como ha dicho la OMS-OPS estos procesos son muy lentos, se cumplen parcialmente o en muchos países ni siquiera se toman acciones adecuadas.

Reiterando los conceptos del Ing. Pere Navarro, Director de la Dirección General de Tráfico de España, los países más exitosos son aquellos que cuentan con una fuerte política de autoridad en las vías públicas.



Los cuerpos inspectivos departamentales y nacionales se transforman así en el brazo ejecutor de las acciones determinadas por los planes de seguridad vial y de ellos depende en gran medida los resultados y cambios de la conducta en las vías públicas de la población.

3. Las Buenas Prácticas

“Se logra mejorar el rendimiento de la seguridad vial mediante el establecimiento de objetivos ambiciosos de reducción de víctimas y la adopción de un enfoque orientado a un sistema seguro.”

La mejora de la Seguridad Vial. Establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico. Informe y Recomendaciones. Naciones Unidas. Nueva York y Ginebra. 2010.

Si bien hemos mencionado en el Plan Departamental de Seguridad Vial 2019-2020 la importancia de la planificación y del trabajo en función de metas y objetivos bien establecidos es importante destacarlo una vez más a través de las recomendaciones de Naciones Unidas para la Seguridad Vial:

- El establecimiento de objetivos transmite la importancia de la seguridad vial.
- Los objetivos instan a las partes interesadas a actuar e incrementan la responsabilidad de alcanzar los resultados fijados.
- Los objetivos transmiten el mensaje de que el gobierno toma en serio la reducción en el número de víctimas viales.
- Los objetivos sub nacionales amplían el sentido de pertenencia al crear una mayor responsabilidad, establecer más asociaciones y generar más medidas.
- Los objetivos incrementan la conciencia pública y de los medios de comunicación y motivan a los políticos a apoyar los cambios legislativos, así como a proveer los recursos necesarios.



- Buena práctica 1:**
Creación institucional USL
- Buena práctica 2:**
Consejo Departamental de Seguridad
- Buena práctica 3:**
El Plan Departamental de Seguridad Vial
- Buena práctica 5:**
Priorizar las acciones sobre los puntos críticos de siniestralidad.
- Buena práctica 4:**
Priorizar las acciones sobre los factores de riesgo de mayor lesividad.

Los datos, análisis y resultados del Plan de Seguridad Vial 2019-2020 reafirman varios de los conceptos que hemos visto anteriormente.

Se consolidan las Buenas Prácticas que explican los resultados en los veinticuatro meses del plan establecido. Por tal motivo nos parece de interés reiterar la referencia que definen los componentes de la misma.

En nuestra opinión, la definición de buena práctica que sea capaz de

Figura 4

disminuir la morbi- mortalidad en nuestras vías públicas debe contener las siguientes características:

- Demostrada *sustentabilidad*, es decir el fundamento científico que hace a la necesidad de su aplicación para la obtención de un resultado positivo, tangible y valioso para el ciudadano y la comunidad.
- Que garantice la *aplicabilidad* de la o las acciones en el ámbito municipal, departamental y nacional en función de la realidad del país.
- Que sea *sostenible* al paso del tiempo, incluso desde el punto de vista de su financiamiento, y generar los efectos duraderos que forman parte de los cambios en las conductas viales.
- Que sea *reproducible* en similares condiciones en el territorio nacional.
- Que sea *comprensible* y de sencilla interpretación para la comunidad en el mensaje sobre el problema a abordar.
- Debe tener una *temporalidad* acorde con la magnitud del problema que se pretende solucionar, es decir, sus efectos deben proyectarse en el corto y mediano plazo.
- Debe ser *auditable*, a los efectos de evaluar los indicadores de los procesos y resultados.
- Debe basarse en la *integralidad*, es decir, formar parte de una serie de acciones que involucran no solo a su multicausalidad sino a diversas instituciones coincidentes con el fin común, establecido en una planificación estratégica.

El Plan de Seguridad Vial 2019- 2020 desarrolló algunas acciones que constituyen, a la luz de los resultados, nuestra experiencia en Buenas Prácticas (ver figura 4) .

Elas constituyen la base de acciones para la planificación 2021-2030. Se alcanzaron los objetivos planteados en el Plan, con una disminución significativa de la mortalidad en el Departamento.

4. La Planificación

Como hemos visto, el Plan de Seguridad Vial 2021-2025 se enmarca en las resoluciones adoptadas por la reunión de alto nivel mundial y de las Naciones Unidas que nuestro país integra.

La incorporación de estas definiciones se basa también en un imperativo ético para todos aquellos que nos desempeñamos en el área preventiva y fundamentalmente a las autoridades responsables de establecer las Buenas Prácticas que salvan vidas.

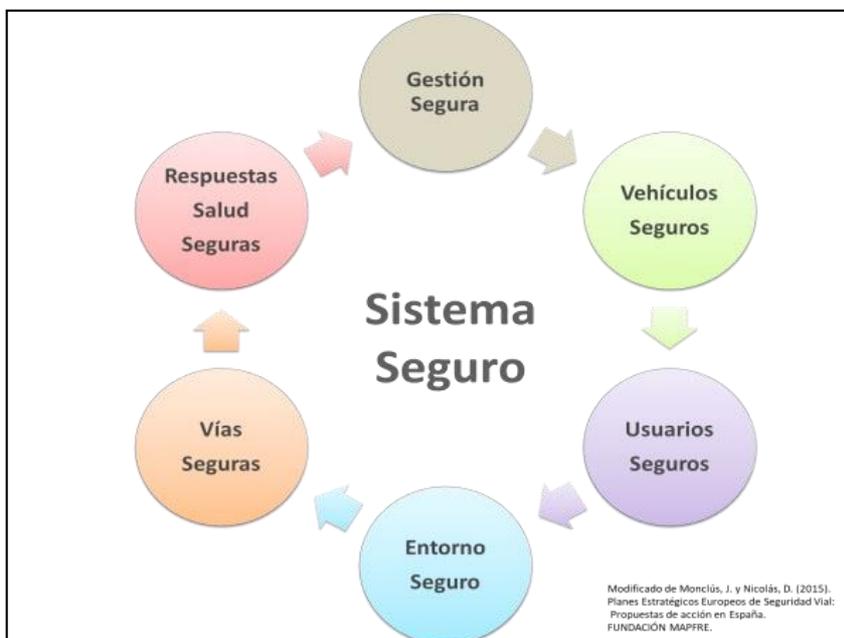


Figura 5

La **Visión Cero**, que compartimos en su totalidad, se sustenta en el hecho de que los errores humanos no pueden determinar la muerte o lesiones graves en las vías públicas, y que al tratarse de una enfermedad evitable y en gran medida predecible, todos los esfuerzos deben estar orientados a reproducir

aquellas acciones que precisamente salvan vidas. No se trata de una meta a alcanzar sino de una visión de cómo entendemos la siniestralidad vial y su peor consecuencia. La Planificación debe contar con una serie de planes “objetivo” que constituirán los componentes que permitan alcanzar la meta global.

De allí la importancia de desarrollar un “Sistema Seguro”, lo que implica reconocer su carácter multifactorial y, por tal motivo, soluciones multistitucionales (*ver figura 5*). Los proyectos a desarrollar, ya sean de infraestructura vial como de arquitectura urbana, deben contemplar el componente de movilidad y la posible siniestralidad.

Los datos obtenidos del Plan de Seguridad Vial 2019-2020 nos permiten contar con el análisis actualizado para la proyección de las acciones en el corto y mediano plazo. Los cambios generados en función de los aspectos preventivos de la pandemia actual, así como de su repercusión económica, influyen en la movilidad y siniestralidad vial.

<p>Etapa 1</p> <p>EL DIAGNÓSTICO: Características Municipales, perfil de la siniestralidad, factores de riesgo, nivel de percepción del riesgo.</p>	<p>La metodología para la construcción colectiva del Plan 2021-2030 sigue la misma línea de etapas de construcción que los planes anteriores (<i>ver figura 6</i>).</p>
<p>Etapa 2</p> <p>FORMULACIÓN DE LAS PROPUESTAS: A partir de los objetivos planteados y en función de las prioridades Municipales, se establecen las Acciones a desarrollar según las áreas establecidas.</p>	<p>El Plan de Seguridad Vial consta de dos fases, delimitadas temporalmente de 2021 a 2025 y de 2026 a 2030. Las metas finales corresponden a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030.</p>
<p>Etapa 3</p> <p>ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN: Calendario de Acciones que conformarán la hoja de ruta del Plan.</p>	<p>La meta para 2030 en nuestro departamento es lograr una disminución de la mortalidad del 50%, tomando como referencia el año 2020, es decir, una tasa de mortalidad de 3 / 100.000 habitantes.</p>
<p>Etapa 4</p> <p>EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN: Registro y Base de Datos que permitan determinar la evolución de Indicadores de los procesos y resultados así como también.</p>	<p>El Plan tiene componentes que lo diferencian de los anteriores. Ello tiene que ver con la</p>

Figura 6

necesidad de enfocar las acciones preventivas sobre los principales factores de riesgo de la población más vulnerable con objetivos específicos. Pero ambas fases se construyen en base a los Pilares de Naciones Unidas en la Década de Acción y Cumplimiento así como en los Objetivos de Desarrollo Sostenible en sus puntos 3 y 11.

Se debe tener en cuenta que hay acciones de carácter nacional que no dependen del Gobierno Departamental. Muchas de las recomendaciones requieren una normativa nacional que excede las posibilidades de resolverlas a nivel departamental.

Territorialización del Plan de Seguridad Vial

Al crearse en febrero de 2019 la Unidad de Siniestralidad y Lesividad de la Intendencia de Montevideo se dispuso la conformación de un Consejo Departamental de Seguridad Vial, integrado por representantes de cada uno de los ocho municipios del departamento de Montevideo.

De cara al Plan de Seguridad Vial 2021-2025 y la asunción de nuevas autoridades a nivel departamental y municipal, se asignaron los nuevos representantes por cada municipio para el Consejo.

La razón de ser de este Consejo radica en la planificación necesaria del Plan de Seguridad Vial, que implica entre otras cosas determinar el perfil municipal de los lesionados por tipo de vehículo, para el trienio 2018-2020. En otras palabras, es importante la territorialización de las políticas públicas, lo que en este caso particular implica que el Plan se tiene que adaptar a la realidad de cada municipio en materia de siniestralidad (ver figura 7).

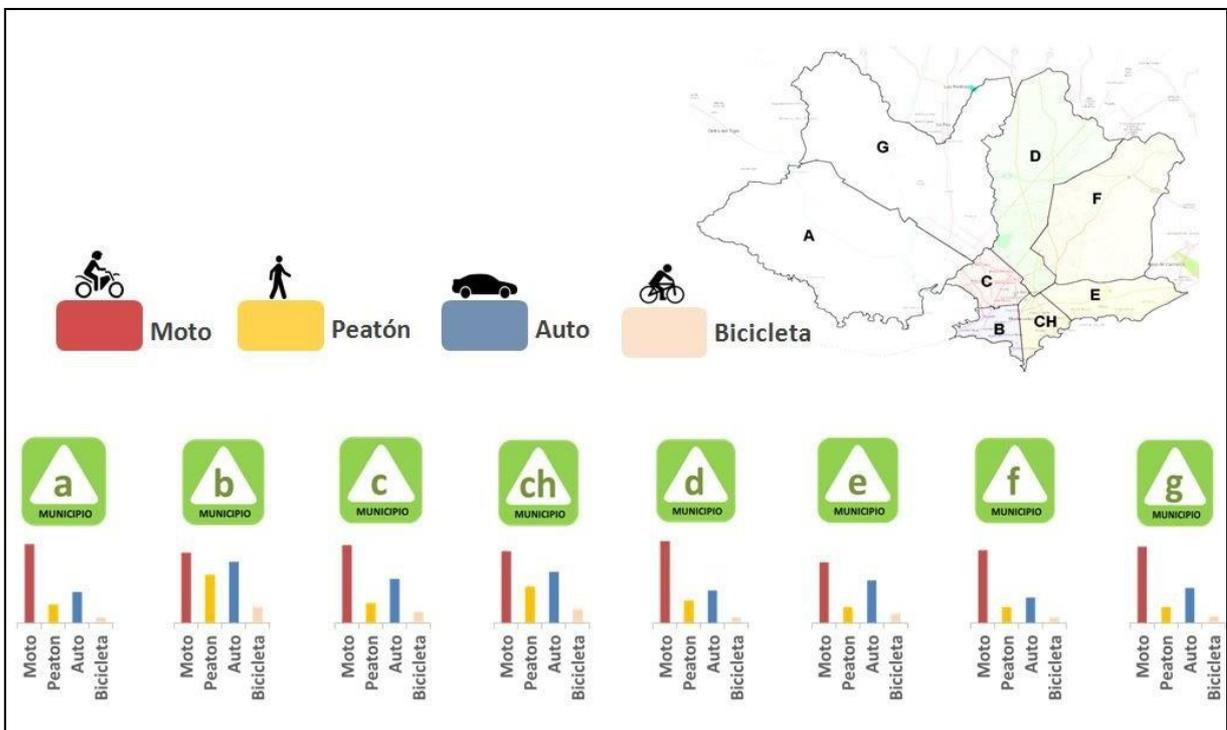


Figura 7



Plan Seguridad Vial 2021 - 2025

“La existencia de objetivos, así como de programas de seguridad vial orientados a objetivos, aumenta la probabilidad de que se implementen políticas de seguridad.”

“Los programas de seguridad vial que disponen de unos objetivos cuantificados tienen un mayor alcance que aquellos que no lo poseen y la determinación de objetivos conduce a la implementación de programas mejores y más realistas”.

“Algunos estudios demuestran que los países que han establecido un objetivo de reducción de víctimas viales poseen un registro de seguridad vial mejor y una menor cantidad de víctimas fatales que aquellos que no lo han establecido. Fijar objetivos ayuda a motivar a la gente a llevar a cabo una acción, y a ganar apoyo político e institucional.”

La mejora de la seguridad vial. Informe y Recomendaciones. Establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico. Comisiones regionales de Naciones Unidas. Nueva York y Ginebra. 2010.

Objetivo General:

La elaboración de un Plan de Seguridad Vial 2021-2025 se circunscribe al objetivo general 4 de la actual administración departamental: Movilidad Saludable.

El **objetivo general** del Plan será: Disminución sostenida de la mortalidad y lesividad en el tránsito.

Liderazgo: Departamento de Movilidad-División Tránsito-Unidad de Siniestralidad y Lesividad-Consejo Departamental de Seguridad Vial. Coordinación Institucional.

Meta: La meta para esta fase se establece en un descenso de mortalidad del 25%, lo que sería equivalente a una tasa de 4.5 fallecidos cada 100.000 habitantes del departamento.

Temporalidad: El período de esta fase culmina el año 2025.

Prioridad: Población vulnerable.

Acciones Prioritarias: Orientadas a los factores de riesgo de mayor impacto en morbi-mortalidad.



Objetivos Específicos:

Debilidades y foco a partir de ese Objetivo General: motociclistas (heridos graves y fatales) en jurisdicción departamental y peatones (lesionados totales) en jurisdicción departamental y vehículos livianos (heridos graves y fatales) en jurisdicción nacional.

Objetivo específico 1: Disminución de los heridos graves y fallecidos que se transportaban en motocicletas al momento del siniestro, dentro de Montevideo (en jurisdicción departamental).

Meta asociada: Reducción del 30% al 2025 de la cantidad de motociclistas que resultaron heridos graves o fallecidos como consecuencia de un siniestro de tránsito registrado en el 2021 en Montevideo (en jurisdicción departamental).

Objetivo específico 2: Disminución de los peatones lesionados como consecuencia de siniestros de tránsito en Montevideo ciudad (en jurisdicción departamental).

Meta asociada: Reducción del 30% al 2025 de la cantidad de peatones lesionados como consecuencia de siniestros de tránsito respecto a lo registrado en el 2021 en Montevideo (en jurisdicción departamental).

Objetivo específico 3: Disminución de los heridos graves y fallecidos que circulaban en un auto o camioneta (vehículo liviano) al momento del siniestro en Montevideo (en jurisdicción departamental).

Meta asociada: Reducción del 30% al 2025 de la cantidad de heridos graves o fallecidos que circulaban en un auto o camioneta (vehículo liviano) respecto a lo registrado en el 2021 en Montevideo (en jurisdicción departamental).



Área	Componentes y actores Claves	Acciones	Objetivos / Metas
Gestión	<p>Consejo Departamental Municipios Coordinación interna e inter Institucional. Financiación/Recursos Observatorio de Movilidad Investigación de Factores de Riesgo. Congreso de Intendentes. Direcciones de Tránsito. Unasev. Involucramiento de empresas públicas y privadas. Red de víctimas. Marco Legislativo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Consolidación del Consejo Departamental de Seguridad Vial - Incorporar la información de Peritajes e informes forenses de siniestros graves y fatales. - Promover con MSP y Unasev la puesta en marcha del Registro de Asistencia Sanitaria Convenio 9.1.1. - Realizar estudios observacionales de cumplimiento de normativa - Implementar plan de Empresas Seguras. - Propiciar desde el ámbito del Congreso de Intendentes la actualización de la normativa nacional de Seguridad vial 	<ul style="list-style-type: none"> -Planes e Indicadores en cada Municipio. - Incorporar representante de la Red de víctimas al Consejo Departamental -Convenio con Policía Técnica y con el Instituto Técnico Forense. - Contar con la información de este sistema como complemento del SINATRÁN. - Concretar dos estudios en el período - Plan implementado en una empresa por cada Municipio por año. - Aportar en la elaboración de anteproyecto de actualización de la Ley nacional de tránsito y seguridad vial.
Usuarios Seguros	Niños seguros	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar campaña de difusión y controles de uso de SRI / Booster. - Entornos escolares seguros. 	<ul style="list-style-type: none"> -Aumento de un 100% en el uso de sistemas de retención infantil (SRI/Booster). - Intervenciones con señalización en 100 centros de enseñanza cada año



	Conductores, acompañantes y pasajeros seguros	<ul style="list-style-type: none">- Plan para accesibilidad a los Permisos de Conducción enfocado en personas de contextos vulnerables.- Implementar capacitación en manejo defensivo de conductores de la Intendencia.- Promover una evaluación psicológica de infractores reincidentes.- Promover protocolo nacional para evaluación médica de infractores por alcoholimetrías positivas.- Cinturones de Seguridad en todas las plazas.	<ul style="list-style-type: none">- Implementar un grupo por año por cada Municipio.- 100% de conductores capacitados- Protocolo acordado en el marco del Congreso de Intendentes- Protocolo acordado en el marco del Congreso de Intendentes- Alcanzar la observancia del 90% de utilización de cinturones en los asientos delanteros todos los vehículos.
	Peatones Seguros	<ul style="list-style-type: none">- Realizar campañas de difusión enfocadas en la seguridad de los peatones.- Definir e implementar estrategias específicas hacia los Peatones adultos mayores.	<ul style="list-style-type: none">- Campaña anual específica para peatones.- Concretar un taller anual por Municipio con el apoyo de la Secretaría de las personas mayores.
	Ciclistas Seguros	<ul style="list-style-type: none">- Propender a la utilización de casco y reflectivos.- Ampliar la red de infraestructura para ciclistas.	<ul style="list-style-type: none">- Lograr un 40% de utilización de casco.- Lograr un 80% de utilización de chaleco.- Plan ciclovías.
	Motociclistas Seguros.	<ul style="list-style-type: none">- Aumentar el uso del casco y de elementos reflectivos. <p>Seguridad vial y trabajo. Capacitación para la conducción de motos.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Alcanzar un 90% de utilización del casco.- Alcanzar 90% de utilización de chaleco.- Concretar seis talleres anuales en temáticas de seguridad vial en empresas



<p>Buena Observancia y Políticas de Autoridad</p>	<p>Dirección de Tránsito y cuerpos inspectivos. Policía de Tránsito Policía Caminera</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de controles integrales en puntos críticos y períodos críticos. - Reforzar las campañas de control preventivo de alcohol y otras drogas en conductores - Programa anual de capacitación y actualización del personal. 	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar 15 operativos estratégicos de controles por mes. -Realizar 500 controles preventivos por semana. - 100% del personal de Inspección de Tránsito capacitado cada año.
<p>Salud y Seguridad Vial</p>	<p>Dirección de Salud. Red de Policlínicas. Unidades Móviles. Prestadores SNIS. ITF.</p>	<p>Incorporación a la red de prevención. Convenio con UMM para registro de HC. Seguimiento Hospitalario. Integración al Cecoed. Planificación integral. Mejora de las respuestas.</p>	<p>Programa Consejo Médico. Primer Nivel de Atención. Primeros auxilios en el barrio. 100% de la Policlínicas realizando acciones. Incorporación a la Base de Datos de las HC PreHospitalarias.</p> <p>Plan Incidentes con Múltiples Víctimas.</p>
<p>Comunicación Social / Información / Formación / Investigación.</p>	<p>Comunicación / Conferencias / Redes / Municipios</p> <p>Observatorio de Movilidad. Centro de Gestión de Movilidad.</p>	<p>Plan General de difusión.</p> <p>Plan por Objetivo</p> <p>Plan Municipal.</p> <p>Foros de discusión.</p>	<p>Difusión del Plan y las metas generales. Lograr la comunicación de los 8 Factores determinantes. Todos los municipios con su Plan de Difusión.</p>
	<p>Servicio de Ingeniería de Tránsito División Vialidad Municipios</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Intervenciones en Puntos Críticos con medidas de ingeniería de bajo costo - Plan de adecuación de límites de velocidad en la ciudad y nueva señalización 	<ul style="list-style-type: none"> - realizar intervenciones en 30 puntos por año - nueva normativa aprobada y señalización ejecutada para fines de 2022



<p>Infraestructura Segura: Ingeniería Vial basada en la Seguridad</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Implementación de zonas de con prioridad para el peatón (Áreas 30, vías semi peatonales) - Plan de sendas peatonales seguras en vías de la periferia - Definir diseño para distintas tipologías de calles basado en el enfoque de sistema seguro 	<ul style="list-style-type: none"> - implementación de 5 proyectos de zonas de prioridad para el peatón, en el período - ejecución de 10.000 metros de sendas peatonales en el período - manual de diseño para tipologías de calles elaborado a fines de 2022
		<ul style="list-style-type: none"> - Vías preferenciales 	<ul style="list-style-type: none"> - instalación (nueva y reposición) de 500 señales de preferencia por año
<p>Observatorio de Movilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Observatorio de Movilidad Montevideo en la Web (indicadores de estado de la siniestralidad en Montevideo): https://montevideo.gub.uy/observatorio-de-movilidad SINATRÁN - Unasev 	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar informes de evaluación de situación general de siniestralidad -Elaborar Informes trimestrales caracterizando el perfil de la siniestralidad por Municipio - Realizar el seguimiento de los indicadores de avance del Plan y de cada una de las acciones. - Realizar el análisis de los datos anuales tendiente a la realización de cada Informe Anual de Seguridad Vial en el período 	<ul style="list-style-type: none"> - Un informe mensual general - Un informe por trimestre para cada Municipio - Informe mensual de evaluación de indicadores - Un informe anual
<p>Centro de Gestión de Movilidad</p>	<p>Monitoreo y control, en tiempo real y en régimen 24x7, del estado de la movilidad de la ciudad, interviniendo a través de la gestión centralizada de la red de semáforos y de los canales de información a los usuarios de la vía pública (paneles variables, RRSS, Prensa)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aumentar la cobertura geográfica y cantidad de cruces semaforizados que se integran a la gestión desde el CGM. - Ampliar las capacidades de fiscalización electrónica de velocidad excesiva y cruce con luz roja. - Ampliar los planes de contingencia ante eventos que afectan la movilidad en la ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alcanzar al 80% de la red de semáforos centralizada -Revisión anual de la operación y localización de los puestos de Fiscalización Electrónica. - Realizar controles diarios con los equipos de radar móviles - Incorporar 10 nuevos planes especiales por año para la gestión de semáforos.



Infraestructura Segura

Se describen a continuación las acciones y metas propuestas en materia de infraestructura en la ciudad, para generar condiciones seguras de circulación.

- ***Intervenciones en Puntos Críticos con medidas de ingeniería de bajo costo***

Esta es una de las herramientas tradicionales de acciones para lograr reducciones de la siniestralidad, interviniendo con medidas de ingeniería para mejorar las condiciones de seguridad en aquellos puntos donde existe niveles de siniestralidad grave tal que pueden definirse como Puntos Críticos dentro del ámbito de aplicación del plan.

Previamente se debe definir Punto Crítico y para ello se utilizarán los registros de los siniestros graves y fatales en el período de los últimos tres años.

De todos los cruces donde se registraron siniestros graves y fatales en ese período, se seleccionarán los 50 primeros en función de la mayor cantidad de siniestros.

Esta selección de puntos se realizará al inicio de cada año y servirá para el estudio y ejecución de medidas de ingeniería y también para priorizar las acciones de control y fiscalización que se llevarán adelante en ese año.

La metodología de intervención seguirá los pasos ya aplicados en años anteriores. Una vez definidos los Puntos Críticos al inicio del año, un equipo integrado por técnicos de los servicios de Ingeniería y de Inspección de Tránsito realizarán las inspecciones de seguridad en cada punto, elaborando en conjunto propuestas de acciones que se dividen en 3 tipos en función de su complejidad y de las necesidades de coordinación con otras áreas de la IM:

- **Acciones tipo I:** son las que se pueden implementar en plazo menor a los tres meses.
- **Acciones tipo II:** a implementar en un plazo entre tres y seis meses.
- **Acciones tipo III:** a implementar en un plazo mayor a los seis meses.

Una vez concretadas las intervenciones que surjan de los proyectos se realizará el seguimiento de la siniestralidad en dichos puntos, evaluando la efectividad de las medidas y realizando ajustes o complementos en aquellos casos donde se entienda necesario.

Meta: realizar intervenciones en 30 puntos por año.

En las siguientes páginas se propone un ranking de siniestros graves y fatales por arterias o vías en el ámbito de competencia de la Intendencia de Montevideo (jurisdicción municipal) y otro ranking similar en jurisdicción departamental (incluye rutas nacionales).

Ranking de siniestros graves y fatales en ciudad y en rutas nacionales

Ranking	Calle	Esquina	Jurisdicción	Total Siniestros Graves y Fatales 2018-2020	Promedio anual de siniestros GyF 2018-2020
1	RUTA NAL PERIMETRAL WILSON FERREIRA	RUTA NAL 8 BRIG GRAL J A LAVALLEJA	Nacional	12	4,00
2	RUTA NAL 1	CNO GRAL ESC BASILIO MUÑOZ	Nacional	10	3,33
3	RUTA NAL 5	CNO LUIS EDUARDO PEREZ	Nacional	10	3,33
4	RUTA NAL DR HUGO BATALLA	AV DR SANTIN CARLOS ROSSI	Nacional	8	2,67
5	AV GRAL GARZON	BV JOSE BATLLE Y ORDÓÑEZ	Departamental	8	2,67
6	AV DAMASO ANTONIO LARRAÑAGA	PTE ING JOSE SERRATO	Departamental	6	2,00
7	DR JOSE IRURETA GOYENA	AV JOSE PEDRO VARELA	Departamental	6	2,00
8	AV CESAR MAYO GUTIERREZ	RUTA NAL PERIMETRAL WILSON FERREIRA	Nacional	6	2,00
9	BV GRAL ARTIGAS	AVELINO MIRANDA	Departamental	6	2,00
10	URUGUAYANA	FRANCISCO GOMEZ	Departamental	6	2,00
11	EMANCIPACION	YUGOESLAVIA	Departamental	5	1,67
12	CNO CARRASCO	CNO PAVIA/ELIAS REGULES	Departamental	5	1,67
13	AV LUIS BATLLE BERRES	MARTIN ARTIGAS	Departamental	5	1,67
14	AV CESAR MAYO GUTIERREZ	CNO COLMAN	Departamental	5	1,67
15	AV ING FEDERICO E CAPURRO	CNO DE LAS TROPAS	Departamental	5	1,67
16	AV JOSE PEDRO VARELA	LARRAVIDE	Departamental	5	1,67
17	AV GRAL FLORES	ANDRES LAMAS	Departamental	5	1,67
18	AV AGRACIADA	MARIANO SAGASTA	Departamental	5	1,67
19	BV JOSE BATLLE Y ORDÓÑEZ	AV DE LAS INSTRUCCIONES	Departamental	5	1,67
20	AV DAMASO ANTONIO LARRAÑAGA	CNO CORRALES	Departamental	5	1,67
21	AV JOSE BELLONI	CNO MALDONADO	Departamental	5	1,67
22	RUTA 5	AV LUIS BATLLE BERRES	Nacional	5	1,67
23	RUTA NAL DR HUGO BATALLA	CAPURRO	Nacional	5	1,67
24	RUTA NAL DR HUGO BATALLA	CONT L OLIVERA - AV CARLOS MARIA RAMIREZ	Nacional	5	1,67
25	AV AGRACIADA	CNO CASTRO	Departamental	5	1,67
26	DR PANTALEON PEREZ	VERACIERTO	Departamental	5	1,67
27	RUTA NAL PERIMETRAL WILSON FERREIRA	AV JOSE BELLONI	Nacional	4	1,33
28	AV GRAL FLORES	IBERIA	Departamental	4	1,33
29	AV GRAL GARZON	AV LEZICA	Departamental	4	1,33
30	CNO REPETTO	CNO PASO DE LA ESPAÑOLA	Departamental	4	1,33

Ranking	Calle	Esquina	Jurisdicción	Total Siniestros Graves y Fatales 2018 -2020	Promedio anual de siniestros GyF 2018-2020
31	AV CARLOS MARIA RAMIREZ	GIBRALTAR	Departamental	4	t33
32	BV GRAL ARTIGAS	SAN MARTIN	Departamental	4	1,33
33	BV ESPANA	BV GRAL ARTIGAS	Departamental	4	1,33
34	AV LUIS BATLLE BERRES	CNO LOS CAMALOTES	Departamental	4	t33
35	CNO CARRASCO	FELIPE FERREIRO/CARLOS MARIA PRANDO	Departamental	4	t33
36	AV DAMASO ANTONIO LARRANAGA	ELCANO	Departamental	4	1,33
37	BV JOSE BATLLE Y ORDONEZ	EMILIO RANA	Departamental	4	t33
38	AV AGRACIADA	SAN FRUCTUOSO	Departamental	4	t33
39	AV CARLOS MARIA RAMIREZ	JAPON	Departamental	4	1,33
40	CNO COLMAN	CNO MANUEL FORTET	Departamental	4	t33
41	CNO CORONEL RAIZ	CNO GRAL MAXIMO SANTOS	Departamental	4	t33
42	LANUS	YEGROS	Departamental	4	1,33
43	AV BURGUES	CARMELO/MAGESTED	Departamental	4	t33
44	AV GRAL FLORES	CNO CORRALES	Departamental	4	1,33
45	BURDEOS	CNO DELLAZOPPA	Departamental	4	t33
46	RUTA NAL 1	CNO CIBILS	Nacional	4	1,33
47	AV DANIEL FERNANDEZ CRESPO	PAYSANDU	Departamental	4	t33
48	AV GRAL FLORES	CARRERAS NACIONALES	Departamental	4	t33
49	AV DON PEDRO DE MENDOZA	RUTA NAL PERIMETRAL WILSON FERREIRA	Nacional	4	1,33
50	AV DAMASO ANTONIO LARRANAGA	EL CAIRO	Departamental	4	t33
51	AV JOSE BELLONI	PREVISION	Departamental	4	t33
52	AV JOSE BELLONI	VIRREY ELIO	Departamental	4	1,33
53	CNO CARRASCO	PIRAN	Departamental	4	t33
54	AV ITALIA	ALBERTO ZUM FELDE	Departamental	4	1,33
55	MIGUELETE	MINAS	Departamental	4	1,33
56	BV GRAL ARTIGAS	AV GRAL FLORES	Departamental	4	t33
57	GALICIA	MAGALLANES	Departamental	4	1,33
58	JUAN JACOBO ROUSSEAU	HABANA	Departamental	4	1,33
59	AV DE LAS INSTRUCCIONES	BV APARICIO SARAVIA	Departamental	4	t33
60	AV LUIS BATLLE BERRES	CNO TOMKINSON	Departamental	4	1,33
61	AV DE LAS LEYES	DR LUIS P LENGUAS	Departamental	4	1,33
62	AV GRAL FLORES	BV JOSE BATLLE Y ORDONEZ	Departamental	4	t33

- ***Plan de adecuación de límites de velocidad en la ciudad y nueva señalización***

Una de los aspectos centrales en la mejora de la seguridad vial en las ciudades es la gestión de las velocidades de circulación de los vehículos.

Como una componente de este tema se realizará un análisis de los límites vigentes en todas las vías de la ciudad y se elaborará un plan de adecuación a los criterios actuales, priorizando la seguridad de los usuarios más vulnerables.

Este plan incluye una propuesta de cambios en la normativa vigente y las tareas posteriores de ajuste y mejora de la señalización y la comunicación por los medios masivos y redes sociales.

Meta: nueva normativa aprobada y señalización ejecutada para fines de 2022.

- ***Implementación de zonas de con prioridad para el peatón (Áreas 30, vías semi peatonales).***

Se trata de un conjunto de actuaciones en algunas áreas de la ciudad o tramos de algunas calles donde se realicen actuaciones que distribuyan de manera más equitativa el espacio público, bajando las intensidades y velocidades de circulación de vehículos a través de la aplicación de medidas de *traffic calming*, con reducción de los anchos de la calzada vehicular, aumento de áreas para peatones y la incorporación de mobiliario urbano y tratamiento paisajístico.

Meta: implementación de 5 proyectos en el período.

- ***Plan de sendas peatonales seguras en vías de la periferia***

Existe un conjunto de calles y caminos en zonas de la periferia que no cuentan con un espacio segregado de la calzada vehicular para la circulación de los peatones, lo que implica una alta exposición al riesgo para estas personas.

Se propone realizar un ambicioso plan de construcción de sendas peatonales seguras y con un pavimento adecuado para una circulación cómoda de los peatones en una selección de vías donde exista el espacio público suficiente para ello, priorizando aquellas que tengan indicadores más elevados de siniestralidad que involucra a peatones.

Meta: ejecución de 10.000 metros de sendas peatonales en el período.

- ***Definir diseño para distintas tipologías de calles basado en el enfoque de sistema seguro.***

Elaborar un manual de diseño de vías en base a su tipología y funcionalidad para que sirva de referencia para los proyectos de readecuación y nuevas calles a construir por los distintos servicios de la IM.

Meta: manual elaborado a fines de 2022.

- ***Entornos escolares seguros***

Realizar intervenciones en los entornos de Escuelas y otras instituciones de enseñanza para mejorar las condiciones de seguridad para la circulación de los niños que concurren a dichos centros. Se ejecutarán tareas de señalización horizontal y vertical, tanto sea de mantenimiento de lo existente como de incorporación de nueva señalización. Se promoverá además la construcción y mantenimiento de rampas en las esquinas y de veredas o sendas peatonales seguras y cómodas para la circulación de los niños.

Meta: intervenciones en 100 centros de enseñanza cada año.

- ***Vías preferenciales***

Realizar un plan de redefinición de la red principal de vías preferenciales para la movilidad general, ejecutando luego la señalización vertical con señales de Ceda el Paso y Pare, incorporando nuevas señales y realizando el mantenimiento de las existentes, con los estándares técnicos actuales en cuanto a característica de las señales y materiales. Esta acción se complementará con una campaña de difusión sobre la importancia del respeto de las preferencias y los posteriores operativos de control por parte del Servicio de Inspección de Tránsito.

Meta: instalación (nueva y reposición) de 500 señales de preferencia por año.

Revisión del sistema de fiscalización electrónica fija

A partir del análisis de los datos históricos de los últimos tres años sobre arterias y tramos con siniestralidad grave y fatal alta que elabora el Observatorio de Movilidad, se evaluó la necesidad de reubicar e incorporar nuevos puntos de control de excesos de velocidad y de no respeto de la luz roja semafórica, buscando mantener y aumentar la capacidad operativa de control e incentivando a los conductores de vehículos al respeto de la Ordenanza General de Tránsito.

Se incorporarán 10 nuevos equipos adquiridos en el marco de la Fase III del Proyecto “Centro de Gestión de Movilidad” y se reubicarán algunos equipos existentes que por diversas condiciones geográficas y operativas no están cumpliendo con el rol que su ubicación inicial pretendía lograr.

Los tramos y puntos a incorporar serán aquellos que registran mayor cantidad de siniestros graves y fatales, sin perjuicio de la implementación complementaria de la Fiscalización Electrónica Portátil por tramos o la fiscalización presencial cuando las causas de los siniestros no están vinculadas a los excesos de velocidad.

Plan de comunicación

El Plan de Seguridad Vial 2021-2025 necesita, como todo plan, de un plan de comunicación que tenga por fin su difusión. Dicho plan servirá, a su vez, para inspirar a cada uno de los ocho municipios a desarrollar su propio plan de comunicación para difundir el Plan de Seguridad Vial en su territorio. Esto se hará a través de la Asesoría de Desarrollo Municipal y Participación y los referentes de comunicación de cada municipio.

El plan de comunicación de la Unidad de Siniestralidad y Lesividad tendrá como objetivo la difusión de cada objetivo específico y las metas generales del Plan de Seguridad Vial.

A su vez, el plan de comunicación en sí perseguirá una serie de metas:

- La presentación en conferencia de prensa del Plan de Seguridad Vial 2021-2025
- La difusión del Plan de Seguridad Vial en la web de la Intendencia y en redes sociales institucionales
- La difusión de los ocho factores determinantes () por diferentes vías de comunicación: nota en web, redes sociales, notas en medios de comunicación masiva, etc.
- La difusión del trabajo de la Unidad de Siniestralidad y Lesividad: cómo surgió, quiénes la componen, qué acciones desarrolla
- La difusión de cada una de las acciones descritas en el cuadro de objetivos específicos por área

Estas metas del plan de comunicación se ejecutarán mediante una consecución de acciones que comprenden:

- **Cobertura de las actividades de la unidad** (cobertura propia de la IM y convocatoria a cobertura de medios de comunicación): ejecución de acciones de ingeniería en los puntos críticos, operativos de control y fiscalización, actividades de chequeo de SRI, actividades de fechas específicas (Noche de la Nostalgia, Semana de la Seguridad Vial, Día Mundial de Recuerdo a las Víctimas de Tránsito, entre otros), presentaciones de informes, difusión de cada una de las acciones ejecutadas dentro de cada área que figura en el cuadro de objetivos específicos por área.
- **Difusión en redes sociales:** publicación de las coberturas de actividades, publicación de resultados de operativos, publicación de consejos de seguridad vial
- **Campaña de comunicación masiva** orientada a distracciones (uso del celular)
- **Campaña de comunicación masiva** dirigida a los más vulnerables: motociclistas, ciclistas y peatones
- **Diseño de métodos gráficos de difusión:** placas con resultados de operativos de control de tránsito, folletos informativos para entregar durante actividades, afi-

ches para los municipios, placas para los paneles de mensajería variable del CGM

- **Entrevistas** en medios de comunicación masiva: a referentes de la USL
- **Coordinación de actividades formativas:** foros de discusión, seminarios para periodistas, charlas de algún experto internacional o regional y convocar a los medios a su cobertura y difusión, talleres organizados por o con participación del Centro de Educación Vial (CEVI) y preparación de los materiales para estas actividades (gacetillas, presentaciones)
- **Difusión en página web institucional:** dentro de la web de la IM, en el área temática "Movilidad", contamos con tres espacios en los que se volcará toda la información y materiales que se produzcan a partir del Plan de Seguridad Vial 2021-2025: el módulo de siniestralidad y lesividad, el módulo de educación y seguridad vial y el módulo Observatorio de Movilidad. Se procurará mantener actualizado cada uno de los módulos y disponibilizar los materiales generados en la USL por esa vía.

Indicadores propuestos para el Plan:

A los efectos de medir la efectividad y eficacia de las acciones que contempla el Plan de Seguridad Vial 2021-2025 se establecen los siguientes indicadores, con su respectiva periodicidad de medición y su formato:

1) Tasa de Mortalidad cada 100.000 habitantes

- Año móvil
- Frecuencia mensual

2) Tasa de lesividad en heridos graves cada 100.000 habitantes

- Tasa mensual
- Departamental y Municipal

3) Tasa de lesividad en heridos leves cada 100.000 habitantes

- Tasa mensual
- Departamental y Municipal

4) Cantidad de fallecidos por siniestros

- Tasa mensual
- Departamental y Municipal

5) Cantidad de operativos estratégicos de control vehicular ejecutados

- Mensual

6) Cantidad de vehículos inspeccionados en controles vehiculares

- Mensual

7) Porcentaje de espirometrías positivas

- Mensual

8) Cantidad de acciones de comunicación ejecutadas y su alcance

- Mensual

El alcance refiere a de una acción de comunicación depende del tipo:

- Notas publicadas en la web de la IM y ruedas de prensa: este tipo de acciones se pueden medir en función de la cantidad de medios de comunicación que las repliquen. Así, una acción se considera de gran alcance si la nota publicada en la web de la IM es replicada por al menos cinco medios de comunicación; una rueda de prensa se considera de gran alcance si concurren a ella todos los canales de televisión (4, 5, 10, 12, VTV y TV Ciudad).

- Publicación de placas con resultados de los operativos de control de tránsito y acciones en redes sociales (posteos de campañas, de las mismas placas, notas de prensa o consejos de seguridad vial): este tipo de acciones se pueden medir en función del alcance de los posteos. Se consideran de gran alcance cuando se registra más de 1.000 personas alcanzadas o más de 100 interacciones o más de 10 comentarios o más de 20 veces compartido.

El alcance en redes sociales indica el número de personas a las que estamos llegando con nuestro contenido. Se define como el número de usuarios únicos que ven el contenido que se comparte. En otros términos, es el número de usuarios que han visto nuestra publicación en Facebook, o han podido potencialmente visualizar un tweet o hashtag en Twitter; o una publicación (foto o video) o hashtag en Instagram. El alcance o reach nos ayuda a conocer:



- Número de personas a las que llegan nuestras publicaciones (Facebook y Twitter).
- Número de seguidores (Facebook y Twitter).
- Número de visitas (blog o Youtube).
- Número de comentarios.

Por otro lado, las impresiones muestran la cantidad de veces en las que el contenido fue entregado al timeline o muro de los seguidores y fans. En otras palabras, equivalen al número de veces que la publicación se ha visualizado o podido visualizar potencialmente.

5. Algunas Consideraciones

La planificación de las acciones basadas en la evidencia, es decir las Buenas Prácticas en seguridad vial, han caracterizado la consolidación de las políticas de seguridad vial en la última década, reflejado en el descenso sostenido de la mortalidad en las vías públicas. Como hemos mencionado, en el departamento de Montevideo se registra un descenso de la mortalidad del 47% en la última década.

No obstante ello cabe destacar como concepto general que la seguridad vial es un proceso que no tiene fin por cuanto las ciudades y la movilidad imponen cambios permanentes y sostenidos que determinan los necesarios ajustes de la planificación.

Ejemplo de ello son los cambios generados por el llamado “efecto pandemia”, o la incorporación de nuevas modalidades de transporte como patinetas, bicicletas eléctricas, monopatinos, o las obras de infraestructura urbana.

Ello hace en gran medida a la complejidad para el abordaje de la siniestralidad vial. Somos fervientes defensores de la investigación, que es la base de la toma de decisiones. La improvisación es enemiga de los buenos resultados, por ello es tan necesario contar con un sistema de datos que es mucho más que el análisis cuantitativo del fenómeno como hemos mencionado.

Abandonar la impresión personal para basarse en la evidencia es un buen comienzo en la ruta de los programas y la planificación.

Partimos de la base de que no hay casualidades sino causalidades en la génesis de los siniestros de tránsito y de allí es que se torna imperioso estudiar esas causas.

La multicausalidad requiere del compromiso multistitucional para poner en marcha las acciones que salvan vidas.

Los resultados del departamento de Montevideo son muy auspiciosos para continuar en la ruta trazada, pero también tenemos que tener en cuenta las dificultades propias del fraccionamiento de este tema a nivel nacional.

Ello no debe impedirnos planificar con metas ambiciosas y muchas veces desafiantes para cada uno de nosotros; pero se ha demostrado de que es posible bajo la Visión Cero planificar las acciones para esta Década de Acción y Cumplimiento. Porque, en definitiva, “la responsabilidad de los resultados no se transfiere, se asume”.

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 24h 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 septiembre 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 Cero. Seguridad Vial en Suecia. <https://visionzerochallenge.org/training-calendar-monthly/road-safety-in-sweden-policy-innovation?locale=es> Julio de 2021.