Diagnóstico de Seguridad Vial 2013

URUGUAY

Elaborado por

Asociación Española de la Carretera
Elena de la Peña, Enrique Miralles y Lourdes Díaz

Banco Interamericano de Desarrollo
Alejandro Taddia, Claudia Bustamante y Yolanda Vaccaro
Índice

Introducción .......................................................................................................................... 1
Información sobre el país ....................................................................................................... 2
La situación de Uruguay en la región ...................................................................................... 3
Principales indicadores de seguridad vial en Uruguay .......................................................... 4
Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 ....... 6
Hitos de seguridad vial en Uruguay ........................................................................................ 8
Análisis DAFO y líneas de acción sugeridas .......................................................................... 9

Resumen

Al contrario que en otros países de la región, donde durante la última década se han registrado incrementos significativos de población, Uruguay muestra una evidente estabilidad demográfica, con ligeros incrementos anuales. Tras un descenso en el periodo 2000-2005, el índice de motorización presentó un aumento significativo durante el periodo 2005-2011 (55%). En cuanto a la tasa de fallecidos por cien mil habitantes, Uruguay, con una tasa de 15 fallecidos por cien mil habitantes en el año 2012, se encuentra ligeramente por debajo de la media de América Latina y el Caribe (17,2), pero alejada de la tasa media correspondiente a los países de altos ingresos económicos (8,7). Respecto a las víctimas mortales, el 56% se registran en entornos urbanos y el 44% restante en áreas rurales o interurbanas. Resulta significativo el porcentaje de usuarios vulnerables (73%) respecto del total de las víctimas mortales.
Introducción

La Estrategia de Seguridad Vial del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es considerada pionera en la región. El objetivo del Banco en este tema es liderar un proceso de cambio que permita promover acciones de seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe en busca de la reducción permanente de los altos índices de siniestralidad vial. Más de 1,2 millones de personas mueren cada año en las carreteras de todo el mundo y aproximadamente 50 millones de personas sufren lesiones no fatales. Las más recientes evaluaciones realizadas sobre la seguridad vial en América Latina y el Caribe indican que la región tiene una tasa de fallecidos por accidentes de tránsito de alrededor de 17 por cada 100.000 habitantes mientras que el promedio de los países de ingresos altos es de 8,7 por cada 100.000 habitantes. Se estima que para 2020 las cifras pueden llegar a ser de 24 por cada 100.000 habitantes. De acuerdo con las estimaciones mencionadas y proyecciones para el año 2020, América Latina y el Caribe sería la región con la tasa más alta de víctimas mortales a nivel mundial a causa de la siniestralidad vial.

La Estrategia de Seguridad Vial del BID se alinea con los cinco pilares de la “Década de Acción”, con la intención de implementar acciones concretas—y con resultados mensurables—que contribuyan a conseguir la meta de las Naciones Unidas de reducir en un 50% el número de muertes por siniestralidad vial para 2020. Específicamente, el Banco procura:

1. Fortalecer la capacidad institucional, técnica e integración de acciones entre ministerios de transporte, educación, salud, etc.
2. Impulsar una actitud de responsabilidad vial en la sociedad civil a través de campañas de comunicación.
3. Incrementar la capacidad para movilizar recursos.
4. Promover el diálogo regional e intersectorial e impulsar la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los gobiernos de la región (a través de actores multisectoriales, incluyendo ministerios de finanzas).
5. Fomentar la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas en seguridad vial.
6. Promover la regulación de los estándares de seguridad en los vehículos.

Para conseguir todos estos objetivos es preciso conocer la situación existente en la región. Por este motivo, el BID publica una colección de Informes de Diagnóstico de Seguridad Vial para los países de América Latina y el Caribe.

---

1 Diagnóstico 2006-2009 y Diagnóstico 2010-2012
Uruguay

Datos demográficos y económicos

Evolución de la población en Uruguay

Fuente: Organización de las Naciones Unidas

Evolución del Producto Interno Bruto (US$)

Fuente: Fondo Monetario Internacional

Índice de motorización

El índice de motorización (número de vehículos motorizados por cada 1,000 habitantes) experimentó un descenso durante el periodo 2000-2005, presentando una evolución ascendente desde entonces hasta el año 2011.

Parque vehículos motorizados en Uruguay: 1,604,464
(Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011)

Infraestructura viaria

Longitud Red Viaria: 77,732 kilómetros
(Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation), 2004)
Comparativa con los países de la región

Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes

Tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes

- 0 – 7,5
- 7,5 - 15
- 15 - 22
- 22 - 30

Honduras: 27,3
Uruguay: 15
Media ALC: 15,69
Guatemala: 6,5
Principales indicadores de seguridad vial en Uruguay

Siniestros con víctimas en Uruguay (2012)
22,096 siniestros con víctimas
FUENTE: UNASEV

Víctimas mortales

Evolución del número de fallecidos a 30 días

Víctimas mortales por tipo de entorno (2013)

Tasa de fallecidos por 100,000 habitantes y por millón de vehículos

Tasa de fallecidos por 100,000 habitantes
Tasa de fallecidos por millón de vehículos

FUENTE: UNASEV
Principales indicadores de seguridad vial en Uruguay

Usuarios vulnerables (2012)

El 73% de las víctimas mortales a 30 días eran usuarios vulnerables, es decir, usuarios de vehículos motorizados de 2 ó 3 ruedas, ciclistas o peatones.

Mortalidad por tipo de usuario

Fuente: UNASEV

Experiencias de éxito en Uruguay (2012)

<table>
<thead>
<tr>
<th>FACTOR HUMANO</th>
<th>FACTOR INSTITUCIONAL</th>
<th>FACTOR VEHÍCULO</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Campaña “Casco Causa Común”</td>
<td>Aprobación de la Ley de Tránsito, Seguridad Vial y Normas Complementarias</td>
<td>Maletín de seguridad vial</td>
</tr>
<tr>
<td>Programa “Alcohol y Conducción”</td>
<td>Plan de Seguridad Vial 2013</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Aplicación lúdico-educativa “Derecho a Transitar”</td>
<td>Plan Motociclistas más seguros</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en Uruguay

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial

ORGANISMO COORDINADOR: Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)

ESTRATEGIA NACIONAL: Plan de Seguridad Vial 2013

METAS: El objetivo general del Plan es reducir los fallecidos por accidentes de tránsito en un 10% respecto a los registrados en 2012

FONDOS: Financiación a través de presupuestos públicos

INDICADORES DE RESULTADOS: UNASEV lleva a cabo el análisis de la siniestralidad a través del Sistema Nacional de Análisis de Siniestros de Tránsito

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras

IDENTIFICACIÓN DE CARRETERAS PELIGROSAS: Existe experiencia en la identificación y gestión de puntos críticos en la red nacional, aunque no de manera sistemática

EVALUACIONES INDEPENDIENTES: Experiencia en la realización de inspecciones de seguridad vial en rutas nacionales

CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS SEGURAS: El Programa de Infraestructura Vial II, financiado por el BID en Uruguay persigue apoyar al financiamiento de la Dirección Nacional Vialidad (DNV) en la conservación de la red vial a su cargo, a la vez que se desarrollan sus capacidades técnicas e institucionales; mejorar las condiciones de seguridad vial en la red interurbana y contribuir al aumento de la participación del modo ferroviario en la matriz de cargas, mediante la reforma de la estructura institucional vigente.

Pilar 3: Vehículos más seguros

INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS: La Inspección Técnica Vehicular no se encuentra totalmente implantada. Es una de las acciones contempladas en el Plan de Seguridad Vial 2013
Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en Uruguay

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguras

VELOCIDAD MÁXIMA: Existencia de legislación y campañas de control

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN: Existencia de legislación y campañas de control de los tiempos de conducción de los conductores profesionales

CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN: Existencia de legislación y campañas de control

USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD: Existencia de legislación y campañas de control

USO DEL CASCO EN MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES: Existencia de legislación y campañas de control

USO DE TELÉFONOS CELULARES AL CONDUCIR: Existencia de legislación y campañas de control

FORMACIÓN VIAL: Existencia de examen teórico, práctico y reconocimiento médico (únicamente se comprueba la visión) para la obtención de la licencia de conducción

CONDUCTORES: Existencia de registro único de conductores

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes

NÚMERO DE ATENCIÓN PARA EMERGENCIAS: Existencia de teléfonos de alcance nacional (104 Bomberos, 105 Emergencia Salud Pública, 108 Emergencia Policía Caminera)

SEGURO OBLIGATORIO: Se encuentra regulado por ley
En este capítulo se presentan las cifras de fallecidos a 30 días, así como las previsiones de su evolución durante la década 2011-2020 de acuerdo con las estimaciones realizadas por la ONU en el Plan Mundial para el Decenio.
Análisis DAFO

**FORTALEZAS**
- Creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial
- Planes de Seguridad Vial integrales, con objetivos
- Fuerte marco legal en materia de seguridad vial
- Seguimiento de la siniestralidad a 30 días

**DEBILIDADES**
- Deficiencias en cuanto a la recopilación de datos de siniestralidad y análisis posterior, incluyendo los datos urbanos y los usuarios vulnerables
- No existe registro único de conductores
- Medio-escaso control del cumplimiento de las normas.
- No se han implantado de manera reglamentaria herramientas de mejora de la seguridad vial de la infraestructura, como las inspecciones y las auditorías de seguridad vial

**OPORTUNIDADES**
- La actuación en áreas urbanas podría traer consigo una importante reducción de la siniestralidad y de las víctimas consideradas usuarios vulnerables

**AMENAZAS**
- Aumento de la siniestralidad durante los últimos años
- Mayor nivel de exposición al riesgo por aumento del índice de motorización

### Líneas de acción sugeridas

**CORTO PLAZO**
- Mejorar los sistemas de recogida de datos de siniestralidad y elaborar informes anuales
- Incluir la mejora de la seguridad vial de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) como prioridad y favorecer el desarrollo de actividades específicas de seguridad vial urbana
- Asegurar la financiación de la seguridad vial
- Fortalecer el control del cumplimiento de las normas

**MEDIO PLAZO**
- Garantizar la existencia de profesionales de la seguridad vial
- Fomentar la identificación y solución de tramos de concentración de accidentes y la aplicación de inspecciones y auditorías de seguridad vial
- Impartir la educación vial en todos los centros escolares
- Asegurar el cumplimiento de la Inspección Técnica de Vehículos y apoyar la introducción de estándares de seguridad vehicular

**LARGO PLAZO**
- Promover la coordinación regional en materia de seguridad vial
- Incluir la asistencia médica tras los siniestros en las políticas viales
- Creación del Registro Único de Condutores
- Fomentar la investigación y el desarrollo en seguridad vial