

Unidad Nacional de Seguridad Vial / SINATRÁN
**Informe Preliminar
de Siniestralidad Vial 2016**

Período: 1° de enero al 20 de diciembre



Contenido

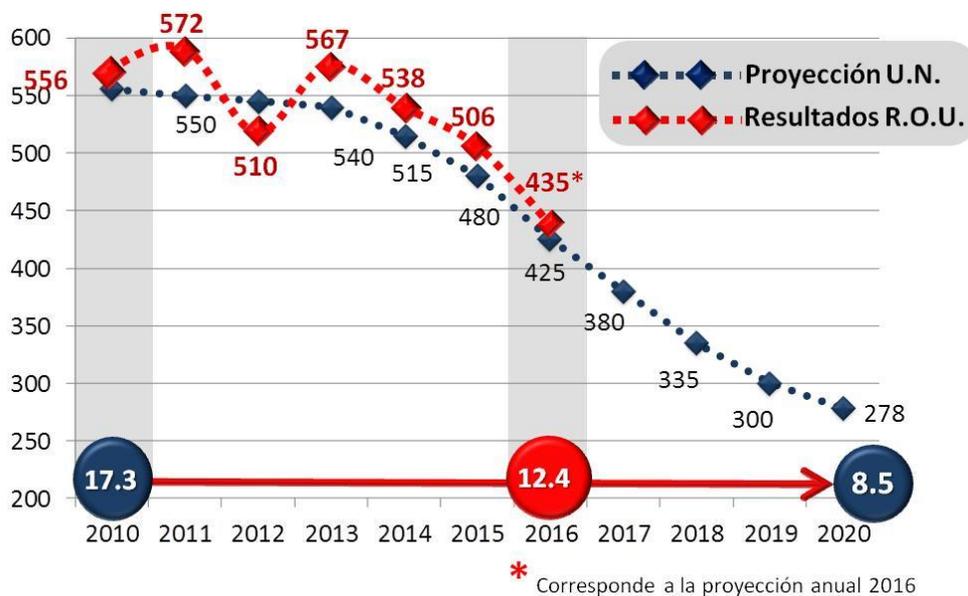
Resultados Generales.....	2
Cantidad de lesionados por año.....	3
Resultados específicos	4
A= Perfil Epidemiológico	4
B= Período Crítico.....	7
C= Factores de Riesgo	8
Conclusiones y Recomendaciones	9
NOTAS TÉCNICAS GENERALES.....	11
OBSERVACIONES GENERALES	11

Resultados Generales

El año 2016 cerrará con un descenso del 14.1% en la mortalidad por siniestros de tránsito. La menor cifra de los últimos siete años. Tal descenso en la mortalidad supera la meta establecida a principios del año en curso.

La proyección anual, tomando en cuenta la mortalidad a treinta días, estaría cerrando con **71 fallecidos menos** que el año pasado.

De esta forma, Uruguay viene cumpliendo con las metas de Naciones Unidas en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020.



La participación de Uruguay en Naciones Unidas y el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) no sólo permite incorporar recomendaciones y buenas prácticas basadas en la evidencia científica disponible, sino poder establecer las comparaciones con los países de la región y del mundo (Base de datos mundial de la Seguridad Vial – IRTAD).

En este sentido, el año 2016 impacta positivamente en el posicionamiento de Uruguay en cuanto a la aplicación de los Pilares de Acción y resultados favorables en términos de descenso de la mortalidad; lo que nos lleva a mejorar el lugar en el ranking de los países integrantes del OISEVI, según los indicadores de cantidad de fallecidos cada 100.000 habitantes y cada 10.000 vehículos.

Se registra un total de 27.115 lesionados en la proyección anual lo que representa un descenso del 10% comparado con el año pasado.

Ello significa una **disminución de 3000 lesionados**.

Cantidad de lesionados por año

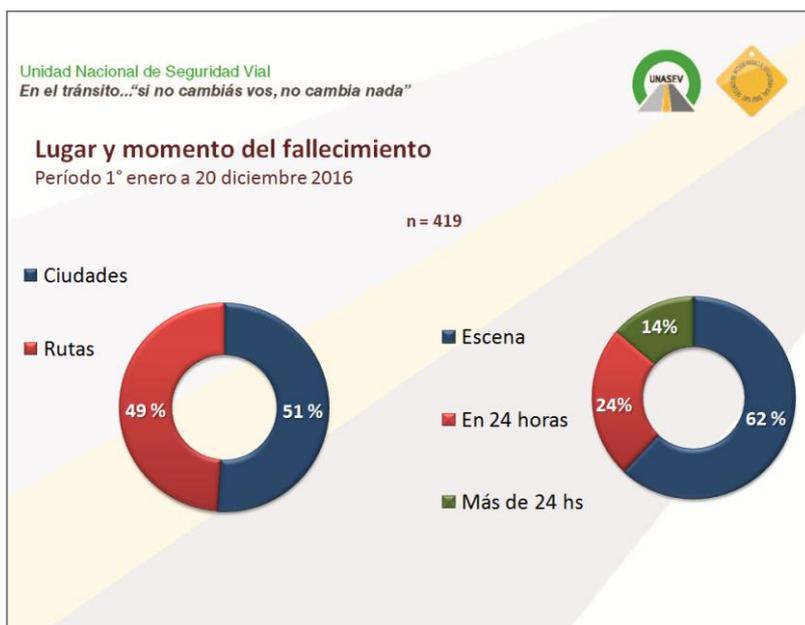


Según los informes del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y nuestra participación en la reunión de Naciones Unidas de noviembre de 2015, Uruguay se posiciona como país que cumple integralmente con las recomendaciones internacionales alcanzando las metas propuestas, lo que le permite reafirmar su liderazgo en la región.

Resultados específicos

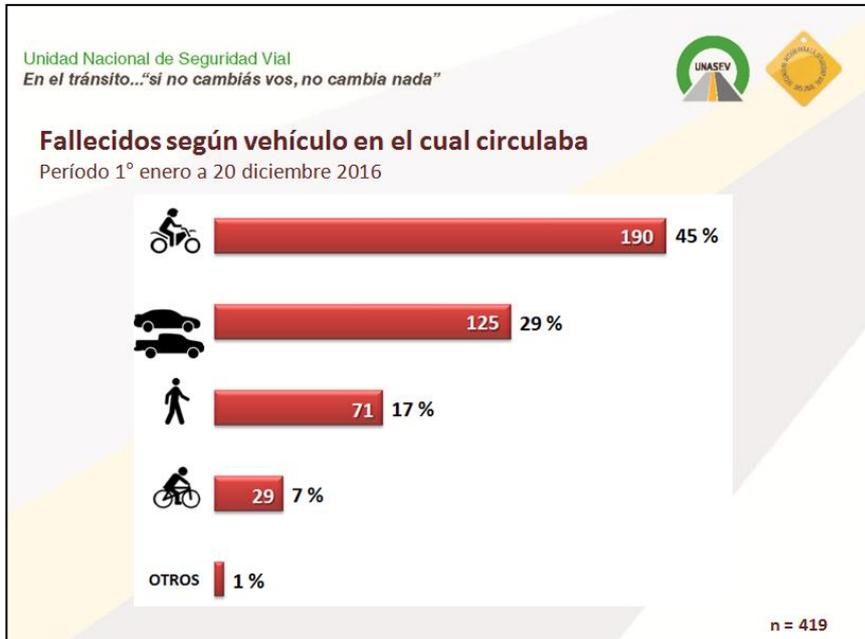
Los resultados del análisis de siniestralidad y lesividad en el tránsito revelan patrones que se mantienen y repiten año tras año.

A= Perfil Epidemiológico

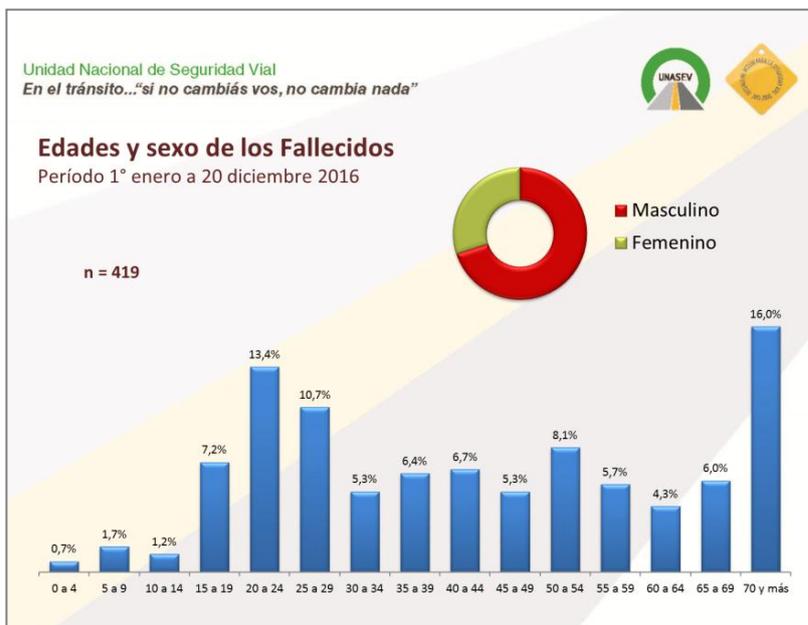


La distribución de la mortalidad según el lugar de ocurrencia ha venido sufriendo variaciones, registrándose un **descenso del orden del 30% en ciudades, debido principalmente a la disminución de los motociclistas fallecidos**. Por otro lado, se destaca el **incremento de los fallecidos que circulaban en autos y camionetas particularmente en rutas nacionales**.

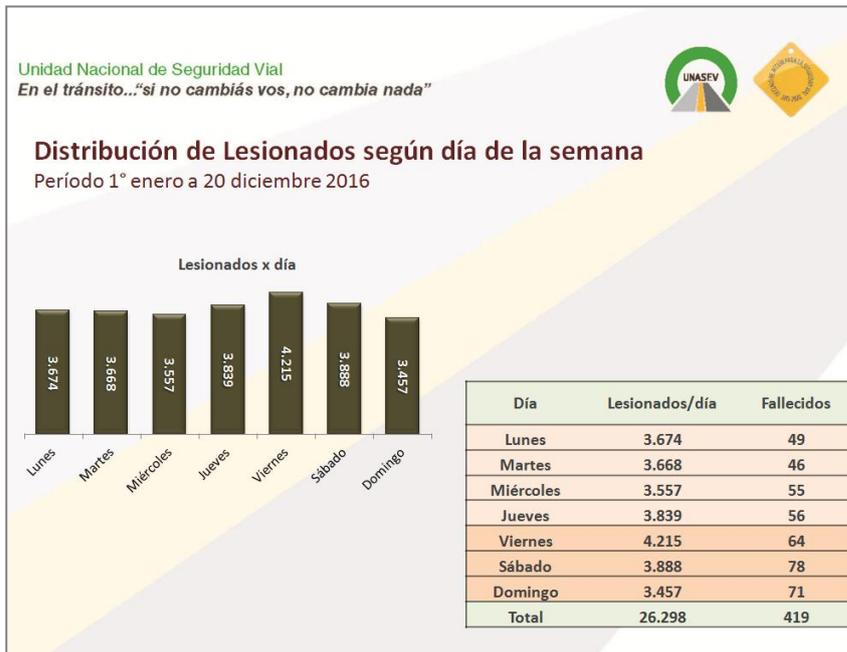
Puede afirmarse entonces que el descenso de la mortalidad global que se registra este año es a expensas de esa disminución en áreas urbanas.



La distribución de la mortalidad según el vehículo en el cual circulaba la persona fallecida, muestra que los **motociclistas, ciclistas y peatones son el grupo más vulnerable conformando casi el 70% de los fallecidos. Pero en las ciudades llega a ser el 90%.**



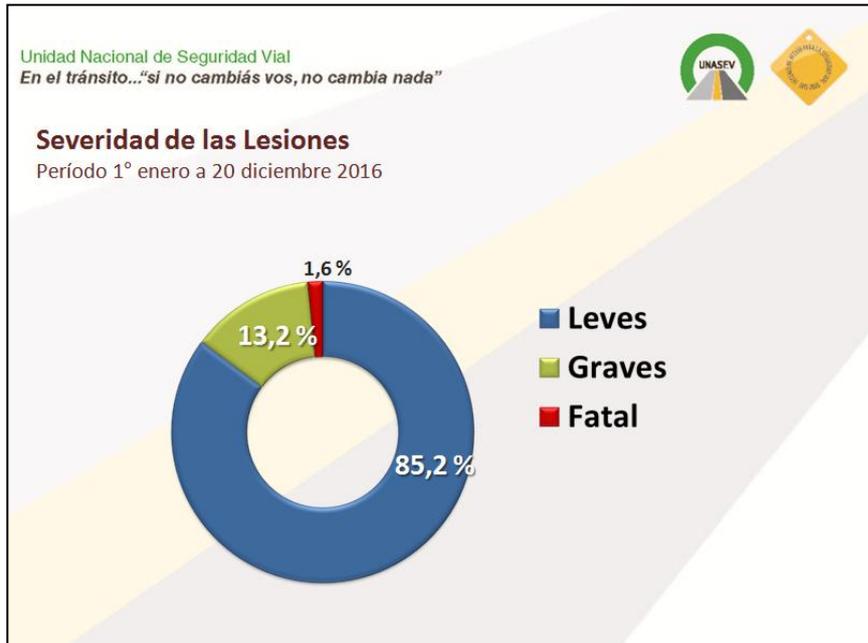
Si bien se mantiene el **grupo más numeroso de fallecidos en las edades comprendidas entre 15 y 29 años (31,3% del total)**, se observa que cuando analizamos franjas etarias de forma individualizada, **los fallecidos de más de 70 años alcanzan el 16% del total.** Casi la mitad de ellos, son peatones embestidos y la tercera parte embestidos por motos.



Se mantiene un perfil de distribución de la siniestralidad y lesividad según los días de la semana.

Se repite el “Período Crítico” desde la hora 20 del viernes hasta las 8 horas del lunes caracterizado por una alta lesividad y mortalidad predominando los días sábados. El 42% de los fallecidos ocurren durante este Período Crítico donde, coincidentemente se incrementa el riesgo.

Se mantiene una distribución regular entre la severidad de las lesiones.
El 85.2% son heridos leves, mientras que un 13.2% son heridos graves.



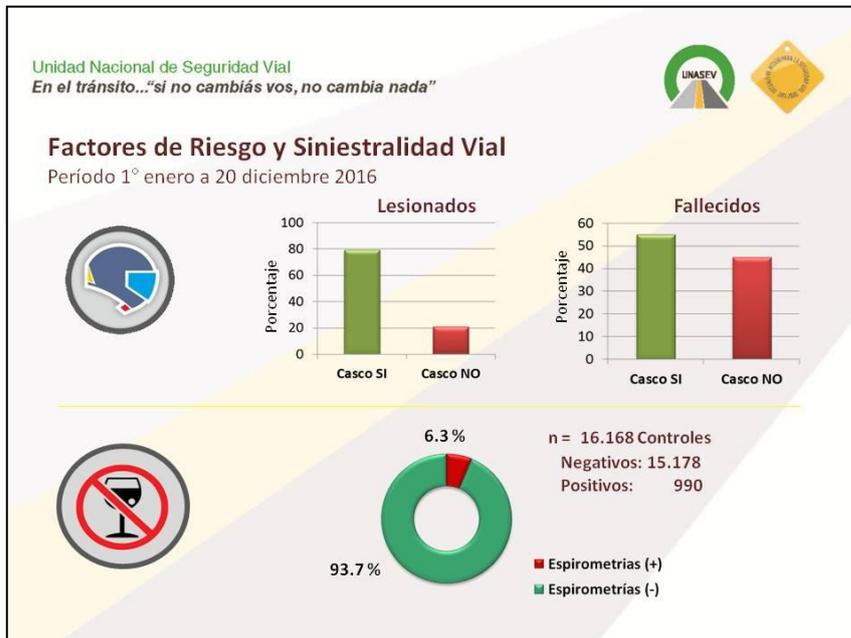
Particularmente este grupo de heridos graves son quienes consumen la mayor cantidad de días/cama de CTI, con estadías más prolongadas y costos de dos a tres veces superior a cualquier otra enfermedad.

B= Período Crítico

Particular referencia hacemos al que hemos denominado "Período Crítico" comprendido entre las 20 horas de los viernes y las 8 horas de los días lunes. Este período, que se repite año tras año, tiene un perfil bien diferente a la ocurrencia de siniestros entre los lunes y jueves.

El "Período Crítico" se caracteriza por ser el que registra la mayor mortalidad (42% de los fallecidos de toda la semana), la mayor proporción de heridos graves y el promedio de edad más bajo en lesionados. En este período casi la mitad fallecen los días sábados. Concomitantemente es el período donde se constata la menor utilización de implementos de seguridad, la mayor incidencia de alcohol-conducción y un déficit de controles y fiscalización en función de la lesividad de dicho período.

C= Factores de Riesgo



Ha habido un importante incremento en la utilización del casco protector en motociclistas en los últimos años. **En siniestros que involucran a esta población casi el 79% llevaban colocado el casco.**

Existe una clara e indiscutible asociación entre mortalidad y uso del casco, donde el 55% de los motociclistas fallecidos no llevaban su casco protector. Ello reafirma el concepto de mortalidad evitable que coincide con la evolución de los pacientes que presentan traumatismo de la cabeza (TEC¹ Grave) y que ingresan a los CTI donde la mortalidad es casi ocho veces superior a aquellos traumatizados graves que no tienen TEC.

El siguiente factor de riesgo de siniestralidad vial analizado es la asociación alcohol-conducción. En vigencia este año de la **Ley de Alcohol cero, los resultados muestran que se mantiene un nivel bajo de espirometrías positivas en el orden del 6%**. Cifra que evidencia un descenso en la cantidad de conductores que consumen alcohol y conducen vehículos.

Pese a ello, se mantiene un patrón de comportamiento diferente entre los días hábiles y los fines de semana, particularmente grave durante el "Período Crítico". Mientras que entre semana las espirometrías positivas son el 3.5% de los siniestros con lesionados, el sábado son el 11.3% (tres veces superior) y los domingos un 17.6% (cinco veces superior). Existe una clara relación entre los siniestros mortales y la presencia de alcohol en los conductores como en años anteriores.

¹ Traumatismo Encéfalo Craneano

Conclusiones y Recomendaciones



Unidad Nacional de Seguridad Vial
En el tránsito... "si no cambiás vos, no cambia nada"

UNASEV

NACIONES UNIDAS
Organización Panamericana de la Salud
Organización Mundial de la Salud
ORGANIZACIÓN REGIONAL DE AMÉRICAS

Las doce medidas que salvan vidas

- 1. Uso de cinturón de seguridad
- 2. No consumo de alcohol
- 3. Uso de luces
- 4. No uso de celular al conducir
- 5. Uso de asientos infantiles
- 6. Helicóptero de rescate
- 7. Límite de velocidad
- 8. No uso de celular al conducir
- 9. Seguridad en moto
- 10. Uso de chaleco reflectante
- 11. Servicio de ambulancia
- 12. Servicio de hospital

Lo positivo de los datos no puede hacer dejarnos de ver el camino a seguir. Para nada es un tema resuelto. Tenemos una muy alta cantidad de lesionados y la plena convicción de que es posible reducir drásticamente y en menor tiempo esas cifras.

La realidad de los datos lo muestran, allí donde las medidas que salvan vidas se controlan y observan en su cumplimiento por parte de la población, la cantidad de lesionados bajan drásticamente y lo que es muy importante e ilustrativo es que se trata de la forma más eficiente de cambiar conductas en las vía pública.

Hay diversas ciudades y departamentos que han podido disminuir la mortalidad en el tránsito a cifras comparables a las europeas en proporción a la población. Ello es posible por el compromiso de las Instituciones y sobre todo de los agentes de tránsito quienes día a día luchan para salvar vidas.



Unidad Nacional de Seguridad Vial
En el tránsito... "si no cambiás vos, no cambia nada"

La Planificación 2017

La Meta 2017:
Disminución Departamental del 10% de Lesionados y Fallecidos.

Plan Operativo de Seguridad Vial.
PUNC y Permiso por Puntos.
Mejorar la Observancia.
Nuevas Normas WP 29 Naciones Unidas.
Nuevo marco legislativo UNASEV

POSEVI

Para el año 2017 estamos proponiendo alcanzar una Meta Departamental de un descenso del 10% en la cantidad de heridos y fallecidos. Ello será posible mejorando nuestro accionar en todo el territorio nacional con el liderazgo de los Intendentes e Instituciones que hemos venido construyendo estas nuevas políticas de seguridad vial.

Hemos iniciado un camino conjunto de apoyo y utilización de herramientas de trabajo como el Plan Operativo de Seguridad Vial (POSEVI) en varios Departamentos como forma de coordinar y articular recursos para el logro de las metas propuestas.

Comisión Directiva y Equipo de Trabajo de UNASEV.

NOTAS TÉCNICAS GENERALES

- Se considera siniestro de tránsito a aquel incidente 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: Definición 3.33 UNIT – ISO 39.001:2012 Road Safety Transport).
- La fuente de la información brindada es el Sistema de Gestión de Seguridad Pública – SGSP del Ministerio del Interior – MIN, los cuales son utilizados por el Sistema de Información Nacional de Tránsito – SINATRÁN para su análisis.
- Según criterios internacionales (Organización de las Naciones Unidas – ONU, Organización Mundial de la Salud – OMS, Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial – OISEVI), **se considera persona fallecida en siniestro de tránsito aquella que muere en el lugar del siniestro o durante los 30 días siguientes al día del siniestro.**

OBSERVACIONES GENERALES

- Los datos que se presentan en este informe de siniestralidad anual preliminar corresponden al período comprendido entre el 1° de enero al 20 de diciembre del año 2016.
- Estos datos son preliminares y están sujetos a modificaciones.