

GUÍA DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN SEGURIDAD VIAL EN BASE A LA EVIDENCIA

Seguridad vial infantil

Dirección de Estadística Vial y Estudios

Junio 2019

AUTORIDADES

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Carlos Pérez

DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Verónica Heler

DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICA VIAL Y ESTUDIOS

María Eugenia Keller

RESPONSABLE DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS

Jésica Azar

AUTORES

María Eugenia Keller

Jésica Azar

Carolina Naftal

INTRODUCCIÓN

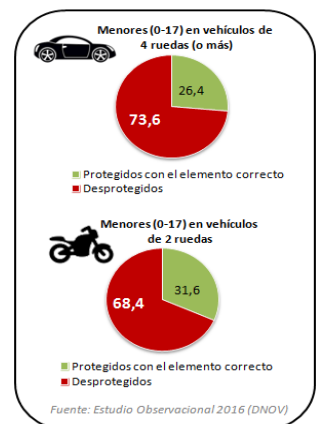
En el mundo, los traumatismos causados por el tránsito constituyen la principal causa de muerte entre menores de 15 a 19 años, la segunda causa para el segmento etario que va de los 5 a los 14 años, y una de las primeras 15 causas de la carga total de enfermedad para el grupo etario entre 0 y 14 años de acuerdo a lo que señala la Organización Mundial de la Salud (OMS). En Argentina, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) registró que durante 2017 fallecieron 5.611 personas como consecuencia de los siniestros viales, de las cuales 313 se encuentran concentradas en el rango que va de los 0 a los 14 años.

La OMS señala que los niños tienen mayores probabilidades que los adultos de sufrir consecuencias severas al momento de un siniestro vial porque su cerebro y cráneo son más vulnerables al no haber alcanzado la maduración completa. Por este motivo, la falta de uso de elementos de seguridad vial infantil o su uso incorrecto influyen directamente en la gravedad de las consecuencias que sufren los niños ante un siniestro vial. De hecho, se encuentra demostrado que el uso correcto de los sistemas de retención infantil (SRI) reduce las defunciones de los niños y lactantes entre 50% y 70%; y que el uso de casco reduce la gravedad de los traumatismos en aproximadamente 72% y mitiga el riesgo de defunción en un 39%.

LA (IN)SEGURIDAD VIAL INFANTIL EN NÚMEROS

El Estudio Observacional de 2016 llevado a cabo por la ANSV en todo el territorio nacional evidenció altos niveles de desprotección infantil:

- 7 de cada 10 menores de edad¹ que viajan en automóvil no utilizan los elementos de seguridad vial correspondientes o los utilizan de manera incorrecta de acuerdo a lo establecido por la Ley Nacional de Tránsito 24.449 al momento de realizar el estudio².
- 7 de cada 10 menores de edad que viajan en moto no utilizan el casco.
- 7,6% de las motos observadas a nivel nacional trasladan menores de 16 años, lo que aumenta al 10% en las regiones del norte del país (NEA Y NOA).



¿POR QUÉ LOS NIÑOS SE TRASLADAN DE ESTA MANERA INSEGURA EN ARGENTINA?

A raíz de la situación crítica que se pudo determinar con la realización del Estudio Observacional en 2016, la ANSV decidió profundizar sobre las causas que motivan el traslado inseguro de los menores de edad en vehículos particulares en Argentina. Para ello, en el año 2017, se llevó a cabo un estudio cualitativo en todo el país, a través de la realización de grupos focales con padres y madres a cargo del traslado de menores entre 0 y 10 años. La

¹ En el resto del documento, se entiende por menores de edad al grupo etario comprendido entre 0 y 17 años.

² Al momento de realizar el estudio la Ley Nacional de Tránsito contemplaba que los niños entre 0 y 4 años debían viajar en los asientos traseros utilizando el correa correspondiente.

investigación abordó el traslado de menores de edad en autos y motos por separado, y evidenció que los motivos por los que se transporta a los niños de manera insegura en uno u otro tipo de vehículo son de diferente índole.

En lo que refiere al traslado de niños en vehículos de 4 ruedas, el estudio permitió develar que el nivel de desprotección de los menores de edad se encuentra asociado a:

1. Falta de información sobre:

- *La existencia de los sistemas de retención infantil (SRI) y los modos correctos de uso.*
- *La utilidad de los sistemas de retención infantil como mecanismos de seguridad: los SRI no son percibidos por su funcionalidad en relación a resguardar la integridad física de los niños, si no que son más bien asociados a elementos de mera comodidad para los mismos.*
- *Lo normado por Ley sobre el modo en que deben ser trasladados los menores de edad: se desconoce la obligatoriedad del uso del SRI, lo que diluye la importancia de su uso.*

2. La percepción de ausencia de control: se perciben escasas situaciones de control en materia de seguridad vial en general y ausencia absoluta de controles respecto del modo en que son trasladados los niños.

3. Falta de acceso a los SRI por cuestiones económicas: el costo de los SRI es una de las grandes limitantes de su uso, especialmente en los sectores de bajos ingresos. En muchos casos, la población accede a SRI que provienen de segunda mano lo que implica problemas adicionales (fechas de caducidad de los elementos, homologación, adecuación del dispositivo al tamaño del niño, etc.)

4. La permisividad paterna/ materna: Los padres acceden a las quejas de los niños que no quieren utilizar el SRI porque no son conscientes del riesgo que implica trasladar a los menores de edad sin su utilización.

5. Disociación de conocimientos entre madres y padres respecto a la seguridad vial infantil: la seguridad vial es, en general, dominio de conocimiento de los hombres (8 de cada 10 conductores en Argentina son hombres). En este sentido, son los hombres quienes tienen mayores conocimientos respecto a la forma de utilizar los SRI; sin embargo, son las madres quienes en general se encargan de trasladar a sus hijos para ir al colegio, a las actividades extra-escolares, al pediatra, entre otros. Como consecuencia, las mujeres se ven, en general, desprovistas de un conocimiento que es clave para trasladar de manera segura a los menores en los vehículos.

En relación al traslado de niños en moto, la investigación permitió develar que el nivel de desprotección de los menores de edad se encuentra asociado a:

1. La falta de acceso a una red de transporte público: la falta de acceso a una red de transporte público de extensa cobertura territorial, y económicamente accesible, hace que algunos sectores de la población se vean obligados a utilizar la moto como modo de transporte alternativo. Esto ocurre especialmente en los sectores de bajos recursos que no pueden acceder a un automóvil.

2. La creencia de los adultos de que se pueden controlar las situaciones de riesgo (sesgo cognitivo del exceso de confianza): en general, los adultos perciben que el traslado de niños en moto es riesgoso y ponen en práctica una serie de medidas improvisadas con la convicción de que servirán para mitigar los riesgos (cinturones para sujetar el niño a la moto, circular a baja velocidad, o ubicar al niño adelante para que no se queme con el caño de escape, entre otras).

3. **La baja percepción de riesgo:** algunos adultos desconocen por completo los riesgos asociados al traslado de niños en motovehículos.
4. **La oferta deficiente de cascos para niños:** los padres conocen la existencia de cascos para niños, pero señalan que su oferta es limitada y que, además, tienen un costo elevado.
5. **La percepción de ausencia de control:** los padres o madres que trasladan menores en moto no perciben situaciones de control o sanción en relación a la falta de uso de casco.
6. **La permisividad paterna/ materna:** los padres o madres acceden los pedidos de los niños de “andar en moto” porque no perciben los riesgos asociados.



EL USO DE LA INFORMACIÓN PARA LA GESTIÓN EN SEGURIDAD VIAL INFANTIL: MEJORAS RECIENTES EN LA LEGISLACIÓN RELATIVA AL TRASLADO DE MENORES DE EDAD

En Argentina, hasta enero de 2018, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 especificaba en su artículo 40 inciso g), que los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero y que todos los ocupantes deben utilizar el correa de seguridad correspondiente (Inciso k). Con el objetivo de dotar de mayor precisión a la normativa nacional, se modificó el Artículo 40 inciso g) del Decreto N° 779/95, mediante el Decreto N° 32/2018 que rige desde enero de 2018. La actual norma establece que los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el SRI homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño. Esta modificación de reglamentación permite brindar a las fuerzas de seguridad mayores herramientas para el control efectivo del traslado de los menores en vehículos de 4 ruedas. A la vez, otorga mayor claridad a la ciudadanía respecto de los modos correctos (y seguros) para el traslado de los niños.

¿CÓMO ABORDAR EL PROBLEMA DE LA INSEGURIDAD VIAL INFANTIL EN ARGENTINA? RECOMENDACIONES DE POLÍTICA PÚBLICA

Para pensar políticas públicas y acciones orientadas a modificar una problemática en seguridad vial, en primer lugar es preciso elaborar un diagnóstico general sobre la situación que permita, justamente, identificar un problema en seguridad vial. A partir de dicho diagnóstico es que se puede comenzar a planificar estratégicamente las intervenciones que buscarán como objetivo solucionar o mejorar los problemas identificados. Cabe mencionar que toda intervención en política pública buscar ser eficaz y eficiente en la obtención de los resultados buscados.

Esto quiere decir que toda política implementada busca cumplir con los objetivos y metas concretas planteadas, invirtiendo para ello los menores recursos posibles en un marco donde éstos son escasos. En este sentido, para poder dar cuenta de los logros o fracasos en el cumplimiento de los objetivos perseguidos, es que es necesario monitorear y evaluar las intervenciones implementadas a través de indicadores de resultados. A partir de este proceso evaluativo, no sólo se busca observar si las acciones de política pública llevadas a cabo por los gobiernos lograron cumplir con las metas propuestas, sino que también se pretende analizar y aprender sobre los mecanismos causales que hicieron posible generar los resultados alcanzados. Todo este proceso de “mejora continua”, que abarca desde la identificación de una

problemática en seguridad vial en base a la evidencia hasta la evaluación de una intervención orientada a modificarla, es comúnmente llamado “el ciclo de las políticas públicas”.



Siguiendo el ciclo de las políticas públicas, para poder abordar la problemática de la inseguridad vial infantil en los niveles locales, es necesario en primer lugar trabajar en la elaboración de diagnósticos certeros a través de la aplicación de metodologías rigurosas para la obtención de información.

Dimensión de trabajo:	Diagnóstico y monitoreo del problema del traslado inseguro de menores
Potenciales líneas de acción	
<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar un diagnóstico sobre el traslado inseguro de menores como factor de riesgo de la siniestralidad vial, profundizando en la realidad local, que permita identificar potenciales líneas de acción orientadas a revertir los comportamientos de riesgo. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Dimensionar la presencia del factor de riesgo y caracterizar el perfil de la población más vulnerable frente a esta problemática. Para ello, es posible utilizar distintos métodos que implican diferentes niveles de complejidad, como por ejemplo: <ul style="list-style-type: none"> ○ Realizar encuestas representativas de la población local para cuantificar en términos declarativos la proporción de habitantes encargados de trasladar 	

<p>regularmente menores de edad que conocen los dispositivos de seguridad vial infantil, su correcto modo de uso y requerimientos, y percepción de riesgo sobre el traslado de menores en moto. Es necesario considerar que éste método permitirá conocer el nivel de información que maneja la población, pero no permitirá dimensionar las prácticas de riesgo.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Realizar estudios observacionales para dimensionar en la población a cargo del traslado de menores prácticas de riesgo: el nivel de uso de los distintos tipos de dispositivos de seguridad vial infantil y de casco, y/o el porcentaje de la población que utiliza la moto para trasladar niños. 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comprender las razones que motivan las conductas de riesgo asociadas al traslado inseguro de menores en vehículos de 4 y 2 ruedas a nivel local, con el objetivo de identificar potenciales líneas de acción que permitan revertir los comportamientos de riesgo que tienen lugar en la jurisdicción. <ul style="list-style-type: none"> ○ Realizar estudios de investigación utilizando metodologías cualitativas para comprender en profundidad las causas que motivan los comportamientos de riesgo. 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Monitorear la presencia del factor de riesgo en la población a lo largo del tiempo de manera periódica <ul style="list-style-type: none"> ✓ Repetir el estudio observacional sobre el traslado inseguro de menores periódicamente a los fines de analizar cambios en el tiempo de la presencia de este factor de riesgo. 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Evaluar las intervenciones implementadas para reducir las prácticas de riesgo relacionadas al traslado inseguro de menores con el objetivo de hacer las mejoras necesarias para conseguir los resultados deseados. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Realizar estudios de investigación cuantitativos y/o cualitativos que permitan evaluar si las intervenciones puestas en práctica tuvieron los efectos deseados, comprender si es necesario realizar ajustes y detectar aspectos a mejorar en la intervención. <p>Para obtener información en relación a cómo llevar a cabo cualquiera de las líneas de acción en torno al diagnóstico y monitoreo del traslado de menores en vehículos, por favor escribir a: estadisticavial@seguridadvial.gob.ar</p>	
Potenciales socios estratégicos:	<ul style="list-style-type: none"> • Agencia Nacional de Seguridad Vial • Ministerio de Justicia • Ministerio de Salud y Desarrollo Social

Como se vio al inicio de este documento, desde la Nación se llevaron a cabo estudios que permitieron dimensionar, caracterizar y comprender al traslado inseguro de menores en tanto factor de riesgo de la seguridad vial. A través de los hallazgos de los mismos, se identificaron ciertas problemáticas que podrían ser abordadas a partir de las siguientes líneas de acción:

Dimensión de trabajo:	Promover la adhesión a la normativa nacional por parte de las distintas jurisdicciones provinciales y locales en relación a los requerimientos de uso de SRI, lo que permitirá otorgar mayor precisión al control de los modos correctos y seguros de los menores al interior de los vehículos.
Potenciales líneas de acción	
<ul style="list-style-type: none"> • Adecuar la normativa local a las modificaciones introducidas por el Decreto 32/2018, lo que facilitará la comprensión de los modos correctos y seguros para el traslado de los menores en vehículos por parte de la ciudadanía en general, y en relación a las fuerzas de seguridad, permitirá controlar lo establecido y reglamentado en la Ley, promoviendo su legitimidad. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Dar mayor difusión a la existencia de normativa estableciendo la obligatoriedad del uso de SRI, tanto a la ciudadanía como a las fuerzas de seguridad. 	
Potenciales	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Seguridad y/o Justicia

socios estratégicos:	<ul style="list-style-type: none"> • Fuerzas de seguridad locales • Agencia Nacional de Seguridad Vial
---------------------------------	--

Dimensión de trabajo:	Implementación de sistemas de control de seguridad vial sobre el uso de elementos de seguridad vial infantil efectivos y legítimos
----------------------------------	---

Potenciales líneas de acción

- **Diseñar estratégicamente la realización de operativos de control efectivos orientados a fiscalizar los modos en que son trasladados los menores de acuerdo a lo reglamentado, minimizando la evasión del control por parte de los conductores.**
 - ✓ Diseñar un plan de operativos de control efectivos que sean constantes en el tiempo, no predictibles y altamente visibles a los fines de incrementar en la población la percepción de control respecto del modo en que son trasladados los niños, y a la vez, evitar la evasión por parte de los conductores. Para ello es importante:
 - Planificar una cantidad mínima de operativos de control y vehículos a controlar en materia de seguridad vial infantil a lo largo del año, contemplando la cantidad y composición del parque vehicular.
 - Aplicar criterios sistemáticos de selección de los vehículos en el puesto de control para incrementar la percepción de los usuarios de que “cualquiera puede ser controlado”.
 - Utilizar información policial para identificar los lugares, fechas y horarios de mayor traslado de niños a los fines de intensificar la realización de controles en esos momentos.
 - Combinar controles aleatorios y fijos, lo que permitirá cubrir ubicaciones clave por las que circula la población de riesgo (ej: cercanía de las escuelas) y a su vez, evitar la evasión de los conductores.
 - Aplicar rigurosidad en la realización de los controles (evitar las excepciones) para:
 - a) resguardar la legitimidad de los operativos de control y de las fuerzas de aplicación y b) contribuir a generar mayor percepción de control efectivo.
- **Garantizar las herramientas, capacitación y recursos (humanos y materiales) para implementar los operativos de control orientados a controlar el modo en que se trasladan los menores.**
 - ✓ Redactar un protocolo de actuación orientado a los agentes que realizan los controles estableciendo con precisión las cuestiones a tener en cuenta a la hora de controlar el uso de los sistemas de seguridad vial infantil según lo reglamentado (uso de elementos adecuados, modos correctos de uso, estado y homologación de los elementos, etc.). Para más información respecto de los protocolos de control escribir a: dnci@seguridadvial.gob.ar
 - ✓ Garantizar los insumos y recursos (humanos y materiales) necesarios para llevar a cabo los controles en materia de seguridad vial infantil
 - Procurar contar con una cantidad de agentes suficiente para cumplir con el plan de operativos de control diseñado previamente.
 - Capacitar al personal a cargo de dichos controles en materia de uso de elementos de seguridad vial infantil de acuerdo a lo reglamentado por la Ley para que éstos, además de saber qué deben controlar, puedan también ser agentes replicadores de educación vial.
- **Informar y visibilizar los controles para, por un lado, incrementar la percepción de control y, por otro, a legitimar los operativos de control.**
 - ✓ Informar a la población, mediante campañas de comunicación, que se realizarán los controles, cuáles serán las conductas que se fiscalizarán, medidas y procedimientos que se pondrán en práctica frente a la infracción, y fechas de implementación.
 - ✓ Diseñar campañas orientadas a persuadir a la población de que la realización de los controles que están ejerciendo las autoridades están orientadas a promover el

cuidado de la población a los fines de minimizar la percepción de que los operativos tienen fines recaudatorios.

- **Promover que se creen los tribunales locales correspondientes para que la Justicia pueda actuar con celeridad y de manera eficiente para sancionar o no las infracciones labradas por las autoridades de control siguiendo los debidos procesos y garantizando los derechos individuales.**

**Potenciales
socios
estratégicos:**

- Ministerio de Seguridad y/o Justicia
- Fuerzas de seguridad locales
- Agencia Nacional de Seguridad Vial
- Canales de difusión (medios de comunicación locales y/o áreas de prensa del Gobierno)

Dimensión a trabajar:	Concientización e información en torno a los modos seguros de traslado de los niños en vehículos de 4 y 2 ruedas
------------------------------	---

Potenciales líneas de acción

- **Realizar campañas orientadas a:**
 - ✓ Informar acerca de la existencia de distintos SRI y los modos correctos de uso.
 - ✓ Persuadir acerca de la importancia del uso del SRI por su funcionalidad como mecanismo de seguridad vial.
 - ✓ Informar acerca de lo normado por la Ley en torno al uso de SRI (atendiendo a las modificaciones introducidas por el Decreto N° 32/2018).
 - ✓ Informar acerca de los riesgos implicados en el traslado de menores de edad en vehículos de 2 ruedas, y el traslado incorrecto de menores de edad en vehículo de 4 ruedas. Resulta clave involucrar en este aspecto en mayor medida a las madres, quienes culturalmente tienen asociado el rol protector de los menores de edad, pero que desconocen de la temática específica de la seguridad vial.
 - ✓ Desmitificar la capacidad de los adultos responsables para controlar situaciones de riesgo en el traslado de los menores de edad: la circulación a baja velocidad sin utilización de elementos de seguridad, la sujeción improvisada de los niños o la ubicación de los niños en la moto en lugares determinados (Ej. Adelante del conductor), que los niños están más seguros en los brazos de la madre (tanto en autos como motos), utilizando para tal fin campañas que impacten emocionalmente y apelen a la motivación protectora de los padres/ madres.
- **Asociar la seguridad vial al cuidado de la salud del niño difundiendo información a través de los profesionales de la salud**
 - ✓ Persuadir a los profesionales de la salud de la importancia que tiene el traslado seguro de menores para evitar la mortalidad y las lesiones de niños.
 - ✓ Asociar a los profesionales de la salud como portavoces oficiales de los modos correctos de traslado de menores de edad.
 - ✓ Entregar folletería en los sanatorios y maternidades que informen sobre los modos seguros de traslado de menores de edad. Para solicitar folletería u orientación con respecto a este punto, contactarse a centrodeformacion@seguridadvial.gob.ar
 - ✓ Solicitar a las áreas intervinientes de salud que regulen el alta de las salas maternales en función de garantizar que el primer traslado del recién nacido sea realizado de manera segura.

Potenciales socios estratégicos:	<ul style="list-style-type: none"> • Canales de difusión (medios de comunicación locales y/o áreas de prensa de gobierno) • Ministerio de Salud, Hospitales y Clínicas • Asociaciones de Pediatras, Obstetras y Neonatólogos • Agencia Nacional de Seguridad Vial
---	---

Dimensión a trabajar:	Garantía de acceso a los SRI
------------------------------	-------------------------------------

Potenciales líneas de acción

- **Desarrollar líneas de financiamiento/ crédito para el acceso a los SRI**
 - ✓ Negociar líneas de financiamiento con los bancos locales
 - ✓ Difundir la existencia de las líneas de financiamiento

Potenciales socios estratégicos:	<ul style="list-style-type: none"> • Banco Nación • Bancos provinciales • Canales de difusión (medios de comunicación locales y/o áreas de prensa de gobierno)
---	---

Dimensión a trabajar:	Garantizar el acceso a cascos para niños
------------------------------	---

Potenciales líneas de acción

- **Convenir con los comercios que venden motovehículos para que ofrezcan cascos para niños homologados y de todos los talles.**
- **Desarrollar líneas de financiamiento/ crédito para el acceso a cascos para niños.**
 - ✓ Negociar líneas de financiamiento con los bancos locales
 - ✓ Difundir la existencia de las líneas de financiamiento
- **Desarrollar programas de entrega de cascos desde el ámbito público (“casco social”).**

Potenciales socios estratégicos:

- CADECOM (Cámara Argentina de Concesionarios de Motos)
- CIMBRA (Cámara Industrial de la Motocicletas, Bicicleta, Rodados y afines)
- ACARA MOTOS
- CAFAM (Cámara de Fabricantes de Motovehículos)
- CAM (Certamen Argentino de Motociclismo)
- Banco Nación
- Bancos provinciales
- Canales de difusión (medios de comunicación locales y/o áreas de prensa de gobierno)
- Agencia Nacional de Seguridad Vial

Dimensión de trabajo:

Promover mejoras en el sistema de transporte público local que atraigan a los usuarios de motovehículo y que –junto con otras medidas –desalienten al uso de motovehículos para el traslado de menores

Potenciales líneas de acción

- **Revisar y evaluar la capacidad de la red de transporte público en términos de su cobertura territorial, seguridad percibida, y accesibilidad en términos económicos, motrices y geográficos.**
- **Diseñar ajustes en la red de transporte actual que atiendan a la problemática local identificada previamente (Ej. extender la cobertura territorial, aumentar la frecuencia y el confort del transporte público, ofrecer tarifas sociales o un esquema combinado de tarifas, etc.)**
- **Realizar campañas que promuevan la utilización del transporte público de una manera atractiva para el usuario**

Potenciales socios estratégicos:

- Ministerio de Transporte
- CADECOM (Cámara Argentina de Concesionarios de Motos)
- CIMBRA (Cámara Industrial de la Motocicletas, Bicicleta, Rodados y afines)
- ACARA MOTOS
- CAFAM (Cámara de Fabricantes de Motovehículos)
- CAM (Certamen Argentino de Motociclismo)
- Agencia Nacional de Seguridad Vial



Opinión de referente en seguridad vial infantil: Por qué es necesario fortalecer el traslado seguro de los niños y niñas

Si pensamos en el desarrollo sostenible a largo plazo de una comunidad, no cabe duda de que asegurar la protección de los niños en todo sentido, debe ser uno de los principales cometidos. No se trata solo de disminuir las muertes por causas evitables, sino de generar un sistema seguro que los contenga, y que permita un desarrollo seguro y saludable.

Sin embargo, tal como se presenta en los datos que se publican año a año en los países de nuestra región, lejos de asegurar un futuro próspero para nuestras comunidades, estamos hipotecándolo.

Cada año, 1.35 millones de personas pierden su vida a causa de los siniestros de tránsito, y más del 90% de ellos se registran en países de medianos y bajos ingresos. Además, estos se han convertido en la principal causa de muerte entre niños y jóvenes de 5 a 29 años. Entonces, debemos ser conscientes que si con urgencia no comenzamos a tomar medidas serias que permitan combatir este flagelo, toda perspectiva de un futuro mejor queda relegada.

Algunos países han logrado disminuir significativamente sus tasas de fallecidos y lesionados graves, pero para conseguirlo se han comprometido fuertemente en la mejora de los indicadores de seguridad vial, trabajando de forma coordinada desde diversos ámbitos: investigación, políticas públicas, legislación, control y fiscalización, planificación y diseño urbano, transporte, salud, educación, y comunicación, entre otros. Un abordaje holístico es la mejor forma para conseguir buenos resultados y capitalizar el trabajo de cada sector involucrado.

Desde el rol que nos toca como sociedad civil continuaremos insistiendo sobre la necesidad de tomar este tema con responsabilidad y compromiso, colaborando con todo lo que esté a nuestro alcance para alcanzar la meta cero muertes de niños en el tránsito lo antes posible.

MARÍA FERNANDA RODRÍGUEZ
Presidente de la Fundación Gonzalo Rodríguez

¿CÓMO GENERAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN UNA COMUNIDAD?

El grado de cumplimiento de las normas en una comunidad está influenciado por tres instancias fundamentales: (i) las campañas de información sobre el conocimiento de factores de riesgo; (ii) la probabilidad subjetiva de que un conductor sea controlado; y (iii) la existencia de un procedimiento sancionador.

En este sentido, las campañas de información que se emitan (sean gráficas, televisivas, u otras), pueden tener efecto en las actitudes de los usuarios de la vía, en este caso respecto al traslado seguro de los menores en vehículos. Por su parte, la probabilidad subjetiva de que un conductor sea controlado en relación a este factor de riesgo de la seguridad vial, dependerá de una planificación estratégica de las actividades de vigilancia dentro de la comunidad, la cual debe incluir métodos específicos de control para generar un cambio en la percepción de los usuarios. Finalmente, el procedimiento sancionador se encargará de hacer cumplir las actas labradas y aplicar la sanción efectiva que corresponda a cada caso. En la figura que se muestra a continuación, se detalla cuáles son los pasos por medio de los cuales se genera el cumplimiento de las normas, los cuales se recomienda que se lleven a cabo de manera integral para lograr efectividad en el objetivo de cambiar las conductas de riesgo.



Fuente: Elaboración propia