



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

"2021 AÑO DEL TRIGÉSIMO ANIVERSARIO DE LA CONSTITUCIÓN PROVINCIAL"

CONCEJO DEL GOBIERNO USHUAIA	
MESA DE ENTRADA LEGISLATIVA	
ASUNTOS INGRESADOS	
Fecha: 29-10-21	Hs. 15:19
Numero: 727	Fojas: 20
Expte. Nº	
Grado:	
Recibido:	

NOTA N° 283 /2021.-
LETRA: D.G.P.T. y S.V. – Ss.V.

USHUAIA, 29 de octubre de 2021.-

CONCEJO DELIBERANTE
USHUAIA

Por medio de la presente presentamos el proyecto del Plan Estratégico de Seguridad Vial, El mismo propone distintas medidas y acciones que se deben realizar, con el fin de reducir la siniestralidad vial que sufre la provincia y los distintos municipios que la componen.

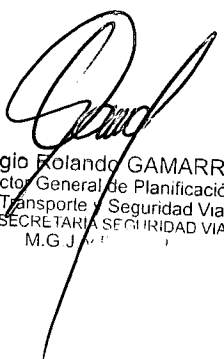
De la mano de la Fundación Gonzalo Rodríguez y la Agencia Nacional De Seguridad Vial (ANSV), en el marco del Programa Federal de Movilidad Infantil Segura, se lanzó la fase 2021 que abarca la planificación estratégica de los planes provinciales de seguridad vial infantil. Esta nueva etapa brindo la continuidad al trabajo que la provincia llevó adelante el año pasado, involucrando unas 100 horas de trabajo y capacitación específica en la temática, así como en planificación y gestión.

Luego de una fase de investigación, llevada adelante se desarrolló el plan dando respuesta a las necesidades relevadas en la fase de investigación. En ese sentido, movilidad infantil, seguridad vial del niño pasajero, y entornos escolares son algunos de los puntos clave en dicho plan.

Para el desarrollo de la planificación estratégica del mismo, contamos con el apoyo de la empresa Externum y del Ing. Luis Silva Domingo, que contribuye en esta etapa a la identificación de los objetivos estratégicos, la construcción de los indicadores y el plan de acción.

En este sentido el 25 de noviembre se dará inicio al Proyecto Movilidad Infantil Segura, el cual es parte de la medida Nº 8 del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial Infantil, entregando, en esta primer etapa, a las agencias de Taxis y Remises de la ciudad de Ushuaia Sistemas de Retención Infantil (Sillitas), con el fin ofrecer el traslado de infantes de una forma segura como lo dictamina la ley de tránsito y las ordenanzas municipales, de esta manera se trata de instalar en nuestra comunidad el uso del Sistema de Retención Infantil en todo vehículo en el que se trasladen menores, e ir avanzando hacia un cambio cultural sobre la Seguridad Vial tan necesario para quitar de nuestra población la violencia vial que se vive día a día.

Por tal motivo solicitamos tengan a bien en declarar de Interés Municipal el "Plan Estratégico de Seguridad Vial" y el proyecto "Movilidad Infantil Segura", colaborando con el reconocimiento y promoción de las actividades y proyectos que se irán desarrollando


Sergio Rolando GAMARRA
Director General de Planificación
de Transporte y Seguridad Vial
SUBSECRETARIA SEGURIDAD VIAL
M.G.J.



CHILD HEALTH
INITIATIVE

**SEGURIDAD VIAL
INFANTIL**

BIENVENIDOS



FUNDACIÓN
GONZALO
RODRÍGUEZ



SEGURIDAD
VIAL

Subsecretaría de
Seguridad Vial

Argentina

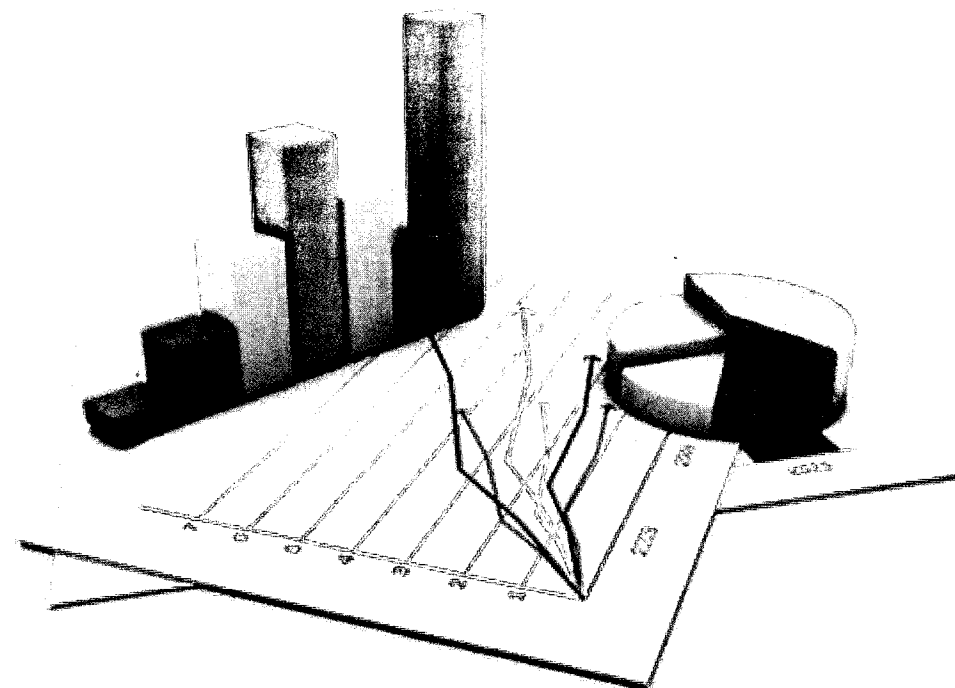


Ministerio de Transporte
Argentina

En 2017, 111.459 de las víctimas fatales a nivel mundial fueron niños y niñas.
(2020 Global Burden of Disease)

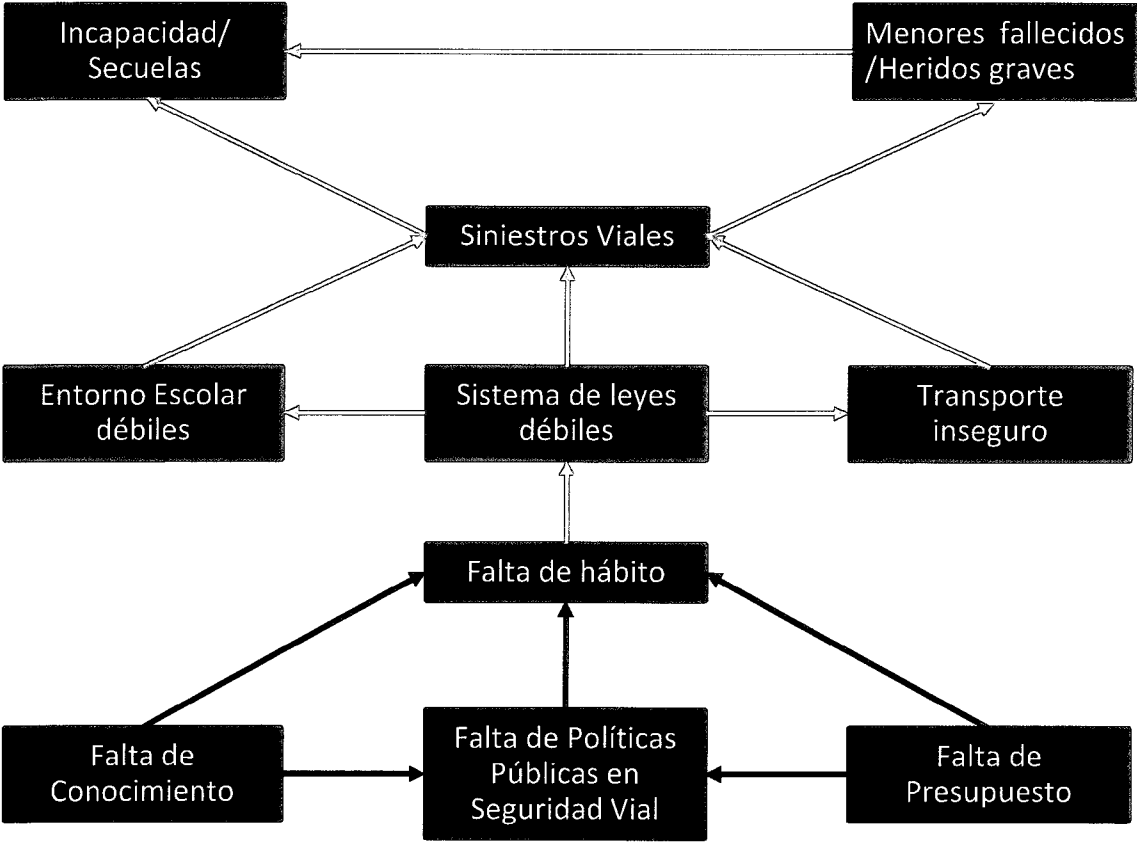


- 11.657 tenían menos de 1 año
- 37.410 entre 1 y 4 años
- 33.581 entre 5 y 9 años
- 28.811 entre 10 y 14 años

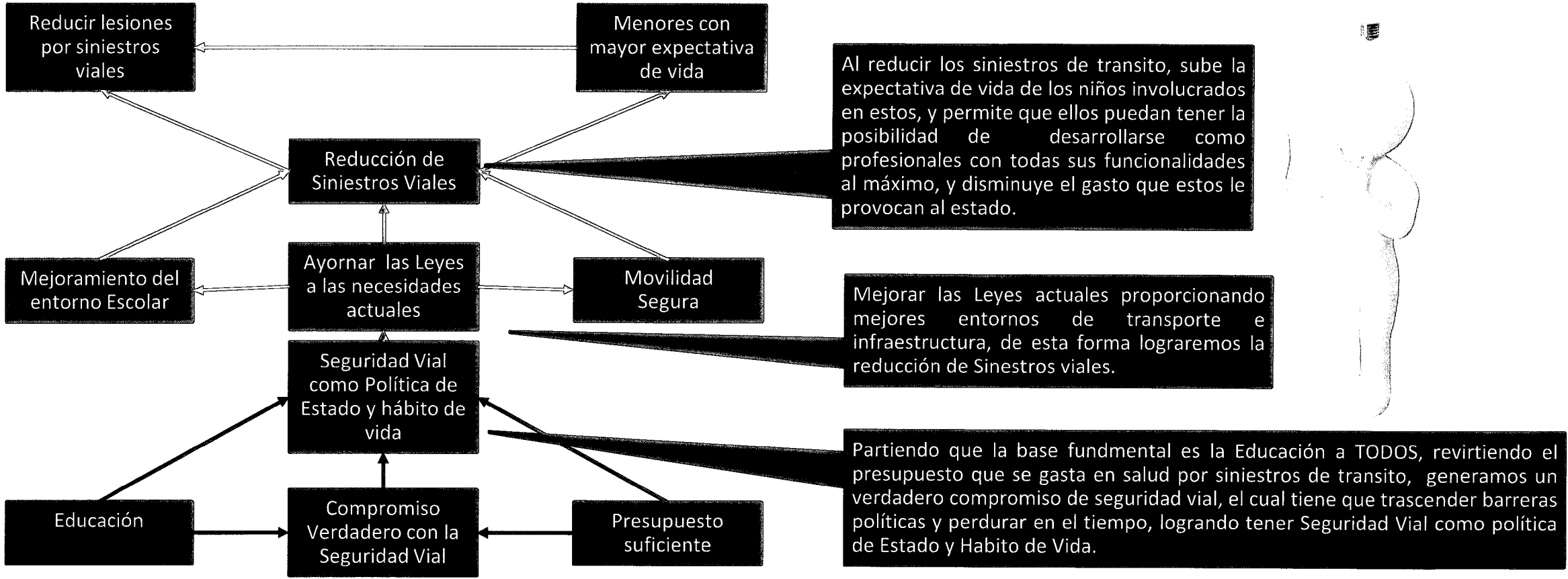


Sólo el 50% de los niños menores de 4 años utiliza el SRI, Dr. Lucas Navarro, médico pediatra, miembro del Comité de Prevención de Lesiones de la SAP (Sociedad Argentina de Pedriatria).

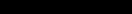
Porque estos números?



Soluciones?



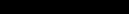
FUNDACIÓN
**GONZALO
RODRÍGUEZ**



**SEGURIDAD
VIAL**

**Subsecretaría de
Seguridad Vial**

Generales



**Ministerio de Transporte
Argentina**

Plan de Acción

Proyecto / Tarea	Responsable	Presupuesto	6/21	7/21	8/21	9/21	10/21	11/21	12/21
Educación: capacitar a docentes	Subsecretaría de Seguridad Vial/ Ministerio de Educación / ANSV								
Organización									
Capacitación									
Evaluación									
Trabajar con la comunidad	Subsecretaría de Seguridad Vial / ANSV								
Crear Monitores de Seguridad Vial									
Campañas Graficas									
Capacitaciones									
Traslado de niños Seguros en Transporte semipúblico									
Controles y Fiscalización	Subsecretaría de Seguridad Vial / ANSV								
Capacitación de Inspectores									
Controles									
Seguridad Vial como política de Estado	Subsecretaría de Seguridad Vial/ Ministerio de Educación / ANSV/ Legislatura / Gobierno de TDF								
Reglamentar / modificar / crear Leyes de S.V.									



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre del Proyecto: "Movilidad Infantil Segura" (Medida 8 del PESVI)

En la actualidad, los padres de niños pequeños saben que por ley tienen que viajar dentro del automóvil en sus sistemas de retención infantil, pero la Ley Nacional de Tránsito solo habla de los vehículos particulares. No incluyendo a los vehículos de transporte de pasajeros, ¿Acaso los niños que viajan en transporte público o privado son inmunes a tener lesiones o fallecer en un siniestro vial? ¿Esos niños que viajan en transporte de pasajeros, y/o vehículos de alquiler, no tienen la misma oportunidad de sobrevivir después de sufrir un siniestro vial que los que viajan en vehículos particulares con sus SRI? Como comunidad estamos obligados todos a dar respuesta a estas interrogantes.

Por lo general los niños que viajan en el servicio de transporte van sentados de la siguiente manera:

- En el regazo de los padres.
- En el asiento del medio con el cinturón colocado en la cintura
- En asiento lateral con cinturón por detrás de la espalda
- En asiento lateral con cinturón pasándole por el cuello
- Sentado sin seguridad.

¿Qué pasa con el menor si el vehículo en el que viaja sufre un siniestro vial o solo una frenada brusca? Hablemos un poco de la cinemática del trauma:

Debemos recordar la Ley de Newton que hacía referencia a que un cuerpo en reposo permanecerá en reposo y un cuerpo en movimiento permanecerá en movimiento a menos que una fuerza externa actúe sobre él.

El inicio o detención brusca del movimiento, provoca daños debido a que la Energía NO puede ser creada ni destruida, sino que únicamente cambia de forma.

La Energía Cinética (EC) puede cambiar o transformarse en Térmica, Eléctrica, Química, Radiante o Mecánica.

La Energía Cinética depende de:

- Peso o Masa de la víctima
- Velocidad
- $EC = Masa \times Velocidad^2 / 2$

Con un ejemplo, lo entenderemos mejor: supongamos a una víctima de 80 Kg que viaja en un automóvil a 100 Km/h. La EC sería de: $80 \times 100^2 : 2 = 32.500$ Unidades de EC que cambiará a otra forma de Energía en el momento de la colisión.

Esta transmisión de energía se traduce al daño vehicular y en lesiones al ocupante del auto en cuestión. La velocidad aumenta la producción de EC más que la masa. Es decir, A MAYOR VELOCIDAD HABRÁ MAYOR DAÑO.

Los cambios en la masa (Peso) entre ocupantes del mismo vehículo hacen poca diferencia en relación a la vulnerabilidad del daño.

Antes de la colisión, el vehículo y la persona viajan a la misma velocidad, fracciones de segundo subsecuentes al impacto, el auto y el conductor desaceleran hasta la velocidad cero. Esta gran fuerza de desaceleración es transmitida al cuerpo del conductor. Si aumenta la distancia de detención, la fuerza de desaceleración disminuye y el daño será menor.

Por ejemplo, si caigo desde una cierta distancia, el daño será mayor de acuerdo a la superficie donde caigo. Si la superficie sobre la cual me caigo es nieve, aumenta la distancia de detención, disminuyendo la fuerza de desaceleración. Si la superficie es compresible, mayor será la distancia de detención y menor la fuerza de desaceleración.

Por lo tanto el material compresible:

- Aumenta la distancia de detención
- Absorbe parte de la Energía

El sistema de sujeción del cinturón de seguridad absorbe "la energía del daño" en lugar de hacerlo el cuerpo.

Ya que sabemos cómo actúa la energía cinética en los siniestros viales veamos qué daños puede provocar que los niños viajen:

- En el regazo de los padres: pueden ocurrir dos variantes, que el adulto que los lleva abra los brazos, movimiento propio del cuerpo, por lo cual el niño seguiría desplazándose para colisionar con la butaca del asiento de adelante, su cara golpeará con este, para luego realizar un movimiento brusco de cabeza hacia atrás, provocando daños en la cervical; la otra variable



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

es que lo abraza tan fuerte que no sea capaz de medir la fuerza con la que lo sostiene, provocando daños en los órganos internos y tórax. A este acto se lo denomina efecto tenaza.

- Con cinturón de seguridad: se debe asegurar que el cinturón pase en su parte superior por el hombro, pecho y en su parte inferior por la cadera, aquí las dos salvedades, en principio aplicable a los cinturones ventrales (suelen ser los traseros centrales), muchas veces pasa por la panza y no por los "huesos", es por eso la necesidad de un asiento elevador. Otro caso frecuente es cuando los padres hacen que la parte superior del cinturón de seguridad pase por detrás de la espalda (para que no le lastime el cuello), esto provocará que en caso de impacto el cinturón no se active de manera correcta, provocando el estrangulamiento en su parte inferior.

En Tierra del Fuego, solo el 16% del total de menores que sufrieron siniestros viales, utilizaban el Sistema de Retención Infantil.

Localización:

Como se menciona más arriba, la Ley Nacional de Tránsito en su artículo Art 40, inciso g, dice que: "Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño", no especificando si se trata de vehículos particulares, de alquiler o transporte público.

Argentina permite que cada provincia, municipio o comuna, se adhiera o no a la ley y que puedan crear ordenanzas o leyes para mejorar las medidas de seguridad fijadas por la Ley Nacional.

En Argentina no existe todavía ninguna provincia que ordene a los transportes de pasajeros públicos o privados y/o vehículos de alquiler que transporten menores, que estos utilicen los SRI.

Tierra del Fuego y sus municipios pueden ser pioneros en la protección de los menores transportados, somos una provincia joven con solo 3 municipios y pocos habitantes, es el momento ideal para llevar adelante una legislación para salvaguardar la vida de los menores transportados. ¿O debemos esperar que aumenten las lesiones o fallecimiento de menores por siniestros viales?

En una encuesta realizada a la población sobre si los taxis o remises deben tener una pequeña flota con SRI, este arrojó un 73.7 % de resultados positivos contra un 26.3 de resultados negativos, siendo evidente que a la población le importa el traslado de los menores.

Destinatarios:

Según estimaciones del censo poblacional se estima que en Tierra del Fuego hay aproximadamente 32433 menores entre 0 y 9 años de edad. De los menores siniestrados, solo el 16% utilizaban SRI, si tomamos al total de menores de la provincia, como posibles futuros siniestrados podemos decir que 27244 niños no utilizaran el SRI mientras son transportados en vehículos.

Objetivos:

- Incorporar la cultura de transportar a los niños de modo seguro, ya sea en vehículo particular, transportes de pasajeros, taxis, remises. Transporte de Oferta libre y a futuro en el transporte público.
- Mejorar la prestación y calidad del servicio en el transporte de pasajeros, apuntando a la seguridad vial infantil.
- Mantener baja la tasa de víctimas fatales, de niños menores de edad, transportados en vehículos en la provincia de Tierra del Fuego.
- Ser la provincia precursora en adoptar esta medida de seguridad vial, como política de estado, para replicarla en el resto del País.

Tiempo de ejecución:

Debido a la pandemia del covid-19, no se puede establecer cuánto tiempo llevará la ejecución del proyecto.



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

Metodología:

- Crear normativas para que los servicios de transporte de pasajeros y/o alquiler cuenten con el servicio de transporte de menores con Sistema de Retención Infantil.
- Obtención de datos: flota de transporte de pasajeros, tipo de anclajes de los vehículos.
- Reuniones con responsables de las empresas.
- Reuniones con diferentes bloques políticos para la legislación del proyecto.
- Donar por cada empresa de transporte de taxis/remis 15 SRI (%).
- Donar por cada empresa de oferta libre 10 SRI (2 por grupo).
- Controlar a las empresas de servicio de transporte de pasajeros y/o vehículos de alquiler los SRI donados, se encuentren físicamente y en buen estado. De no ser así realizar la denuncia correspondiente y solicitar el recambio del mismo por parte de la empresa.
- Motivar a las empresas de transporte de pasajeros a aumentar el stock de SRI para mejorar la seguridad del servicio. Así como también, a través de normativas que contemplen un cupo de SRI para las habilitaciones o emisiones de nuevas licencias en los transportes antes mencionados.
- Capacitación sobre el uso del SRI a choferes de las empresas.
- Capacitación sobre el uso del SRI a Comercios que tienen a la venta SRI
- Capacitación sobre el uso del SRI al ámbito de la SALUD, médicos pediatras.
- Conseguir fondos para la compra inicial de los SRI.
- Presupuesto:
 - Conseguir fondos de programas de seguridad vial
 - Aporte por parte del Gobierno de la Provincia
 - Aporte por parte de empresas
 - Aporte por parte del municipio
 - Aporte de programas Internacionales



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL (PESVI)

PRESENTACIÓN:

En este marco, se dio inicio al desarrollo de un Plan de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes, respondiendo así al llamado urgente del organismo mundial, el cual proclama el periodo 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030, nuestro objetivo es especialmente para salvar las vidas de nuestros niños y niñas y adolescentes en el tránsito.

ANTECEDENTES:

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,24 millones de personas cada año en todo el mundo, de las cuales más de 180 mil son niños. Se estima que cada día mueren más de 500 niños en siniestros viales en el mundo y miles resultaron lesionados.

Clasificación	<5 años	5–9 años	10–14 años	15–17 años
1	Complicaciones prenatales	Enfermedades diarreicas	VIH/Sida	Traumatismos causados por el tránsito
2	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Enfermedades diarreicas	Lesiones autoinflingidas
3	Asfixia/traumatismo perinatal	Meningitis	Traumatismos causados por el tránsito	Violencia Interpersonal
4	Enfermedades diarreicas	Traumatismos causados por el tránsito	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	VIH/Sida

Fuente: Estadísticas Sanitarias Mundiales de la Organización Mundial de la Salud 2014

En Argentina, en tanto, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte externa.

Estadísticas vitales – Argentina Año 2019 73

CUADRO 23: DEFUNCIONES POR GRUPO DE EDAD Y SEXO, SEGUN GRUPO DE CAUSAS SELECCIONADAS.
REPUBLICA ARGENTINA - AÑO 2019. Continuación
AMBOS SEXOS

GRUPO DE CAUSAS DE MUERTE	TOTAL	GRUPO DE EDAD									
		Menores de 1	1 a 4	5 a 9	10 a 14	15 a 19	20 a 24	25 a 29	30 a 34	35 a 39	40 a 44
17. Causas externas	18.279	137	276	144	294	1.372	2.040	1.775	1.471	1.263	1.108
Accidentes de tráfico de vehículo de motor	3.370	11	50	42	66	289	503	415	327	307	252
Otros accidentes de transporte, inclusive secuelas	182	1	5	3	3	12	20	17	20	12	13
Ahogamiento y sumersión accidentales	311	3	61	12	21	30	31	28	8	23	17
Accidentes no especificados	2.602	3	20	16	19	111	156	130	111	104	86
Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	1.686	81	72	33	40	61	102	91	92	97	107
Suicidios, inclusive secuelas	3.297	0	0	0	66	393	475	410	320	240	216
Agresiones, inclusive secuelas	1.612	7	12	11	17	162	275	240	187	150	124
Eventos intención no determinada, incl. secuelas	4.310	22	49	23	61	307	472	432	397	316	280
Complicaciones de la atención médica y quirúrgica	887	6	7	4	1	5	3	11	7	13	13
Las demás causas externas	22	3	0	0	0	2	3	1	2	1	0

Profundizamos el análisis sobre todas las causas de muertes de los niños recién nacidos hasta los 19 años de edad, y entre las primeras seis clasificaciones a partir del 1º año pudimos observar que ya había niños que fallecieron en siniestros viales.

Clasificación	0-1 años	1-4 años	5-9 años	10-14 años	15-19 años
1	Ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	Tumores Malignos	Tumores Malignos	Suicidios, inclusive secuelas
2	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	Tumores Malignos	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	Accidentes de tráfico de vehículo de motor	Eventos Intención no determinada, incl. secuelas
3	Neumonía e influenza	Neumonía e influenza	Accidentes de tráfico de vehículo de motor	Suicidios, inclusive secuelas	Accidentes de tráfico de vehículo de motor
4	Neumonitis debidas a sólidos y líquidos	Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	- Leucemias	Eventos intención no determinada, incl. secuelas	Tumores Malignos
5	Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	Ahogamiento y sumersión accidentales	Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	- Leucemias	Agresiones, inclusive secuelas
6	Las demás enf. infecciosas y parasitarias	Accidentes de tráfico de vehículo de motor	Neumonía e influenza	Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	Accidentes no especificados

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

“AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO”

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

En este contexto, y con el objetivo de generar medidas a corto, mediano y largo plazo que aumenten la seguridad de los niños y niñas al desplazarse como peatones, ciclistas o pasajeros de auto, transporte escolar o transporte público

CONTEXTO INTERNACIONAL

El análisis que realiza la OMS en su documento llamado “Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras” entrega un diagnóstico interesante:

1. Control de la velocidad: límites de velocidad apropiados, 30 Km/h en zonas de alta concentración de peatones y control con fotorradars, entre otras.
2. Prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol: establecer y respetar límites de 0,05 g/dl para todos los conductores y de 0,02 g/dl o menos para conductores jóvenes, control permanente y aleatorio, restringir la venta y horario de expendio de alcohol, entre otros.
3. Uso de cascos por ciclistas y motociclistas: norma de uso de casco, criterios de fabricación de cascos reconocidos internacionalmente, disponibilidad de cascos a precios reducidos y sensibilización a los padres respecto del uso del casco por parte de los niños en motocicleta y bicicleta.
4. Protección de los niños en los vehículos: imponer y aplicar leyes sobre uso de dispositivos de seguridad para niños en vehículos privados, criterios de fabricación internacionalmente reconocidos, disponibilidad y asequibilidad de estos dispositivos, obligatoriedad de que los vehículos traigan sistemas de anclaje como ISOFIX, promover planes de préstamos de dispositivos de protección e informar a las familias acerca de su uso.
5. Mejoramiento de la vista y visibilidad de los niños: promover el uso de ropa blanca o colores claros, uso de reflectantes en ropa o mochila, generar “buses peatonales” donde adultos voluntarios guían a grupos de niños por rutas establecidas, usar luces y reflectantes en bicicletas, mejorar la iluminación de las calles, usar luces diurnas en motocicletas y vehículos, entre otras.
6. Mejoramiento de la infraestructura vial: instalar elementos físicos como: semáforos, rotondas, cruces peatonales, pasos elevados y alumbrado público en carreteras muy transitadas; segregar los diversos tipos de transporte y usuarios de carreteras; crear zonas peatonales; establecer zonas de seguridad escolar; aumentar tiempo de cruce peatonal en intersecciones cercanas a escuelas; delimitar áreas recreativas para niños alejadas de carreteras e invertir en medios de transporte público seguros.
7. Adaptación del diseño de los vehículos: exigir zonas de absorción de impactos en los vehículos para proteger a los pasajeros en caso de accidentes, rediseñar las partes frontales de los vehículos para proteger al peatón, equipar los vehículos con cámaras y alarmas sonoras que detecten objetos pequeños perdidos a través del espejo retrovisor, instalar sistema de bloqueo por detección de alcohol en vehículos de personas que han cometido delitos por conducción con alcohol.
8. Reducción de los riesgos para los conductores jóvenes: reducir niveles de alcohol permitidos a conductores novatos, conducir junto a un adulto responsable durante su periodo de aprendizaje, restringir la conducción por la noche y el número de pasajeros acompañantes, insistir en la tolerancia cero frente a cualquier falta de tránsito, incluidos los mensajes de textos durante la conducción.
9. Proporcionar atención adecuada a los niños con traumatismos: capacitar a cuidadores y profesores en primeros auxilios y establecer planes de activación adecuados para trasladar a los niños oportunamente a los centros de atención, dotar a los vehículos de emergencia del equipo médico y suministros adecuados para los niños, procurar hacer agradable para los niños los entornos hospitalarios para minimizar el trauma adicional de los niños con traumatismos, mejorar los servicios de rehabilitación pediátrica, mejorar el acceso a servicios de asesoramiento para mitigar en los niños y sus familias los efectos psicológicos derivados de los accidentes de tránsito y abordar consideraciones legislativas y financieras.
10. Vigilar a los niños en las proximidades de carreteras: supervisar que los niños ciclistas usen cascos, dispositivos o cinturón de seguridad en vehículos y que observen los protocolos de seguridad de las zonas escolares seguras.

INTRODUCCIÓN

• La vulnerabilidad de los niños/as pequeños está dada por su incipiente desarrollo físico, cognitivo y social:

- LA IMPOSIBILIDAD DE AUTO ASISTIRSE EN EL USO DEL SRI

Protección de los niños en los vehículos: imponer y aplicar leyes sobre uso de dispositivos de seguridad para niños en vehículos privados, criterios de fabricación internacionalmente reconocidos, disponibilidad y asequibilidad de estos dispositivos, obligatoriedad de que los vehículos traigan sistemas de anclaje como ISOFIX, promover planes de préstamos de dispositivos de protección e informar a las familias acerca de su uso.

Antecedentes estadísticos

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

“AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO”

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

A nivel nacional

CAMBIOS NORMATIVOS Cambios en el decreto reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito que regula el traslado de los menores en vehículos motorizados de 4 ruedas.

LEY DE TRÁNSITO Nº 24.449 - ARTICULO 40. — REQUISITOS PARA CIRCULAR. Inciso g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.

Antes: Inciso g.1) Los menores de 10 años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correaje correspondiente

Enero 2018 DNU 32 Modificación del Decreto 779/1995 que reglamenta la Ley 24.449

Después: Inciso g.1) Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño.

En un estudio de relevamiento observacional, realizado por la Dirección Nacional de Observatorio Vial (DNOV) dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en el Año 2018 denominado: ¿Por qué los niños se trasladan de manera insegura en la Argentina? Identificación de las barreras que inhiben el traslado seguro de los niños en vehículos particulares. Se pueden observar las siguientes conclusiones:

PROTECCIÓN MENORES DE 10 AÑOS| Proporción de menores de 10 años sujetos por el SRI correspondiente en posición trasera

PROTECCION DE MENORES DE 0 – 10 AÑOS (%). TOTAL PAÍS.

Autos con ocupantes de entre 0 y 10 años → 5,4%



■ Desprotegido/ Protección incorrecta
□ Protegido por el elemento correcto

Sólo el 26,4% de los menores de 10 años circulan en la posición trasera y protegidos por el elemento correcto de acuerdo a lo que indica el nuevo decreto reglamentario, vigente desde enero de 2018.

Protección legal menores de 0 a 10 años. % de niños entre 0 y 10 años que viajan correctamente protegidos de acuerdo a la normativa (Decreto 32/2018). Base total ocupantes entre 0 y 10 años (n = 5 516)

USO SRI (INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL UTILIZADO HASTA 2016)

EVOLUCIÓN DE LA TASA DE USO DE SRI ENTRE OCUPANTES DE VEHICULOS DE ENTRE 0 Y 4 AÑOS (%). TOTAL PAÍS.

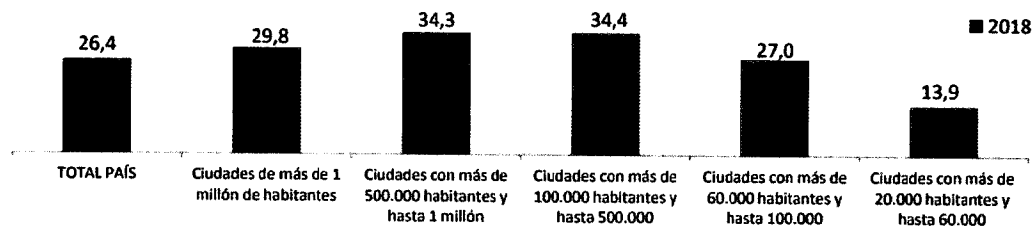


USO SRI (continuación). % de ocupantes entre 0 y 4 años de edad que utilizan SRI. Base total ocupantes traseros de entre 0 y 4 años de edad (n = 2 462)

PROTECCIÓN MENORES DE 10 AÑOS| Según tamaño de la ciudad

PROTECCIÓN MENORES DE 10 AÑOS (%). TOTAL PAÍS Y POR TAMAÑO DE LA CIUDAD.

El indicador comienza a analizarse en 2018 como consecuencia de los cambios normativos.



La protección legal de menores de 10 años alcanza niveles superiores a la media nacional en ciudades con más de 100 mil habitantes y es significativamente menor en las ciudades más pequeñas (menos de 60 mil habitantes).

Protección legal menores de 0 a 10 años. % de niños entre 0 y 10 años que viajan correctamente protegidos. Base total ocupantes entre 0 y 10 años (n = 5 516)



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

PROTECCIÓN MENORES DE 10 AÑOS| Según uso del conductor

PROTECCION LEGAL MENORES 0 - 10 AÑOS SEGÚN USO DEL CONDUCTOR (%). TOTAL PAÍS

PROTECCION LEGAL (0 - 10 AÑOS)	Uso cinturón conductor		TOTAL PROTECCIÓN MENORES
	Menor protegido	No usa cinturón conductor	
	48,6	7,3	26,4
	Menor No protegido	51,4	92,7
			73,6

El uso de cinturón por parte del conductor también incide en la protección legal de menores de 10 años.

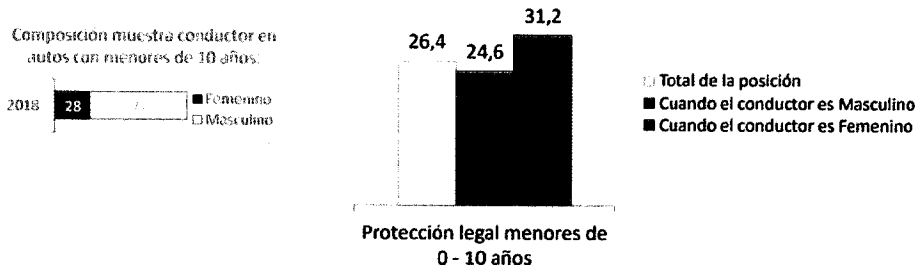
Al igual que observado en relación a la falta de uso por parte de copilotos, la tracción negativa por falta de uso del conductor, es más fuerte.

Uso de cinturón de seguridad conductor: % de conductores que utilizan cinturón de seguridad. Base: Total vehículos observados (n = 94.820)
Protección legal menores de 0 a 10 años: % de niños entre 0 y 10 años que viajan correctamente protegidos. Base: total de ocupantes entre 0 y 10 años (n = 5.516)

PROTECCIÓN LEGAL DE MENORES DE 10 AÑOS| Según género del conductor

PROTECCION LEGAL MENORES DE 0 A 10 AÑOS SEGÚN GÉNERO DEL CONDUCTOR (%). TOTAL PAÍS.

Composicion muestra conductor en autos con menores de 10 años:



Crece la participación de conductoras mujeres en autos con menores de 10 años respecto de la población conductora total.

Cuando el conductor es de género femenino, los menores de 0 a 10 años circulan significativamente mejor protegidos.

Sin embargo, la protección de menores de 10 años alcanza apenas al 31%, aún cuando la conductora es mujer.

Protección legal menores de 0 a 10 años: % de niños entre 0 y 10 años que viajan correctamente protegidos. Base: total ocupantes entre 0 y 10 años (n = 5.516)

- Perfil de niños y adolescentes entre 0 y 17 años accidentado

Objetivos del Plan

Contribuir a la reducción del número de fallecidos en accidentes de tránsito con participación de niños, niñas (0-12 años) como pasajeros en Argentina durante el período de 2021-2030.

Metodología de elaboración del Plan

Se realizaron Diálogos Ciudadanos, muchos de los estudios para poder culminar este proyecto fueron realizados previamente por el Observatorio Vial de la ANSV en su Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la Seguridad Vial, sin embargo la Dirección General de Planificación de Transporte y Seguridad Vial, con los departamentos Capacitación y Observatorio Vial, durante los años 2017 - 2018 también realizaron paralelamente diálogos con asociaciones , cooperativas, empresas Taxis, remises y ciudadanos.

En el año 2016, el Observatorio Vial de la ANSV realizó un estudio sociocultural que pretendió conocer las percepciones, creencias y actitudes de la población Argentina usuaria de las vías de tránsito en relación a la Seguridad Vial. Los emergentes del estudio permitieron brindar algunas explicaciones respecto a los resultados observados sobre uso del cinturón de seguridad, casco y SRI, los cuales evidenciaron un bajo uso por parte de conductores y ocupantes de vehículos de 4 (o más) y 2 ruedas en todo el territorio nacional. A continuación, se mostrarán algunos hallazgos del estudio sociocultural que describen la cultura vial argentina y su relación con el cumplimiento de las normas de tránsito.

Temáticas Transversales

Uno de los factores esenciales para la prevención de la siniestralidad vial y sus consecuencias en términos de morbilidad es el cumplimiento de las normas de tránsito. El estudio sociocultural evidenció que en términos generales la mayoría de los argentinos dicen conocer los factores de riesgo



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

de la siniestralidad vial y sus consecuencias: de los usuarios de automóviles, el 98% sabe que no usar el cinturón de seguridad es peligroso o muy peligroso, el 94% sabe que conducir alcoholizado es peligroso o muy peligroso y el 84% sabe que exceder la velocidad es peligroso o muy peligroso, entre otros. De los usuarios de motos, el 94% sabe que no utilizar el casco es peligroso o muy peligroso y el 93% sabe que no abrochar el casco es peligroso o muy peligroso, entre otros. Y de los peatones, el 95% sabe que cruzar manipulando el celular es peligroso o muy peligroso, el 87% sabe que no respetar la senda peatonal es peligroso o muy peligroso, y el 84% sabe que no respetar el semáforo es peligroso o muy peligroso, entre otros. Estos números evidencian que la transgresión observada en términos de uso de elementos de seguridad vial, no estaría asociada a una falta de información sino a cuestiones de índole idiosincrática. A continuación, se presentan las principales barreras que inhiben los comportamientos viales seguros en Argentina:

BARRERAS DEL ENTORNO	BARRERAS ACTITUDINALES
CONTROLES INSUFICIENTES, (NORMAS SOLO CON FINES RECAUDATORIOS)	CONDUCTUALES / CULTURALES "Falta de hábito. Costumbres fuertemente arraigadas de índole idiosincrática".
INFRAESTRUCTURA DEFICIENTE	SESGOS COGNITIVOS (CREENCIAS Y MITOS) "La conducción a baja velocidad no es peligrosa". "Los viajes cortos no revisten riesgo alguno". "Cada persona tiene su propio límite de alcohol y no es riesgoso conducir alcoholizado si se hace con cuidado".
CRECIMIENTO DE PARQUE AUTOMOTOR	COMPONENTES AFECTIVOS/SENSORIALES "El cinturón de seguridad o el casco es incómodo". "El casco impide la visión". "Los niños van mas seguros viajando a upa de los padres".
ASPECTOS EXÓGENOS: INSEGURIDAD/ VIOLENCIA /PIQUETES/ OBRAS	

Lo anterior indica que la transgresión respecto al cumplimiento de las normas de tránsito en Argentina se asocia, por un lado, a cuestiones percibidas del contexto como por ejemplo el aumento del parque automotor, la infraestructura deficiente, la inseguridad, los piquetes y las obras. En este sentido, se entiende que las condiciones percibidas del entorno habilitan de alguna manera al no cumplimiento de las normas. Por otro lado, el estudio sociocultural ha encontrado que la transgresión de las normas se asocia también con cuestiones actitudinales o de índole individual como falta de hábito, mitos y creencias instaladas en los sujetos en torno a la conducción y aspectos sensoriales que afectan el uso de elementos de seguridad vial. El estudio sociocultural permitió establecer algunas afirmaciones en torno a la cultura vial argentina. Es relevante tomar en consideración los aspectos que hacen a los comportamientos viales en el país, ya que de esta manera se puede trabajar en acciones que permitan modificar aquellos que pueden afectar la seguridad vial de todos los usuarios de las vías de tránsito: No es la información: los sujetos disponen de información suficiente acerca de los factores de riesgo y su peligrosidad y a pesar de ello incumplen las normas fundamentalmente por cuestiones idiosincráticas y adaptativas del contexto. La falta de autocrítica, la culpa siempre la tiene el otro: los sujetos conocen la norma y declaran, en su gran mayoría cumplirla (por adecuación al deber ser). Sin embargo, también declaran que la calle es un espacio caótico y caracterizado por el incumplimiento de la ley: "los argentinos" (otros) manejan mal porque no cumplen con las normas. En definitiva, la culpa siempre es del "otro". Exceso de confianza de los conductores que minimiza el riesgo: los conductores creen que están exentos de los efectos negativos. El estudio ha evidenciado que los conductores en ocasiones transgreden las normas porque "creen" es sus habilidades o capacidades como conductores. En este sentido, la "pericia" del conductor minimiza los riesgos y compensa el no cumplimiento de las normas. La falta generalizada de apego a la ley: la cultura vial argentina se visualiza como la repetición de acciones egoístas, individualistas e imprudentes que fomentan una deslegitimización de las leyes de tránsito y la consecuente instalación de normas ad-hoc que se generan en la calle en el día a día. Las prácticas viales se sostienen en lo que "hace la mayoría" y no necesariamente en la legalidad y el "deber ser".

Resultados similares se obtuvieron de los diálogos que se realizaron desde las áreas de la Dirección General de Planificación de Transporte y Seguridad Vial, mencionadas anteriormente. Plan de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes Tal como se mencionó anteriormente, este plan se comenzó a elaborar durante el año 2015 cuando se realizó un primer diagnóstico y un levantamiento de información, además de una validación con actores relevantes. Por su parte, durante el año 2016, se realizó la sistematización del plan, mientras que en paralelo se comenzaba con la ejecución de las



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

primeras medidas.

Este Plan contempla 24 medidas a ejecutar hasta el año 2030 y tal como se indicó, se agruparon en los siguientes seis ejes de trabajo: Educación Vial, Sistemas de Retención Infantil, Transporte Escolar, Transporte Público, Ciclistas y Peatones y Medidas Post Accidente.

Además, las medidas se clasificaron de la siguiente forma:

Educación Vial

Como medida primaria, se realizaron talleres no formales de educación vial, en los 4 niveles: Inicial, Primaria, Secundaria y Terciarios / Universitarios.

Medida 1

Fortalecer el eje de Formación Ciudadana desde el ámbito curricular, en la Provincia de Tierra del Fuego se Sancionó el 19 de Diciembre de 2012 y se promulgó el 11/01/13 la LEY N° 912: LEY DE EDUCACIÓN VIAL, la cual consta de 7 artículos, sin reglamentar y muy banales, la cual nunca se llevó a cabo por parte del ejecutivo.

Sin embargo desde el 2020, se comenzó a trabajar sobre esta ley, y este año con ayuda de la ANSV se está impulsando nuevamente la currícula de Seguridad Vial en los establecimientos.

Medida 2

Incluir Educación Vial desde la etapa jardines Cuando hablamos de niños de etapa pre escolar hacemos referencia a niños de entre 6 meses y 6 años de edad, con los talleres brindados por el área de capacitación de la D.G.P.T. y S.V. en los establecimientos educativos En los niveles iniciales los ejes de educación vial se realizaron mediante juegos didácticos, videos infantiles, canciones, guías didácticas, juegos, etc



[Firma manuscrita]



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

Medida 3

Incluir educación vial en la currícula de formación de docentes y educadoras. En este contexto se considera a la educación vial como un proceso educativo integral y permanente que tiene como propósito formar a las personas para el uso adecuado, responsable y solidario del espacio público; por lo tanto es primordial, como parte de la política pública, desarrollar acciones educativas sistemáticas, en este caso, de formación y preparación de docentes y educadoras, promoviendo e impulsando una nueva cultura vial a partir del sistema educativo, que apunte a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos. (IPES)

Medida 4

Incluir Seguridad Vial en instrumentos formales de educación

En el año 2012 el Ministerio de Educación incorporó los accidentes de tránsito como un ámbito más a abordar dentro de la Política de Seguridad Escolar, en conjunto con las emergencias, desastres naturales y los accidentes al interior del establecimiento educacional

Medida 5

Crear un programa de formación de monitores de seguridad vial, tanto en el ámbito escolar como en el ámbito comunitario.

El Plan de Acción Mundial para la Seguridad Vial impulsado por las Naciones Unidas abarca los ámbitos en que es imprescindible adoptar medidas. La siniestralidad vial es un problema de múltiples dimensiones donde los actores sociales y políticos adquieren un papel fundamental. Es por esto que se necesita formar monitores en seguridad vial tanto en el ámbito escolar como en el ámbito comunitario, para proporcionar una visión integral favorable a las intervenciones sociales y políticas en favor de una seguridad vial sistémica y sostenible tal y como lo establece la Organización Mundial de la Salud.

Medida 6

Generar instancias de financiamiento para apoyar a proyectos educativos relativos a la seguridad vial
Un aspecto central de un plan de seguridad es lograr instaurar un cambio conductual en materia de seguridad vial en la ciudadanía, que contribuya a una convivencia armónica en el tránsito, sustentada en el autocuidado, respeto y tolerancia hacia todos con quienes se comparte la vía pública. Para ello, se requieren intervenciones sostenidas en el tiempo, y es ahí donde la enseñanza formal, no formal y la educación informal cobran especial relevancia. En este sentido, en los últimos años ha habido importantes avances. En efecto, la adhesión a la proclamación de la "Década para la Acción de la Seguridad Vial 2011 – 2020 (ONU)", el diseño de las nuevas Bases Curriculares y la publicación de la Política de Seguridad Escolar y Prescolar han permitido impulsar estrategias en el ámbito de la educación vial. No obstante, todas estas instancias requieren multiplicarse desde la comunidad y la generación de recursos que lo permitan es fundamental.

Medida 7

Generar infraestructura educativa y de seguridad en entornos escolares.

El aprendizaje desde el juego y la práctica es mucho más efectivo para los niños, en tal sentido la implementación de parques viales y rutas seguras al colegio, entre otras experiencias, son muy provechosas en la educación vial ya que permiten un aprendizaje desde la práctica.

Por otra parte, es necesario velar por que el entorno del colegio sea un espacio vial seguro para los niños/as, por cuanto son los usuarios de la vía más vulnerables, por lo que las mejoras de señalización, demarcación y tiempos de fase de semáforos son fundamentales cuando pensamos en su protección. Finalmente, cuando a lo anterior se suma la fiscalización de las instituciones encargadas de resguardar la seguridad de los estudiantes, tenemos un complemento perfecto.

Acciones:

1. Elaborar una guía técnica con recomendaciones para la implementación de rutas seguras.
2. Incentivar la implementación de Zonas Seguras para niños en las ciudades
3. Fomentar el mejoramiento de la señalización y demarcación de zonas de transporte escolar.
4. Mejorar la señalización y demarcación para niños en zonas de escuelas.
5. Gestionar tiempos más largos en los semáforos peatonales cerca de la escuela.

SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

Al igual que para los adultos, el cinturón de seguridad salva vidas, en el caso de los menores es el Sistema de Retención Infantil (SRI) el elemento que puede hacer la diferencia en las consecuencias de un siniestro de tránsito.

Por un lado, el Informe Mundial sobre prevención de las lesiones en los niños (UNICEF – OMS, 2012) establece que el uso de sillas es una estrategia básica para prevenir los traumatismos causados por el



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

tránsito en la niñez.

Por otro lado, estudios publicados por la OMS indican que los sistemas de retención infantil correctamente instalados previenen entre un 50% y un 80% de las lesiones mortales y graves de los niños y niñas pasajeros ante un siniestro de tránsito.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en su informe del año 2003 recalca la importancia de que las leyes nacionales protejan a los niños y niñas de todas las edades. Según esto, recomienda que todos los ocupantes deben viajar protegidos con cinturones de seguridad o en SRI.

Lo anterior indica la urgencia de implementar medidas que aumenten la protección de los niños y niñas pasajeros de todos los vehículos en Argentina y el mundo.

En el 2018 por DNU 32 se modificaron incisos y artículos del decreto reglamentario 779/95 el cual reglamenta la Ley de Tránsito 24449, quedando los mismos de la siguiente manera:

Artículo 40.- Requisitos para circular

g) El número de ocupantes se establecerá conforme la relación estipulada en el inciso k) del presente artículo;

g.1. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño.

k) El número de correajes de seguridad y de apoyacabezas que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.

Medida 8

Crear conciencia, incentivar y fortalecer el uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) Con el fin de crear conciencia e instalar la problemática del transporte seguro de los niños y niñas pasajeros, y al mismo tiempo informar acerca de la nueva normativa que aumenta las exigencias en materia de seguridad para el traslado de niños/as, es necesario realizar una campaña comunicacional dirigida a los adultos responsables del traslado de niños y niñas.

Adicionalmente y dado que la instalación correcta del SRI es una temática que amerita explicar en detalle algunos conceptos, la campaña debe ser didáctica y entregar tips técnicos sobre la correcta instalación, haciendo así partícipe, del cambio cultural, a los padres y madres, como también todos los adultos que transportan niños/as, con el fin de cambiar las malas prácticas y contribuir a prevenir muertes de niños y niñas en el tránsito.

La estrategia de promoción de la importancia y del correcto uso de los SRI también debe incluir actividades a través de la red de salud, un plan de Puntos de Asesoría de SRI y la incorporación de preguntas relativas a los SRI en el examen teórico para postulantes a licencias de conductor.

Acciones:

1. Realizar campaña dirigida a adultos responsables del traslado seguro de los niños/as acerca de la importancia del uso de los dispositivos de retención infantil realizar campañas audiovisuales con tips sobre su correcta instalación.
2. Promover el uso de SRI al salir de maternidad en hospitales y clínicas.
3. Promover el uso de SRI en transporte de pasajeros semipúblico.
4. Reforzar contenido acerca de SRI, en el material de estudio, para postulantes a licencias de conducir.
5. Incorporar preguntas relativas al SRI en los exámenes para la obtención de licencia de conducir B y D.

Medida 9

Aumentar la cantidad de personas capacitadas en instalación de los SRI. Para generar un verdadero cambio en el desarrollo de la seguridad vial infantil en Argentina, es indispensable aumentar la cantidad de personas capacitadas en instalación de Sistemas de Retención Infantil. En esta misma línea se deben formar más monitores certificados para contar con un equipo de profesionales formados en Seguridad del Niño Pasajero que puedan realizar asesorías técnicas y actividades de difusión.

Al mismo tiempo se debe generar un plan de capacitaciones de instalación de SRI en lugares como hospitales, jardines infantiles, mutualidades, rent a car, consultorios, municipalidades y tiendas de venta de sillas de niños, entre otros.

Medida 10

Continuar con el Sistema Integral de Gestión de la Información de Seguridad Vial, proporcionado por la ANSV, con el fin de determinar cómo y en qué circunstancias son trasladados los niños en vehículos



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

motorizados

Medida 11

Fiscalización del uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI). Con el fin de aumentar el uso de los Sistemas de Retención Infantil, es necesario aumentar la fiscalización de este dispositivo. Para ello, primero se debe generar un protocolo de fiscalización en conjunto, fuerzas de seguridad, y seguridad vial, crear y capacitar a fiscalizadores y a todo el personal que trabaje en pos de la seguridad vial, sobre el correcto uso de los SRI.

Medida 12

Generar soluciones para transportar de forma segura en el auto a niñas y niños con discapacidad. Con el fin de evaluar las distintas soluciones para transportar de forma segura en el auto a niños y niñas con discapacidad, se requiere la coordinación de un equipo interdisciplinario, compuesto por profesionales de los centros de discapacidad, los institutos de rehabilitación y profesionales de la Salud. Parte del trabajo de la mesa es la definición de alternativas para patologías específicas y excepcionales en niños y niñas que no se puedan sentar en un automóvil y la articulación de atribuciones de los distintos servicios públicos en la generación de ayudas económicas para la adquisición de sistemas de retención infantil para familias con niños y niñas en situación de discapacidad.

TRANSPORTE ESCOLAR

Una de las principales preocupaciones de los padres es cómo elegir bien un transporte escolar. Lo anterior, porque el conductor de éste es el encargado de la seguridad del traslado de los niños/as de la casa a la escuela y a su regreso.

La normativa vigente dice:

ARTÍCULO 55.- En el transporte de escolares o menores de 14 años, debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos. Los vehículos tendrán en las condiciones que fije el reglamento sólo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene. Tendrán cinturones de seguridad combinados e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo.

Medida 13

Generar iniciativas de información para fomentar el transporte de niños seguro (**SRI**). Los primeros llamados a velar por el traslado seguro de sus niños y niñas son los padres, madres y apoderados. Por eso se plantea generar propuestas tecnológicas que faciliten el acceso a la información del transporte semipúblico. La idea es dar cuenta de las capacitaciones de los conductores, de manera complementaria se plantea contar con material informativo que dé cuenta de los deberes y derechos de los distintos actores vinculados con el transporte de pasajeros.

Medida 14

Promover mejoras en el traslado en giras de estudio, salidas pedagógicas, extraprogramáticas o paseos de fin de año.

Es aconsejable recomendar a la comunidad educativa que los paseos de fin de año y salidas pedagógicas o extraprogramáticas se realicen resguardando la seguridad de los niños y niñas, prefiriendo, por ejemplo, buses que cuenten con cinturón de seguridad. Esta medida busca entregar las recomendaciones necesarias a los responsables de dichos viajes y salidas para mejorar la seguridad en estas actividades.

Crear y promover el Consejo Estudiantil de Seguridad Vial, el cual, estará abocado a formar a los niños guías, detectar y proponer soluciones de seguridad vial en los alrededores de los establecimientos.

Medida 15

Promover buenas prácticas para un viaje seguro de niños en transporte público.

Con el fin de promover buenas prácticas para un viaje seguro de niños y niñas en transporte público, se propone generar materiales de difusión dirigidos a los usuarios del transporte público que apunten a hacer más seguro el viaje de los menores.

Medida 16

Incentivar la educación de adultos y niños en el traslado seguro de ciclistas y peatones.

Con el fin de educar a los niños y niñas respecto de cómo tener una movilidad segura siendo peatón o ciclista, se plantea realizar programas educativos y campañas que busquen modificar las conductas riesgosas, como por ejemplo el uso del casco al andar en bicicleta o el uso de audífonos al caminar. Además, se deben promover valores como el respeto y la empatía para avanzar hacia una cultura del autocuidado y de una sana convivencia vial.

Se considera también la incorporación de los adultos en el programa educativo, ya que forman parte

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



*Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina*

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

importante en los procesos educativos y son además ejemplos a seguir para los niños.

Medida 17

Regular el traslado de niños como usuarios vulnerables.

Para lograr una movilidad más segura para niños y niñas ciclistas y peatones, se deben realizar cambios normativos respecto de su desplazamiento como ciclistas por la vereda, regulaciones de sillas y carritos de bicicleta y la obligatoriedad de uso de reflectancia en escolares.

A modo de referencia, un niño que usa elementos retrorreflectantes es visible desde más de 150 metros.

Con luces altas incluso puede ser visto desde unos 400 metros por un conductor de vehículo.

Crear un Proyecto de Ley de Convivencia Vial: para establecer el respeto de todos los ciudadanos que utilizan la vía, ya sea como conductores o peatones


Pamela Andrea FRERS
Director Observatorio Vial
D.G.P.T. y S.V.
SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL
M.G.J. y D.D.H.H.


Sergio Rolando GAMARRA
Director General de Planificación
de Transporte y Seguridad Vial
SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL
M.G.J. y D.D.H.H.



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

"2021 AÑO DEL TRIGÉSIMO ANIVERSARIO DE LA CONSTITUCIÓN PROVINCIAL"

CONCEJO DEL SERANTE USHUAIA	
MESA DE ENTRADA LEGISLATIVA	
ASUNTOS INGRESADOS	
Fecha: 29-10-21	Hs. 15:19
Numero: 727	Fojas: 20
Expte. N°	
Grado:	
Recibido:	

NOTA N°

283 /2021.-
LETRA: D.G.P.T. y S.V. – Ss.V.

USHUAIA, 29 de octubre de 2021.-

CONCEJO DELIBERANTE
USHUAIA

Por medio de la presente presentamos el proyecto del Plan Estratégico de Seguridad Vial, El mismo propone distintas medidas y acciones que se deben realizar, con el fin de reducir la siniestralidad vial que sufre la provincia y los distintos municipios que la componen.

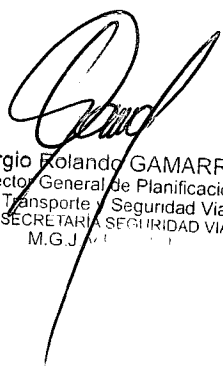
De la mano de la Fundación Gonzalo Rodríguez y la Agencia Nacional De Seguridad Vial (ANSV), en el marco del Programa Federal de Movilidad Infantil Segura, se lanzó la fase 2021 que abarca la planificación estratégica de los planes provinciales de seguridad vial infantil. Esta nueva etapa brindo la continuidad al trabajo que la provincia llevó adelante el año pasado, involucrando unas 100 horas de trabajo y capacitación específica en la temática, así como en planificación y gestión.

Luego de una fase de investigación, llevada adelante se desarrolló el plan dando respuesta a las necesidades relevadas en la fase de investigación. En ese sentido, movilidad infantil, seguridad vial del niño pasajero, y entornos escolares son algunos de los puntos clave en dicho plan.

Para el desarrollo de la planificación estratégica del mismo, contamos con el apoyo de la empresa Externum y del Ing. Luis Silva Domingo, que contribuye en esta etapa a la identificación de los objetivos estratégicos, la construcción de los indicadores y el plan de acción.

En este sentido el 25 de noviembre se dará inicio al Proyecto Movilidad Infantil Segura, el cual es parte de la medida N° 8 del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial Infantil, entregando, en esta primer etapa, a las agencias de Taxis y Remises de la ciudad de Ushuaia Sistemas de Retención Infantil (Sillitas), con el fin ofrecer el traslado de infantes de una forma segura como lo dictamina la ley de tránsito y las ordenanzas municipales, de esta manera se trata de instalar en nuestra comunidad el uso del Sistema de Retención Infantil en todo vehículo en el que se trasladen menores, e ir avanzando hacia un cambio cultural sobre la Seguridad Vial tan necesario para quitar de nuestra población la violencia vial que se vive día a día.

Por tal motivo solicitamos tengan a bien en declarar de Interés Municipal el "Plan Estratégico de Seguridad Vial" y el proyecto "Movilidad Infantil Segura", colaborando con el reconocimiento y promoción de las actividades y proyectos que se irán desarrollando


Sergio Rolando GAMARRA
Director General de Planificación
de Transporte y Seguridad Vial
SUBSECRETARIA SEGURIDAD VIAL
M.G.J.V.



CHILD HEALTH
INITIATIVE

**SEGURIDAD VIAL
INFANTIL**

BIENVENIDOS



GR FUNDACIÓN
GONZALO
RODRÍGUEZ



SEGURIDAD
VIAL

Subsecretaría de
Seguridad Vial

Ministerio de Transporte

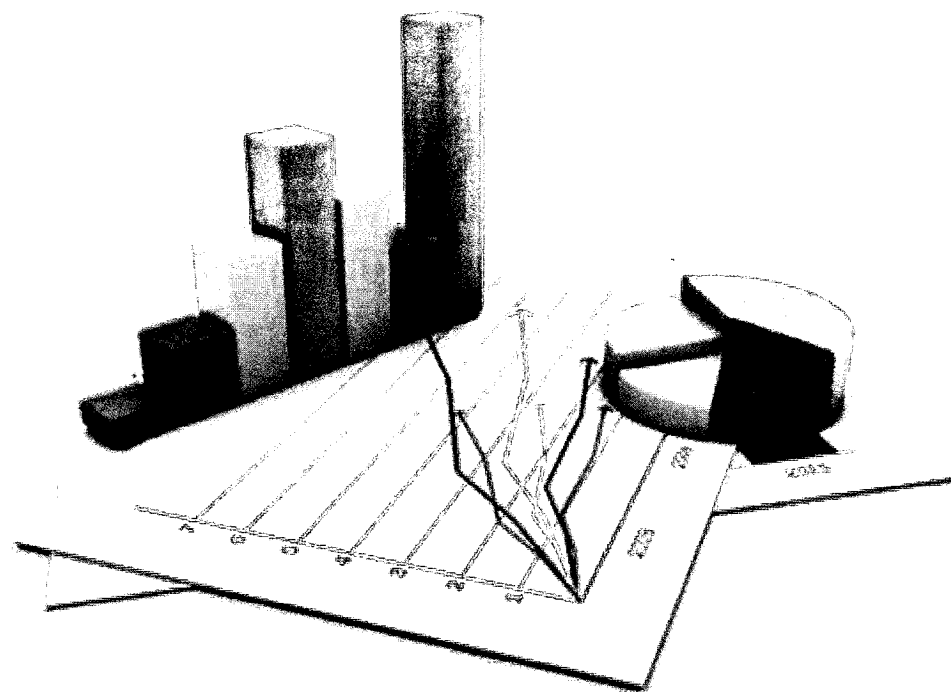


Ministerio de Transporte
Argentina

En 2017, 111.459 de las víctimas fatales a nivel mundial fueron niños y niñas.
(2020 Global Burden of Disease)

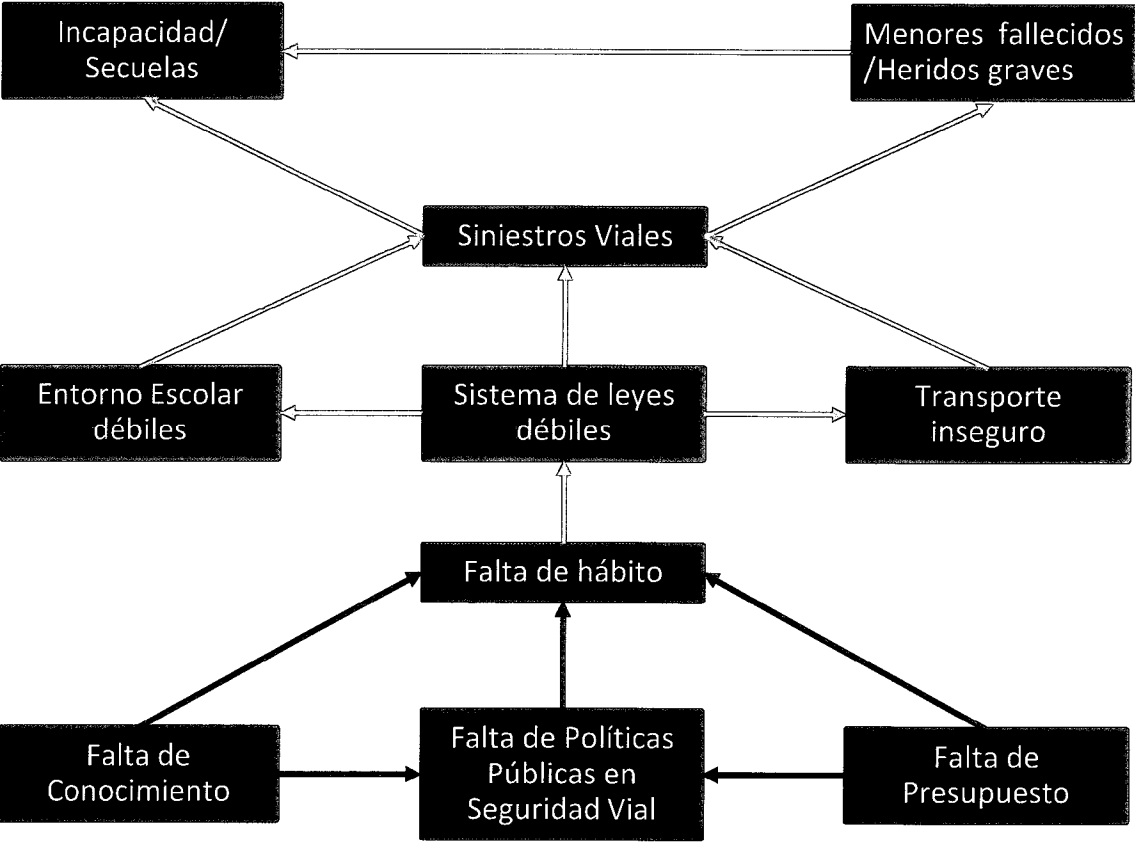


- 11.657 tenían menos de 1 año
- 37.410 entre 1 y 4 años
- 33.581 entre 5 y 9 años
- 28.811 entre 10 y 14 años

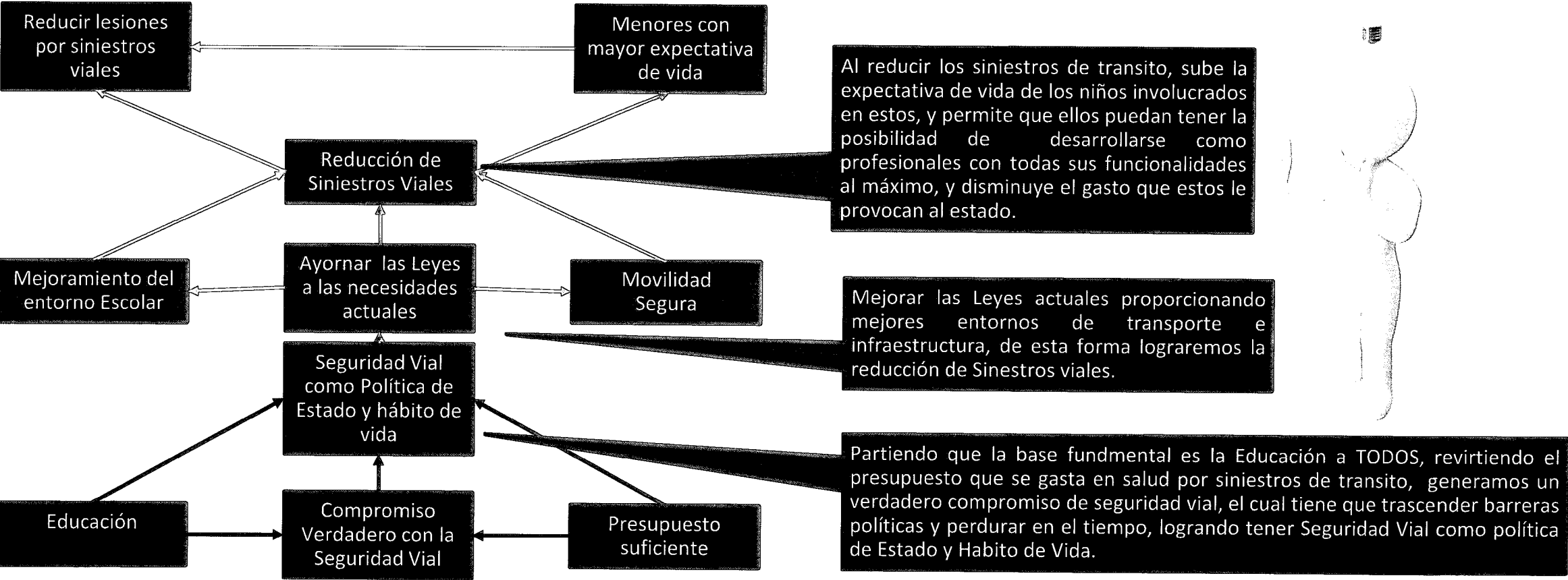


Sólo el 50% de los niños menores de 4 años utiliza el SRI, Dr. Lucas Navarro, médico pediatra, miembro del Comité de Prevención de Lesiones de la SAP (Sociedad Argentina de Pedriatria).

Porque estos números?



Soluciones?



Objetivos

Objetivo	Indicadores	Metas	Proyecto	Presupuesto
Aumentar el porcentaje de los menores que son trasladados en SRI	6% del total de fallecidos en siniestros de tránsito son menores (ANSV) Solo 50% de los menores involucrados en siniestros viales utilizaba el SRI (SAP)	Hoy: 30% menores trasladados en SRI 12/2021 80%	Educación / formación / capacitación	Todo lo que se pueda realizar sin presupuesto
Eliminar las barreras que inhiben el traslado seguro de niños	Asimetría informativa	Hoy: 20% de población conoce el uso del SRI 12/2021 80%	Trabajar con la comunidad	Todo lo que se pueda realizar sin presupuesto
Impulsar los controles de fiscalización de uso de SRI	6 puestos de control solo 1 realiza el control de SRI 15 inspectores 18 policía de control 9 inspectores capacitados en SRI	Hoy: 16% de los puestos controla SRI 12/2021 100% 12/2021 100 % inspectores/policía de control capacitados en SRI	Controles y Fiscalización	Todo lo que se pueda realizar sin presupuesto
Seguridad Vial como política de Estado	Cambia la bandera política, cambia las prioridades cada 4 años.	Hoy: 5% 12/2021: 30%	Modificación de leyes / Reglamentación	Todo lo que se pueda realizar sin presupuesto

Plan de Acción

Proyecto / Tarea	Responsable	Presupuesto	6/21	7/21	8/21	9/21	10/21	11/21	12/21
Educación: capacitar a docentes	Subsecretaría de Seguridad Vial/ Ministerio de Educación / ANSV								
Organización									
Capacitación									
Evaluación									
Trabajar con la comunidad	Subsecretaría de Seguridad Vial / ANSV								
Crear Monitores de Seguridad Vial									
Campañas Graficas									
Capacitaciones									
Traslado de niños Seguros en Transporte semipúblico									
Controles y Fiscalización	Subsecretaría de Seguridad Vial / ANSV								
Capacitación de Inspectores									
Controles									
Seguridad Vial como política de Estado	Subsecretaría de Seguridad Vial/ Ministerio de Educación / ANSV/ Legislatura / Gobierno de TDF								
Reglamentar / modificar / crear Leyes de S.V.									



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

Nombre del Proyecto: "Movilidad Infantil Segura" (Medida 8 del PESVI)

En la actualidad, los padres de niños pequeños saben que por ley tienen que viajar dentro del automóvil en sus sistemas de retención infantil, pero la Ley Nacional de Tránsito solo habla de los vehículos particulares. No incluyendo a los vehículos de transporte de pasajeros, ¿Acaso los niños que viajan en transporte público o privado son inmunes a tener lesiones o fallecer en un siniestro vial? ¿Esos niños que viajan en transporte de pasajeros, y/o vehículos de alquiler, no tienen la misma oportunidad de sobrevivir después de sufrir un siniestro vial que los que viajan en vehículos particulares con sus SRI? Como comunidad estamos obligados todos a dar respuesta a estas interrogantes.

Por lo general los niños que viajan en el servicio de transporte van sentados de la siguiente manera:

- En el regazo de los padres.
- En el asiento del medio con el cinturón colocado en la cintura
- En asiento lateral con cinturón por detrás de la espalda
- En asiento lateral con cinturón pasándole por el cuello
- Sentado sin seguridad.

¿Qué pasa con el menor si el vehículo en el que viaja sufre un siniestro vial o solo una frenada brusca? Hablemos un poco de la cinemática del trauma:

Debemos recordar la Ley de Newton que hacía referencia a que un cuerpo en reposo permanecerá en reposo y un cuerpo en movimiento permanecerá en movimiento a menos que una fuerza externa actúe sobre él.

El inicio o detención brusca del movimiento, provoca daños debido a que la Energía NO puede ser creada ni destruida, sino que únicamente cambia de forma.

La Energía Cinética (EC) puede cambiar o transformarse en Térmica, Eléctrica, Química, Radiante o Mecánica.

La Energía Cinética depende de:

- Peso o Masa de la víctima
- Velocidad
- $EC = Masa \times Velocidad^2 / 2$

Con un ejemplo, lo entenderemos mejor: supongamos a una víctima de 80 Kg que viaja en un automóvil a 100 Km/h. La EC sería de: $80 \times 100^2 : 2 = 32.500$ Unidades de EC que cambiará a otra forma de Energía en el momento de la colisión.

Esta transmisión de energía se traduce al daño vehicular y en lesiones al ocupante del auto en cuestión. La velocidad aumenta la producción de EC más que la masa. Es decir, A MAYOR VELOCIDAD HABRÁ MAYOR DAÑO.

Los cambios en la masa (Peso) entre ocupantes del mismo vehículo hacen poca diferencia en relación a la vulnerabilidad del daño.

Antes de la colisión, el vehículo y la persona viajan a la misma velocidad, fracciones de segundo subsiguientes al impacto, el auto y el conductor desaceleran hasta la velocidad cero. Esta gran fuerza de desaceleración es transmitida al cuerpo del conductor. Si aumenta la distancia de detención, la fuerza de desaceleración disminuye y el daño será menor.

Por ejemplo, si caigo desde una cierta distancia, el daño será mayor de acuerdo a la superficie donde caigo. Si la superficie sobre la cual me caigo es nieve, aumenta la distancia de detención, disminuyendo la fuerza de desaceleración. Si la superficie es compresible, mayor será la distancia de detención y menor la fuerza de desaceleración.

Por lo tanto el material compresible:

- Aumenta la distancia de detención
- Absorbe parte de la Energía

El sistema de sujeción del cinturón de seguridad absorbe "la energía del daño" en lugar de hacerlo el cuerpo.

Ya que sabemos cómo actúa la energía cinética en los siniestros viales veamos qué daños puede provocar que los niños viajen:

- En el regazo de los padres: pueden ocurrir dos variantes, que el adulto que los lleva abra los brazos, movimiento propio del cuerpo, por lo cual el niño seguiría desplazándose para colisionar con la butaca del asiento de adelante, su cara golpeará con este, para luego realizar un movimiento brusco de cabeza hacia atrás, provocando daños en la cervical; la otra variable



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

es que lo abraza tan fuerte que no sea capaz de medir la fuerza con la que lo sostiene, provocando daños en los órganos internos y tórax. A este acto se lo denomina efecto tenaza.

- Con cinturón de seguridad: se debe asegurar que el cinturón pase en su parte superior por el hombro, pecho y en su parte inferior por la cadera, aquí las dos salvedades, en principio aplicable a los cinturones ventrales (suelen ser los traseros centrales), muchas veces pasa por la panza y no por los "huesos", es por eso la necesidad de un asiento elevador. Otro caso frecuente es cuando los padres hacen que la parte superior del cinturón de seguridad pase por detrás de la espalda (para que no le lastime el cuello), esto provocará que en caso de impacto el cinturón no se active de manera correcta, provocando el estrangulamiento en su parte inferior.

En Tierra del Fuego, solo el 16% del total de menores que sufrieron siniestros viales, utilizaban el Sistema de Retención Infantil.

Localización:

Como se menciona más arriba, la Ley Nacional de Tránsito en su artículo Art 40, inciso g, dice que: "Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño", no especificando si se trata de vehículos particulares, de alquiler o transporte público.

Argentina permite que cada provincia, municipio o comuna, se adhiera o no a la ley y que puedan crear ordenanzas o leyes para mejorar las medidas de seguridad fijadas por la Ley Nacional.

En Argentina no existe todavía ninguna provincia que ordene a los transportes de pasajeros públicos o privados y/o vehículos de alquiler que transporten menores, que estos utilicen los SRI.

Tierra del Fuego y sus municipios pueden ser pioneros en la protección de los menores transportados, somos una provincia joven con solo 3 municipios y pocos habitantes, es el momento ideal para llevar adelante una legislación para salvaguardar la vida de los menores transportados. ¿O debemos esperar que aumenten las lesiones o fallecimiento de menores por siniestros viales?

En una encuesta realizada a la población sobre si los taxis o remises deben tener una pequeña flota con SRI, este arrojó un 73.7 % de resultados positivos contra un 26.3 de resultados negativos, siendo evidente que a la población le importa el traslado de los menores.

Destinatarios:

Según estimaciones del censo poblacional se estima que en Tierra del Fuego hay aproximadamente 32433 menores entre 0 y 9 años de edad. De los menores siniestrados, solo el 16% utilizaban SRI, si tomamos al total de menores de la provincia, como posibles futuros siniestrados podemos decir que 27244 niños no utilizaran el SRI mientras son transportados en vehículos.

Objetivos:

- Incorporar la cultura de transportar a los niños de modo seguro, ya sea en vehículo particular, transportes de pasajeros, taxis, remises. Transporte de Oferta libre y a futuro en el transporte público.
- Mejorar la prestación y calidad del servicio en el transporte de pasajeros, apuntando a la seguridad vial infantil.
- Mantener baja la tasa de víctimas fatales, de niños menores de edad, transportados en vehículos en la provincia de Tierra del Fuego.
- Ser la provincia precursora en adoptar esta medida de seguridad vial, como política de estado, para replicarla en el resto del País.

Tiempo de ejecución:

Debido a la pandemia del covid-19, no se puede establecer cuánto tiempo llevará la ejecución del proyecto.



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

Metodología:

- Crear normativas para que los servicios de transporte de pasajeros y/o alquiler cuenten con el servicio de transporte de menores con Sistema de Retención Infantil.
- Obtención de datos: flota de transporte de pasajeros, tipo de anclajes de los vehículos.
- Reuniones con responsables de las empresas.
- Reuniones con diferentes bloques políticos para la legislación del proyecto.
- Donar por cada empresa de transporte de taxis/remis 15 SRI (%).
- Donar por cada empresa de oferta libre 10 SRI (2 por grupo).
- Controlar a las empresas de servicio de transporte de pasajeros y/o vehículos de alquiler los SRI donados, se encuentren físicamente y en buen estado. De no ser así realizar la denuncia correspondiente y solicitar el recambio del mismo por parte de la empresa.
- Motivar a las empresas de transporte de pasajeros a aumentar el stock de SRI para mejorar la seguridad del servicio. Así como también, a través de normativas que contemplen un cupo de SRI para las habilitaciones o emisiones de nuevas licencias en los transportes antes mencionados.
- Capacitación sobre el uso del SRI a choferes de las empresas.
- Capacitación sobre el uso del SRI a Comercios que tienen a la venta SRI
- Capacitación sobre el uso del SRI al ámbito de la SALUD, médicos pediatras.
- Conseguir fondos para la compra inicial de los SRI.
- Presupuesto:
 - Conseguir fondos de programas de seguridad vial
 - Aporte por parte del Gobierno de la Provincia
 - Aporte por parte de empresas
 - Aporte por parte del municipio
 - Aporte de programas Internacionales



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

“AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO”

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL (PESVI)

PRESENTACIÓN:

En este marco, se dio inicio al desarrollo de un Plan de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes, respondiendo así al llamado urgente del organismo mundial, el cual proclama el periodo 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030, nuestro objetivo es especialmente para salvar las vidas de nuestros niños y niñas y adolescentes en el tránsito.

ANTECEDENTES:

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,24 millones de personas cada año en todo el mundo, de las cuales más de 180 mil son niños. Se estima que cada día mueren más de 500 niños en siniestros viales en el mundo y miles resultaron lesionados.

Clasificación	< 5 años	5 – 9 años	10 – 14 años	15 – 17 años
1	Complicaciones prenatales	Enfermedades diarreicas	VIH/Sida	Traumatismos causados por el tránsito
2	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Enfermedades diarreicas	Lesiones autoinflingidas
3	Asfixia/traumatismo perinatal	Meningitis	Traumatismos causados por el tránsito	Violencia Interpersonal
4	Enfermedades diarreicas	Traumatismos causados por el tránsito	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	VIH/Sida

Fuente: Estimaciones Sanitarias Mundiales de la Organización Mundial de la Salud, 2014

En Argentina, en tanto, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte externa.

Estadísticas vitales – Argentina Año 2019 73

CUADRO 23: DEFUNCIONES POR GRUPO DE EDAD Y SEXO, SEGUN GRUPO DE CAUSAS SELECCIONADAS.

REPUBLICA ARGENTINA - AÑO 2019. Continuación

AMBOS SEXOS

GRUPO DE CAUSAS DE MUERTE	TOTAL	GRUPO DE EDAD									
		Menores de 1	1 a 4	5 a 9	10 a 14	15 a 19	20 a 24	25 a 29	30 a 34	35 a 39	40 a 44
17. Causas externas	18.279	137	276	144	294	1.372	2.040	1.775	1.471	1.263	1.108
Accidentes de tráfico de vehículo de motor	3.370	11	50	42	66	289	503	415	327	307	252
Otros accidentes de transporte, inclusive secuelas	182	1	5	3	3	12	20	17	20	12	13
Ahogamiento y sumersión accidentales	311	3	61	12	21	30	31	28	8	23	17
Accidentes no especificados	2.602	3	20	16	19	111	156	130	111	104	86
Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	1.686	81	72	33	40	61	102	91	92	97	107
Suicidios, inclusive secuelas	3.297	0	0	0	66	393	475	410	320	240	216
Agresiones, inclusive secuelas	1.612	7	12	11	17	162	275	240	187	150	124
Eventos intención no determinada, incl. secuelas	4.310	22	49	23	61	307	472	432	397	316	280
Complicaciones de la atención médica y quirúrgica	887	6	7	4	1	5	3	11	7	13	13
Las demás causas externas	22	3	0	0	0	2	3	1	2	1	0

Profundizamos el análisis sobre todas las causas de muertes de los niños recién nacidos hasta los 19 años de edad, y entre las primeras seis clasificaciones a partir del 1° año pudimos observar que ya había niños que fallecieron en siniestros viales.

Clasificación	Defunciones de Niños	Defunciones de Niños	Defunciones de Niños	Defunciones de Niños	Defunciones de Niños
1	Ciertas afecciones originadas en el período perinatal	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	Tumores Malignos	Tumores Malignos	Suicidios, inclusive secuelas
2	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	Tumores Malignos	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	Accidentes de tráfico de vehículo de motor	Eventos intención no determinada, incl. secuelas
3	Neumonía e influenza	Neumonía e influenza	Accidentes de tráfico de vehículo de motor	Suicidios, inclusive secuelas	Accidentes de tráfico de vehículo de motor
4	Neumonitis debidas a sólidos y líquidos	Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	- Leucemias	Eventos intención no determinada, incl. secuelas	Tumores Malignos
5	Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	Ahogamiento y sumersión accidentales	Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	- Leucemias	Agresiones, inclusive secuelas
6	Las demás enf. infecciosas y parasitarias	Accidentes de tráfico de vehículo de motor	Neumonía e influenza	Otras causas externas de traumatismos accidentales, inclusive secuelas	Accidentes no especificados

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

"AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO"

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

En este contexto, y con el objetivo de generar medidas a corto, mediano y largo plazo que aumenten la seguridad de los niños y niñas al desplazarse como peatones, ciclistas o pasajeros de auto, transporte escolar o transporte público

CONTEXTO INTERNACIONAL

El análisis que realiza la OMS en su documento llamado "Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras" entrega un diagnóstico interesante:

1. Control de la velocidad: límites de velocidad apropiados, 30 Km/h en zonas de alta concentración de peatones y control con fotorradars, entre otras.
2. Prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol: establecer y respetar límites de 0,05 g/dl para todos los conductores y de 0,02 g/dl o menos para conductores jóvenes, control permanente y aleatorio, restringir la venta y horario de expendio de alcohol, entre otros.
3. Uso de cascos por ciclistas y motociclistas: norma de uso de casco, criterios de fabricación de cascos reconocidos internacionalmente, disponibilidad de cascos a precios reducidos y sensibilización a los padres respecto del uso del casco por parte de los niños en motocicleta y bicicleta.
4. Protección de los niños en los vehículos: imponer y aplicar leyes sobre uso de dispositivos de seguridad para niños en vehículos privados, criterios de fabricación internacionalmente reconocidos, disponibilidad y asequibilidad de estos dispositivos, obligatoriedad de que los vehículos traigan sistemas de anclaje como ISOFIX, promover planes de préstamos de dispositivos de protección e informar a las familias acerca de su uso.
5. Mejoramiento de la vista y visibilidad de los niños: promover el uso de ropa blanca o colores claros, uso de reflectantes en ropa o mochila, generar "buses peatonales" donde adultos voluntarios guían a grupos de niños por rutas establecidas, usar luces y reflectantes en bicicletas, mejorar la iluminación de las calles, usar luces diurnas en motocicletas y vehículos, entre otras.
6. Mejoramiento de la infraestructura vial: instalar elementos físicos como: semáforos, rotondas, cruces peatonales, pasos elevados y alumbrado público en carreteras muy transitadas; segregar los diversos tipos de transporte y usuarios de carreteras; crear zonas peatonales; establecer zonas de seguridad escolar; aumentar tiempo de cruce peatonal en intersecciones cercanas a escuelas; delimitar áreas recreativas para niños alejadas de carreteras e invertir en medios de transporte público seguros.
7. Adaptación del diseño de los vehículos: exigir zonas de absorción de impactos en los vehículos para proteger a los pasajeros en caso de accidentes, rediseñar las partes frontales de los vehículos para proteger al peatón, equipar los vehículos con cámaras y alarmas sonoras que detecten objetos pequeños perdidos a través del espejo retrovisor, instalar sistema de bloqueo por detección de alcohol en vehículos de personas que han cometido delitos por conducción con alcohol.
8. Reducción de los riesgos para los conductores jóvenes: reducir niveles de alcohol permitidos a conductores novatos, conducir junto a un adulto responsable durante su periodo de aprendizaje, restringir la conducción por la noche y el número de pasajeros acompañantes, insistir en la tolerancia cero frente a cualquier falta de tránsito, incluidos los mensajes de textos durante la conducción.
9. Proporcionar atención adecuada a los niños con traumatismos: capacitar a cuidadores y profesores en primeros auxilios y establecer planes de activación adecuados para trasladar a los niños oportunamente a los centros de atención, dotar a los vehículos de emergencia del equipo médico y suministros adecuados para los niños, procurar hacer agradable para los niños los entornos hospitalarios para minimizar el trauma adicional de los niños con traumatismos, mejorar los servicios de rehabilitación pediátrica, mejorar el acceso a servicios de asesoramiento para mitigar en los niños y sus familias los efectos psicológicos derivados de los accidentes de tránsito y abordar consideraciones legislativas y financieras.
10. Vigilar a los niños en las proximidades de carreteras: supervisar que los niños ciclistas usen cascos, dispositivos o cinturón de seguridad en vehículos y que observen los protocolos de seguridad de las zonas escolares seguras.

INTRODUCCIÓN

• La vulnerabilidad de los niños/as pequeños está dada por su incipiente desarrollo físico, cognitivo y social:

- LA IMPOSIBILIDAD DE AUTO ASISTIRSE EN EL USO DEL SRI

Protección de los niños en los vehículos: imponer y aplicar leyes sobre uso de dispositivos de seguridad para niños en vehículos privados, criterios de fabricación internacionalmente reconocidos, disponibilidad y asequibilidad de estos dispositivos, obligatoriedad de que los vehículos traigan sistemas de anclaje como ISOFIX, promover planes de préstamos de dispositivos de protección e informar a las familias acerca de su uso.

Antecedentes estadísticos

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

A nivel nacional

CAMBIOS NORMATIVOS Cambios en el decreto reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito que regula el traslado de los menores en vehículos motorizados de 4 ruedas.

LEY DE TRÁNSITO Nº 24.449 - ARTICULO 40. — REQUISITOS PARA CIRCULAR. Inciso g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.

Antes: Inciso g.1) Los menores de 10 años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correaje correspondiente

Enero 2018 DNU 32 Modificación del Decreto 779/1995 que reglamenta la Ley 24.449

Después: Inciso g.1) Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño.

En un estudio de relevamiento observacional, realizado por la Dirección Nacional de Observatorio Vial (DNOV) dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en el Año 2018 denominado: ¿Por qué los niños se trasladan de manera insegura en la Argentina? Identificación de las barreras que inhiben el traslado seguro de los niños en vehículos particulares. Se pueden observar las siguientes conclusiones:

PROTECCIÓN MENORES DE 10 AÑOS| Proporción de menores de 10 años sujetos por el SRI correspondiente en posición trasera

PROTECCION DE MENORES DE 0 – 10 AÑOS (%). TOTAL PAÍS.

Autos con ocupantes de entre 0 y 10 años → 5,4%



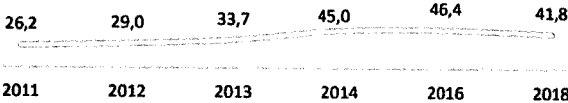
■ Desprotegido/ Protección incorrecta
■ Protegido por el elemento correcto

Sólo el 26,4% de los menores de 10 años circulan en la posición trasera y protegidos por el elemento correcto de acuerdo a lo que indica el nuevo decreto reglamentario, vigente desde enero de 2018.

Protección legal menores de 0 a 10 años. % de niños entre 0 y 10 años que viajan correctamente protegidos de acuerdo a la normativa (Decreto 42/2018). Base total ocupantes entre 0 y 10 años (n = 5.516)

USO SRI (INDICADOR DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL UTILIZADO HASTA 2016)

EVOLUCIÓN DE LA TASA DE USO DE SRI ENTRE OCUPANTES DE VEHICULOS DE ENTRE 0 Y 4 AÑOS (%). TOTAL PAÍS.

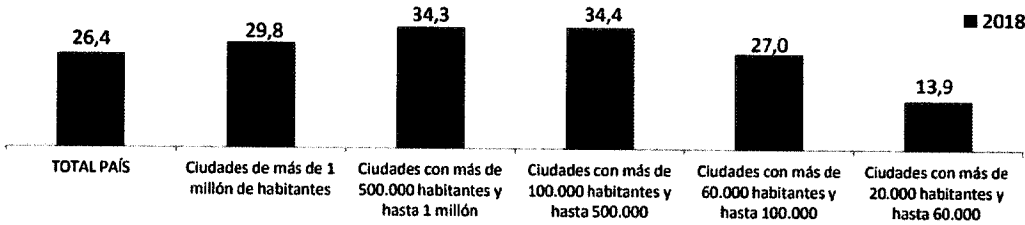


USO SRI (indicador): % de ocupantes entre 0 y 4 años de edad que utilizan SRI. Base total ocupantes traseros de entre 0 y 4 años de edad (n = 1.462)

PROTECCIÓN MENORES DE 10 AÑOS| Según tamaño de la ciudad

PROTECCIÓN MENORES DE 10 AÑOS (%). TOTAL PAÍS Y POR TAMAÑO DE LA CIUDAD.

El indicador comienza a analizarse en 2018 como consecuencia de los cambios normativos.



La protección legal de menores de 10 años alcanza niveles superiores a la media nacional en ciudades con más de 100 mil habitantes y es significativamente menor en las ciudades más pequeñas (menos de 60 mil habitantes).

Protección legal menores de 0 a 10 años. % de niños entre 0 y 10 años que viajan correctamente protegidos. Base total ocupantes entre 0 y 10 años (n = 5.516)



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

PROTECCIÓN MENORES DE 10 AÑOS| Según uso del conductor

PROTECCION LEGAL MENORES 0 – 10 AÑOS SEGÚN USO DEL CONDUCTOR (%). TOTAL PAÍS

PROTECCION LEGAL (0 – 10 AÑOS)	Uso cinturón conductor		TOTAL PROTECCIÓN MENORES
	Menor protegido	No usa cinturón conductor	
	48,6	7,3	26,4
	Menor No protegido	51,4	92,7
			73,6

El uso de cinturón por parte del conductor también incide en la protección legal de menores de 10 años.

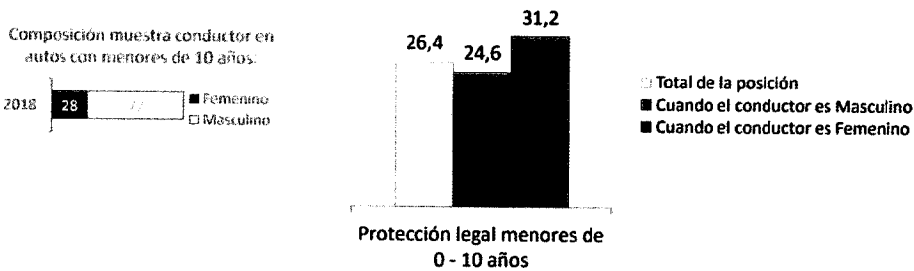
Al igual que observado en relación a la falta de uso por parte de copilotos, la tracción negativa por falta de uso del conductor, es más fuerte.

Uso de cinturón de seguridad conductor: % de conductores que utilizan cinturón de seguridad. Base: Total vehículos observados en 2018 (n = 54 820).
Protección legal menores de 0 a 10 años: % de niños entre 0 y 10 años que viajan correctamente protegidos. Base: total de ocupantes entre 0 y 10 años (n = 5 516)

PROTECCIÓN LEGAL DE MENORES DE 10 AÑOS| Según género del conductor

PROTECCION LEGAL MENORES DE 0 A 10 AÑOS SEGÚN GÉNERO DEL CONDUCTOR (%). TOTAL PAÍS.

Composición muestra conductor en autos con menores de 10 años.



Crece la participación de conductoras mujeres en autos con menores de 10 años respecto de la población conductora total.

Cuando el conductor es de género femenino, los menores de 0 a 10 años circulan significativamente mejor protegidos.

Sin embargo, la protección de menores de 10 años alcanza apenas al 31%, aún cuando la conductora es mujer.

Protección legal menores de 0 a 10 años: % de niños entre 0 y 10 años que viajan correctamente protegidos. Base: total ocupantes entre 0 y 10 años (n = 5 516)

- Perfil de niños y adolescentes entre 0 y 17 años accidentado

Objetivos del Plan

Contribuir a la reducción del número de fallecidos en accidentes de tránsito con participación de niños, niñas (0-12 años) como pasajeros en Argentina durante el período de 2021-2030.

Metodología de elaboración del Plan

Se realizaron Diálogos Ciudadanos, muchos de los estudios para poder culminar este proyecto fueron realizados previamente por el Observatorio Vial de la ANSV en su Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la Seguridad Vial, sin embargo la Dirección General de Planificación de Transporte y Seguridad Vial, con los departamentos Capacitación y Observatorio Vial, durante los años 2017 - 2018 también realizaron paralelamente diálogos con asociaciones , cooperativas, empresas Taxis, remises y ciudadanos.

En el año 2016, el Observatorio Vial de la ANSV realizó un estudio sociocultural que pretendió conocer las percepciones, creencias y actitudes de la población Argentina usuaria de las vías de tránsito en relación a la Seguridad Vial. Los emergentes del estudio permitieron brindar algunas explicaciones respecto a los resultados observados sobre uso del cinturón de seguridad, casco y SRI, los cuales evidenciaron un bajo uso por parte de conductores y ocupantes de vehículos de 4 (o más) y 2 ruedas en todo el territorio nacional. A continuación, se mostrarán algunos hallazgos del estudio sociocultural que describen la cultura vial argentina y su relación con el cumplimiento de las normas de tránsito.

Temáticas Transversales

Uno de los factores esenciales para la prevención de la siniestralidad vial y sus consecuencias en términos de morbilidad es el cumplimiento de las normas de tránsito. El estudio sociocultural evidenció que en términos generales la mayoría de los argentinos dicen conocer los factores de riesgo



SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

de la siniestralidad vial y sus consecuencias: de los usuarios de automóviles, el 98% sabe que no usar el cinturón de seguridad es peligroso o muy peligroso, el 94% sabe que conducir alcoholizado es peligroso o muy peligroso y el 84% sabe que exceder la velocidad es peligroso o muy peligroso, entre otros. De los usuarios de motos, el 94% sabe que no utilizar el casco es peligroso o muy peligroso y el 93% sabe que no abrochar el casco es peligroso o muy peligroso, entre otros. Y de los peatones, el 95% sabe que cruzar manipulando el celular es peligroso o muy peligroso, el 87% sabe que no respetar la senda peatonal es peligroso o muy peligroso, y el 84% sabe que no respetar el semáforo es peligroso o muy peligroso, entre otros. Estos números evidencian que la transgresión observada en términos de uso de elementos de seguridad vial, no estaría asociada a una falta de información sino a cuestiones de índole idiosincrática. A continuación, se presentan las principales barreras que inhiben los comportamientos viales seguros en Argentina:

BARRERAS ACTITUDINALES

CONDUCTUALES / CULTURALES
"Falta de hábito. Costumbres fuertemente arraigadas de indole idiosincrática".

SESGOS COGNITIVOS (CREENCIAS Y MITOS)

a conducción a baja velocidad no es peligrosa". "Los viajes cortos no revisten riesgo alguno". "Cada persona tiene su propio límite de alcohol y no es riesgoso conducir alcohoralizado si se hace con cuidado"

COMPONENTES AFECTIVOS/SENSORIALES
"El cinturón de seguridad o el casco es incómodo". "El casco impide la visión". "Los niños van mas seguros viajando a upa de los padres"

Lo anterior indica que la transgresión respecto al cumplimiento de las normas de tránsito en Argentina se asocia, por un lado, a cuestiones percibidas del contexto como por ejemplo el aumento del parque automotor, la infraestructura deficiente, la inseguridad, los piquetes y las obras. En este sentido, se entiende que las condiciones percibidas del entorno habilitan de alguna manera al no cumplimiento de las normas. Por otro lado, el estudio sociocultural ha encontrado que la transgresión de las normas se asocia también con cuestiones actitudinales o de índole individual como falta de hábito, mitos y creencias instaladas en los sujetos en torno a la conducción y aspectos sensoriales que afectan el uso de elementos de seguridad vial. El estudio sociocultural permitió establecer algunas afirmaciones en torno a la cultura vial argentina. Es relevante tomar en consideración los aspectos que hacen a los comportamientos viales en el país, ya que de esta manera se puede trabajar en acciones que permitan modificar aquellos que pueden afectar la seguridad vial de todos los usuarios de las vías de tránsito: No es la información: los sujetos disponen de información suficiente acerca de los factores de riesgo y su peligrosidad y a pesar de ello incumplen las normas fundamentalmente por cuestiones idiosincráticas y adaptativas del contexto. La falta de autocritica, la culpa siempre la tiene el otro: los sujetos conocen la norma y declaran, en su gran mayoría cumplirla (por adecuación al deber ser). Sin embargo, también declaran que la calle es un espacio caótico y caracterizado por el incumplimiento de la ley: “los argentinos” (otros) manejan mal porque no cumplen con las normas. En definitiva, la culpa siempre es del “otro”. Exceso de confianza de los conductores que minimiza el riesgo: los conductores creen que están exentos de los efectos negativos. El estudio ha evidenciado que los conductores en ocasiones transgreden las normas porque “creen” es sus habilidades o capacidades como conductores. En este sentido, la “pericia” del conductor minimiza los riesgos y compensa el no cumplimiento de las normas. La falta generalizada de apego a la ley: la cultura vial argentina se visualiza como la repetición de acciones egoístas, individualistas e imprudentes que fomentan una deslegitimización de las leyes de tránsito y la consecuente instalación de normas ad-hoc que se generan en la calle en el día a día. Las prácticas viales se sostienen en lo que “hace la mayoría” y no necesariamente en la legalidad y el “deber ser”.

Resultados similares se obtuvieron de los diálogos que se realizaron desde las áreas de la Dirección General de Planificación de Transporte y Seguridad Vial, mencionadas anteriormente.

Plan de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes Tal como se mencionó anteriormente, este plan se comenzó a elaborar durante el año 2015 cuando se realizó un primer diagnóstico y un levantamiento de información, además de una validación con actores relevantes. Por su parte, durante el año 2016, se realizó la sistematización del plan, mientras que en paralelo se comenzaba con la ejecución de las

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

primeras medidas.

Este Plan contempla 24 medidas a ejecutar hasta el año 2030 y tal como se indicó, se agruparon en los siguientes seis ejes de trabajo: Educación Vial, Sistemas de Retención Infantil, Transporte Escolar, Transporte Público, Ciclistas y Peatones y Medidas Post Accidente.

Además, las medidas se clasificaron de la siguiente forma:

Educación Vial

Como medida primaria, se realizaron talleres no formales de educación vial, en los 4 niveles: Inicial, Primaria, Secundaria y Terciarios / Universitarios.

Medida 1

Fortalecer el eje de Formación Ciudadana desde el ámbito curricular, en la Provincia de Tierra del Fuego se Sancionó el 19 de Diciembre de 2012 y se promulgó el 11/01/13 la LEY N° 912: LEY DE EDUCACIÓN VIAL, la cual consta de 7 artículos, sin reglamentar y muy banales, la cual nunca se llevó a cabo por parte del ejecutivo.

Sin embargo desde el 2020, se comenzó a trabajar sobre esta ley, y este año con ayuda de la ANSV se está impulsando nuevamente la currícula de Seguridad Vial en los establecimientos.

Medida 2

Incluir Educación Vial desde la etapa jardines Cuando hablamos de niños de etapa pre escolar hacemos referencia a niños de entre 6 meses y 6 años de edad, con los talleres brindados por el área de capacitación de la D.G.P.T. y S.V. en los establecimientos educativos En los niveles iniciales los ejes de educación vial se realizaron mediante juegos didácticos, videos infantiles, canciones, guías didácticas, juegos, etc



[Firma manuscrita]



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

Medida 3

Incluir educación vial en la currícula de formación de docentes y educadoras. En este contexto se considera a la educación vial como un proceso educativo integral y permanente que tiene como propósito formar a las personas para el uso adecuado, responsable y solidario del espacio público; por lo tanto es primordial, como parte de la política pública, desarrollar acciones educativas sistemáticas, en este caso, de formación y preparación de docentes y educadoras, promoviendo e impulsando una nueva cultura vial a partir del sistema educativo, que apunte a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos. (IPES)

Medida 4

Incluir Seguridad Vial en instrumentos formales de educación

En el año 2012 el Ministerio de Educación incorporó los accidentes de tránsito como un ámbito más a abordar dentro de la Política de Seguridad Escolar, en conjunto con las emergencias, desastres naturales y los accidentes al interior del establecimiento educacional

Medida 5

Crear un programa de formación de monitores de seguridad vial, tanto en el ámbito escolar como en el ámbito comunitario.

El Plan de Acción Mundial para la Seguridad Vial impulsado por las Naciones Unidas abarca los ámbitos en que es imprescindible adoptar medidas. La siniestralidad vial es un problema de múltiples dimensiones donde los actores sociales y políticos adquieren un papel fundamental. Es por esto que se necesita formar monitores en seguridad vial tanto en el ámbito escolar como en el ámbito comunitario, para proporcionar una visión integral favorable a las intervenciones sociales y políticas en favor de una seguridad vial sistémica y sostenible tal y como lo establece la Organización Mundial de la Salud.

Medida 6

Generar instancias de financiamiento para apoyar a proyectos educativos relativos a la seguridad vial. Un aspecto central de un plan de seguridad es lograr instaurar un cambio conductual en materia de seguridad vial en la ciudadanía, que contribuya a una convivencia armónica en el tránsito, sustentada en el autocuidado, respeto y tolerancia hacia todos con quienes se comparte la vía pública. Para ello, se requieren intervenciones sostenidas en el tiempo, y es ahí donde la enseñanza formal, no formal y la educación informal cobran especial relevancia. En este sentido, en los últimos años ha habido importantes avances. En efecto, la adhesión a la proclamación de la "Década para la Acción de la Seguridad Vial 2011 – 2020 (ONU)", el diseño de las nuevas Bases Curriculares y la publicación de la Política de Seguridad Escolar y Prescolar han permitido impulsar estrategias en el ámbito de la educación vial. No obstante, todas estas instancias requieren multiplicarse desde la comunidad y la generación de recursos que lo permitan es fundamental.

Medida 7

Generar infraestructura educativa y de seguridad en entornos escolares.

El aprendizaje desde el juego y la práctica es mucho más efectivo para los niños, en tal sentido la implementación de parques viales y rutas seguras al colegio, entre otras experiencias, son muy provechosas en la educación vial ya que permiten un aprendizaje desde la práctica.

Por otra parte, es necesario velar por que el entorno del colegio sea un espacio vial seguro para los niños/as, por cuanto son los usuarios de la vía más vulnerables, por lo que las mejoras de señalización, demarcación y tiempos de fase de semáforos son fundamentales cuando pensamos en su protección. Finalmente, cuando a lo anterior se suma la fiscalización de las instituciones encargadas de resguardar la seguridad de los estudiantes, tenemos un complemento perfecto.

Acciones:

1. Elaborar una guía técnica con recomendaciones para la implementación de rutas seguras.
2. Incentivar la implementación de Zonas Seguras para niños en las ciudades
3. Fomentar el mejoramiento de la señalización y demarcación de zonas de transporte escolar.
4. Mejorar la señalización y demarcación para niños en zonas de escuelas.
5. Gestionar tiempos más largos en los semáforos peatonales cerca de la escuela.

SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

Al igual que para los adultos, el cinturón de seguridad salva vidas, en el caso de los menores es el Sistema de Retención Infantil (SRI) el elemento que puede hacer la diferencia en las consecuencias de un siniestro de tránsito.

Por un lado, el Informe Mundial sobre prevención de las lesiones en los niños (UNICEF – OMS, 2012) establece que el uso de sillas es una estrategia básica para prevenir los traumatismos causados por el



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

tránsito en la niñez.

Por otro lado, estudios publicados por la OMS indican que los sistemas de retención infantil correctamente instalados previenen entre un 50% y un 80% de las lesiones mortales y graves de los niños y niñas pasajeros ante un siniestro de tránsito.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en su informe del año 2003 recalca la importancia de que las leyes nacionales protejan a los niños y niñas de todas las edades. Según esto, recomienda que todos los ocupantes deben viajar protegidos con cinturones de seguridad o en SRI.

Lo anterior indica la urgencia de implementar medidas que aumenten la protección de los niños y niñas pasajeros de todos los vehículos en Argentina y el mundo.

En el 2018 por DNU 32 se modificaron incisos y artículos del decreto reglamentario 779/95 el cual reglamenta la Ley de Tránsito 24449, quedando los mismos de la siguiente manera:

Artículo 40.- Requisitos para circular

g) El número de ocupantes se establecerá conforme la relación estipulada en el inciso k) del presente artículo;

g.1. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño.

k) El número de correajes de seguridad y de apoyacabezas que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.

Medida 8

Crear conciencia, incentivar y fortalecer el uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) Con el fin de crear conciencia e instalar la problemática del transporte seguro de los niños y niñas pasajeros, y al mismo tiempo informar acerca de la nueva normativa que aumenta las exigencias en materia de seguridad para el traslado de niños/as, es necesario realizar una campaña comunicacional dirigida a los adultos responsables del traslado de niños y niñas.

Adicionalmente y dado que la instalación correcta del SRI es una temática que amerita explicar en detalle algunos conceptos, la campaña debe ser didáctica y entregar tips técnicos sobre la correcta instalación, haciendo así partícipe, del cambio cultural, a los padres y madres, como también todos los adultos que transportan niños/as, con el fin de cambiar las malas prácticas y contribuir a prevenir muertes de niños y niñas en el tránsito.

La estrategia de promoción de la importancia y del correcto uso de los SRI también debe incluir actividades a través de la red de salud, un plan de Puntos de Asesoría de SRI y la incorporación de preguntas relativas a los SRI en el examen teórico para postulantes a licencias de conductor.

Acciones:

1. Realizar campaña dirigida a adultos responsables del traslado seguro de los niños/as acerca de la importancia del uso de los dispositivos de retención infantil realizar campañas audiovisuales con tips sobre su correcta instalación.
2. Promover el uso de SRI al salir de maternidad en hospitales y clínicas.
3. Promover el uso de SRI en transporte de pasajeros semipúblico.
4. Reforzar contenido acerca de SRI, en el material de estudio, para postulantes a licencias de conducir.
5. Incorporar preguntas relativas al SRI en los exámenes para la obtención de licencia de conducir B y D.

Medida 9

Aumentar la cantidad de personas capacitadas en instalación de los SRI. Para generar un verdadero cambio en el desarrollo de la seguridad vial infantil en Argentina, es indispensable aumentar la cantidad de personas capacitadas en instalación de Sistemas de Retención Infantil. En esta misma línea se deben formar más monitores certificados para contar con un equipo de profesionales formados en Seguridad del Niño Pasajero que puedan realizar asesorías técnicas y actividades de difusión.

Al mismo tiempo se debe generar un plan de capacitaciones de instalación de SRI en lugares como hospitales, jardines infantiles, mutualidades, rent a car, consultorios, municipalidades y tiendas de venta de sillas de niños, entre otros.

Medida 10

Continuar con el Sistema Integral de Gestión de la Información de Seguridad Vial, proporcionado por la ANSV, con el fin de determinar cómo y en qué circunstancias son trasladados los niños en vehículos



Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

motorizados

Medida 11

Fiscalización del uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI). Con el fin de aumentar el uso de los Sistemas de Retención Infantil, es necesario aumentar la fiscalización de este dispositivo. Para ello, primero se debe generar un protocolo de fiscalización en conjunto, fuerzas de seguridad, y seguridad vial, crear y capacitar a fiscalizadores y a todo el personal que trabaje en pos de la seguridad vial, sobre el correcto uso de los SRI.

Medida 12

Generar soluciones para transportar de forma segura en el auto a niñas y niños con discapacidad. Con el fin de evaluar las distintas soluciones para transportar de forma segura en el auto a niños y niñas con discapacidad, se requiere la coordinación de un equipo interdisciplinario, compuesto por profesionales de los centros de discapacidad, los institutos de rehabilitación y profesionales de la Salud. Parte del trabajo de la mesa es la definición de alternativas para patologías específicas y excepcionales en niños y niñas que no se puedan sentar en un automóvil y la articulación de atribuciones de los distintos servicios públicos en la generación de ayudas económicas para la adquisición de sistemas de retención infantil para familias con niños y niñas en situación de discapacidad.

TRANSPORTE ESCOLAR

Una de las principales preocupaciones de los padres es cómo elegir bien un transporte escolar. Lo anterior, porque el conductor de éste es el encargado de la seguridad del traslado de los niños/as de la casa a la escuela y a su regreso.

La normativa vigente dice:

ARTÍCULO 55.- En el transporte de escolares o menores de 14 años, debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos. Los vehículos tendrán en las condiciones que fije el reglamento sólo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene. Tendrán cinturones de seguridad combinados e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo.

Medida 13

Generar iniciativas de información para fomentar el transporte de niños seguro (**SRI**). Los primeros llamados a velar por el traslado seguro de sus niños y niñas son los padres, madres y apoderados. Por eso se plantea generar propuestas tecnológicas que faciliten el acceso a la información del transporte semipúblico. La idea es dar cuenta de las capacitaciones de los conductores, de manera complementaria se plantea contar con material informativo que dé cuenta de los deberes y derechos de los distintos actores vinculados con el transporte de pasajeros.

Medida 14

Promover mejoras en el traslado en giras de estudio, salidas pedagógicas, extraprogramáticas o paseos de fin de año.

Es aconsejable recomendar a la comunidad educativa que los paseos de fin de año y salidas pedagógicas o extraprogramáticas se realicen resguardando la seguridad de los niños y niñas, prefiriendo, por ejemplo, buses que cuenten con cinturón de seguridad. Esta medida busca entregar las recomendaciones necesarias a los responsables de dichos viajes y salidas para mejorar la seguridad en estas actividades.

Crear y promover el Consejo Estudiantil de Seguridad Vial, el cual, estará abocado a formar a los niños guías, detectar y proponer soluciones de seguridad vial en los alrededores de los establecimientos.

Medida 15

Promover buenas prácticas para un viaje seguro de niños en transporte público.

Con el fin de promover buenas prácticas para un viaje seguro de niños y niñas en transporte público, se propone generar materiales de difusión dirigidos a los usuarios del transporte público que apunten a hacer más seguro el viaje de los menores.

Medida 16

Incentivar la educación de adultos y niños en el traslado seguro de ciclistas y peatones.

Con el fin de educar a los niños y niñas respecto de cómo tener una movilidad segura siendo peatón o ciclista, se plantea realizar programas educativos y campañas que busquen modificar las conductas riesgosas, como por ejemplo el uso del casco al andar en bicicleta o el uso de audífonos al caminar. Además, se deben promover valores como el respeto y la empatía para avanzar hacia una cultura del autocuidado y de una sana convivencia vial.

Se considera también la incorporación de los adultos en el programa educativo, ya que forman parte

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



*Provincia De Tierra Del Fuego, Antártida
e Islas Del Atlántico Sur
República Argentina*

SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL

importante en los procesos educativos y son además ejemplos a seguir para los niños.

Medida 17

Regular el traslado de niños como usuarios vulnerables.

Para lograr una movilidad más segura para niños y niñas ciclistas y peatones, se deben realizar cambios normativos respecto de su desplazamiento como ciclistas por la vereda, regulaciones de sillas y carritos de bicicleta y la obligatoriedad de uso de reflectancia en escolares.

A modo de referencia, un niño que usa elementos retrorreflectantes es visible desde más de 150 metros.

Con luces altas incluso puede ser visto desde unos 400 metros por un conductor de vehículo.

Crear un Proyecto de Ley de Convivencia Vial: para establecer el respeto de todos los ciudadanos que utilizan la vía, ya sea como conductores o peatones

Pamela Andrea FRERS
Director Observatorio Vial
D.G.P.T. y S.V.
SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL
M.G.J. y D.D.H.H.

Sergio Rolando GAMARRA
Director General de Planificación
de Transporte y Seguridad Vial
SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL
M.G.J. y D.D.H.H.