

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

Informe Anual Siniestralidad Vial 2016



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 Equipo de Dirección

Dr. Gerardo Barrios
PRESIDENTE

Esc. Alejandro Draper
DIRECTOR

Sr. Adrián Bringa
SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO

Dra. Gaby Lencina

Elaboración del Informe
SINATRÁN
Sistema de Información Nacional de Tránsito

CONTENIDOS

Definiciones – Glosario	5
Introducción	
Introducción	7
Resumen de datos	9
Las Personas	
Lesionados	13
Según resultado	13
Según Jurisdicción	14
Según franja etaria	15
Según rol	16
Según mes	17
Según día de la semana	18
Fallecidos	19
Por departamento y Jurisdicción	19
Según sexo y edades	20
Según mes del año	23
Según día de la semana	25
Según modo de transporte	28
Según momento del fallecimiento	31
Tasas de mortalidad	33
Evolución y Tendencias	
Datos generales	41
Según jurisdicción	41
Tasa de mortalidad	45
Tendencias de largo plazo	47
Factores de riesgo	
Alcohol en conductores	53
Casco de protección en motociclistas	57
Conclusiones y recomendaciones	65

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 participan 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 que resulta con algún grado de lesión como resultado de un siniestro de tránsito. Se refiere a la totalidad de lesionados independiente de su gravedad incluyendo a los fallecidos hasta los 30 días después del siniestro.

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. Dependiendo de la intensidad se pueden expresar por mil, por diez mil o por cien mil habitantes. Se utilizan 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

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, el cual fue iniciado en el año 2009 en el marco de las competencias que la Ley 18.113 le confiere a la UNASEV.

Tal como ha acontecido en anteriores ediciones, en este año se continuó incorporando nuevos análisis y mayores desgloses de los datos obtenidos, que permiten seguir mejorando la interpretación de la realidad de la seguridad vial en el país, y a la vez 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 todos los datos que se presentan 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 lleva adelante conjuntamente con AGESIC.



Resumen de datos

Indicador	Año 2016	Variación respecto a 2015
Total de Siniestros de tránsito	21.243	- 8.7%
Total de Lesionados en siniestros de tránsito	27.267	- 9.5%
Promedio diario de Lesionados en siniestros de tránsito	75	- 9.6%
Muertos en siniestros de tránsito	446	- 11.8%
Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes)	12.8	- 12.3%
Parque vehicular total (empadronados al 31/12/2016) Fuente: SUCIVE	2.342.026	+ 3.9%
Tasa de mortalidad (fallecidos/10.000 vehículos)	1.90	- 15.2%
Consumo de combustibles en estaciones de servicio de todo el país (en m3) Fuente: ANCAP	1.657.817	+ 3.7%
Ingreso de turistas al país (Fuente: M. Turismo)	3.328.450	+12.3%
Millones de t-km transportadas en la Red Vial Nacional (Fuente: M. Transporte y Obras Públicas)*	21.530	+13.0%

Nota: el signo positivo implica un incremento del indicador respecto al año anterior, mientras que el signo negativo implica una reducción del mismo.

Nota*: millones de toneladas-km transportadas en la red vial nacional se realiza una proyección basada en la serie histórica 2002 – 2015.



Las Personas



1. LAS PERSONAS

1.1 Lesionados

1.1.2 Según Resultado

Como consecuencia de 21.243 siniestros de tránsito ocurridos en el año 2016 en todo el país resultaron lesionadas un total de 27.267 personas, lo que implica un promedio diario de 75 personas incluyendo heridos de cualquier entidad y fallecidos.

En el años 2016 fallecieron 446 personas lo que representa un 1,6% del total de lesionados registrados.

Tabla 1 – Lesionados en Siniestros de Tránsito - Total País

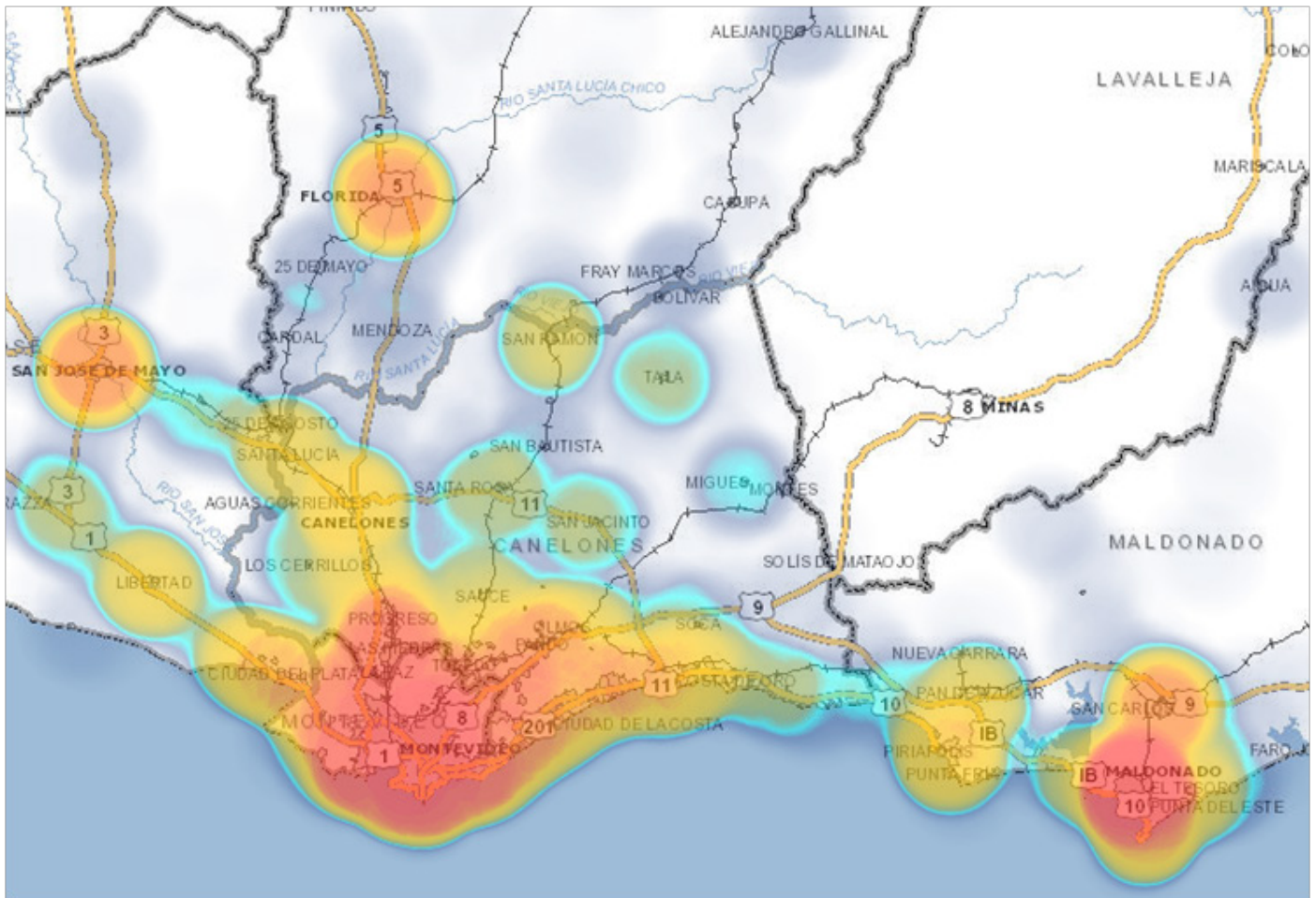
Año 2016	Según resultado				Total	Promedio Diario
	Heridos	%	Fallecidos	%		
Lesionados en siniestros de tránsito	26.821	98,4%	446	1,6%	27.267	75

Lesividad	2015	2016	Var 2015 - 2016
Heridos Leves	25.567	23.228	-9,1%
Heridos Graves	4.043	3.593	-11,1%
Heridos (graves + leves)	29.610	26.821	-9,4%
Fallecidos	506	446	-11,9%
Total Lesionados	30.116	27.267	-9,5%
Siniestros	23.267	21.243	-8,7%

La variación 2016 - 2015 muestra un descenso en la cantidad total de siniestros de tránsito del 8,7% (2.024 siniestros menos), en la cantidad de heridos leves y graves del 9,4% (2.789 menos) y de fallecidos 11,9% (60 menos) resultantes de dichos siniestros.

Si se agrupan los heridos graves y fallecidos, que totalizan 4.039 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 63,3% (2.555 heridos graves y fallecidos en la RME). A su vez, dentro de la RME, se destaca el departamento de Montevideo como aquel que concentra el 44,4% de los fallecidos (124 fallecidos de 279) y el 52,0% de los heridos graves (1.205 heridos graves de 2.555) ocurridos dentro de la RME.

Gráfico 1 – Concentración de Lesionados en la RME
Mapa de Calor – Portal Geográfico Ciudadano

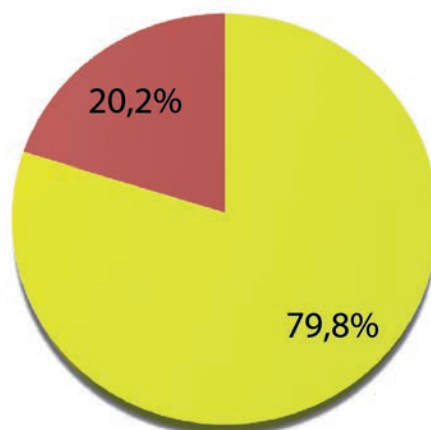


1.1.2 Según Jurisdicción

Considerando el total de lesionados que se registraron en el país (27.267 personas), se observa que el 79,8% de los lesionados en siniestros de tránsito ocurrieron en ciudades y caminos departamentales mientras que el restante 20,2% ocurrió en rutas nacionales.

Gráfico 1 – Participación de Lesionados en Siniestros de Tránsito, según Jurisdicción

■ Ciudades y caminos ■ Rutas Nacionales



1.1.3 Según Franja Etaria

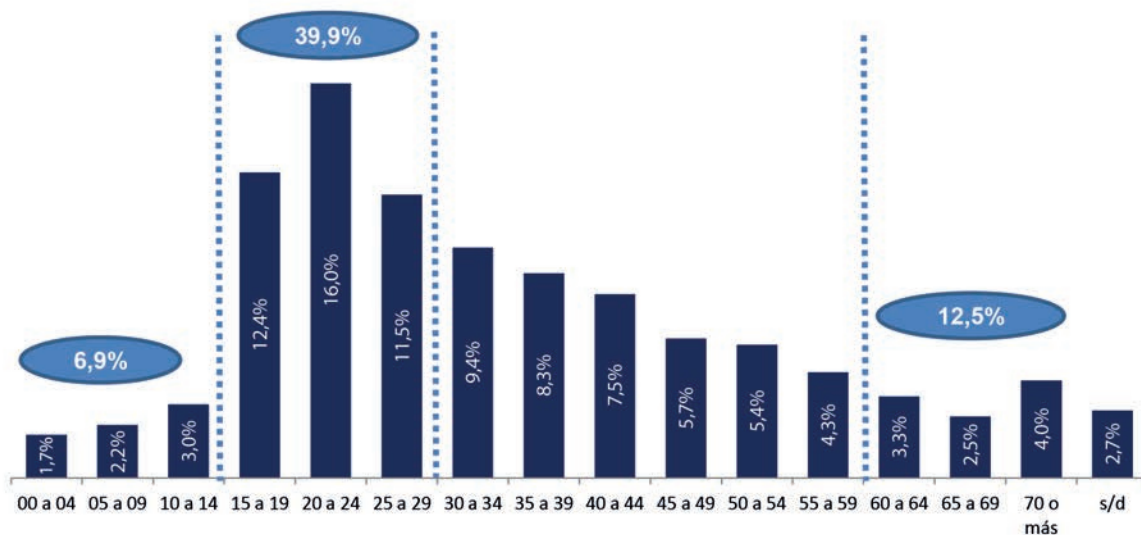
Cuando se analizan las edades de todos los lesionados, puede verse que la distribución según rangos etarios muestra nuevamente una fuerte concentración en los jóvenes, entre los 15 y los 29 años, con un registro máximo en el rango entre los 20 y 24 años alcanzando el 16%, manteniéndose la incidencia registrada durante el año 2015 (16,6%).

El grupo de niños comprendidos entre 0 y 14 años suma 6,9% del total de lesionados. Por otro lado, si agrupamos los jóvenes entre 15 y 29 años concentran el 39,9% del total de lesionados.

Si agrupamos rangos de edades, se reafirma lo ya observado en años anteriores, el 57,6% del total de lesionados del 2016 tenía entre 15 y 39 años, siendo que la población actual en ese mismo rango representa el 36,4% del total del país.

Por su parte, los mayores de 60 años representa el 12,5% del total de lesionados, aumentando levemente la proporción de años anteriores, permaneciendo elevada en el entorno del 10%.

Gráfico 2 – Participación de Lesionados en Siniestros de Tránsito, según Edad



1.1.4 Según rol

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

Del total de lesionados en el 2016, algo más de 2 de cada 3 (67,1%) eran conductores de algún vehículo, mientras que el 21% eran pasajeros y el 12,2% circulaba como peatón.

Es interesante observar las diferencias que surgen en el rol de los lesionados cuando se introduce el sexo de los mismos como una característica adicional. Mientras que los conductores son ampliamente 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 ambos roles (proporciones similares a años anteriores).

Gráfico 3 – Participación de Lesionados en Siniestros de Tránsito, según Rol

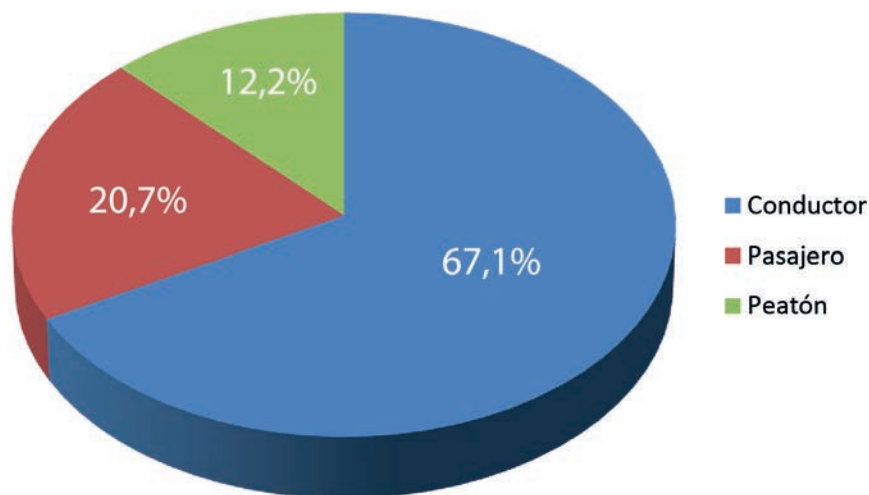
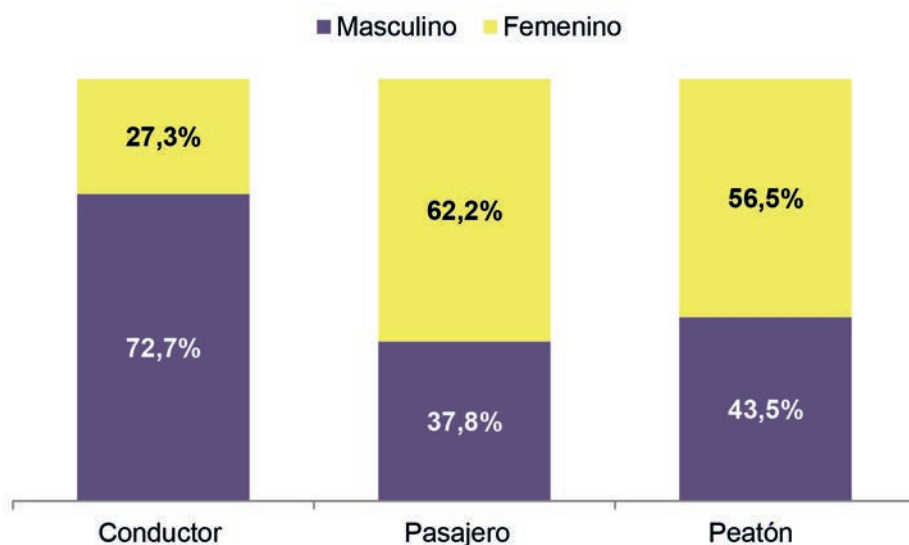


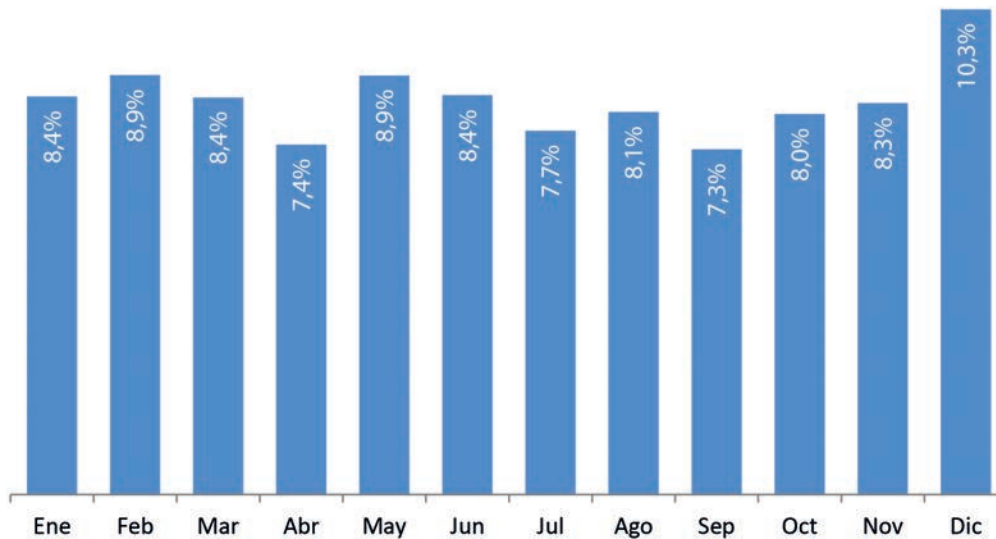
Gráfico 4 – Participación de Lesionados en Siniestros de Tránsito, según Rol y Sexo



1.1.5 Según Mes (únicamente heridos graves y leves)

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

Gráfico 5 – Heridos Leves y Graves en Siniestros de Tránsito, según mes



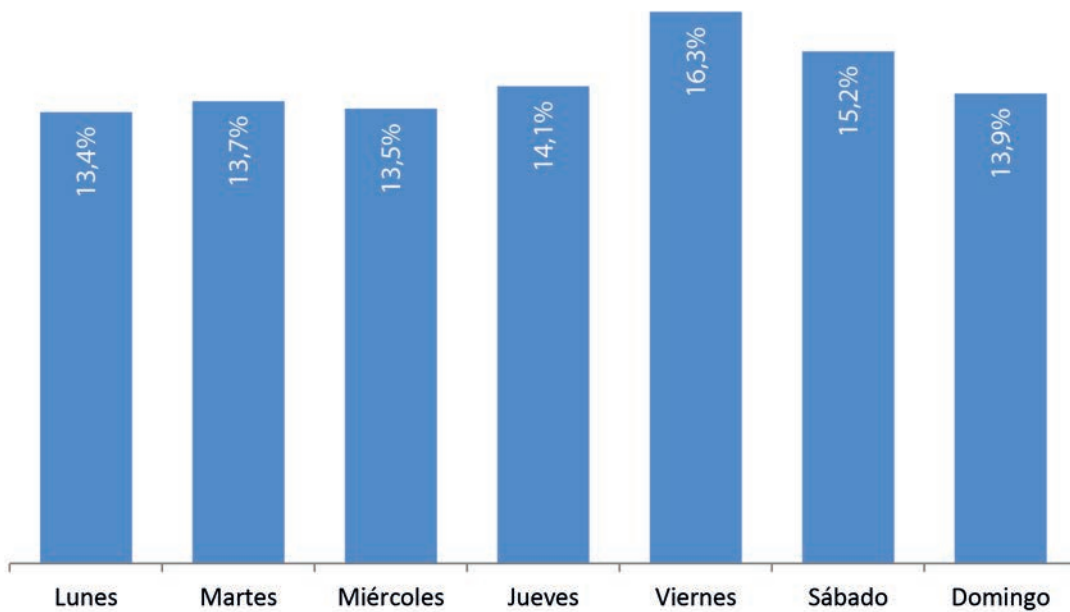
Del total nacional registrado de heridos leves y graves, 23.228 personas resultaron heridas leves y 3.593 resultaron heridos graves; diciembre es el mes en el cual se concentran mayor cantidad de heridos leves y graves, alcanzando el 10,3% del total, seguido por mayo con 8,9%. Por otro lado, setiembre presenta un valor mínimo relativo y de forma atípica abril lo acompaña, habiendo sido uno de los valores más elevados durante el año 2015.

1.1.6 Según Día de la Semana (únicamente heridos graves y leves)

Siguiendo con el análisis temporal de los heridos leves y graves, se observa la siguiente distribución semanal.

El viernes es el día en el cual se concentra la mayor cantidad de heridos leves y graves, superando el 16% (4.070), seguido por el sábado con el 15,2% (3.778); ambos valores superan la media mensual. Si sumáramos los heridos leves y graves registrados los días jueves, viernes y sábados, se alcanza el 45,6% (11.368).

Gráfico 6 – Heridos Leves y Graves en Siniestros de Tránsito, según Día de la Semana.



1.2 Fallecidos

1.2.1 Por Departamento y Jurisdicción

Como consecuencia de siniestros de tránsito ocurridos en el 2016 en todo el país 446 personas resultaron fallecidas.

Si se distingue según la jurisdicción donde ocurre el siniestro, los fallecidos en rutas nacionales representan el 48,2% (215) del total y el restante 51,8% (231) fallecieron en ciudades y caminos departamentales. Esto implica que se mantiene lo visto en años anteriores en cuanto a que la mayoría de los fallecidos se registran en siniestros que ocurren en ciudades y caminos departamentales, aunque es válido destacar que la proporción de fallecidos en siniestros de tránsito ocurridos en rutas nacionales es la mayor desde el 2009 al 2016.

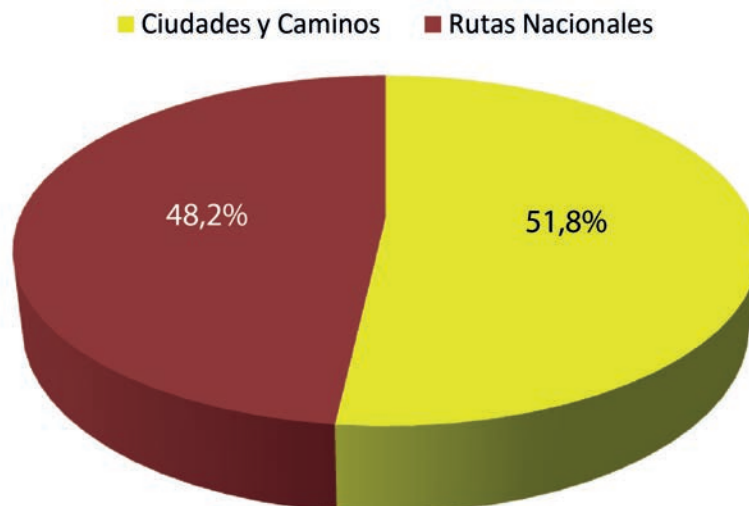
Respecto a la distribución territorial, los datos de este año muestran que se reafirma la concentración de los fallecidos en la región metropolitana expandida (RME) conformada por los departamentos de Montevideo, Canelones, Maldonado, San José y Florida. Es así que del total de fallecidos en el país el 62,6% (279) se registró en siniestros ocurridos en esa región, es decir: 2 de cada 3 fallecidos.

El mayor registro de fallecidos en ciudades y caminos departamentales ocurrió en Montevideo con 104 fallecidos, seguido por Canelones con 23 fallecidos. Por otro lado, Canelones es el departamento en el cual fallecen más personas en rutas nacionales (63), seguido por Montevideo (20). Si se suman los fallecidos en ambas jurisdicciones y en ambos departamentos, se alcanza casi la mitad del total de fallecidos en el país 47,1% (210).

Tabla 2 – Fallecidos en Siniestros de Tránsito Según Departamento y Jurisdicción

Departamento	Jurisdicción		TOTAL 2016
	Ciudades y Caminos	Rutas Nacionales	
ARTIGAS	8	4	12
CANELONES	23	63	86
CERRO LARGO	7	10	17
COLONIA	13	8	21
DURAZNO	4	5	9
FLORES	3	3	6
FLORIDA	3	14	17
LAVALLEJA	8	3	11
MALDONADO	14	15	29
MONTEVIDEO	104	20	124
PAYSANDU	9	10	19
RIO NEGRO	3	3	6
RIVERA	1	3	4
ROCHA	1	10	11
SALTO	10	5	15
SAN JOSE	7	16	23
SORIANO	6	7	13
TACUAREMBO	5	12	17
TREINTA Y TRES	2	4	6
Total general	231	215	446
% Part. Jurisdicción	51,8%	48,2%	

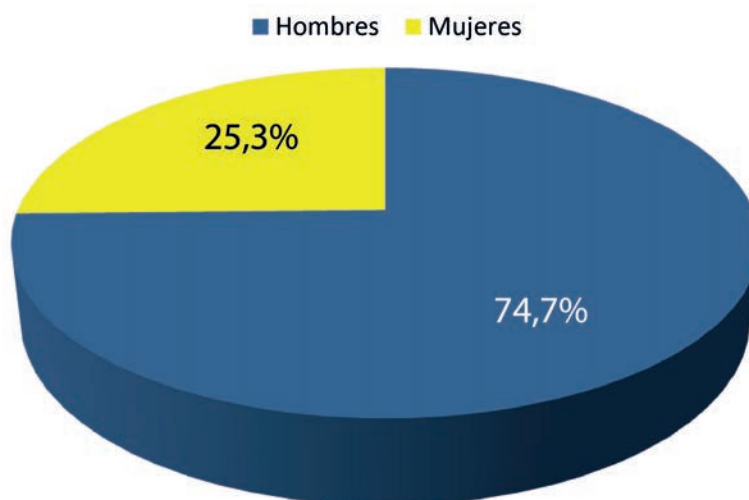
Gráfico 7 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según Jurisdicción



1.2.2 Según Sexo y Edades

En lo que respecta al sexo de las personas fallecidas en 2016, algo más de 7 de cada 10 eran hombres, proporción que se mantiene prácticamente incambiada aunque la incidencia de las mujeres se ha incrementado levemente en los últimos años.

Gráfico 8 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según Sexo



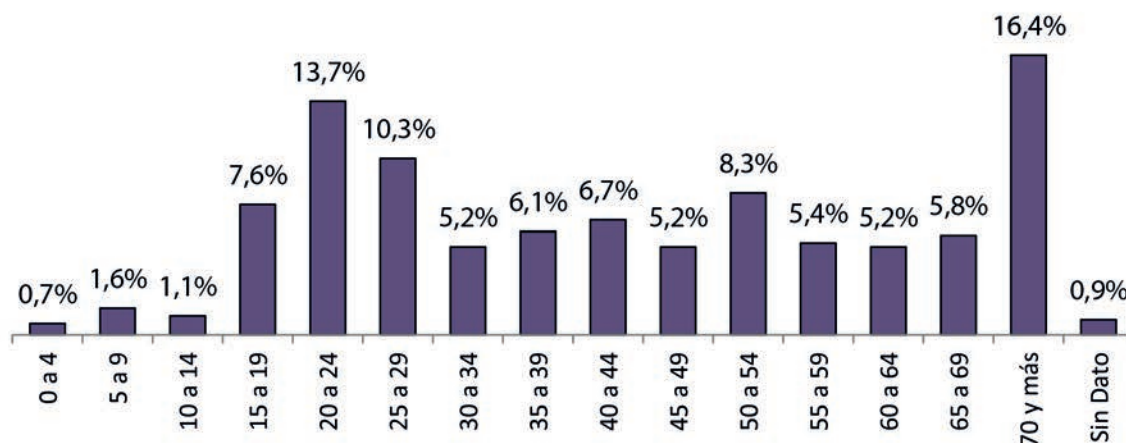
Respecto a la distribución por rango etario la mayor cantidad de fallecidos durante el 2016 corresponde al rango de 70 años y más, donde se registran 73 fallecimientos los cuales representan un 16,4% del total. En segundo lugar figura el rango de 20 y 24 años con 61 personas fallecidas, siendo un 13,7%.

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 42,9% (191 de los fallecidos, proporción levemente inferior a la registrada en 2015, la cual es de 44,0%).

Los fallecidos mayores de 60 años representan casi el 27,3% (122) del total, tendencia que se reafirma, siendo la mayor participación de los mismos en el total de fallecidos encontrada de los últimos 5 años.

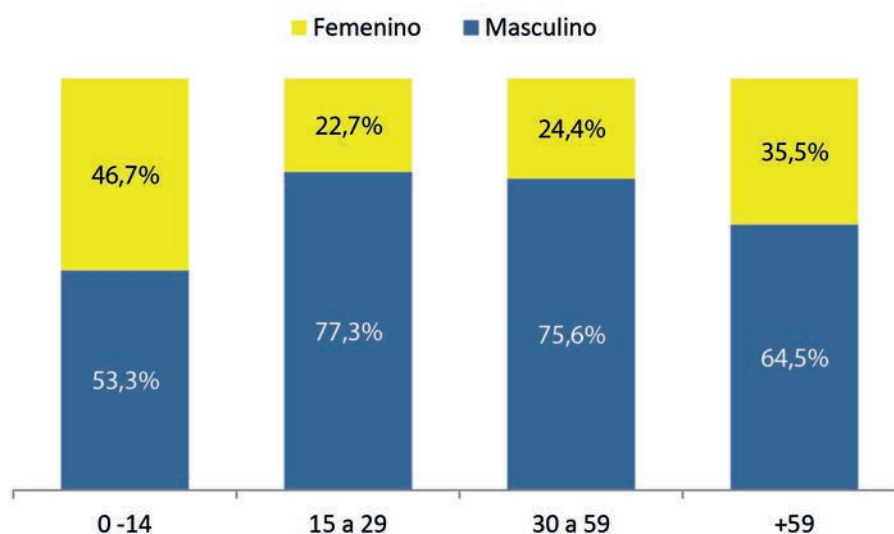
Aunque sigue siendo baja la participación de niños menores de 15 años en el total de los fallecidos, en el 2016 representaron el 3,4% (15, de los cuales 5 de ellos eran peatones, 9 fueron pasajeros de vehículos variados y uno era conductor de moto), participación que disminuyó respecto del año 2015.

Gráfico 9 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según Grupo etario



Cuando analizamos la participación según sexo en los diferentes grupos etarios se observa lo siguiente:

Gráfico 10 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según Sexo y Grupo Etario

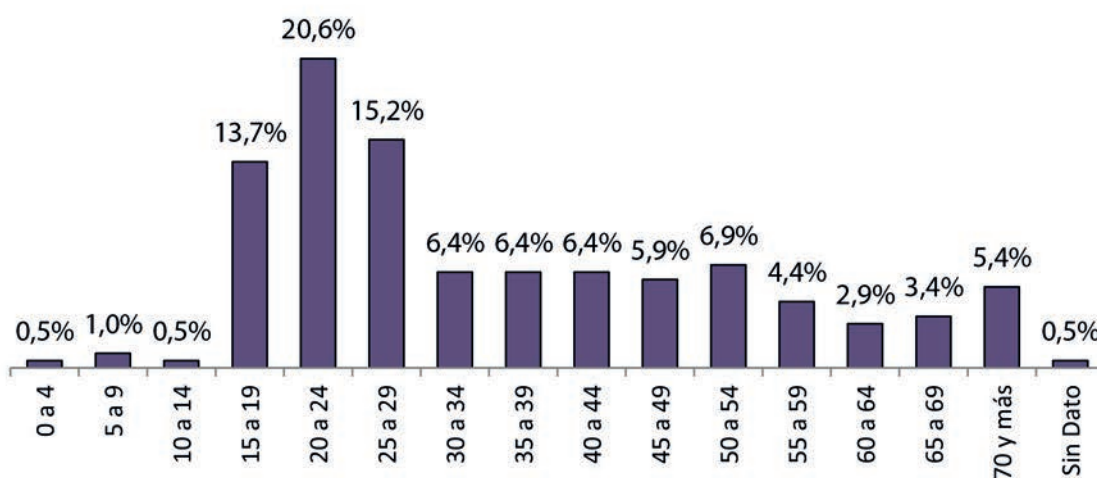


En los grupos etarios que van de los 15 a los 29 años y de los 30 a los 59 años, la participación de los hombres fallecidos es superior a la participación media nacional de hombres fallecidos en siniestros de tránsito. Es en el grupo de niños (de 0 a 14 años) donde la incidencia del sexo es la más equitativa.

Existe una gran incidencia de motociclistas y peatones en el total de fallecidos en siniestros de tránsito, por tal motivo resulta interesante observar sus características en cuanto a las edades respectivas.

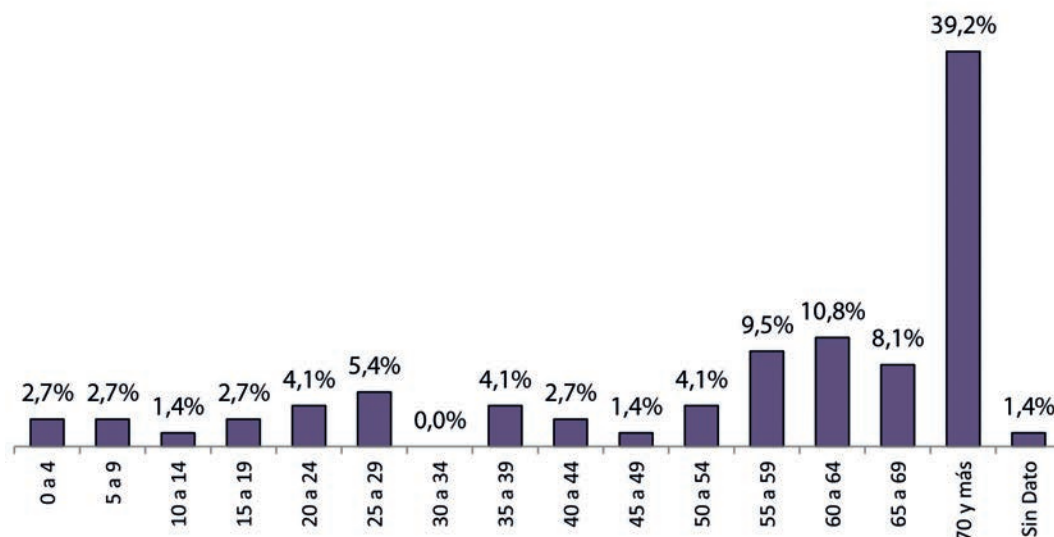
El grupo de motociclistas totalizó 204 fallecidos en el año, lo cual representa un 45,7% del total de fallecidos a nivel nacional. Según sus edades, se observa que casi la mitad de los motociclistas fallecidos eran jóvenes entre 15 y 29 años (101 fallecidos). A su vez, 6 de cada 10 motociclistas fallecidos durante 2016 tenía menos de 40 años.

Gráfico 11 – Participación de Motociclistas Fallecidos en Siniestros de Tránsito, Según Grupo Etario



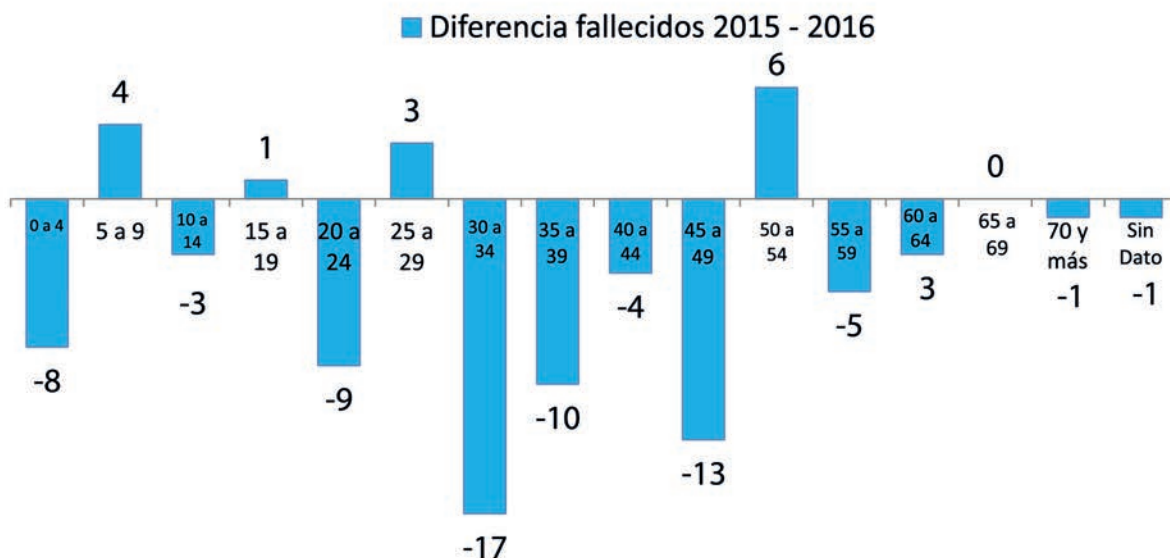
Otro grupo de usuarios vulnerables lo constituyen los peatones, los cuales totalizan 74 fallecidos en el año. En su mayoría, los peatones fallecidos son personas adultas mayores, manteniéndose el patrón visto en años anteriores. Si se considera el grupo de mayores de 60 años, éstos representan más de la mitad de los peatones fallecidos 58,1% (43), con una muy alta incidencia del rango de los mayores de 70 años.

Gráfico 12 – Participación de Peatones Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según Grupo Etario



Cuando analizamos la variación absoluta de los fallecidos según grupo etario se obtiene el siguiente gráfico:

Gráfico 13 – Variación absoluta de fallecidos según Grupo Etario. Período 2015 -2016.



Se observa que el grupo etario que disminuyó en mayor cantidad fue la comprendida entre los 30 y 34 años, seguida por la de 45 a 49 años y la de 20 a 24 años. Por otro lado, la franja que presenta mayor aumento en cantidad de fallecidos es la de 50 a 54 años.

1.2.3 Según mes del año

A los efectos de este análisis la fecha que se toma como referencia es la de ocurrencia del siniestro que puede diferir de la fecha de fallecimiento en aquellos casos en que la persona fallece posteriormente en un centro de asistencia.

Los datos del 2016 muestran un valor máximo mensual de 53 fallecidos ocurrido en diciembre, con el 11,9% del total anual, de las cuales 29 se registraron en siniestros ocurridos en ciudades y caminos departamentales y las restantes 24 en rutas nacionales.

A su vez, se destaca como registro mínimo el mes de abril, donde fallecieron 26 personas las cuales representan un 5,8% del total anual y el menor registro correspondiente a dicho mes de los últimos 5 años.

En lo referente a las diferentes jurisdicciones, enero y marzo son los meses donde fallecieron más personas en rutas nacionales y diciembre el mes donde hubo más fallecidos en ciudades y caminos departamentales.

El valor medio mensual nacional de fallecidos en siniestros de tránsito es de 37 personas, menor valor medio de los últimos 8 años.

Gráfico 14 – Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según Mes del año

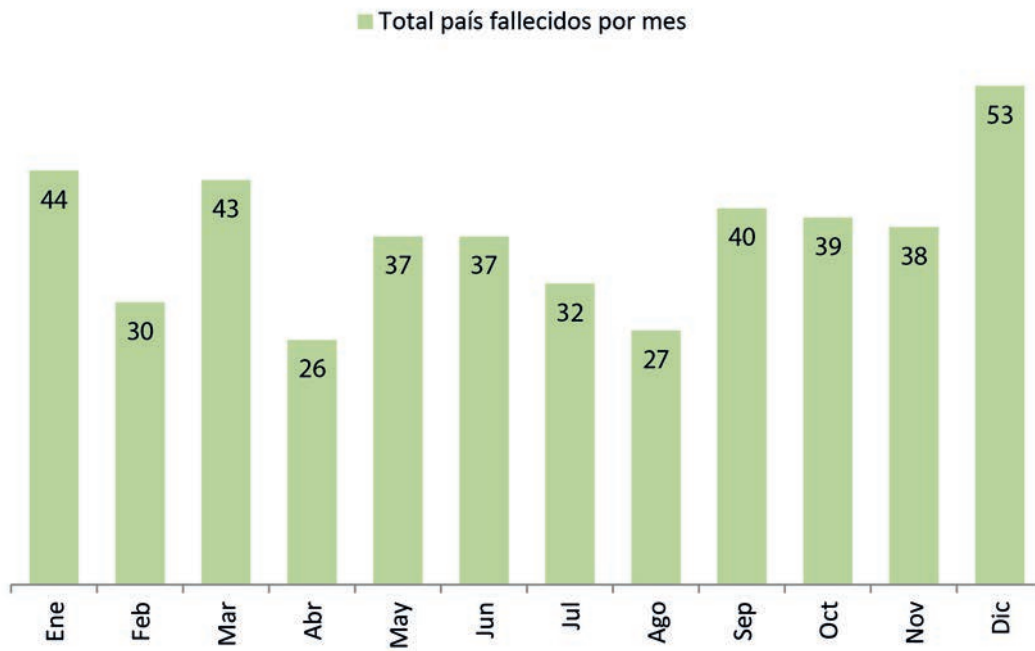


Gráfico 15 – Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según Mes del año y Jurisdicción

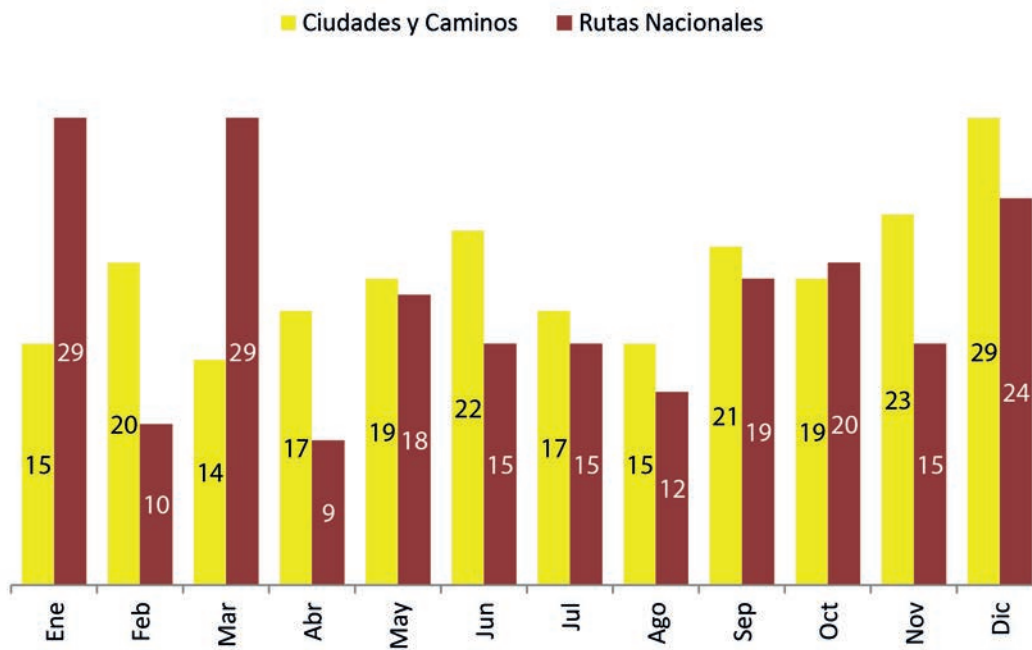
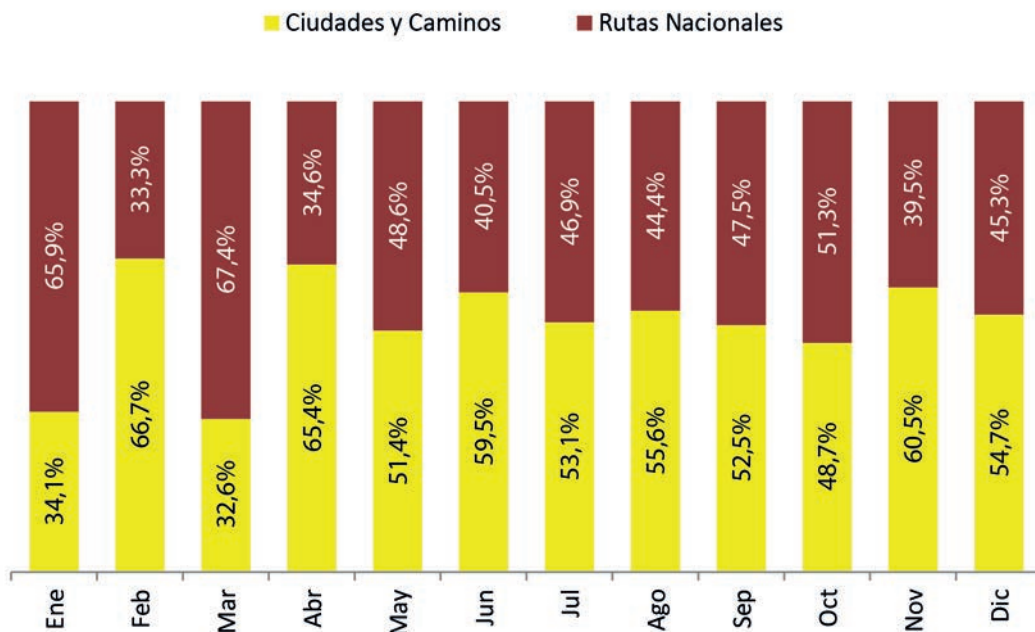


Gráfico 16 – Incidencia de fallecidos en Siniestros de Tránsito según Jurisdicción y mes del año.

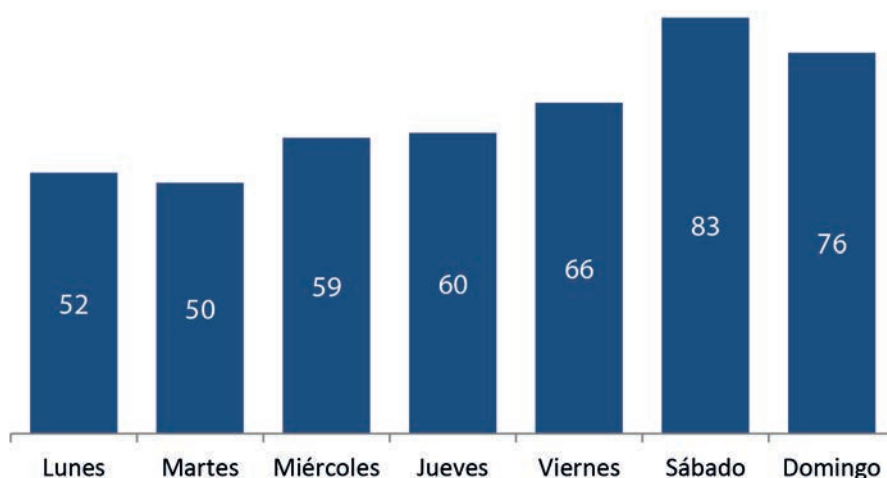


Se observa que marzo y enero son los meses en los cuales la incidencia de los fallecidos en rutas nacionales supera el 65% de los fallecidos en el mes. En contraposición, fueron febrero y abril los meses en los que los fallecidos en ciudades alcanzaron la mayor incidencia superando en ambos casos el 65% de los fallecidos. En los meses restantes la distribución fue más equitativa entre ambas jurisdicciones, siendo octubre y junio los meses en los cuales el comportamiento de los fallecidos según la jurisdicción donde ocurrió el siniestro fatal se asemejan a la distribución media nacional.

1.2.4 Según día de la semana

Otra de las características relevantes de analizar corresponde al día de la semana en el que ocurre el siniestro fatal.

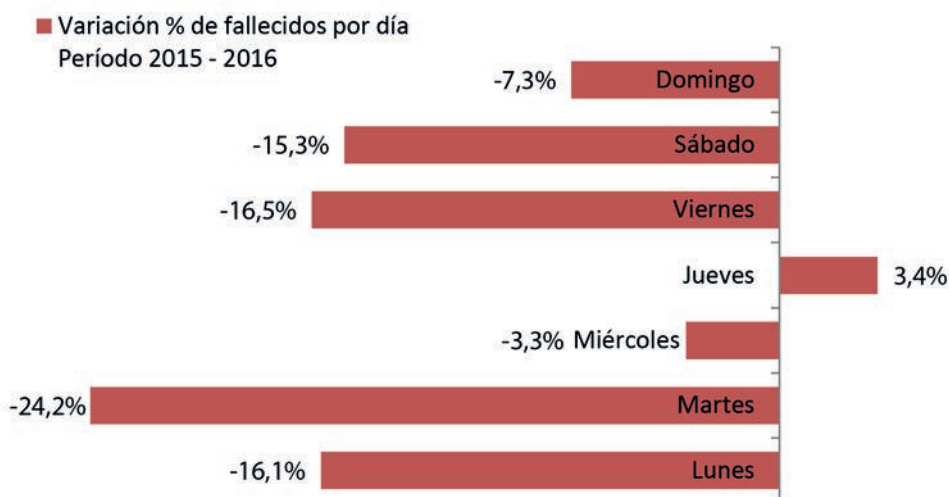
Gráfico 17 – Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según día de la semana



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 36% (159) del total de fallecidos fue consecuencia de siniestros ocurridos sábados o domingos. Porcentaje que alcanza el 50% si se considera el día viernes.

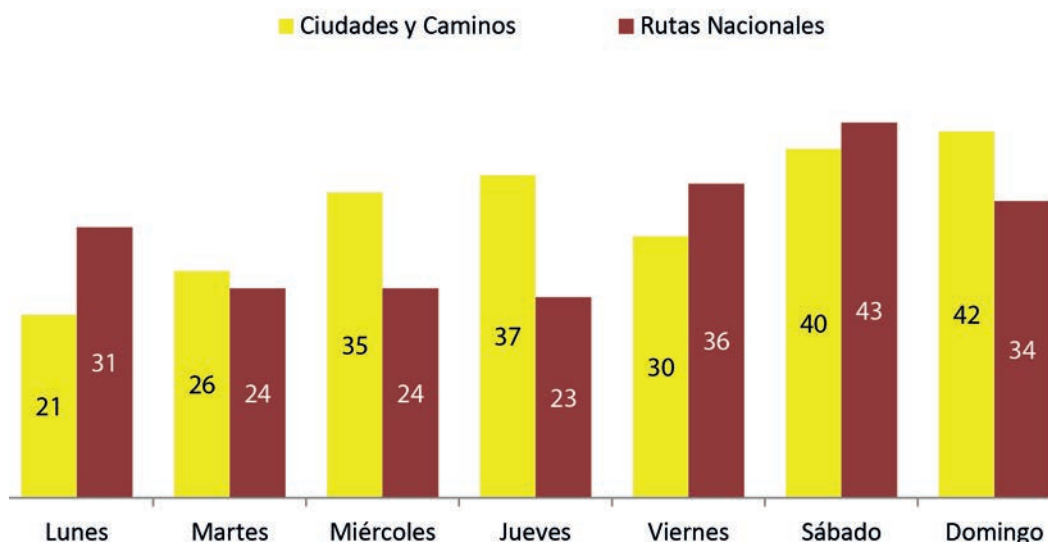
También se destaca la cantidad de fallecidos registrados los días sábados (83). Situación que se repite al igual que en el año 2015 y que marca un cambio respecto a la distribución histórica, para la cual la mayor cantidad de fallecidos en siniestros de tránsito ocurría los domingos. Los fallecidos durante los sábados del año 2016 (83) representan 18,6% del total de fallecidos, mientras que martes (50) es cuando menos personas mueren (11,2%).

**Gráfico 18 – Variación porcentual de fallecidos en Siniestros de Tránsito, según día de la semana
Período 2015 – 2016**



A través del gráfico anterior, se observa que hubo una disminución significativa de los fallecidos provocados por siniestros fatales los días martes (-24,2%), sin dejar de lado los decrementos registrados los lunes, viernes y sábados, superando en ambos casos el 15%.

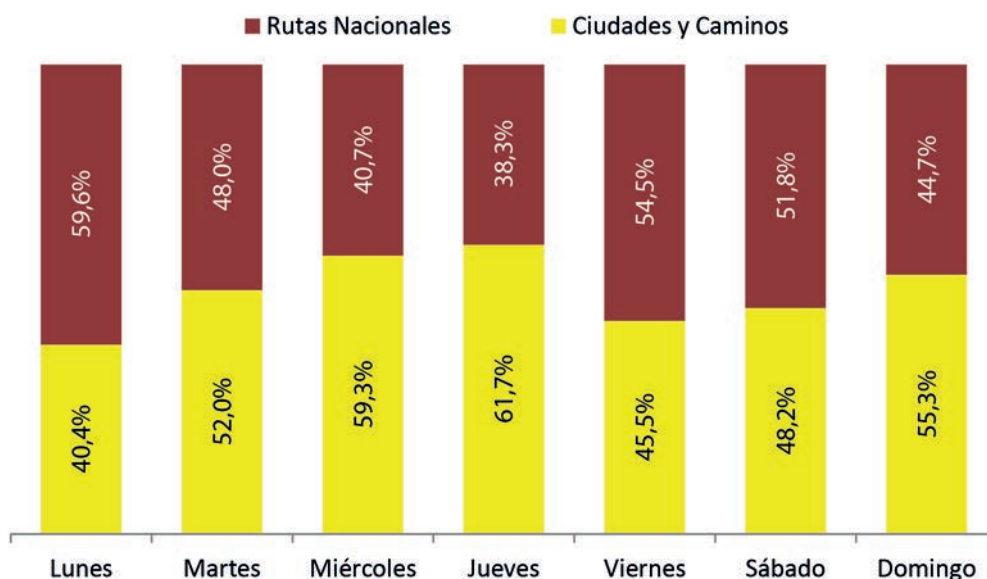
Gráfico 19 – Cantidad de Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según día de la semana y jurisdicción desglosado



Al desglosar según el día y jurisdicción donde ocurrió el siniestro fatal, se observa que en los días sábado se presenta el máximo de fallecidos en rutas nacionales (43 lo que representa el 20% del total de fallecidos en el año en dicha jurisdicción), mientras que el máximo de fallecidos en ciudades y caminos ocurre en día domingo (42 lo que representa el 18,2% de fallecidos en el año en jurisdicción departamental). Por otro lado, se destaca que la disminución en la cantidad de fallecidos de los días martes, se explica por una reducción de la cantidad de fallecidos en ciudades y caminos pasando de 41 en 2015 a 26 en el año 2016 (disminución del 36,6% de los fallecidos en ciudad los días martes).

Incluso dentro de los 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. En lo que se denomina 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 42% (188) del total de fallecidos.

Gráfico 20 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según día de la semana y jurisdicción desglosado

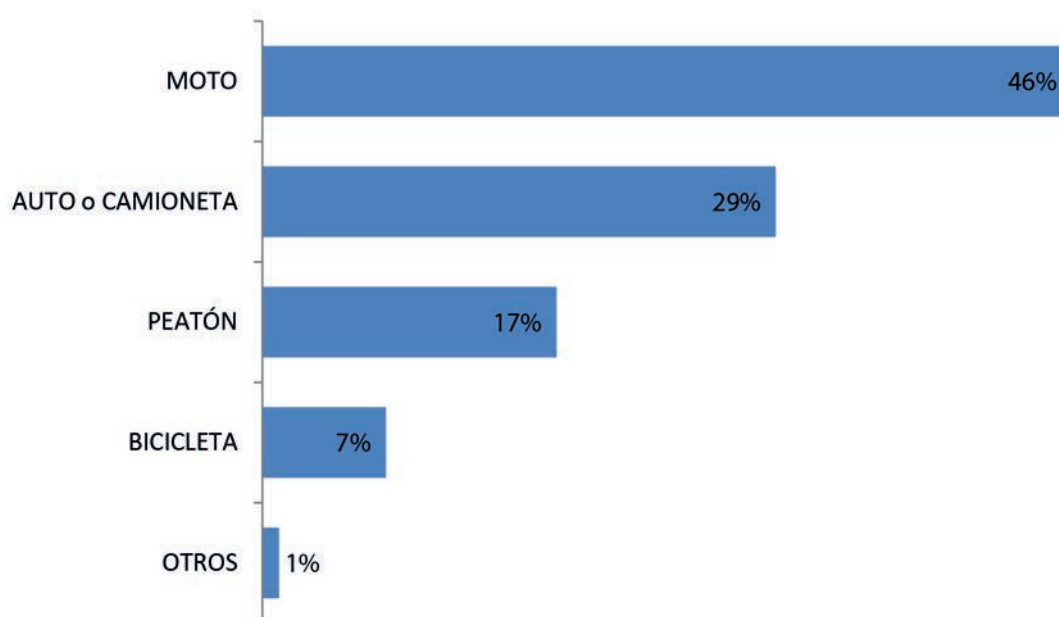


Cuando analizamos la distribución en jurisdicciones según el día de la semana, se observa que los miércoles y jueves es cuando se presenta la mayor incidencia de fallecidos en ciudades y caminos departamentales, alcanzando en ambos casos casi el 60%. Por otro lado, los lunes y viernes son los días que presentan la mayor incidencia de fallecidos en rutas nacionales.

1.2.5 Según modo de transporte

Del total de fallecidos en el país, un 46% circulaba en una moto cuando ocurrió el siniestro (204 motociclistas fallecidos en el 2016), manteniéndose la relevancia de estos usuarios en la mortalidad en el tránsito aunque se mantiene una tendencia decreciente si lo comparamos con años anteriores.

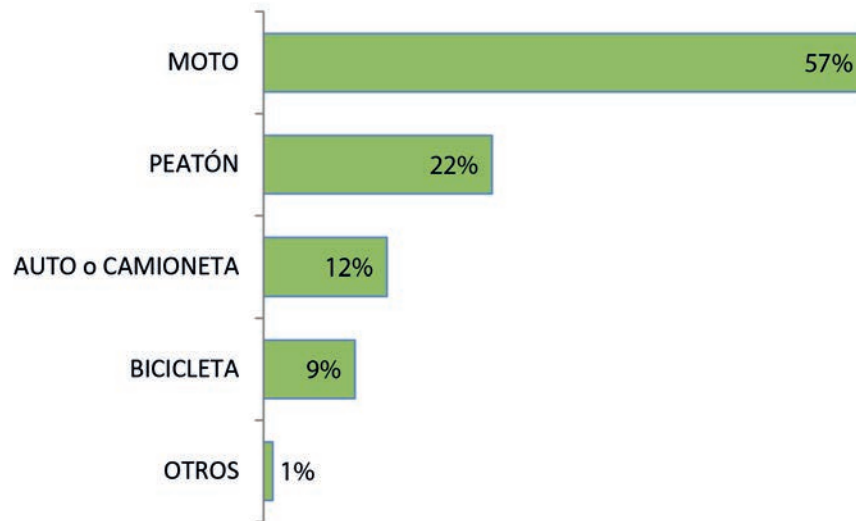
Gráfico 21 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito, según modo de transporte que utilizaban - Todo el país



Ubicado en segundo lugar en el modo de transporte en el cual circulaban las personas que resultaron fallecidas figuran los autos y camionetas con el 29% seguidos por los peatones (17%). Como se mencionó con anterioridad, el grupo más vulnerable en cuanto a fallecimientos en el tránsito es el que conforman los peatones, ciclistas y motociclistas. En este aspecto, si se agregan estas categorías se obtiene que 7 de cada 10 fallecidos en siniestros de tránsito pertenecen a alguno de estos grupos.

Cuando se realiza este análisis distinguiendo la jurisdicción donde ocurrió el siniestro, en el año 2016, el 57% 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 leve reducción respecto al año anterior donde representó el 58%, tendencia a la baja que se ha mantenido en los últimos años habiendo alcanzado el 61% en el año 2014.

Gráfico 22 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito ocurridos en ciudades y caminos departamentales, según modo de transporte que utilizaban.

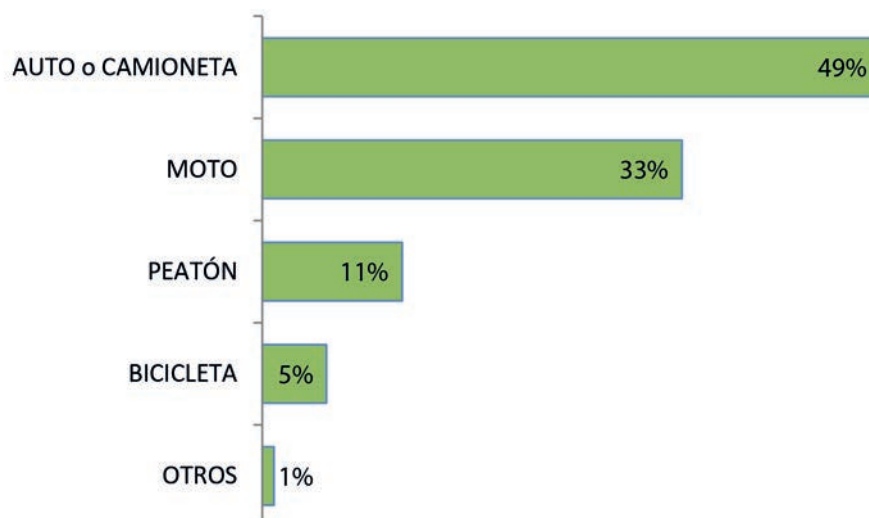


Los peatones fallecidos en ciudades y caminos continúan aumentando su participación en la cantidad de fallecidos alcanzando al 22%.

Nuevamente se observa que casi 9 de cada 10 de los fallecidos en ciudades y caminos departamentales es motociclista, ciclista o peatón.

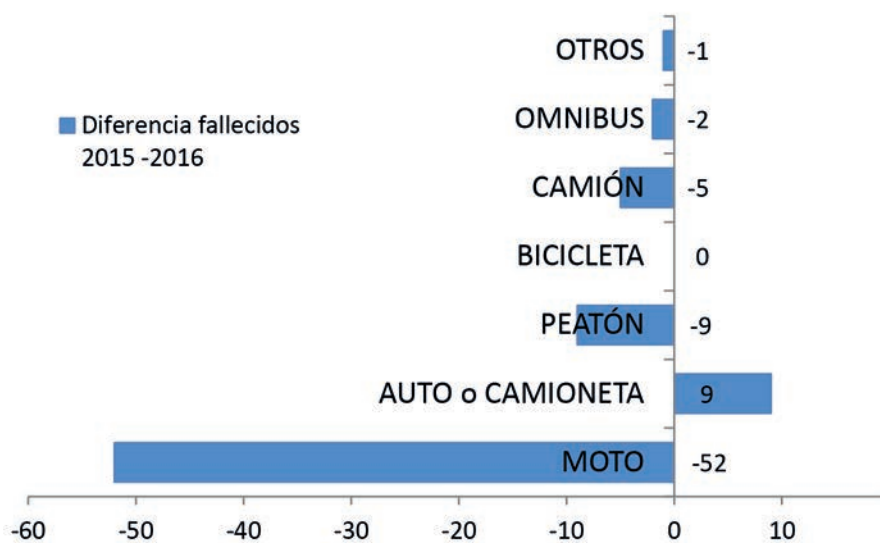
Cuando analizamos el modo de transporte en el cual circulaba el fallecido en rutas nacionales se observa un cambio notorio en la distribución de los mismos. Los autos y camionetas alcanzan casi la mitad de los fallecidos en rutas y los usuarios vulnerables no llegan al 50%, incidencia significativamente inferior si la comparamos con la registrada en ciudades y caminos departamentales.

Gráfico 23 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito ocurridos en rutas nacionales, según modo de transporte que utilizaban



Cuando analizamos la variación absoluta de los fallecidos según modo de transporte en el cual circulaban comparando 2015 y 2016, se obtiene el siguiente gráfico:

**Gráfico 24 – Variación absoluta entre fallecidos según modo de transporte.
Período 2015 -2016.**



El mayor descenso en la cantidad de fallecidos, lo registra el grupo de personas que circulaba en moto, presentando 52 motociclistas menos fallecidos si comparamos 2015 y 2016. Por otro lado, el único grupo con incremento en la cantidad de personas fallecidas es el de auto y camioneta.

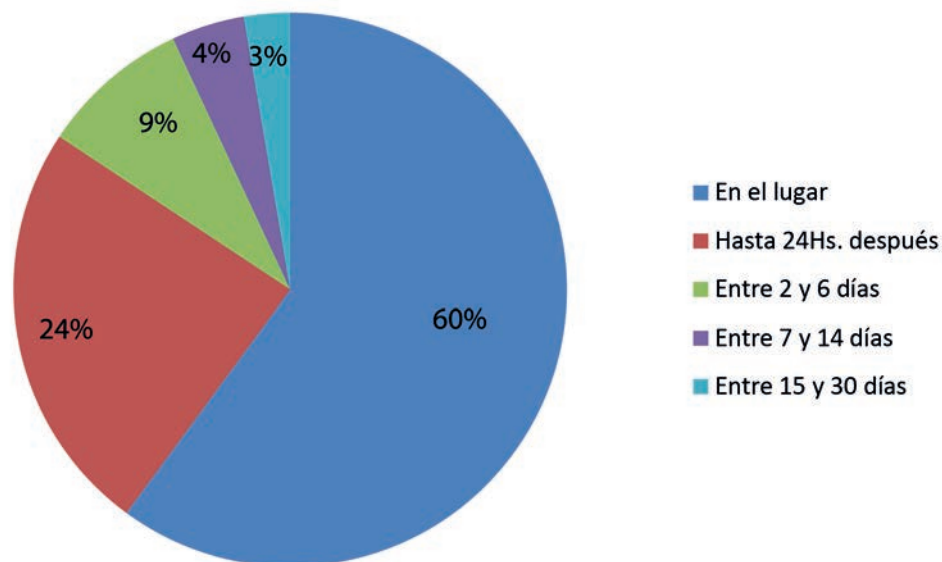
1.2.6 Según momento del fallecimiento

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 2016 el 60% (268) murió en el sitio del siniestro y un 24% (108) dentro de las siguientes 24 horas. Si se agregan las personas fallecidas como consecuencia de un siniestro de tránsito en el lugar del evento o dentro de las 24 horas de ocurrido, se alcanza el 84% del total de fallecidos. El restante 16% (70) 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, manteniéndose así los parámetros conocidos en lo referido a esta variable de estudio.

Gráfico 25 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito Según momento del fallecimiento



Estos porcentajes varían si se analiza por separado cada jurisdicción. Es así que para los siniestros ocurridos en rutas nacionales el 71% (153) de las personas fallecieron en el sitio, mientras que en las ciudades este porcentaje baja sustancialmente a 50% (115).

Gráfico 26 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito Ocurridos en Ciudades y Caminos, Según momento del fallecimiento

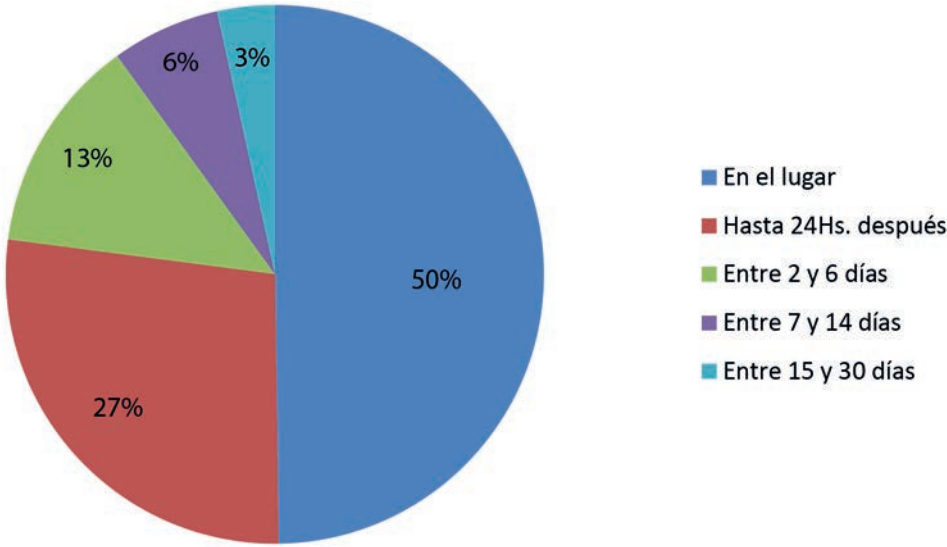
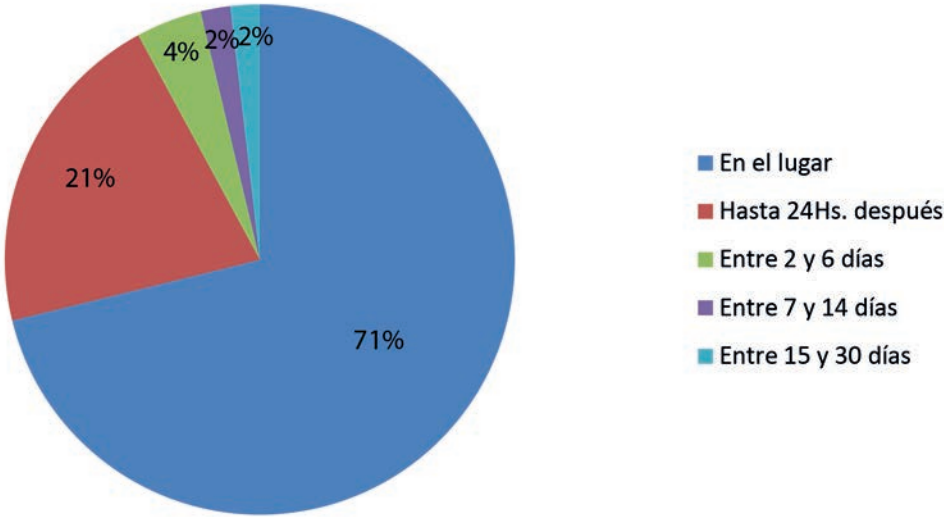


Gráfico 27 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito Ocurridos en Rutas Nacionales, Según momento del fallecimiento



1.3 Tasas de mortalidad

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

Para el cálculo de los indicadores anteriores se consideró la población total país y por departamento publicada por el INE 2016 y el parque vehicular total según datos suministrados por el SUCIVE.

Tabla 3 – Tasas de Mortalidad por Siniestros de Tránsito en Uruguay

AÑO	Fallecidos	Población	Parque vehicular	Tasa cada 100.000 hab.	Tasa cada 10.000 veh.
2016	446	3.480.222	2.342.026	12,8	1,90

En lo que respecta a la tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes, si se compara el valor correspondiente al año 2016 con el respectivo del 2015, se observa un descenso del 12,3% (14,6 a 12,8), manteniéndose la tendencia a la baja en el valor de este indicador (en comparación con la serie registrada del año 2009 al 2016).

En el caso de la tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes por departamento se observan importantes diferencias departamentales, el mencionado indicador registra un valor mínimo departamental en Rivera 3,7 y un valor máximo en Florida de 24,5.

En el caso de la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos, también se registró un descenso respecto al año anterior que alcanzó el 15,2% destacándose que el valor de este año es el mínimo histórico de esta tasa en el país.

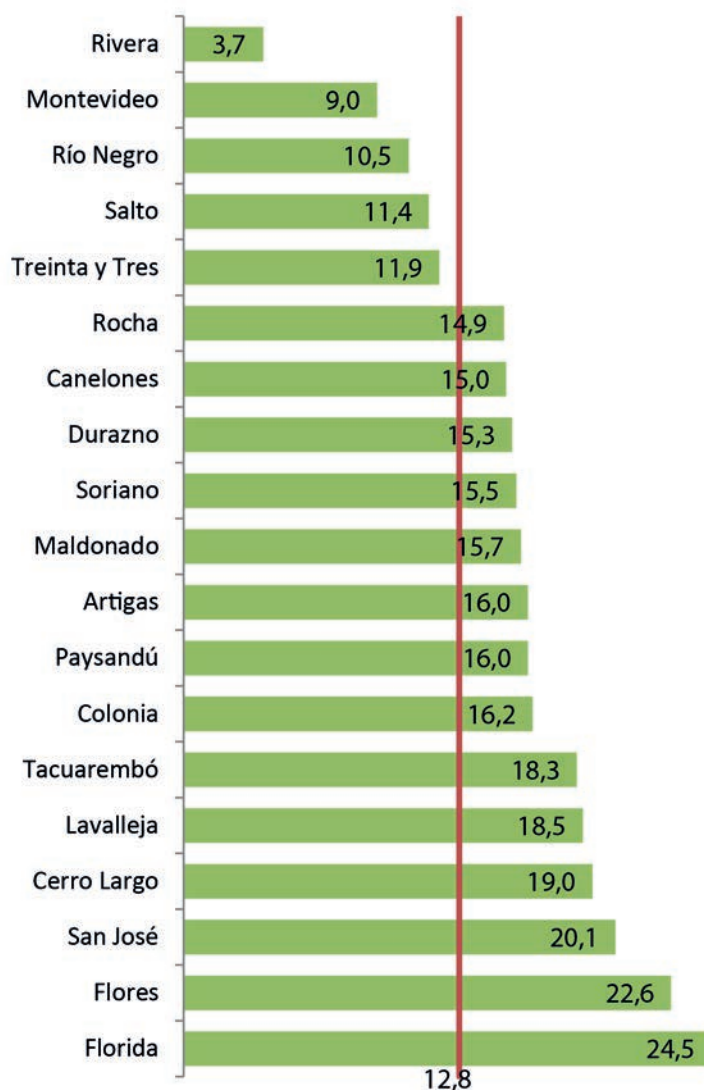
Tabla 4 – Tasa de Mortalidad por 100.000 hab. según Departamento

Departamento	Población	Fallecidos	Tasa de Mortalidad (/100.000 hab)
Florida	69.305	17	24,5
Flores	26.508	6	22,6
San José	114.691	23	20,1
Cerro Largo	89.521	17	19,0
Lavalleja	59.324	11	18,5
Tacuarembó	93.083	17	18,3
Colonia	129.569	21	16,2
Paysandú	118.797	19	16,0
Artigas	75.044	12	16,0
Maldonado	185.050	29	15,7
Soriano	84.129	13	15,5
Durazno	59.000	9	15,3
Canelones	574.085	86	15,0
Rocha	73.920	11	14,9
Treinta y Tres	50.528	6	11,9
Salto	131.775	15	11,4
Río Negro	57.402	6	10,5
Montevideo	1.380.432	124	9,0
Rivera	108.056	4	3,7

En el año 2016, se encuentran 5 departamentos por debajo del valor de la tasa nacional de mortalidad 2016 (12,8): Treinta y Tres, Salto, Río Negro, Montevideo y Rivera. Por otro lado, Florida se destaca por registrar la tasa de mortalidad más alta del país, seguido por Flores y San José.

Los departamentos de Montevideo y Rivera, se destacan por presentar, durante los últimos 3 años, un valor de tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes por debajo de la tasa nacional.

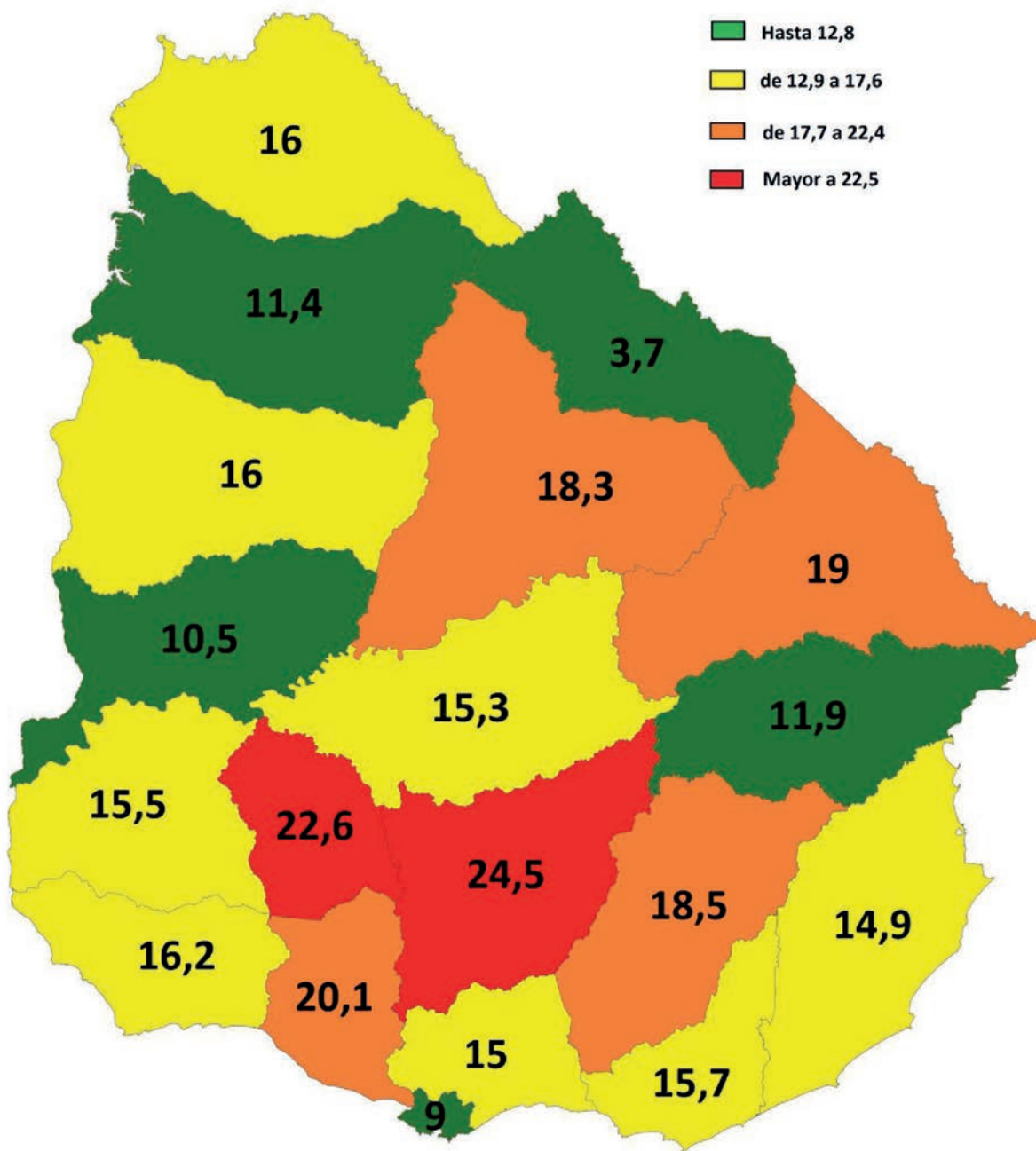
Gráfico 28 – Tasa de Mortalidad por 100.000 hab. según Departamento



Se estudiará más adelante la evolución en los últimos años de dichas tasas de mortalidad por población departamental, el análisis individualizado y aislado resulta insuficiente si se pretende obtener un diagnóstico de la situación departamental, detectar posibles tendencias y evitar problemas de aleatoriedad o sucesos puntuales que alteren la percepción.

Se grafica a continuación un mapa del país, en donde cada departamento tiene el color correspondiente al rango donde se ubica según el valor del indicador mencionado. Para ello se definieron 4 rangos de valores, uno de ellos por debajo de la media nacional.

**Gráfico 29 – Tasa de Mortalidad por 100.000 hab según Departamento
Año 2016**



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 en todo el país, lo que permite detectar aquellos grupos etarios que presentan los mayores valores de mortalidad.

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

Gráfico 30 – Tasa de Mortalidad por 100.000 hab. según Grupo Etario



Como puede verse, la tasa de mortalidad más elevada se registró en el rango de 20 a 24 años, donde alcanza su máximo en 22,9.

Dentro del gráfico se destacan 4 grupos con tasas de mortalidad elevadas: las 2 franjas que se ubican entre 20 y 29 años presentan valores superiores a la tasa nacional. También se encuentran en dicha situación la franja de 50 a 54 años, y las franjas etarias superiores a los 60 años.

Cuando comparamos las tasas de mortalidad con las del año 2015, se destaca una disminución en la mayoría de las categorías, a excepción de las edades de: 5 a 9, 15 a 19, 25 a 29 y 50 a 54.

El grupo etario que presenta la mayor disminución en materia de tasas es el de 0 a 4 años, el cual pasó de 4,8 en 2015 a 1,3 en 2016. También se destaca el grupo de 30 a 34 años que pasó de 16,8 a 9,6.



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 2011 hasta 2016.

En dicho período, 175.326 personas resultaron lesionadas en siniestros de tránsito, de los cuales el 1.8% fallece (3.139 personas).

**Tabla 5 – Siniestros de Tránsito y Lesionados
Período 2011 – 2016**

Año	Lesionados			Siniestros de tránsito
	Heridos	Fallecidos	Total	
2011	27.827	572	28.399	24.356
2012	27.791	510	28.301	22.096
2013	29.931	567	30.498	23.773
2014	30.207	538	30.745	23.422
2015	29.610	506	30.116	23.267
2016	26.821	446	27.267	21.243
TOTAL	172.187	3.139	175.326	138.157

Los datos del 2016 muestran una reducción en el total de siniestros, así como también en la cantidad de personas heridas y de la cantidad de fallecidos.

La cantidad de fallecidos, heridos (graves y leves), siniestros de tránsito y lesionados totales en el año 2016, son los menores guarismos en el período mencionado.

2.2 Según Jurisdicción

Durante 2016 en lo que respecta a lesionados, 8 de cada 10 ocurrieron en ciudades y caminos departamentales y 2 en rutas nacionales. En lo referido a la incidencia de lesionados en siniestros de tránsito ocurridos en rutas nacionales en relación al total de lesionados registrados, es la proporción más elevada del período 2011 – 2016.

Respecto a la distribución de las personas fallecidas según la jurisdicción de ocurrencia del siniestro fatal se observa una equitativa participación entre ambas jurisdicciones. Fallecieron 231 personas en siniestros de tránsito ocurridos en ciudades y caminos departamentales, lo que representa el 52% del total, mientras que 215 personas perdieron la vida en siniestros ocurridos en rutas nacionales, representando el 48% restante. Cabe destacar, que para los fallecimientos en ciudades y caminos, se produce un descenso significativo del 26% respecto a los casos registrados en el año anterior. Por otro lado, el número de víctimas fatales registradas en rutas, se incrementa un 10% respecto al año 2015. La distribución observada en el año en curso, es la más equitativa observada en el período 2011 – 2016, a excepción del año 2011, los fallecidos en rutas nacionales no habían superado el 45% del total.

Gráfico 31 – Fallecidos en Siniestros de Tránsito según Jurisdicción

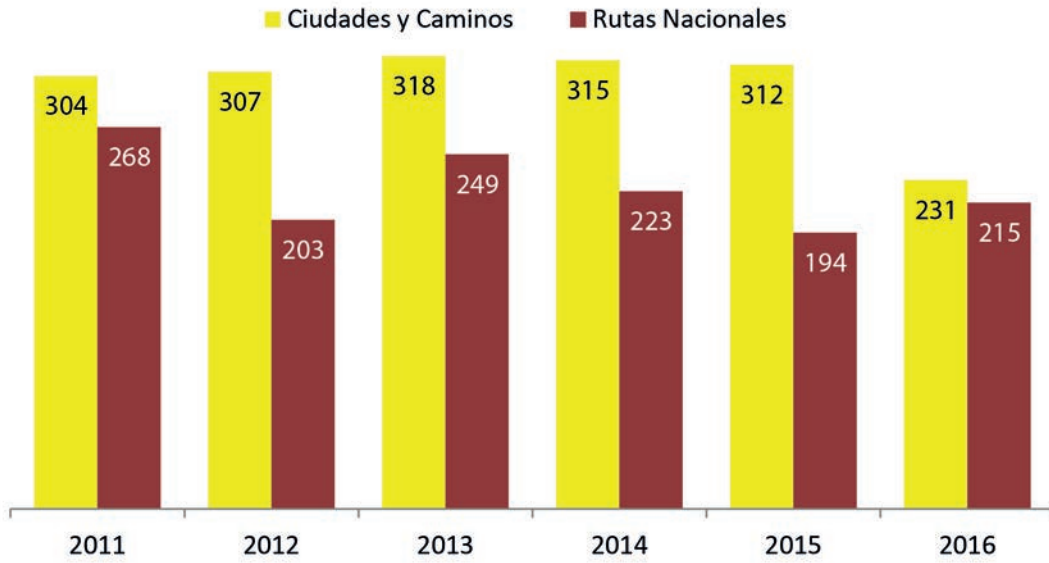


Gráfico 32 – Participación de Fallecidos en Siniestros de Tránsito Según Jurisdicción

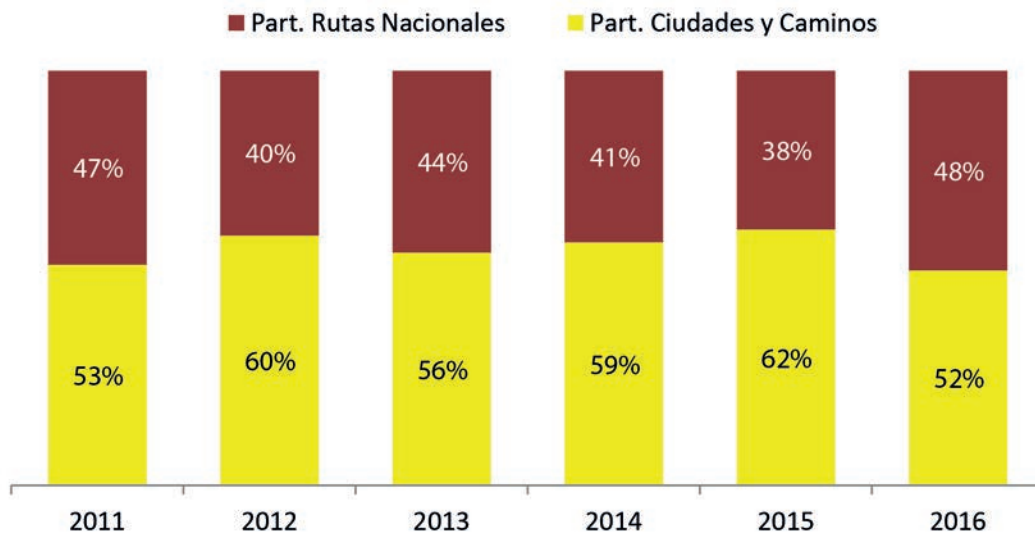
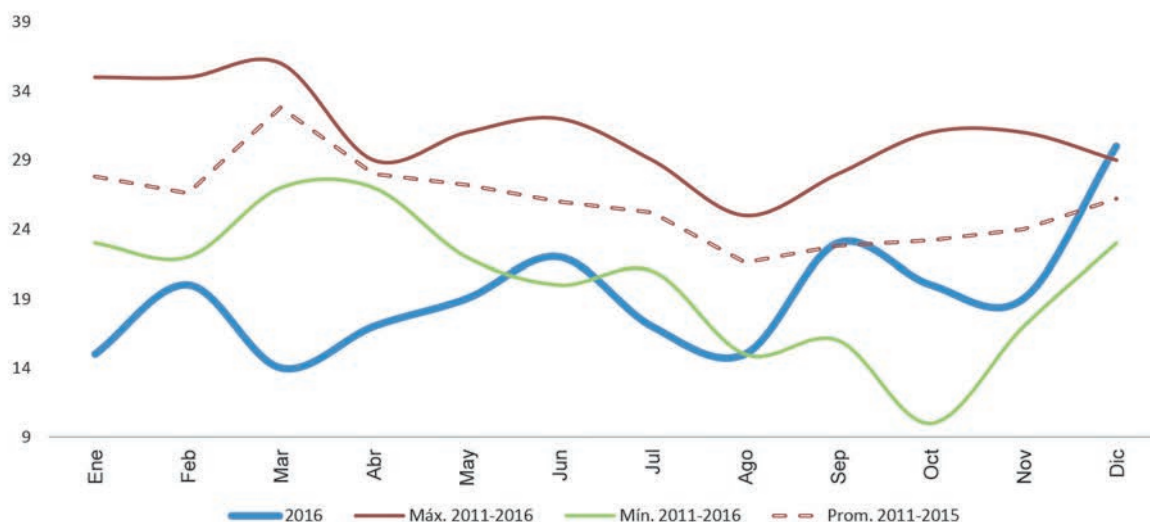
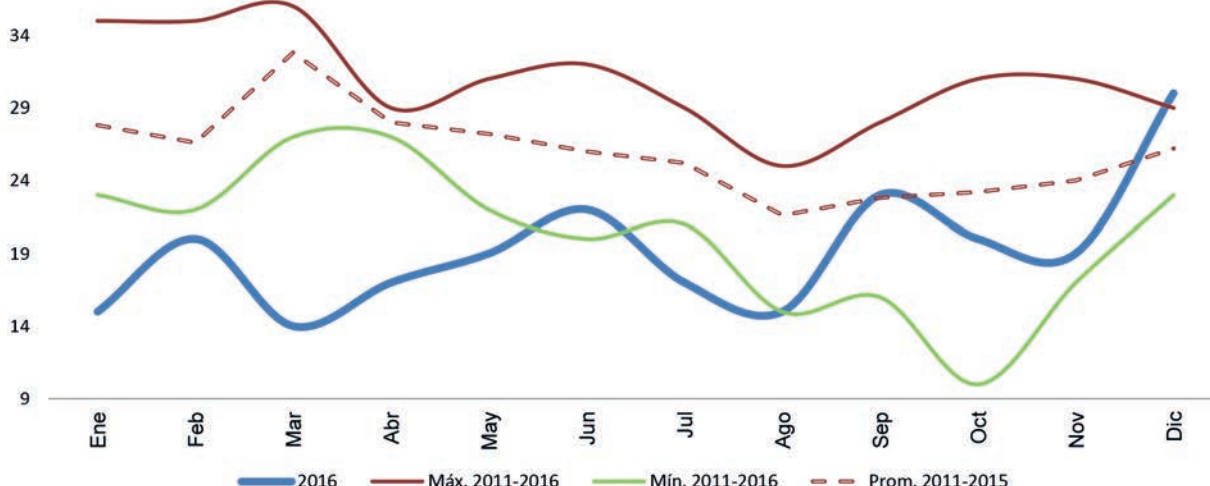


Gráfico 33 - Distribución del total de fallecidos en siniestros de tránsito 2016 con Máx. y Min registrados en el período 2011-2015



Durante los primeros 10 meses del 2016 el total mensual de fallecidos se ubicó por debajo de la media histórica, alcanzando incluso los valores de mínima registrados para los meses evaluados. Dicha tendencia se revierte en los meses de noviembre y diciembre, para los cuales se supera el promedio mensual, y la cantidad de fallecidos se ubica en el tramo superior del intervalo (Gráfico 34).

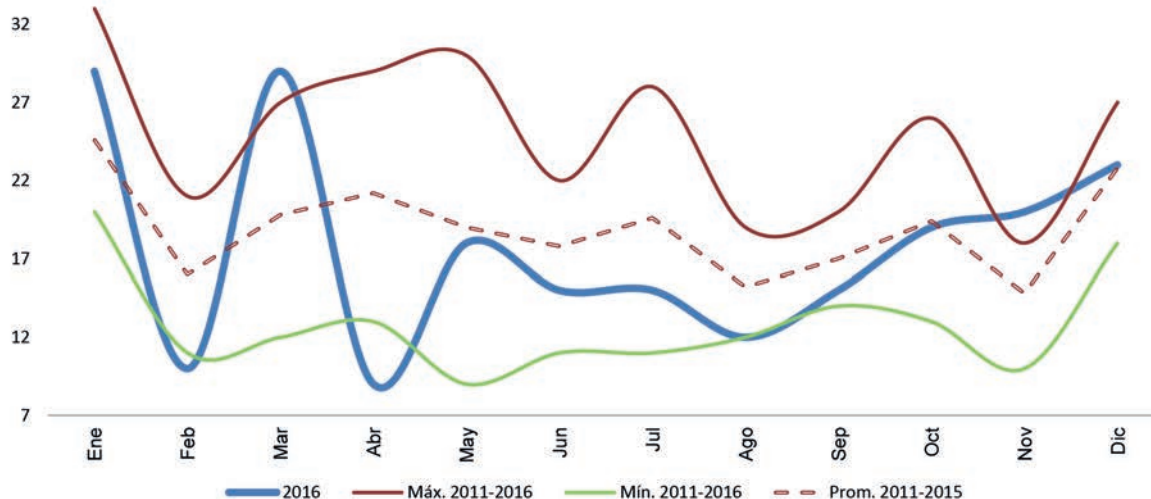
Gráfico 34 - Distribución de la cantidad de fallecidos en siniestros de tránsito 2016, en ciudades y caminos con Máx. y Mín. registrados en el período 2011-2015



La evolución de la cantidad de fallecidos ocurridos en ciudades y caminos departamentales durante el año 2016 marca un ascenso. Durante los primeros 8 meses del año, se registró una cantidad de fallecidos que se ubica en las mínimas históricas. A partir de agosto la evolución comienza a presentar una tendencia creciente, llegando en diciembre a valores de máximo histórico (Gráfico 35).

Por otro lado, el comportamiento de la cantidad de fallecidos en siniestros de tránsito en rutas nacionales presenta mayor variabilidad durante los primeros 4 meses del año, oscilando entre el valor máximo y mínimo histórico. Se destaca que en marzo 2016, se registraran varios siniestros de tránsito en los que fallece más de una persona; esto eleva la cantidad de fallecidos del mes y como consecuencia se alcanzan los máximos registros (Gráfico 36).

Gráfico 35 - Distribución de la cantidad de fallecidos en siniestros de tránsito, por mes 2016, en rutas nacionales con Máx. y Mín. registrados en el período 2011-2015



Los meses de diciembre, enero y marzo se distinguen como aquellos con mayor cantidad promedio de fallecidos por siniestros de tránsito en el país (considerando el período de enero 2011 a diciembre 2015). Dichos meses son de alto tránsito vehicular, motivo de días festivos y vacaciones en el Uruguay. Por otro lado, los restantes meses se mantienen por debajo de valores promedio históricos.

2.3 Tasas de mortalidad

Para reducir el efecto de la variabilidad anual de los siniestros y de la mortalidad como consecuencia de ellos, también para este indicador es conveniente considerar un período mayor al de un año. En este caso, se considerará entonces el valor promedio de los últimos 6 años de ambas tasas de mortalidad, tanto la general del país en población y parque vehicular como la de cada departamento.

En el caso de la tasa por población, el promedio de los últimos 6 años se ubica en 15,4 fallecidos cada 100.000 habitantes. La tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes registrada en el año 2016 es la más baja del período, con 12,8 fallecidos cada 100.000 habitantes.

Respecto a la tasa por vehículos, el promedio de los últimos 6 años es de 2,59 fallecidos cada 10.000 vehículos, la evolución interanual muestra una clara tendencia decreciente, alcanzándose en el 2016 el menor valor histórico.

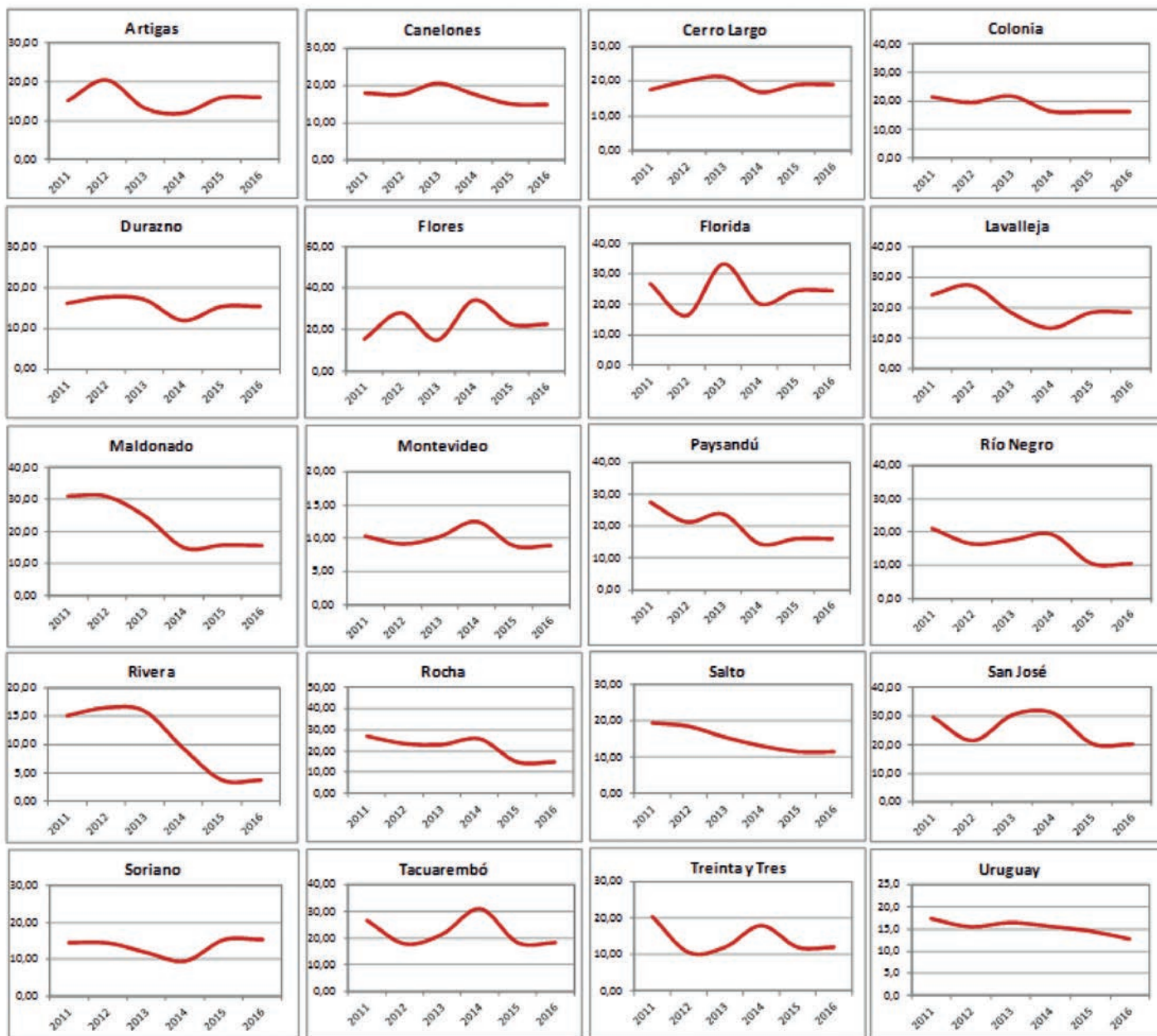
**Tabla 6 – Tasa de Mortalidad Nacional por Siniestros de Tránsito
Período 2011 – 2016**

Año	Tasa de Mortalidad	
	Cada 100.000 Hab.	Cada 10.000 veh.
2011	17,4	3,25
2012	15,5	2,70
2013	16,5	2,85
2014	15,6	2,58
2015	14,6	2,24
2016	12,8	1,90

En el siguiente gráfico se observa el comportamiento de la tasa de mortalidad por población tanto a nivel nacional como departamental.

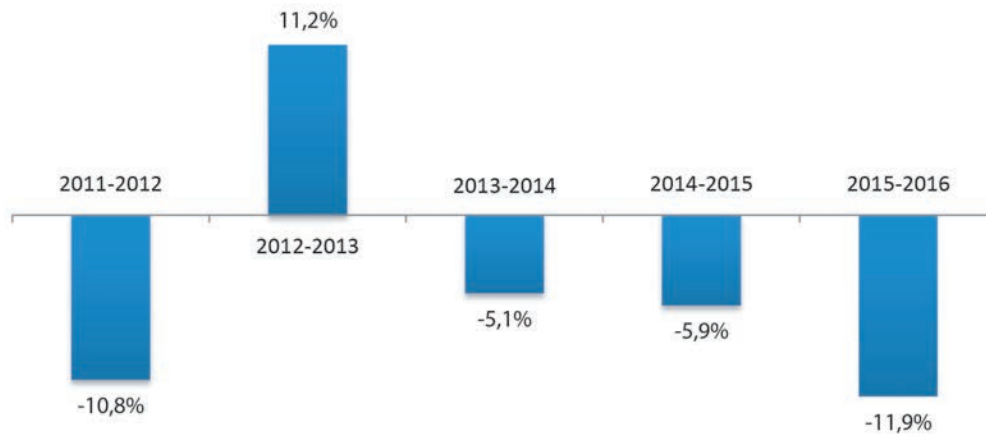
Mientras que la tasa nacional muestra una disminución mantenida desde el 2011, con claros descensos desde 2013, las tasas a nivel de departamental presentan comportamientos muy dispares.

Gráfico 36 – Tasa de Mortalidad Nacional y según Departamento (cada 100.000 habitantes), Tendencias 2011 – 2016



Debemos aclarar que 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.

Al estudiar las variaciones porcentuales que se han registrado en lo referido a la cantidad de fallecidos de forma anual se obtiene el siguiente gráfico:



Se puede afirmar que la disminución en la cantidad de fallecidos registrada en el 2016 es la mayor de los últimos 5 años, marcando un decremento de casi el 12%.

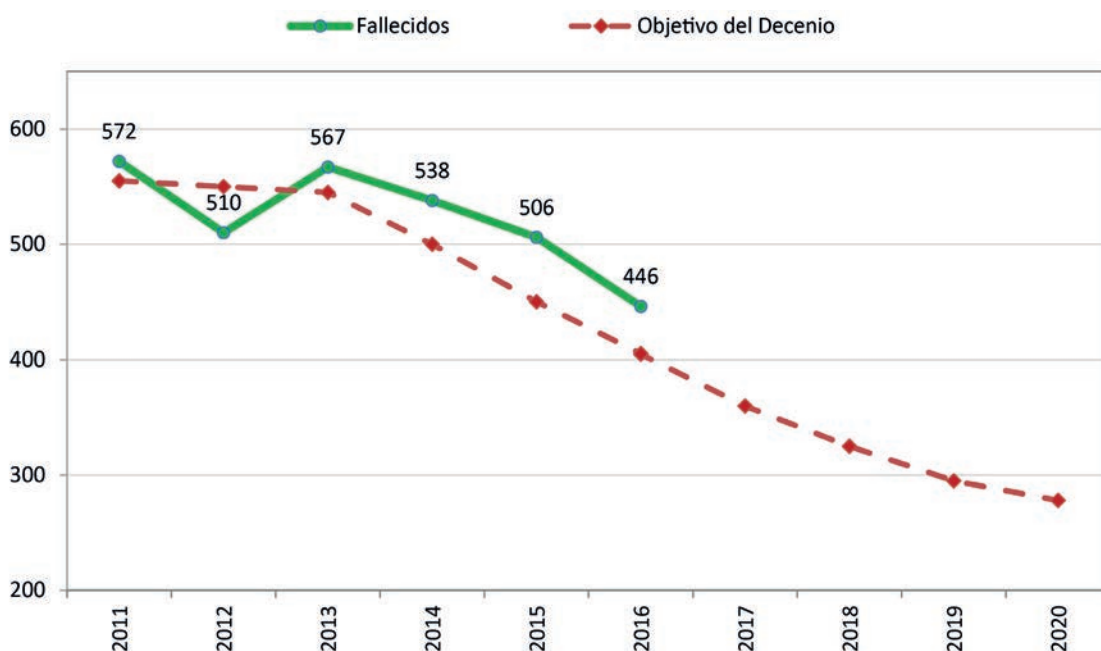
2.4 Tendencias de largo plazo

A partir del año 2011, comienza una tendencia al descenso en la cantidad de fallecidos anuales, comprometiéndose Uruguay a alcanzar a fines de la década la meta marcada por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020 (ONU) de 278 fallecidos (mitad de la cantidad de fallecidos por siniestros de tránsito registrados en el año 2010).

En el gráfico número 39, se observa la evolución esperada de la cantidad de fallecidos en los años 2011-2020 (curva con objetivos anuales fijados por Naciones Unidas: curva del decenio de acción), y total de fallecidos en Uruguay a causa de un siniestro de tránsito.

Al igual que en el año 2015, 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 37 – Curva Objetivo del Decenio de Acción
Período 2011 – 2020**

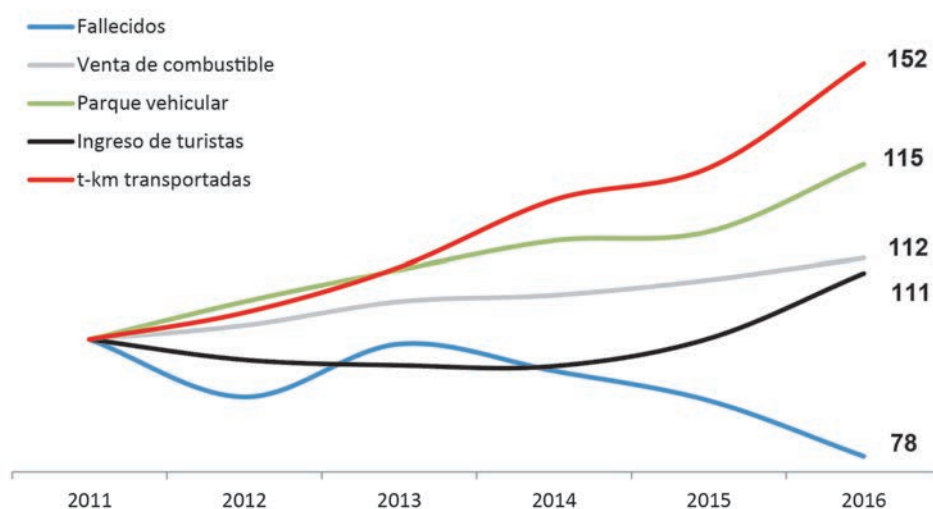


Es importante resaltar que estos resultados se han obtenido en un período de constante incremento del parque vehicular y de la movilidad de los ciudadanos.

Esto se puede ver al analizar conjuntamente la cantidad anual de fallecidos, con el parque vehicular, la venta de combustible y el ingreso de turistas.

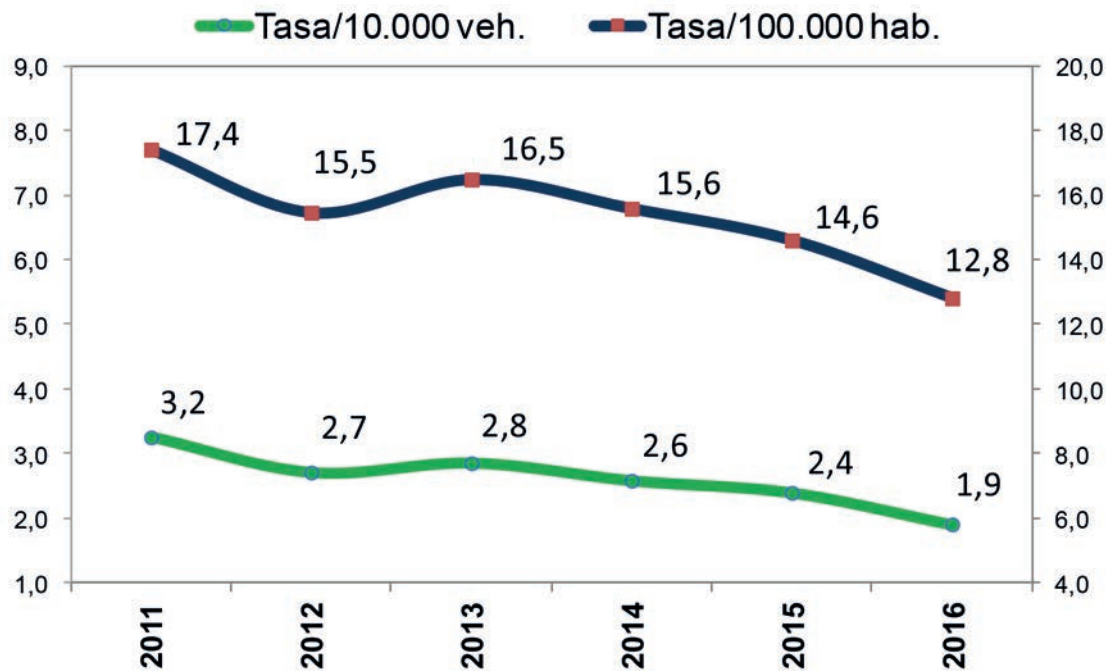
Se toma como base 100 para el análisis el año 2011 en los 4 indicadores. Los indicadores de venta de combustible, ingreso de turistas y parque vehicular presentan una tendencia al alza en el período de estudio, la cual se contrapone con la tendencia a la baja del indicador de fallecidos en siniestros de tránsito.

Gráfico 38 – Evolución de Indicadores de cantidad de Fallecidos Anual, Parque Vehicular y Venta de Combustible. Base 2011 = 100 - Período 2011 – 2016



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

Gráfico 39 – Tasa de Mortalidad por Sinistros de Tránsito (cada 100.000 habitantes y cada 10.000 vehículos). - Período 2011 – 2016



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

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

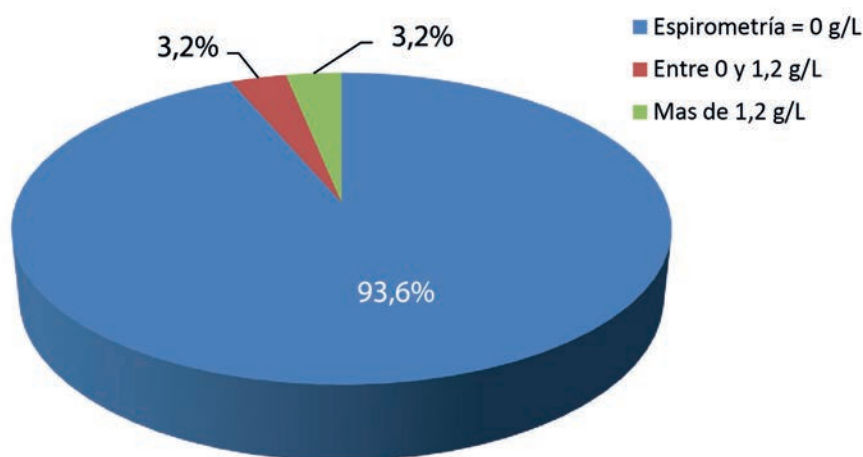
Los datos que se presentan corresponden a las espirometrías realizadas a los conductores que participaron en siniestros de tránsito en el año 2016. Se trata de todos aquellos conductores a los que se les pudo realizar el examen en el lugar del siniestro, ya que en ciertos casos, dada la gravedad de las lesiones o la urgencia del traslado hacia un centro de asistencia médica, no es posible que el funcionario policial actuante realice el procedimiento.

De un total de 16.422 controles realizados a conductores que participaron en siniestros de tránsito en todo el país durante el 2016 en el 93,6% de los casos se registró como resultado cero, es decir no se detecta presencia de alcohol en sangre, proporción similar a la registrada en años anteriores.

Lo anterior implica que se detectó la presencia de alcohol en sangre en un 6,4% (1.051 personas) de los conductores que participaron en siniestros de tránsito. Se destaca que en enero de 2016 entra en vigencia la Ley: 19.360, la cual inhabilita a todo conductor a conducir vehículos con una concentración de alcohol en sangre mayor a 0.0 g/L. A diferencia del año 2015, donde el límite legal para licencias amateur era 0.3 g/L de alcohol en sangre.

A su vez, la Ley 19.120 establece como sistema de penalización la constitución de una falta en aquellos conductores cuya presencia de alcohol en sangre supere el 1,2 g/L. La participación de este grupo de conductores en el total de espirometrías realizadas con registro positivo es de un 3,2%.

Gráfico 40 – Participación de espirometrías a conductores involucrados en siniestros de tránsito - Todo el país



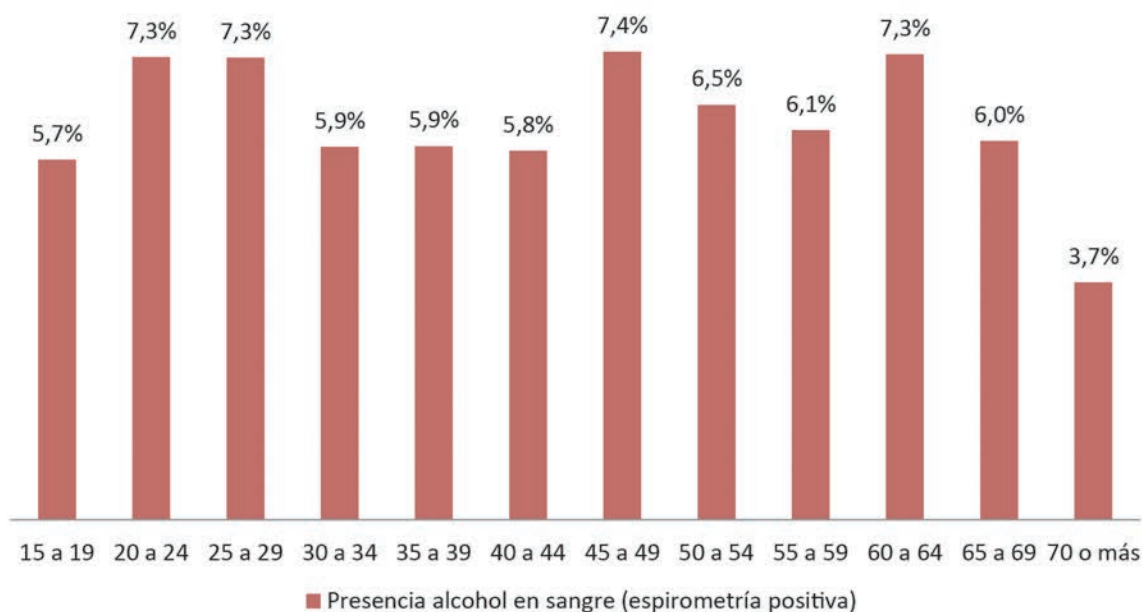
Para el año 2016 se observa un descenso del 7,2% en la presencia de alcohol en sangre en conductores participantes en siniestros de tránsito respecto al año 2015

Confirmando nuevamente que las estrategias adoptadas a nivel país respecto a este factor de riesgo continúan teniendo un impacto positivo.

En lo que respecta a las características de los conductores si se discrimina según la franja etaria, en el siguiente gráfico puede verse que el grupo que presentó mayor porcentaje de espirometrías distintas a 0,0 g/l en sangre fue el de 45 a 49 años. Del gráfico se interpreta que del total de espirometrías realizadas a conductores entre 45 y 49 años que participaron en un siniestro de tránsito, en 7,4% de las mismas se detectó la presencia de alcohol en sangre. En segundo lugar, se encuentran los grupos que comprenden las edades de 20 a 29 años y 60 a 64.

Por otro lado, el grupo con menor porcentaje de espirometrías distintas a 0,0 g/l en sangre es el de 70 o más años.

Gráfico 41– Participación de espirometrías a conductores involucrados en siniestros de tránsito, según su edad

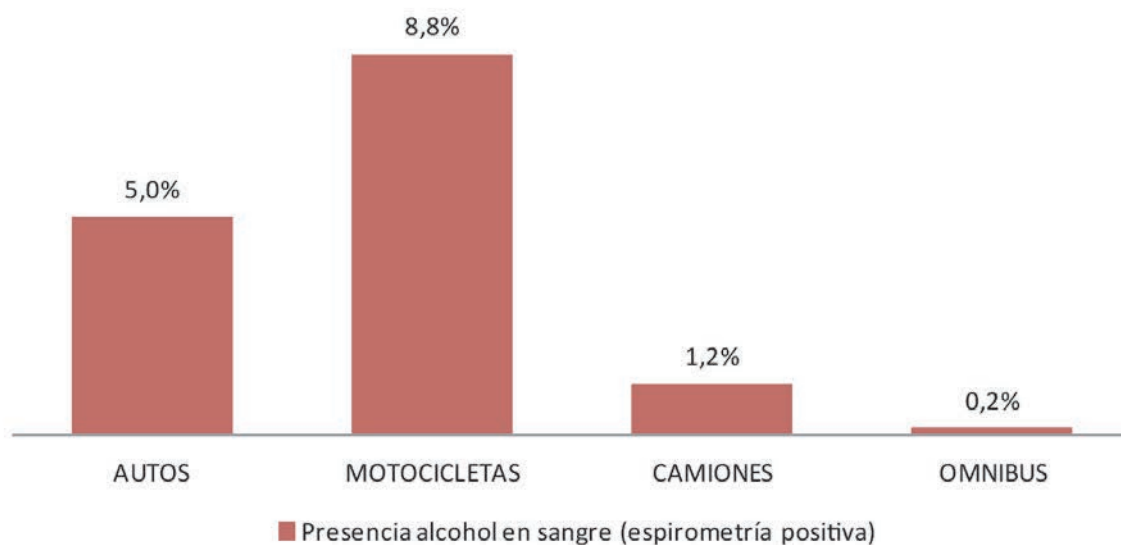


Si se analiza la presencia de alcohol en sangre por sesgo de género se observa que en las espirometrías realizadas a conductores del sexo femenino, solo un 1,7% resultó con una espirometría superior a 0,0 g/l. En cambio, dicho porcentaje se cuadruplica si se analiza el caso de los hombres, para los cuales dicho registro alcanza el 7,6%.

Cuando se analiza según el tipo de vehículo, los mayores porcentajes de conductores con alcohol en sangre participantes en siniestros de tránsito corresponden a motociclistas, donde un 8,8% de los más de 6.000 motociclistas controlados tuvieron un resultado de espirometría mayor a cero.

En el caso particular de conductores de vehículos pesados (camiones y ómnibus), se aprecia un descenso de casos en los que la espirometría realizada brindó un valor mayor a cero. Los registros en 2015 eran de 1,8% y 0,6% para conductores de camiones y ómnibus, respectivamente. Mientras que en 2016 dichos porcentajes descienden a 1,2% y 0,2%.

Gráfico 42 – Participación de espirometrías a conductores involucrados en siniestros de tránsito, según vehículo



En cuanto a la ventana temporal en el que se registra mayor participación de espirometrías mayor a cero, se distingue el mes y el día de la semana.

En relación a la presencia de alcohol en sangre según los meses del año se observa una tendencia al aumento durante el verano, el cual es de un 6,8% en promedio, alcanzando el máximo en el mes de diciembre (7,8%). Por otro lado, para el período comprendido entre los meses de abril a setiembre el promedio se ubica en 5,9%.

En referencia al los días de la semana el 2016 muestra que se mantiene el patrón de presencia de alcohol en conductores. Mientras los días hábiles registran una presencia de alcohol del 3,6% según promedio dicho porcentaje se multiplica por 3 los días sábado y por 5 los domingos, alcanzando para este último el máximo de 18,1%.

Gráfico 43 – Participación de espirometrías a conductores involucrados en siniestros de tránsito, según mes

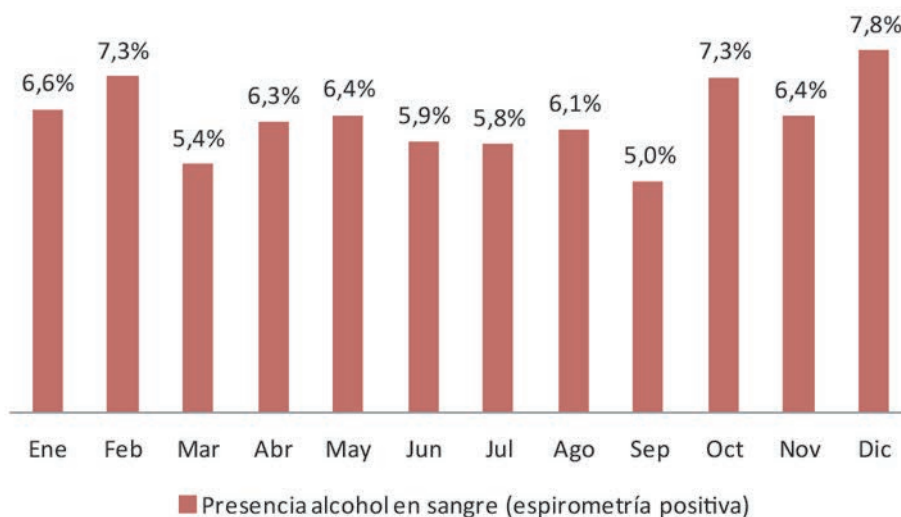
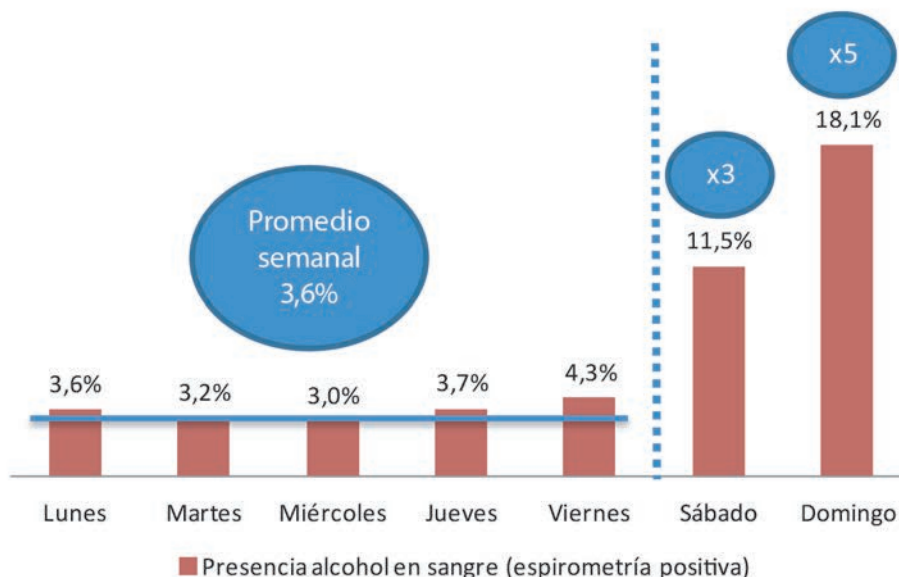


Gráfico 44 – Participación de espirometrías a conductores involucrados en siniestros de tránsito, según día de la semana

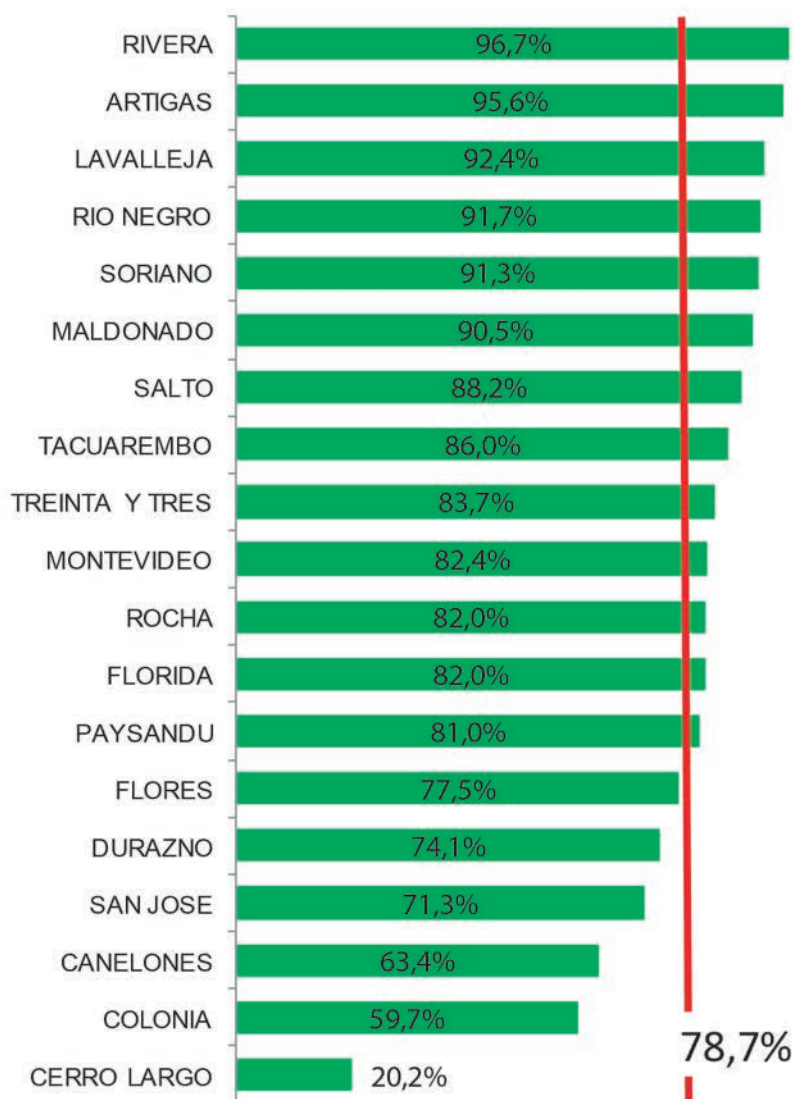


3.2 Casco de Protección en Motociclistas

Los datos que se presentan corresponden al registro que realiza la Policía actuante en el siniestro respecto al uso de casco de protección en los motociclistas (conductor y pasajero) que participaron en siniestros de tránsito en el país.

De un total de algo mas de 18.950 personas que viajaban en motocicleta y que participaron en un siniestro de tránsito el 78,7% llevaba colocado un casco protector, resultado superior al del año 2015 (75,7%). Si bien se trata de un elevado porcentaje de uso a nivel nacional, nuevamente se observan diferencias notorias en función del departamento donde se registró el siniestro. Dicho valor de utilización media de casco de protección para motociclistas que participaron en siniestros es el más elevado de los últimos 6 años, acercándose al 80%. La diferenciación por departamento se puede ver en el gráfico siguiente.

Gráfico 45 – Uso de casco en Motociclistas participantes de siniestros de tránsito, según departamento.

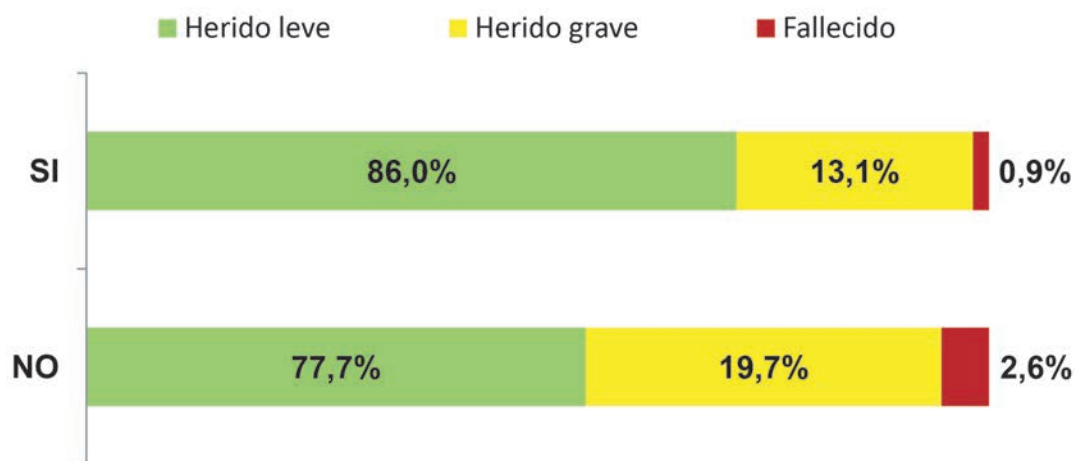


Se mantienen departamentos como Rivera y Artigas con los mejores índices, destacándose los excelentes registros de Soriano y Lavalleja que se mantienen por tercer año consecutivo por encima del 90%. Por otro lado, también se mantienen con índices bajos por tercer año consecutivo, San José, Canelones y Colonia.

Se reitera un valor anómalo en Cerro Largo, en el cual el uso de casco de protección en motociclistas que participaron en siniestros de tránsito es apenas superior a la cuarta parte del valor de uso nacional. Desde el 2012 al 2016 han fallecido en dicho departamento 46 motociclistas, siendo el valor de uso registrado en motociclistas que participaron en siniestros de tránsito inferior al 25%, lo que significa que menos de 1 de cada cuatro motociclistas que resultaron lesionados utilizaban el caso de protección.

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

Gráfico 46 – Uso del casco en Motociclistas y Gravedad de la lesión



Al igual que en años anteriores, cuando se analiza por separado la gravedad de las lesiones cuando se usa o no casco de protección, se constata un aumento de la gravedad en las consecuencias en los casos de no uso de casco en las personas involucradas en los siniestros.

Del total de motociclistas que no llevaban casco en el momento del siniestro, el 22,3% resultó herido grave o fallecido, porcentaje que se reduce al 14% en aquellos usuarios que sí usaban casco. Es decir que, la proporción de heridos graves y fallecidos en aquellos motociclistas que no usan casco de protección es casi un 60% 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 81%, mientras que en los fines de semana se reduce a un 73%, especialmente los domingos donde es inferior a ese porcentaje. En lo referido al uso del casco de protección durante los meses del año, nuevamente son los meses de verano en los cuales se observan los menores valores de utilización por motociclistas (conductor y pasajero) participantes de siniestros de tránsito.

Gráfico 47 – Uso de casco de protección en Motociclistas participantes de siniestros de tránsito, según día de la semana.

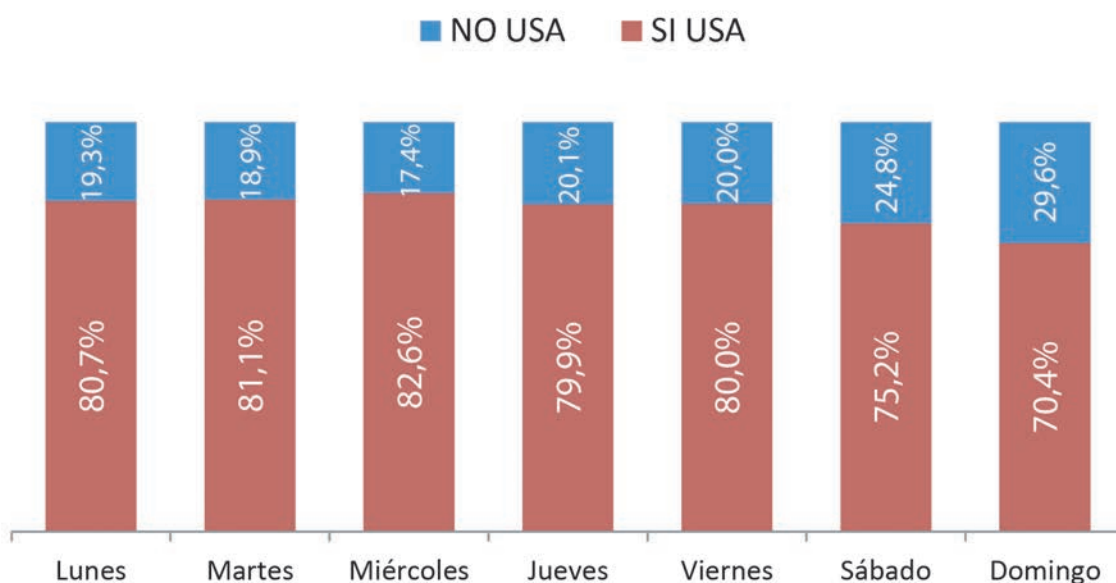
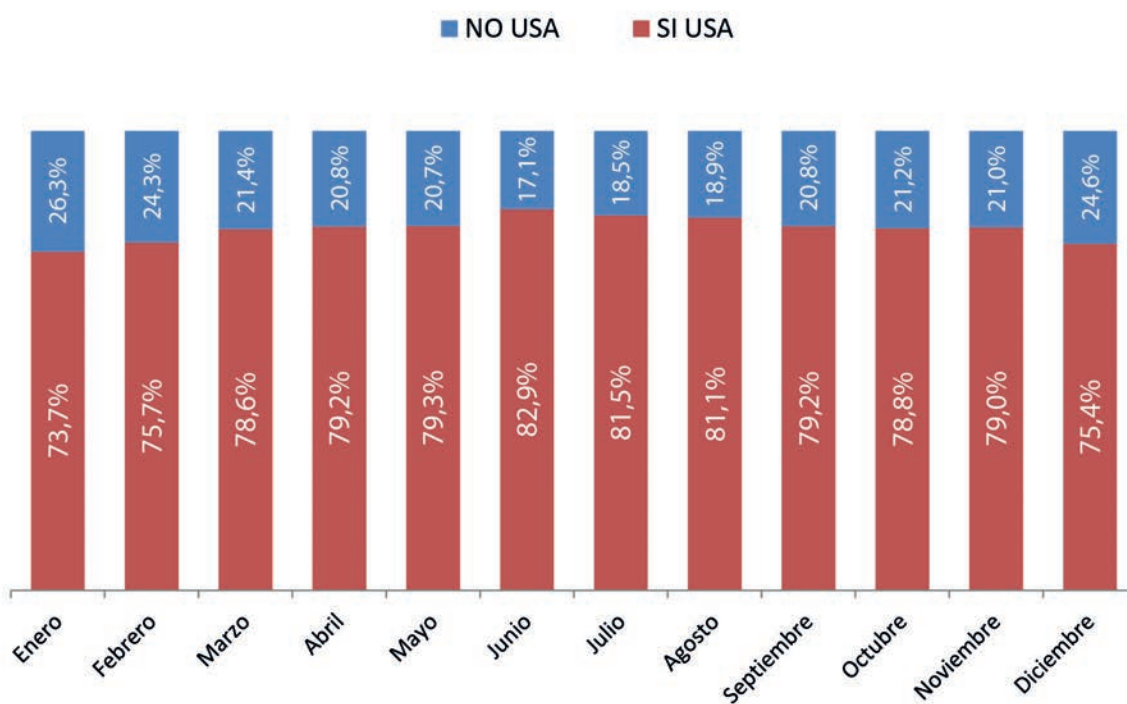
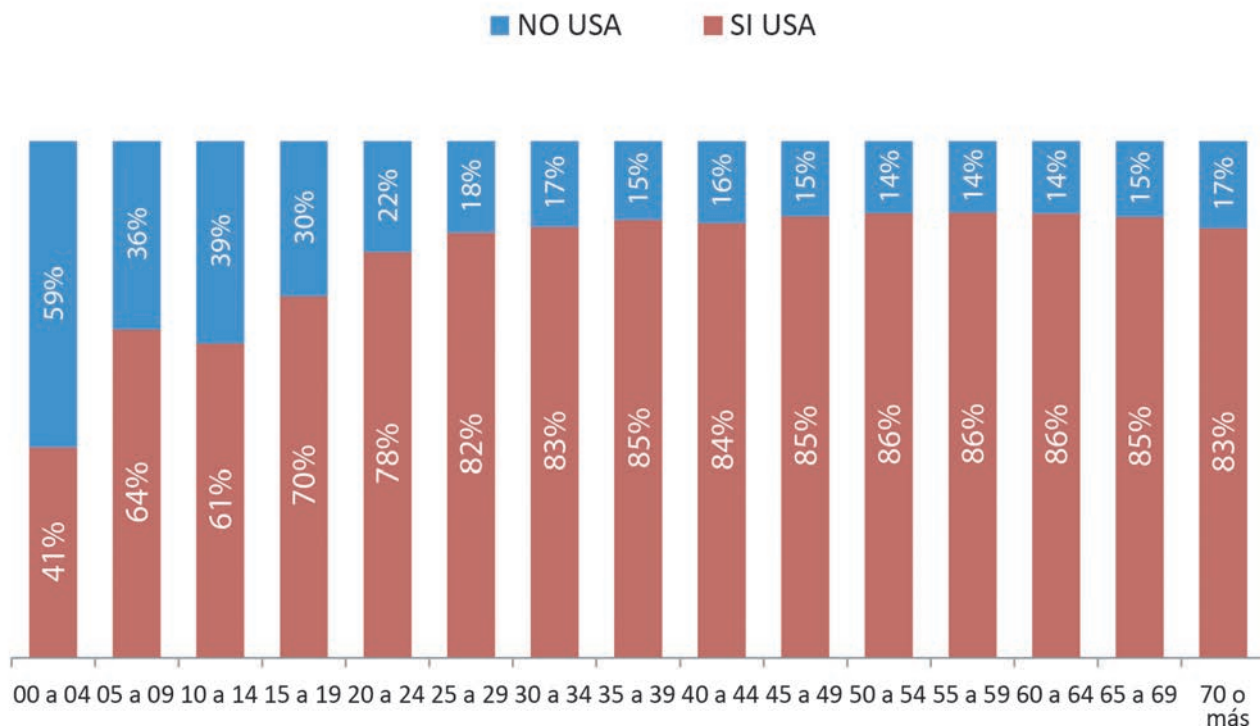


Gráfico 48 – Uso de casco de protección en Motociclistas participantes de siniestros de tránsito, según mes del año



Asociado a dicho factor de riesgo fueron los sábados cuando más motociclistas fallecieron (40) seguidos por los domingos (33). También fueron los sábados cuando más motociclistas culminaron heridos graves como consecuencia de siniestros de tránsito (460) seguidos por los viernes (412). En diciembre fue el mes en el cual fallecieron más motociclistas (26).

Gráfico 49 – Uso de casco de protección en Motociclistas participantes de siniestros de tránsito, según franja etaria



El gráfico anterior evidencia que muy pocos niños que circulaban en motocicleta como pasajeros y participaron de un siniestro de tránsito utilizaban casco de protección. A su vez, las franjas de 15 a 19 y de 20 a 24 años presentan muy bajos valores de utilización y son las de mayor incidencia porcentual en los motociclistas fallecidos.

De los motociclistas fallecidos únicamente el 56% utilizaba el casco de protección al momento del siniestro y solo 21,1% utilizaba la vestimenta de alta visibilidad al momento del impacto. Complementariamente, solo el 20% utilizaba ambos elementos de seguridad pasiva al momento del siniestro.

Conclusiones



4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En el informe anual anterior (2015) se hacía mención que nuestro país había avanzado en el abordaje integral de lo que es la Siniestralidad Vial; basados en los datos del presente informe (2016) se refuerza ese concepto.

Un descenso de casi 12% en fallecidos y de un 9,5% del total de lesionados, hace que Uruguay sea de los pocos países que estaría cumpliendo con la meta del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020 establecido por Naciones Unidas; esto no significa que estemos bien, tan solo mejor.

Por lo tanto, hay que seguir profundizando el trabajo en este sentido trazado en base a las recomendaciones de Naciones Unidas y del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial adaptados a nuestra realidad.

4.1 Conclusiones

- Continúa el descenso de la mortalidad en siniestros viales, así como también de lesionados leves y graves; a pesar del aumento del parque vehicular, venta de combustibles, millones de toneladas por kilómetro transportadas en la Red Vial Nacional.

- Se mantiene como Período Crítico de la semana el comprendido desde el viernes a las 20hs hasta el lunes a las 8hs.

- Hay un cambio considerable en lo que se refiere al lugar donde fallecen las personas. En informes anteriores los fallecidos en ciudades y caminos superaba ampliamente a los fallecidos en rutas nacionales, en 2016 prácticamente no hay diferencias.

- Desde que existe una base de datos única de registros de siniestros (SINATRAN) es la primera vez que los motociclistas no superan el 50% del total de fallecidos.

4.2 Recomendaciones

- Tener un plan de trabajo con objetivos claros, seguimiento permanente, evaluación del proceso e indicadores de resultado, todo esto en coordinación con los actores involucrados nos permite estar más cerca de alcanzar la meta de reducir en un 10% de los lesionados en cada departamento. Por esta razón, se ha diseñado el Plan Nacional Operativo de Seguridad Vial (POSEVI), un acuerdo de trabajo que suscribe UNASEV junto a las Intendencias Departamentales, Ministerio del Interior - a través de las Jefaturas de Policía - y el Ministerio de Salud - a través de las Direcciones Departamentales de Salud-. Además adhieren a éstos otros actores clave como ANEP (Administración Nacional de Educación Pública), Municipios, entre otros.

- No hay resultado favorable posible en Seguridad Vial sin control y fiscalización. Hay que seguir potenciando la figura de los agentes de tránsito (Policía Nacional de Tránsito, Inspectores de Tránsito y Policía de Tránsito) como aquellos que con su trabajo son capaces de salvar vidas en la vía.

- Los dispositivos tecnológicos de control son una herramienta fundamental para cambiar la conducta de los conductores, así está demostrado en el mundo, pero nunca deben sustituir al ser humano sino que son un complemento para desarrollar mejor la tarea.

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

ISSN: 2393-669X