

ADAPTACIÓN DEL PLAN QUINQUENAL DE SEGURIDAD VIAL - UNASEV

CON LOS APORTES RECIBIDOS DEL PLAN GLOBAL DE SEGURIDAD VIAL
DE NACIONES UNIDAS



Uruguay
Presidencia



Unidad Nacional
de Seguridad Vial

ÍNDICE

MARCO TEÓRICO	2
MEDIDAS	5
Medidas para el transporte multimodal y la planificación del uso del territorio	5
Medidas recomendadas para mejorar la seguridad de la infraestructura vial.....	6
Medidas recomendadas para garantizar la seguridad del vehículo	7
Medidas recomendadas para velar por el uso seguro de las vías de tránsito.....	8
Medidas recomendadas para mejorar la respuesta tras las colisiones.....	9
Gestión de la seguridad vial - coordinación vertical y horizontal	12
Primer decenio de acción 2010-2020.....	13
Segundo decenio de acción 2021-2030.....	13
GRÁFICOS Y TABLAS.....	14
Evolución de la tasa de lesividad c/100.000 hab. Período 2011-2022	15
Evolución de la tasa de mortalidad c/100.000 hab. Período 2011-2022.....	15
Evolución de la tasa de siniestralidad cada 10.000 vehículos. Período 2011-2022.....	16
Tabla Fallecidos según vehículo y jurisdicción.....	16
Participación de fallecidos según vehículo.	17
Participación de fallecidos según sexo por grupo etario	17
Participación de fallecidos en siniestros de tránsito en el período crítico por jurisdicción	18
Participación de fallecidos según el momento de ocurrencia del deceso	18
DEFINICIONES – GLOSARIO	19
Siniestro de tránsito	19
Heridos	19
Fallecidos	19
Lesionados	19
Tasa de Mortalidad.....	19
Tasa de Lesividad	19
Tasa de Siniestralidad	20
PLAN NACIONAL	21
Objetivo general	21
Objetivos específicos	21
Metodología:	24
Indicadores de Gestión.....	25
Método de ejecución para el cumplimiento de los indicadores	26
Metas de acuerdo a los pilares de acción.....	30
BIBLIOGRAFÍA	32

MARCO TEÓRICO

Si bien se ha reconocido a la siniestralidad como un problema de salud pública, se necesitan redoblar esfuerzos a nivel interministerial para poder cumplir con los objetivos y metas planteados en el “Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial” propuestos por la Organización Panamericana de la Salud (en adelante OPS). Por lo tanto, se requiere el compromiso permanente de todo el sistema político de nuestro país, a través de la inclusión de esta temática tanto en las diferentes agendas políticas, como en los planes de trabajo técnico a nivel nacional y departamental.

Es imperativo reducir la morbimortalidad en nuestro país, no solo por los costos en vidas que se producen, sino también por el gran problema que genera en discapacidad y años de calidad de vida perdidos para la sociedad. Aunque las víctimas del siniestro de tránsito y sus familias son las más afectadas, tanto económicamente como emocionalmente, este último costo es tan personal como incuantificable.

La seguridad vial como política de estado se vuelve necesaria y es una obligación ética para cualquier sociedad que quiera paliar y solucionar este grave problema.

A nivel mundial, los siniestros en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles, estimándose alrededor de 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad en niños y jóvenes en todo el mundo. (1)

“Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período”. (1)

Ante los diferentes avances y nuevas formas de movilidad, se deben prevenir aquellos factores que inciden directamente en la mortalidad y lesividad, especialmente

considerando que para el año 2030 aproximadamente el 70% de la población mundial vivirá en entornos urbanos. Como resultado, la demanda de movilidad urbana excederá la capacidad de los sistemas que dependen en gran medida de vehículos privados, como automóviles y motocicletas.

Estos cambios buscan evitar que sigan ocurriendo defunciones o traumatismos, lo cual requerirá una vigilancia y adaptación constante para planificar la mejora continua que buscamos. Debemos situar la seguridad en el centro de nuestros esfuerzos, para que la movilidad segura se convierta automáticamente en un derecho humano. (1)

Por este motivo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) promueve una serie de medidas para fomentar un enfoque sobre sistemas seguros:



¿QUÉ MEDIADAS?



¿CÓMO APLICARLAS?



¿A QUIÉN CORRESPONDE?



Este organismo elaboró una serie de recomendaciones que se mencionan a continuación, abordando los diferentes aspectos de este plan mundial:

MEDIDAS

MEDIDAS PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL Y LA PLANIFICACIÓN DEL USO DEL TERRITORIO

1. Aplicar políticas que promuevan el diseño urbano compacto.
2. Establecer políticas que reduzcan la velocidad y den prioridad a las necesidades de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.
3. Promover el desarrollo orientado al tránsito para concentrar los desarrollos urbanos y comerciales alrededor de los nodos de transporte masivo.
4. Ubicar estratégicamente, cuando sea factible, las viviendas públicas, subsidiadas y de trabajadores para proporcionar un acceso conveniente a los servicios de transporte de alta capacidad.
5. Desalentar el uso de vehículos privados en zonas urbanas de alta densidad por medio de restricciones a los usuarios de vehículos de motor, de otros vehículos y de la infraestructura vial, y proporcionar alternativas que sean accesibles, seguras y fáciles de usar, como caminar, ir en bicicleta, autobuses y tranvías.
6. Facilitar la conectividad intermodal entre el tránsito y los planes de uso compartido de bicicletas en las principales paradas de tránsito y crear conexiones de transporte para desplazamientos en bicicleta y a pie que reduzcan el tiempo total de viaje.
7. Establecer redes de transporte (o reconstruir las existentes) para garantizar que los modos de desplazamiento no motorizados sean tan seguros como los motorizados y, lo que es más importante, satisfagan las necesidades de movilidad de todas las edades y capacidades.
8. Promover la comercialización positiva y el uso de incentivos como la participación de los empleadores en los costos de los abonos del transporte público. (1)

MEDIDAS RECOMENDADAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

1. Establecer clasificaciones funcionales y criterios de desempeño de seguridad deseados para cada grupo de usuarios de las vías de tránsito a nivel geográfico de la planificación del uso del territorio y del corredor vial.
2. Revisar y actualizar la legislación y las normas de diseño locales que tengan en cuenta la función de las vías de tránsito y las necesidades de todos sus usuarios, y para zonas específicas.
3. Especificar una norma técnica y un objetivo de clasificación por estrellas para todos los diseños vinculados a cada usuario de red vial, y el criterio de desempeño deseado en materia de seguridad en esa ubicación.
4. Establecer reglamentos para el uso de la infraestructura que garanticen el cumplimiento lógico e intuitivo del entorno de velocidad deseado (por ejemplo, límite de 30 km/h en centros urbanos; de ≤ 80 km/h en carreteras rurales con línea discontinua; de 100 km/h en autovías).
5. Realizar auditorías de seguridad vial en todos los tramos de las nuevas carreteras (estudio previo de viabilidad mediante un diseño detallado) y llevar a cabo evaluaciones utilizando expertos independientes y acreditados para garantizar un criterio mínimo de tres estrellas o mejor para todos los usuarios de la carretera.
6. Identificar el riesgo de colisión (en que los datos de la colisión sean fiables) y realizar evaluaciones e inspecciones de seguridad proactivas en la red sometida a examen centrándose en las necesidades pertinentes de los usuarios de la vía de tránsito, según corresponda.
7. Establecer un objetivo de desempeño de las vías de tránsito para cada usuario basado en los resultados de la inspección con parámetros de medición claros en relación con las características de la vía (por ejemplo, dotación de aceras). (1)

MEDIDAS RECOMENDADAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DEL VEHÍCULO

- Instaurar normas de seguridad armonizadas de alta calidad para vehículos de motor nuevos y usados, cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, incluidas las que aborden:
 - La colisión frontal y lateral, para garantizar que los ocupantes estén protegidos;
 - Los cinturones de seguridad y el anclaje de cinturones de seguridad para todos los asientos a fin de garantizar su instalación en los vehículos durante el proceso de fabricación y montaje;
 - Los sistemas de anclaje de dos puntos ISOFIX para la sujeción de la silla del bebé al asiento, conectados directamente al bastidor del vehículo para evitar su uso incorrecto;
 - El control electrónico de la estabilidad para evitar derrapes y pérdidas de control en casos de sobreviraje o subviraje;
 - El frenado de emergencia avanzado para reducir las colisiones;
 - La protección de los peatones para reducir la gravedad del impacto con un vehículo de motor;
 - Los cascos de motocicleta certificados de acuerdo con las normas internacionales armonizadas;
 - El sistema de frenos antibloqueo y las luces de circulación diurna para motocicletas;
 - Los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad para ayudar a los conductores a mantener los límites de velocidad; y
 - Los sistemas eCall o de llamada de emergencia por accidentes (AECS) para activar una respuesta de emergencia mediante un sensor en el vehículo.Asegurarse de que se mantengan normas de seguridad armonizadas y de alta calidad durante todo el ciclo de vida del vehículo. (1)

- Esto se puede hacer, por ejemplo, mediante:
 - Sistemas obligatorios de certificación y matriculación de vehículos nuevos y usados basados en los requisitos de seguridad establecidos y combinados con inspecciones periódicas;
 - Reglamentos para la exportación e importación de vehículos usados que se acompañen de inspecciones en los puntos de entrada y salida, y de la inspección técnica periódica obligatoria de los vehículos; y
 - La promoción de la demanda de vehículos más seguros mediante el fomento de programas independientes de evaluación de automóviles nuevos. (1)

MEDIDAS RECOMENDADAS PARA VELAR POR EL USO SEGURO DE LAS VÍAS DE TRÁNSITO

- Promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial:
 - Establecer límites de velocidad máxima teniendo en cuenta el tipo y función de las vías de tránsito.
 - Establecer límites de concentración de alcohol en sangre (BAC, por su sigla en inglés) para prevenir la conducción peligrosa (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores inexpertos y profesionales.
 - Exigir el uso de dispositivos de protección (cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos).
 - Restringir el uso de dispositivos electrónicos manuales mientras se conduce.
 - Establecer un organismo específico encargado de hacer cumplir la ley, proporcionar formación y garantizar el equipo adecuado para las actividades de aplicación de la ley.

- Establecer normas de circulación y requisitos para el permiso de conducción:
 - Establecer y actualizar periódicamente las normas de circulación y los códigos de conducta para los usuarios de las vías de tránsito.
 - Proporcionar información y educación sobre las normas de circulación.
 - Establecer requisitos mínimos de edad y visión para los conductores.

- Aplicar pruebas basadas en competencias para los permisos de conducción y para la obtención gradual de dichos permisos para conductores noveles.
 - Establecer límites para el tiempo máximo de conducción y los períodos mínimos de descanso para los conductores profesionales.
 - Imponer el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los operadores de vehículos de motor. (1)
- Garantizar que la infraestructura vial tenga en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y esté diseñada para propiciar comportamientos seguros, mediante:
 - la señalización vial clara y marcas viales que sean intuitivas;
 - el uso de rotondas y diseños para pacificar el tráfico, como badenes;
 - la separación física de los usuarios de la vía, incluido el uso de carriles protegidos para bicicletas y zonas exclusivas para peatones. (1)
 - Utilizar las características y tecnologías de seguridad del vehículo para apoyar comportamientos seguros, mediante:
 - Cinturones de seguridad automáticos y alertas de cinturones de seguridad;
 - Asistencia inteligente de control de velocidad;
 - Tecnologías para desactivar los mensajes de texto u otras formas de distracción mientras se conduce. (1)

MEDIDAS RECOMENDADAS PARA MEJORAR LA RESPUESTA TRAS LAS COLISIONES

- Establecer un mecanismo para activar la respuesta tras las colisiones:
 - Un único número de teléfono de emergencia con cobertura nacional.
 - Un mecanismo de coordinación para ejecutar la respuesta (bomberos, policía, ambulancia). (1)

Es importante resaltar también que en la UNASEV se ha estado trabajando en la respuesta psicológica a las víctimas después de los siniestros, un aspecto que no se encuentra incluido en el último plan de la OPS.

Dentro de las medidas que incluimos en nuestra planificación se encuentran:

- La actualización de la “Guía de orientación y recursos para ciudadanos afectados por siniestros de tránsito”, donde se incluyen el pool de prestaciones que cuenta nuestro estado (nuclea a varios ministerios y organismos) los que dan respuesta a aquellos ciudadanos afectados por este flagelo. Esta Guía fue elaborada en el año 2016 y en su nueva versión pretende ser más accesible y contar con la difusión a través de los nuevos avances en las TICS.
- Crear un número telefónico con personal calificado para dar respuesta que incluye: contención y orientación psicológica y jurídica a las víctimas de siniestros viales.
- Trabajar de forma interinstitucional con las posibles “víctimas terciarias” que son los diversos intervinientes en emergencia: Policía, Bomberos, Inspectores, Personal sanitario de Emergencia y Policía Técnica.
- Fortalecer la capacidad de respuesta entre quienes intervienen en ella y no son expertos (profesionales no médicos):
 - Proporcionar capacitación básica en materia de servicios médicos de emergencia a diferentes actores como: Conductores de taxis y Transporte público, Policías, Bomberos, etc.
 - Promulgar la ley del buen samaritano para garantizar la protección quienes intervienen en la respuesta y son inexpertos.
- Fortalecer la atención médica profesional:
 - Establecer registros de traumatismos en los establecimientos de atención de salud para recopilar información sobre la causa de la lesión y las intervenciones clínicas.
 - Reforzar la capacidad de atención/servicios prehospitalarios, hospitalarios y de rehabilitación, y establecer un conjunto básico de servicios de atención de emergencia para cada nivel del sistema de salud.
 - Garantizar el acceso las 24 horas del día, independientemente de la capacidad de pago, a los servicios quirúrgicos y de cuidados críticos dotados de personal y equipados.

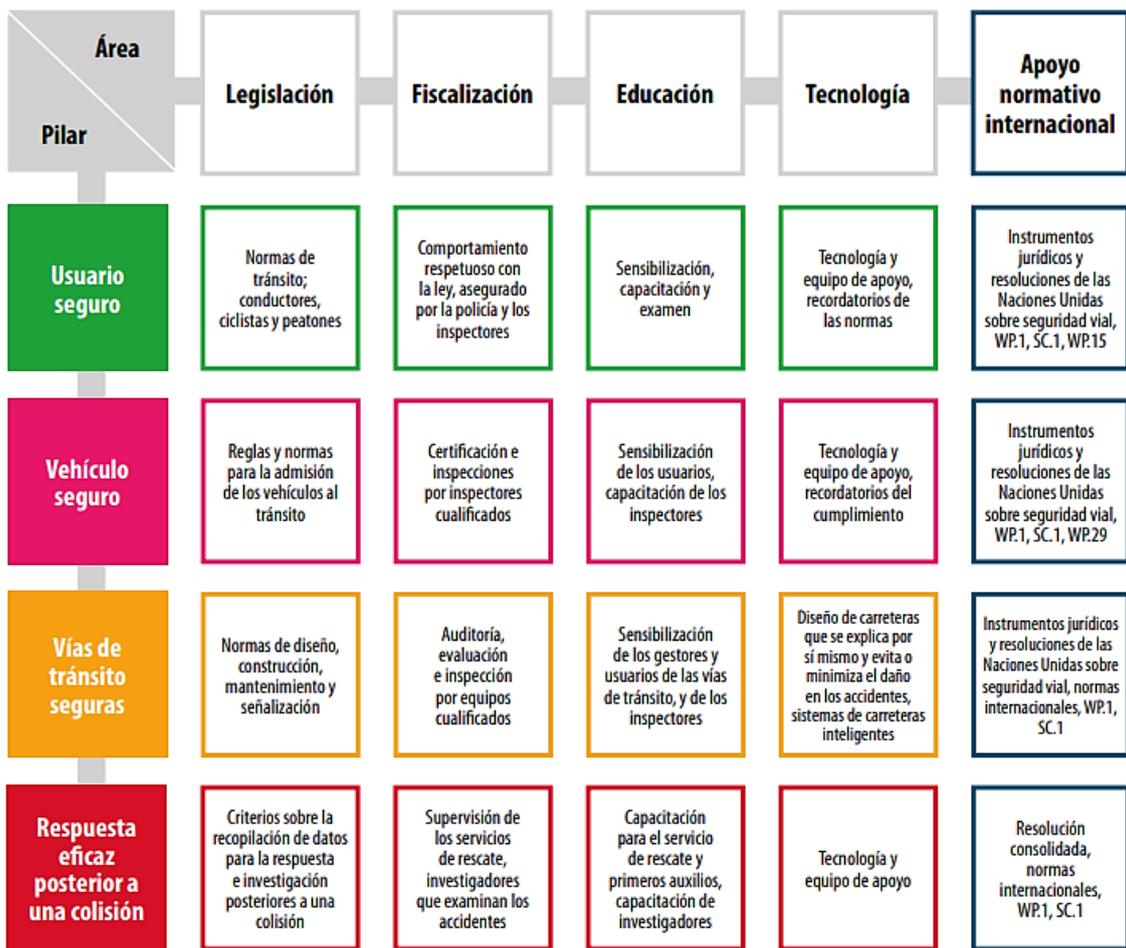
- Proporcionar servicios de recuperación, rehabilitación para prevenir la discapacidad permanente y fortalecer la atención psicológica inmediata por fallecimiento que ya forma parte de una prestación mutual obligatoria en nuestro Sistema Nacional Integrado de Salud (SNIS). (1)
- Establecer requisitos multidisciplinarios de investigación posterior a la colisión:
 - Instar a investigar las colisiones con víctimas graves y mortales para fundamentar las estrategias de prevención y proporcionar una respuesta judicial eficaz a las víctimas y sus familias.
 - Establecer mecanismos de coordinación para la investigación posterior a una colisión y el intercambio de datos por parte de los sectores pertinentes.
 - Establecer mecanismos de financiación adecuados, como los planes de seguro de los usuarios de las vías de tránsito (por ejemplo, responsabilidad obligatoria de terceros).
 - Proporcionar apoyo social, judicial y, cuando corresponda, financiero a las familias en duelo y a los sobrevivientes Y poder valorar el trauma y el impacto derivado por la discapacidad o la pérdida de un ser querido es algo relevante para poner ubicar el drama de la siniestralidad de forma integral.(1)

De la coordinación internacional, estatal y la integración de la sociedad en sus diversas organizaciones, así como la participación de la academia con sus recomendaciones y experiencia, junto con la integración del sector privado, cada país debe adaptar estas recomendaciones según sus prioridades, capacidades y financiamiento.

Es importante promover el desarrollo de planes locales que armonicen con el plan nacional y, a su vez, con el plan mundial. A través de la coordinación y gestión de esfuerzos y recursos, cada comunidad podrá obtener resultados posibles y adecuados a su entorno, lo cual contribuirá a mejorar la convivencia social y la seguridad vial.

La importancia y el nivel de prioridad asignados por cada país se reflejarán en la estructura establecida para contener este problema. Tratemos de seguir las recomendaciones y pilares sugeridos aquí a fin de que cada país tenga su propio plan y medidas adaptadas a su realidad.

Gestión de la seguridad vial - coordinación vertical y horizontal



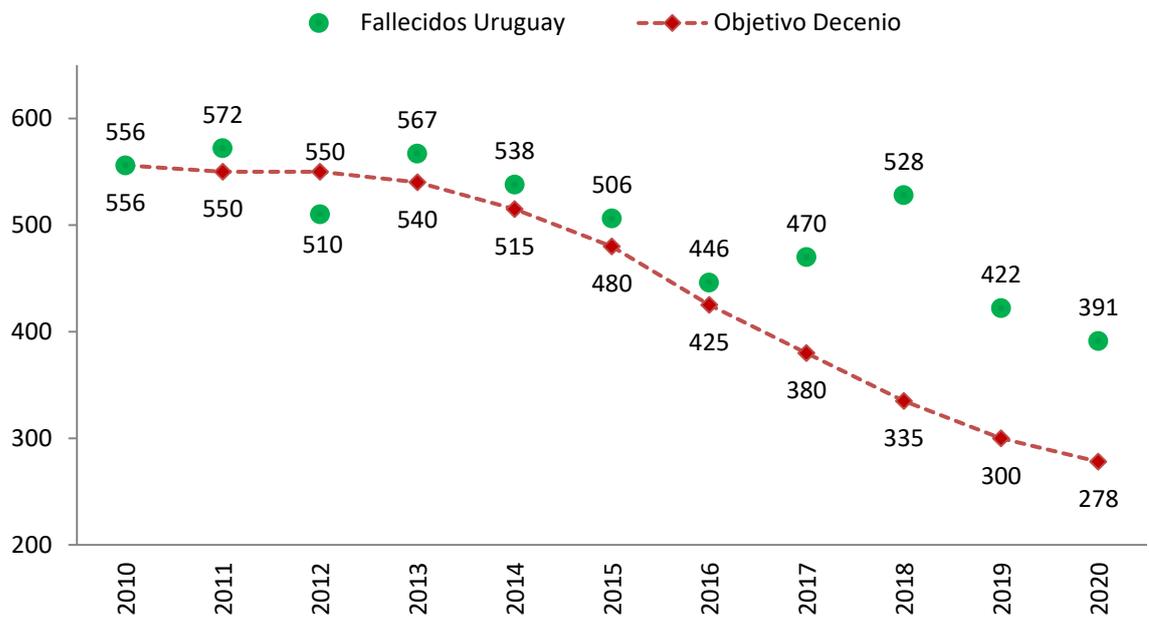
En Uruguay, no podemos escapar de la realidad de la siniestralidad vial, por lo que es necesario esforzarnos por cumplir con las metas establecidas para el Decenio de Acción para la seguridad vial 2021-2030 (ONU).

Desde el año 2011, Uruguay se compromete a alcanzar la meta establecida por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (ONU).

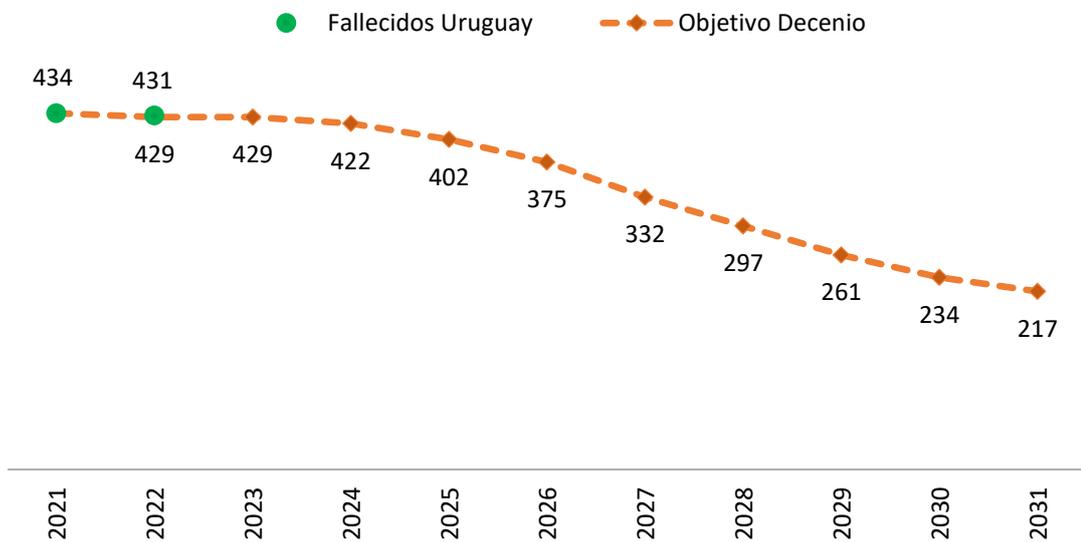
La meta en cuestión establece que, en el lapso de 10 años, la cantidad de fallecidos por siniestros de tránsito en ese año sea la mitad de los registrados en el año 2010.

Al finalizar el período de Decenio de Acción, se observa que la baja en la cantidad de fallecidos alcanzó el 30% (variación 2010-2020), ayudado por el efecto que la pandemia de COVID-19 tuvo sobre la movilidad de las personas.

Primer decenio de acción 2010-2020



Segundo decenio de acción 2021-2030



Durante el período comprendido entre 2015 y 2018, se observaron aumentos en la tasa de mortalidad, lo que requirió esfuerzos para corregir esa tendencia. Actualmente, la tasa de mortalidad se sitúa en 12 por cada 100,000 hab., lo cual aún no es satisfactorio, ya que nuestro objetivo es alcanzar la meta propuesta por la OMS.

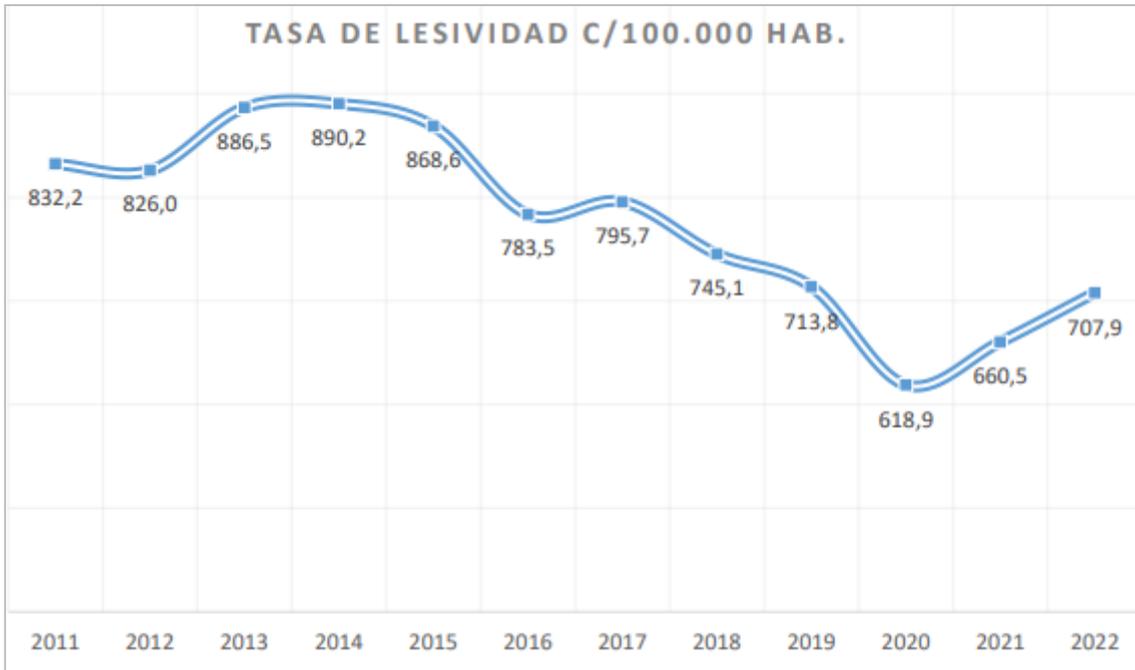
Si bien en el período de 2021 a 2022 parece haber una mejora en la tendencia, el tiempo transcurrido es demasiado corto como para confirmar esta tendencia.

GRÁFICOS Y TABLAS

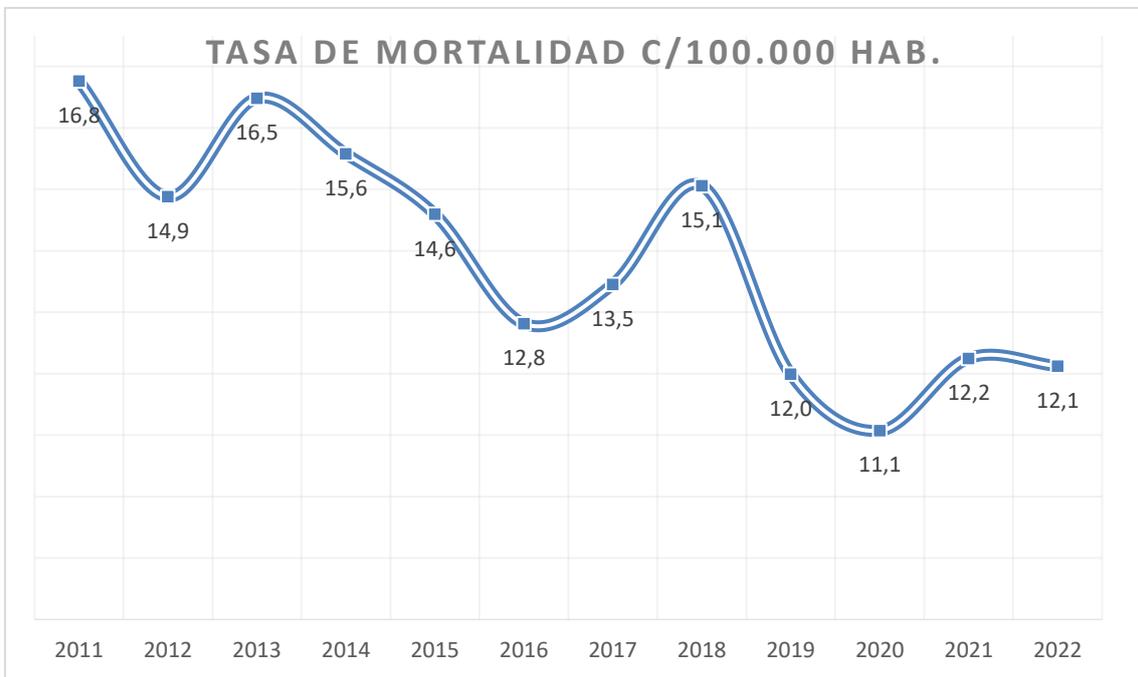
Se adjuntan gráficos y tablas que se compara la población, tasa de mortalidad, parque vehicular, tasa de lesividad y siniestralidad.

Fecha	Población Uruguay	Parque Vehicular	Tasa de Mortalidad c/100.000 hab.	Tasa de Mortalidad c/10.000 veh.	Tasa de Lesividad c/100.000 hab.	Tasa de Siniestralidad c/10.000 Veh
2011	3.412.636	1.761.550	16,8	3,2	832,2	138,3
2012	3.426.466	1.886.726	14,9	2,7	826,0	117,1
2013	3.440.157	1.991.836	16,5	2,8	886,5	119,4
2014	3.453.691	2.088.351	15,6	2,6	890,2	112,2
2015	3.467.054	2.254.685	14,6	2,2	868,6	103,2
2016	3.480.222	2.342.026	12,8	1,9	783,5	90,7
2017	3.493.205	2.423.464	13,5	1,9	795,7	89,9
2018	3.505.985	2.482.557	15,1	2,1	745,1	83,2
2019	3.518.552	2.534.781	12,0	1,7	713,8	78,0
2020	3.530.912	2.553.065	11,1	1,5	618,9	68,8
2021	3.543.026	2.645.493	12,2	1,6	660,5	70,8
2022	3.554.915	2.841.223	12,1	1,5	707,9	71,1

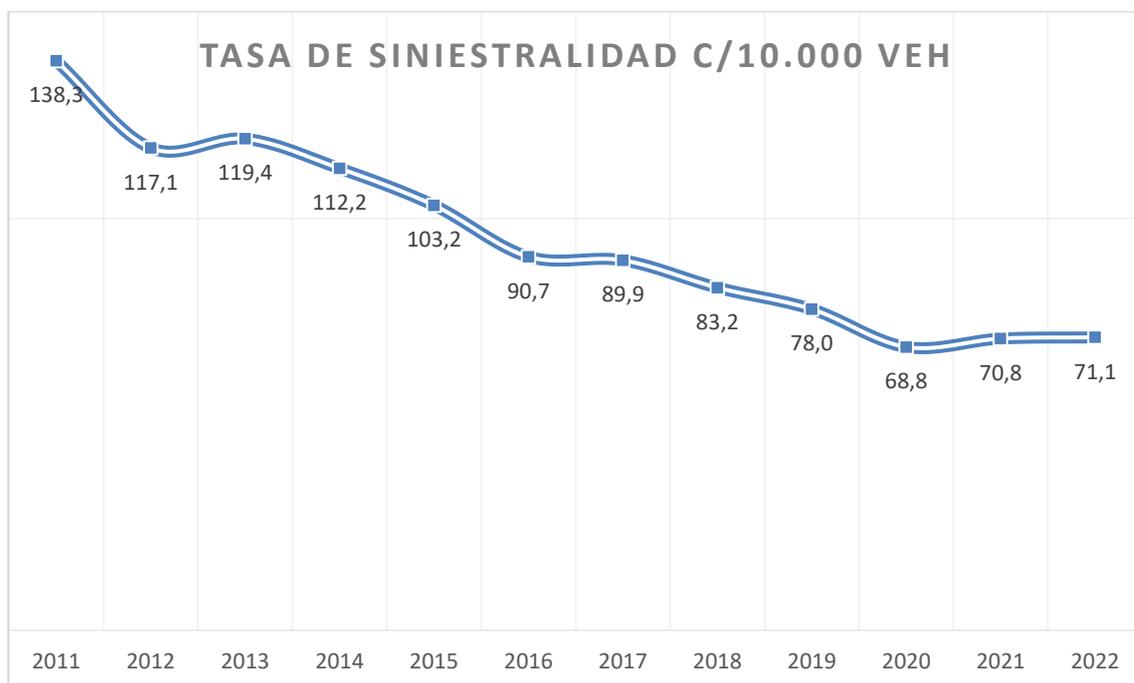
EVOLUCIÓN DE LA TASA DE LESIVIDAD C/100.000 HAB. PERÍODO 2011-2022



EVOLUCIÓN DE LA TASA DE MORTALIDAD C/100.000 HAB. PERÍODO 2011-2022



EVOLUCIÓN DE LA TASA DE SINIESTRALIDAD CADA 10.000 VEHÍCULOS. PERÍODO 2011-2022



La participación de la población vulnerable, tanto en los fallecidos como en lesionados hacen imperioso realizar un plan y una estrategia a fin de poder disminuir la morbilidad por trauma.

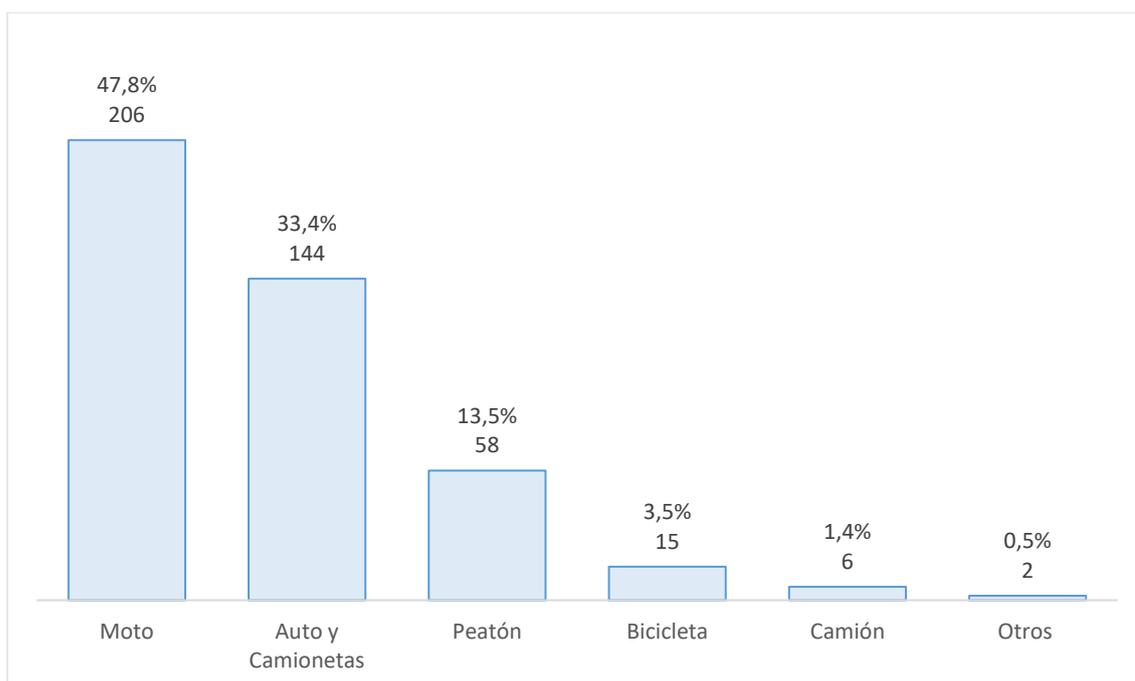
La mortalidad por trauma afecta en su mayoría a la población entre 15 y 34 años, siendo la moto la de mayor impacto entre otros.

La mortalidad en rutas nacionales y las situaciones tiempos dependientes en lesiones por trauma obliga a mejorar la respuesta post siniestro.

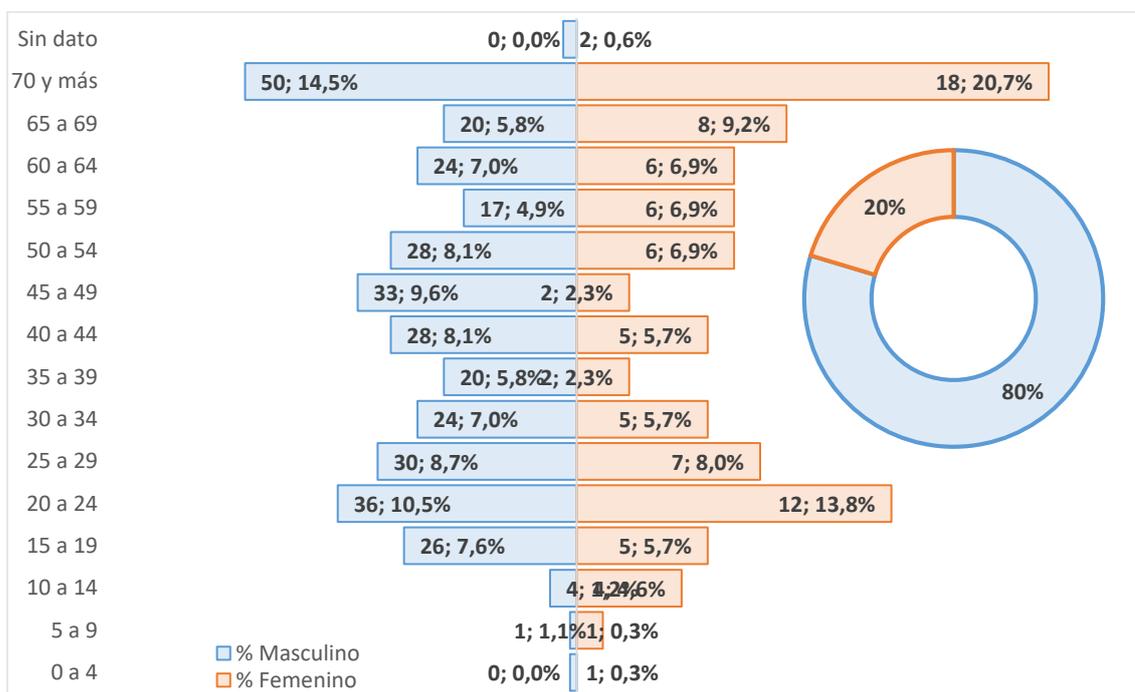
TABLA FALLECIDOS SEGÚN VEHÍCULO Y JURISDICCIÓN

	Departamental	Part. %	Nacional	Part. %
Moto	123	61,5%	83	35,9%
Auto y Camionetas	30	15,0%	114	49,4%
Peatón	36	18,0%	22	9,5%
Bicicleta	10	5,0%	5	2,2%
Camión	0	0,0%	6	2,6%
Otros	1	0,5%	1	0,4%
Total	200	100,0%	231	100,0%
Participación %	46,4%		54,1%	

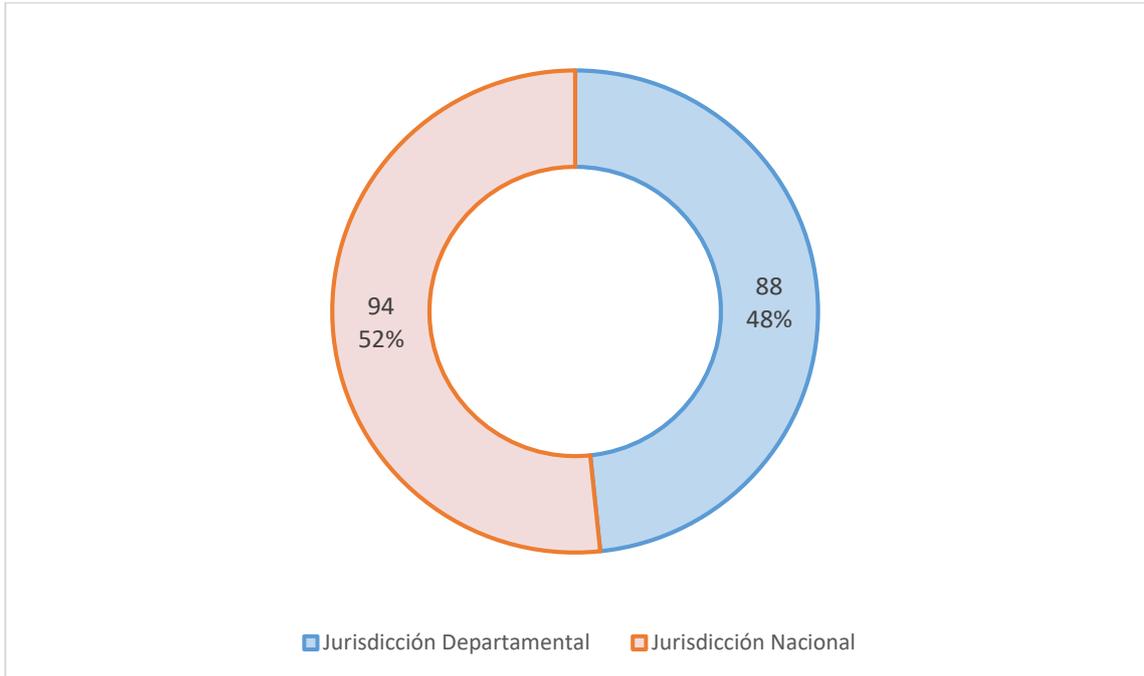
PARTICIPACIÓN DE FALLECIDOS SEGÚN VEHÍCULO.



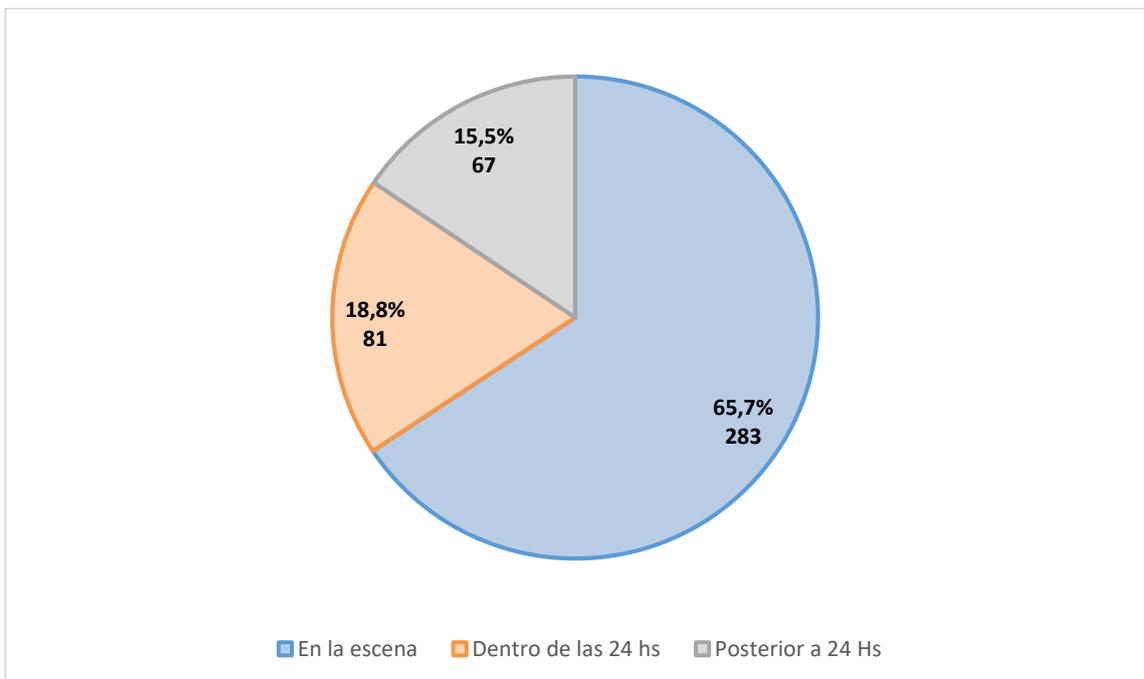
PARTICIPACIÓN DE FALLECIDOS SEGÚN SEXO POR GRUPO ETARIO



PARTICIPACIÓN DE FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO EN EL PERÍODO CRÍTICO POR JURISDICCIÓN



PARTICIPACIÓN DE FALLECIDOS SEGÚN EL MOMENTO DE OCURRENCIA DEL DECESO



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.

HERIDOS

Toda persona involucrada en un siniestro de tránsito que sufre heridas de diversa magnitud pero que no llegan a causarle la muerte.

FALLECIDOS

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.

LESIONADOS

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

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.

TASA DE LESIVIDAD

Al igual que la tasa de mortalidad, la tasa de lesividad específica la proporción de personas de una población que se lesionan por una causa concreta en un período.

Para este informe, se toma la cantidad total de lesionados incluyendo cualquier entidad (heridos leves, heridos graves y fallecidos).

TASA DE SINIESTRALIDAD

La tasa de siniestralidad especifica la proporción de siniestros con lesionados cada 10.000 vehículos empadronados y vigentes al 31 de diciembre del año en curso.

Para cumplir con la meta de la Organización Mundial de la Salud y con la aspiración a tener un solo dígito en la tasa de mortalidad, la planificación que se muestra a continuación, es la estrategia que se planteó la unidad con el desarrollo de diferentes pilares de trabajo, a fin de lograr el objetivo propuesto.

PLAN NACIONAL

Objetivo general

Continuando con el compromiso asumido por el Uruguay a través de la Ley 18.904 de fecha 29/05/2012 con la que La República Oriental del Uruguay declaró la década 2011-2020 como el primer "Decenio de Acción para la Seguridad Vial" con un objetivo de reducir en 10 años en un 50% la cantidad fallecidos en siniestros de tránsito. Esta gestión impulsará la adopción por Ley de la declaración de la década 2021- 2030 como el "Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial" volviendo a plantear la meta de una reducción en un 50% la cantidad de fallecidos en siniestros de tránsito, meta que lamentablemente, no se cumplió a nivel país y en la mayor parte del mundo en el primer decenio.

A esos efectos las metas en número de fallecidos para los próximos 5 años a fin de ir encaminados al cumplimiento del nuevo decenio son los siguientes:

Año	N° de Fallecidos
2020	434
2021	434
2022	429
2023	429
2024	422

Objetivos específicos

1- Fiscalización

En base a las estadísticas previamente analizadas, se denota la necesidad imperiosa de un mayor control a nivel de rutas nacionales prioritariamente y en un segundo orden a nivel departamental poniendo énfasis en el factor de riesgo de la velocidad.

En ese sentido, esta gestión impulsará la creación de un sistema nacional de fiscalización electrónica a nivel de rutas nacionales y la creación de sistemas a

niveles departamentales que permitan “calmar” las velocidades de condición lo que se estima redundará en una mejora sustancial en la entidad de los siniestros de tránsito y por lo tanto las cantidades de lesionados, entre los cuales se encuentran los fallecidos.

Por otra parte, se continuará y profundizará en los cursos a los diferentes fiscalizadores a nivel país para la fiscalización de alcohol, drogas y demás factores de riesgo en la conducción.

2- Vías seguras

Se realizarán diversos relevamientos de la red nacional de vías de tránsito del país a nivel nacional y departamental, recorriendo entre 1.500 y 5.000 kilómetros mensuales a los efectos de revisar los “puntos rojos” que marque el sector de datos de la UNASEV y la SINATRAN.

Una vez realizados los diagnósticos, mediante el trabajo coordinado a través de la Junta Nacional de Seguridad Vial, se trabajará con el MTOP y el Congreso de Intendentes en la mejora estructural de deficiencias existentes y en el impulso de mejora de las vías, así como la creación de nuevas estructuras con la mayor seguridad posible.

3- Vehículos seguros

Se realizará el trabajo de reglamentación de la última Ley de Tránsito y Seguridad Vial 19.824, la cual contiene aspectos de elementos de seguridad activa y pasiva, para diferentes tipos de vehículos que circulan por nuestras vías de tránsito.

Se profundizará en la mejora y actualización de exigencias previas, a los efectos de que se puedan incorporar nuevas tecnologías que permitan mejoras en la seguridad vehicular.

Se trabajará en coordinación con la Junta Nacional de Seguridad Vial y sus mesas de trabajo interinstitucionales, en la búsqueda de otras futuras mejoras a implementar a nivel normativo, que impacten positivamente en la seguridad de los vehículos, además de fomentar la renovación y actualización del parque vehicular.

4- Educación

Se distinguen en este objetivo específico dos órbitas de acción, siendo estos la educación formal y la no formal:

4.1- En la educación formal

El objetivo es lograr ingresar a los tres niveles de enseñanza, con la materia de la seguridad vial y la concientización sobre la problemática nacional y mundial de la siniestralidad vial, que afecta significativamente a la población joven.

Puntualmente, a nivel universitario, es de vital importancia establecer un curso en la facultad de medicina que aborde la temática de seguridad vial. Esto se debe a que los estudiantes de medicina, en gran medida, pueden convertirse en los primeros en responder en caso de un siniestro de tránsito, y su papel como agentes multiplicadores en la prevención puede resultar fundamental.

Además, a nivel universitario, es importante implementar un curso estable en la facultad de derecho, ya que los estudiantes de esta disciplina serán quienes brinden asesoramiento en materia normativa y de prevención tanto a empresas como a individuos.

Por otro lado, a nivel de la UTU, se promoverá la creación de una especialización o posgrado en seguridad vial para los técnicos egresados. Esto permitirá que estos profesionales puedan medir y controlar la aplicación de la normativa de tránsito y seguridad vial en las empresas, así como promover la creación de sistemas de gestión que favorezcan la mejora continua en estos aspectos.

En primaria y enseñanza media, se promoverá la inserción de la materia de seguridad vial, a nivel transversal en el plan de estudios actual.

4.2- En la educación no formal

Se profundizará en los cursos existentes de capacitación a la ciudadanía a operadores del tránsito.

Se intentará lograr mediante capacitaciones llegar a crear la figura del “Difusor de seguridad vial” a nivel social.

5- Respuesta post siniestro:

Se coordinarán las capacitaciones en traslados de personas lesionadas a raíz de siniestros de tránsito. Además, se coordinará la ampliación de la cobertura de emergencias móviles del sistema actual y se intentará, a través de la colaboración interinstitucional, reformular la asistencia helicoportada.

Metodología:

Acción mediante cuatro grandes pilares:

- Educación
- Descentralización
- Fiscalización
- Coordinación

Mediante su acción conjunta en todas las áreas de actuación, se logrará la consecuente buena gestión que estamos esperando para éste quinquenio.

INDICADORES DE GESTIÓN

Nombre del Indicador	Fórmula de Cálculo	Metas de indicadores				
		2020	2021	2022	2023	2024
Medir el fortalecimiento, la uniformización y homogenización de las normas de tránsito y seguridad vial en el marco de la política nacional	Número de Proyectos Normativos y Convenios relativos a Tránsito y Seguridad Vial Promovidos y Trabajados.	6	6	5	4	4
Aplicar Programas de Formación, Capacitación y Educativos en Educación Vial y en Seguridad Vial.	Número de Programas de Formación, Capacitación y Educativos en Educación Vial y en Seguridad Vial.	5	5	5	5	5
Dimensionar la Estrategia de Participación Comunitaria a los efectos de la descentralización de la política de Seguridad Vial	Número de Unidades Locales de SV. (ULOSEV) en funcionamiento.	47	50	55	60	60
Contar con la Presencia sostenida en medios de comunicación mediante diferentes productos u acciones, pudiendo ser estas: campañas masivas de comunicación, entrevistas, notas de prensa, acciones en territorio, entre otras.	Número de Hitos Anuales con presencia de UNASEV en la agenda pública por un aumento en la movilidad en nuestro país o un cambio en las características de la misma	4	5	7	8	10
Difundir Estadísticas de Seguridad Vial	Porcentaje de Cumplimiento en el desarrollo de Sistemas de Información y Publicación de Informes de Siniestralidad.	100	100	100	100	100
Investigar y Analizar los siniestros de tránsito y demás aspectos referidos a estos.	Número de Investigaciones en curso	1	3	3	3	1
Auditar la infraestructura vial en materia de seguridad vial	Porcentaje de puntos críticos auditados sobre puntos críticos totales identificados	10%	30%	25%	20%	15%

MÉTODO DE EJECUCIÓN PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS INDICADORES

1- MEDIR EL FORTALECIMIENTO, LA UNIFORMIZACIÓN Y HOMOGENIZACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL MARCO DE LA POLÍTICA NACIONAL:

El trabajo del área jurídica en coordinación con la directiva, se enfoca en avanzar en la optimización y generación de nueva normativa de tránsito y seguridad vial y la concreción de acuerdos de la unidad con diferentes instituciones públicas y privadas, que permitan alcanzar de mejor manera los objetivos planteados para la presente gestión.

Mediante reuniones semanales del área jurídica, se elevan informes a la comisión directiva, para que mensualmente evalúe los avances y realice las sugerencias, ajustes o nuevas solicitudes que considere oportunas, en virtud de los lineamientos generales.

2- APLICAR PROGRAMAS DE FORMACIÓN, CAPACITACIÓN Y EDUCATIVOS EN EDUCACIÓN VIAL Y EN SEGURIDAD VIAL:

La Unidad Nacional de Seguridad Vial, a través de su área de Educación Vial y Capacitación, ha realizado infinidad de capacitaciones a diferentes colectivos desde su creación en el año 2007.

Continuamente, se ha ido especializando en cursos específicos surgidos a demanda de la sociedad civil, las nuevas legislaciones y las nuevas exigencias de la movilidad humana que implican el desarrollo de saberes de diversa índole y aplicación.

Desde generación de pruebas para concursos de ingreso a la función pública de choferes de flota del Estado, pasando por asesoramiento y cursos de capacitación para nuevos Inspectores de Tránsito de intendencias a lo largo y ancho del país, hasta entrenamientos específicos a personal policial, múltiples instancias de formación comunitaria en materia local y departamental, así como cursos junto a actores claves de la formación de colectivos, como los doctores en medicina por medio de la materia optativa “El factor humano y la siniestralidad vial” y cursos destinados a las Alcaldías junto a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, las unidades locales y departamentales de seguridad vial UDESEV y ULOSEV entre otros. Han sido miles las personas que han recibido saberes específicos en

diferentes aspectos de la seguridad y la educación vial de manera directa e indirecta por parte de UNASEV.

A partir del 2020, la unidad incorporó su propio Portal de Capacitación para Educación a Distancia en plataforma Moodle y esto supuso un salto cuantitativo y cualitativo, no solo en la calidad de la formación y el acceso a la misma sin restricciones de tiempo ni frontera, sino que permitió una trazabilidad indispensable para la mejora permanente del servicio y la aseguración del cumplimiento con el indicador de gestión del área.

3- DIMENSIONAR LA ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN COMUNITARIA A LOS EFECTOS DE LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL:

La metodología utilizada consiste en coordinar con las Intendencias, Alcaldías y Juntas locales para implementar las políticas de UNASEV. Las ULOSEV serán las encargadas de ejecutar estas políticas en territorio Nacional. Se realizan reuniones semipresenciales, abarcando una región por semana, con el objetivo de promover la elaboración de planes locales de seguridad vial. Asimismo, se llevan a cabo cursos de formación para capacitar a los actores involucrados.

Se inició el periodo con el relevamiento de los referentes de cada una de las unidades en funcionamiento, en este sentido se realizó un mapeo a nivel nacional de los departamentos y ciudades donde estaban instaladas las unidades locales.

Una vez con las nuevas autoridades, se procedió a revisar la meta anual propuesta, que consistía en contar, como mínimo, con una Unidad Local de Seguridad Vial (ULOSEV) por departamento. Además, se enfocó en generar ULOSEV con pensamiento crítico, capaces de desarrollar soluciones adaptadas a nivel local y en cumplimiento de la normativa vigente, con el objetivo de promover la seguridad vial.

- 4- CONTAR CON LA PRESENCIA SOSTENIDA EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN MEDIANTE DIFERENTES PRODUCTOS U ACCIONES, PUDIENDO SER ESTAS: CAMPAÑAS MASIVAS DE COMUNICACIÓN, ENTREVISTAS, NOTAS DE PRENSA, ACCIONES EN TERRITORIO, ENTRE OTRAS:

Generar anualmente un Número de Hitos en comunicación con presencia de UNASEV en la agenda pública, que asegure la presencia de la temática de la seguridad vial en los medios de comunicación y redes sociales, de manera sostenida e ininterrumpida a lo largo de los cinco años de la presente gestión.

Agenda anual de Hitos:

- i. Temporada Estival y Carnaval,
- ii. inicio de clases,
- iii. Semana de Turismo,
- iv. Mayo Amarillo,
- v. Día Internacional de la Bicicleta,
- vi. Mes de la niñez,
- vii. Día Internacional del Peatón,
- viii. Noche de la Nostalgia,
- ix. Semana Nacional de la Seguridad Vial,
- x. Día en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros.

Cada hito en la agenda contiene planificación, articulación con diferentes instituciones, producción de contenidos y ejecución de las correspondientes campañas comunicacionales en los medios digitales. Al término de las mismas se elaboraron los informes correspondientes para evaluar su resultado. El gran desafío, es trabajar para desarrollar una estrategia de comunicación que se sostenga en el tiempo con mensajes que contribuyan al desarrollo de una mayor seguridad vial en el país.

5- DIFUNDIR ESTADÍSTICAS DE SEGURIDAD VIAL:

Se realizan tareas de carácter operativo y de soporte de información desde SINATRAN a los efectos de lograr un óptimo funcionamiento de los sistemas informáticos y de la llegada de información de forma oportuna.

A los efectos de lograr el cumplimiento del indicador del área se realizan las siguientes tareas: la realización de informes de carácter programado (informes de fechas especiales, informes anuales y semestrales); así como también, informes realizados por pedidos específicos de datos por parte de la Directiva.

6- INVESTIGAR Y ANALIZAR LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO Y DEMÁS ASPECTOS REFERIDOS A ESTOS:

En base a los factores de riesgo en la conducción, se diagraman anualmente aspectos en los que sería oportuno investigar y se realizan las alianzas interinstitucionales necesarias para su concreción mediante convenios. Luego de culminado cada período, se realiza una evaluación y planificación del siguiente a los efectos de cubrir los diferentes factores y poder tener mayor información en la tarea de prevención.

7- AUDITAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL:

Se proyectan y organizan anualmente visitas y relevamientos de la infraestructura vial, en base a puntos rojos en dónde la siniestralidad es particularmente alta. La metodología de trabajo se basa en recorrer más de 1.000 kilómetros mensuales, con el objetivo de realizar los relevamientos necesarios de la red vial, cumpliendo así con los porcentajes establecidos.

METAS DE ACUERDO A LOS PILARES DE ACCIÓN

A ser coordinadas mediante la participación de la Junta Nacional de Seguridad Vial y sus mesas interinstitucionales de trabajo:

- 1- Lograr el mejoramiento sistemático de la red nacional de carreteras en el punto de vista de seguridad vial y de infraestructura.
- 2- Realizar, coordinar e implementar un plan nacional de fiscalización electrónica mediante radares instalando los puntos de control en los puntos rojos de siniestralidad vial que defina la UNASEV mediante informe de la SINATRAN.
- 3- Impulsar la fiscalización electrónica en la órbita departamental.
- 4- Reglamentar en su totalidad la Ley 19.824.
- 5- Mejorar y actualizar la normativa en seguridad vial existente.
- 6- Realizar proyectos de mejora normativa.
- 7- Lograr un curso estable de la temática de seguridad vial a nivel de facultad de medicina.
- 8- Lograr participación en curso específico de la materia seguridad vial en facultad de derecho.
- 9- Lograr especialización o posgrado a nivel de UTU.
- 10- Lograr ingreso de la materia Seguridad Vial a nivel de educación primaria y media.
- 11- Ampliar y mejorar la grilla de cursos de educación no formal que imparte la UNASEV.
- 12- Gestionar la obtención de una plataforma educativa propia.
- 13- Diagramar, y poner en práctica un curso para choferes sanitarios.
- 14- Coordinar y gestionar la ampliación del rango de atención de las emergencias médicas móviles.
- 15- Coordinar y gestionar mediante colaboración interinstitucional la reformulación de la asistencia helicoportada.
- 16- Lograr mediante convenios interinstitucionales la creación de la figura del “difusor de seguridad vial” a nivel social en las comunidades.

17- Fortalecer la descentralización mediante la creación de UNIDADES LOCALES de SEGURIDAD VIAL en virtud de los indicadores de gestión.

18- Realizar relevamientos de seguridad vial en los puntos rojos de siniestralidad para coordinar acciones de mejora con MTOP y las Intendencias.

19- Continuar con los informes periódicos de las estadísticas de siniestralidad vial como medio de concientización de la problemática a nivel país.

20- Recorrer más de 2.500 kilómetros mensuales en tareas de educación, concientización, relevamiento de infraestructuras y visita de autoridades.

21- Realizar al menos un estudio que den cuenta en cifras económicas, de lo que pierde el Uruguay por la siniestralidad vial.

22- Intentar dar un sistema de cobertura psicológica a las víctimas de siniestros de tránsito y sus familias.

BIBLIOGRAFÍA

- Decenio para acción para la seguridad vial, Plan mundial, Año 2021-2030 (1)
- Tercer informe de Gestión y Estadística de Seguridad Vial, Año 2022
- Informe de OPS