

DOSSIER Nº 3

Junio 2021

MOVILIDAD SEGURA DE NIÑOS Y NIÑAS EN EL ESPACIO PÚBLICO

Dirección de Investigación Accidentológica

Dirección Nacional de Observatorio Vial

**SEGURIDAD
VIAL**



Ministerio de Transporte
Argentina



AUTORIDADES

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Dr. Alberto Fernández

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Prof. Alexis Guerrero

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Dr. Pablo Martínez Carignano

DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Pablo Rojas

JEFATURA GABINETE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Myriam Serulnicoff

DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA

Lic. Jéssica Azar

EQUIPO TÉCNICO

Sonia Balza

Federico González

Matías Kogoi

Pablo Guerrero

Fernando Picco



MOVILIDAD SEGURA DE NIÑOS Y NIÑAS EN EL ESPACIO PÚBLICO

Introducción

La inseguridad vial es una problemática de alcance mundial por la cual cada año 1,35 millones de personas resultan víctimas mortales y entre 20 y 50 millones padecen secuelas físicas y psicológicas, constituyendo las lesiones de tránsito una de las principales causas de discapacidad. Su ubicación como la principal causa de muerte en niños/as y jóvenes entre los 5 y 29 años da cuenta de la gravedad de la misma. (1)

Las cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indican que 186.300 niños, niñas y adolescentes mueren cada año en el mundo a causa de la inseguridad vial; un promedio de más de 500 por día. Aún más, los traumatismos por siniestros de tránsito aparecen entre las cuatro causas principales de defunción de todos los niños y niñas mayores de cinco años, siendo los países de ingresos bajos y medianos los que registran el 95% de las defunciones por esta causa. (2) Por su parte, en la región de América Latina y el Caribe, las lesiones por siniestros de tránsito constituyen la principal causa de muerte de niños y niñas entre los 5 y los 14 años, y la segunda causa de muerte para adolescentes mayores de 15 años. (3)

La OMS señala que los niños y niñas, especialmente los de menor edad, tienen mayores probabilidades que las personas adultas de sufrir consecuencias severas al momento de padecer un siniestro vial. Esto se debe a que existen distintas razones que incrementan la exposición al riesgo de este grupo etario: por un lado, que su cerebro y cráneo son más vulnerables al no haber alcanzado la maduración completa; y por el otro, que la falta de autonomía y capacidad de decisión que tienen los niños/as sobre los modos en los que son trasladados hacen que sus condiciones de seguridad vial dependan directamente de las prácticas que llevan adelante las personas adultas a su



cargo (en general madres y padres). Además, a medida que crecen en edad y llegan a la adolescencia, son más propensos a asumir riesgos que ponen en peligro su seguridad en la vía pública, como la circulación en bicicleta, cruce de calles fuera de la senda peatonal o primeros pasos en la conducción de motos y automóviles.

Como peatones/as, los niños y niñas también corren grandes riesgos viales. Según las últimas estimaciones a nivel mundial, el 38% de los niños y niñas lesionados/as o fallecidos/as por siniestros del tránsito son peatones/as, situación que se debe en muchos casos a la inexistencia de infraestructura adecuada, tales como veredas, cruces peatonales y barreras de seguridad que separan la calzada de la acera, etc. (4)

En nuestro país, durante el año 2020 se registraron 2.784 siniestros viales fatales en los cuales 3.138 personas perdieron la vida. Del total de víctimas fatales, el 4% corresponde a niños y niñas de 0 a 14 años, representando 125 defunciones de menores, según fuentes del Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). (5) No obstante, debe considerarse que durante el año 2020 existió una menor circulación de vehículos dadas las restricciones impuestas durante el período de meses que abarcó el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio a causa de la pandemia mundial que provocó el virus COVID-19. En este sentido, la cantidad de víctimas fatales registradas por siniestros viales fue la más baja de los últimos 10 años.

Lo que la evidencia revela, es que la falta de uso de elementos de seguridad vial infantil o su uso incorrecto, tiene una influencia directa en la gravedad de las consecuencias que sufren las y los menores ante la ocurrencia de un siniestro vial. Se encuentra demostrado que el uso correcto de los sistemas de retención infantil (SRI) usados para la adaptación segura del traslado de personas menores de edad dentro del habitáculo de un automóvil, reduce las defunciones de los niños y niñas y lactantes entre 50% y 70% ante un siniestro; y que el uso del casco en traslados sobre motocicletas, reduce la gravedad de



los traumatismos en aproximadamente 72% y mitiga el riesgo de defunción en un siniestro en un 39%. (6)

Atender la seguridad vial infantil es responsabilidad de los Estados, quienes deben velar y tutelar los derechos de los niños y las niñas en su condición de vulnerabilidad de acuerdo a lo establecido en la Convención de los Derechos del Niño. Asimismo, promover la seguridad vial infantil es importante para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en el país y en la región, los cuales contemplan garantizar una vida saludable y bienestar para todos/as y de todas las edades. En este marco, es de suma relevancia que los Gobiernos presten especial atención a la planificación de acciones orientadas a la circulación segura de las infancias por las vías de tránsito, procurando disminuir las situaciones que pueden incrementar la probabilidad de mortalidad y morbilidad infantil ante la ocurrencia de los hechos viales.

El traslado de menores en automóviles

Como se ha mencionado, las diferencias en cuanto al desarrollo físico de los niños y niñas en relación a adolescentes y adultos, los vuelve más vulnerables ante la ocurrencia de un siniestro vial. La distribución del peso corporal en mayor proporción sobre la parte superior del cuerpo y la menor madurez muscular y de desarrollo de los reflejos, son algunos de los factores influyentes en las consecuencias finales de este tipo de hechos. Al ser transportado en un automóvil, el uso del cinturón de seguridad mantendrá sujeto en su asiento de forma adecuada a pasajeros de más de 1,50 metros de altura. En general, los/as niños no alcanzan esa estatura hasta aproximadamente los 12 o 14 años, por lo cual, el cinturón tradicional de un vehículo no representa el elemento de seguridad más adecuado para su protección.



Por este motivo, el elemento más seguro para los niños y niñas entre los 10 y 12 años es el Sistema de Retención Infantil (SRI), en sus distintos tipos que varían de acuerdo al peso y tamaño del menor. Esto implica que, junto a su crecimiento en edad y físico, le irán correspondiendo distintos tipos de SRI hasta completar la transición al uso de cinturón de seguridad original del automóvil. La importancia del SRI radica en que, correctamente utilizado, reduce en un 70% los riesgos de lesiones graves o fatales de un menor ante la ocurrencia de un siniestro vial.

En nuestro país, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 especificaba en su artículo 40 que todos los ocupantes deben utilizar el correa de seguridad correspondiente (Inciso k) y que los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero (Inciso g). Así lo fue hasta enero de 2018 cuando se introdujeron cambios en el decreto reglamentario de la citada Ley. Mediante el Decreto N° 32/2018 se modificó el artículo 40 inciso g) estableciendo ahora la obligatoriedad para el traslado de menores de 10 años, de realizarlo sujetos al asiento trasero con el SRI homologado y en relación con su peso y tamaño.

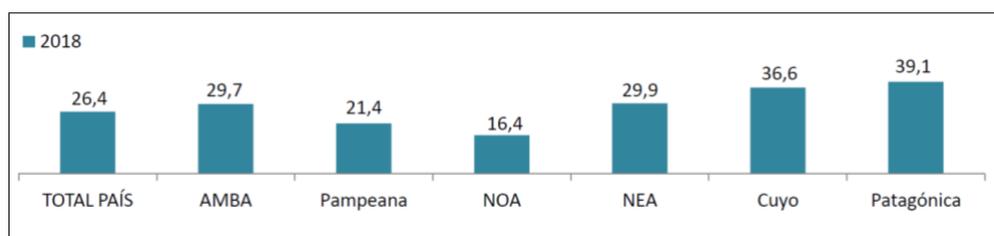




Sin embargo, un estudio observacional de la ANSV sobre el comportamiento de conductores/as y ocupantes de vehículos motorizados de 4 y 2 ruedas en Argentina (7), evidenció que el uso de SRI aún no se encuentra extendido en nuestro país. Los resultados del estudio indicaron que sólo el 26,4% de los menores de 10 años circulan en la posición trasera y protegidos por SRI, es decir que la falta de protección alcanza a casi 7 de cada 10 menores de edad. Mientras que entre los niños y niñas de hasta 4 años el porcentaje de uso se ubica en torno al 41,8%.

Regionalmente, se observan diferencias en cuanto al uso del SRI, siendo la Patagonia (39,1%), Cuyo (36,6%), NEA (29,9%) y AMBA (29,7%) donde se muestran niveles de protección infantil más alto, y en la región Pampeana (21,4%) y NOA (16,4%) los niveles más bajos. Asimismo, es en las ciudades pequeñas de hasta 60 mil habitantes donde el uso baja drásticamente alcanzando solo el 13,9%. Por otra parte, el género de quién ocupa la posición de conducción influye en el uso de SRI. El mismo es mayor cuando la conductora es mujer, aunque la protección en estos casos solo llega al 31%.

Uso del SRI según total del país y por regiones. Año 2018.



Fuente: Estudio Observacional ANSV

Otro estudio realizado por la ANSV indagó acerca de los motivos que subyacen a este bajo uso de los SRI. (8) En este sentido, se encontraron distintas barreras que inhiben su uso: la asimetría informativa; la percepción de falta de control; falta de acceso al mismo por razones económicas; la permisividad materna y paterna; y la disociación entre los conocimientos y practicas según los roles maternos y paternos.



Según revela el estudio, el desconocimiento acerca de su utilidad, modos correctos de uso, su vida útil y sobre la ley, representan un primer obstáculo para su uso. Esto requiere de una mayor presencia del Estado como canal de difusión, de modo que las fuentes de información no se centren en las que reproducen el mercado o familiares y amigos que pueden ser imprecisas o insuficientes. En términos generales, la seguridad vial infantil se encuentra desvinculada de los profesionales de la salud, por lo cual los padres y madres no reciben indicaciones o consejos por parte de los pediatras, obstetras y profesionales sanitarios con relación a cómo trasladar de manera segura a sus hijos/as.

Al mismo tiempo, la investigación encontró como otra barrera la ausencia percibida de controles por parte de las fuerzas de seguridad vial, lo que habilita a transgredir la norma respecto del uso de SRI. En este aspecto se conjugan la falta de precisión normativa y la falta de capacitación, herramientas y recursos necesarios para hacer efectivo el control. Otro papel importante al respecto lo juegan las razones de índole económica, siendo dificultoso para determinados segmentos socioeconómicos de la población acceder a un SRI debido a su precio de mercado, o bien adquiriéndolo de segunda mano (usados o heredados), lo cual acarrea otros problemas relacionados a la fecha de caducidad, la adecuación al tamaño de la nueva persona usuaria o su homologación. Sin embargo, en el discurso de los sectores de mayor poder adquisitivo también se encontraron expresiones acerca del alto costo del elemento, consideración que probablemente esté vinculada con la falta de percepción del riesgo que acarrea el no uso del mismo.

El traslado de menores en motocicletas

En cuanto al traslado de niños y niñas en vehículos de dos ruedas, se trata de un modo de movilidad que implica un riesgo altísimo para la salud, dado que las infancias tienen más probabilidades que los adultos de sufrir consecuencias severas ante la ocurrencia de un hecho vial. Nuevamente, esta mayor



vulnerabilidad se debe a que el cerebro y el cráneo del niño/a no han alcanzado la maduración completa. A los 4 años, el tamaño de la cabeza de un niño es 90% la de un adulto, y a los 12 años es el 95%. Recién a los 20 años las placas óseas del cráneo están completamente cerradas.

Si bien las sugerencias de los organismos internacionales indican que los menores no deben trasladarse en motocicleta, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 no prohíbe el traslado de este grupo de usuarios/as en dicho vehículo, señalando únicamente que toda persona ocupante del mismo debe contar con su correspondiente casco. Solo algunas jurisdicciones como la provincia de Córdoba, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o la ciudad de Posadas (Misiones) lo restringen a través de sus leyes provinciales o locales, tomando como criterio la edad en que conciben que el o la menor alcance una corpulencia suficiente para sujetarse correctamente al vehículo.

El estudio observacional de comportamientos viales que realizó la ANSV en 2018 (9) midió la utilización de casco en conductores/as y ocupantes de vehículos motorizados de 2 ruedas, arrojando como resultado que del total de ocupantes menores de edad de entre 0 y 17 años que circulan en motocicleta en Argentina, sólo el 27,8% lo utiliza. Es decir que 7 de cada 10 menores de 18 años se trasladan en moto sin utilizar el casco de seguridad.





Según pudo advertir un estudio de la ANSV sobre el traslado de menores en motocicleta (10), los motivos que incentivan los comportamientos viales inseguros se vinculan con la sensación de exceso de confianza en quienes trasladan menores, la baja percepción del riesgo, la ausencia de controles, una oferta deficiente de cascos para niños/as en el mercado, y la permisividad paterna/materna. No obstante, la principal barrera que se halló en la investigación es la falta de acceso a una red de transporte público de extensa cobertura territorial y económicamente accesible. Es por esta razón que, especialmente en sectores socioeconómicos bajos, la moto aparece como una alternativa de movilidad familiar. En este sentido, la moto representa una solución para la movilidad cotidiana, siendo más práctico y cómodo para evitar embotellamientos de tránsito o dificultades para estacionar; y fundamentalmente, es señalado como un modo de transporte que puede resultar económicamente más accesible que el transporte público.

Entornos escolares seguros

Además del correcto uso de los elementos de seguridad (SRI y casco) - los cuales resultan fundamentales para disminuir el peligro -, debe prestarse especial atención a los espacios donde circula una gran cantidad de menores de edad. El entorno escolar también juega un papel importante en la seguridad vial de los niños y niñas que se trasladan hacia y desde el establecimiento educativo. La reducción de la velocidad de circulación de los vehículos en estas áreas es primordial para proteger a los niños y niñas en el tránsito. Es por esta razón que la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 establece que, en proximidad de establecimientos escolares, la velocidad precautoria no debe ser mayor a 20 km/h durante su funcionamiento. Además, la señalización mediante cartelería que anuncie la presencia de una escuela, la instalación de semáforos y la definición de áreas para uso exclusivo de vehículos escolares, son otras de las principales medidas que permiten reducir la posibilidad de ocurrencia de un siniestro vial en el entorno escolar.



Un estudio observacional realizado por la Fundación Gonzalo Rodríguez en cinco escuelas de provincias argentinas (Mendoza, Buenos Aires, Jujuy, Neuquén y Corrientes), relevó aspectos de la infraestructura y de los comportamientos viales en el entorno escolar. (11) Si bien la evaluación de la infraestructura en dichas escuelas fue positiva, en lo que respecta a los comportamientos en el entorno escolar se encontró disparidad en los resultados según las diferentes localidades analizadas. Principalmente, se evidenciaron conductas de riesgo tanto en los niños y niñas que llegaban a la escuela en vehículos, tales como no uso de cinturón, SRI o casco, como en quienes lo hacían en calidad de peatones/as, por ejemplo al cruzar en diagonal a mitad de cuadra o no mirar antes de cruzar por la esquina o por la mitad de la cuadra.

Conclusión

Niños y niñas de todas las edades se encuentran expuestos al riesgo de participar en un siniestro vial y a las consecuencias que esto trae dadas las condiciones de su desarrollo físico, cognitivo, falta de autonomía y capacidad de decisión especialmente en edades más tempranas. El riesgo va en aumento con la edad como consecuencia de una mayor exposición al tránsito a medida que van diversificando sus modos de traslado y ganan autonomía.

Está demostrado que no usar elementos de seguridad como casco o SRI, o hacerlo incorrectamente, tiene alta incidencia en la morbimortalidad infantil. Las



cifras de nuestro país indican que se trata de un aspecto a mejorar: en automóviles la falta de uso de SRI alcanza a casi 7 de cada 10 menores de 10 años, mientras que, en motos, 7 de cada 10 niñas, niños o adolescentes menores de 18 años se trasladan sin utilizar el casco.

Como han mostrado los estudios acerca de las razones que subyacen a los traslados inseguros de los y las menores, el abordaje de este problema requiere abarcar tanto factores individuales como estructurales. Esto conlleva atender cuestiones que van desde aspectos conductuales como la relativización del riesgo o la permisividad paterna/materna, hasta situaciones contextuales como la falta de acceso a una red de transporte público de calidad a costo razonable o factores socioeconómicos que impiden el acceso a los elementos de seguridad, pasando también por la necesidad de una mayor cantidad de controles, campañas de concientización y una normativa legal clara que regule el uso de los mismos.

En países en desarrollo como la Argentina, afrontar esta problemática no está exento de enfrentar ciertas encrucijadas: por ejemplo, prohibir el traslado de menores en motos sin que al mismo tiempo se ofrezcan alternativas de traslado que sean accesibles a la comunidad; o promover el uso de cascos en menores al mismo tiempo que no se aconseja su traslado en motocicletas debido a los riesgos que conlleva. En este sentido, se debe trabajar desde los ámbitos gubernamentales para establecer mecanismos efectivos para disminuir el traslado inseguro de los y las menores en vehículos, brindando soluciones de calidad a la población.

Otro aspecto sobre el que también se deberá prestar especial atención se relaciona con los factores de género que influyen en la problemática, ya que, según la OMS, en todo el mundo las defunciones de niños por siniestros de tránsito representan casi el doble de las defunciones de niñas por la misma causa, probablemente debido a que los varones tienden a asumir mayores riesgos que las mujeres, especialmente durante la adolescencia. (12)



Por último, se debe plantear la educación en seguridad vial desde la temprana edad, lo que, sin dudas, contribuiría a inculcar las claves para el cuidado en esa etapa primaria del desarrollo, considerando que los niños y niñas comienzan su vínculo con el entorno vial primero acompañados de sus adultos responsables para luego ganar autonomía como peatones/as, ciclistas o conduciendo vehículos motorizados.

Referencias

- (1) <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- (2) https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/keeping-children-safe/es/
- (3) <https://www.unicef.org/lac/informes/calles-para-la-vida>
- (4) <http://apps.who.int/iris/handle/10665/162336>
- (5) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_informe_anual_2020.pdf
- (6) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_obs_guia_seguridad_infantil.pdf
- (7) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estudio_observacional_2018.pdf
- (8) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/barreras_que_inhiben_los_traslados_seguros_de_ninos_en_vehiculos_0.pdf
- (9) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estudio_observacional_2018.pdf
- (10) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/barreras_que_inhiben_los_traslados_seguros_de_ninos_en_vehiculos_0.pdf
- (11) <https://www.gonzalorodriguez.org/es/recurso/el-traslado-de-los-ninos-a-la-escuela-y-la-seguridad-de-los-entornos-escolares/>
- (12) <http://apps.who.int/iris/handle/10665/162336>

f   /InfoSegVial

www.argentina.gob.ar/seguridadvial

**SEGURIDAD
VIAL**



**Ministerio de Transporte
Argentina**