



*Unidad Nacional de Seguridad Vial
Sistema de Información Nacional de Tránsito :: SINATRÁN*

Informe Anual Siniestralidad Vial 2015



AUTORIDADES NACIONALES

Dr. Tabaré Vázquez
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Dr. Miguel Ángel Toma
SECRETARIO DE PRESIDENCIA

Dr. Juan Andrés Roballo
PRO SECRETARIO DE PRESIDENCIA

Sr. Víctor Rossi
MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Sr. Eduardo Bonomi
MINISTRO DEL INTERIOR

Dr. Jorge Basso
MINISTRO DE SALUD PÚBLICA

AUTORIDADES DE UNASEV

Dr. Gerardo Barrios
PRESIDENTE

Sr. Pablo Inthamoussu
DIRECTOR

Esc. Alejandro Draper
DIRECTOR

Sr. Adrián Bringa
SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO

Elaboración del Informe
SINATRÁN
Sistema de Información Nacional de Tránsito

CONTENIDOS

Definiciones – Glosario	4
Introducción	7
Resumen de datos	9
Las Personas	
Lesionados	13
Según resultado	13
Según Jurisdicción	15
Por edades	16
Según rol	17
Según mes	18
Fallecidos	19
Por departamento y Jurisdicción	19
Según sexo y edades	20
Según mes del año	23
Según día de la semana	24
Según modo de transporte	26
Según momento del fallecimiento	27
Tasa de mortalidad	30
Evolución y Tendencias	
Datos generales	37
Según jurisdicción	37
Según departamento	39
Tasa de mortalidad	42
Tendencias de mediano plazo	44
Tendencias de largo plazo	47
Factores de riesgo	
Alcohol en conductores	53
Casco de protección en motociclistas	57
Conclusiones y recomendaciones	63

Definiciones - Glosario

Siniestro de tránsito:

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

Fuente: UNIT – ISO 39.001:2012 Sistema de Gestión de la Seguridad Vial – Requisitos con orientaciones para su uso.

Lesionados:

Toda persona herida o fallecida como resultado de un siniestro de tránsito.

Heridos:

Toda persona involucrada en un siniestro de tránsito que sufre heridas de diversa magnitud pero que no llegan a causarle la muerte. Es una parte del total de lesionados, sin incluir a los fallecidos.

Fallecidos - Muertos:

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

Tasa de Mortalidad:

La tasa de mortalidad específica es la proporción de personas de una población que mueren por una causa concreta en un período determinado. Dependiendo de la intensidad se pueden expresar por mil, por diez mil o por cien mil habitantes. Se utiliza en este estudio la tasa específica por cada cien mil habitantes, tanto para el país como a nivel de los departamentos, así como también la tasa de mortalidad nacional cada 10.000 vehículos empadronados y vigentes al 31 de diciembre del año en curso.

Introducción



Introducción

El presente informe constituye un nuevo eslabón en el proceso de la recopilación y presentación de los datos, sobre siniestros de tránsito y personas lesionadas por esta causa que se producen en el país, iniciado en el año 2009 en el marco de las competencias que la Ley le confiere a la UNASEV.

Tal como ha acontecido en anteriores ediciones, en este año se continuaron agregando nuevos análisis que permiten seguir mejorando la interpretación de la realidad de la seguridad vial en el país, a la vez que detectar aquellos aspectos en los que se debiera actuar mediante el diseño de políticas y medidas de prevención.

Los datos que se muestran a continuación corresponden a los siniestros de tránsito ocurridos en todo el territorio nacional. La fuente principal de los datos que se presentan en este informe es el Sistema de Gestión de Seguridad Pública (SGSP) del Ministerio del Interior, que concentra el registro de todos los eventos con intervención policial entre los cuales están los siniestros de tránsito.

Este intercambio de datos se produce en el marco del SINATRÁN (Sistema de Información Nacional de Tránsito), proyecto de interconexión de las diversas bases de datos que existen en el país relacionadas con el tránsito y la seguridad vial, que la UNASEV está llevando adelante conjuntamente con AGESIC.

Siniestralidad Vial: diagnóstico de situación

El año 2015 fue particularmente importante dado que se cumplieron cinco años de la resolución de Naciones Unidas, que estableció las acciones específicas para alcanzar la meta de un descenso del 50% en los fallecidos del año 2010.

En este sentido, la UNASEV se ha propuesto a nivel de su estructura y funcionamiento la adaptación y readecuación del trabajo en base a las recomendaciones establecidas en cinco Pilares de Acción: Fortalecimiento de la Gestión en Seguridad Vial, Vías de Tránsito y Movilidad más seguras, Vehículos más seguros, Usuarios de las Vías más seguros y Respuesta tras los Siniestros. A partir de 2011 los Planes Anuales de Seguridad Vial se organizan con base en estos Pilares y sus contenidos en materia de buenas prácticas para obtener las metas propuestas.

Proyección de la Meta 2020

Disminución 50% muertes



Debe tenerse en cuenta que la organización en Pilares implica un funcionamiento simultáneo, es decir, para alcanzar las metas propuestas ninguna de las áreas específicas debe retrasarse en sus acciones y cada Pilar debe establecer sus acciones en base a buenas prácticas establecidas en función de las prioridades de acción orientadas a la población más vulnerable.

El establecimiento de una Política de Estado trasciende los espacios temporales anuales y por lo tanto deben ser analizados en función de las tendencias bajo el indicador mortalidad por cada cien mil habitantes, proyectándolas en la meta establecida a diez años.

El análisis de estos primeros cinco años de Acción muestra que Uruguay se encuentra en la etapa de consolidación de las estrategias eficaces en la materia, con un descenso de la mortalidad por segundo año consecutivo.

Evaluación de Resultados

UN Brasilia Noviembre 2015



Así fue resaltado en la Segunda Conferencia Global de Alto Nivel sobre Seguridad Vial de Naciones Unidas realizada en noviembre de 2015, evidenciando que Uruguay es de los pocos países en vías de desarrollo que viene cumpliendo con la meta del Decenio de Acción. Pero estos aspectos positivos no deben ocultar que el proceso de consolidación de las políticas de Seguridad Vial en nuestro país se viene realizando a un ritmo muy lento.

Los informes de Siniestralidad Vial, generados a través del análisis de los Datos de SINATRÁN, revelan el mantenimiento de indicadores de vulnerabilidad de la población y puntos críticos que hacen al comportamiento epidemiológico de la lesividad en el tránsito; y por otro lado las insuficiencias en una adecuada planificación para evitar el fenómeno.

El análisis de los indicadores deja de manifiesto las grandes diferencias existentes en la siniestralidad vial departamental, tanto en ciudades como en rutas y zonas rurales.

La gestión y resultados en Seguridad Vial tienen componentes claves y son una construcción colectiva entre el Gobierno Nacional y los Gobiernos Departamentales. La observación, control y fiscalización del cumplimiento de las normas a nivel nacional es una herramienta imprescindible para el cambio de conductas en las vías públicas y el alcance de las metas propuestas.

Gestión y estrategias de acción



Este desafío requiere el compromiso interinstitucional y una acción coordinada, planificada e integrada a nivel nacional que permita revertir y acelerar el descenso de la mortalidad en nuestras vías públicas.

Comisión Directiva

Resumen de datos

Indicador	Año 2015	Variación respecto a 2014
Total de siniestros de tránsito	23.267	- 0.7%
Total de lesionados en siniestros de tránsito	30.116	- 2.0%
Promedio diario de Lesionados en siniestros de tránsito	83	- 1.2%
Muertos en siniestros de tránsito	506	- 5.9%
Tasa de mortalidad (muertos/100.000 habitantes)	14.6	- 6.4%
Parque vehicular total (empadronados al 31/12/15)	2.254.685	+ 8.0%
Tasa de mortalidad (muertos/10.000 vehículos)	2.24	- 13.2%
Consumo de combustibles en estaciones de servicio de todo el país (en m3)	1.598.826	+ 2.6%
Ingreso de turistas al país	2.964.841	+ 5.5%



Las Personas



1. LAS PERSONAS

1.1 LESIONADOS

1.1.1 Según resultado

Como consecuencia de 23.267 siniestros de tránsito ocurridos en el año 2015 en todo el país, 30.116 personas resultaron lesionadas, lo que implica un promedio diario de 83 personas incluyendo heridos de cualquier entidad y fallecidos.

De ese total un 1.7% resultó fallecido, lo que significa que en el año 2015 cada 17 horas murió una persona como consecuencia de un siniestro de tránsito en el país.

Tabla 1 – LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO EN TODO EL PAÍS

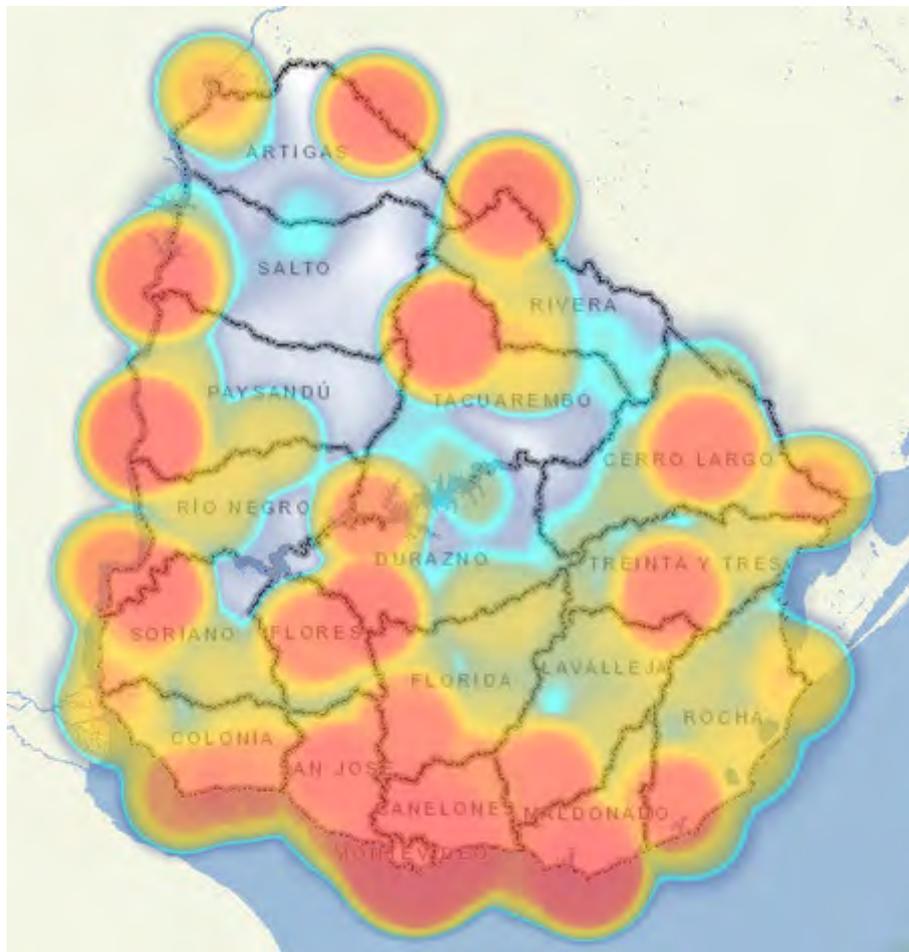
Año 2015	Según resultado				TOTAL	Promedio diario
	Heridos	%	Fallecidos	%		
Lesionados en siniestros de tránsito	29.610	98,3%	506	1,7%	30.116	83

En este año 2015 se registraron descensos tanto en la cantidad de siniestros de tránsito, así como en heridos y fallecidos, con respecto a los registrados en el año 2014. Hubo una reducción del 5.9% de fallecidos respecto al año anterior (32 personas fallecidas menos), registrándose un total de fallecidos inferior a los valores de los últimos 8 años y confirmando la tendencia decreciente de la mortalidad en el tránsito.

Si se agrupan los heridos graves y fallecidos, que totalizan 4.549 en este año, puede verse una importante concentración en la Región Metropolitana Expandida (RME) que comprende los Departamentos de Montevideo, Canelones, Maldonado, San José y Florida, con el 62.6% de los fallecidos a nivel nacional. Es válido destacar que Montevideo concentra más de la mitad de los mismos, con el 34% del total.

En lo referido a la cantidad de heridos leves y graves resultantes de siniestros de tránsito, se logró quebrar la tendencia registrándose un descenso del 2,2% de los heridos leves y del 2,1% de los heridos graves respecto del año 2014.

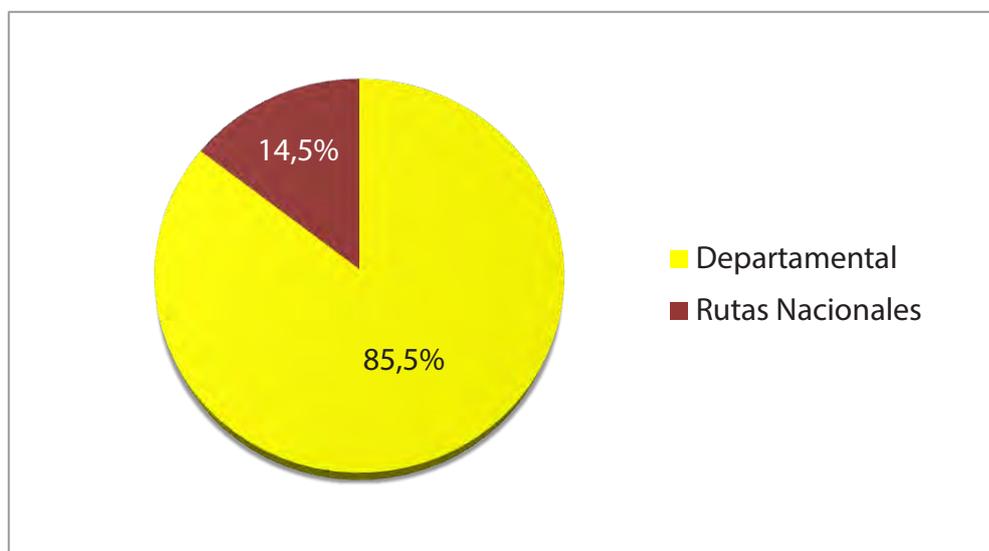
Gráfico 1 – CONCENTRACIÓN DE LESIONADOS EN EL PAÍS
Mapa de Calor – Portal Geográfico Ciudadano



1.1.2 Según jurisdicción

Considerando el total de lesionados que se registraron en el país se reafirma la tendencia, más del 85% de los lesionados en siniestros de tránsito que ocurrieron en vías de jurisdicción departamental, básicamente en las ciudades y caminos departamentales de todo el país.

**Gráfico 2 – LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Jurisdicción**

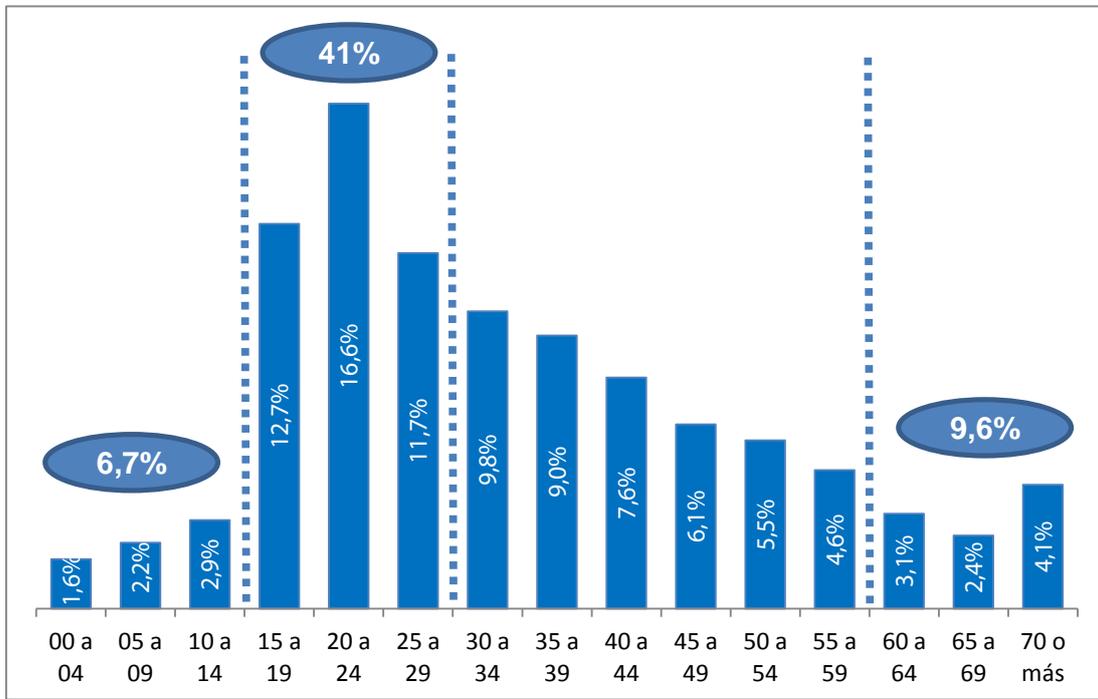


Es así que en el 2015, más de 8 de cada 10 lesionados se registraron en ciudades y caminos departamentales y menos de 2 en Rutas Nacionales. Del año 2012 al 2015 la proporción de lesionados en siniestros de tránsito ocurridos en ciudades y caminos departamentales, en comparación con los ocurridos en rutas nacionales, viene en aumento (80% en 2012).

1.1.3 Por edades

Cuando se analizan las edades de todos los lesionados puede verse que la distribución según rangos muestra una fuerte concentración en los jóvenes entre los 15 y los 30 años, con un pico máximo en el rango entre los 20 y 24 años.

**Gráfico 3 – LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Edad**



El grupo de niños comprendido entre 0 y 14 años suma 6.7% del total de lesionados, y si agrupamos los jóvenes entre 15 y 30 años concentran el 41% del total de lesionados.

Podemos establecer que casi el 60% del total de lesionados del 2015 tenía entre 15 y 39 años, siendo que la población actual en ese mismo rango representa el 36.7% del total del país.

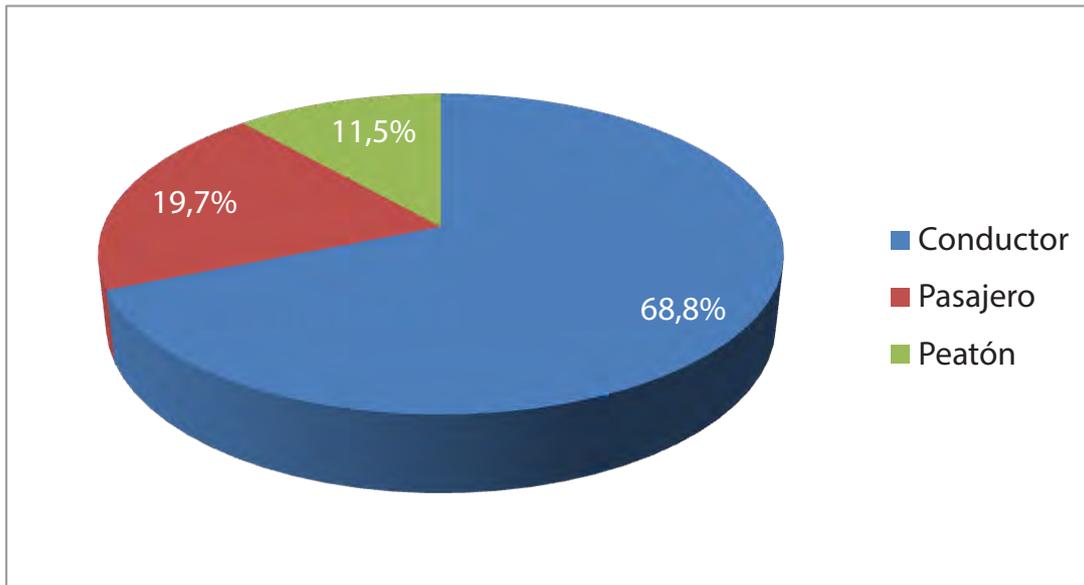
Por su parte, los mayores de 60 años representan menos del 10% del total de lesionados, manteniéndose la proporción de años anteriores.

1.1.4 Según rol

Otra característica relevante de las personas lesionadas es el rol que venían desempeñando en el tránsito al momento de ocurrir el siniestro.

Del total de lesionados en el 2015, casi el 69% (algo más de 2 de cada 3) eran conductores de algún vehículo, mientras que casi el 20% eran pasajeros y algo más del 11% lo hacía como peatón.

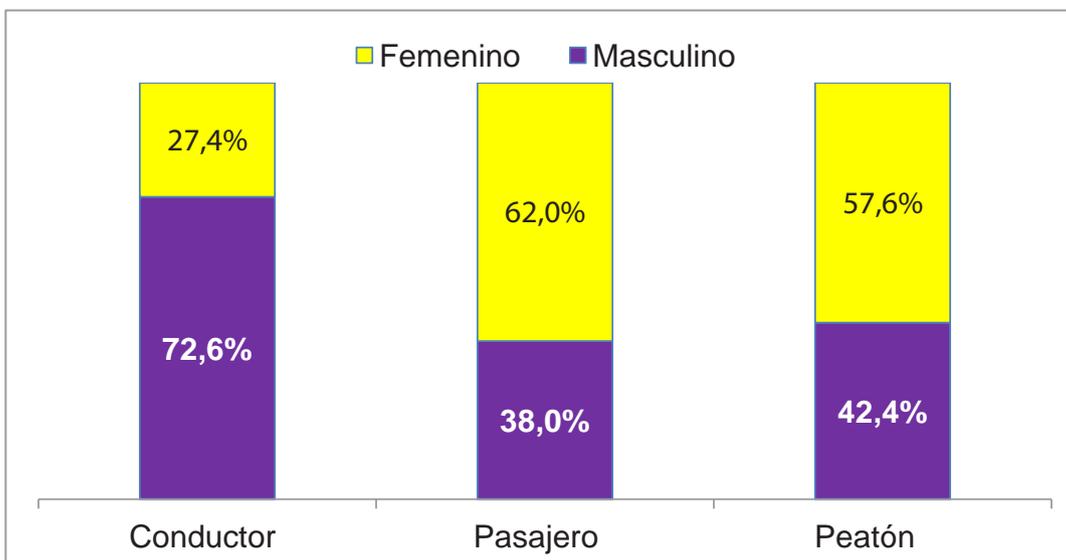
Gráfico 4 – LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO Según Rol



Es interesante observar las diferencias en el rol de los lesionados que surgen cuando se introduce el sexo de los mismos como una característica adicional.

Mientras que los conductores son mayoritariamente hombres (casi 3 de cada 4), la participación de mujeres se incrementa sustancialmente en los casos de pasajeros y peatones, pasando a ser la mayoría con casi el 60% en cada role (proporciones similares a años anteriores).

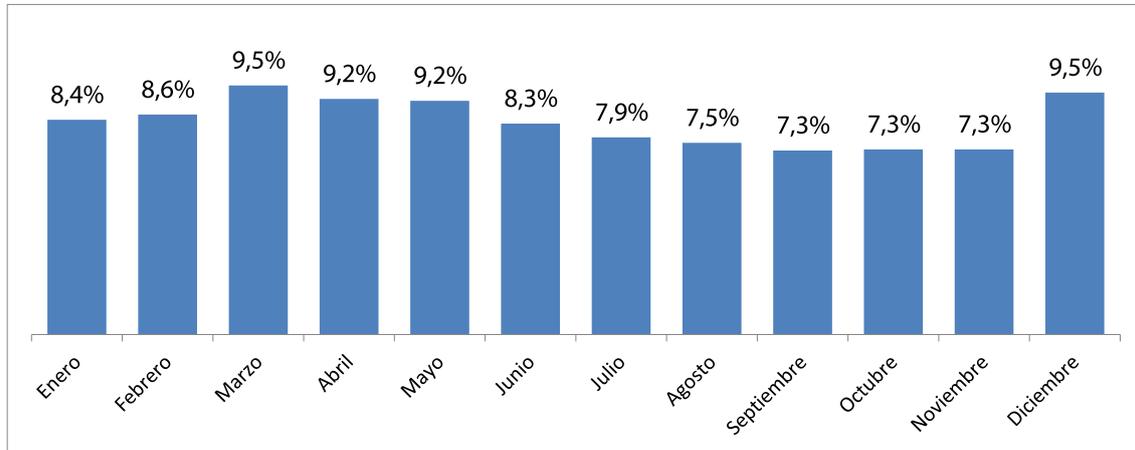
Gráfico 5 – LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO Según Rol y Sexo



1.1.5 Según mes

Se observa a continuación la distribución mensual de las personas que resultaron heridas leves y graves como consecuencia de un siniestro de tránsito en el país.

**Gráfico 6 – HERIDOS LEVES Y GRAVES EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Mes**



Del total nacional de heridos, 25.567 personas resultaron heridas leves y 4.043 graves; en marzo y diciembre se registro la mayor lesividad, alcanzando en ambos casos el 10% del total registrado.

1.2 FALLECIDOS

1.2.1 Por departamento y jurisdicción

Como consecuencia de siniestros de tránsito ocurridos en el 2015 en todo el país 506 personas resultaron fallecidas, lo que implica que en promedio cada 17 horas fallece una persona por esta causa.

Respecto a la distribución territorial, los datos de este año muestran que se reafirma la concentración de los fallecidos en la región metropolitana expandida (RME) conformada por los departamentos de Montevideo, Canelones, Maldonado, San José y Florida. Es así que del total de fallecidos en el país el 62.6% se registró en siniestros ocurridos en esa región, lo que equivale a prácticamente 2 de cada 3 fallecidos.

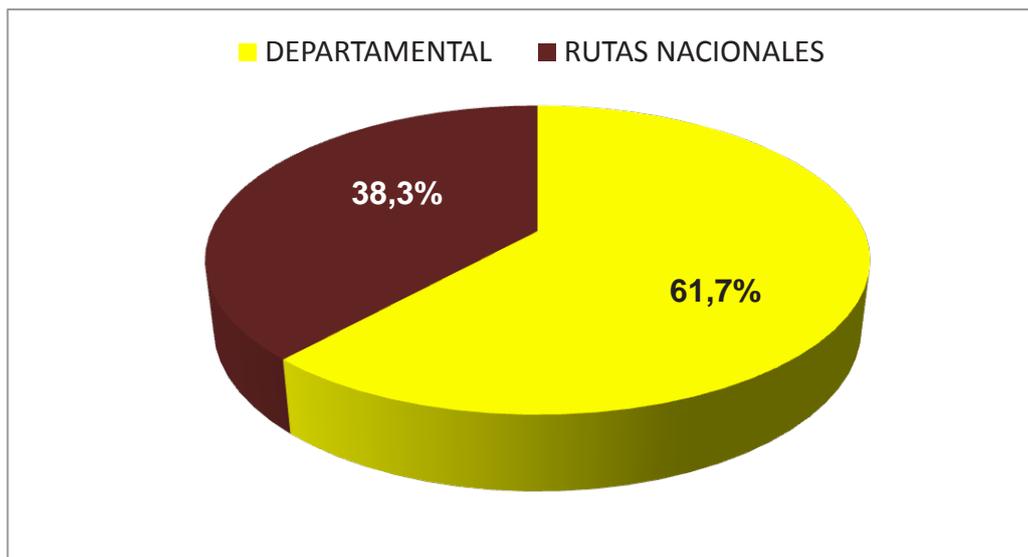
**Tabla 2 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Departamento y Jurisdicción**

Departamento	Jurisdicción		TOTAL	%
	Departamental	Rutas Nacionales		
ARTIGAS	4	4	8	1,6%
CANELONES	55	52	107	21,1%
CERRO LARGO	7	10	17	3,4%
COLONIA	11	12	23	4,5%
DURAZNO	4	6	10	2,0%
FLORES	1	3	4	0,8%
FLORIDA	7	6	13	2,6%
LAVALLEJA	3	6	9	1,8%
MALDONADO	16	15	31	6,1%
MONTEVIDEO	128	15	143	28,3%
PAYSANDÚ	16	9	25	4,9%
RIO NEGRO	3	9	12	2,4%
RIVERA	7	2	9	1,8%
ROCHA	5	11	16	3,2%
SALTO	17	3	20	4,0%
SAN JOSÉ	8	15	23	4,5%
SORIANO	6	8	14	2,8%
TACUAREMBÓ	12	6	18	3,6%
TREINTA Y TRES	2	2	4	0,8%
Total general	312	194	506	100,0%

Si se distingue según la jurisdicción donde ocurrió el siniestro, en el caso de los fallecidos el 38.3% se registró en rutas nacionales, lo que implica que se mantiene lo visto en años anteriores en cuanto a que la mayoría de los fallecidos se registran en siniestros que ocurrieron en ciudades y caminos departamentales. Es válido destacar que la proporción de fallecidos en siniestros de tránsito ocurridos en ciudades y caminos departamentales ha aumentado consecutivamente en los últimos 5 años, alcanzado su valor máximo de 61,7% (312) durante este año, habiendo sido 53,1% en el año 2011.

El mayor registro de fallecidos en ciudades y caminos departamentales ocurrió en Montevideo (128). Por otro lado, fue en Canelones donde murieron más personas en rutas nacionales (52).

**Gráfico 7 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Jurisdicción**



1.2.2 Según sexo y edades

En lo que respecta al sexo de las personas que fallecieron en este año casi 8 de cada 10 eran hombres, proporción que se mantiene prácticamente incambiada respecto a los datos de años anteriores.

**Gráfico 8 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Sexo**



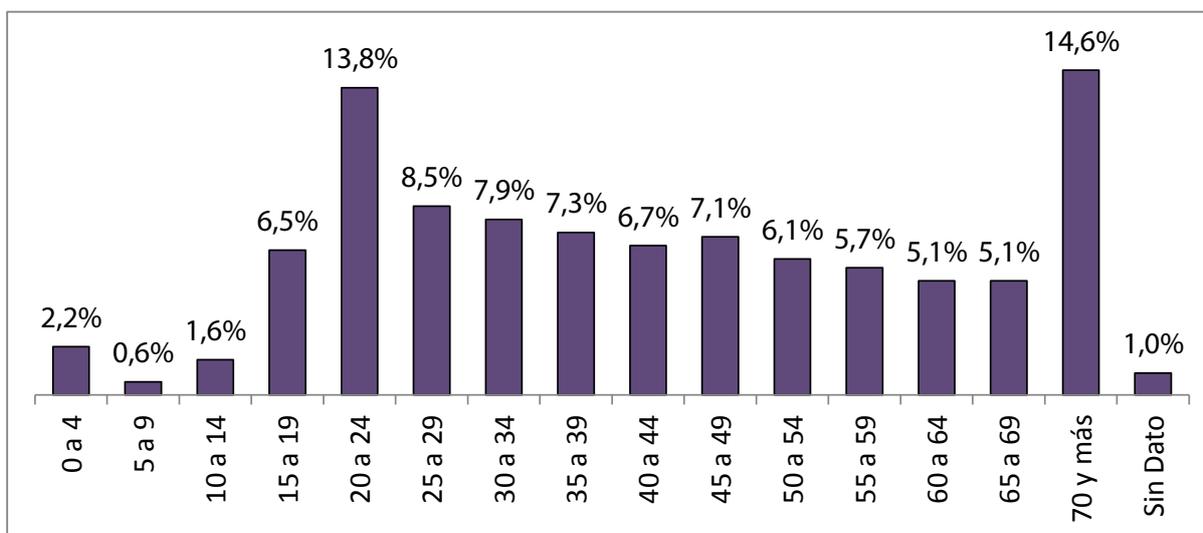
En cuanto a las edades, en términos absolutos, la mayor cantidad de fallecidos en este año corresponde al rango de 70 años y más, seguido por el rango entre 20 y 24 años, invirtiéndose así lo sucedido en el año 2014. Los fallecidos de 70 años o más representaron el 12.3% en el 2014, mientras que en el año 2015 pasaron a representar casi el 15% del total, mientras que la franja etaria de 20 a 24 años pasó de 12.8% al 13.8% del total.

Si se agrupan rangos de edades, puede concluirse que casi la mitad de los fallecidos en este año tenían entre 15 y 39 años (en conjunto son el 44.1% de los fallecidos), proporción levemente inferior a la registrada en 2014.

Los fallecidos mayores de 60 años representan casi el 25% del total, tendencia que se reafirma, siendo la mayor participación en el total de fallecidos de los últimos 5 años.

Por su parte, aunque sigue siendo baja la participación de los niños menores de 14 años en el total de los fallecidos, en el 2015 éstos representaron el 4.3%, participación que aumentó respecto del año 2014. Se registraron 22 niños fallecidos en el año 2015, cifra superior a la registrada el año anterior, incidiendo fuertemente en dicho aumento la cantidad de niños fallecidos menores de 5 años.

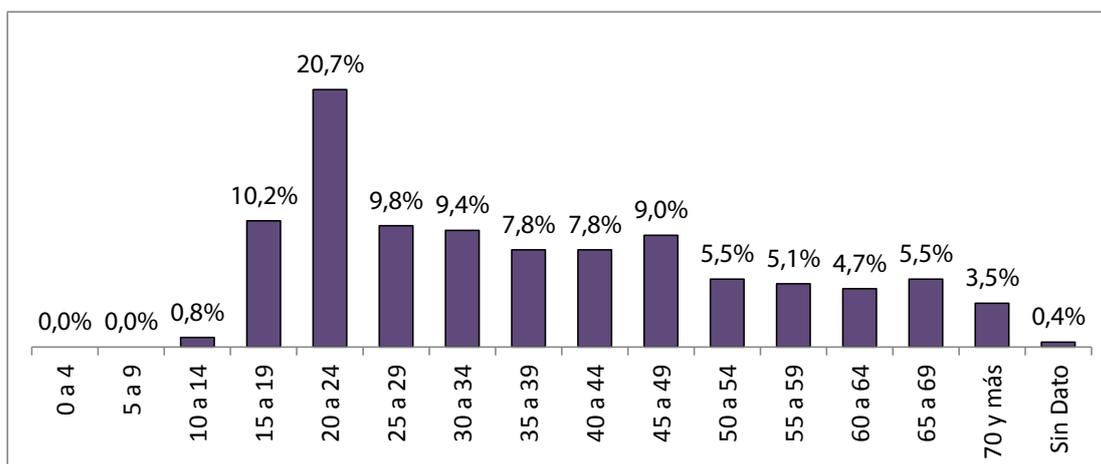
Gráfico 9 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO Según Edades



Dada la incidencia de dos grupos de usuarios vulnerables como son los motociclistas y peatones en el total de fallecidos en el tránsito, es interesante observar sus características en cuanto a las edades.

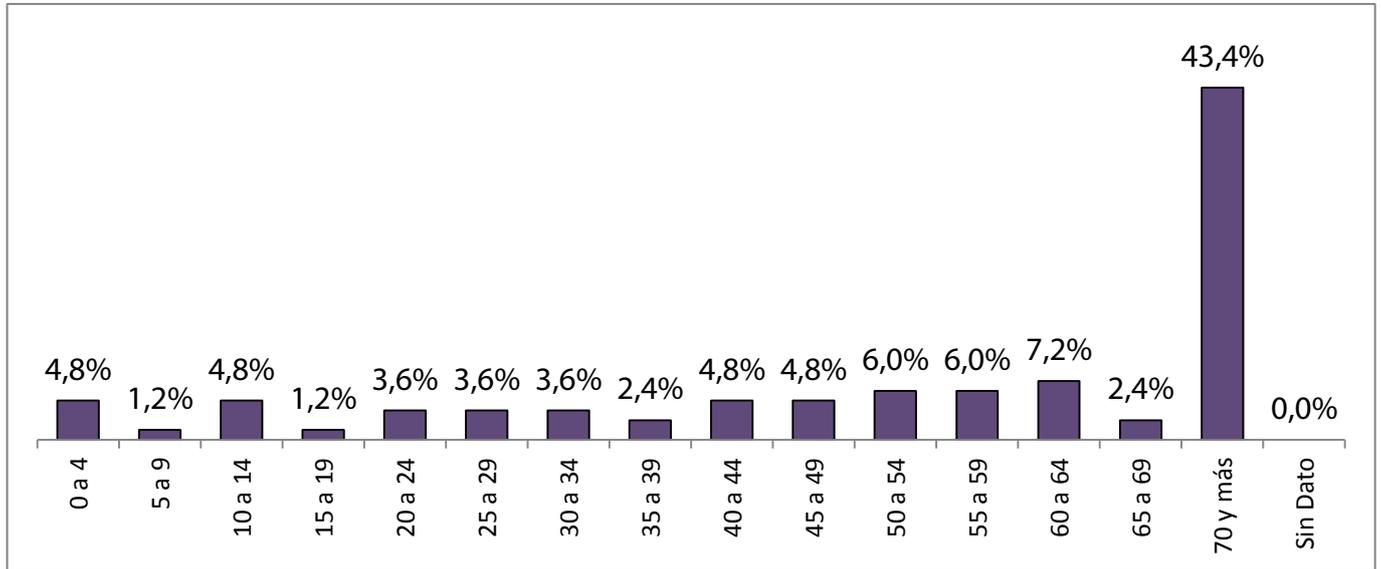
En el caso de los motociclistas, que totalizan 256 fallecidos en el año (más del 50% del total de fallecidos a nivel nacional), la gran mayoría eran jóvenes. Es así que casi 6 de cada 10 motociclistas que fallecieron en el 2015 eran menores de 40 años, con particular incidencia del rango entre 15 y 29 años que suma 104 fallecidos.

Gráfico 10 – MOTOCICLISTAS FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO Según Edades



El otro grupo de usuarios vulnerables lo constituyen los peatones, en el año totalizaron 83 fallecidos y la mayoría son personas adultas mayores, manteniéndose el patrón visto en años anteriores y detectado en el informe semestral. Dentro de este grupo, los mayores de 60 años representan prácticamente la mitad de los peatones fallecidos (un 46.3%), con una muy alta incidencia del rango de los mayores de 70 años.

**Gráfico 11 – PEATONES FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Edades**



1.2.3 Según mes del año

A los efectos de este análisis, la fecha que se toma como referencia es la de la ocurrencia del siniestro que puede diferir de la fecha en que la persona termina falleciendo posteriormente en un centro de asistencia.

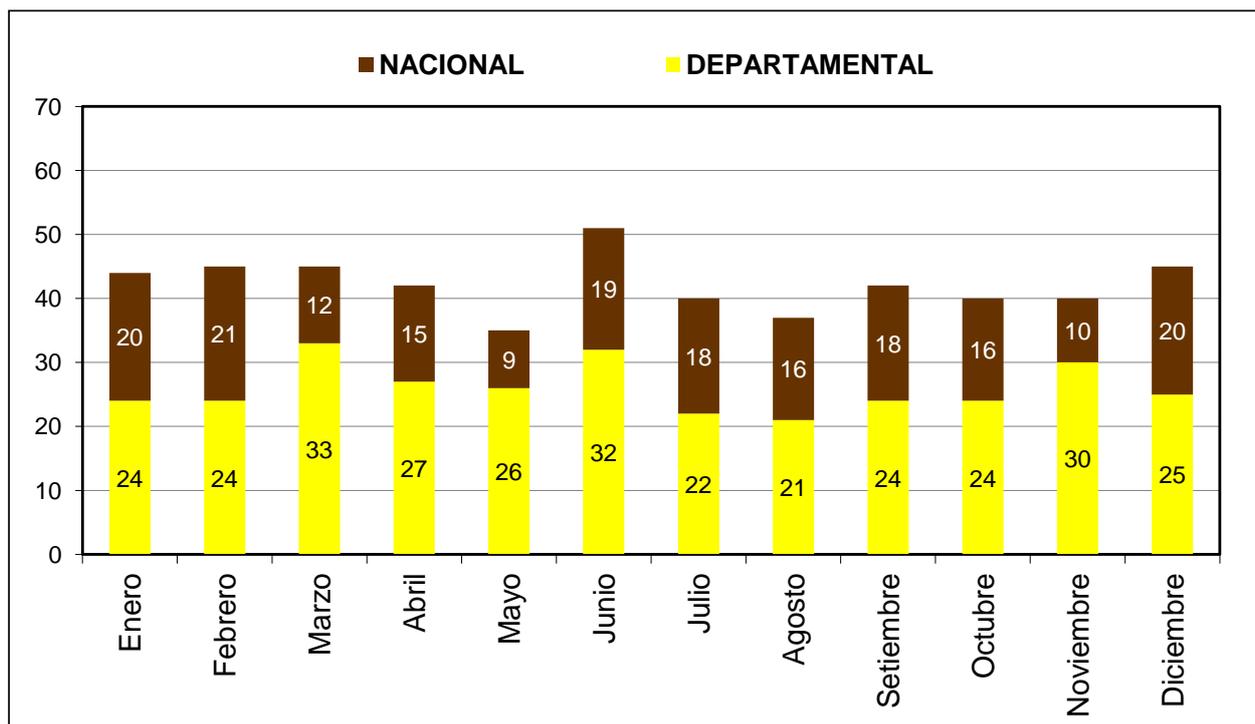
El valor medio mensual nacional de fallecidos en siniestros de tránsito es de 42 personas, menor valor medio de los últimos 8 años.

Los datos del 2015 muestran un valor máximo de 51 fallecidos en el mes de junio, lo que representa el 10% del total anual; 32 de ellos se registraron en siniestros ocurridos en ciudades y caminos departamentales y los restantes 19 en rutas nacionales. Dicho valor es inédito para el mes de junio, siendo el máximo registrado de los últimos 5 años.

A su vez en el mes de mayo fallecieron 35 personas, siendo este el mes donde murieron menos personas en el año (6,7% del total), siendo el menor registro del mes de mayo de los últimos 5 años.

En lo referente a las jurisdicciones, febrero fue el mes en el que fallecieron más personas en rutas nacionales y junio en ciudades y caminos departamentales.

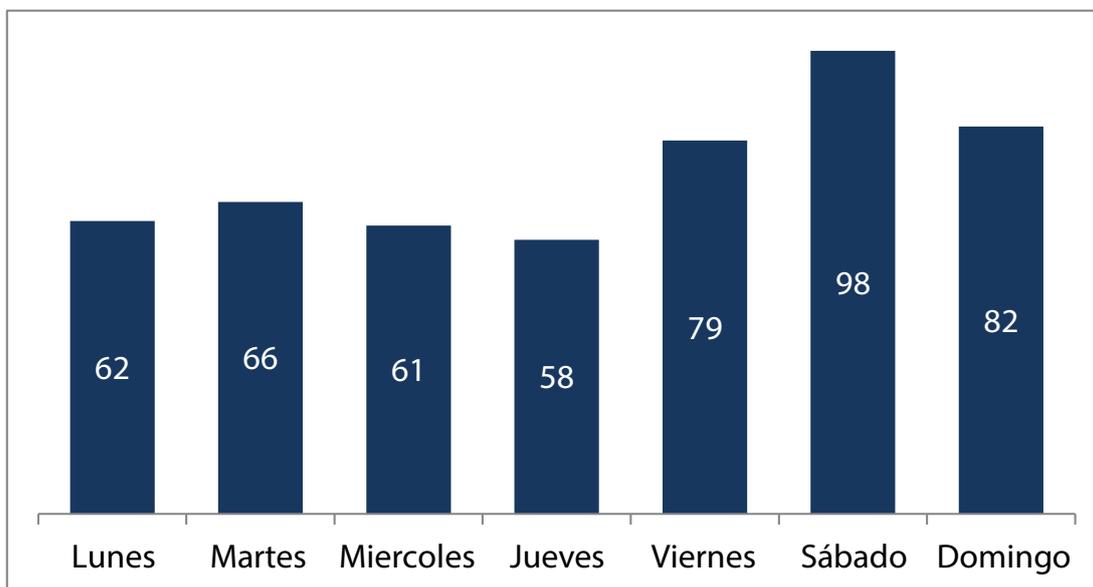
**Gráfico 12 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Mes del año y por Jurisdicción**



1.2.4 Según día de la semana

Otra de las características relevantes de analizar corresponde al día de la semana en que ocurrió el siniestro con fallecidos.

**Gráfico 13 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según día de la semana**

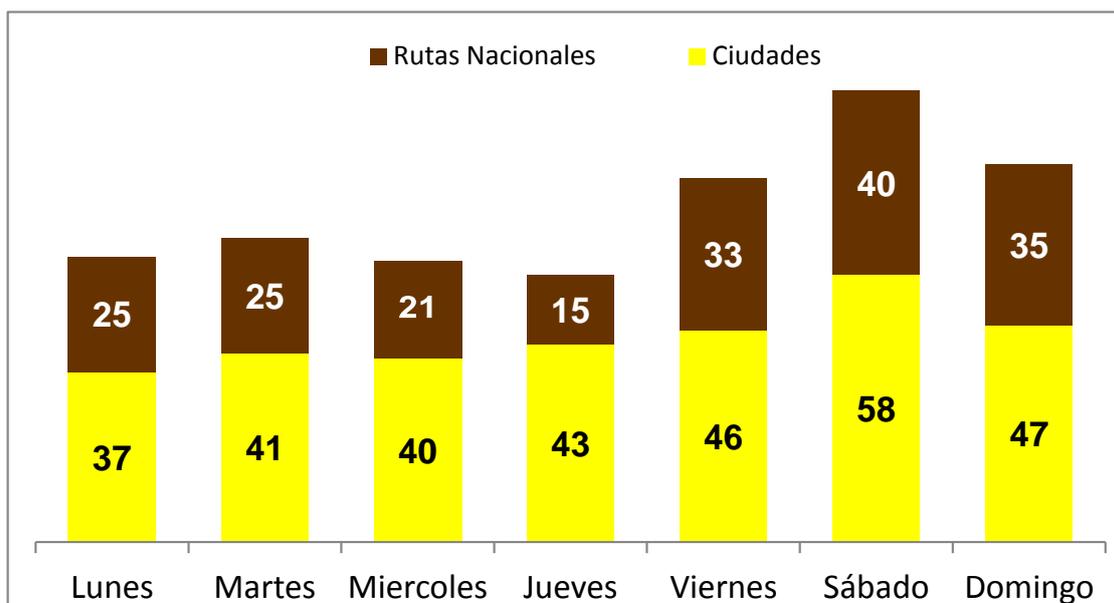


Los datos muestran que se repite un claro patrón, ya visto en años anteriores, referente al aumento de los fallecidos durante los fines de semana. Es así que el 35.6% (180) del total de fallecidos fue consecuencia de siniestros ocurridos sábados o domingos.

Una situación inédita es la cantidad de fallecidos que se registraron los días sábados, ya que los últimos cinco años los fallecidos los domingos superaron a cualquier día de la semana. Los fallecidos durante los sábados del año 2015 representan casi el 20% del total.

Los jueves ha sido el día de menor cantidad de fallecidos de los últimos 5 años, a excepción del 2014.

**Gráfico 14 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según día de la semana y jurisdicción**



Al desglosar según el día y jurisdicción donde ocurrió un siniestro con fallecidos se puede observar que los días sábado suceden los máximos, tanto en rutas nacionales como en ciudades, con una proporción similar a la nacional (Jurisdicción Departamental: 59.2% – Jurisdicción Nacional: 40.8%). También observamos que son los días jueves cuando muere la menor cantidad de personas en rutas nacionales y los días lunes en ciudades.

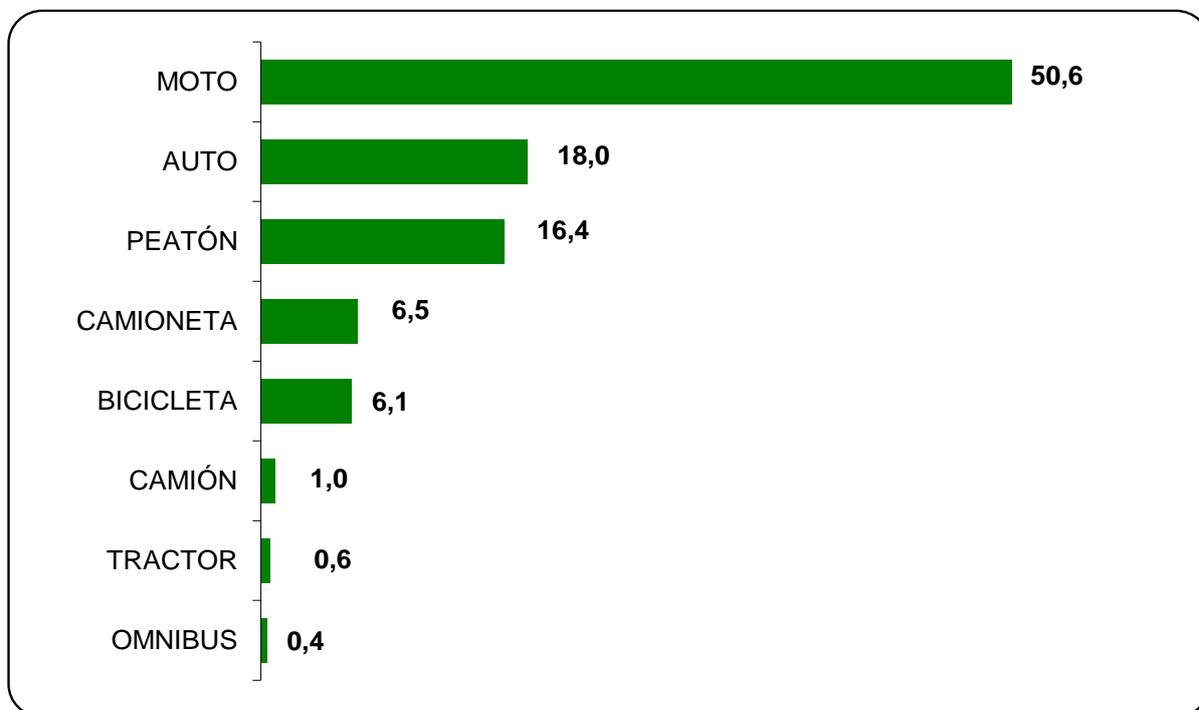
En lo que hemos denominado el período crítico que corresponde a las 60 horas que van desde la hora 20 del viernes hasta las 8 de la mañana del lunes se registró el 39.1% del total de fallecidos, valor que muestra una disminución respecto de años anteriores.

Incluso dentro de esos días del fin de semana existen determinados horarios donde se produce una concentración de fallecidos, que básicamente abarca las horas de la madrugada de los sábados y domingos.

1.2.5 Según modo de transporte

Del total de fallecidos en el país algo más de la mitad circulaba en moto; 256 motociclistas fallecieron en el 2015 confirmándose la relevancia de estos usuarios en la mortalidad en el tránsito, aunque se mantiene una tendencia decreciente si lo comparamos con años anteriores.

**Gráfico 15 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según modo de transporte que utilizaban
Todo el país**

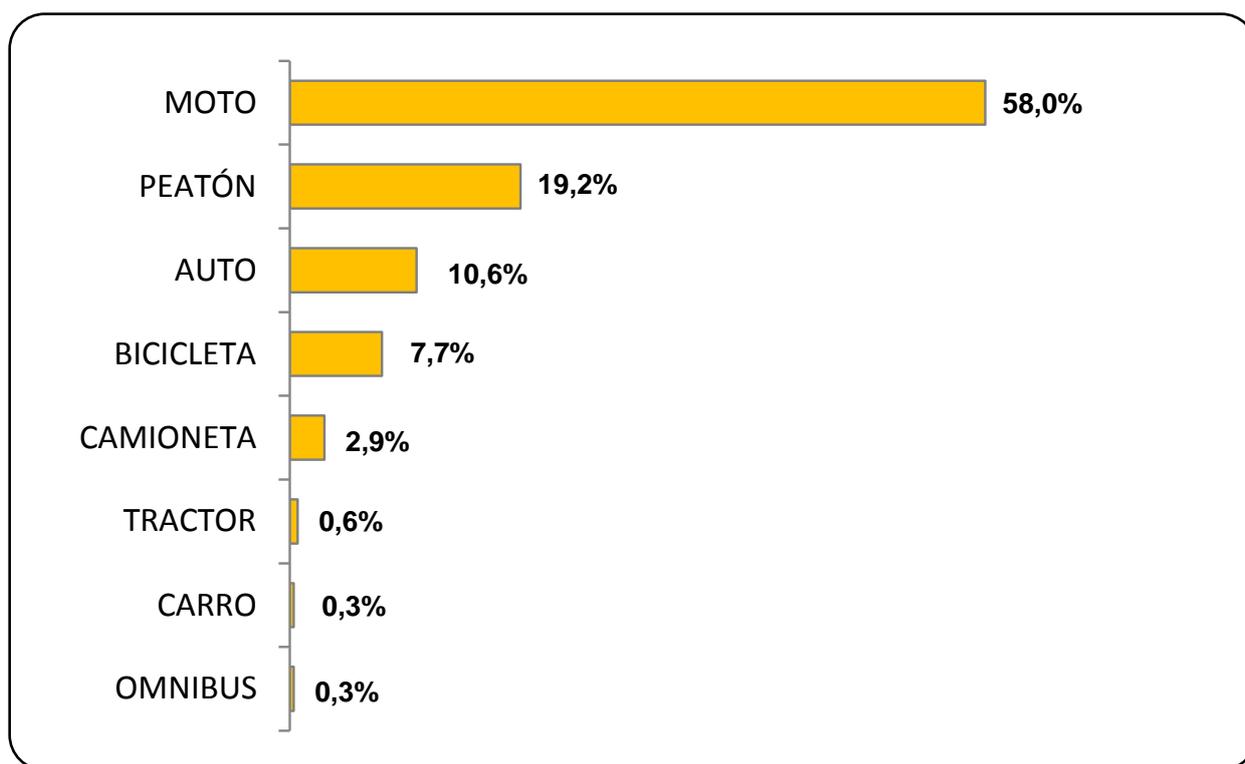


Dentro de los fallecidos, como segundo modo de transporte figuran los autos (18%), seguidos por los peatones (16,4%). Si agrupamos motociclistas y peatones podemos afirmar que casi 7 de cada 10 fallecidos en siniestros de tránsito pertenecía a uno de estos grupos. Si agrupamos autos y camionetas alcanzamos casi el 25% del total.

En el otro extremo están los que circulaban en camiones y ómnibus, que sumados no superan el 1.5% del total de fallecidos.

Cuando analizamos la jurisdicción donde ocurrió el siniestro el 58% (293) de los fallecidos en las ciudades y caminos departamentales era motociclista. También en este caso, si bien se mantiene como el grupo con mayor proporción se constata una reducción respecto al año anterior donde había sido el 61%, tendencia que se ha mantenido en los últimos años.

Gráfico 16 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según modo de transporte que utilizaban.
Sólo siniestros ocurridos en ciudades



Por su parte, los peatones mantuvieron su participación respecto del año 2015, llegando casi al 20%.

Nuevamente se observa que casi 8 de cada 10 de los fallecidos en ciudades y caminos departamentales era motociclista o peatón.

1.2.6 Según momento del fallecimiento

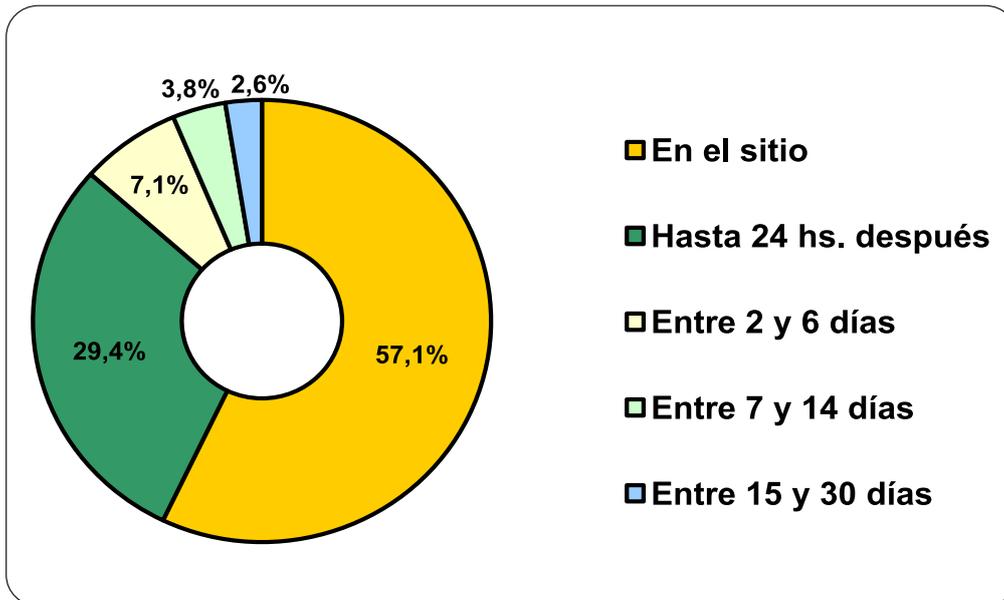
En lo que respecta a cuándo se produjo el fallecimiento de las personas en relación al momento de ocurrencia del siniestro, en concordancia con los criterios de estadísticas internacionales, se realiza un seguimiento de los lesionados incluyéndose como fallecidos a todos aquellos que mueren hasta 30 días después de ocurrido el siniestro.

Del total de personas fallecidas en el 2015, el 57.1% (289) murió en el sitio del siniestro y un 29.4% (149) dentro de las siguientes 24 horas.

El restante 13.4% (68) falleció luego de las 24 horas de ocurrido el siniestro y dentro de los 30 días siguientes.

Los valores indicados anteriormente son muy similares a los registrados en años anteriores.

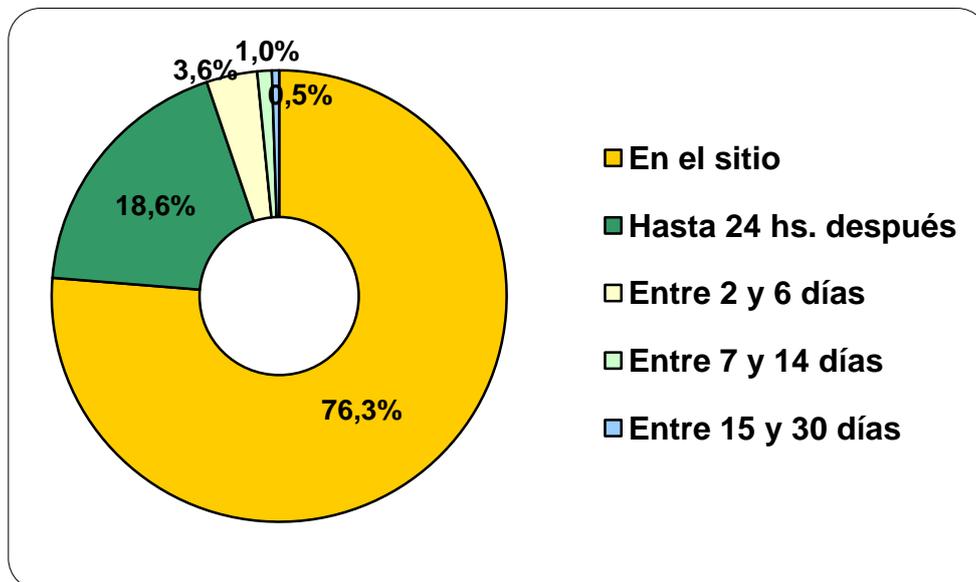
Gráfico 17 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según momento del fallecimiento



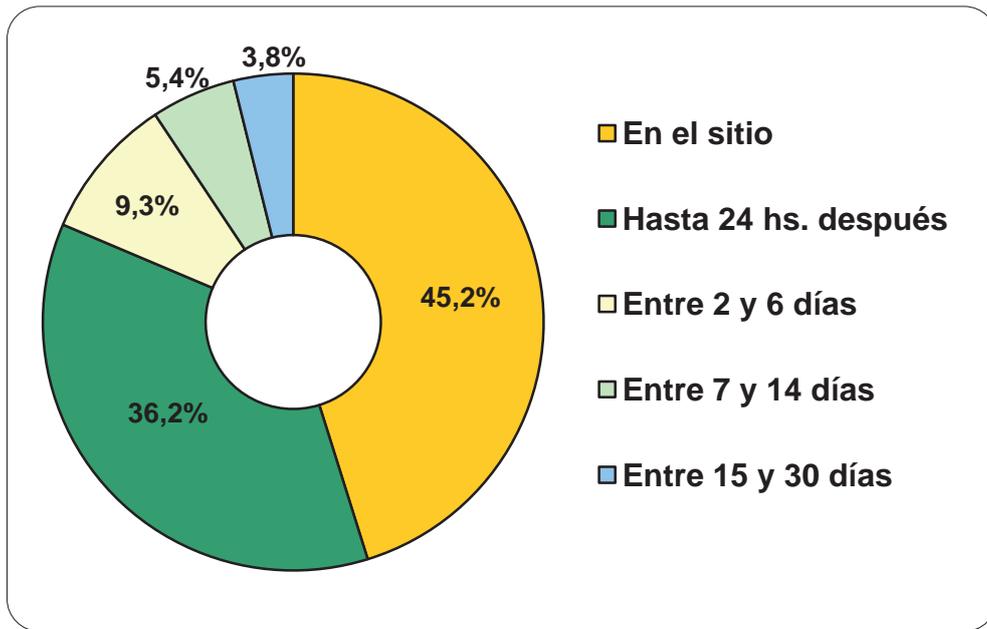
Estos porcentajes varían si se analiza por separado según cada jurisdicción. Es así que en el caso de los siniestros ocurridos en rutas nacionales, algo más del 76% (149) fallecieron en el sitio, mientras que en las ciudades este porcentaje baja sustancialmente a 45.2% (141).

Gráfico 18 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según momento del fallecimiento y por Jurisdicción

En Rutas Nacionales



En Ciudades y Caminos Departamentales



1.3 TASAS DE MORTALIDAD

Se calculan las tasas de mortalidad para todo el país en relación a indicadores de población y parque vehicular, también se desglosa la tasa por población para cada departamento.

Para el cálculo de los indicadores se consideró la población, para el país y por departamento, para el año 2015 publicada por el INE y el parque vehicular total según datos suministrados por el SUCIVE.

**Tabla 4 – TASAS DE MORTALIDAD POR SINIESTROS DE TRÁNSITO
URUGUAY**

AÑO	Fallecidos	Población	Parque vehicular	Tasa cada 100.000 hab.	Tasa cada 10.000 veh.
2015	506	3.467.054	2.254.685	14.6	2.24

Si se compara el valor de este año con los del año anterior se constata que para la tasa de mortalidad por población se produjo un descenso de 6.4% (de 15.6 a 14.6), manteniéndose el descenso de este indicador si lo comparamos con la serie registrada del año 2009 al 2015.

En el caso de la tasa de mortalidad por vehículos también se registró un descenso respecto al año anterior que alcanzó el 13.2%, destacándose que el valor de este año es el mínimo histórico de esta tasa en el país.

Para la tasa por población, en un análisis más detallado, se calculó el indicador para cada departamento como se muestra en la tabla siguiente, que permite observar cómo cambia este indicador en los distintos departamentos con un mínimo en Treinta y Tres de 7.9 y un máximo de 21.7 en Rocha.

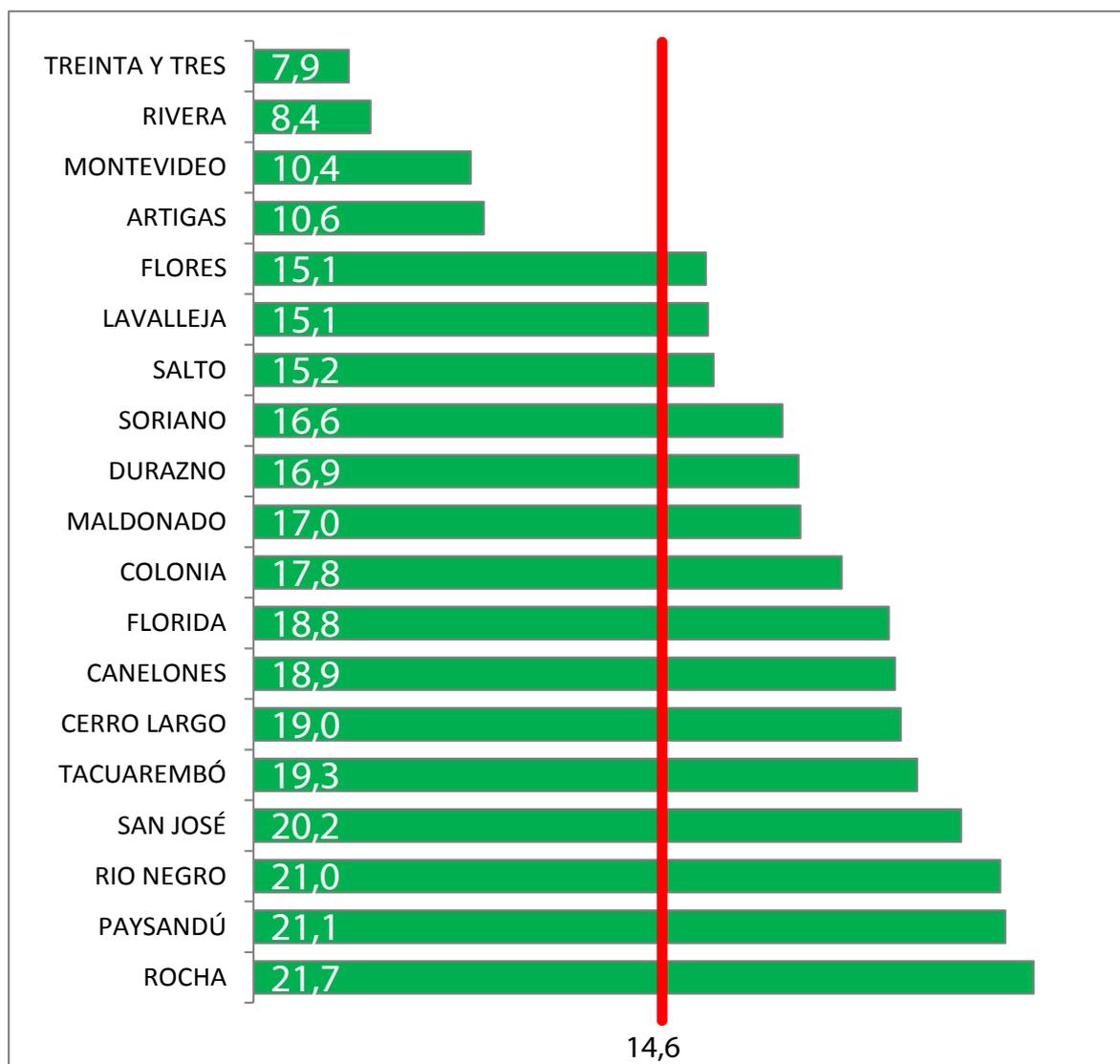
**Tabla 5 – TASA DE MORTALIDAD (MUERTOS cada 100.000 habitantes)
Según Departamento**

Departamento	Población	Fallecidos	Tasa de Mortalidad (/100.000 habitantes)
ARTIGAS	75.271	8	10,6
CANELONES	566.626	107	18,9
CERRO LARGO	89.480	17	19,0
COLONIA	129.127	23	17,8
DURAZNO	59.005	10	16,9
FLORES	26.511	4	15,1
FLORIDA	69.298	13	18,8
LAVALLEJA	59.494	9	15,1
MALDONADO	182.504	31	17,0
MONTEVIDEO	1.379.560	143	10,4
PAYSANDÚ	118.483	25	21,1
RIO NEGRO	57.149	12	21,0
RIVERA	107.782	9	8,4
ROCHA	73.842	16	21,7
SALTO	131.231	20	15,2
SAN JOSÉ	113.802	23	20,2
SORIANO	84.223	14	16,6
TACUAREMBÓ	93.125	18	19,3
TREINTA Y TRES	50.543	4	7,9
TOTAL	3.467.054	506	14,6

En este año 4 departamentos se encuentran por debajo de la tasa a nivel nacional: Treinta y Tres, Rivera, Montevideo y Artigas.

En los últimos 3 años las tasas de mortalidad cada 100.000 habitantes de Montevideo, Artigas y Rivera se han mantenido por debajo de la tasa de mortalidad nacional.

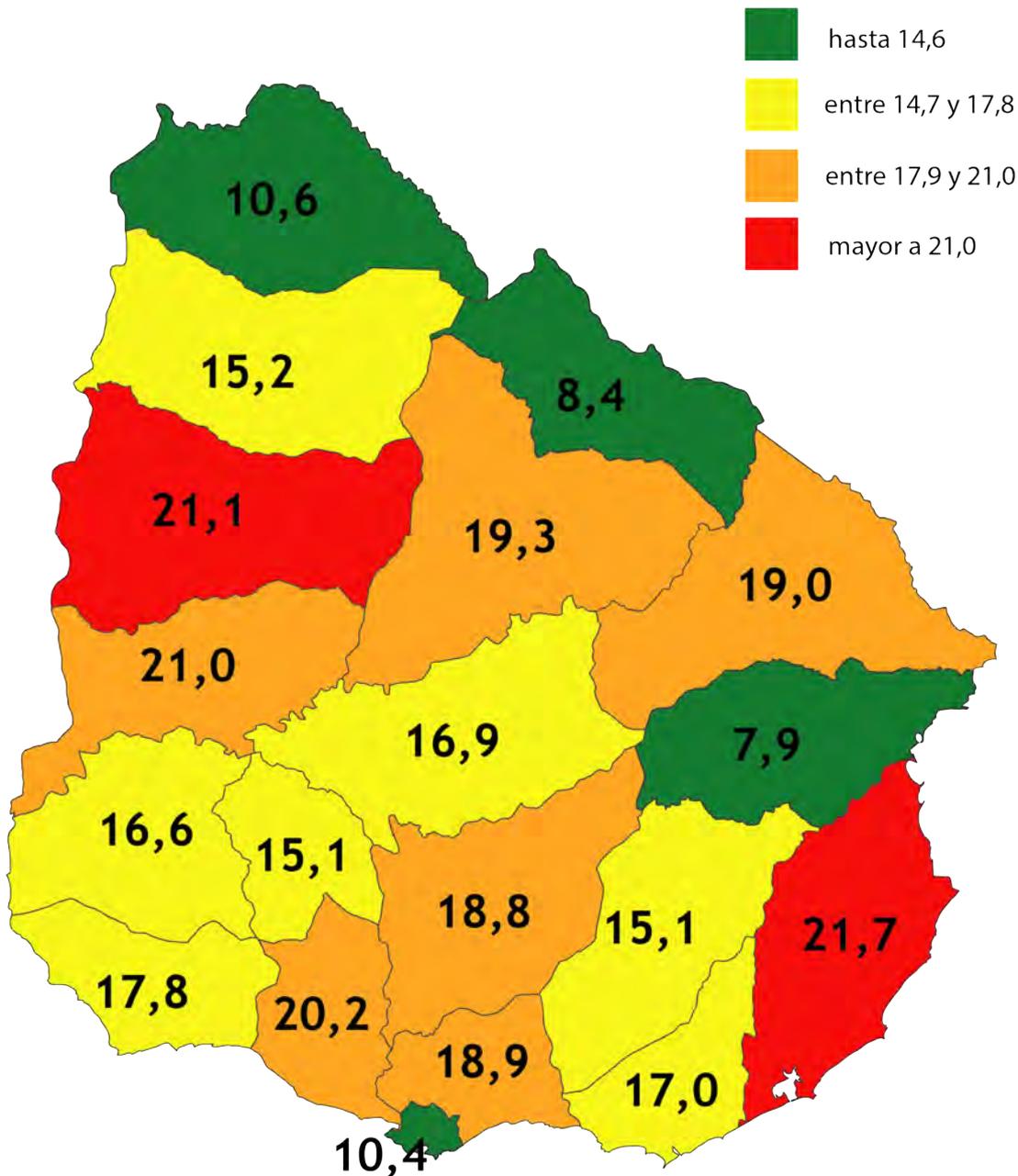
**Gráfico 19 – TASA DE MORTALIDAD (MUERTOS cada 100.000 habitantes)
Según Departamento**



Se analizará más adelante la evolución en los últimos años de dichas tasas de mortalidad por población departamental, ya que realizar un análisis individualizado y aislado resultará insuficiente si se pretende obtener un panorama real de la situación departamental, detectar posibles tendencias y evitar problemas de aleatoriedad o sucesos puntuales.

Otra forma de graficar la diferencia entre los departamentos es a través de un mapa del Uruguay, donde cada uno tiene el color correspondiente al rango donde se ubica el valor del indicador. Para ello se definieron 4 rangos de valores, uno de ellos por debajo de la media nacional.

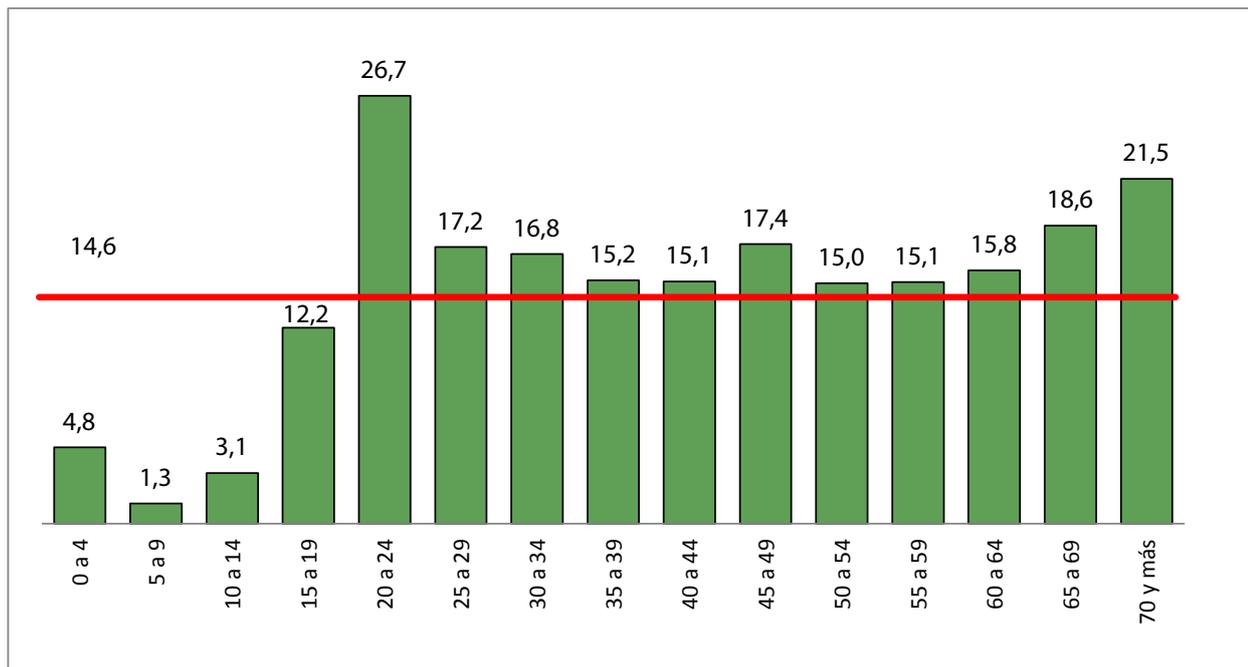
**Gráfico 20 – TASA DE MORTALIDAD (MUERTOS cada 100.000 habitantes)
Según Departamento - Año 2015**



Además de la variación territorial de la tasa de mortalidad interesa también analizar lo que sucede a nivel de las edades de las personas fallecidas, lo que permite detectar aquellos grupos o rangos que presentan los mayores problemas en cuanto al impacto de la seguridad vial en sus vidas.

En el gráfico siguiente se muestran las tasas de mortalidad de cada rango de edad y la tasa nacional a los efectos comparativos.

**Gráfico 21 – TASAS DE FALLECIDOS cada 100.000 habitantes
Según Edades**



Los principales problemas se verifican en el rango de 20 a 24 años donde la tasa de mortalidad es de 26,7, que supera en un 80% al valor nacional.

Respecto del año 2014 se destaca la disminución en un 27,4% de la tasa de mortalidad en el grupo de 40 a 44 años, siendo la que más disminuyó. Se destaca el descenso de más de un 25% en los grupos de 15 a 19 años y de 25 a 29.

Las tasas específicas por franjas etarias superiores a los 20 años superan la tasa general nacional.

Por otro lado, en los grupos de edades inferiores a 15 años se mantienen las menores tasas de mortalidad específicas por edad de la población, lo que implica que el riesgo de fallecer como consecuencia de siniestros de tránsito sigue siendo mucho menor para las personas de esas edades.



Evolución y tendencias



2. EVOLUCIÓN Y TENDENCIAS

2.1 Datos generales

Para el análisis de la evolución de los datos generales de lesionados en siniestros de tránsito se considera el período de los últimos 6 años, desde 2010 hasta 2015.

En ese período más de 176.000 uruguayos resultaron lesionados en siniestros de tránsito, de los cuales el 1.8% falleció (3.249 personas).

**Tabla 6 – SINIESTROS DE TRÁNSITO Y LESIONADOS
Período 2010 – 2015**

AÑO	Siniestros (con lesionados)	Lesionados		
		Heridos	Fallecidos	TOTAL
2010	23.924	27.954	556	28.510
2011	24.356	27.827	572	28.399
2012	22.096	27.791	510	28.301
2013	23.773	29.931	567	30.498
2014	23.422	30.207	538	30.745
2015	23.267	29.610	506	30.116
TOTAL	140.838	173.320	3.249	176.569

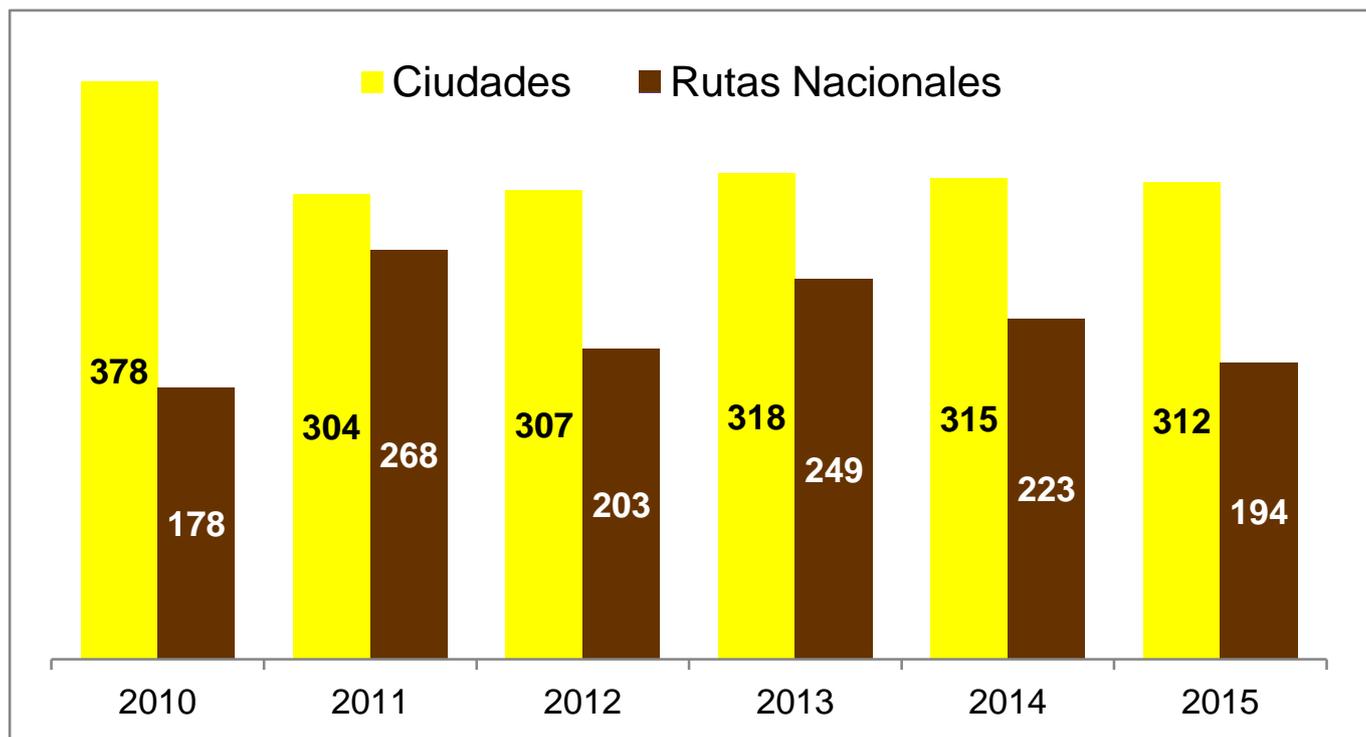
Los datos del 2015 muestran la reducción tanto en el total de siniestros, de heridos leves, de heridos graves y de fallecidos respecto al año anterior. La cantidad de fallecidos en el año 2015 es el menor registro de los últimos 8 años.

2.2 Según jurisdicción

Los fallecidos en las rutas nacionales han disminuido nuevamente alcanzando un descenso del 13% respecto al 2014. Si bien es el guarismo más bajo de los últimos 5 años no llega al mínimo registrado en el año 2010, donde murieron 178 persona en dicha jurisdicción.

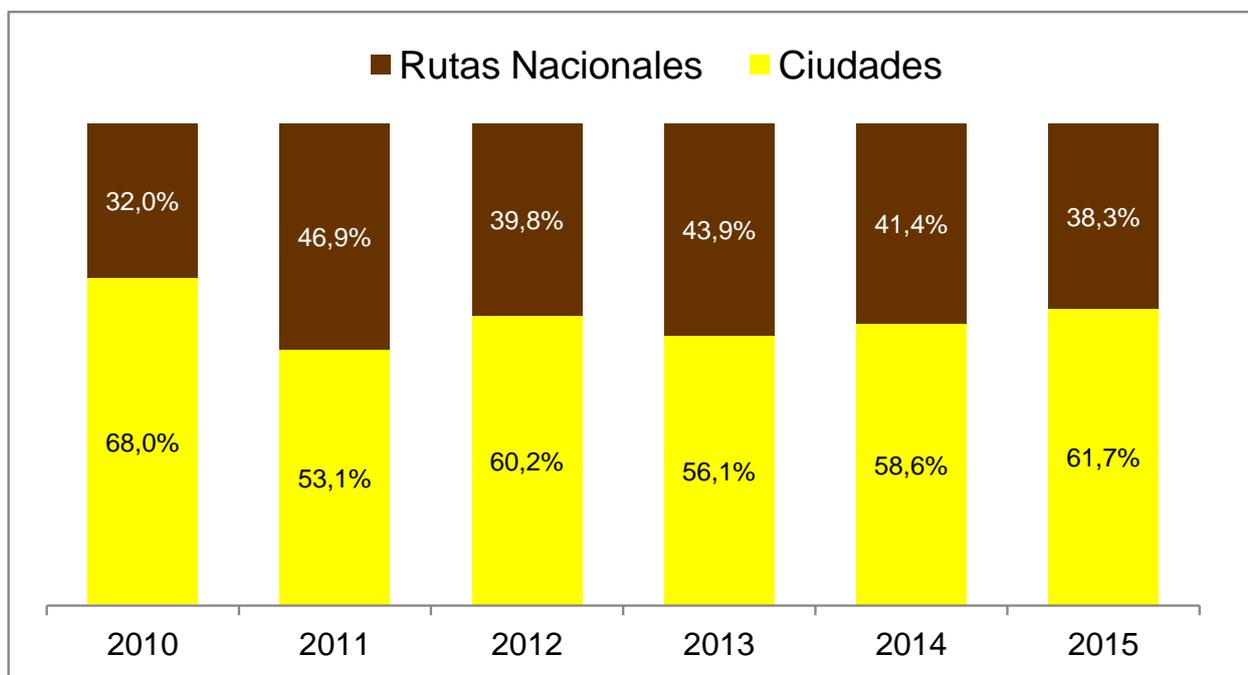
En el año 2015 murieron 312 personas en caminos departamentales y ciudades, cifra que se mantuvo prácticamente igual al año anterior; evidenciando una estabilidad pero sin lograrse un descenso significativo desde el 2011.

**Gráfico 22 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Jurisdicción**



Los fallecidos en rutas nacionales representaron algo más del 38% del total nacional, proporción inferior al 2014, pero que se mantiene relativamente estable en los últimos años en el entorno del 40%.

**Gráfico 23 – PORCENTAJE DE FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Según Jurisdicción**



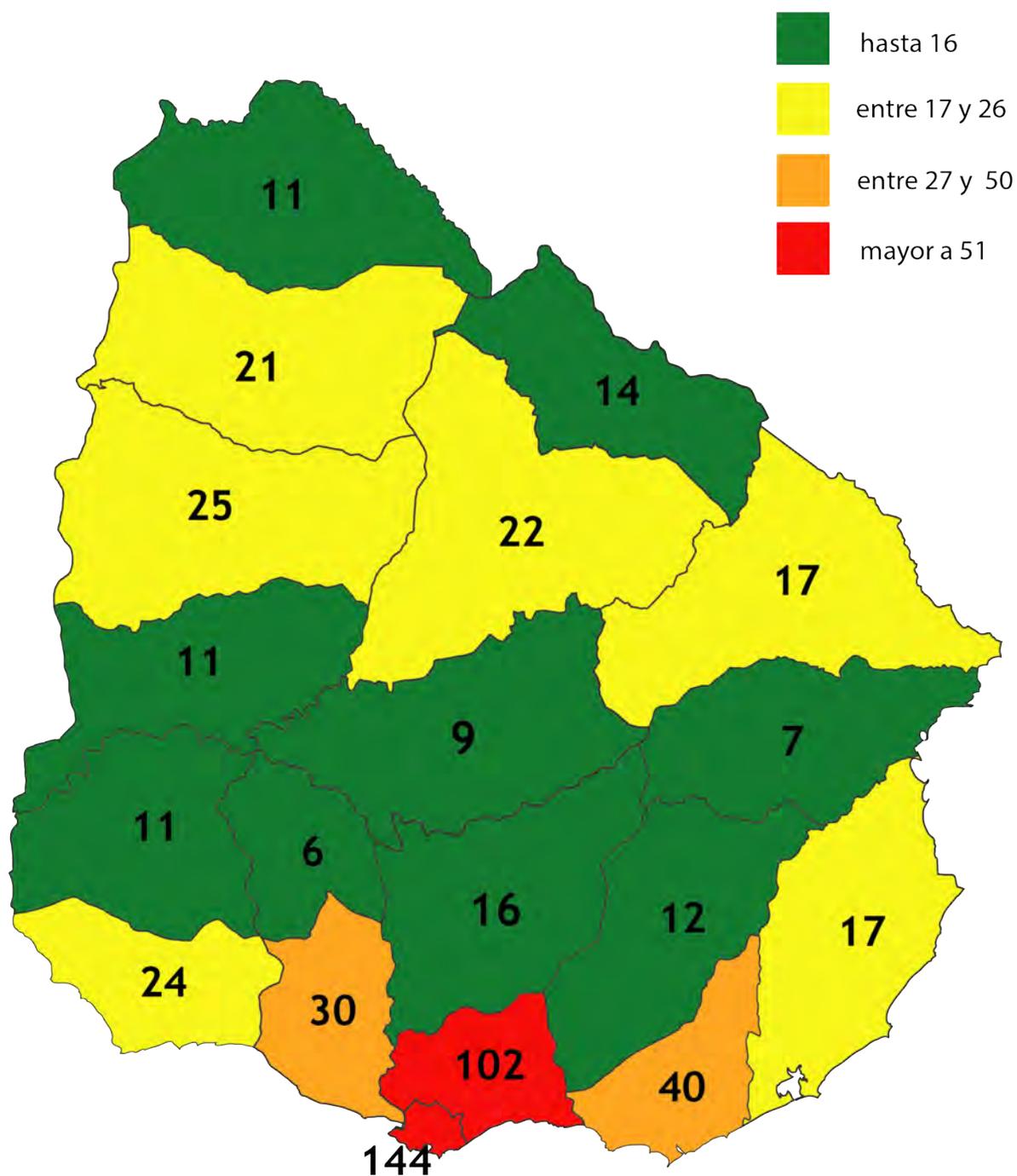
2.3 Según departamento

Considerando el total de fallecidos en los últimos 5 años puede observarse una notoria concentración en la Región Metropolitana Expandida (RME) que comprende los Departamentos de Montevideo, Canelones, Maldonado, San José y Florida, alcanzando el 61.5% (1.657) del total de fallecidos en el período 2011 a 2015.

Tabla 7 – FALLECIDOS POR DEPARTAMENTO
Período 2011 – 2015

Departamento	Fallecidos 2011 - 2015	Incidencia DPTO. %	Promedio anual de fallecidos
ARTIGAS	54	2,0%	11
CANELONES	508	18,9%	102
CERRO LARGO	84	3,1%	17
COLONIA	122	4,5%	24
DURAZNO	47	1,7%	9
FLORES	28	1,0%	6
FLORIDA	80	3,0%	16
LAVALLEJA	59	2,2%	12
MALDONADO	201	7,5%	40
MONTEVIDEO	720	26,7%	144
PAYSANDÚ	126	4,7%	25
RIO NEGRO	54	2,0%	11
RIVERA	70	2,6%	14
ROCHA	87	3,2%	17
SALTO	105	3,9%	21
SAN JOSÉ	148	5,5%	30
SORIANO	57	2,1%	11
TACUAREMBÓ	109	4,0%	22
TREINTA Y TRES	34	1,3%	7
Total	2.693	100%	

Gráfico 24 – MAPA DE FALLECIDOS POR DEPARTAMENTO
Período 2011 – 2015

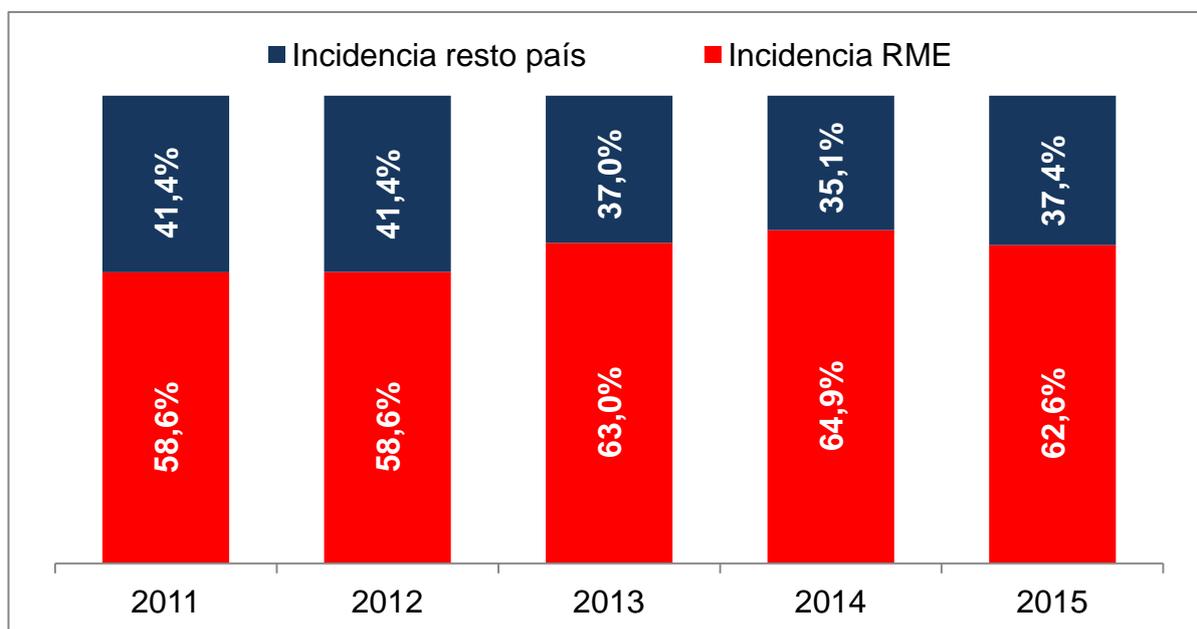


Observando la evolución interanual de la cantidad de fallecidos en los departamentos de la RME y el país, la misma continúa aumentando, partiendo del 58.6% en el año 2011.

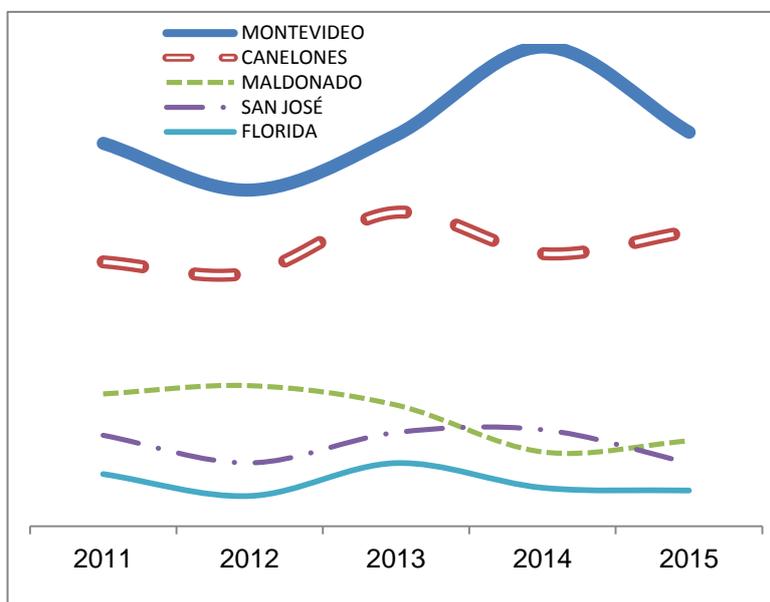
**Tabla 8 – CANTIDAD DE FALLECIDOS EN LOS DEPARTAMENTOS DE LA RME
Período 2011 – 2015**

RME por DPTO.	2011	Variación 2011 - 2012 (%)	2012	Variación 2012 - 2013 (%)	2013	Variación 2013 - 2014 (%)	2014	Variación 2014 - 2015 (%)	2015
MONTEVIDEO	139	-12,2%	122	16,4%	142	22,5%	174	-17,8%	143
CANELONES	96	-4,2%	92	23,9%	114	-13,2%	99	8,1%	107
MALDONADO	48	6,3%	51	-13,7%	44	-38,6%	27	14,8%	31
SAN JOSÉ	33	-30,3%	23	47,8%	34	2,9%	35	-34,3%	23
FLORIDA	19	-42,1%	11	109,1%	23	-39,1%	14	-7,1%	13
Totales	335	-10,7%	299	19,4%	357	-2,2%	349	-9,2%	317

**Gráfico 25 – INCIDENCIA EN LA CANTIDAD TOTAL DE FALLECIDOS EN LA RME RESPECTO DEL TOTAL NACIONAL
Período 2011 – 2015**



**Gráfico 26 – EVOLUCIÓN DE LOS FALLECIDOS ANUAL EN LA RME
Período 2011 – 2015**



2.4 Tasas de mortalidad

Para reducir el efecto de la variabilidad anual de las tasas de mortalidad es conveniente considerar un período mayor al de un año.

En el caso de la tasa por población, el promedio de los últimos 6 años se ubica en 16 muertos cada 100.000 habitantes. En 2015 la tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes es la más baja del período, con 14,6 fallecidos.

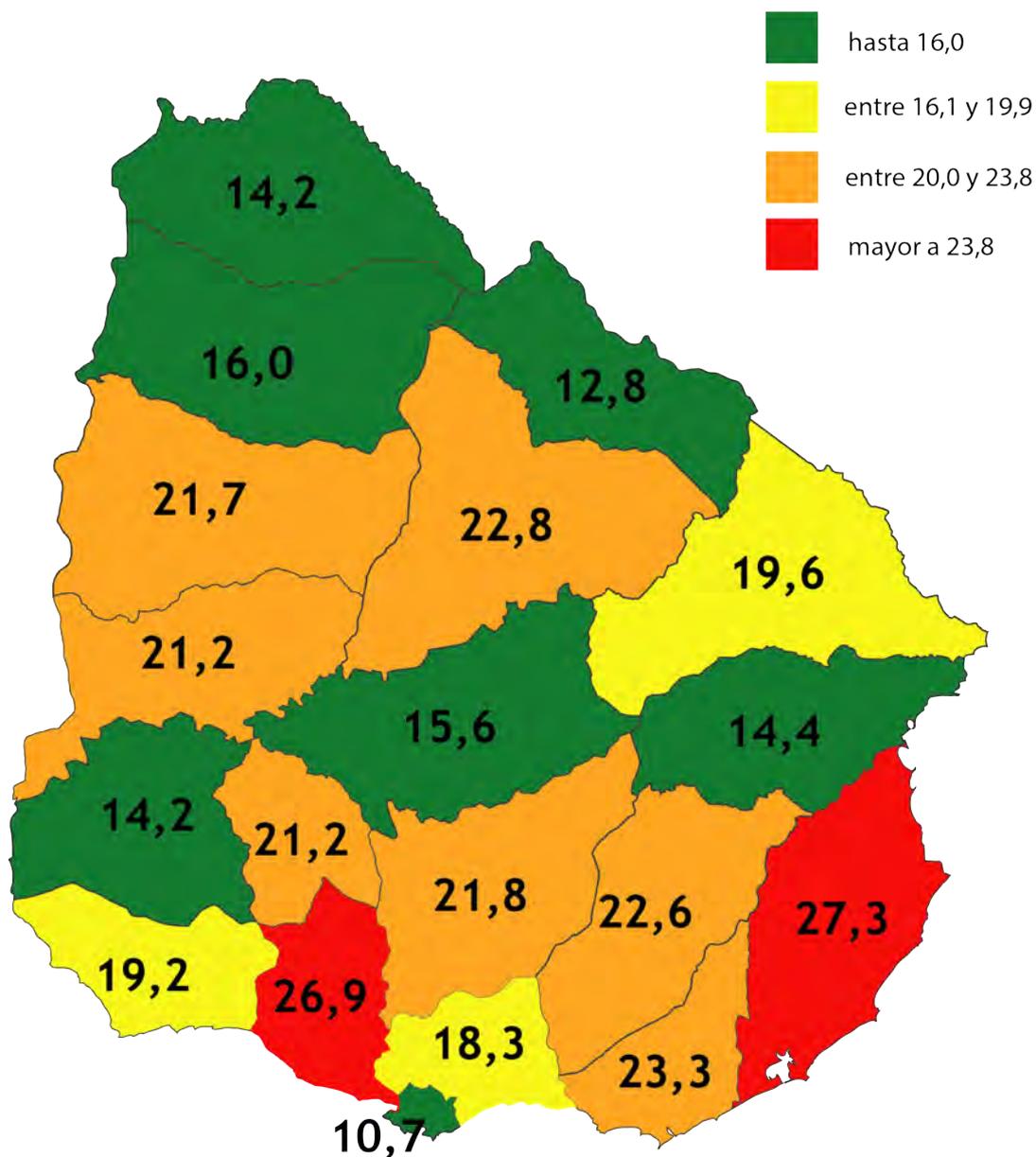
Respecto a la tasa por vehículos el promedio de los últimos 6 años es de 2,84 fallecidos cada 10.000 vehículos, la evolución interanual muestra una clara tendencia decreciente alcanzándose en el 2015 el menor valor histórico.

**Tabla 9 – TASAS DE MORTALIDAD NACIONAL POR SINIESTROS DE TRÁNSITO
Período 2010 - 2015**

AÑO	Tasa de mortalidad	
	cada 100.000 habitantes	cada 10.000 vehículos
2010	16,6	3,44
2011	17,4	3,25
2012	15,5	2,7
2013	16,5	2,85
2014	15,6	2,58
2015	14,6	2,24
Promedio	16,0	2,84

La variación en el territorio de la tasa por población puede verse en el gráfico siguiente, en el cual se muestra el promedio departamental de los últimos 6 años.

**Gráfico 27 – TASA DE MORTALIDAD (MUERTOS cada 100.000 habitantes)
Según Departamento
Promedio de los últimos 6 años – 2010 al 2015**



Se observa que Rocha y San José presentan los promedios más elevados, con tasas superiores a 25 fallecidos cada 100.000 habitantes. Por otro lado, Montevideo y Rivera presentan las menores tasas de mortalidad, con promedios inferiores a 13 fallecidos cada 100.000 habitantes.

2.5 Tendencias de mediano plazo

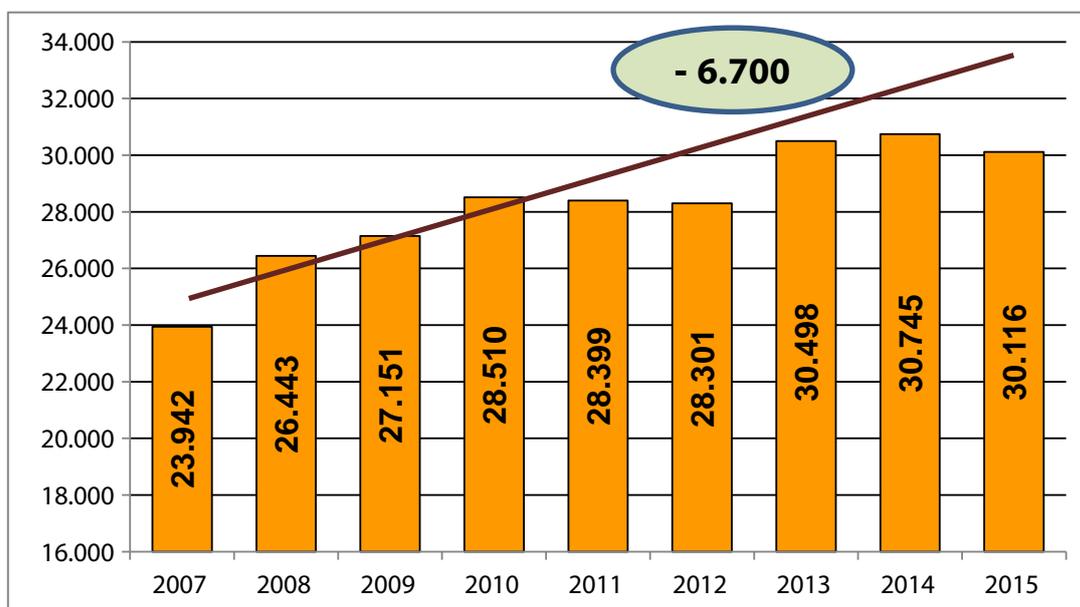
En este 2015 se constató una leve disminución del total de lesionados respecto al año anterior aunque permanece en el entorno de los 30.000. Los heridos leves disminuyeron 1.9%, los graves 2.1% y los fallecidos 5.9%. Estos registros evidencian estabilidad de las proporciones de heridos leves, graves y fallecidos respecto al total de lesionados si lo comparamos con los valores registrados en el año 2014.

**Tabla 10 – CANTIDAD DE LESIONADOS DESGLOSADOS
Comparación 2014 – 2015**

	2014	2015	Variación (%) 2014 - 2015
Heridos Leves	26.075	25.567	-1,9%
Heridos Graves	4.132	4.043	-2,2%
Fallecidos	538	506	-5,9%
Lesionados	30.745	30.116	-2,0%

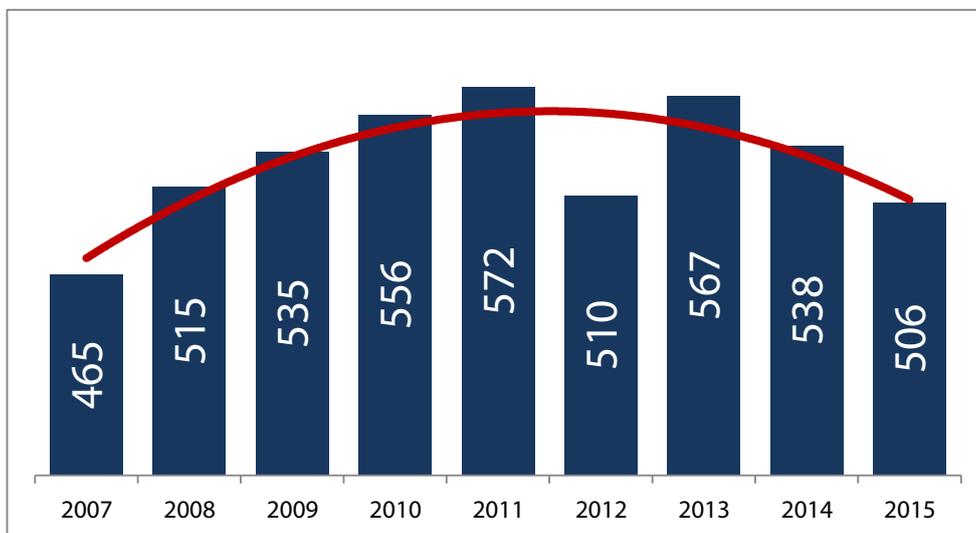
Si se consideran los datos de los últimos 4 años, de 2012 a 2015, y se los compara con el valor esperado si se hubiese mantenido el incremento registrado desde el 2007, puede concluirse que en estos 4 años se evitó que más de 6.700 personas resultaran lesionadas por siniestros de tránsito en el país.

**Gráfico 28 – LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Tendencias 2007 – 2015**



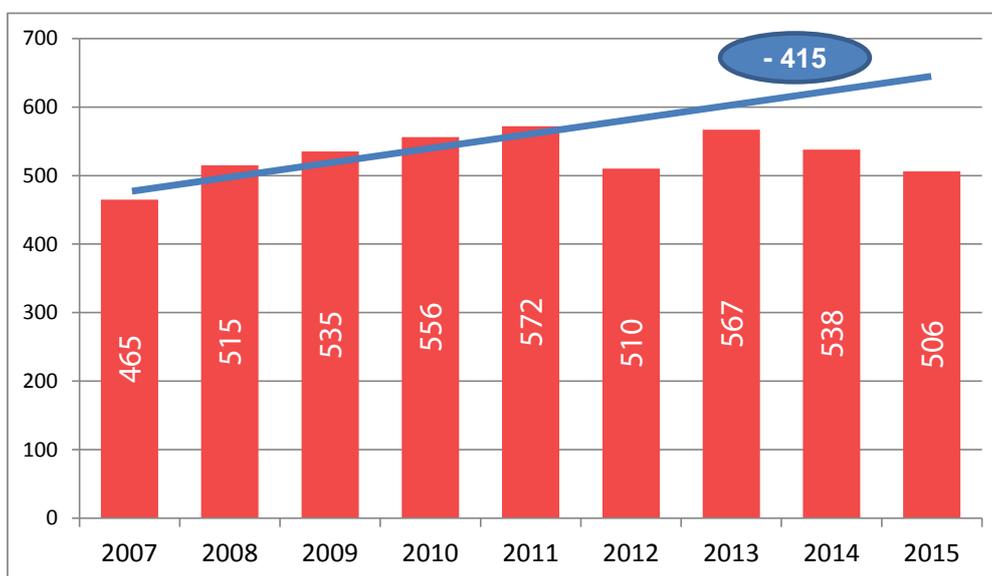
En lo que respecta a los fallecidos, los resultados muestran que se consolida la curva que evidencia el descenso luego de la desaceleración del crecimiento que se había registrado desde 2009. La cantidad total de fallecidos de este año es la menor de los últimos 8 años.

Gráfico 29 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Tendencias 2007 – 2015



También en este caso, al considerar el período de 2012 a 2015 y compararlos con el valor esperado si se hubiese mantenido el incremento registrado desde el 2007, se puede concluir que en estos últimos 4 años se evitó que fallecieran 415 personas por siniestros de tránsito en el país.

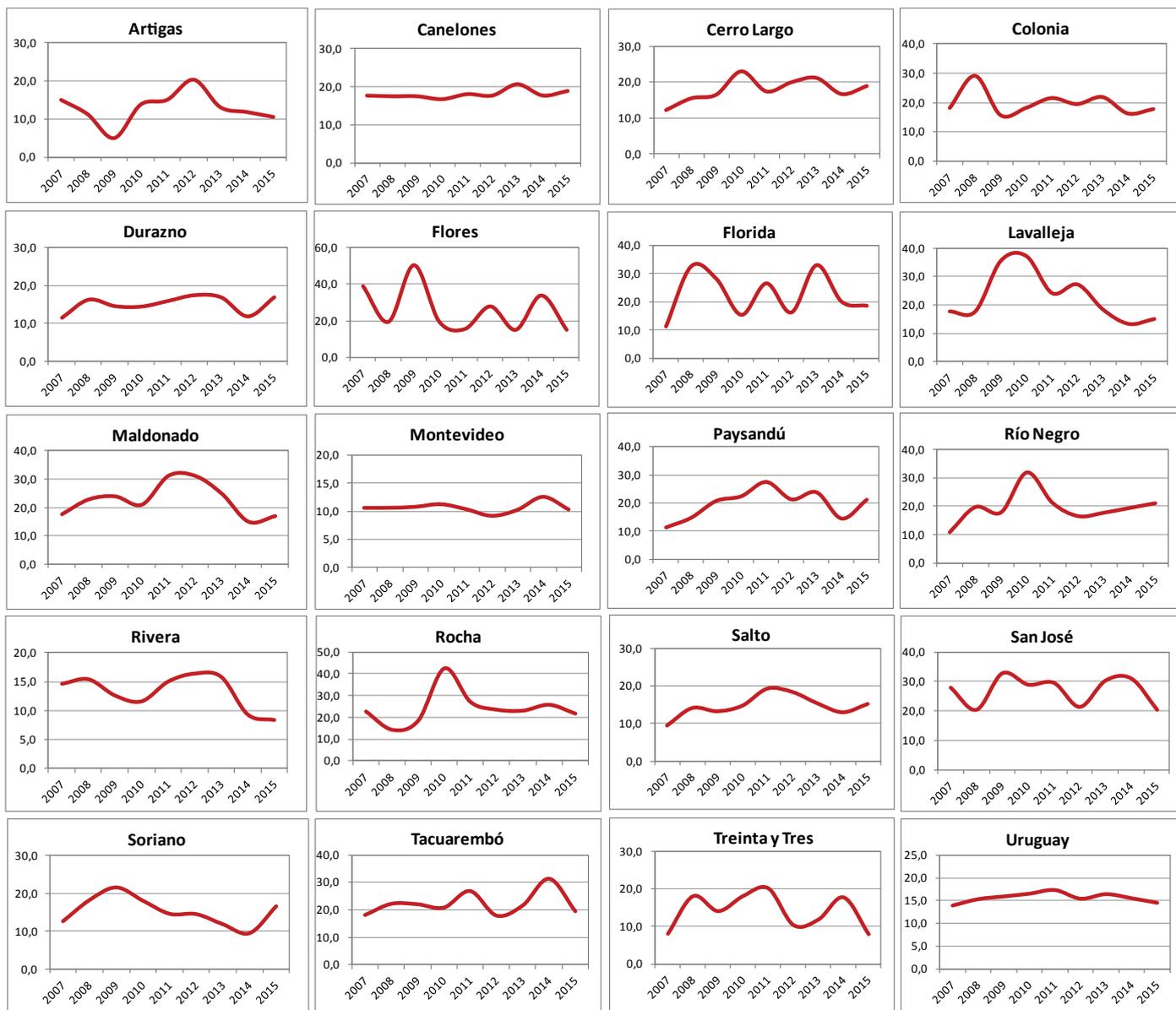
Gráfico 30 – FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
Tendencias 2007 – 2015



Es válido aclarar que los datos referentes a los fallecidos en siniestros de tránsito en el período 2002 – 2009 representarían únicamente las personas fallecidas en el lugar del siniestro, ya que en dicho período no se realizaba el seguimiento de los siguientes 30 días luego del siniestro.

También es relevante observar el comportamiento de la tasa de mortalidad por población, tanto a nivel nacional como departamental. Mientras que la tasa nacional muestra una disminución mantenida desde el 2011, con claros descensos desde 2013, las tasas a nivel de departamental presentan comportamientos muy dispares.

**Gráfico 31 – TASA DE MORTALIDAD (muertos cada 100.000 habitantes)
Según Departamento
Tendencias 2007 – 2015**



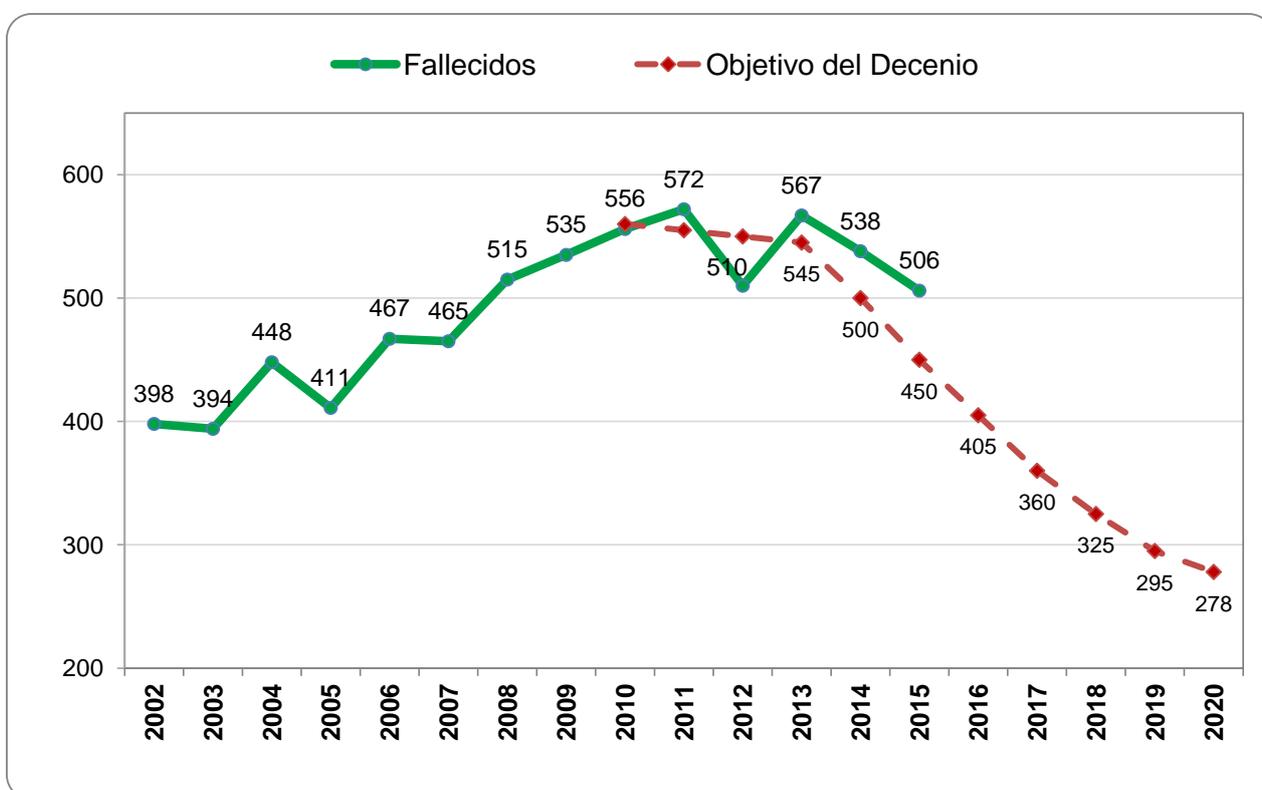
Al tomar como medida de exposición al riesgo a la población de cada departamento, en aquellos donde la cantidad de habitantes es relativamente baja, la tasa de mortalidad puede presentar alta sensibilidad a pequeños cambios en la cantidad de fallecidos.

2.6 Tendencias de largo plazo

La tendencia de largo plazo mostró un incremento anual de la mortalidad a partir de la crisis económica del año 2002, año en que se registró uno de los mínimos históricos de fallecidos, para luego estabilizarse a partir del 2010; comenzando el descenso que nos permitirá alcanzar la meta marcada por la Década de Acción 2011-2020, 50% de los fallecidos en el año 2010 (278).

La Curva Objetivo del Decenio de Acción muestra la evolución de la mortalidad en los años previos al 2010 y la comparación de los resultados de los últimos años con los objetivos fijados por las Naciones Unidas. Al igual que en el año 2014 se puede ver que, aunque la reducción de la mortalidad registrada en este año no fue suficiente para cumplir estrictamente con el valor objetivo la curva de resultados comienza a evidenciar un cierto ajuste de tendencia con los mismos.

Gráfico 32 – CURVA OBJETIVO DEL DECENIO DE ACCIÓN
Período 2002 – 2020



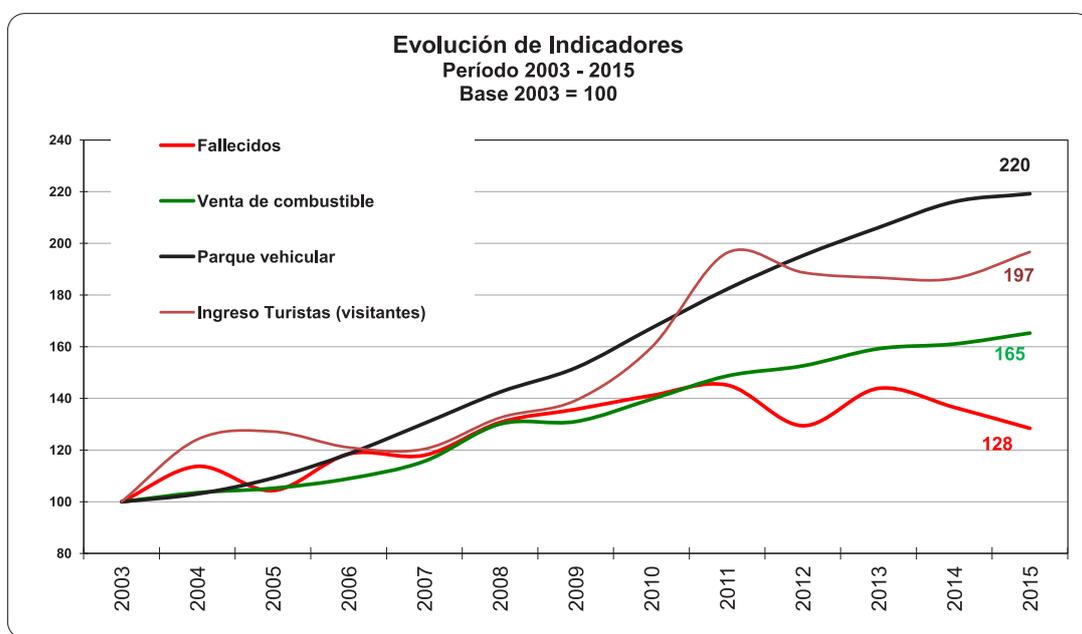
Es importante resaltar que estos resultados se han obtenido en un período de constante incremento del parque vehicular y de la movilidad de los ciudadanos.

Esto se puede ver al analizar conjuntamente la variación de los fallecidos con el parque vehicular, la venta de combustibles y el ingreso de turistas (visitantes) al país en los últimos 13 años, tomando en los cuatro indicadores la base 100 para los valores del año 2003.

Las curvas tienen un comportamiento similar hasta el año 2009 y desde allí comienzan a separarse, al cierre del 2015 las diferencias son notorias remarcando lo evidenciado en el año 2014. En aquella oportunidad, tomando como base el dato del año 2003, el parque vehicular había crecido un 116%, la venta de combustibles un 61% y el ingreso de turistas (visitantes) un 86%, mientras que los fallecidos habían registrado un incremento del 37%.

Actualmente, continúa acentuándose la separación entre las curvas de dichos indicadores de movilidad y la cantidad de fallecidos, siendo que el aumento del parque vehicular registrado fue del 120%, la venta de combustibles un 64% y la cantidad de turistas (visitantes) ingresados al país del 97%, mientras que los fallecidos en el tránsito registraron un incremento del 28% al compararlo con valores del 2003.

Gráfico 33 – COMPARATIVOS CURVAS FALLECIDOS, VEHÍCULOS EMPADRONADOS Y VENTA COMBUSTIBLE. Período 2003 – 2015

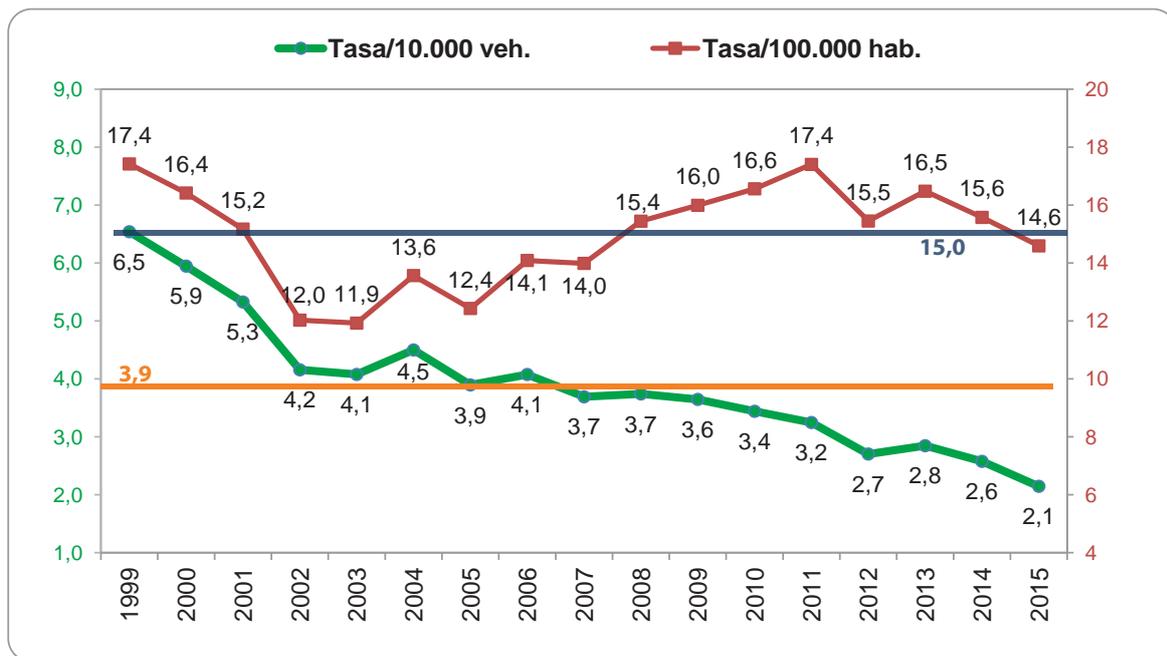


Fuente del ingreso de turistas (visitantes) al país: Ministerio de Turismo y Deporte en base a datos de la Encuesta de turismo receptivo y Dirección Nacional de Migración (no incluye información de visitantes de cruceros).

También resulta relevante el análisis de las tendencias y evolución de las tasas de mortalidad por población y parque vehicular desde el año 1999.

En el caso de la tasa por población puede verse claramente que partiendo de un pico de 17,4 en 1999 se registra el efecto de reducción asociado al período de la crisis del 2002 y la posterior tendencia de aumento acompañando el crecimiento económico, hasta alcanzar un pico en 2011 (idéntico al registrado en 1999), comenzando a partir de allí el período de reducción de la tasa hasta el 14,6 actual.

Gráfico 34 – TASAS DE MORTALIDAD POR SINIESTROS DE TRÁNSITO
Período 1999 – 2015

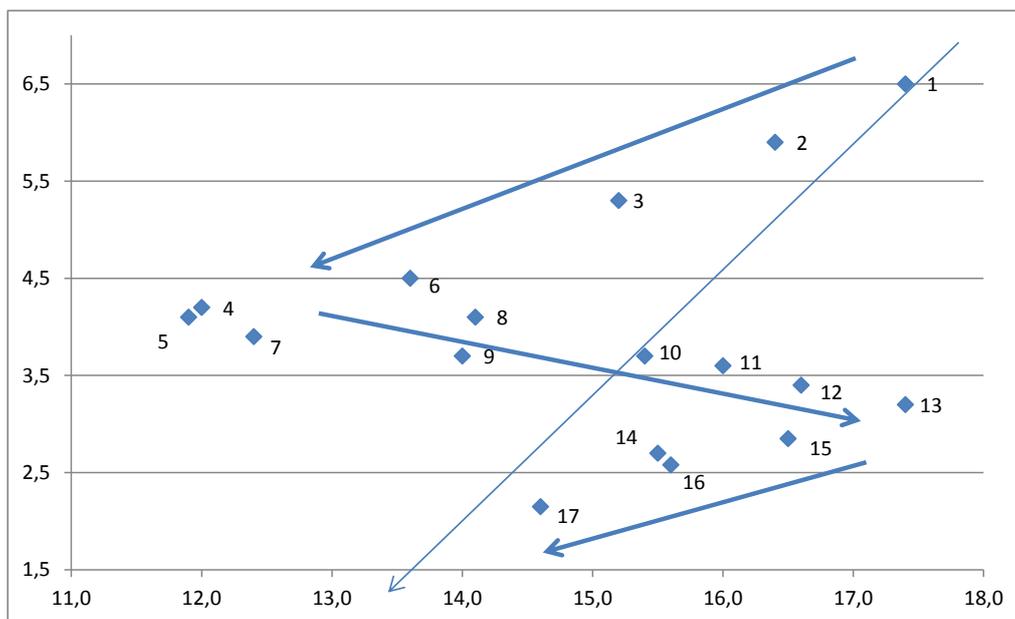


En el caso de la tasa por vehículos se puede ver una clara tendencia decreciente, llegando en 2015 al mínimo histórico que resulta ser casi 3 veces inferior a los valores de hace 16 años, con una tasa promedio de 3,9.

Tabla 11 – TASAS DE MORTALIDAD DEL PAÍS POR SINIESTROS DE TRÁNSITO
POR POBLACIÓN Y POR VEHÍCULOS
Período 1999 – 2015

PTO.	AÑO	Tasa de mortalidad	
		cada 100.000 habitantes	cada 10.000 vehículos
1	1999	17,4	6,5
2	2000	16,4	5,9
3	2001	15,2	5,3
4	2002	12,0	4,2
5	2003	11,9	4,1
6	2004	13,6	4,5
7	2005	12,4	3,9
8	2006	14,1	4,1
9	2007	14,0	3,7
10	2008	15,4	3,7
11	2009	16,0	3,6
12	2010	16,6	3,4
13	2011	17,4	3,2
14	2012	15,5	2,7
15	2013	16,5	2,9
16	2014	15,6	2,6
17	2015	14,6	2,2
Promedio		15,0	3,9

**Gráfico 35 – COMPORTAMIENTO DE TASAS DE MORTALIDAD POR SINIESTROS DE TRÁNSITO POR POBLACIÓN Y POR VEHÍCULOS
Período 1999 – 2015**



Este gráfico nos muestra que, si bien se ha logrado de forma mantenida disminuir la tasa de mortalidad por vehículos eso no ha sucedido con la tasa de mortalidad por habitantes; la cual ha presentado oscilaciones entorno a los 15 fallecidos cada 100.000 habitantes en el período mencionado.

Factores de riesgo



3. FACTORES DE RIESGO

Al igual que en informes anteriores se describen a continuación los resultados específicos sobre dos de los principales factores de riesgo de la siniestralidad vial: alcohol en conductores en general y uso de cascos de protección en motociclistas.

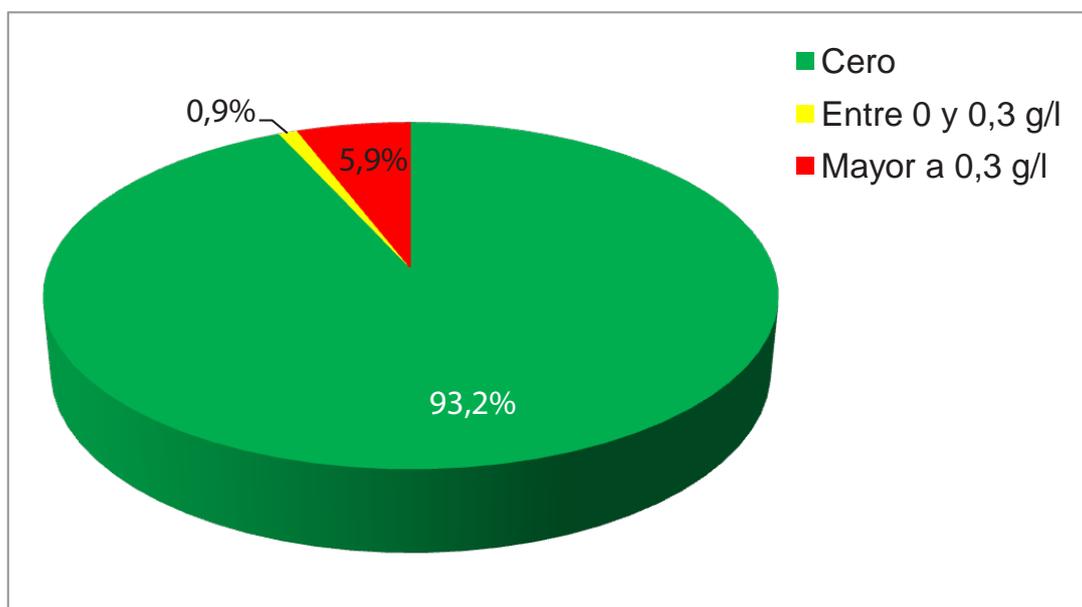
3.1 Alcohol en conductores

Los datos que se presentan corresponden a las espirometrías realizadas a los conductores que participaron en siniestros de tránsito en el año 2015. Se trata de todos aquellos conductores a los que se les pudo realizar el examen en el lugar del siniestro, ya que en ciertos casos dada la gravedad de las lesiones o la urgencia del traslado no es posible que el funcionario policial actuante realice el procedimiento.

Durante el 2015 de casi 17.500 controles realizados a conductores que participaron en siniestros de tránsito en todo el país el 93.2% de los casos no se registró presencia de alcohol en sangre, proporción similar a la registrada en el año 2014.

Esto implica que menos del 7% de los conductores que participaron en siniestros de tránsito presentaron alcohol en sangre. De ellos un 0.9% tenía presencia de alcohol menor a 0.3 gramos/litro (Art. 45 - Ley 18.191, vigente a enero 2016) mientras que el restante 5.9% (1.030) presentó valores superiores a dicho límite, resultados similares a los obtenidos en el año 2014.

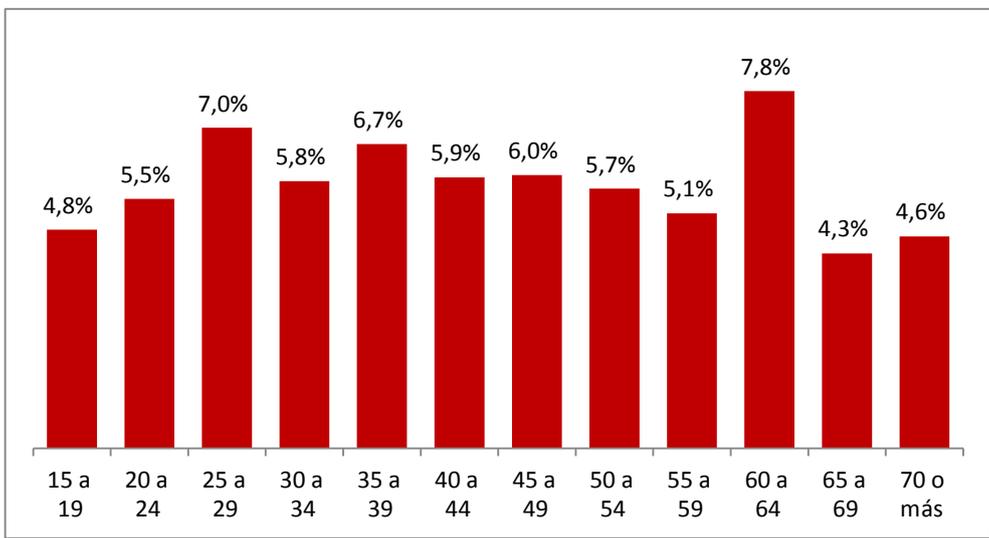
Gráfico 36 – RESULTADOS DE ESPIROMETRÍAS A CONDUCTORES PARTICIPANTES EN SINIESTROS
Todo el país



Los controles que detectaron presencia de alcohol en sangre se mantienen dentro de rangos muy bajos, confirmando que las estrategias seguidas en el país con respecto a este factor de riesgo han sido exitosas.

En lo que respecta a las características de los conductores, si se discrimina según la franja etaria, en el gráfico siguiente puede verse que el grupo que en su franja presentó mayor porcentaje de espirometrías por encima de 0.3 gramos/litro fue el de 60 a 64 años (7,8%); seguidos por el grupo de 25 a 29 (7%) y 35 a 39 años (6,7%).

Gráfico 37 – RESULTADOS DE ESPIROMETRÍAS A CONDUCTORES PARTICIPANTES EN SINIESTROS Según edad

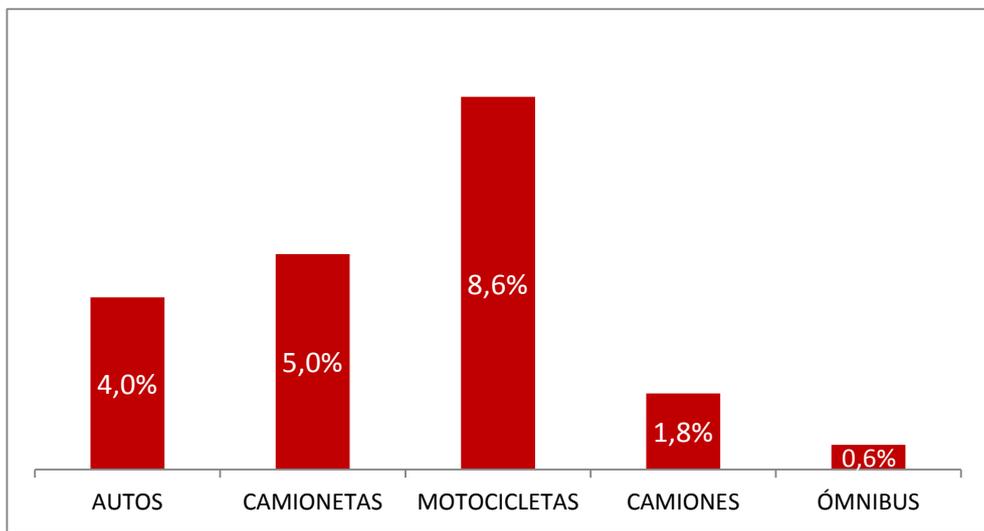


El 21% del total de las espirometrías realizadas fue a mujeres, de las cuales el 1,3% tuvo resultado positivo; y el otro 79% a hombres, resultando el 7,2% positivas.

Cuando se analiza según el tipo de vehículo que venía conduciendo, los mayores porcentajes de conductores con alcohol se detectaron en motociclistas, donde un 8.6% de los algo más de 7.000 motociclistas controlados presentaron valores superiores a 0.3 g/l.

Por su parte, en el caso de los conductores profesionales (de camiones y ómnibus), para los que el límite legal es cero, los porcentajes registrados no superan el 2% (niveles inferiores a los observados en el 2014).

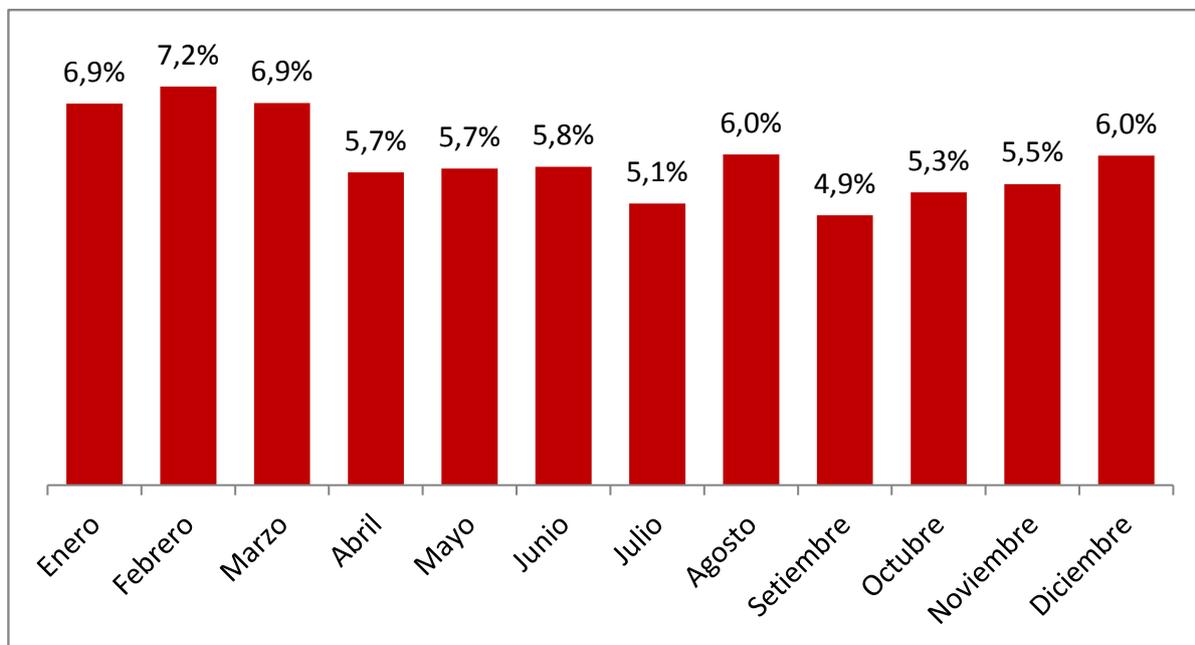
Gráfico 38 – RESULTADOS DE ESPIROMETRÍAS A CONDUCTORES PARTICIPANTES EN SINIESTROS Según vehículos que conducían



Otra característica relevante de este factor de riesgo está vinculada a la variable temporal, de la que distinguiremos el mes y el día de la semana.

En relación al mes del año los resultados muestran un cierto patrón de estacionalidad, en el entorno del 5.9%, con aumento del porcentaje de conductores con alcohol en sangre superiores a 0.3 g/l en los meses del verano (en especial en enero, febrero y marzo) y un descenso durante los meses del invierno.

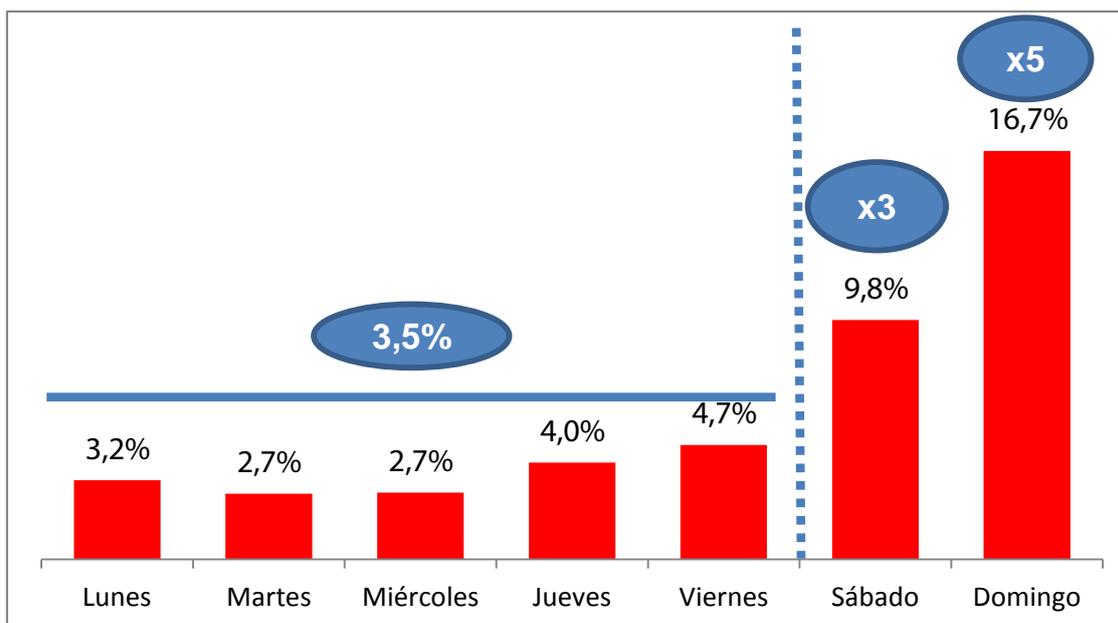
Gráfico 39 – RESULTADOS DE ESPIROMETRÍAS A CONDUCTORES PARTICIPANTES EN SINIESTROS - Según mes



En referencia al día de la semana se mantiene un muy claro patrón de presencia de alcohol en conductores participantes en siniestros de tránsito durante los fines de semana, mientras que en los días hábiles los conductores con alcohol se ubican en el entorno del 3.5% del total, los días sábado crece hasta un 9.8% y los domingos sube hasta un 16.7%.

Esto significa que el porcentaje de conductores que participaron en siniestros y se les detectó alcohol en sangre es casi 5 veces superior en un domingo y casi 3 veces superior en un sábado respecto a cualquier día hábil de la semana, siendo los sábados el día en el cual fallecieron más personas en el año 2015.

Gráfico 40 – RESULTADOS DE ESPIROMETRÍAS A CONDUCTORES PARTICIPANTES EN SINIESTROS Según día de la semana



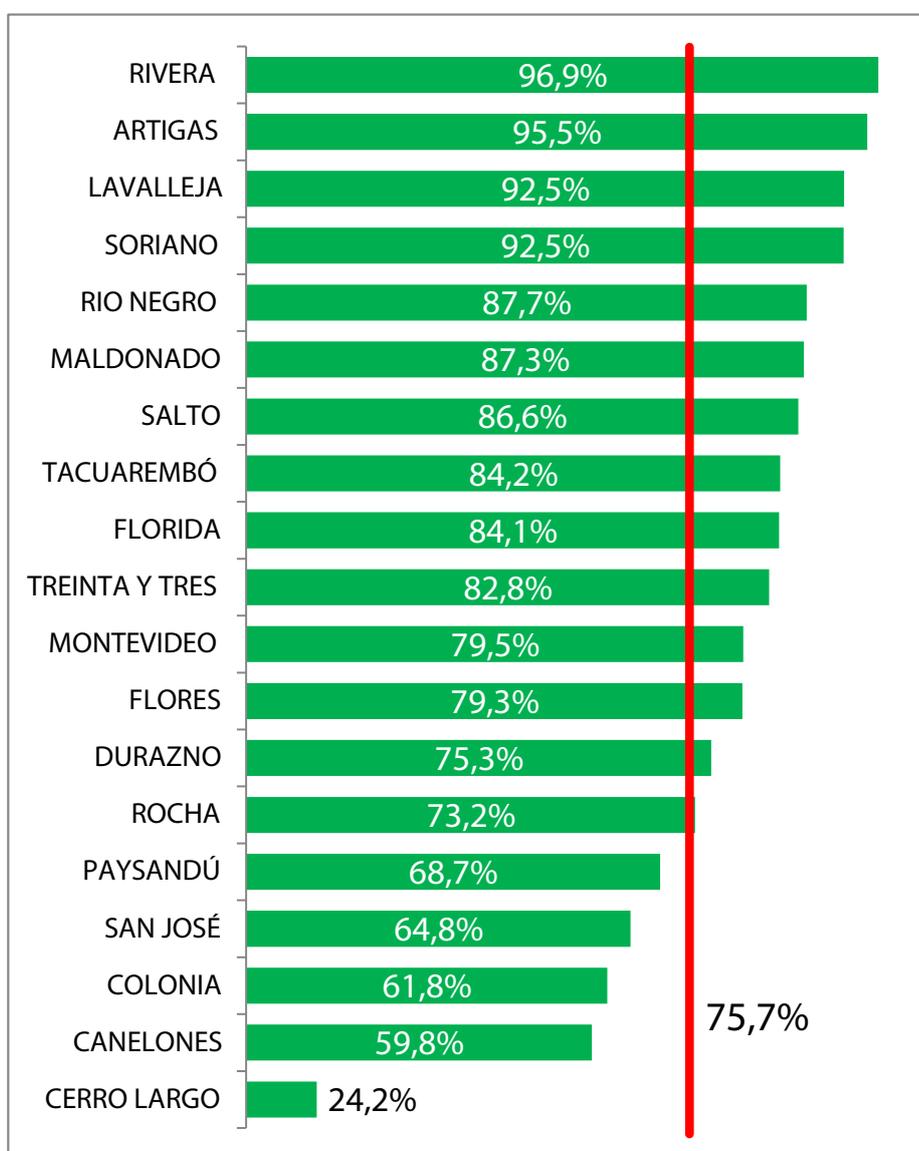
3.2 Casco de protección en motocicletas

Los datos referentes al uso del casco de protección en motociclistas (conductor y pasajero) que aquí se presentan corresponden al registro realizado por la Policía actuante en el siniestro.

De aproximadamente 21.500 personas que viajaban en motocicleta y participaron en un siniestro (incluidos los ilesos) el 75.7% llevaba colocado un casco protector, resultado levemente inferior al del año 2014. Si bien existe un elevado porcentaje de uso a nivel nacional, las diferencias son notorias en función del departamento donde se registró el siniestro.

El valor medio de uso de casco protector en motociclistas que participaron en siniestros de tránsito se mantiene constante en los últimos años.

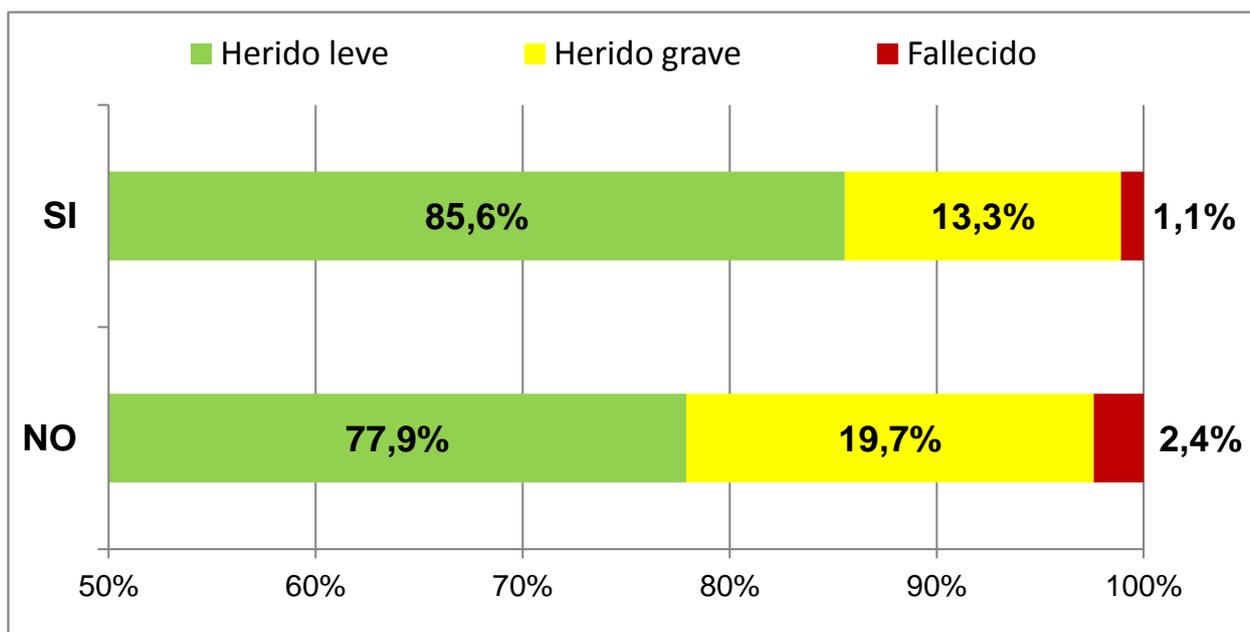
Gráfico 41 – USO DE CASCOS EN MOTOCICLISTAS PARTICIPANTES EN SINIESTROS - Según Departamento



Se mantienen con los mejores índices Rivera y Artigas, destacándose también Lavalleja y Soriano por encima del 90%. Por otro lado, continúan con índices bajos por segundo año consecutivo Canelones y Colonia.

Se observa que el valor de uso del casco protector en Cerro Largo es inferior a la tercera parte del valor nacional, menos del 25%, lo que significa que menos de 1 de cada cuatro motociclistas que resultaron lesionados utilizaban el caso protector. Desde el 2012 al 2015 han fallecido en dicho departamento 39 motociclistas.

Gráfico 42 – USO DE CASCOS EN MOTOCICLISTAS Y GRAVEDAD DEL RESULTADO



Estos datos refieren al universo de motociclistas y relaciona el uso del casco de protección con la gravedad de las lesiones.

Al igual que en el año 2014, cuando se analiza la gravedad de las lesiones con el uso o no del casco de protección se constata un aumento de la gravedad en los casos de no uso.

Del total de motociclistas que no llevaban casco en el momento del siniestro el 22.1% resultó herido grave o fallecido, porcentaje que se reduce al 14.4% en aquellos usuarios que sí usaban casco. Es decir que la proporción de heridos graves y fallecidos en aquellos motociclistas que no usaban casco de protección es más de un 50% superior que los que sí lo usaban al momento del siniestro.

También para este factor de riesgo resulta interesante observar el patrón de uso según los días de la semana y los meses del año. En los días hábiles se mantiene relativamente estable el uso de casco de protección con valores en el entorno al 80%, mientras que en los fines de semana se reduce a un 70% en especial los domingos donde es inferior a ese porcentaje. En lo referido al uso del casco de protección durante el año, son los meses de verano en los cuales se observan los menores valores de utilización por motociclistas (conductor y pasajero) participantes en siniestros de tránsito.

Gráfico 43 – USO DE CASCO DE PROTECCIÓN EN MOTOCICLISTAS PARTICIPANTES EN SINIESTROS - Según día de la semana

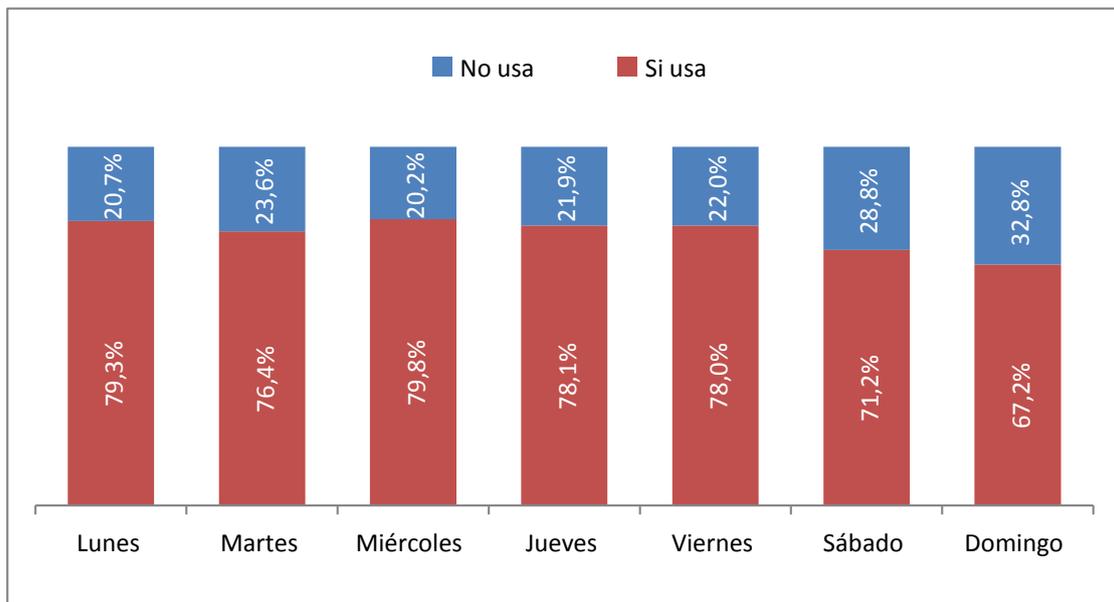
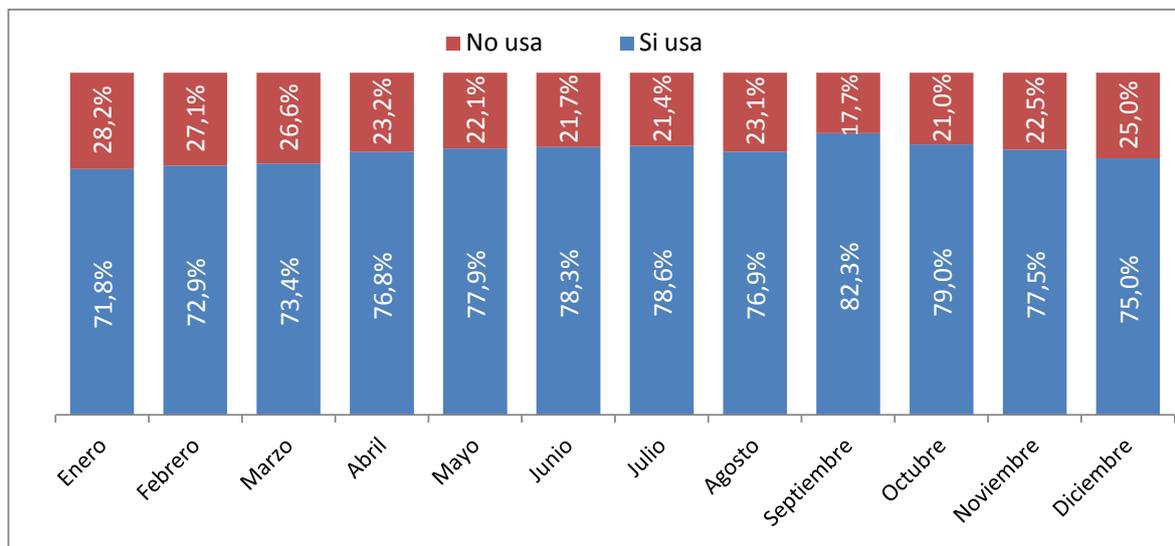


Gráfico 44 – USO DE CASCO DE PROTECCIÓN EN MOTOCICLISTAS PARTICIPANTES EN SINIESTROS - Según mes del año



Conclusiones



Conclusiones y recomendaciones

Es claro que nuestro país ha avanzado enormemente en el abordaje integral de un problema social de primer orden como es la Siniestralidad Vial.

La puesta en marcha de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, ubicada en Presidencia de la República, ha permitido avanzar hacia las acciones necesarias de coordinación interinstitucional para un abordaje sistematizado basado en la identificación del problema, el establecimiento de un idioma común, la necesidad de tomar acciones basadas en la evidencia y la necesaria participación e involucramiento de sectores claves para el logro de las metas propuestas.

Tener en cuenta las evidencias disponibles y recomendaciones de los organismos expertos a nivel mundial implica reconocer que no todo lo que se ha hecho es capaz de generar una disminución sostenida de la siniestralidad y sobretodo de la mortalidad en siniestros viales.

El marco de trabajo que hemos incorporado se basa en las recomendaciones y buenas prácticas de Naciones Unidas y el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.

Conclusiones:

- Contar con una Base de Datos (SINATRÁN) confiable, reproducible y accesible a nivel nacional permite realizar no sólo un diagnóstico de situación sino transformarse en una herramienta de planificación local, departamental y nacional para el encare sistemático de la siniestralidad vial.
- La evaluación en esta etapa de cinco años de la Década de Acción para la Seguridad Vial muestra que Uruguay viene cumpliendo las metas establecidas en los cinco Pilares que reúnen las buenas prácticas en seguridad Vial.
- Se ha comenzado un proceso de descenso de la mortalidad por siniestros viales.
- El perfil epidemiológico de la siniestralidad vial se mantiene casi constante al paso de estos cinco años afectando fundamentalmente a personas del sexo masculino, menores de cuarenta años, conductores de motocicletas que se involucran en siniestros fatales los fines de semana.
- Se reiteran regiones, jurisdicciones y períodos críticos de siniestralidad vial.
- Se mantienen variaciones departamentales en los componentes y factores de riesgo implicados en los siniestros y lesiones de las víctimas.

Recomendaciones:

- El establecimiento de una Política de Estado resulta en una construcción colectiva entre los distintos actores Institucionales. Los Gobiernos Departamentales y Municipales deberán establecer sus liderazgos en la generación de las Buenas Prácticas que permitan descender la mortalidad de cada localidad en forma coordinada, integral e integrada con los actores locales y nacionales.
- Deberán fortalecerse las Políticas de Observancia del cumplimiento de las normas de tránsito. En ese sentido la creación de la Policía Nacional de Tránsito actuando con los Agentes Departamentales (Inspectores) es una herramienta fundamental e imprescindible para el logro de los cambios conductuales en las vías públicas.

- Cada Departamento debería contar con un Plan Anual 2016 de contención de la siniestralidad vial que contenga metas específicas con un porcentaje de descenso de la mortalidad e indicadores de procesos, de tal forma de reunir en el conjunto del país un resultado nacional.
- El proceso de culminación del Permiso Único Nacional de Conducción (PUNC) es estratégico y una buena práctica que permitirá mejorar los resultados y planificar la incorporación del Permiso por Puntos.
- La puesta en marcha de la Junta Nacional de Seguridad Vial, así como la regionalización de la UNASEV permitirá desarrollar acciones más eficientes y en territorio con las Instituciones claves y líderes en materia de Seguridad Vial, así como también articular acciones con la sociedad civil reunidas en las Unidades Locales.

**Comisión Directiva
Marzo 2015**

 @UNASEV  www.unasev.gub.uy  UNASEV  unasev@presidencia.gub.uy

