



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



Uruguay

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.

Copyright © 2015. Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra está bajo una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada (CC-IGO BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando crédito al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI. El uso del nombre del BID para cualquier fin que no sea para la atribución y el uso del logotipo del BID, estará sujeta a un acuerdo de licencia por separado y no está autorizado como parte de esta licencia CC-IGO.

Notar que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa. Banco Interamericano de Desarrollo. Todos los derechos reservados



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 Caribe¹ 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 Acción²”, 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.

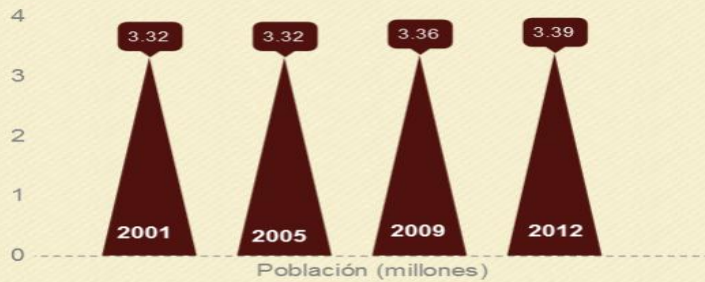
¹ Diagnóstico 2005-2009 y Diagnóstico 2010-2012

² Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Uruguay

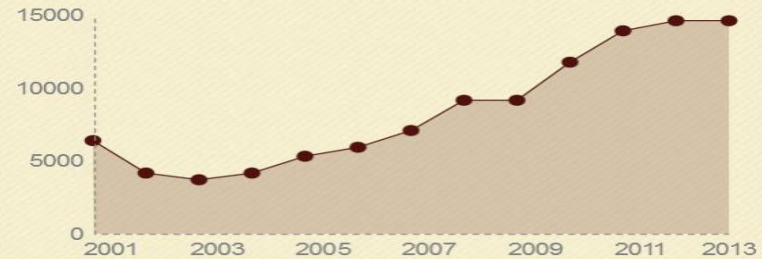


Datos demográficos y económicos



Evolución de la población en Uruguay

Fuente: Organización de las Naciones Unidas



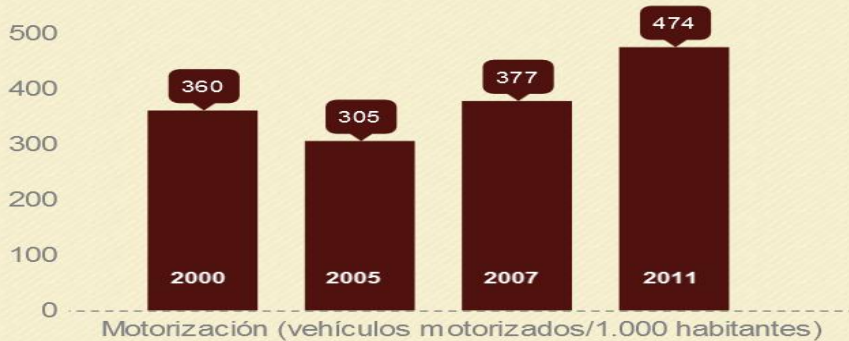
Producto Interno Bruto Per Cápita (US\$)

Fuente: Fondo Monetario Internacional



Evolución del Producto Interno Bruto (%)

Fuente: Banco Central de Uruguay



Evolución del índice de motorización en Uruguay

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

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

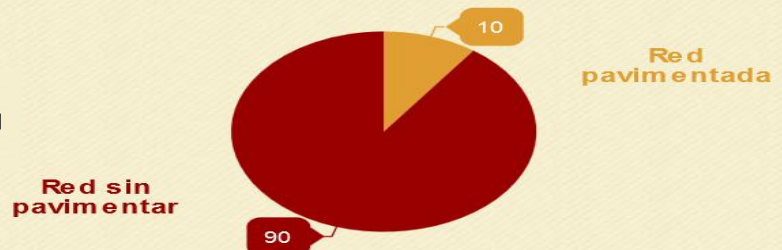


Parque vehículos motorizados en Uruguay: 1.604.464
(Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011)

Infraestructura viaria

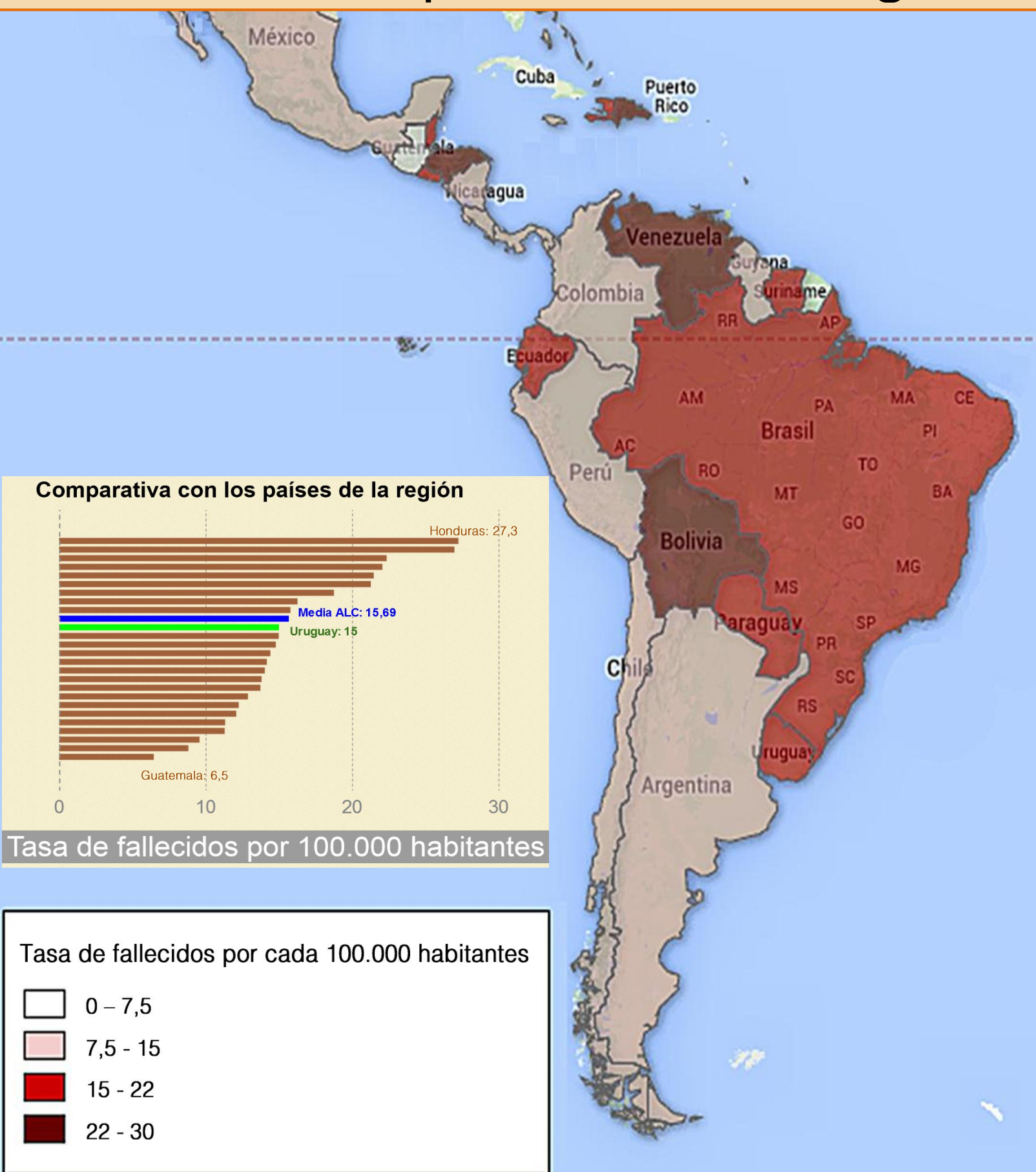


Longitud Red Viaria: 77.732 kilómetros
(Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation), 2004)



Red viaria pavimentada en Uruguay (2004)

Situación comparativa en la región



Principales indicadores de seguridad vial en Uruguay

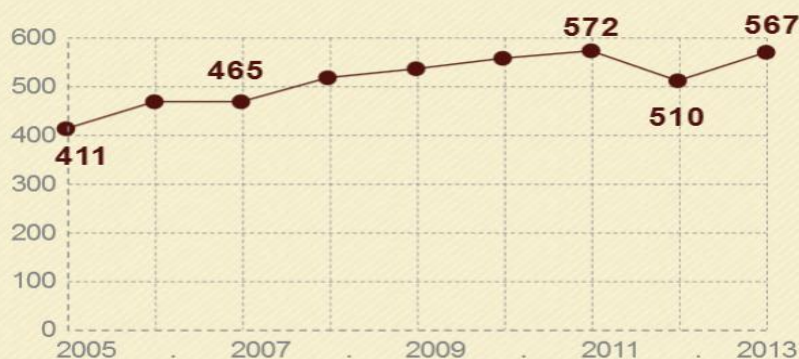
Siniestros con víctimas en Uruguay (2012)



22.096 siniestros con víctimas

FUENTE: UNASEV

Víctimas mortales



Evolución del número de fallecidos a 30 días

Fuente: UNASEV



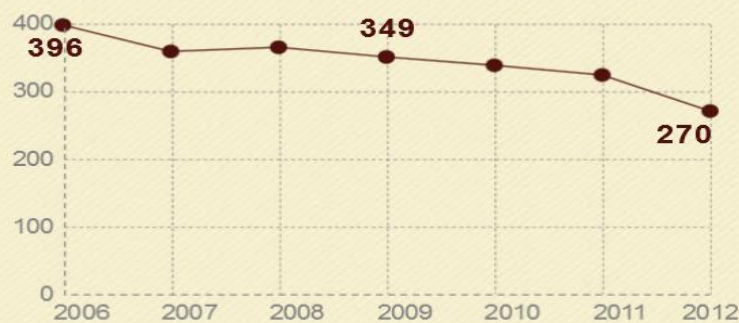
Víctimas mortales por tipo de entorno (2013)

Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes y por millón de vehículos



Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes

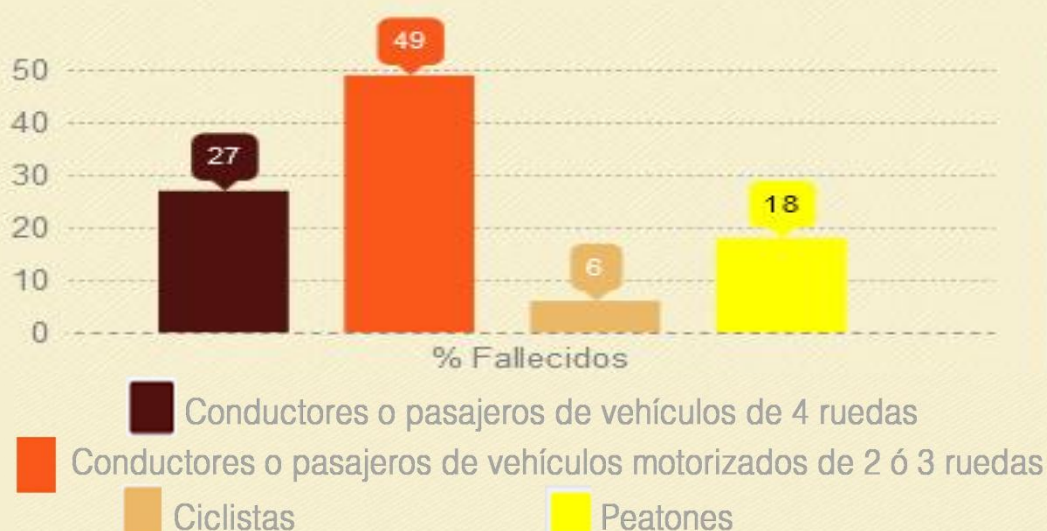
Fuente: UNASEV



Tasa de fallecidos por millón de vehículos

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)

FACTOR HUMANO

Campaña "Casco Causa Común"
Programa "Alcohol y Conducción"
Aplicación lúdico-educativa "Derecho a Transitar"

FACTOR INSTITUCIONAL

Aprobación de la Ley de Tránsito, Seguridad Vial y Normas Complementarias
Plan de Seguridad Vial 2013
Plan Motociclistas más seguros

FACTOR VEHÍCULO

Maletín de seguridad vial

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



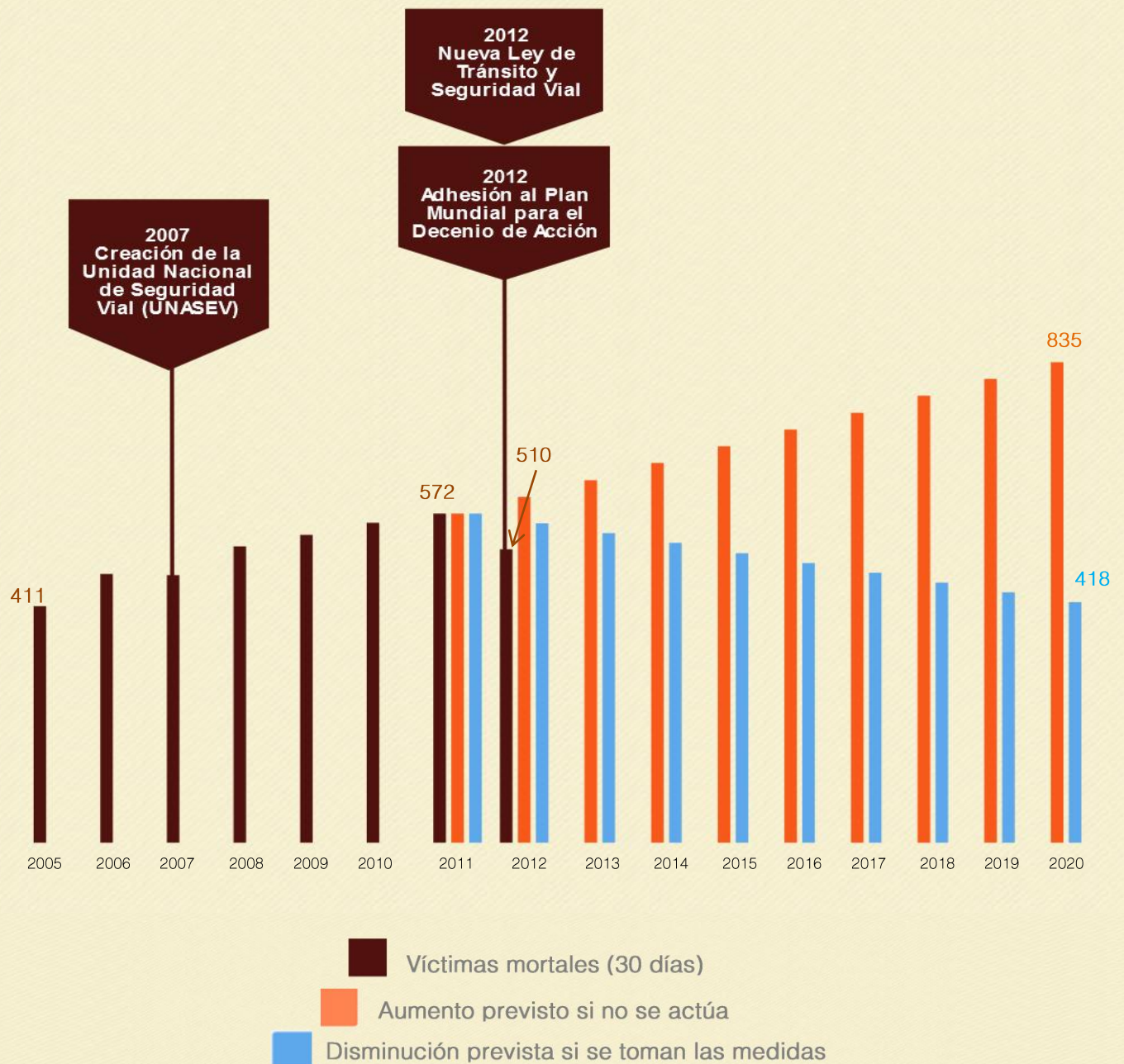
NÚMERO DE ATENCIÓN PARA EMERGENCIAS: Existencia de teléfonos de alcance nacional (104 Bomberos, 105 Emergencia Salud Pública, 108 Emergencia Policía Caminera)



SEGURO OBLIGATORIO: Se encuentra regulado por ley

Hitos de seguridad vial en Uruguay

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.



Evolución de víctimas mortales a 30 días

Análisis DAFO



Líneas de acción sugeridas





Banco Interamericano de Desarrollo
Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente
División de Transporte
Estrategia de Seguridad Vial

1300 New York Avenue N.W.
Washington D.C. 20577 USA
Tel. (202) 623-1000
Fax (202) 623-3096
www.iadb.org/seguridadvial