



Intendencia
Montevideo

Informe de Siniestralidad Vial Montevideo

2023

Observatorio
de Movilidad



Intendencia
de Montevideo



USL



Índice general

1. Resumen ejecutivo	4
2. Introducción.....	5
3. Definiciones	7
3.1. Siniestro de tránsito	7
3.2. Lesionados	7
3.3. Heridos	7
3.4. Siniestros con heridos y/o fallecidos	7
3.5. Fallecidos	7
3.6. Usuarios vulnerables en siniestros de tránsito	7
4. Análisis de los datos de siniestralidad y lesividad para el año 2023 y tendencias para el quinquenio 2019 2023.....	8
4.1. Gravedad de los siniestros y lesiones	8
4.2. Lesionados por modo de desplazamiento y rol	13
4.3. Siniestros y lesionados por tipo de siniestro	19
4.4. Perfiles poblacionales de los lesionados	21
4.5. Ocurrencia de las lesiones por día de la semana y hora	25
4.6. Lugar de deceso de las personas fallecidas en 2023	27
4.7. Siniestralidad por tipo de vías	29
4.8. Siniestralidad por municipios	31
4.9. Siniestralidad en Montevideo y resto del país	34
5. Conclusiones	39

Índice de tablas

Tabla 1: Total de siniestros	8
Tabla 2: Total de lesionados	10
Tabla 3: Promedio de edad y distribución de los lesionados por modo	24
Tabla 4: Total de lesionados en todo el país en 2023 según departamento	34

Índice de ilustraciones

Gráfico 1: Evolución de la siniestralidad	10
Gráfico 2: Distribución de la gravedad de las lesiones en 2023	10
Gráfico 3: Evolución de lesionados totales	11
Gráfico 4: Evolución de fallecidos.....	12
Gráfico 5: Evolución de la tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes	12
Gráfico 6: Evolución de heridos graves	13
Gráfico 7: Evolución de heridos leves	13



Gráfico 8: Lesionados en 2023 según modo de desplazamiento.....	14
Gráfico 9: Fallecidos en 2023 según modo de desplazamiento	15
Gráfico 10: Evolución de la lesividad según modo de desplazamiento	15
Gráfico 11: Evolución de la lesividad según modo de desplazamiento	16
Gráfico 12: Peatones fallecidos.....	16
Gráfico 13: Ciclistas fallecidos	17
Gráfico 14: Motociclistas fallecidos	17
Gráfico 15: Automovilistas fallecidos.....	18
Gráfico 16: Evolución de la fatalidad según modo de desplazamiento.....	18
Gráfico 17: Uso de casco de los motociclistas lesionados en 2023	19
Gráfico 18: Lesividad en 2023 según rol	20
Gráfico 19: Evolución de los tipos de siniestro: colisión entre vehículos.....	20
Gráfico 20: Evolución de los demás tipos de siniestro	21
Gráfico 21: Rango de edad de los lesionados en 2023.....	22
Gráfico 22: Distribución de lesionados según sexo	22
Gráfico 23: Distribución de fallecidos según sexo.....	22
Gráfico 24: Distribución de lesionados en 2023 según sexo.....	23
Gráfico 25: Distribución de fallecidos en 2023 según sexo y modo de desplazamiento	23
Gráfico 26: Rango de edad de los lesionados en 2023 según sexo	24
Gráfico 27: Fallecidos en 2023 según día	26
Gráfico 28: Heridos graves en 2023 según día	26
Gráfico 29: Distribución horaria de fallecidos en 2023	27
Gráfico 30: Distribución horaria de heridos graves en 2023.....	27
Gráfico 31: Lugar de deceso de los fallecidos en 2023.....	28
Gráfico 32: Lugar de deceso de los fallecidos según modo de desplazamiento	29
Gráfico 33: Lugar de deceso de los fallecidos según tipo de siniestro.....	29
Gráfico 34: Lesionados por jurisdicción	30
Gráfico 35: Lesionados en 2023 según jurisdicción	30
Gráfico 36: Siniestralidad en 2023 según tipo de siniestro y tipo de vía	31
Gráfico 37: Fallecidos según tipo de usuario y vía en 2022 y 2023	31
Gráfico 38: Fallecidos por jurisdicción.....	32
Gráfico 39: Lesionados por municipio en 2023 como porcentaje del total.....	32
Gráfico 40: Evolución de la lesividad por municipio.....	33
Gráfico 41: Lesividad en 2022 según municipio	33
Gráfico 42: Lesionados en cada municipio según modo de desplazamiento en 2023	34
Gráfico 43: Distribución de lesionados según municipio en 2023.....	34
Gráfico 44: Distribución de la lesividad en 2023 para Montevideo y resto del país.....	36
Gráfico 45: Fallecidos en Montevideo y resto del país en 2023	36
Gráfico 46: Distribución de la fatalidad según modo de desplazamiento en Montevideo y resto del país	37
Gráfico 47: Evolución de la lesividad en Montevideo y resto del país	37
Gráfico 48: Evolución de la tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes 2019-2023	38
Gráfico 49: Evolución de la cantidad de fallecidos en todo el país.....	39
Gráfico 50: Evolución de la cantidad de lesionados en todo el país	39



1. Resumen ejecutivo

- En el año 2023 se registraron 6.631 siniestros de tránsito en el departamento de Montevideo, y en ellos se lesionaron de diversa entidad 8.159 personas.
- Un 13,1% de esos lesionados sufrieron heridas graves y un 1,2% fallecieron a causa de las lesiones sufridas.
- Para este año, al igual que para todo el quinquenio 2019-2023, los motociclistas representan aproximadamente la mitad de los lesionados en siniestros de tránsito y más de la mitad de los fallecidos.
- Aproximadamente 2 de cada 3 lesionados son varones y, de entre los fallecidos, la proporción de varones en el total es de 4 cada 5 personas.
- El 57,9% de las mujeres fallecidas en el último año fueron peatones, con prevalencia (poco más del 60%) en las mayores de 60 años de edad.
- Asimismo, el 61,8% de los varones fallecidos se desplazaban en moto; el 42,6% de los cuales tenían entre 20 y 29 años de edad.
- Aproximadamente 7 de cada 10 lesionados fueron usuarios “más vulnerables” de las vías de tránsito (peatones, ciclistas y motociclistas), mientras que, dentro de los fallecidos, representan una relación de 9 de cada 10.
- El porcentaje de fatalidad de las lesiones es sensiblemente mayor en las rutas nacionales de Montevideo que en sus vías urbanas: mientras 1 de cada 5 fallece en rutas, allí se lesionan solo el 7,2% del total de personas siniestradas.
- La cantidad de lesionados por municipio en Montevideo sigue una trayectoria similar a lo largo del quinquenio 2019-2023; no así la fatalidad de las lesiones, que es mayor en los municipios con mayor presencia de rutas nacionales en su territorio.
- Los motociclistas son los usuarios de vías más siniestrados en todos los municipios de Montevideo, en especial en los municipios D y F.



- El 32% de los lesionados a nivel nacional sufrieron siniestros en el departamento de Montevideo en 2023. Sin embargo, solo un 22,5% de los decesos ocurrieron en Montevideo.
- La cantidad de siniestros fatales en Montevideo disminuyeron en el quinquenio analizado 2019-2023, con una caída del 6,4%. También cae la cantidad de siniestros leves, con un 4,5%. Sin embargo, existe un aumento en los siniestros del tipo grave, con un alza del 19,7%.
- Montevideo es el departamento que más ha logrado reducir el porcentaje de lesionados en el período analizado. Mientras la cantidad de lesionados en Montevideo representaban el 37,5% del total nacional en 2013, en 2023 representaron el 32%.
- La tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes ha sido significativamente menor en Montevideo que en el resto del país a lo largo de todo el período 2019-2023.



2. Introducción

La planificación de las acciones basadas en la evidencia -es decir las Buenas Prácticas en seguridad vial- han caracterizado la consolidación de las políticas de seguridad en el transporte en la última década, lo cual se ha visto reflejado en el descenso sostenido de la mortalidad en las vías públicas.

En el departamento de Montevideo, por ejemplo, se registra un descenso de la mortalidad vial del 47% en la última década (2013-2023). No obstante, cabe destacar que la seguridad vial es un proceso que no tiene fin, ya que tanto las ciudades como la movilidad imponen cambios permanentes y sostenidos que determinan los necesarios ajustes en la planificación.

Ejemplo de ello es la incorporación de nuevas modalidades de transporte como patinetas, bicicletas eléctricas, patines, monopatines, o las obras de infraestructura urbana. Esto muestra la complejidad en el abordaje de la siniestralidad vial.

El Plan Departamental de Seguridad Vial 2021-2025¹ se inscribe en este contexto como un producto del trabajo de la Unidad de Análisis de Siniestralidad y Lesividad Vial de la Intendencia de Montevideo (USL), reconociendo la multicausalidad en la génesis de la siniestralidad, e intenta abordar todos los factores en forma integrada para conseguir los mejores resultados posibles en materia de seguridad vial.

La elaboración de un Plan de Seguridad Vial 2021-2025 se circunscribe al objetivo general 4 de la actual administración departamental: Movilidad Saludable. El objetivo general del Plan será “*La disminución sostenida de la mortalidad y lesividad en el tránsito*”.

La meta para este quinquenio es lograr un descenso de la mortalidad del 25%, lo que sería equivalente a una tasa de 4.5 fallecidos cada 100.000 habitantes del departamento para el año 2025.

El seguimiento en los resultados en materia de lesividad y siniestralidad es clave para la gestión de la seguridad vial. Por ello es tan necesario contar con un sistema de datos, más allá del análisis cuantitativo del fenómeno. Implica una interpretación de la realidad de la movilidad departamental y el estudio de una de sus externalidades más problemáticas, como es la siniestralidad.

La Unidad de Análisis de Siniestralidad y Lesividad del Departamento de Movilidad de la intendencia de Montevideo (USL) parte de la base de que los datos forman parte de un proceso integral donde el análisis da lugar a la investigación y, de ella, surgen las acciones que serán puestas a prueba para su evaluación como Buenas Prácticas. De este proceso, y en base a la evidencia de la utilidad de la Planificación Operativa, es que surgirán las recomendaciones que pueden transformarse en insumos útiles para otras administraciones, transformándose en Buenas Prácticas sostenibles y reproducibles.

¹ Accesible en <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/plandeseguridadvial2021-2025.pdf>



Ello define un nuevo concepto del componente datos, los cuales forman parte de un Sistema capaz de proporcionar la información imprescindible para el desarrollo de las Políticas de Seguridad Vial.

El presente resumen estadístico se construyó en base a la información producida por el Sistema de Información Nacional de Tránsito (SINATRÁN) que gestiona la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) de Presidencia de la República. Se accedió al Portal Geográfico Ciudadano el día 7 de marzo de 2024, utilizando datos oficiales del Ministerio del Interior, procesados a través del Sistema de Gestión de Seguridad Pública (SGSP).



3. Definiciones²

3.1. Siniestro de tránsito

Se entiende como siniestro de tránsito a aquél 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.

3.2. Lesionados

Toda persona que resulta con algún grado de lesión como resultado de un siniestro de tránsito. Se refiere a la totalidad de lesionados independientemente de su gravedad, incluyendo a los fallecidos hasta los 30 días después del siniestro. Incluye dos posibles categorías: fallecidos y heridos.

3.3. 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 y se sub-clasifican en heridos graves y heridos leves.

3.4. Siniestros con heridos y/o fallecidos

En caso de que en el siniestro participen solo heridos leves, el siniestro se califica como leve. Si participa al menos un herido grave pero ningún fallecido, el siniestro se etiqueta como siniestro grave. En caso de que como resultado del siniestro exista al menos un fallecido, el siniestro se etiqueta como siniestro fatal.

3.5. Fallecidos

Es toda persona que estuvo involucrada en un siniestro de tránsito y que resultó fallecida en el lugar, o fallecida en un centro de asistencia, hasta 30 días después de producido el mismo.

3.6. Usuarios vulnerables en siniestros de tránsito

Todo usuario que al momento del siniestro empleaba como modo de transporte una motocicleta, una bicicleta o era un peatón.

² Definiciones tomadas en base a los informes de Siniestralidad de la UNASEV.



4. Análisis de los datos de siniestralidad y lesividad para 2023 y tendencias en el quinquenio 2019-2023

4.1 Gravedad de los siniestros y lesiones

En el año 2023 se registraron 6.631 siniestros de tránsito con lesionados en el departamento de Montevideo. De éstos, un 14,4% tuvo como consecuencia al menos un herido grave y un 1,3% tuvo al menos un fallecido.

Tabla 1: Total de siniestros

TOTAL DE SINIESTROS						
GRAVEDAD	2019	2020	2021	2022	2023	VARIACIÓN 2019-2023
FATAL	94	79	87	93	88	-6,4%
GRAVE	798	636	719	781	955	19,7%
LEVE	5.852	4.718	5.089	5.539	5.588	-4,5%
TOTAL	6.744	5.433	5.895	6.413	6.631	-1,7%
VARIACIÓN ANUAL	-0,4%	-19,4%	8,5%	8,8%	3,4%	

La caída en los niveles del flujo de movilidad que se registraron en los años de pandemia 2020 y 2021 (aunque menor en este último año) implican una dificultad en la comparación al interior del quinquenio.

Sin embargo, la cantidad de siniestros fatales en Montevideo disminuyen en el quinquenio analizado 2019-2023, con una baja del 6,4%. También cae la cantidad de siniestros leves, con un 4,5%. Los siniestros catalogados como graves aumentaron, sin embargo, aproximadamente un 20% en 2023 respecto a 2019.



Gráfico 1: Evolución de la siniestralidad



La cantidad de lesionados en siniestros de tránsito sigue una trayectoria similar a la de los siniestros. Un 13,1% de los lesionados sufrieron heridas graves y un 1,2% fallecieron a causa de las lesiones sufridas en 2023.

Gráfico 2: Distribución de la gravedad de las lesiones en 2023

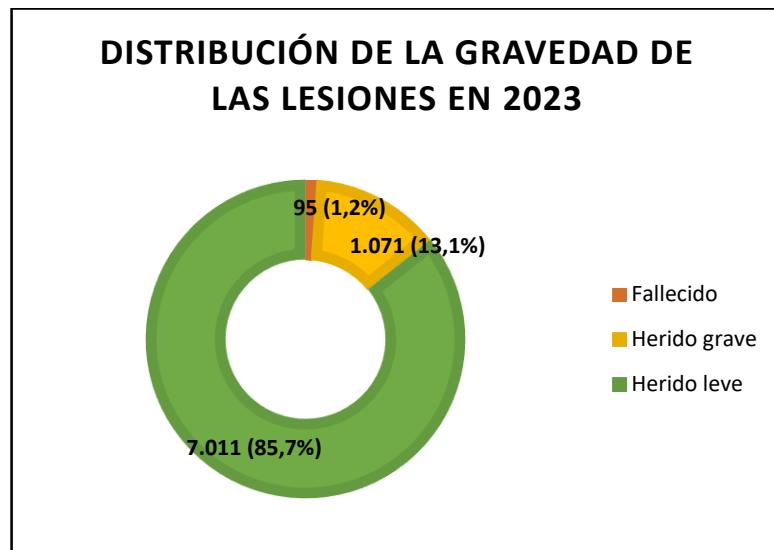




Tabla 2: Total de lesionados

GRAVEDAD DE LA LESIÓN	TOTAL DE LESIONADOS					VARIACIÓN 2019-2023
	2019	2020	2021	2022	2023	
FALLECIDOS	101	84	91	97	95	-5,9%
HERIDOS GRAVES	907	741	798	880	1.071	18,1%
HERIDOS LEVES	7.375	5.853	6.294	6.823	7.011	-4,9%
TOTAL	8.383	6.678	7.183	7.800	8.177	-2,5%

Gráfico 3: Evolución de lesionados totales



La cantidad de fallecidos en siniestros de tránsito en Montevideo disminuye en el quinquenio analizado 2019-2023, con una caída del 5.9%. También cae la cantidad de heridos leves, con un 4,9%, aunque aumentaron los heridos graves en un 18,1%.

En relación a este aumento, sería interesante y necesario involucrar al sector de atención de la Salud para un tratamiento más integral.

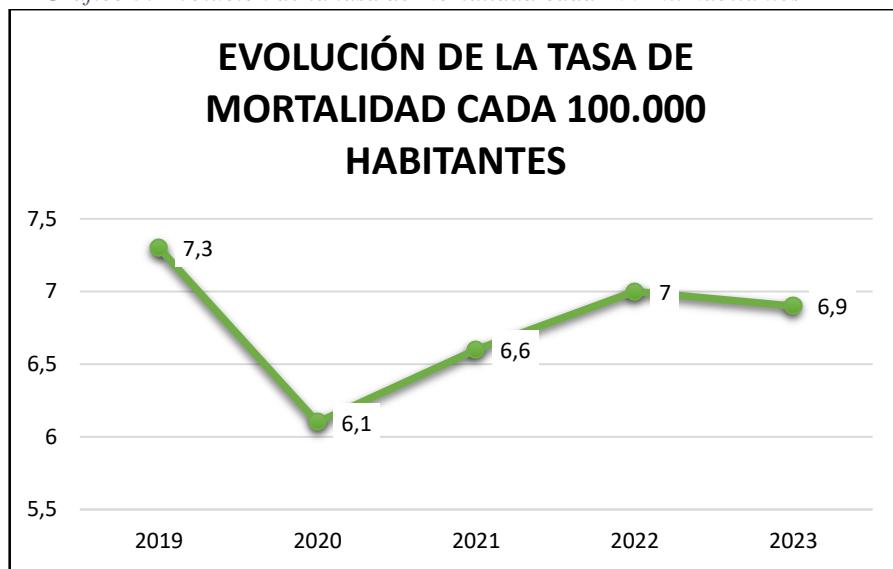


Gráfico 4: Evolución de fallecidos



La tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes permanece por debajo del nivel de 2019, año en que comienza el trabajo de la Unidad de Análisis de Siniestralidad y Lesividad Vial de la Intendencia de Montevideo.

Gráfico 5: Evolución de la tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes



La utilización de tasas es una forma más adecuada y comparable que los números absolutos o los porcentajes.



La cantidad de heridos leves también desciende en 2023 respecto a 2019, pero la cantidad de heridos graves aumenta con respecto a este mismo año.

Gráfico 6: Evolución de heridos graves

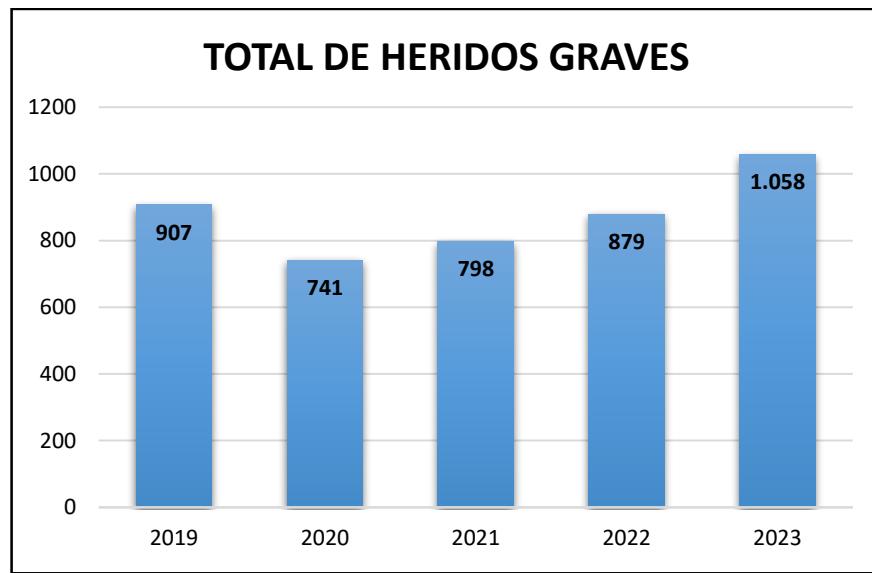
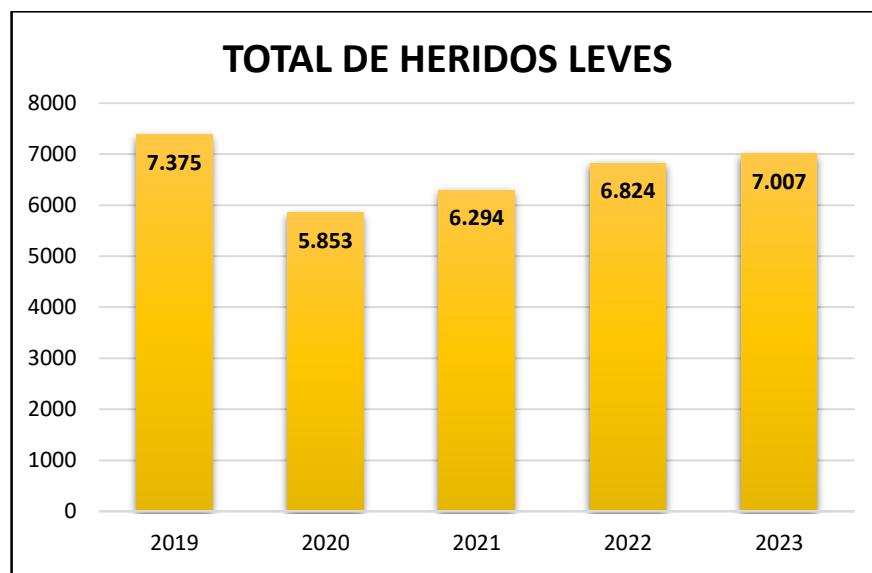


Gráfico 7: Evolución de heridos leves



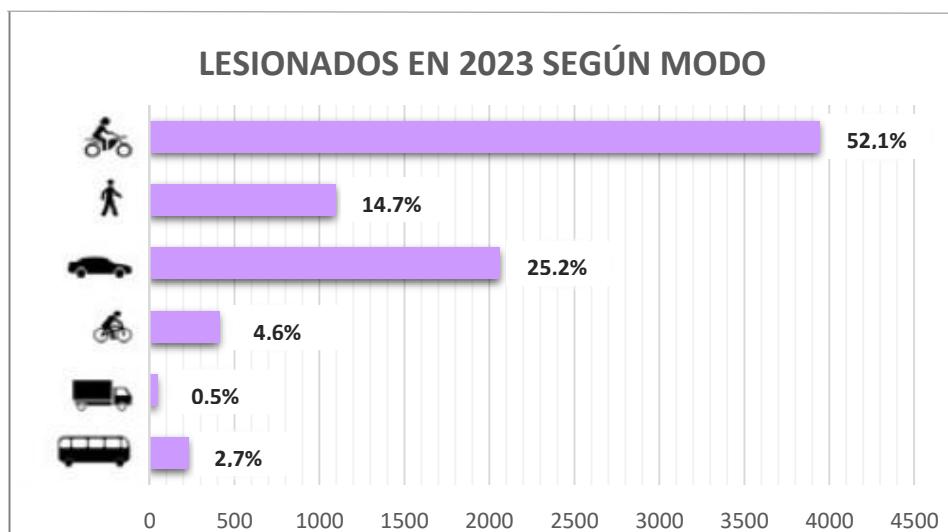


4.2 Lesionados por modo de desplazamiento y rol

Para el año 2023, los motociclistas representan un poco más de la mitad tanto de los lesionados como de los fallecidos en siniestros de tránsito. En el caso de los peatones, si bien no llegan a ser el 15% del total de lesionados registrados, representan el 26,3% de los fallecidos. El rol de peatón confiere una severidad mayor a las lesiones sufridas, ya que más de 1 de cada 4 fallecidos son peatones en el departamento de Montevideo según los registros del año 2023.

Para el año en estudio se tiene que el 80 % de los fallecidos son motociclistas o peatones. Si se agrega a los ciclistas, la cifra asciende al 87,4%. Es decir, dentro de los usuarios vulnerables se encuentran aproximadamente 9 de cada 10 fallecidos. En general, aproximadamente 7 de cada 10 lesionados son usuarios vulnerables.

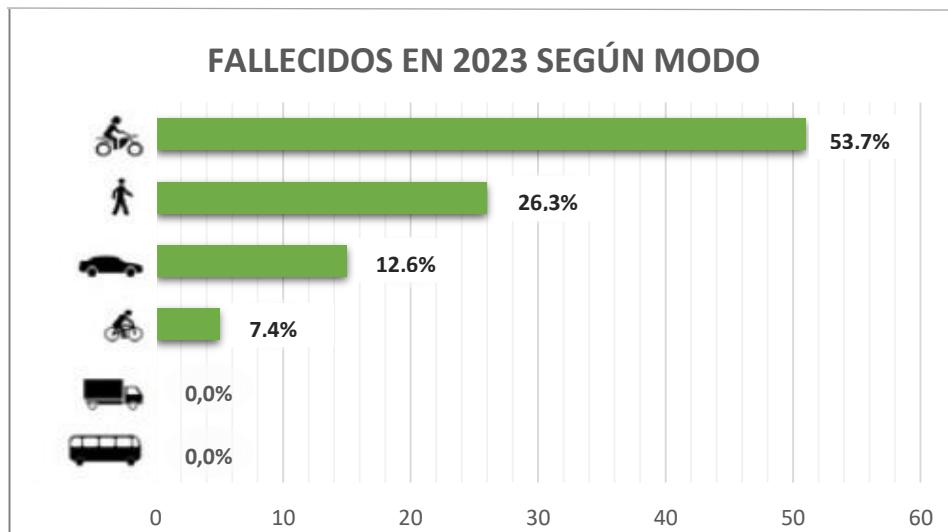
Gráfico 8: *Lesionados en 2023 según modo de desplazamiento*³



³ Aquí falta la categoría “otros”, etiqueta usada en la base de datos del SINATRAN para otros modos de desplazamiento.



Gráfico 9: Fallecidos en 2023 según modo de desplazamiento



Los automovilistas, sin embargo, no llegan a ser el 15% de los fallecidos, a pesar de ser más de la cuarta parte de los lesionados. La distribución en la cantidad de lesionados por modo de desplazamiento se mantiene relativamente estable en el quinquenio, como se puede observar en los siguientes gráficos:

Gráfico 10: Evolución de la lesividad según modo de desplazamiento

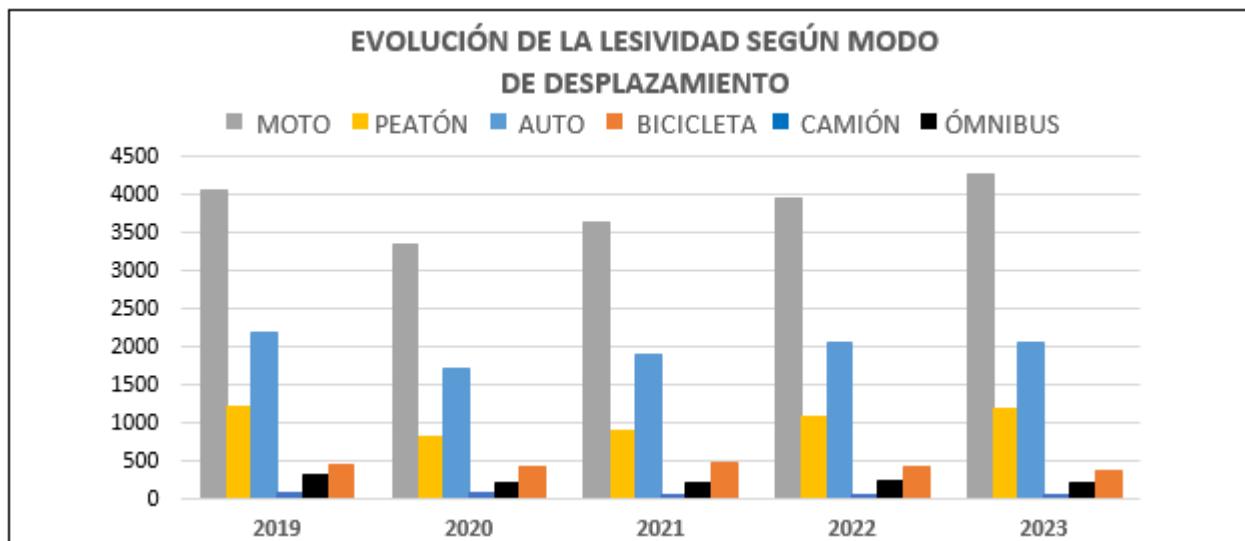
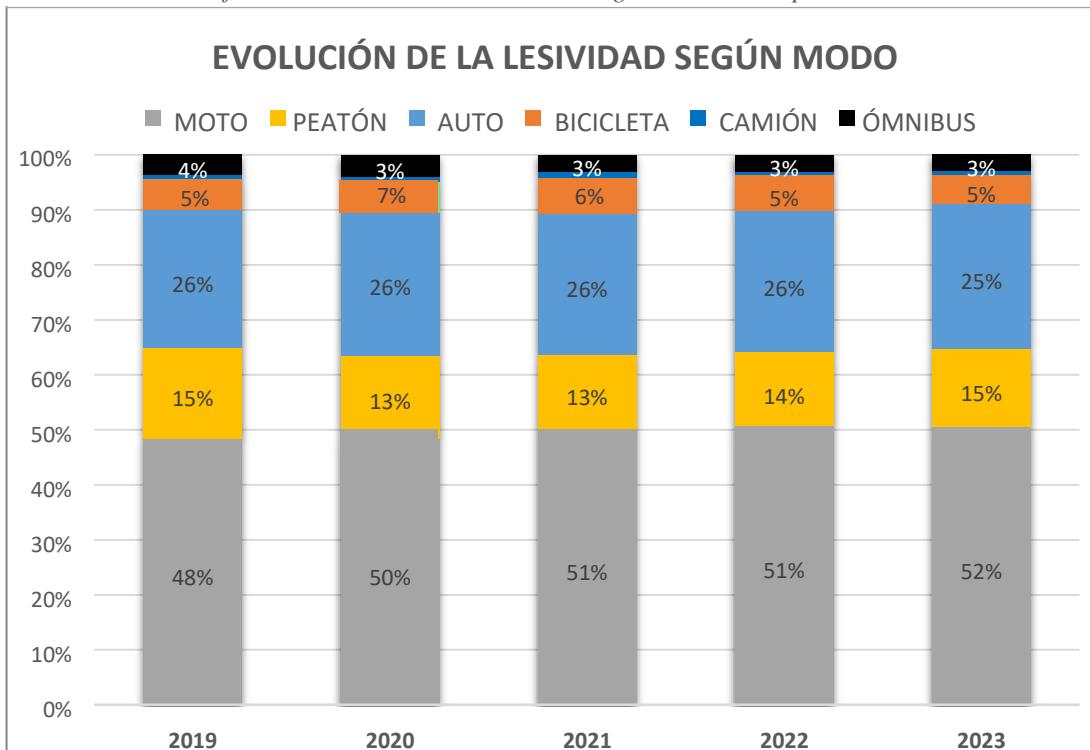




Gráfico 11: Evolución de la lesividad según modo de desplazamiento



En el caso de la mortalidad, y en buena medida por tratarse de números estadísticamente menores, la distribución de la cantidad de fallecidos tiene una mayor dispersión anual. Por ejemplo, en 2022 se registraron 51 motociclistas fallecidos de un total de 3.944 motociclistas lesionados, y en 2023 fueron 51 motociclistas fallecidos en 4.260 lesionados.

Gráfico 12: Peatones fallecidos





Gráfico 13: Ciclistas fallecidos



Gráfico 14: Motociclistas fallecidos

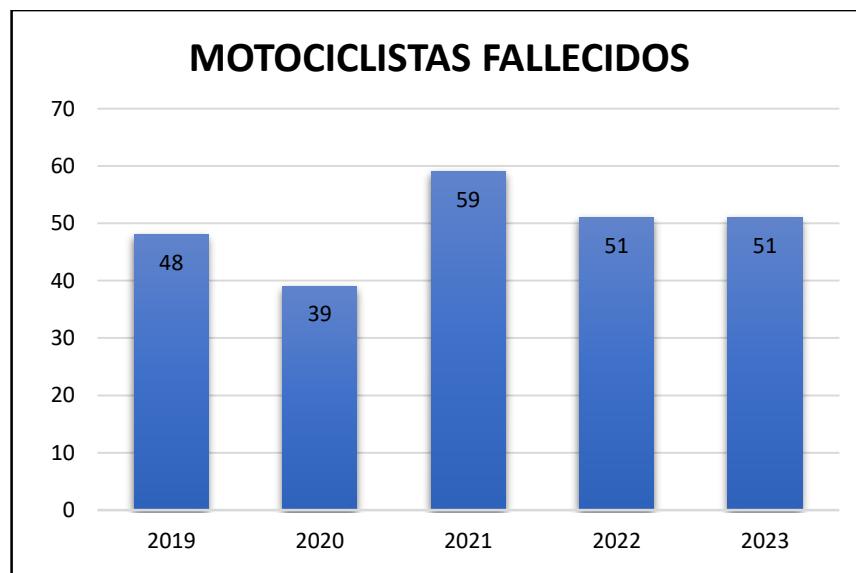


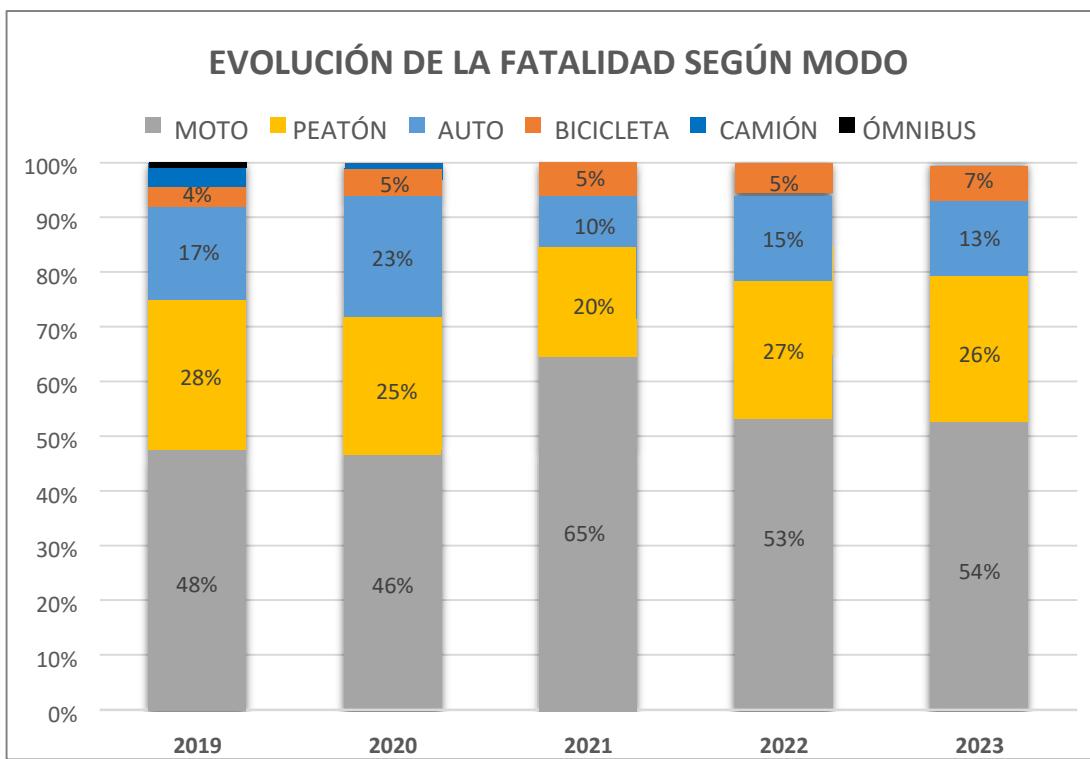


Gráfico 15: Automovilistas fallecidos



La mencionada dispersión en la consideración de los fallecidos por modo hace variar algo más el peso relativo de cada uno en los totales anuales.

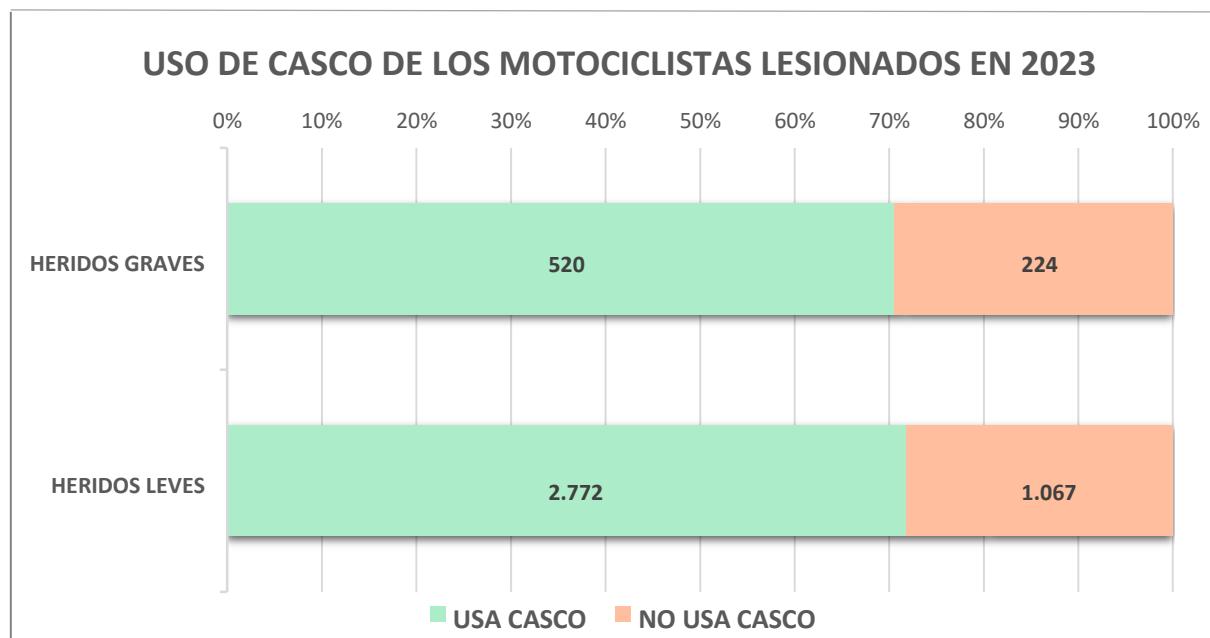
Gráfico 16: Evolución de la fatalidad según modo de desplazamiento





Los datos disponibles del 2023 no permiten establecer una relación directa entre la utilización de los elementos destinados a la prevención de la siniestralidad severa y los resultados. Sí se puede decir que de entre el total de heridos leves que circulaban en motocicleta al momento del siniestro, algo menos de un 30% no utilizaba casco, porcentaje muy similar al de los heridos graves.

Gráfico 17: Uso de casco de los motociclistas lesionados en 2023

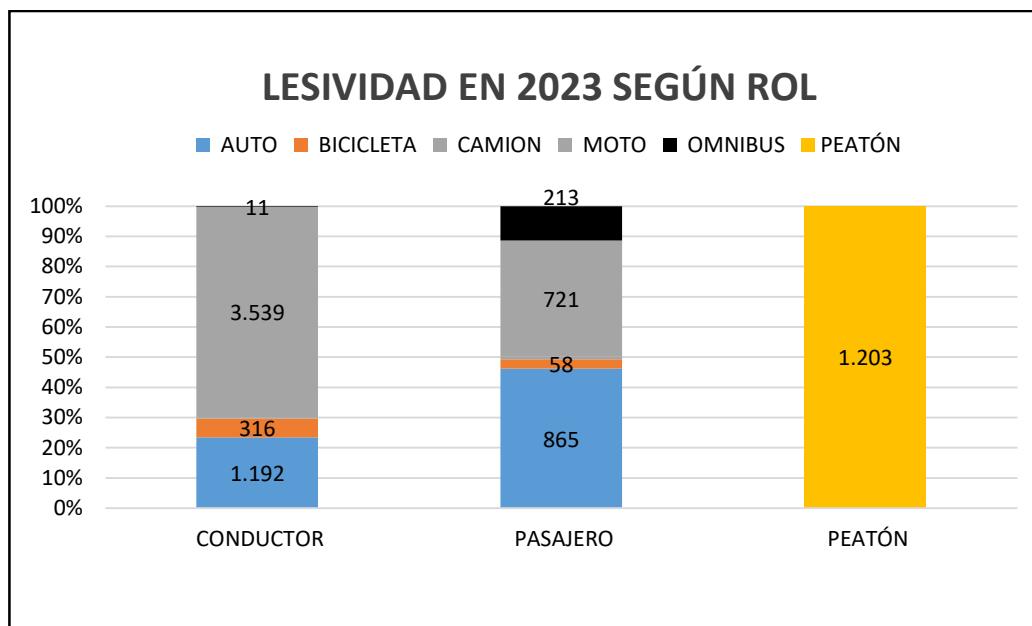


Vale aclarar que los datos de utilización del casco son parciales e incluso no se determina su correcta utilización y su validez o aceptabilidad legal. Puede presentarse un error en los porcentajes de utilización. Esto puede influir en los datos ya que el gráfico muestra que no existirían diferencias significativas porcentuales entre los heridos leves y heridos graves.

Al analizar el rol de los usuarios de las vías, se aprecia que los más afectados por la lesividad son los conductores de motocicletas (3.539 personas). En el rol de pasajeros de motocicletas, 721 personas resultaron lesionadas. En el caso de los automovilistas, 1.192 lesionados eran conductores y 865 eran pasajeros al momento del siniestro



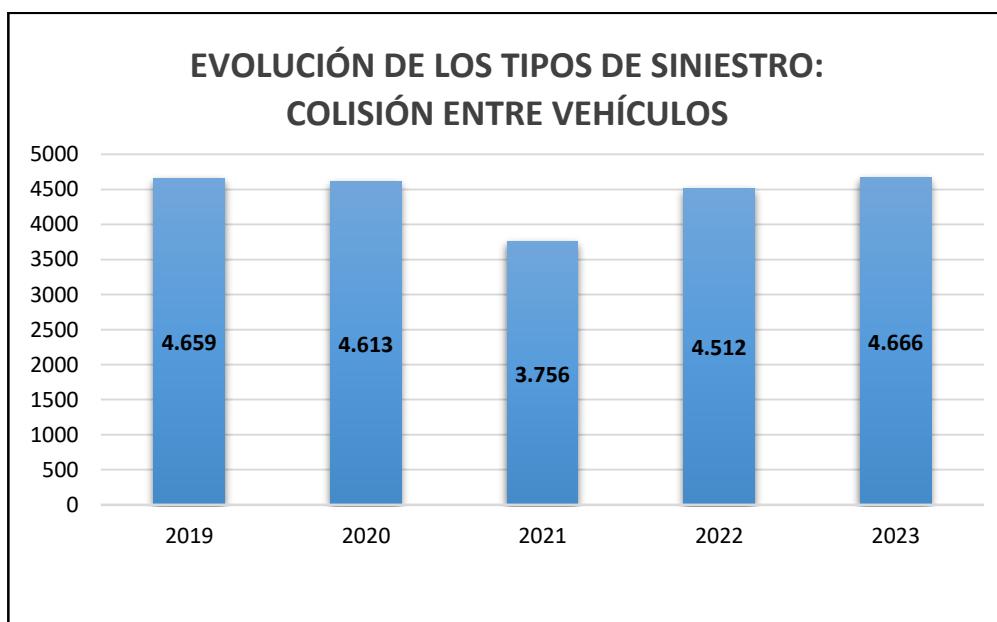
Gráfico 18: Lesividad en 2023 según rol



4.3 Siniestros y lesionados por tipo de siniestro

Al considerar el tipo de siniestro acontecido, se verifica que aproximadamente el 70% de los siniestros son causados por colisiones entre vehículos, por lo que se separa su visualización en el siguiente gráfico de la de los otros tipos de siniestro que aparecen en el gráfico subsiguiente.

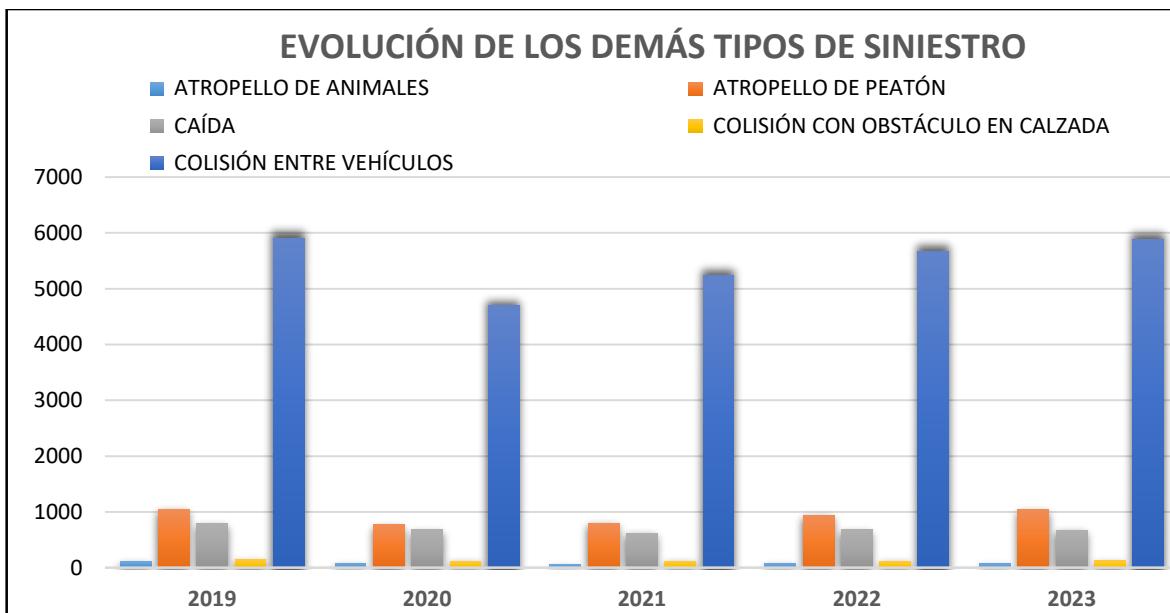
Gráfico 19: Evolución de los tipos de siniestro: colisión entre vehículos





Luego de la colisión entre vehículos, el atropello de peatón es el tipo de siniestro más común (14%), seguido a su vez por una caída en una vía (9%). En el último quinquenio, los siniestros denominados “caída” disminuyeron 12,2%. Como resultado de este descenso, los lesionados en este tipo de siniestro también disminuyeron: 18,8% los peatones, 47,8% los ciclistas y 4,5% los motociclistas. En el caso de los despistes se destaca un descenso de 5,5% de automovilistas lesionados en este tipo de siniestro.

Gráfico 20: Evolución de los demás tipos de siniestro

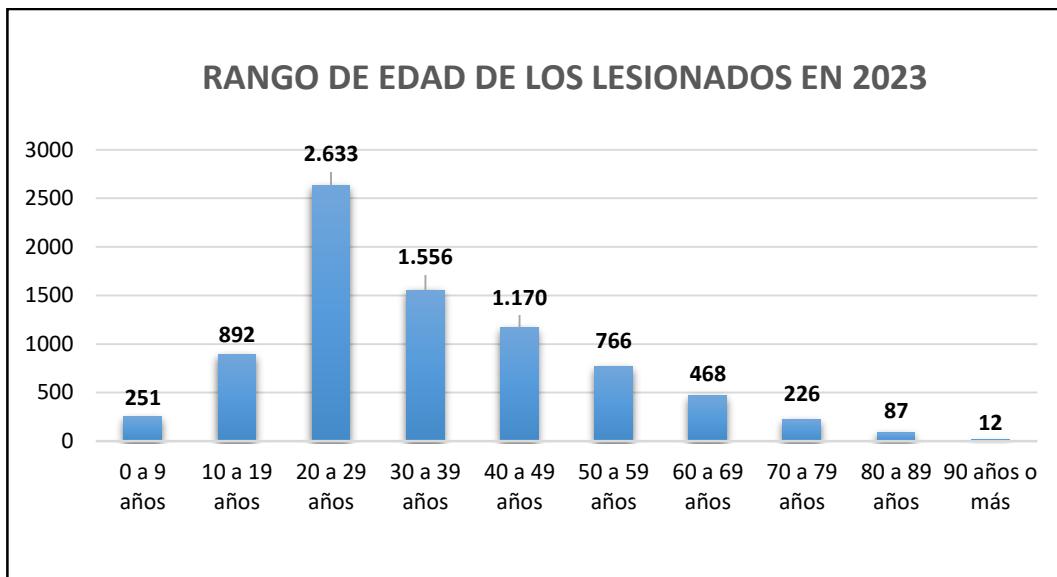


4.4 Perfiles poblacionales de los lesionados

La mitad de los lesionados tienen al momento del siniestro entre 20 y 39 años de edad, y 1 de cada 3 tiene entre 20 y 29.



Gráfico 21: Rango de edad de los lesionados en 2023



En la distribución por sexo, 2 de cada 3 lesionados son varones, y la fatalidad de las lesiones es incluso mayor en el caso de éstos que para las mujeres, en la medida en que 4 de cada 5 fallecidos son varones.

Gráfico 22: Distribución de lesionados según sexo

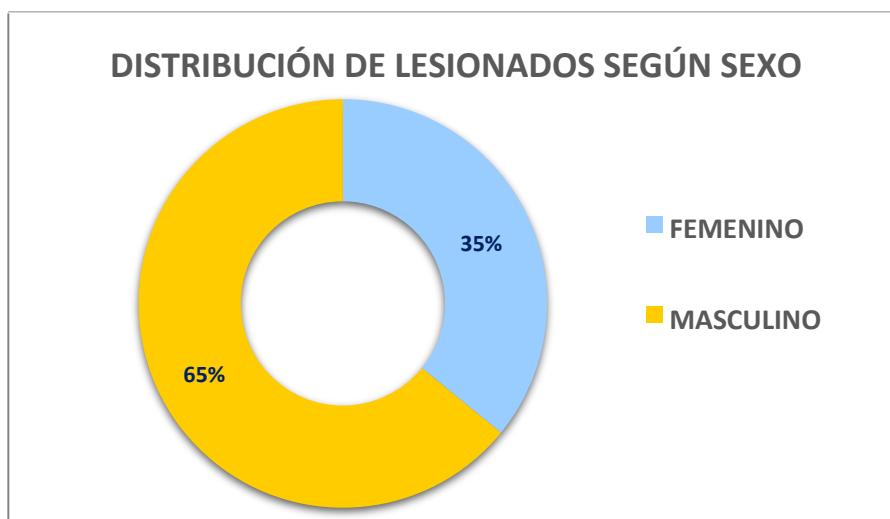
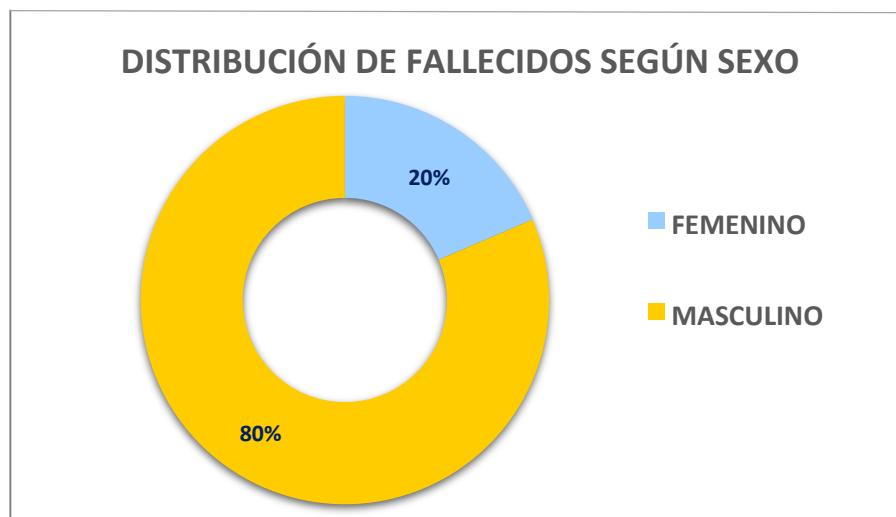


Gráfico 23: Distribución de fallecidos según sexo



La mayor exposición al riesgo de los varones es indudablemente una explicación plausible para entender por qué la severidad de las lesiones es mayor en comparación con la de las mujeres. Los hombres utilizan en mucho mayor medida la motocicleta y la bicicleta (dentro del grupo de usuarios más vulnerables) y también el automóvil particular. En contrapartida, las mujeres utilizan en mucho mayor medida que los hombres el transporte público. Esto lo confirman las encuestas de movilidad disponibles, incluyendo la Encuesta de Movilidad del Área Metropolitana de Montevideo (EMAMM, 2016).

Gráfico 24: Distribución de lesionados en 2023 según sexo

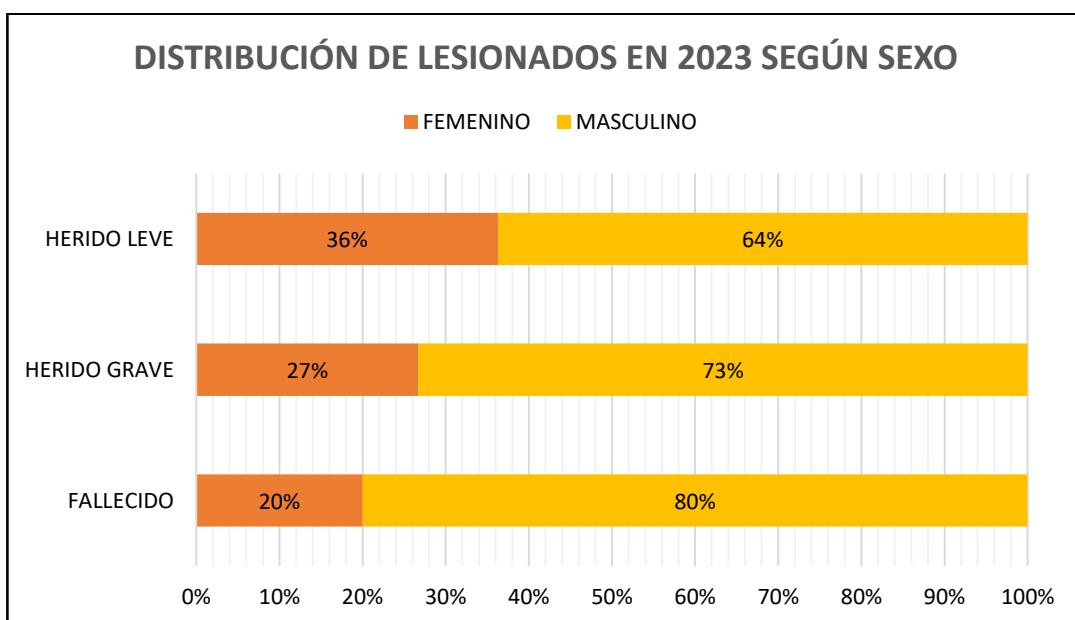
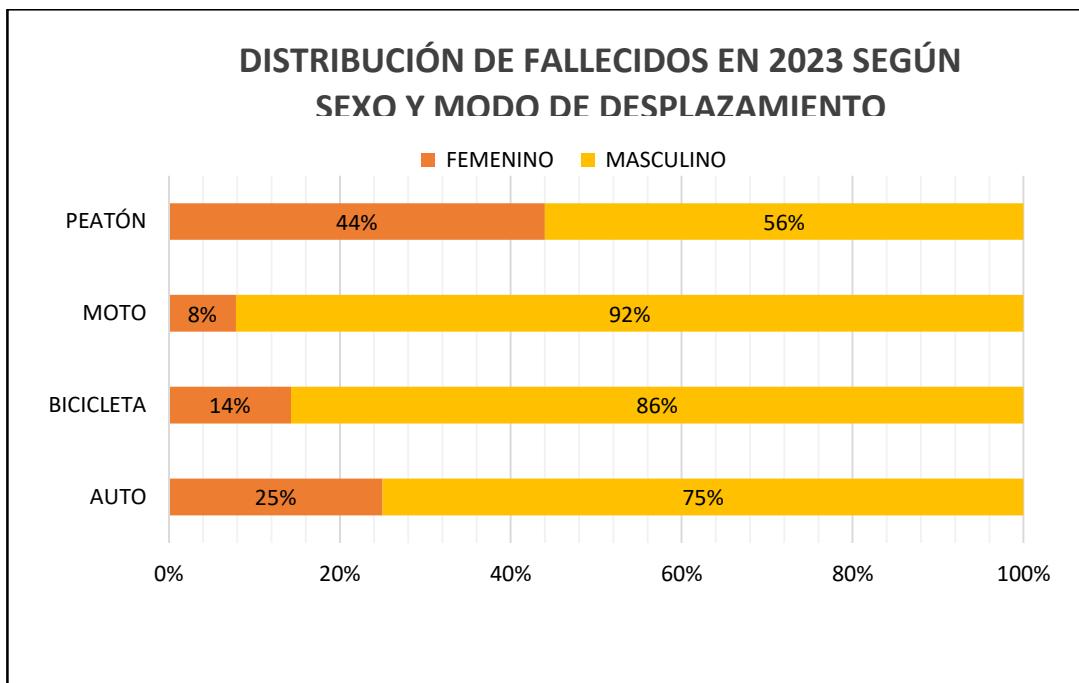


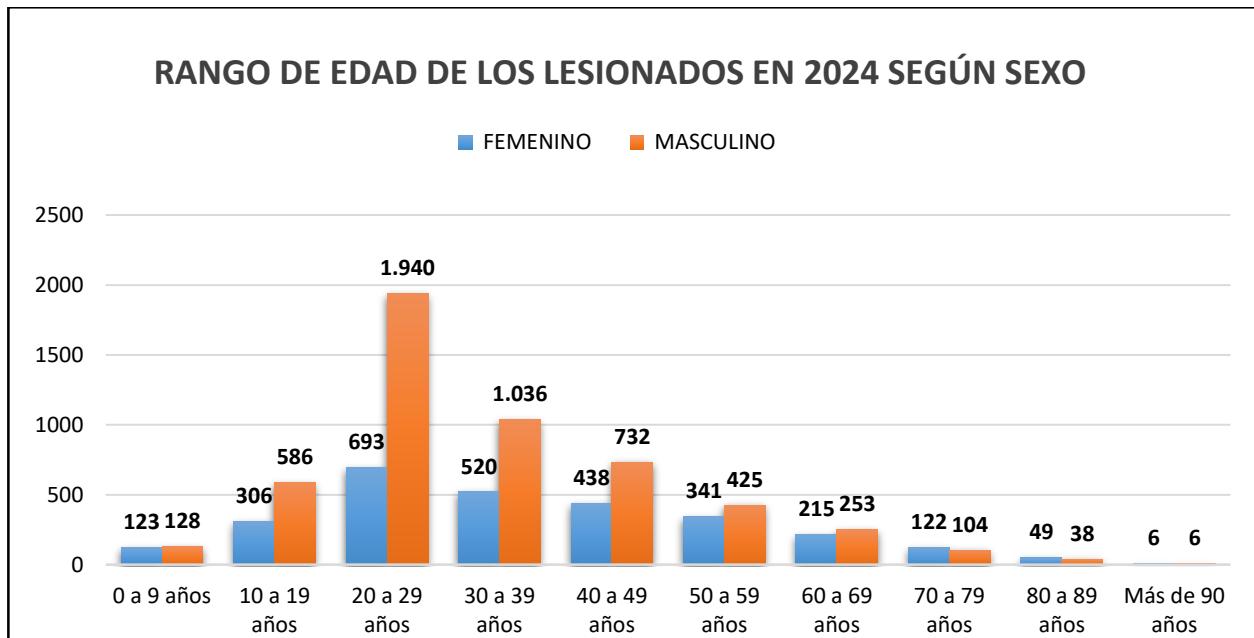
Gráfico 25: Distribución de fallecidos en 2023 según sexo y modo de desplazamiento



En 2023, el 58% de las mujeres fallecidas utilizaban la vía como peatones, con la característica de que el 50% de éstas tenían más de 60 años de edad. En el caso de los varones, tan sólo el 18% de los fallecidos fueron peatones, y de ellos, el 50% tenía más de 60 años.

El 62% de los varones fallecidos se desplazaban en moto; el 43% de los cuales tenían entre 20 y 29 años de edad.

Gráfico 26: Rango de edad de los lesionados en 2023 según sexo



El promedio de edad de los lesionados por modo hace evidente el peso relativo de las personas más jóvenes en los usuarios más vulnerables, en especial de motociclistas y ciclistas, aunque en el caso de los peatones se ve la incidencia de las personas de mayor edad en el promedio global por modo.

Tabla 3: Promedio de edad y distribución de los lesionados por modo de desplazamiento⁴

	Distribución	Promedio de edad
MOTO	52,1%	30
PEATÓN	14,7%	41
AUTO	25,2%	39
BICICLETA	4,6%	34
CAMIÓN	0,5%	40
ÓMNIBUS	2,7%	47

⁴ El promedio se considera sin considerar decimales, teniendo en cuenta que en este caso refiere a la edad, la cual es habitual considerarla con valores enteros.



4.5 Ocurrencia de las lesiones por día de la semana y hora

Tanto en 2023 como a lo largo de todo el quinquenio analizado, la mayor cantidad de lesiones personales en siniestros se da los días viernes. Al observar el comportamiento por hora del día, la hora punta de la tarde es una constante en que se observa un pico en la cantidad de lesionados.

Gráfico 27: Fallecidos en 2023 según día



Gráfico 28: Heridos graves en 2023 según día



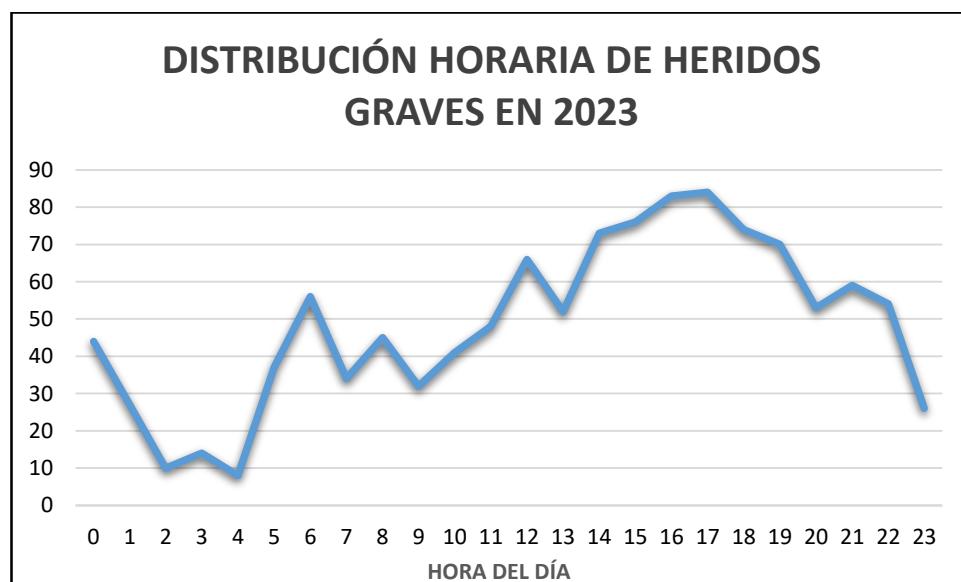


Como período semanal de análisis, la mayor fatalidad se observa en el período que va desde la hora punta de la tarde de los viernes hasta la hora punta de la mañana de los lunes. En cuanto a las horas del día, los fallecidos presentan dos momentos de mayor importancia al mediodía y alrededor de la hora punta de la tarde.

Gráfico 29: Distribución horaria de fallecidos en 2023



Gráfico 30: Distribución horaria de heridos graves en 2023

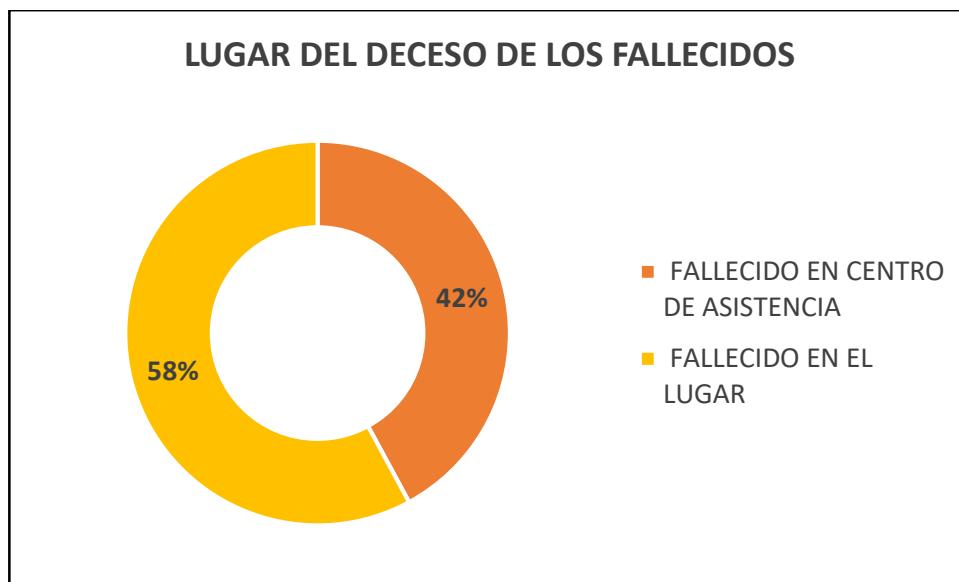




4.6 Lugar de deceso de las personas fallecidas en 2023

La mayoría de las personas que pierde la vida en siniestros de tránsito, fallecen en el lugar de ocurrencia del siniestro.

Gráfico 31: Lugar de deceso de los fallecidos en 2023

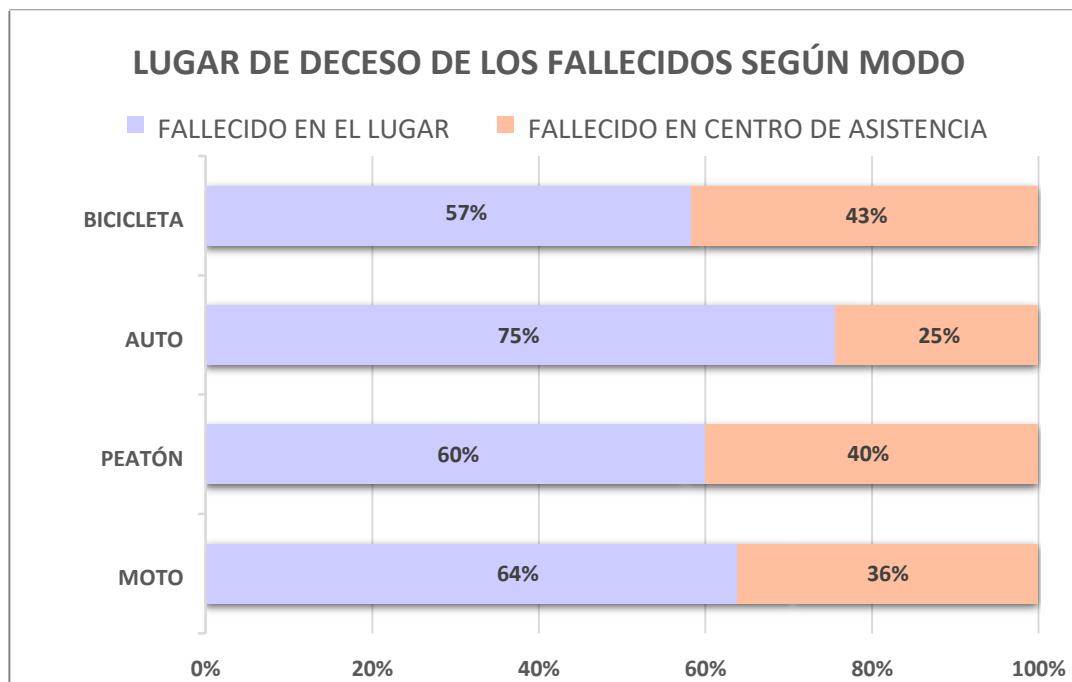


Esta realidad es transversal a todos los modos de desplazamiento de los usuarios de las vías, con especial afectación a automovilistas. Es una realidad que siempre pone sobre la mesa la cuestión de la atención temprana a quienes sufren un siniestro en la vía pública.

La asistencia médica de los lesionados en las vías públicas está asegurada a través del Convenio 911 desde el año 2009. Ello es de enorme valor asistencial ya que mejora la probabilidad de sobrevida cuando se cuenta con respuestas sanitarias adecuadas. De cualquier forma, es necesario integrar al Sistema de Datos los componentes asistenciales en cuanto a respuestas, patrones de las lesiones, severidad medida por escalas y evolución hospitalaria.

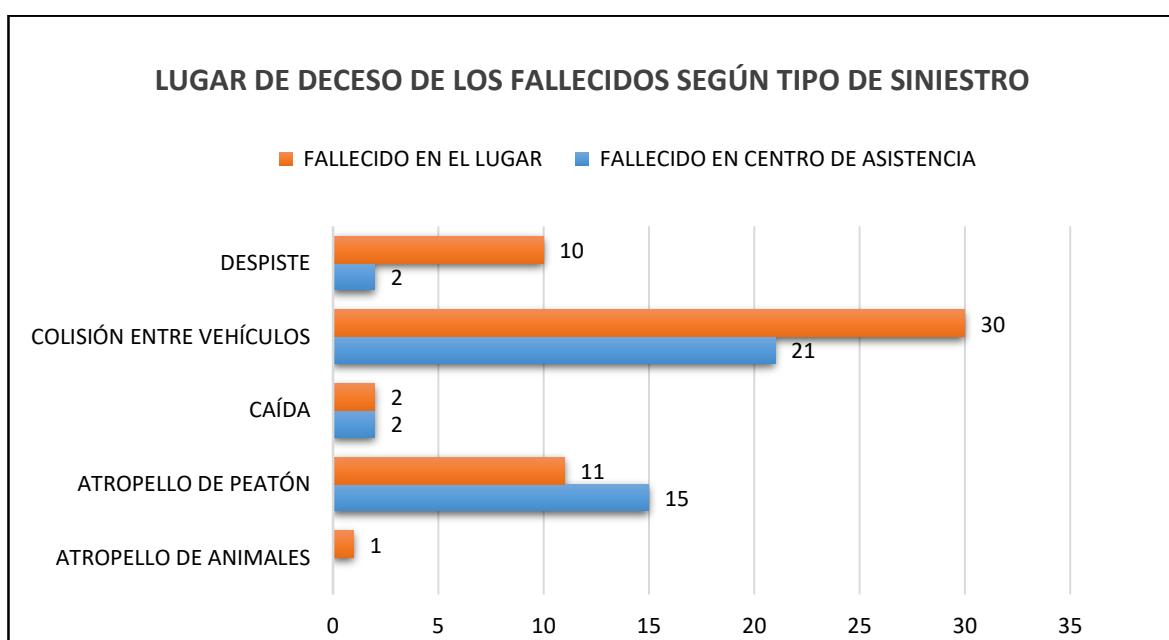


Gráfico 32: Lugar de deceso de los fallecidos según modo de desplazamiento



También el análisis por tipo de siniestro deja en evidencia la prevalencia del lugar del siniestro como lugar del deceso más frecuente, con la excepción de atropello de peatones.

Gráfico 33: Lugar de deceso de los fallecidos según tipo de siniestro





4.7 Siniestralidad por tipo de vías

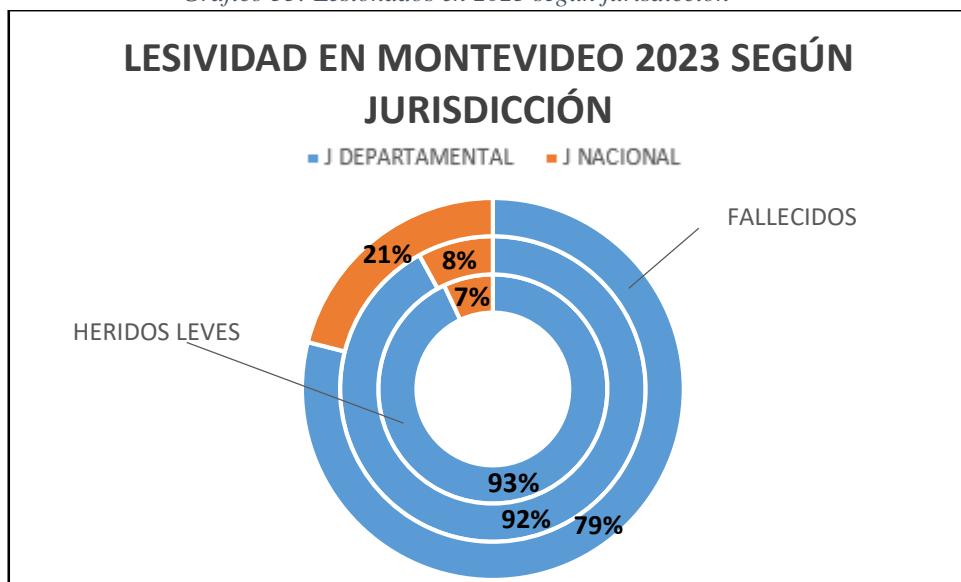
El tipo de vías refiere a la jurisdicción que aplica a las vías urbanas (jurisdicción departamental) y a las rutas nacionales (jurisdicción nacional). La tendencia general en la lesividad es similar para ambos tipos de vía en el quinquenio analizado.

Gráfico 34: *Lesionados por jurisdicción*



Sin embargo, mientras en las rutas nacionales ocurren el 21% de las fatalidades, allí se registran el 8% y el 7% de los heridos graves y leves respectivamente, como muestra el gráfico 35.

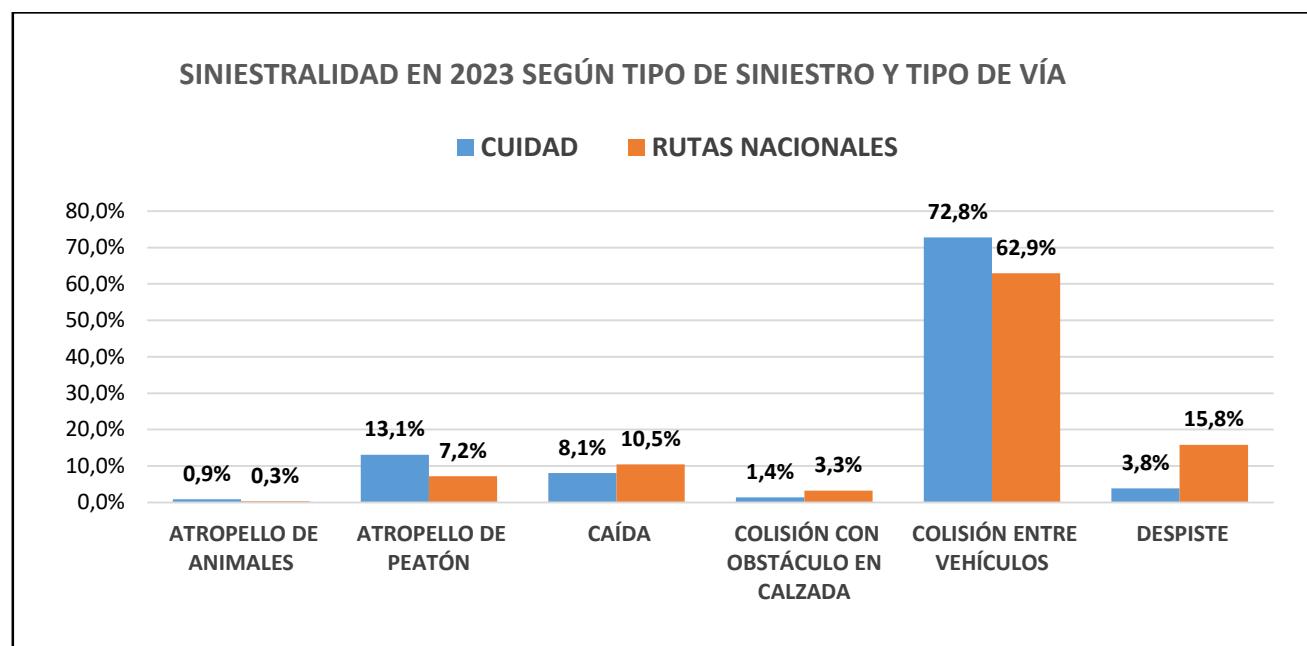
Gráfico 35: *Lesionados en 2023 según jurisdicción*





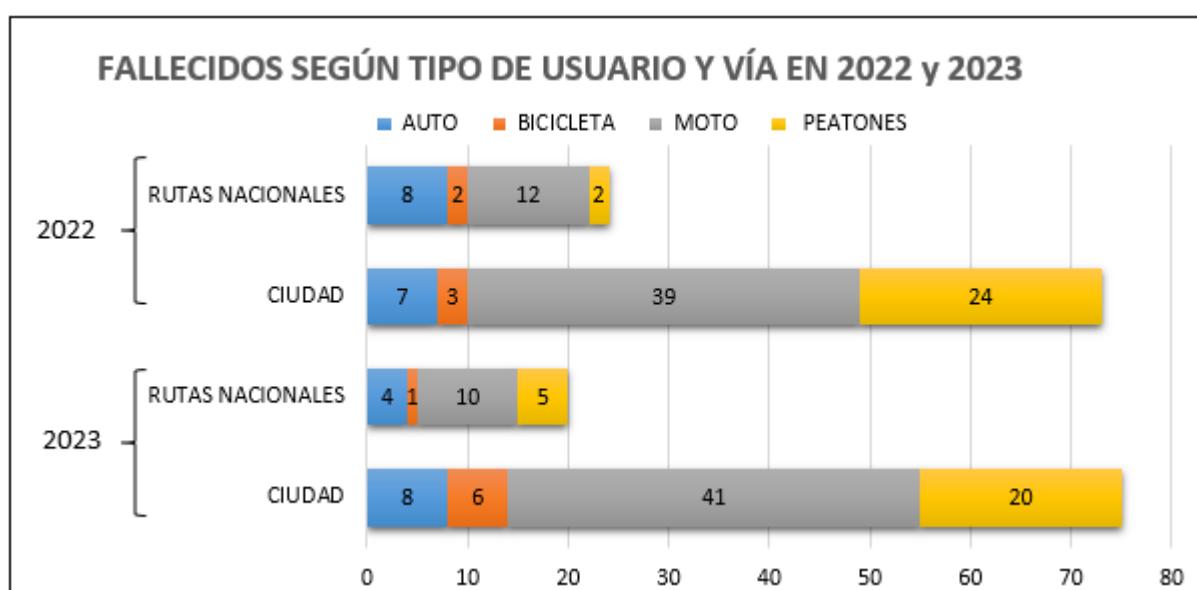
El tipo de siniestro catalogado como colisión entre vehículos se mantiene como el más frecuente, en ambos tipos de vía.

Gráfico 36: Siniestralidad en 2023 según tipo de siniestro y tipo de vía



La motocicleta es el modo de desplazamiento que genera más fallecidos en ambos tipos de vía.

Gráfico 37: Fallecidos según tipo de usuario y vía en 2022 y 2023





A diferencia de la lesividad general, la cantidad de fallecidos en el quinquenio sigue una trayectoria más desacoplada por tipo de vía, con mayor dispersión en las cantidades en rutas nacionales.

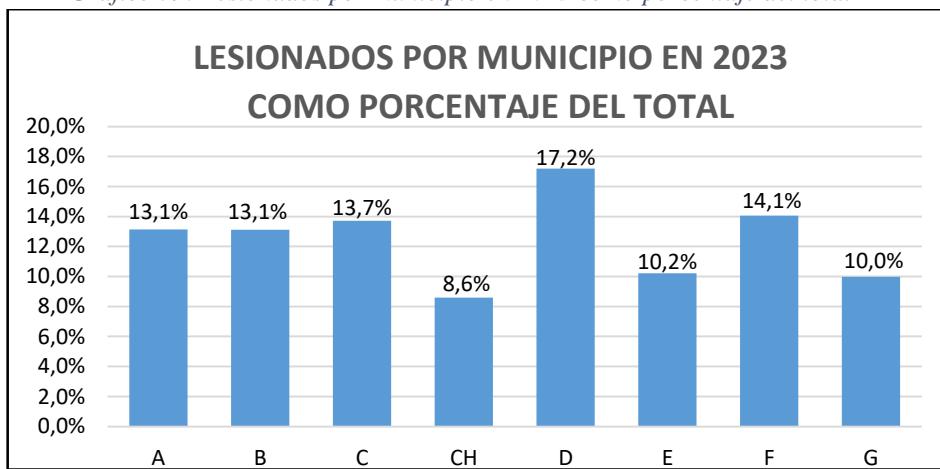
Gráfico 38: Fallecidos por jurisdicción



4.8 Siniestralidad por municipios⁵

La cantidad de lesionados por municipio sigue una trayectoria similar a lo largo del quinquenio 2019-2023. El peso relativo de cada municipio en la cantidad de lesionados dentro del total departamental es estable a lo largo del período.

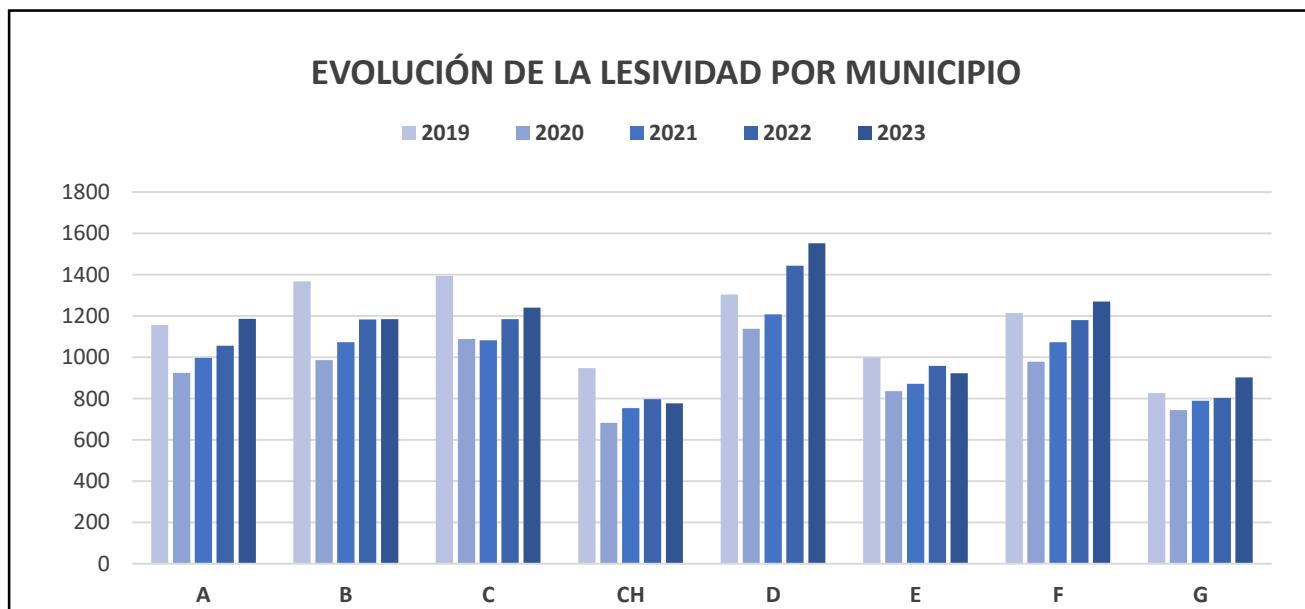
Gráfico 39: Lesionados por municipio en 2023 como porcentaje del total



⁵ La cantidad de lesionados por municipio incluye los siniestros con lesionados en las vías que son limítrofes entre municipios, por lo que la cantidad de lesionados en estas vías están doblemente contabilizadas si se hace una suma de todos los municipios, y no coincide con la suma total de lesionados en el departamento.



Gráfico 40: Evolución de la lesividad por municipio



El porcentaje de lesionados que resultaron fallecidos en 2023 muestra que hay una dispar fatalidad entre municipios. Un 1,4% de los lesionados fallece como consecuencia de las lesiones en el municipio A. En el otro extremo, un 0,4% de los lesionados en el municipio CH resulta fallecido. Esto es coherente con la existencia de diferentes tipos de vías en los municipios (rutas nacionales y vías urbanas), diferentes modos de transporte, sistemáticas de fiscalización, y tipos de usuarios; además de dispares extensiones territoriales.

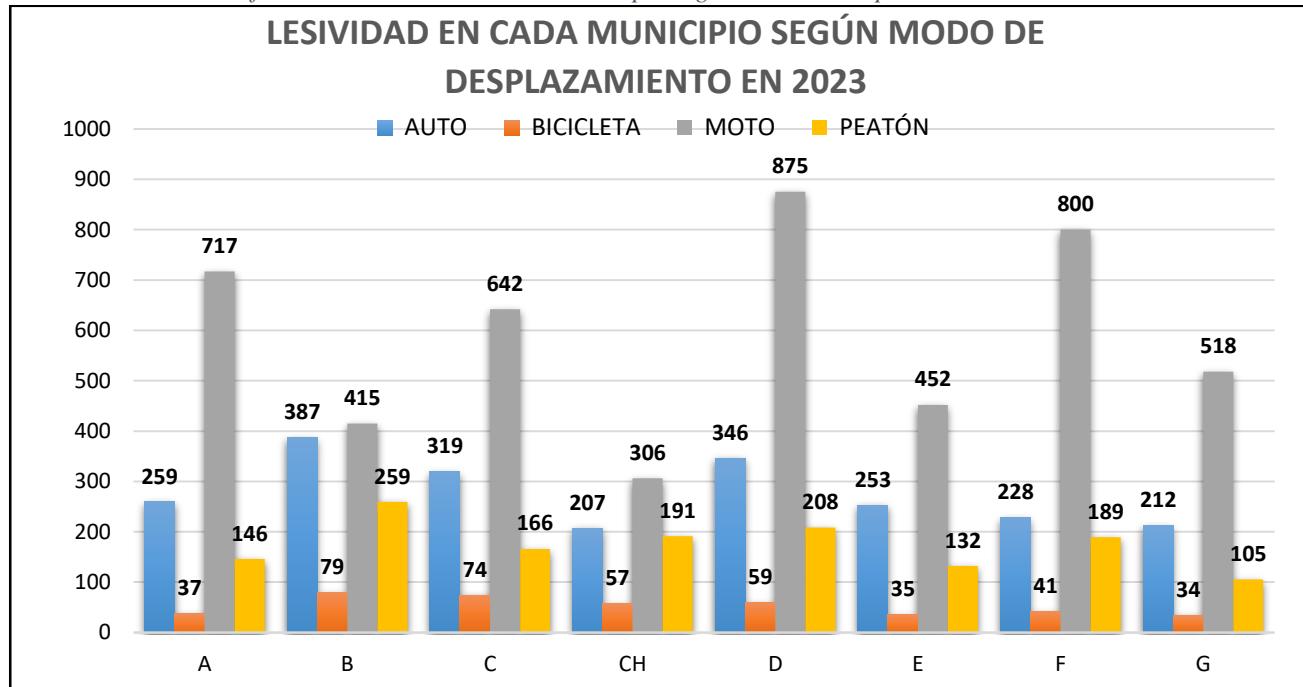
Gráfico 41: Lesividad en 2022 según municipio





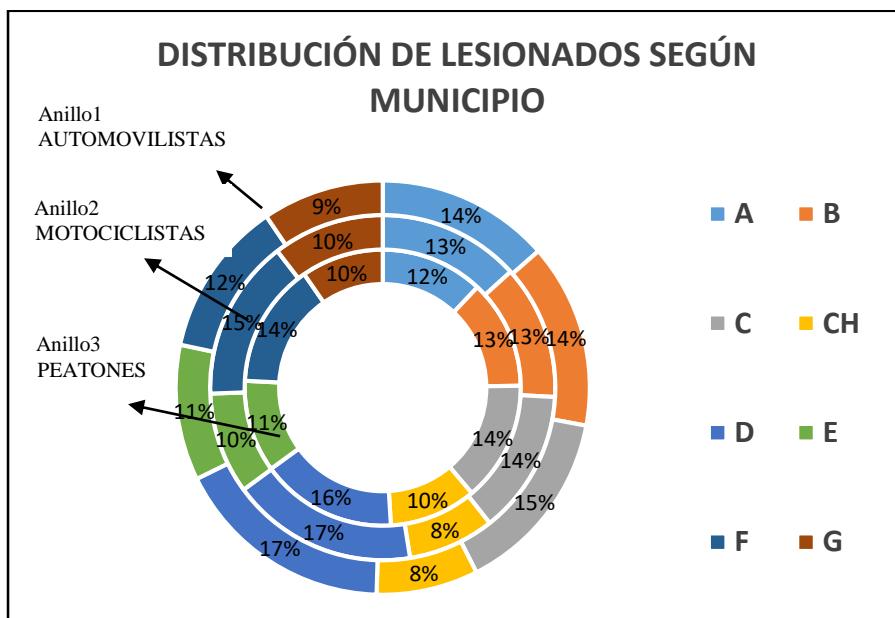
Los motociclistas son los usuarios de vías más siniestrados en todos los municipios, con especial concentración en los municipios D y F.

Gráfico 42: Lesionados en cada municipio según modo de desplazamiento en 2023



Se observa una mayor cantidad de automovilistas lesionados en los municipios céntricos B,D y C, mientras que, los municipios con más peatones lesionados son el B y el D.

Gráfico 43: Distribución de lesionados según municipio en 2023





4.9 Siniestralidad en Montevideo y resto del país

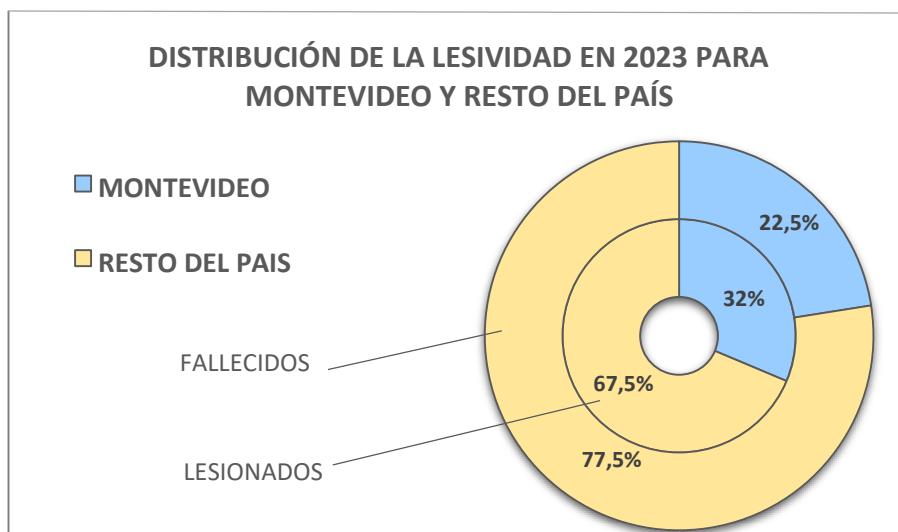
El departamento de Montevideo alberga el 39% de la población de Uruguay. El 32% de los lesionados sufrieron siniestros en este departamento. Sin embargo, solo un 22,5% de los decesos ocurrieron en Montevideo.

Tabla 4: Total de lesionados en todo el país en 2023 según departamento

DEPARTAMENTO	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	TOTAL	%	%
					FALLECIDOS	LESIONADOS
MONTEVIDEO	95	1.071	7.011	8.177	22,5%	32,0%
ARTIGAS	9	74	373	456	2,1%	1,8%
CANELONES	72	515	3.115	3.702	17,1%	14,5%
CERRO LARGO	18	109	593	720	4,3%	2,8%
COLONIA	34	187	876	1097	8,1%	4,3%
DURAZNO	5	89	501	595	1,2%	2,3%
FLORES	6	34	201	241	1,4%	0,9%
FLORIDA	15	67	476	558	3,5%	2,2%
LAVALLEJA	10	113	418	541	2,4%	2,1%
MALDONADO	28	419	1.975	2.422	6,6%	9,5%
PAYSANDU	15	156	1.105	1.276	3,5%	5,0%
RIO NEGRO	8	44	360	412	1,9%	1,6%
RIVERA	16	94	550	660	3,8%	2,6%
ROCHA	20	36	530	586	4,7%	2,3%
SALTO	11	113	1.067	1.191	2,6%	4,6%
SAN JOSE	26	118	755	899	6,2%	3,5%
SORIANO	11	69	631	711	2,6%	2,8%
TACUAREMBO	16	145	810	971	3,8%	3,8%
TREINTA Y TRES	7	73	267	347	1,7%	1,4%
RESTO DEL PAÍS	327	2.455	14.603	17.385	77,5%	67,5%
TOTAL LESIONADOS	422	3.526	21.614	25.562	100%	100%



Gráfico 44: Distribución de la lesividad en 2023 para Montevideo y resto del país



Por otro lado, Montevideo tiene una incidencia porcentual mayor de peatones entre los fallecidos, mientras que en el resto del país los automovilistas tienen mayor peso relativo. Los motociclistas son la mayoría absoluta de los fallecidos, tanto en Montevideo como en el resto del país.

Gráfico 45: Fallecidos en Montevideo y resto del país en 2023

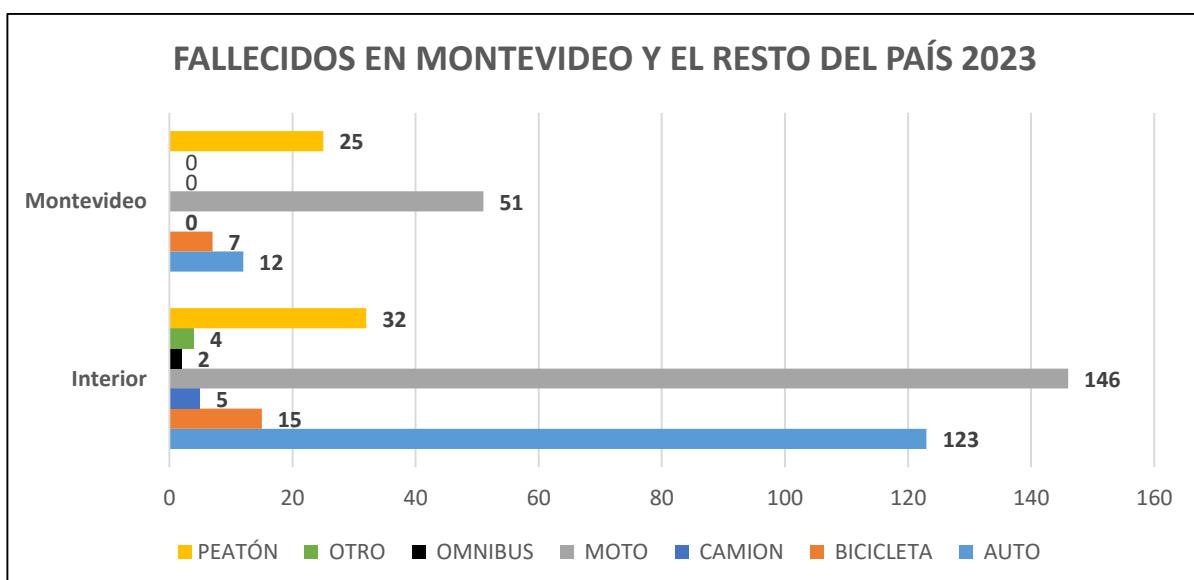
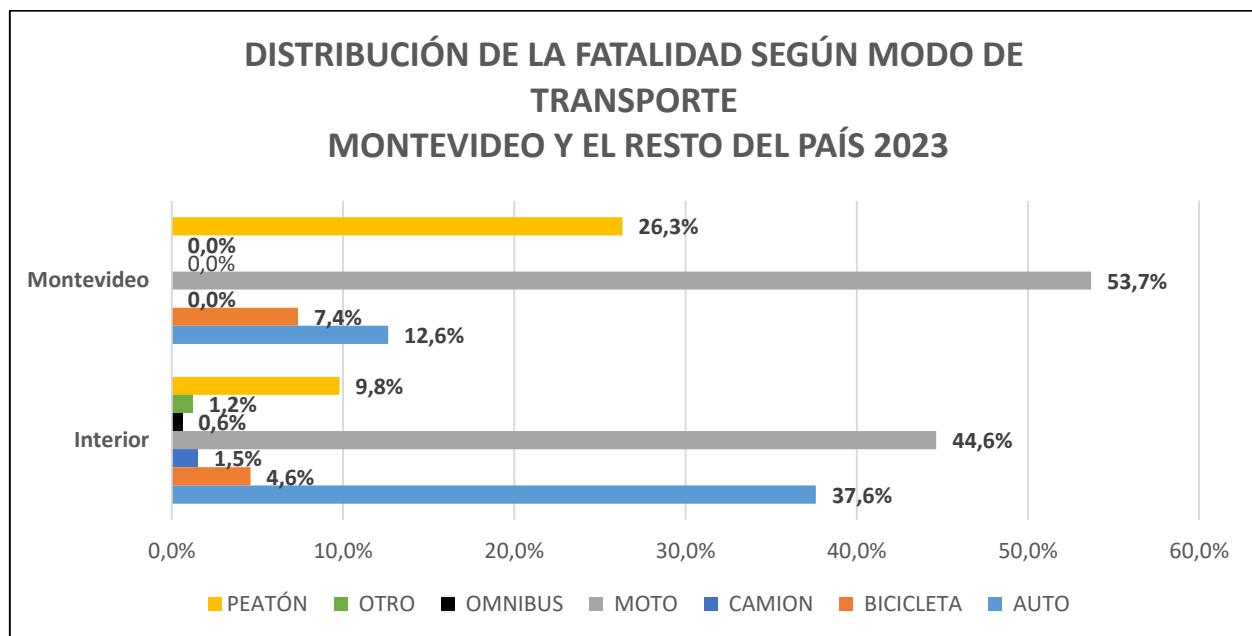


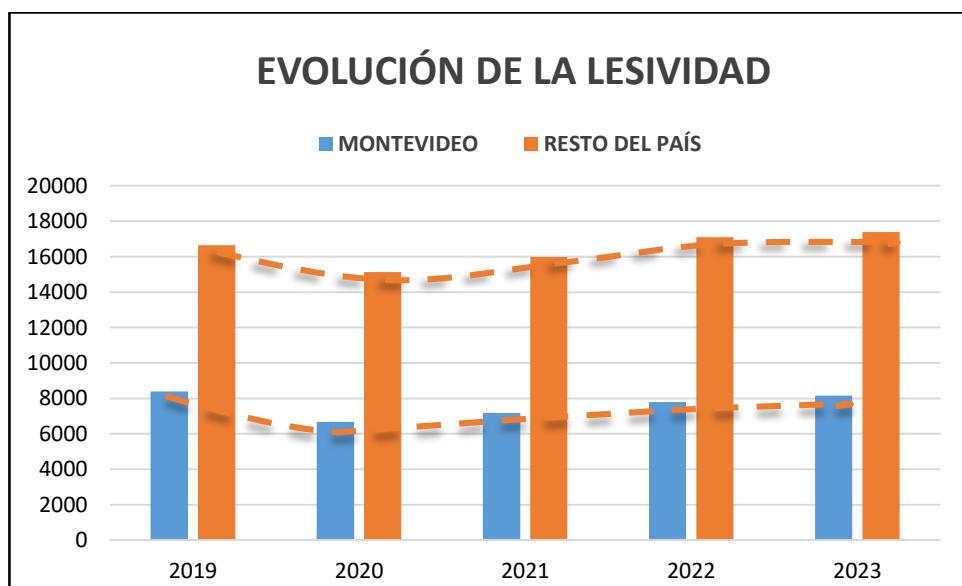


Gráfico 46: Distribución de la fatalidad según modo de desplazamiento en Montevideo y resto del país



Montevideo ha logrado reducir algo más el porcentaje de lesionados en el período analizado (2019 – 2023) que el resto del país.

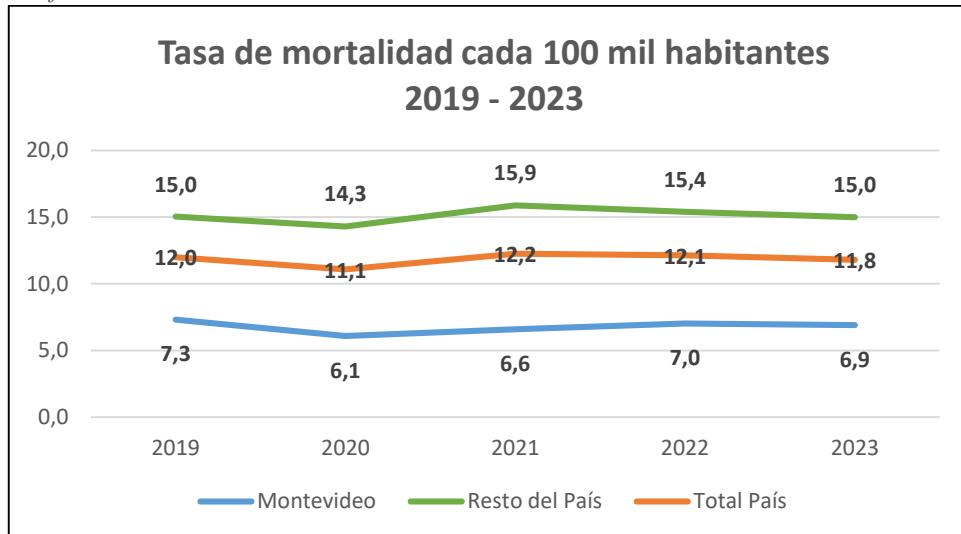
Gráfico 47: Evolución de la lesividad en Montevideo y resto del país





La tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes ha sido sensiblemente menor en Montevideo que en el resto del país a lo largo del período 2019-2023⁶.

Gráfico 48: Evolución de la tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes 2019-2023



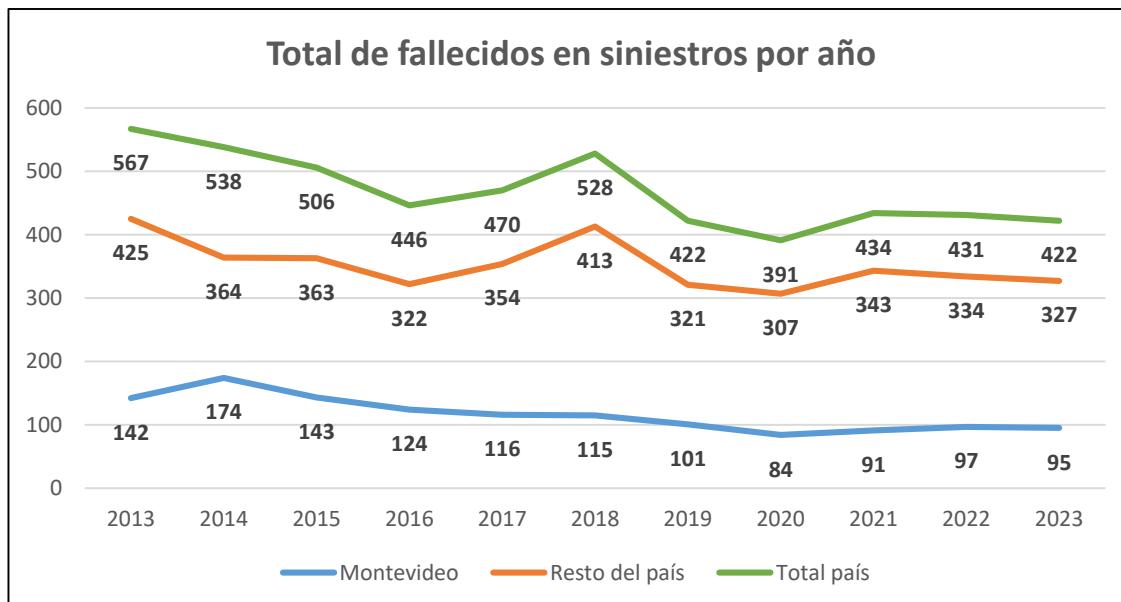
En el gráfico 49 se puede apreciar cómo en Montevideo sí se puede hablar de una tendencia a la baja en la cantidad de fallecidos, con un comportamiento un poco errático para el resto del país con picos y una meseta en los últimos años.

El “efecto pandemia” hace necesario relativizar el fenómeno de la baja en la lesividad en 2020 y 2021, ya que no es posible aislar el efecto de la baja en el volumen de movilidad general sobre la siniestralidad.

⁶ Se utilizan las proyecciones poblacionales del INE para calcular las tasas y no el resultado parcial del Censo realizado en el año 2023.

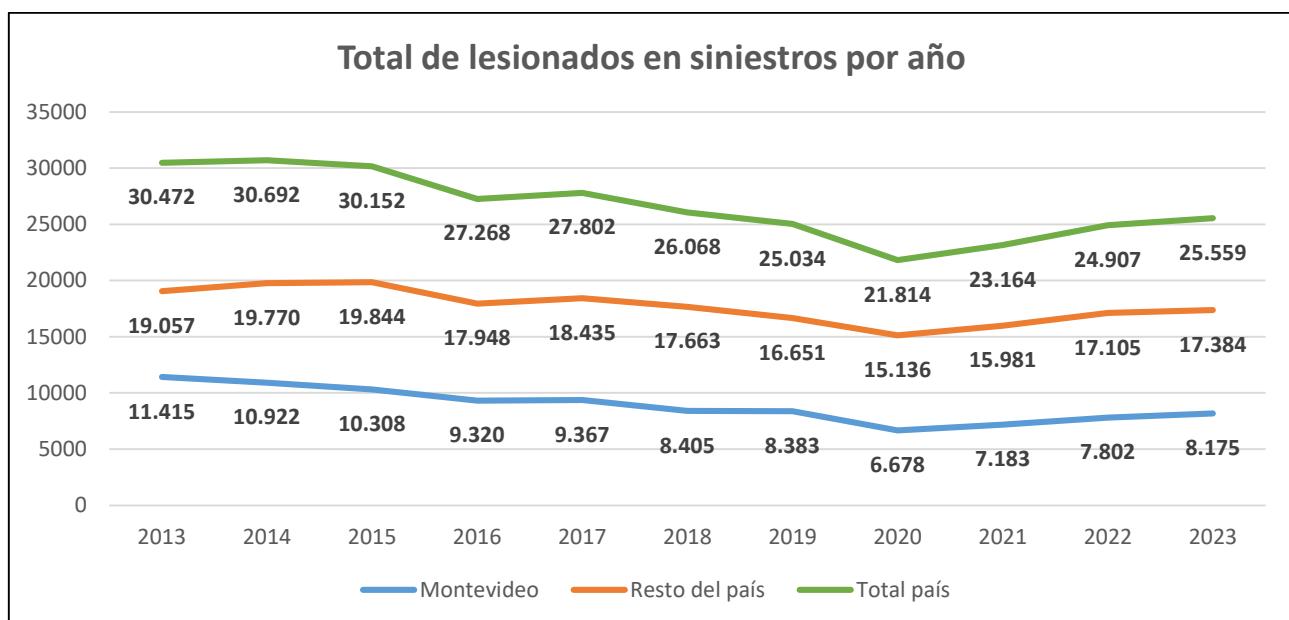


Gráfico 49: Evolución de la cantidad de fallecidos en todo el país



El total de lesionados muestra la misma tendencia: mientras la cantidad de lesionados en Montevideo representaba el 37,5% del total nacional en 2013 en 2023 representará el 32%.

Gráfico 50: Evolución de la cantidad de lesionados en todo el país





5. Conclusiones

El Informe Anual 2023 se incluye en la evolución de las Políticas de Seguridad Vial de la última Década de Acción y siguiendo las recomendaciones y evidencias que ponen a Montevideo en un lugar de alto impacto positivo no solo nacional, sino regional.

El año 2023 es el quinto año consecutivo en que Montevideo tiene la menor tasa de mortalidad cada 100 mil habitantes en siniestros de tránsito de todos los departamentos de Uruguay, situándose nuevamente en menos de 7 fallecidos cada 100 mil habitantes (6,9) una cifra inferior a la mitad de la tasa de mortalidad que el conjunto de los departamentos restantes (15,0), contribuyendo significativamente a la baja en la tasa registrada en el total del país (11,8 cada 100 mil).

Se observa además en Montevideo, una baja en los niveles de siniestralidad y lesividad en la comparación 2023-2019, a excepción de los siniestros graves y lesionados graves.

Las cifras del año 2023 son en general mayores en comparación con 2020 y 2021, debido a la baja en la movilidad ocurrida en 2020 y 2021 por la pandemia de COVID 19.

El perfil epidemiológico es, asimismo, similar a los años anteriores.

Los motociclistas son los usuarios más afectados por la siniestralidad, representando la mitad del total de lesionados y más de la mitad de los fallecidos. La mortalidad de los motociclistas es, por tanto, mayor que la de los demás usuarios de las vías de tránsito.

Los grupos de usuarios más vulnerables de las vías (motociclistas, ciclistas y peatones) son una preocupación permanente de la Unidad de Siniestralidad y Lesividad, ya que 7 de cada 10 lesionados y 9 de cada 10 fallecidos pertenecen a este grupo. Es por ello que el Plan Departamental de Seguridad Vial 2021-2025 tiene como población objetivo prioritaria para las acciones a desarrollar a estos usuarios de las vías.

Los reportes a nivel mundial establecen en promedio que los países integrantes de Naciones Unidas tienen impacto del 50% a 60% de la población más vulnerable. La característica propia de la siniestralidad vial en nuestro país ubica el problema en cifras más elevadas, y como consecuencia en gran medida de incrementos del parque de motocicletas.

Las características del perfil epidemiológico, así como la temporalidad y ocurrencia de siniestros con lesionados es similar a los años anteriores, predominando las lesiones y muertes en motociclistas, de sexo masculino y jóvenes.

Existe gran variabilidad entre la ocurrencia de siniestros con lesionados entre la ciudad y las rutas del Departamento. Existe una imposibilidad legal para el control y fiscalización por parte del equipo de inspectores de la Intendencia de Montevideo ya que ello depende del Ministerio del Interior. Ello incluso debilita los planes departamentales en la medida que no son aplicables las buenas prácticas que se reflejarían en un descenso de la lesividad en las rutas del departamento.

A pesar de lo anterior, existen indicadores de proceso que contiene algunas metas del Plan Departamental de Seguridad Vial 2021- 2025 que no han sido alcanzadas en 2023 y que advierten



acerca de la necesidad de profundizar en la gestión de la seguridad vial para lograr alcanzar los objetivos allí planteados en 2025.

Es necesario fortalecer las acciones de fiscalización y comunicación para hacer tender las cifras de siniestralidad y lesividad hacia el objetivo quinquenal, con especial atención a las que se enfocan en los usuarios más vulnerables de las vías.

La planificación basada en metas y acciones resulta en una Buena Práctica que debería ser incorporada a nivel Nacional para desarrollar una Política Nacional de Seguridad Vial.