

Sistemas de Retención Infantil en
Latinoamérica y El Caribe.
Análisis sobre la viabilidad de implementar
su uso en forma obligatoria.



Fecha de publicación: junio - 2014

© FUNDACIÓN MAPFRE, Fundación Gonzalo Rodríguez, 2014.

Los contenidos de este estudio se pueden utilizar indicando su fuente del siguiente modo: "Sistemas de Retención Infantil en Latinoamérica y El Caribe. Análisis sobre la viabilidad de implementar su uso en forma obligatoria. © FUNDACIÓN MAPFRE, Fundación Gonzalo Rodríguez, 2014".

Equipo de trabajo en FUNDACIÓN MAPFRE: Dr. Julio Laria del Vas, Dr. Jesús Monclús González, Sr. Agustín Galdón Medina, Sra. Ángela Sordo Prellezo, Sra. Pilar Prieto Heredia

Equipo de trabajo en Fundación Gonzalo Rodríguez: Lic. Daniel Alessandrini, Lic. María Florencia Ferrigno, Téc. Rosa Gallego, Cra. Eugenia González Presto.

ÍNDICE

RESUMEN	5
1. INTRODUCCIÓN	6
1.1. RESEÑA SOBRE FUNDACIÓN GONZALO RODRÍGUEZ Y FUNDACIÓN MAPFRE.....	7
1.2. ANTECEDENTES	8
1.3. JUSTIFICACIÓN	9
2. MARCO TEÓRICO	10
2.1. OBJETIVOS	10
2.2. ALCANCE DEL ESTUDIO	10
2.3. METODOLOGÍA	11
2.3.1. Introducción.....	11
2.3.2. Socios estratégicos	12
2.3.3. Dimensiones	13
2.3.4. Recolección de datos	14
2.3.4.1. Datos estadísticos.....	14
2.3.4.2. Cuestionario	19
2.3.5. Criterio de evaluación de las reglamentaciones	20
2.3.5.1. Situación en relación a la legislación vial.....	20
2.3.5.2. Identificación de una situación modelo	21
2.3.5.3. Caracterización de aspectos a evaluar.....	22
2.3.6. Puntajes	23
2.3.6.1. Elaboración de un ranking de países	23
2.3.6.2. Procedimiento para la elaboración de una herramienta de puntaje de países.....	23
2.4. LIMITACIONES	25
3. ANÁLISIS / RESULTADOS	26
3.1. ARGENTINA	26
3.1.1. Legislación	26
3.1.2. Mercado	29
3.1.3. Información	31
3.2. CHILE	33
3.2.1. Legislación	33
3.2.2. Mercado	36
3.2.3. Información	37
3.3. PARAGUAY	39
3.3.1. Legislación	39
3.3.2. Mercado	41
3.3.3. Información	42
3.4. PERÚ	44
3.4.1. Legislación	44
3.4.2. Mercado	46
3.4.3. Información	47
3.5. URUGUAY	49
3.5.1. Legislación	49
3.5.2. Mercado	53
3.5.3. Información	55
3.6. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA	57
3.7. CUADROS RESUMEN POR PAÍS	58
4. CINTURONES DE SEGURIDAD Y SISTEMAS ISOFIX Y LATCH EN LAC	59



ÍNDICE

4.1.	SISTEMA ISOFIX	61
4.2.	SISTEMA LATCH	61
5.	CONSIDERACIONES FINALES	62
5.1.	CONCLUSIONES	62
5.2.	NIVELES DE ACCIÓN	64
5.2.1.	Legislación modelo	64
5.2.2.	Niveles de acción por Dimensión	65
5.2.3.	Niveles de acción por país	67
5.3.	DIFUSIÓN	69
6.	REFERENCIAS	70
6.1.	FUENTES DE INFORMACIÓN	70
6.2.	BIBLIOGRAFÍA	71
ANEXOS		73
A.1.	GLOSARIO DE TÉRMINOS	73
A.1.1.	Glosario de términos estadísticos	73
A.1.2.	Glosario de términos para cuestionario y Análisis de normativa	75
A.2.	FORMULARIOS Y RELACIONADOS	78
A.2.1.	Documento base para cuestionario	78
A.2.2.	Cuestionario	91
B.1.	LEGISLACIONES	93
B.2.	MODELO DE LEGISLACIÓN INTEGRAL PROPUESTO POR FUNDACIÓN MAPFRE	112
C.1.	INFORMACIÓN ADICIONAL	114
C.1.1.	Formulario de actuación policial - Ministerio del Interior (Uruguay)	114
C.1.2.	Formulario estadístico único (Argentina)	118
C.1.3.	Formulario Registro de Accidentes en el Tránsito y Ferroviarios (Chile)	121
C.1.4.	Tasas de instalación del sistema Isofix (2007 - 2012)	123



RESUMEN

RESUMEN

El presente estudio pretende indagar en la situación vinculada a los Sistemas de Retención Infantil (SRI) en cinco países de Latinoamérica y el Caribe (LAC): Argentina, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, con el objetivo de determinar y comparar la viabilidad de implementar su uso en forma obligatoria a mediano plazo a nivel nacional.

Para investigar este aspecto se tomaron tres variables (dimensiones) considerando la influencia directa que las mismas poseen en el desarrollo e implementación de políticas sobre SRI que protejan a los niños transportados en vehículos. Se indagó en este sentido, sobre la situación legislativa, la situación de mercado y la información disponible en cada uno de los países.

Se presenta de este modo información objetiva sobre las condiciones en que se encuentran los países en relación a los SRI, que permitirá a partir de un diagnóstico científico tomar medidas que disminuyan no sólo las muertes sino las lesiones permanentes y temporales en niños asociadas a siniestros de tránsito.



1. INTRODUCCIÓN

El *"Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013"* realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) revela que aproximadamente 1,24 millones de personas mueren cada año debido a siniestros de tránsito. Las lesiones por siniestros de tránsito son la octava principal causa de muerte a nivel mundial, y la principal causa de muerte de jóvenes entre 15 a 29 años. El 92% de las muertes por siniestros de tránsito ocurren en países de bajos y medianos ingresos, que cuentan sólo con el 53% de los vehículos motorizados registrados en el mundo.

Se estima que cada año más de 130.000 personas mueren en la región LAC, unas 6 millones de personas resultan heridas y centenares de miles de personas mantienen una discapacidad como consecuencia de las deficiencias en seguridad vial². Según datos del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) se estima que entre 5000 y 7000 de las citadas muertes correspondan a niños de 0 a 14 años, un rango coincidente con el trabajo del año 2012 (actualizado en 2013) elaborado por FUNDACIÓN MAPFRE³.

A lo largo del tiempo, distintos tipos de estudios y prestigiosas organizaciones, han promovido que una de las medidas más efectivas para proteger a los ocupantes contra las heridas en caso de siniestro vial, es la incorporación y el uso de cinturones de seguridad y Sistemas de Retención Infantil (SRI).

Sin embargo, no todos los vehículos en todas las regiones del mundo están equipados con cinturones de seguridad y no todos los ocupantes los utilizan cuando están disponibles. En aquellos países en los que el uso del automóvil está creciendo con mayor rapidez, el uso de cinturones de seguridad y SRI es todavía bajo.

Otro elemento que hace aún más preocupante la situación, es que hay que destacar el hecho de que la región LAC, a diferencia de la Unión Europea y otras regiones, salvo contadas excepciones⁴, carece de legislaciones relativas a la exigencia obligatoria de normativa técnica para la fabricación, importación y venta de elementos de seguridad como cinturones de seguridad para vehículos, SRI, airbags, etc. así como para la inclusión de airbags, sistemas ABS, apoyacabezas y cinturones de seguridad de 3 puntos en todas las posiciones, sistemas Isofix/Latch, (entre otros) para los vehículos particulares que circulan en las vías de la región.

La legislación y el conocimiento sobre la importancia del uso obligatorio de SRI a nivel regional, debe ser prioritariamente atendida con el objetivo de disminuir el índice de muertes y lesiones a causa del no uso de estos elementos.

1 Fuente: Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013. Organización Mundial de la Salud (OMS). 2013. http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/83798/1/WHO_NMH_VIP_13.01_spa.pdf

2 Fuente: OISEVI. Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. La información para la gestión de las políticas de seguridad vial: Información para salvar vidas. OISEVI. Marzo 2012. http://www.oisevi.org/pdf/documento_conceptual_oisevi_070312.pdf

3 Fuente: Asientos de seguridad para niños: Situación en Iberoamérica y el Caribe. FUNDACIÓN MAPFRE, 2013: http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/investigacion/asientos-seguridad-ninos-automoviles.jspninos-situacion-en-iberoamerica-y-el-caribe.pdf

4 Parcialmente: Argentina, Brasil y Uruguay.



1. INTRODUCCIÓN

1.1. RESEÑA SOBRE FUNDACIÓN GONZALO RODRIGUEZ Y FUNDACIÓN MAPFRE

La **Fundación Gonzalo Rodríguez** (FGR) es una organización no gubernamental sin fines de lucro, con personería jurídica en Uruguay desde octubre de 2000, registrada en Estados Unidos desde noviembre de 2001 y en Reino Unido desde agosto de 2002. La FGR trabaja para mejorar la calidad de vida de niños uruguayos y latinoamericanos con la visión "Más educación, salud y desarrollo".

En el año 2007 la Fundación desarrolló el Plan de Seguridad Vial por los niños EDU-CAR con proyección e interacción internacional, el cual busca *"proteger a los niños de hoy y educarlos como los conductores de mañana, promoviendo un cambio cultural en nuestra sociedad, que valore y respete comportamientos seguros en el tránsito en relación a nuestros niños"*.

El Plan EDU-CAR forma parte de un proyecto de trabajo a largo plazo enfocado en Seguridad Vial Infantil, que abarca la realidad de Uruguay y de la región de Latinoamérica y el Caribe (LAC). En el mismo se busca establecer, a través de investigaciones científicas, objetivas e independientes, cuáles son los desafíos que afrontan los niños en sus distintas formas de movilidad, sea ésta como peatones, pasajeros de bi-rodados, pasajeros de vehículos particulares y de transporte escolar, o pasajeros del transporte colectivo. A través del trabajo realizado durante estos 7 años, se logró que Uruguay cuente con una reglamentación específica sobre la forma en que deben viajar los niños en el Transporte Escolar, y a su vez, la obligatoriedad del uso de Sistemas de Retención Infantil para niños de 0 a 12 años y adolescentes hasta 18 años que midan menos de 1.50 metros, recientemente aprobada por la Ley 19.061 de Diciembre 2012.

FUNDACIÓN MAPFRE es una institución no lucrativa creada por la compañía aseguradora MAPFRE en 1975, que desarrolla actividades de interés general en España y otros países (incluidos la mayoría de países en la región de Latinoamérica y el Caribe) para contribuir al bienestar de la sociedad y de los ciudadanos a través de diferentes líneas de actividad:

- Preservación de la Seguridad de las personas y de sus patrimonios con especial atención a la seguridad vial, la medicina y la salud.
- Mejora de la calidad de vida y del medio ambiente.
- Difusión de la Cultura, las Artes y las Ciencias.
- Formación e investigación de en materias relacionadas con el seguro y con la gerencia de riesgos.
- Investigación y divulgación de conocimientos en relación con la historia común en España, Portugal y los países vinculados con ellos.
- Mejora de las condiciones económicas, sociales y culturales de las personas y sectores menos favorecidos de la sociedad.



Las acciones de seguridad vial que desarrolla la FUNDACION MAPFRE se centran en la atención a todos los grupos de riesgo y los colectivos vulnerables relacionados con el tránsito, a través de la realización actividades y de proyectos de investigación.

El 24 de Abril de 2013, la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) y FUNDACIÓN MAPFRE firmaron un convenio para la ejecución del Proyecto " *Sistemas de Retención Infantil en Latinoamérica y el Caribe. Análisis sobre la viabilidad de implementar su uso en forma obligatoria*" (en adelante, "el Proyecto").

1.2. ANTECEDENTES

Según los estudios realizados por la FUNDACIÓN MAPFRE " *Asientos de Seguridad para Niños, Situación en Iberoamérica y el Caribe*"⁵ presentado en 2012 y actualizado a Marzo 2013, en 2 países LAC no existe legislación específica sobre el uso de SRI; en 10 países LAC, la ley es básica; en 3 países LAC, su nivel de detalle es medio. Únicamente en tres países o estados LAC (Brasil, Costa Rica y el Estado de Puerto Rico) se considera que se trata de una ley relativamente completa.

Por otra parte, en un total de diez países LAC, no se han encontrado campañas informativas o de concienciación específicas sobre SRI para el auto.

Según los estudios realizados por la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) en el marco del "Plan de Seguridad Vial Infantil, EDU-CAR", en 2009⁶, el porcentaje de niños que viajaban sin sujeción de ningún tipo en vehículos particulares en la ciudad de Montevideo⁷ ascendía al 73% y el porcentaje de niños que viajaban utilizando un SRI, era de tan solo el 10%.

En este sentido, el 80% de los modelos de vehículos CERO KM disponibles en el mercado de Uruguay (y representativos del mercado de LAC) no están equipados para transportar niños en forma segura⁸, mucho menos los usados; el 85% de los cinturones de seguridad y 68% de los SRI a la venta no indican cumplir con ninguna norma técnica reconocida.

Asimismo y tomando en consideración las conclusiones generales de las Fases 1,

5 http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/ninos-asientos-infantiles-lac-df_tcm164-35168.pdf

6 Manual de Buenas Prácticas. Cómo Abordar la Seguridad de los Niños Como Pasajeros de Vehículos. Fundación Gonzalo Rodríguez. 2010. <http://www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/plan-edu-car/material-de-consulta/manual-de-buenas-practicas>

7 Capital de la República Oriental del Uruguay

8 De un estudio sobre 73 nuevos vehículos, el 67% no contaba con el sistema ISOFIX o LATCH; el 80% no estaba equipado con anclajes superiores para SRI; el 60% no tenía cinturones de 3 puntos en todas las posiciones; el 86% no estaba equipado con retractores automáticos (ALR) y/o retractores intercambiables; de los vehículos inspeccionados que tenían air bags en los asientos delanteros, el 31% no tenía advertencias de seguridad para niños aceptables y el 78% de dichos air bags no podían desactivarse.

2 y 3 del Programa Latin NCAP⁹, *“la seguridad de los niños tiene que ser mejorada. Latin NCAP promueve el uso de SRI en los vehículos y recomienda una cooperación más estrecha entre los fabricantes de automóviles y los fabricantes de SRI sobre este tema, a fin de mejorar la compatibilidad entre los mismos”*.

1.3. JUSTIFICACIÓN

La región LAC tiene uno de los índices de siniestralidad viaria más elevados del mundo: 19,2¹⁰ muertes por cada 100.000 habitantes, más de tres veces la tasa de algunos países europeos. Este índice es aún más alto cuando se considera sólo Sudamérica, que está casi 2 puntos por encima de la media latinoamericana (20,9 muertes por cada 100.000 habitantes).

La solución es mejorar la seguridad vial de una manera integral. El debido tratamiento de este problema exige la coordinación y la colaboración de virtualmente todos los sectores de la sociedad, desde los gobiernos hasta las escuelas, las ONG, la industria automotriz, los conductores, los pasajeros, los ciclistas y los peatones.

Entendemos como una necesidad urgente para la región de Latinoamérica y el Caribe implementar un fuerte trabajo de concientización y promoción de acciones de prevención a todos los niveles (político, social, profesional, empresarial, etc.). Dicho trabajo, tiene como objetivo, promover la implementación y gestión de **Programas de Seguridad Vial Infantil**, teniendo como foco la seguridad de los niños como usuario vulnerable de las vías, realizando un énfasis especial en la utilización universal y “obligatoria” de los SRI.

Con esta premisa en mente, el presente estudio se justifica en la necesidad primaria de determinar la situación en la que se encuentran los mercados de la región respecto a la accesibilidad y disponibilidad de Sistemas de Retención Infantil, así como la normativa vigente sobre la obligatoriedad de su uso. Todo ello necesario para llevar adelante un trabajo de concientización y promoción como el anteriormente propuesto.

En efecto, a la fecha no existe sistematización alguna sobre la viabilidad de la existencia, implementación y fiscalización de legislación que obligue al uso de SRI en países de LAC.

9 <http://latinncap.com/es/>

10 Fuente: Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial. Colombia. Banco Mundial. Agosto 2013. <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf>

2. MARCO TEÓRICO

2.1. OBJETIVOS

A continuación se presentan los objetivos y resultados definidos para el presente estudio:

Objetivo General:

Identificar la situación de mercado, en los países incluidos en el estudio, en cuanto a la disponibilidad y accesibilidad de los SRI, con el objetivo de determinar la viabilidad en el mediano plazo de la implementación/fiscalización, de legislaciones y/o reglamentaciones que hagan obligatorio el uso de SRI.

Objetivos Específicos:

1. Diagnosticar en forma comparativa la situación de los países participantes del estudio en términos de: producción/importación de SRI, legislación relativa al tema y políticas arancelarias/impositivas que se apliquen sobre los mismos.
2. Diagnosticar en forma comparativa en los países participantes del estudio sobre las condiciones de accesibilidad por parte de los usuarios a los SRI, en términos de: costos, disponibilidad y oferta por marca/modelo/grupo de uso, disponibilidad de norma técnica y acceso a la información vinculada.

Resultados Esperados:

1. Informe conteniendo:
 - a) Comparativo de resultado para todas las categorías evaluadas.
 - b) Acciones propuestas a nivel interinstitucional en cada uno de los países "piloto".
 - c) Recomendaciones sobre los pasos a seguir en cada país para la implementación en el mediano plazo de la implementación/fiscalización, de legislaciones y/o reglamentaciones que hagan obligatorio el uso de Sistemas de Retención Infantil.

2.2. ALCANCE DEL ESTUDIO

Tomando como base el estudio realizado por FUNDACIÓN MAPFRE *"Asientos de Seguridad para Niños, Situación en Iberoamérica y el Caribe"*¹¹ presentado en 2012 y actualizado en 2013 y considerando la ubicación geográfica del organismo ejecutor, la presente investigación se implementó en los siguientes países:

¹¹ <http://www.mapfre.com/fundacion/es/investigacion/seguridad-vial/asientos-ninos-iberoamerica-caribe.shtml>

2. MARCO TEÓRICO

Argentina, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay.

Con esta selección, se podrá trabajar sobre el objetivo propuesto en tres países que superan la media de puntaje obtenido en el relevamiento de FUNDACIÓN MAPFRE (Chile 61 puntos, Uruguay 59 puntos y Argentina 51 puntos) y en dos países que no superan la media de puntaje: Paraguay con 30 puntos, y Perú con 34.

2.3. METODOLOGÍA

2.3.1. Introducción

La Metodología de Investigación del Proyecto *“Sistemas de Retención Infantil en Latinoamérica y el Caribe. Análisis sobre la viabilidad de implementar su uso en forma obligatoria”*, incluyó el desarrollo de las siguientes actividades, entre otras:

1. Planificación de las actividades.
2. Identificación de los socios estratégicos (organizaciones colaboradoras) en cada país para llevar a cabo la investigación objeto del Proyecto.
3. Visitas efectuadas a cada país objeto de la investigación.
4. Relevamiento de información base por país.
5. Identificación de las dimensiones, preguntas e indicadores de la investigación a llevar a cabo.
6. Diseño del formulario de encuesta.
7. Elaboración de un glosario de términos para su utilización por parte de las organizaciones colaboradoras durante la investigación.
8. Carga online y envío del formulario de encuesta y glosario a organizaciones colaboradoras.
9. Seguimiento a las organizaciones colaboradoras para que respondiesen el formulario.
10. Relevamiento y sistematización de datos estadísticos de cada país seleccionado.
11. Definición de la puntuación a otorgar por cada aspecto relevado.
12. Delimitación del ranking para la evaluación de la reglamentación en seguridad vial.
13. Recolección de las respuestas recibidas al formulario de encuesta, verificación y depuración de los datos.



2. MARCO TEÓRICO

14. Procesamiento, identificación y rectificación de inconsistencias.
15. Sistematización de respuestas.
16. Redacción de informes de avance del proyecto, incluyendo justificación metodológica.
17. Análisis de información recolectada.
18. Redacción de informe final.

En Anexo A.1 se presenta el glosario de términos utilizado en este informe. En Anexo A.2 se presenta el cuestionario (formulario de encuesta) y el documento relacionado utilizado como base para su elaboración.

2.3.2. Socios estratégicos

Los socios estratégicos (organizaciones colaboradoras) identificados en cada uno de los países seleccionados se resumen a continuación:

PAÍS	ORGANIZACIÓN
Argentina	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
	Asociación Civil Compromiso Vial por Úrsula y Carla
	Conduciendo a Conciencia – Familiares y amigos de las víctimas de la tragedia de Santa Fe
	Dirección General de Seguridad Vial - Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
	FIA IV Región
	Subsecretaría de Transporte – Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Chile	Automóvil Club de Chile
	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)
	Fundación NACE
Paraguay	A.F.A.V.I.V. (Asociación de Familiares, Amigos y Víctimas de la Inseguridad Vial)*
	Consejo Nacional de Seguridad Vial
	Departamento de Seguridad Vial, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones*
	Educación en Seguridad Vial. Centro Paraguayo de Educación Permanente, Ministerio de Educación y Cultura*
	Importadores de SRI
	Programa Nacional del Control de Accidentes de Tránsito y Lesiones de Causas Externas (Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social)*
	S.E.R. (Seguridad en las rutas)*
Touring & Automóvil Club Paraguayo	

2. MARCO TEÓRICO

Perú	Fundación Transitemos
	Importadores de SRI
	MAPFRE Perú
	Ministerio de Transporte
	Observatorio de Lesiones fatales de causa externa de la Municipalidad de Lima
	Touring & Automóvil Club del Perú
Uruguay	Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR)
	Instituto de Seguridad Vial (ISEV)
	Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)

* Estas organizaciones e instituciones participan del "Consejo Nacional de Seguridad Vial" de Paraguay, el citado Consejo contestó al formulario de encuesta en representación de todas ellas y de sus demás integrantes.

Si bien algunas de las organizaciones identificadas como socios estratégicos no participaron directamente de la encuesta online, entendemos que corresponde considerarlas como tales en el Proyecto, ya que resultan organizaciones formadoras de opinión y/o de políticas públicas en su país en la temática, y con las cuales se debe trabajar con miras a promover la Seguridad Vial Infantil en los países seleccionados.

2.3.3. Dimensiones

A los efectos de la investigación, se identificaron las siguientes dimensiones, con sus respectivas sub dimensiones y sub sub dimensiones (las mismas fueron desagregadas en preguntas a través del formulario de encuesta):

DIMENSIÓN	SUB DIMENSIÓN	SUB SUB DIMENSIÓN
Legislación	Políticas fiscales y comerciales	Políticas impositivas ¹²
		Políticas arancelarias ¹³
		Políticas comerciales (políticas aduaneras y otras)
	Reglamentación	Obligatoriedad de uso
		Norma técnica
		Fiscalización
	Órganos reguladores	Existencia
		Rol
		Dependencia
Alcance jurisdiccional		
Mercado	Accesibilidad	Disponibilidad de marcas y modelos
		Disponibilidad por grupo
		Disponibilidad por Norma Técnica
		Costos ¹⁴
	Producción	
	Importación	

2. MARCO TEÓRICO

Información	Estadísticas	Siniestralidad vial infantil
		Características sociodemográficas
		Características económicas
		Estadísticas de transporte
	Organización civil	Existencia de ONGs enfocadas en Seguridad Vial Infantil (SVI)
		Campañas de SVI
		Capacitación en SVI

2.3.4. Recolección de datos

2.3.4.1. Datos estadísticos

Para realizar la búsqueda de información estadística necesaria para dar respuesta a la dimensión de “información” se tomaron en cuenta los siguientes **seteos**:

- Motor de búsqueda: Google SearchEngine en modo por defecto¹⁵
- Navegador: Google Chrome

Se realizó luego un **proceso iterativo**: esto es, se siguió un camino lógico en función de los datos que estaban disponibles en distintas etapas de la investigación, y éste fue modificado en función de lo encontrado en el camino:

1. Se identificó mediante información previamente disponible y/o consultas en motor de búsqueda cuáles son las entidades que producen, sistematizan y publican datos referentes a los siguientes:

DIMENSIÓN	SUB DIMENSIÓN	SUB SUB DIMENSIÓN
Información	Estadísticas	Siniestralidad vial infantil
		Características sociodemográficas
		Características económicas
		Estadísticas de transporte
	Organización civil	Existencia de ONGs enfocadas en Seguridad Vial Infantil (SVI)
		Campañas de SVI
		Capacitación en SVI

12 Incluye, entre otros aspectos, la existencia de exoneraciones, reducciones o cargas impositivas para los SRI. De existir exoneraciones impositivas, el precio de los SRI disminuye y se facilita la adquisición.

13 Incluye, entre otros aspectos, la existencia de exoneraciones, reducciones o cargas arancelarias para los SRI. De existir exoneraciones arancelarias, el precio de los SRI disminuye y se facilita la adquisición.

14 A los efectos del presente estudio representa el costo para el consumidor final, equivalente al Precio de Venta al Público (PVP).

15 Descripción detallada <http://www.google.com/intl/es-419/insidesearch/howsearchworks/>

2. MARCO TEÓRICO

2. Luego se navegó dentro de cada sitio con los siguientes criterios:
 - Búsqueda en menús de navegación de cada sitio.
 - Si no se encontraba ninguna referencia, se proseguía con la búsqueda mediante palabras claves en algún motor de búsqueda interno (es decir, aquel que busca las palabras que el usuario propone dentro del dominio URL en donde está publicada la página web).
 - En caso de que no existiera ningún motor de búsqueda y que la información no estuviera disponible al navegar utilizando los menús del sitio, se recurría a la búsqueda externa mediante un motor de búsqueda, utilizando palabras claves.
3. En caso de no disponer de información previa, se consultó en motor de búsqueda qué entidad es la encargada de la planificación, elaboración y difusión de las estadísticas oficiales en cada uno de los países considerados (institutos nacionales de estadísticas, censos y afines). Dentro de cada sitio se buscó información referente a la dimensión tratada y qué entidad(es) generaba(n) este(estos) dato(s), siguiendo criterios iterativos similares a los mencionados anteriormente.
4. Finalmente, si ninguno de los tres puntos anteriores eran satisfactorios, se realizó una búsqueda con palabras clave de cada (sub)dimensión tratada y luego se realizó una lectura exhaustiva de quién creaba el dato, la fuente, la metodología utilizada, etc. Si en ningún caso se lograba relevar el dato necesario, se consideró al mismo como “no disponible” (n/d).

Los **datos resultantes iniciales** son los siguientes:

Dato relevado	Argentina	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Población total (Referencias[1] a[6] al final del estudio)	41.730.000	17.402.600	6.673.000	30.136.000	3.392.400
Promedio nacimientos por año ([1]a[7]) (+)	717.000	240.000	118.000	583.000	44.200
Esperanza de vida en años ([1] a[6])	77,14	78,27	75,77	70,75	76,35
Tasa de población de 0 a 14 años ([1]a[6])	25	22,3	33,5	29,9	22,4
Tasa de fecundidad ([1]a[6])	2,16	1,89	2,76	2,38	2,03
Tasa de crecimiento poblacional ([1]a[6])	7,8	8,1	17,5	10,2	5,9
Total de fallecidos (todas las edades) por siniestros de tránsito por año (+)/[5]	5.074	1.523	1.005	3.313	510
Siniestros c/100000 habitantes ([1]a[6])	223,4	355,1	n/d	315,1	672,4
Siniestros c/10000 vehículos registrados ([1]a[6])	58,1	155,5	n/d	238,7	n/d

2. MARCO TEÓRICO

Fallecidos c/100000 habitantes ([1]a[6])	10,04	8,75	n/d	11	15,5
Fallecidos c/10000 vehículos registrados ([1]a[6])	2,01	3,83	n/d	8,3	2,9
Total absoluto niños 0-14 años (+)	10.432.500	3.880.780	2.235.455	9.010.664	759.898
Total de fallecidos 0-14 años por siniestros de tránsito por año (+)	320	91	n/d	n/d	30
Total vehículos automotores registrados ([1]a[6])	15.870.633	3.973.913	1.000.502	3.978.968	1.398.714
Total birrodados a motor registrados ([1]a[6])	4.774.109	133.640	n/d	n/d	691.840
Uso SRI : 1,00 = 100% de uso ([1]a[6] y [9])	0,29	n/d	n/d	n/d	0,14
Población según "clase social": pobres [7]	16%	12%	35%	36%	16%
Población según "clase social": vulnerables [7]	35%	41%	40%	38%	35%
Población según "clase social": clase media [7]	46%	42%	23%	24%	46%
Población según "clase social": clase alta [7]	3%	5%	2%	2%	3%
Promedio nacimientos por año ([1]a[7]) (+)	717.000	240.000	118.000	583.000	44.200

Nota: todos los datos de siniestralidad, parque automotor y proyecciones de población están actualizados a 2012. Referencias: (+) Elaboración propia a partir de fuentes secundarias.

País	Definición	Fuente	Disponible:	Valor M/N	Valor USD ¹⁶	Comentarios
Argentina	Denominación: Salario Mínimo, Vital y Móvil (artículo 14 bis, Constitución nacional)	Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social Diario La Nación	[B15] [B5]	ARS 3600	USD 449	Fijado por: Consejo Nacional de Empleo, la Productividad y el Salario (integrado por sindicatos, empresas y Poder Ejecutivo nacional); vigente al 01/01/2014



2. MARCO TEÓRICO

Chile	Denominación: Ingreso Mínimo Mensual	Ley 20689	[B2]	CLP 210000	USD 378	Fijado por: Congreso nacional a través de ley, en base a una propuesta del Poder Ejecutivo (Subsecretaría del Trabajo, Ministerio de Trabajo y Previsión Social) acordada con representantes de empleados y empleadores; suele fijarse el 1° de julio de cada año; vigente al 24/08/2013
Paraguay	Denominación: Salario Mínimo Mensual	Decreto 6472/11	[B11]	PYG 1658232	USD 341	Fijado por: Presidente de la República, a través de decreto y en base a una propuesta de la Comisión Nacional de Salario Mínimo, integrada por representantes de trabajadores y empresarios; vigente al 20/04/2011
Perú	Denominación: Remuneración Mínima	Decreto Supremo 007-2012-TR	[B12]	PEN 750	USD 266	Fijado por: decreto supremo del Poder Ejecutivo, en base a una propuesta del Consejo Nacional de Trabajo (Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo), integrado por gremios empresariales, centrales sindicales y gobierno; vigente al 01/06/2012
Uruguay	Denominación: Salario Mínimo Nacional	Decreto 431/013	[B6]	UYU 8960	USD 404	Fijado por: decreto del Poder Ejecutivo, en base a una propuesta del Consejo Superior Tripartito, integrado por representantes del gobierno, trabajadores y empresarios; vigente al 01/01/2014

Luego de un análisis detallado, y considerando que:

- Al día de hoy hay un vacío teórico importante respecto a qué factores socioeconómicos podrían estar incidiendo en los siniestros de tránsito, particularmente en los relacionados con niños[8];
- Algunos datos (ej. los correspondientes a los factores socioeconómicos, y estadísticas de transporte), si bien al comenzar el estudio fueron incluidos como datos a relevar, resultaron de muy difícil obtención (sino imposible)¹⁷ o de va-

16 USD: dólares americanos Valores al 31/01/14

17 A modo de ejemplo, el “Costo de canasta familiar” y la “Retribución media por persona” son de muy difícil obtención (sino imposible) dados las definiciones actuales de “equivalencias de países” como puede ser por ejemplo el “ingreso en USD PPA”.

2. MARCO TEÓRICO

riada calidad y despereja;

- Que lo anterior es una posibilidad de futuros estudios y que en el presente significa un desvío importante del foco principal establecido en los objetivos[8];

Los datos que finalmente se tomarán en cuenta a los efectos del presente estudio son los siguientes:

Dato relevado	Argentina	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Población total a 2012 ([1]a[6])	41.730.000	17.402.600	6.673.000	30.136.000	3.392.400
Promedio nacimientos por año ([1]a[7])	717.000	240.000	118.000	583.000	44.200
Total absoluto niños 0-14 años (+)	10.432.500	3.880.780	2.235.455	9.010.664	759.898
Total de fallecidos (todas las edades) por siniestros de tránsito por año (+)/[5]	5.074	1.523	1.005	3.313	510
Total de fallecidos 0-14 años por siniestros de tránsito por año (+)	320	91	n/d	n/d	30
Siniestros tránsito c/100000 habitantes ([1]a[6])	223.4(++)	355.1	n/d	315.1	672.4
Siniestros tránsito c/10000 vehículos registrados ([1]a[6])	58.1(++)	155.5	n/d	238.7	n/d
Riesgo Salud: Fallecidos en siniestros de tránsito c/100000 habitantes ([1]a[6])	10.04	8.75	n/d	11	15.5
Riesgo Tránsito: Fallecidos en siniestros de tránsito c/10000 vehículos registrados ([1]a[6])	2.01	3.83	n/d	8.3	2.9
Total vehículos automotores registrados ([1]a[6])	15.870.633	3.973.913	1.000.502	3.978.968	1.398.714
Total birrodados a motor registrados ([1]a[6])	4.774.109	133.640	n/d	n/d	691.840
Uso SRI (oficial, nivel nacional) ([1]a[6])	29%	n/d	n/d	n/d	14.3%**
Tasa de motorización (vehículos x habitante, todos los tipos) (cálculos propios)	0.38	0.23	0.15	0.13	0.41
Riesgo Salud: Fallecidos en siniestros de tránsito 0-14 años c/100000 habitantes ([1]a[6])	n/d	n/d*	n/d	n/d	n/d*
Riesgo Salud: Fallecidos en siniestros de tránsito 0-14 años c/100000 habitantes x rol en el momento del siniestro ([1]a[6])	n/d	n/d*	n/d	n/d	n/d

2. MARCO TEÓRICO

Riesgo de Tránsito: Fallecidos en siniestros de tránsito 0-14 años c/10000 vehículos registrados ([1]a[6])	n/d	n/d*	n/d	n/d	n/d
Riesgo Salud: Fallecidos en siniestros de tránsito 0-14 años c/10000 vehículos registrados x rol en el momento del siniestro ([1]a[6])	n/d	n/d*	n/d	n/d	n/d
Definición de 24 horas para fallecidos en siniestros de tránsito ([1]a[6])	No(***)	Sí	n/d	n/d	Sí
Definición de 30 días para fallecidos en siniestros de tránsito ([1]a[6])	No(***)	No	n/d	n/d	Sí
Información anterior sistematizada y disponible en fuentes de fácil acceso (ej Internet) ([1]a[6])	Sí	Sí	No	Sí	Sí
Glosario con definiciones: de fácil alcance y (preferentemente) concretas ([1]a[6])	No*	Sí	No	No	Sí

Nota: todos los datos de siniestralidad, parque automotor y proyecciones de población están actualizados a 2012.

Referencias: (*) Dato no disponible explícitamente, pero se cuenta con información para poder realizar los cálculos y/o deducir definiciones o formulaciones; (**) Dato no oficial, sólo válido para Montevideo (año 2010); (+) Elaboración propia a partir de fuentes secundarias; (***) No queda explícito en los informes (se habla de fallecidos en el acto y totales, pero no queda clara la definición de este último grupo); (++) Solo siniestros con víctimas (para total de siniestros faltan datos de 3 provincias argentinas)

2.3.4.2. Cuestionario

Las instituciones que contestaron el cuestionario, insumo imprescindible para la investigación llevada a cabo, fueron:

País	Organización	Tipo de organización
Argentina	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)	Gubernamental
	Asociación Civil Compromiso Vial por Úrsula y Carla	ONG
	Conduciendo a Conciencia – Familiares y amigos de las víctimas de la tragedia de Santa Fe	ONG
	Dirección General de Seguridad Vial - Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Gubernamental

2. MARCO TEÓRICO

Chile	Automóvil Club de Chile	ONG
	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)	Gubernamental
	Fundación NACE	ONG
Paraguay	Consejo Nacional de Seguridad Vial	Gubernamental
	Importadores de SRI	Comercial
	Touring& Automóvil Club Paraguayo	ONG
Perú	Fundación Transitemos	ONG
	MAPFRE Perú (Contestó Nueva Comunicación por ellos)	Comercial
	Ministerio de Transporte	Gubernamental
Uruguay	Fundación Gonzalo Rodriguez	ONG
	Instituto de Seguridad Vial (ISEV)	Privado
	Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)	Gubernamental

Es así, que la cantidad de respuestas por país es la siguiente:

País	Cantidad de respuestas
Argentina	4
Chile	3
Paraguay	3
Perú	3
Uruguay	3
TOTAL	16

2.3.5. Criterio de evaluación de las reglamentaciones

2.3.5.1. Situación en relación a la legislación vial

Con el objetivo de describir el criterio seleccionado para la delimitación de aspectos a tener en cuenta al momento de evaluar y calificar la reglamentación sobre SRI, se realizó una evaluación preliminar de todas las reglamentaciones de los países involucrados en el estudio. Esta evaluación de las reglamentaciones de SRI en Argentina, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay se efectuó en base a la información encontrada con los datos del informe elaborado por FUNDACIÓN MAPFRE *“Asientos de Seguridad para niños. Situación en Latinoamérica y el Caribe”*.

Es así, que se contó con un diagnóstico preliminar sobre la situación reglamentaria de SRI que fue luego contrastada y actualizada en base a la información recogida por el cuestionario aplicado en este estudio y a datos aportados por el Informe de FUNDACIÓN MAPFRE *“Propuesta de legislación modelo para la región LAC sobre asientos infantiles en el automóvil. Una propuesta de FUNDACIÓN MAPFRE para la Región LAC”*(2013)¹⁸. La propuesta de legislación que FUNDACIÓN

18 http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/investigacion/asientos-seguridad-ninos-automoviles.jsp

2. MARCO TEÓRICO

MAPFRE incluyó en este estudio se incluye al final de este trabajo como anexo.

2.3.5.2. Identificación de una situación modelo

A fin de identificar, evaluar y sistematizar la legislación sobre SRI, es decir, identificar sus potencialidades y carencias, se estableció una situación ideal que opera como modelo y punto de referencia para calificar otras leyes. Esto es, graficar a los países según la situación legislativa en esta temática requiere de comparaciones con una situación que se pueda calificar como ideal.

Tomando como referencia el mencionado informe de FUNDACIÓN MAPFRE se realizaron además consultas con informantes calificados de dicha Fundación quienes identificaron a Suecia como país cuya reglamentación podría ser considerada como modelo. Esto puede explicarse por dos motivos: tiene la menor tasa de niños fallecidos en siniestros de tránsito y además cuenta con una completa reglamentación y recomendación sobre SRI. La reglamentación sueca sobre SRI abarca, entre otros, los siguientes aspectos:

- Los niños con estatura menor a 135 cm deben viajar en SRI homologado
- Prohibición de llevar niños en el asiento delantero en SRI orientado hacia atrás si éste posee airbag
- Disposiciones técnicas sobre el uso de SRI: debe ser adecuado para su usuario, correctamente instalado y correctamente utilizado
- Todos los menores de 15 años deben utilizar sistemas de protección exigidos por la ley
- Recomendación de SRI hacia atrás hasta los 3-4 años
- Recomendación de utilizar SRI en taxis¹⁹

Es así que, a efectos de la investigación se tomó como modelo la mayoría de los aspectos citados de la reglamentación sueca, con los siguientes “ajustes” en base a buenas prácticas:

- a) *Altura para el uso de SRI:* se consideró que los niños de estatura menor a 150 cm deben viajar utilizando SRI, en la medida que los cinturones de seguridad de los vehículos han sido diseñados para personas que al menos tienen esa estatura y considerando la recomendación europea dispuesta por la Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea²⁰. Si bien la citada Directiva establece un cierto margen de flexibilidad para rebajar la estatura exigida hasta los 135 cm, pocos países han adherido a esta posibilidad, mientras que países como Alemania, la

¹⁹ Ver definición de taxis utilizada a estos efectos en Anexo A.1. (Glosario de Términos)

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:115:0063:0067:ES:PDF>

2. MARCO TEÓRICO

respetan estrictamente. Se recomienda que los países de la región de LAC adhieran a la disposición de la altura de 150 cm, sin otorgar en su legislación la posibilidad de flexibilizar la misma.

- b) *Prohibición de viajar en el asiento delantero*: si bien la reglamentación europea, incluida la sueca, admite que los niños viajen en el asiento delantero (excepto cuando se trata de un SRI orientado hacia atrás y el airbag frontal de pasajero delantero no ha sido previamente desactivado o desconectado), numerosos estudios han comprobado que esta práctica es altamente riesgosa, situación que se recoge en la Directiva 2003/20/CE anteriormente mencionada. Es por ese motivo, que a efectos de la región LAC, se considera como buena práctica la prohibición de que los niños viajen en el asiento delantero.
- c) *Edad*: los niños desde que nacen hasta los 12 años deben viajar utilizando un SRI. Este rango etario se debe a que los niños alcanzan los 150 cm de altura entre los 8 y 11 años de edad aproximadamente²¹.

Situación modelo propuesta:

- Los niños desde que nacen hasta los 12 años deben viajar en el asiento trasero de los vehículos particulares, taxis y vehículos de alquiler.
- Los niños desde que nacen hasta los 12 años y con estatura menor a 150 cm deben viajar usando un SRI adecuado a su peso y altura
- Los SRI deben cumplir con norma técnica internacionalmente reconocida,
- En el caso de los niños menores de 1 año de edad o con que pesen menos de 10 kg, debe ser obligatorio el uso de SRI orientado hacia atrás.
- El uso de SRI debe ser obligatorio en el Transporte de Escolares para menores de 3 años.
- Deben existir disposiciones y recomendaciones técnicas, en relación a la instalación y uso de los SRI.

2.3.5.3. Caracterización de aspectos técnicos a evaluar

Considerando las citadas características tomadas como situación modelo se entendió que una legislación sobre SRI debe ser evaluada a través de las dimensiones que se detallan a continuación, otorgando 2 puntos (ver apartado número 2.3.6.2) a cada uno de los siguientes aspectos técnicos positivos que fueran cumplidos por las reglamentaciones vigentes:

- Obligatoriedad de SRI en todos los vehículos particulares

2. MARCO TEÓRICO

- Obligatoriedad de SRI en Transporte Escolar
- Obligatoriedad de SRI en Taxis y Vehículos de Alquiler
- Prohibición de llevar niños en el asiento delantero
- Disposiciones o recomendaciones técnicas sobre instalación y uso de SRI
- Disposiciones en relación a la edad: Hasta 12 años
- Disposiciones en relación a la altura: Hasta 150 cm
- Disposición de SRI hacia atrás en relación al peso y altura
- Se exige cumplimiento de norma técnica

2.3.6. Puntajes

2.3.6.1. Elaboración de un ranking de países

Tomando como antecedente el estudio realizado por FUNDACIÓN MAPFRE *“Asientos de Seguridad para Niños, Situación en Iberoamérica y el Caribe”* anteriormente citado, se optó, para la sistematización de datos, por generar una tabla de puntuación para cada uno de los países de modo que los ubique comparativamente en relación a la viabilidad de implementar el uso obligatorio de SRI en el país.

Fue entonces la puntuación la herramienta de sistematización de los datos recabados a partir del cuestionario aplicado y del relevamiento estadístico efectuado. Cada una de las respuestas fue medida en la asignación de un puntaje cuyo total indica la viabilidad para la implementación de SRI: cuanto mayor sea el puntaje, mayor la viabilidad de implementar el uso obligatorio de SRI en el país.

Se detallan a continuación los pasos seguidos para la creación de un criterio de puntaje para los países.

2.3.6.2. Procedimiento para la elaboración de una herramienta de puntaje de países

- a. Desagregación de cada una de las preguntas/respuestas en un ítem susceptible de ser contabilizado. Como primer paso se armó un cuadro en el cual se desagregaron las preguntas en una unidad medible.
- b. Asignación de puntaje por ítem. Teniendo como eje central la medición de la viabilidad de implementar el uso obligatorio de SRI se asignó un puntaje a cada situación con el siguiente criterio:
 - **0 puntos:** Situación negativa o desfavorable para implementación obli-



2. MARCO TEÓRICO

gatoria de SRI / Dato estadístico inexistente

- **1 punto:** Respuesta neutra o inconsistente / Dato estadístico incompleto
- **2 puntos:** Situación positiva para implementación obligatoria de SRI / Dato estadístico completo

Este criterio metodológico seleccionado se basa en el entendido que puntajes negativos (en aquellos casos de que la situación sea negativa para la implementación obligatoria de SRI) no permiten establecer un puntaje comparativo en base a un máximo total que se desprenda de la suma de todos los ítems.

Una vez establecida la escala de puntajes, se elaboró un cuadro que sistematiza los puntajes posibles según cada respuesta. A continuación se muestra un fragmento del cuadro que ejemplifica el procedimiento metodológico llevado adelante:

Pre-gunta	Parte	Dimensión	¿Qué se busca saber?	Respuesta	R1	R2	R3	R4	R5	R6
1	a	Legislación	Políticas impositivas relacionadas a SRI	Única	1	1				
1	b	Legislación	Políticas impositivas relacionadas a SRI: detalle fuentes	Abierta	1					
2	Única	Legislación	Qué representan estas políticas (carga, exoneraciones,...)	Múltiple	2	2	0	1		1
3	Única	Legislación	Carga de impuesto a precio final SRI	Única	0	2	1			
3	Única	Legislación	Beneficio deducido a precio final SRI	Única	2	0	1			

El cuadro entonces sistematiza la siguiente información:

Pregunta: Número de la pregunta asignado en el cuestionario

Parte: Algunas preguntas contaban con dos partes (a y b)

¿Qué se busca saber?: Breve descripción de la pregunta que se puntúa

Respuesta: se clasifican los tipos de respuesta según si son únicas, abiertas o múltiple opción.

R1, R2... R6: Puntaje asignado según criterio explicado para cada opción de respuesta (R: respuesta).

Las diferentes respuestas obtenidas a una misma pregunta por país fueron sistematizadas de forma de obtener una única respuesta por pregunta, a efectos de proceder luego a la puntuación. En varios casos se debieron realizar consultas o investigaciones adicionales para aclarar las discrepancias. A aquellos casos en

2. MARCO TEÓRICO

que, aún luego de este proceso, las respuestas continuaron siendo inconsistentes, se le otorgó el puntaje 1.

Corresponde mencionar que las respuestas con discrepancias, independientemente de quién fuera el informante calificado, contaron con el mismo peso al momento de proceder a la sistematización.

2.4. LIMITACIONES

El estudio se basa principalmente en las declaraciones de informantes calificados. Esta decisión metodológica tiene como limitación la imposibilidad de contrastar las respuestas con la práctica real (por ejemplo, si la fiscalización efectivamente se realiza), salvo algunas excepciones como lo referente a normativa donde sí es posible cruzar información.

Otra limitación resultó de la dificultad para obtener información fidedigna sobre precios de SRI en los diferentes mercados, en virtud de que las respuestas variaron sustancialmente dependiendo del informante. La limitación se basa en la inexistencia de documentos disponibles de acceso público que centralicen la información sobre precios de SRI a nivel de cada país. Se realizó una investigación de precios a través de la herramienta Google a efectos de proceder a la sistematización de los datos.

Asimismo, corresponde mencionar que se observó una diferente percepción de las realidades por parte de los informantes calificados, lo cual no sólo representa una limitación al estudio, sino que probablemente afecte el abordaje de la temática de Seguridad Vial Infantil que se da en cada país. A modo de ejemplo, se presentaron discrepancias en cuanto a: la existencia o no de efectiva fiscalización del uso de SRI; control (existencia y órgano encargado) del cumplimiento de norma técnica de los SRI que se comercializan en el país; principales marcas y modelos de SRI comercializados; costos de SRI; potestades del organismo nacional de seguridad vial; órganos encargados de recolectar la información primaria ante un siniestro vial, entre otras.

Por último, cabe resaltar que no se logró establecer de forma clara y objetiva la relación entre la antigüedad de la Agencia u Órgano Nacional de Seguridad Vial de cada país y la mayor viabilidad de mejorar la legislación de SRI.



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Se presenta a continuación la tabla de resultados obtenidos por país y, en forma subsiguiente, un análisis por cada dimensión y sub dimensión, con un desglose general de algunos ítems a destacar que explican de dónde surge el resultado final.

	Argentina	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Legislación	36	37	23	21	54
Políticas fiscales y comerciales	13	11	11	11	18
Reglamentación	17	20	6	4	30
Organismos reguladores	6	6	6	6	6
Mercado	29	34	30	33	35
Información	30	35	11	22	35
PUNTAJE TOTAL	95	106	64	76	124

Como puede observarse, el país que presenta mayor puntuación es Uruguay, es decir, aquel en que la viabilidad de implementar el uso obligatorio de SRI es más alto, en contraposición a Paraguay, que presenta el puntaje más bajo. Sin embargo, corresponde mencionar que la diferencia entre Paraguay y Perú se explica sustancialmente por la dimensión información, en cuanto a la calidad y disponibilidad de los datos estadísticos.

En Anexo B.1 se detalla la normativa de cada país de interés para esta investigación.

3.1. ARGENTINA

3.1.1. Legislación

Políticas fiscales y comerciales

Políticas impositivas (exención, reducción de impuestos o carga impositiva a los SRI): no existen en Argentina políticas impositivas específicas relacionadas con los SRI.

Políticas arancelarias (exención, reducción de aranceles o carga arancelaria en el caso de los SRI): no existen en Argentina políticas arancelarias específicas relacionadas con la importación de SRI.

Políticas comerciales: existen en Argentina políticas comerciales (aduaneras) que restringen la importación de SRI, a través de la figura de licencia previa de importación (permiso del Gobierno para autorizar la importación del producto). Al respecto, corresponde señalar que Argentina cuenta con ciertas políticas comerciales (limitaciones a la importación de productos) y cambiarias, que pueden llegar a dificultar el ingreso de SRI importados al país y su accesibilidad por parte del público.

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Reglamentación

Obligatoriedad de uso

Un aspecto importante a tener en cuenta es que en Argentina existe una reglamentación que hace obligatorio el uso de SRI a nivel nacional pero no todas las provincias se han adherido a dicha legislación nacional. Se trata del Decreto 1716/2008 que reglamenta a la Ley N° 26.363. En efecto, el Decreto 1716/2008 establece que *"(…) Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correa correspondiente y los menores de CUATRO (4) años deben viajar en los dispositivos de retención correspondientes."*(art. 40 – Anexo I – Capítulo II).

En Argentina, los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero (art. 40, Ley N° 24.449 - Título VI-Capítulo I), constituyendo falta grave el transporte de menores de 10 años en una ubicación distinta a la trasera (art. 33, Ley N° 26.363 – Capítulo II).

Cabe mencionar que el art. 40 de la citada Ley N° 24.449 establece que para poder circular con automotor es indispensable que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseer. En consecuencia se deduce que los niños mayores de 4 años deben viajar utilizando el cinturón de seguridad.

El siguiente cuadro resume la situación sobre obligatoriedad del uso de SRI en Argentina:

Ítem	Características legislación sobre SRI (a nivel nacional)
Alcance de Obligatoriedad	Nacional para las provincias que adhieren
Edad	De 0 a 4 años
Altura	No posee disposiciones

Asimismo, se observa que en las diferentes legislaciones sub nacionales (ver Anexo B.1.) las disposiciones en cuanto a la obligatoriedad del uso del SRI y la obligatoriedad de viajar en el asiento trasero son distintas. Por ejemplo:

- a) En el caso de la Ciudad de Buenos Aires:
 - i. Está prohibido transportar menores de 10 años o mayores de esa edad pero de talla inferior a 1,20 metros en los asientos delanteros, así como transportar bebés o niños en brazos en los asientos delanteros (art. 5.4.2. Ley N° 2148 – Anexo I – Título V – Capítulo 5.2).

O sea, que en la Ciudad de Buenos Aires, a diferencia de lo que ocurre a nivel nacional, se amplía el rango etario de los niños que deben viajar en los asientos traseros en la medida que midan menos de 1,20 metros.
- ii. Los niños de 4 años o menos "deben utilizar el dispositivo de retención infantil debidamente homologado, que esté contemplado y cumpla los



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

requisitos establecidos en las **normas IRAM 3680-1 y 3680-2²² (...)**" (art. 6.1.3., Ley N° 2148 - Anexo I – Título VI – Capítulo 6.1).

Como puede apreciarse, se exige que los SRI estén homologados, situación que no se requerida a nivel nacional.

- iii. Las personas mayores de 4 años deben viajar con cinturón de seguridad correctamente abrochado (art. 6.1.3., Ley N° 2148 - Anexo I – Título VI – Capítulo 6.1).
- iv. Se sanciona con multa al conductor, titular o responsable de un vehículo que traslade a **menores de 4 años sin el acompañamiento de un adulto en asientos traseros**, o sin el dispositivo de retención correspondiente (inciso 6.1.14.1, art 8, Ley N° 2148 – Anexo I – Título VI – Capítulo 6.1).

- b) En el caso de la Provincia de Córdoba, la Ley 8560, expresa: "Art. 39. - Está prohibido circular con menores de **diez (10) años** situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen **dispositivos especiales homologados** a tal efecto."

Es decir, que en cuanto a la edad que rige la obligatoriedad es más amplia que la reglamentación nacional, pero al mismo tiempo contradice a esta última porque permite que los SRI sean colocados en asientos delanteros. Asimismo, la reglamentación de la Provincia de Córdoba exige que los SRI estén homologados, situación que no es requerida por la reglamentación a nivel nacional.

Con estos ejemplos de la Ciudad de Buenos Aires y la Provincia de Córdoba, queda explicitado las diferencias que pueden encontrarse a nivel legislativo entre la reglamentación a nivel nacional y las reglamentaciones a nivel de las Provincias o Ciudades que componen a Argentina.

Norma técnica

A nivel nacional, no existe en Argentina obligatoriedad de que los SRI cumplan con norma técnica. La Norma IRAM 3680 es de carácter voluntario para aquellos que quieren certificar sus productos. A nivel sub nacional, específicamente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (Ley N° 2148), se obliga a que los SRI cumplan con norma técnica (IRAM 3680-1 / 3680-2).

De acuerdo a las respuestas obtenidas, el Ministerio de Industrias es el organismo encargado de controlar que los SRI cumplan con norma técnica para aquellas organizaciones que quieran certificar sus productos.

A nivel nacional, al no existir obligación del cumplimiento de norma técnica, tampoco existen sanciones asociadas a su no cumplimiento.

22 Normas emitidas por el Instituto Argentino de Normalización y Certificación. <http://www.iram.org.ar/>

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Fiscalización

Las respuestas sobre la fiscalización de uso SRI en Argentina fueron contradictorias. Los organismos gubernamentales consultados entienden que existe fiscalización sobre SRI, mientras que por otra parte, las ONG consultadas respondieron que no existe fiscalización. Este hecho llevó a que se le otorgara un puntaje neutro a la respuesta vinculada, al no ser posible constatar si la fiscalización se lleva a cabo en la práctica (tal como se establece en el apartado 2.4. Limitaciones). Corresponde mencionar que el no uso del SRI conlleva aparejada sanción monetaria.

En cuanto a la fiscalización sobre el correcto uso de SRI, todas las respuestas fueron unánimes: no se fiscaliza el mismo.

Otros aspectos a destacar de la presente sub dimensión son:

- Los inspectores (fiscalizadores) no cuentan con capacitación en materia de SRI.
- En los manuales de conducción, a efectos de obtener la libreta de conducir, existe mención a los SRI²³.

Órganos reguladores de Seguridad VialOrganismo coordinador/asesor de Seguridad Vial

Nombre: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Rol: Organismo coordinador, ejecutor, asesor y fiscalizador

Dependencia: Organismo ministerial descentralizado (Ministerio del Interior y Transporte)

Alcance jurisdiccional: Nacional

3.1.2. Mercado**Accesibilidad**Disponibilidad de marcas y modelos

Del análisis de la información recolectada mediante cuestionario en cuanto a la dimensión Mercado, surge que:

²³ <http://www.seguridadvial.gov.ar/Media/Default/LicenciaConducirChapter/licencia/Cursos/Manual-del-conductor.pdf>

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

- No existe consenso en cuanto a las marcas más populares de SRI que se comercializan en el país. Al no existir una base de datos que recoja dicha información, tampoco es posible contrastar las diferentes respuestas recibidas al respecto.
- Salvo un caso, las marcas mencionadas como más populares corresponden a SRI importados. Asimismo, Argentina es fabricante de SRI, produciendo marcas como Love, BebeProtec y Looney Tunes.
- Ninguno de los informantes calificados especificó el modelo del SRI.
- Se presentan múltiples opciones de marcas y modelos al público.
- Tal como fuera informado en el apartado 3.1.1. corresponde señalar que Argentina cuenta con una política de trabas a las importaciones y restricciones al uso del dólar, con lo cual puede verse afectado el ingreso de SRI importados al país y su accesibilidad por parte del público.

Disponibilidad por grupo

Se comercializan en el país todos los Grupos de SRI (0, 0+, I, II y III) o rangos de peso del niño.

La comercialización se realiza tanto en establecimientos a pie de calle como online.

Disponibilidad por norma técnica

- Según los informantes calificados, se comercializan en el país SRI que cumplen con alguna de las siguientes normas: ECE R44/04, FMVSS 213 y normas IRAM, habiendo sido este hecho contrastado y confirmado con información disponible online. También se comercializan SRI que no cumplen con normas técnicas internacionalmente reconocidas.
- No se encuentra disponible en el país una lista de marcas y modelos de SRI comercializados en el mercado que cumplan con norma técnica internacionalmente reconocida.

Costos

En general, existe disparidad y variabilidad entre la diferente información de precios (por marca y modelo de SRI) disponible al público en forma online, así como entre los rangos de precios informados por los informantes calificados, lo cual dificulta categorizar cada grupo en un rango predefinido de precios. Aún así, es posible extraer las siguientes conclusiones²⁴:

- Se encuentran en el país SRI de fabricación nacional (que en su mayoría no cumplen con norma técnica internacionalmente reconocida) con precios sus-



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

tancialmente menores al resto de los SRI vendidos en el mercado.

- Los precios de los SRI para los Grupos 0, 0+, I y II, se encuentran básicamente en los rangos de USD 101-300 y USD 301-500. En cuanto al Grupo I es posible encontrar varios SRI de fabricación nacional con un precio sensiblemente inferior al promedio.
- Los precios de los SRI del Grupo III se ubican promediamente en el rango de USD 101-300, encontrándose en el mercado boosters de fabricación nacional (que no cumplen con norma técnica internacionalmente reconocida) por precios menores a USD 100.
- Los precios varían (aumentan) en el caso de que los SRI abarquen varios grupos, superando en varios casos el valor de USD 501.
- La política de restricción del dólar en Argentina, así como las trabas a la importación pueden afectar el costo de los SRI en el mercado, siendo promediamente más caros que los SRI en los demás países objeto de este estudio, seguido muy de cerca por Paraguay (en lo que refiere a costos de SRI).

Producción

Argentina es fabricante de SRI, produciendo marcas como Love, BebeProtec y Looney Tunes. Algunas de las marcas fabricadas dicen cumplir con norma técnica ECE R44/04 y argentina IRAM.

Importación

Tal como se mencionó anteriormente, Argentina es importador de SRI, proviniedo éstos de países tales como República Popular de China, Estados Unidos, Francia, Alemania, México e Italia.

3.1.3. Información

Estadísticas

Seguridad Vial Infantil

- *Información sobre Siniestros:* se accede de forma relativamente fácil a la información (a través del Observatorio de Seguridad Vial²⁵ y en algunos casos al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, OISEVI).
- *Tipos de siniestro registrados:* simples (sólo daños materiales) y con víctimas



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

(heridos solamente y fallecidos más heridos).

- *Información en detalle:* segregación por edad, sexo, rol, tipo vía y cruzamientos de alguna de estas variables
- *Información sobre las víctimas:* no hay definiciones claras sobre fallecido o siniestrado en la información disponible al público, si bien en los informes del Observatorio de Seguridad Vial figuran datos sobre fallecidos en el lugar y fuera del lugar del siniestro.
- *Observación de uso de SRI:* es el único país que presenta estudios de observación sobre el uso de cinturones de seguridad y SRI a nivel nacional, con metodología y procedimientos concretos y estadísticamente válidos²⁶.
- *Órgano encargado de recolectar la información primaria ante un siniestro vial:* Policías provinciales.
- *Existencia de formulario único para recolección de datos de un siniestro:* sí²⁷.

Información estadística

- *Puntaje total:* 15/28 (54% del máximo puntaje)
- *Características de la información estadística:* Se resumen a continuación los aspectos positivos y negativos de la información estadística a nivel del país:

Información estadística	
A favor	Información sistematizada y accesible desde agencia líder (ANSV); específica Riesgo Sanitario y Riesgo de Tránsito general para permitir comparación entre países; estudios de observación sobre uso SRI/Cinturones de seguridad.
En contra	No especifica tasas de Riesgo Sanitario ni de Riesgo de Tránsito para niños de hasta 14 años; no hay un glosario de definiciones explícito; no usa definiciones temporales claras sobre las víctimas (30 días o 24 de horas fallecido).

Organización civil

Existencia de ONGs enfocadas en Seguridad Vial Infantil (SVI): Si bien existen varias instituciones enfocadas en Seguridad Vial en general, no existen organizaciones en el país que se focalicen y sean activas en Seguridad Vial Infantil.

Estudios sobre el uso de SRI realizados por ONGs: la Asociación Civil *Luchemos por la Vida* (ONG), realizó un estudio²⁸ sobre cómo viajan los niños en vehículos

26 <http://www.oisevi.org/a/archivos/buenas-practicas/sudamerica/argentina/segundo-relevamiento-nac-habitos-y-cultura-vial.pdf>

27 http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/formulario_estad%C3%ADstico_unico.pdf

28 <http://www.luchemos.org.ar/es/investigaciones/estudio-sobre-ninos-dentro-del->

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

particulares en la Capital Federal (Buenos Aires).

Las principales conclusiones del citado estudio son las siguientes: *“Aunque la mayoría de los padres conocen los sistemas de retención infantil, aún no han tomado real conciencia de la utilidad de su uso y no tienen conciencia del peligro al que los exponen al llevarlos sueltos en el asiento delantero y a los más pequeños sin sus sillas especiales y sin cinturón de seguridad. Estas observaciones confirman la necesidad urgente de incrementar la divulgación de la utilidad del uso de los SRI, por medio de campañas masivas de concientización acerca de su utilidad en caso de choque, aumentando la conciencia del riesgo de los padres y la valoración positiva de su uso para que se incremente su uso. Y se deben efectivizar los controles y sanciones a quienes no cumplen con la obligatoriedad establecida por ley”.*

Campañas de uso de SRI: La *Fundación Educando en Valores*²⁹, a través de su Programa “Talentos para la Vida” realizó una campaña de SRI en el año 2010³⁰ que se ejemplifica a continuación:



Capacitación en instalación de SRI: En Argentina no existe actualmente la posibilidad de capacitarse en la instalación de SRI. Vale la pena mencionar que en el año 2012 el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires participó de un Programa de Capacitación en Seguridad del Niño Pasajero dictado por la Fundación Gonzalo Rodríguez.

3.2. CHILE

3.2.1. Legislación

Políticas fiscales y comerciales

Políticas impositivas (exención, reducción de impuestos o carga impositiva a los SRI): no existen en Chile políticas impositivas específicas relacionadas con los SRI.

automovil(Fecha del estudio no disponible)

29 <http://www.talentosparalavida.com/lafundacion.asp>

30 http://www.talentosparalavida.com/posters_5.asp

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Políticas arancelarias (exención, reducción de aranceles o carga arancelaria en el caso de los SRI): no existen en Chile políticas arancelarias específicas relacionadas con la importación de SRI.

Políticas comerciales: no existen en Chile políticas comerciales (aduaneras u otras) que restrinjan específicamente la importación de SRI.

Reglamentación

Obligatoriedad de uso

Chile cuenta con una legislación a nivel nacional que hace obligatorio el uso de SRI en menores de 4 (cuatro) años (exceptuando los que viajan en taxis). La Ley N° 18.290 (en redacción dada por Ley N° 20.068 y con texto sistematizado y refundido a través del DFL³¹ N°1) reglamenta el uso de SRI para esta población etaria.

Cabe mencionar que la Ley N° 19.290 en su artículo 79 *“prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple”*.

Por su parte, el artículo 79 de la Ley N° 18.290 (en su redacción mencionada anteriormente) establece que *“el uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos.”* Por lo tanto, se deduce que los niños mayores de 4 años deben viajar utilizando los cinturones de seguridad.

El siguiente cuadro resume la situación sobre obligatoriedad de SRI en Chile:

Ítem	Características legislación sobre SRI (a nivel nacional)
Alcance de Obligatoriedad	Nacional
Edad	De 0 a 4 años
Altura	No posee disposiciones

Por otra parte cabe destacar que Chile cuenta con el Decreto N° 176/2006 en donde se explicitan disposiciones³² que deben cumplir los SRI para menores de 4 años de edad que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos (a modo de ejemplo, si el SRI se fija al vehículo por medio de cinturón de seguridad, la forma correcta de hacerlo debe estar claramente indicada). Este decreto distingue a Chile de los demás países incluidos en la investigación.

Norma técnica

No existe por el momento la obligatoriedad de que los SRI cumplan con norma técnica, y por lo tanto no se efectúa actualmente control al respecto ni existen sanciones asociadas a su no cumplimiento. Cabe aclarar que el país se encuentra

31 Decreto con Fuerza de Ley

32 Ver Anexo B.1.

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

en un momento de transición hacia la incorporación de la normativa internacional (europea y norteamericana).

Fiscalización:

Se fiscaliza el uso de SRI (no así el correcto uso de los mismos). La Policía Nacional (Carabineros)³³ es la encargada a nivel nacional del citado control. El no uso del SRI conlleva aparejada sanción monetaria de 1 a 1,5 UTM³⁴ (aproximadamente USD 100).

Otros aspectos a destacar de la presente sub dimensión son:

- Los inspectores (fiscalizadores) no cuentan con capacitación en materia de SRI.
- En los manuales de conducción, a efectos de obtener la libreta de conducir, existe mención a los SRI³⁵.

Órganos reguladores de Seguridad Vial

Organismo coordinador/asesor de Seguridad Vial

- Nombre: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)
- Rol: Organismo asesor
- Dependencia: Organismo interministerial (dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones)
- Alcance jurisdiccional: Nacional

Otros organismos reguladores de Seguridad Vial

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con alcance nacional, regula también la seguridad vial en Chile.

33 http://www.loactual.cl/noticias/07-03-2009/Carabineros_llama_a_conductores_a_usar_sillas_infantiles

34 Unidad Tributaria Mensual

35 http://www.conaset.cl/conaset_web/documentos/libro_del_nuevo_conductor.pdf

3.2.2. Mercado

Accesibilidad

Disponibilidad de marcas y modelos

Del análisis de la información recolectada en cuanto a la dimensión Mercado, surge que:

- No existe consenso en cuanto a las marcas más populares de SRI que se comercializan en el país. Al no existir una base de datos que recoja dicha información, tampoco es posible contrastar las diferentes respuestas recibidas al respecto.
- Sólo un informante calificado especificó el modelo del SRI.
- Existe una amplia variedad de opciones de marcas y modelos disponibles al público.

Disponibilidad por grupo

Se comercializan en el país todos los Grupos de SRI (0, 0+, I, II y III) o rangos de peso del niño.

La comercialización se realiza tanto en establecimientos a pie de calle como online.

Disponibilidad por norma técnica

- Se comercializan en el país SRI que cumplen con alguna de las siguientes normas: ECE R44/04 y FMVSS 213. También se comercializan SRI que no cumplen con normas técnicas internacionalmente reconocidas.
- No se encuentra disponible en el país una lista de marcas y modelos de SRI comercializados en el mercado de cumplan con norma técnica internacionalmente reconocida.

Costos

En general, existe disparidad y variabilidad entre la diferente información de precios (por marca y modelo de SRI) disponible al público en forma online, así como entre los rangos de precios informados por los informantes calificados, lo cual dificulta categorizar cada grupo en un rango predefinido de precios. Aún así, es posible extraer las siguientes conclusiones³⁶:

- Los precios de los SRI para los Grupo 0, 0+, I y II, se encuentran básicamente en los rangos <USD 100 y USD 101-300.



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

- Los precios de los SRI del Grupo III se ubican promediamente en el rango < USD 100.
- Los precios son mayores en el caso de los SRI que abarcan varios grupos, pero no superan los USD 500.
- La información de ofertas y precios es más accesible en Chile que en los demás países estudiados.
- Chile presenta los menores precios en relación a los demás países estudiados.

Producción

Chile no es fabricante de SRI, siendo importados todos los SRI que se comercializan en el mercado.

Importación

Tal como se mencionó anteriormente, Chile es importador de SRI, proviniendo éstos de países tales como Estados Unidos, Canadá, Brasil, Reino Unido, Italia y República Popular de China.

3.2.3. Información

Estadísticas

Seguridad Vial Infantil

- *Información sobre Siniestros:* se accede directamente a la información (CONASET)³⁷; hay buen nivel de coordinación aparente entre entidades regionales y CONASET con lo cual la información es obtenida más rápidamente y esto habilita a la toma de decisiones en el momento oportuno. La información existente está desglosada según muchas variables de interés: edad, sexo, rol, tipo vía, incluyendo cruces entre estas variables. Esto permite al usuario la posibilidad de obtener información específica gracias al nivel de desagregación de los datos.
- *Clasificación de siniestros:* tres categorías simples (sólo daños materiales) y con víctimas (heridos solamente y fallecidos más heridos).
- *Información sobre las víctimas:* tanto para heridos como fallecidos, se toman 24 horas desde la ocurrencia del siniestro.



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

- *Observación de uso:* existen informes que hablan sobre encuestas específicas a determinados temas³⁸, como por ejemplo sobre la percepción de la utilidad de los SRI, aunque no se informa sobre estudios observacionales de uso de sistemas de seguridad pasiva para vehículos de cuatro ruedas.
- *Existencia de formulario único para recolección de datos de un siniestro:*s³⁹
- *Órgano encargado de recolectar la información primaria ante un siniestro vial:* Carabineros de Chile.

Información estadística

- *Puntaje total:* 20/28 (71% del valor máximo)
- *Características de la información estadística:* Se resumen a continuación los aspectos positivos y negativos de la información estadística a nivel del país:

Información estadística	
A favor	Información sistematizada y accesible desde agencia líder; Riesgo Sanitario y Riesgo de Tránsito general; usa definición concreta (24h fallecido); desglose de datos importante (permite construir estadísticas propias); glosario de definiciones explícito.
En contra	No se publican tasas de Riesgo Sanitario ni Riesgo de Tránsito para menores de 14 años; no se reportan estudios sobre uso de sistemas de Retención infantil (SRI).

Organización civil

Existencia de ONGs enfocadas en Seguridad Vial Infantil (SVI): Si bien existen varias instituciones enfocadas en Seguridad Vial en general, no existen organizaciones en el país que se focalicen y sean activas en Seguridad Vial Infantil.

Estudios sobre uso de SRI realizados por ONG: En 2011 un sondeo efectuado por el Automóvil Club de Chile, Corporación Opción y CONASET, reveló graves conductas de riesgo en los padres cuando conducen con sus hijos a bordo⁴⁰. A modo de ejemplo, de 600 padres encuestados (con hijos entre 0 y 17 años), el 45,9 % reconoció que en días de poco tráfico no usa SRI ni cinturón para los niños y, en tramos cortos, este porcentaje aumenta a un 56,2%.

Campañas de uso de SRI: En Octubre y Noviembre 2010 se realizó una campaña gráfica y audiovisual bajo el lema "Sillas de retención infantil, úselas SIEMPRE"⁴¹.

38 A modo de ejemplo, ver encuesta realizada por el Automóvil Club de Chile en apartado "Organización Civil"

39 En vías de actualización, según lo informado por informantes calificados.

40 http://www.opcion.cl/word_press/?p=1421

41 Fuente: Asientos de Seguridad para Niños, Situación en Iberoamérica y el Caribe. FUNDACIÓN MAPFRE. Marzo 2013

Capacitación en instalación de SRI: En Chile no existe actualmente la posibilidad de capacitarse en la instalación de SRI. Cabe mencionar que en el 2012, miembros del Automóvil Club de Chile y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) participaron de un Programa de Capacitación en Seguridad del Niño Pasajero dictado por la Fundación Gonzalo Rodríguez.

3.3. PARAGUAY

3.3.1. Legislación

Políticas fiscales y comerciales

Políticas impositivas (exención, reducción de impuestos o carga impositiva a los SRI): no existen en Paraguay políticas impositivas específicas relacionadas con los SRI.

Políticas arancelarias (exención, reducción de aranceles o carga arancelaria en el caso de los SRI): no existen en Paraguay políticas arancelarias específicas relacionadas con la importación de SRI.

Políticas comerciales: no existen en Paraguay políticas comerciales (aduaneras u otras) que restrinjan específicamente la importación de SRI.

Reglamentación

Obligatoriedad de uso

No existe legislación vigente sobre la obligatoriedad uso de SRI a nivel nacional.

Sin embargo, corresponde mencionar que encuentra en proceso de aprobación una Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que ha sido sancionada por el Parlamento y ha pasado al Poder Ejecutivo para su promulgación o veto. El citado proyecto de Ley⁴² establece en su art. 58 (del TITULO VI La circulación - Capítulo I: Reglas generales) *“Artículo 58. Requisitos para circular. (...) g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de diez años deben viajar en el asiento trasero, y los menores de cinco años en el asiento especial de seguridad.”*

El citado Proyecto de Ley también establece que todos los ocupantes de los vehículos deberán viajar con cinturón de seguridad (artículo 58), por lo cual, y considerando el literal g) anteriormente mencionado, los niños mayores de 5 años (no obligados al uso de sistemas de retención infantil) deberán viajar con cinturón de seguridad.

42 http://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/paraguay/ley_paraguay.pdf . Disponible al 9/12/2013.



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Por otra parte, en Paraguay existe una ordenanza (ORD/Nº 479/10) que rige a nivel sub nacional, específicamente para la ciudad de Asunción, que obliga al uso de SRI para menores de tres años. Asimismo, la citada ordenanza establece la obligación del uso de cinturones de seguridad para el conductor y los pasajeros, siendo de aplicación obligatoria entonces para los niños mayores de 3 años.

El siguiente cuadro resume la situación sobre obligatoriedad de SRI en Paraguay a nivel nacional:

Ítem	Características legislación sobre SRI (a nivel nacional)
Alcance de Obligatoriedad	No es obligatorio a nivel nacional
Edad	No aplica
Altura	No aplica

Norma técnica

Relacionado con el hecho de que no existe normativa en Paraguay que obligue al uso de SRI, tampoco existe normativa vigente en el país que obligue a que los SRI que se utilizan cumplan con norma técnica ni existen sanciones asociadas a su no cumplimiento.

Fiscalización:

No se fiscaliza el uso (ni por ende su correcto uso) de SRI ni existe sanción asociada ante el no uso, al no ser obligatoria su utilización.

Otros aspectos a destacar de la presente sub dimensión son:

- Los inspectores (fiscalizadores) no cuentan con capacitación en materia de SRI.
- En los manuales de conducción, a efectos de obtener la libreta de conducir, no existe mención a los SRI.

Órgano regulador de Seguridad Vial

Organismo coordinador/asesor de Seguridad Vial

- Nombre: Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)
- Rol: Organismo ejecutor y coordinador
- Dependencia: Organismo interministerial (dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones)
- Alcance jurisdiccional: Nacional



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Otros organismos reguladores de Seguridad Vial

La Policía Caminera del Paraguay (con jurisdicción en carreteras nacionales) y la Policía Municipal de Tránsito (con jurisdicción en zonas urbanas de cada Municipio) participan de la regulación de la seguridad vial en Paraguay.

3.3.2. Mercado**Accesibilidad**Disponibilidad de marcas y modelos

Del análisis de la información recolectada en cuanto a la dimensión Mercado, surge que:

- No existe consenso en cuanto a las marcas más populares de SRI que se comercializan en el país. Al no existir una base de datos que recoja dicha información, tampoco es posible contrastar las diferentes respuestas recibidas al respecto.
- Los SRI que se comercializan en el país son importados (no existe fabricación local).
- Existen varias opciones de marcas y modelos disponibles al público, si bien es significativamente menor la información en línea (sobre marcas y modelos comercializados) que puede encontrarse en comparación con Argentina, Chile y Uruguay.

Disponibilidad por grupos

Se comercializan todos los Grupos de SRI (0, 0+, I, II y III) o rangos de peso del niño, según resulta de investigación realizada a través de la herramienta Google.

La comercialización se realiza tanto en establecimientos a pie de calle como online.

Disponibilidad por norma técnica

- Se comercializan en el país SRI que cumplen con la norma ECE R44. También se comercializan SRI que no cumplen con normas técnicas internacionalmente reconocidas.
- No se encuentra disponible en el país una lista de marcas y modelos de SRI comercializados en el mercado de cumplan con norma técnica internacionalmente reconocida.

Costos

Es difícil para el público acceder vía online a información sobre precios (por marca y modelo en SRI), siendo pocos los comercios que ofertan sus productos y publi-



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

can sus precios por este medio.

En general, existe disparidad y variabilidad entre la diferente información de precios (por marca y modelo de SRI) disponible al público en forma online, así como entre los rangos de precios informados por los informantes calificados, lo cual dificulta categorizar cada grupo en un rango predefinido de precios. Aún así, es posible extraer las siguientes conclusiones⁴³:

- Los precios de los SRI para los Grupo 0, 0+, I y II, se encuentran básicamente en el rango de USD 301-500. Asimismo, es posible encontrar en el mercado SRI del Grupo I que superan los USD 500.
- Los precios de los SRI del Grupo III se ubican promediamente en el rango < USD 100.
- Los precios son mayores en el caso de los SRI que abarcan varios grupos.
- Ocupa el segundo lugar (luego de Argentina) en cuanto a presentar los precios de SRI más caros.

Producción

Paraguay no es fabricante de SRI, siendo importados todos los SRI que se comercializan en el mercado.

Importación

Tal como se mencionó anteriormente, Paraguay es importador de SRI, proviniedo éstos de países tales como Estados Unidos, Brasil, España, Italia y República Popular de China.

3.3.3. Información

Estadísticas

Seguridad Vial Infantil

- Información sobre siniestros: no fue posible encontrar estadísticas unificadas ni sistematizadas (ni adultos ni niños) sobre siniestralidad vial; tampoco se pudo acceder a la identificación de los siniestros ni otros.
- Definición de Siniestrado: no definido.



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

- Observación de uso: según la información disponible, no se han efectuado observacionales de uso de SRI.
- Existencia de formulario único para recolección de datos de un siniestro: no.
- Órgano encargado de recolectar la información primaria ante un siniestro vial: Policía Caminera, Policía Nacional, Policía Municipal de Tránsito.

Información estadística

- Puntaje total: 2/28 (7% del máximo puntaje)
- Características de la información estadística: Se resumen a continuación los aspectos positivos y negativos de la información estadística a nivel del país:

Información estadística	
A favor	Datos actualizados a nivel oficial sobre el parque automotor actual (Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN).
En contra	No se encontraron datos sistematizados; solo se accedió a “recortes de prensa” (con datos no oficiales, datos no sistematizados, falta de definiciones claras, períodos de tiempo inexactos y datos no periódicos)

Organización civil

Existencia de ONGs enfocadas en Seguridad Vial Infantil (SVI): Si bien existen varias instituciones enfocadas en Seguridad Vial en general, no existen organizaciones en el país que se focalicen y sean activas en Seguridad Vial Infantil.

Estudios sobre el uso de SRI realizados por ONGs: no existe evidencia de que alguna ONG en Paraguay haya realizado estudios sobre el uso de SRI en el país.

Campañas de uso de SRI: Si bien no hay ninguna particularmente reseñable, el Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Paraguay realizó una campaña informativa a través de la publicación de un artículo de recomendaciones en su página web⁴⁴, y la *Cruz Roja Paraguaya*⁴⁵ desarrolló la Campaña Niño Seguro dentro de un programa denominado Escuela Protegida

Capacitación en instalación de SRI: En Paraguay no es posible capacitarse específicamente en la instalación de SRI.

44 cambio

45 <http://www.cruzroja.org.py/>



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

3.4. PERU

3.4.1. Legislación

Políticas fiscales y comerciales

Políticas impositivas (exención, reducción de impuestos o carga impositiva a los SRI): no existen en Perú políticas impositivas específicas relacionadas con los SRI.

Políticas arancelarias (exención, reducción de aranceles o carga arancelaria a los SRI): no existen en Perú políticas arancelarias específicas relacionadas con la importación de SRI.

Políticas comerciales: no existen en Perú políticas comerciales (aduaneras u otras) que restrinjan específicamente la importación de SRI.

Reglamentación

Obligatoriedad de uso

Perú no cuenta con legislación que obligue al uso de SRI; esta afirmación es válida tanto a nivel nacional como a nivel sub nacional. En este aspecto se puede decir que Perú se encuentra en la peor situación en comparación con el resto de los países indagados.

De acuerdo al artículo 85 del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (actualizado por Decreto Supremo N° 029-2009-MTC), el uso de cinturones de seguridad es obligatorio para las personas que ocupen los asientos delanteros de los vehículos en circulación, con excepción de los vehículos que pertenecen a la categoría L⁴⁶. En los asientos posteriores su uso es obligatorio en todos los vehículos cuando los tengan incorporados de fábrica y en los demás casos en que, de acuerdo a las normas vigentes, se encuentren obligados a tenerlos.

Sin embargo, corresponde mencionar que Perú habilita a llevar niños en brazos en asientos posteriores⁴⁷ (según se desprende del artículo 96 del Decreto Supremo 016-2009-MTC), lo cual representa un alto riesgo para los niños y vulnera la viabilidad del uso de SRI.

Ítem	Características legislación sobre SRI (a nivel nacional)
Alcance de Obligatoriedad	No es obligatorio
Edad	No aplica
Altura	No aplica

46 Categoría L: vehículo automotor con menos de cuatro ruedas. Fuente: http://www.leyes.com.py/todas_disposiciones/2013/resoluciones/resolucion_46_13_anexo.pdf

47 Ver Anexo 1

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Norma técnica

Relacionado con el hecho de que no existe normativa en Perú que obligue al uso de SRI, tampoco existe normativa vigente en el país que obligue a que los SRI que se utilizan cumplan con norma técnica ni existen sanciones asociadas a su no cumplimiento.

Fiscalización:

No se fiscaliza el uso (ni por ende su correcto uso) de SRI ni existe sanción asociada ante el no uso, al no ser obligatoria su utilización.

Otros aspectos a destacar de la presente sub dimensión son:

- Al no fiscalizarse su uso, como se ha indicado, los inspectores (fiscalizadores) tampoco cuentan con capacitación en materia de SRI.
- En los manuales de conducción, a efectos de obtener la libreta de conducir, no existe mención a los SRI.

Órgano regulador de Seguridad VialOrganismo coordinador/asesor de Seguridad Vial

- Nombre: Consejo Nacional de Seguridad Vial
- Rol: Organismo asesor y coordinador
- Dependencia: Organismo interministerial (presidido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones)
- Alcance jurisdiccional: Nacional

Otros organismos reguladores de Seguridad Vial

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (ámbito nacional), los Gobiernos Regionales (ámbito regional), los Gobiernos Locales (ámbito provincial o distrital) y la Policía Nacional del Perú (División Policía de Tránsito; nivel nacional) participan de la regulación de la seguridad vial en Perú.



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

3.4.2. Mercado**Accesibilidad**Disponibilidad de marcas y modelos

Del análisis de la información recolectada en cuanto a la dimensión Mercado, surge que:

- No existe consenso en cuanto a las marcas más populares de SRI que se comercializan en el país. Al no existir una base de datos que recoja dicha información, tampoco es posible contrastar las diferentes respuestas recibidas al respecto.
- Ningún informante calificado especificó el modelo del SRI.
- Se evidencia que existen varias opciones de marcas y modelos disponibles al público, si bien es significativamente menor la información en línea (sobre marcas y modelos comercializados) que puede encontrarse en comparación con Argentina, Chile y Uruguay.

Disponibilidad por grupos

Se comercializan en el país todos los Grupos de SRI (0, 0+, I, II y III) o rangos de peso del niño.

La comercialización se realiza tanto en establecimientos a pie de calle como online.

Disponibilidad por norma técnica

- Se comercializan en el país SRI que cumplen con las siguientes normas técnicas internacionales y reconocidas: ECE R44 y FMVSS 213. También se comercializan SRI que no cumplen con normas técnicas internacionalmente reconocidas.
- No se encuentra disponible en el país una lista de marcas y modelos de SRI comercializados en el mercado que cumplan con norma técnica internacionalmente reconocida.

Costos

Es difícil para el público acceder vía online a información sobre precios (por marca y modelo en SRI), siendo pocos los comercios que ofertan sus productos y publican sus precios por este medio.

En general, existe disparidad y variabilidad entre la diferente información de precios (por marca y modelo de SRI) disponible al público en forma online, así como entre los rangos de precios informados por los informantes calificados, lo cual dificulta categorizar cada grupo en un rango predefinido de precios. Aún así, es



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

posible extraer las siguientes conclusiones⁴⁸:

- Los precios de los SRI para los Grupo 0, 0+ y I, se encuentran básicamente en los rangos <USD 100 y USD 101-300.
- Los SRI del Grupo II se encuentran promediamente en un rango de precios de USD 101-300.
- Los precios de los SRI del Grupo III se ubican promediamente en el rango < USD 100.
- Los precios son mayores en el caso de los SRI que abarcan varios grupos.
- Perú, luego de Chile, es el país que presenta SRI más económicos en comparación con Argentina, Paraguay y Uruguay, incluso cumpliendo con normativa técnica internacionalmente reconocida.

Producción

Perú no es fabricante de SRI, siendo importados todos los SRI que se comercializan en el mercado.

Importación

Tal como se mencionó anteriormente, Perú es importador de SRI, proviniendo éstos de países tales como Estados Unidos y países europeos.

3.4.3. Información

Estadísticas

Siniestralidad Vial Infantil

- *Información sobre siniestros:* la información disponible es escasa, particularmente para el rango etario de 0 a 14 años (ver mayor información en tabla de esta sección).
- *Clasificación de siniestros:* tres categorías (simples, con víctimas sin fallecidos, con víctimas con fallecidos).
- *Información sobre las víctimas:* no hay definiciones claras sobre qué se considera fallecido o herido. El centro de la información es el hecho (siniestro), no



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

así los protagonistas (personas). A modo de ejemplo, se categoriza a un siniestro como "fatal" cuando fallece al menos una persona en el lugar del hecho.

- *Observación de uso:* no disponible.
- *Existencia de formulario único para recolección de datos de un siniestro:* sí ("notas informativas" (sic) que hacen las veces de "formulario único")⁴⁹
- *Órgano encargado de recolectar la información primaria ante un siniestro vial:* Policía Nacional de Perú.

Información estadística

- *Puntaje total:* 11/28 (39% del máximo puntaje)
- *Características de la información estadística:* Se resumen a continuación los aspectos positivos y negativos de la información estadística a nivel del país:

Información estadística	
A favor	Información accesible desde agencia líder (aunque escasa); se proporcionan tasas de Riesgo Sanitario y Riesgo de Tránsito en general; usa definición concreta (fallecidos en escena).
En contra	No se desagrega Riesgo Sanitario ni Riesgo de Tránsito para menores a 14 años; no existen datos desagregados por otras variables de interés (ej: sexo, rol, etc.); no se observa el uso de sistemas de seguridad pasiva (SRI/Cinturones de Seguridad); no hay un glosario explícito con definiciones en seguridad vial en general.

Organización civil

Existencia de ONGs enfocadas en Seguridad Vial Infantil (SVI): no se encontraron organizaciones que se focalicen y sean activas en Seguridad Vial Infantil.

Estudios sobre el uso de SRI realizados por ONGs: no existe evidencia de que alguna ONG en Perú haya realizado estudios sobre el uso de SRI en el país.

Campañas de uso de SRI: No se han realizado campañas específicas en cuanto al uso de SRI.

Capacitación en instalación de SRI: No existe la posibilidad de capacitarse en la instalación de SRI.



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

3.5. URUGUAY

3.5.1. Legislación

Políticas fiscales y comerciales

Políticas impositivas (exención, reducción de impuestos o carga impositiva a los SRI): no existen en Uruguay políticas impositivas específicas relacionadas con los SRI.

Políticas arancelarias (exención, reducción de aranceles o carga arancelaria a los SRI): no existen en Uruguay políticas arancelarias específicas relacionadas con la importación de SRI.

Políticas comerciales: : en Uruguay existen políticas comerciales (aduaneras y otras) que regulan específicamente la importación de SRI, establecidas por el Decreto N° 81/014 del 3 de Abril de 2014, reglamentario de la Ley N° 19.061. Así:

- Los SRI deben estar homologados de conformidad con Norma Técnica FMVSS 213, ECE R44 o ABNT 14.400 (arts. 11 y 12 del Anexo I del Decreto N°81/2014), según se detalla en la sección “Norma Técnica” de este informe.
- Para la importación de SRI se debe obtener previamente una licencia de importación, la cual será emitida por la Dirección Nacional de Industrias (DNI) del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) para un determinado modelo de SRI por un período de tiempo (art. 13 del Anexo I del Decreto N° 81/2014).
- Para la emisión de la referida licencia de importación, se requiere previamente obtener la certificación por parte del organismo de certificación nacional acreditado por el Organismo Uruguayo de Acreditación (OUA) (art. 13 del Anexo I del Decreto N° 81/2014).
- A efectos de otorgar la certificación, el organismo de certificación nacional debe recibir por parte del importador o fabricante nacional en su caso, los siguientes documentos: a) declaración jurada en la cual se exprese que el SRI cumple con alguna de las normas técnicas referidas en el presente documento; b) certificado de producto emitido por un Organismo de Certificación acreditado por un Organismo de Acreditación firmante del acuerdo de reconocimiento mutuo de IAF (International Accreditation Forum). Dicho certificado de producto debe adjuntar el respectivo test report del SRI correspondiente (art. 14 del Anexo I del Decreto N° 81/2014).
- Se llevan a cabo otros controles y trámites administrativos para autorizar la importación (la DNI del MIEM comunica electrónicamente a la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) la licencia que habilita la operación de importación, y una vez cumplida esta comunicación la DNA autoriza el número del Documento Único Aduanero de importación de los SRI; art. 17 del Anexo I del Decreto N° 81/2014).



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Corresponde mencionar que el control de cumplimiento de Norma Técnica no se encuentra operativo, existiendo un período de transición de 3 meses desde la publicación del Decreto N° 81/2014, en los cuales se podrán importar y vender al consumidor final aquellos SRI que no cumplan con los requisitos establecidos por la reglamentación (art. 19). Vencido ese término, durante los siguientes 3 meses, se podrán importar y vender al consumidor final únicamente aquellos SRI que hayan iniciado el trámite de homologación.

A partir de los 6 meses contados desde la publicación del Decreto N° 81/2014 se prohíbe la importación y venta al consumidor final de los SRI que no cumplan con los requisitos establecidos por la citada reglamentación.

Reglamentación

Obligatoriedad de uso

La Ley N° 19.061 obliga al uso de SRI a nivel nacional para los niños de 0 a 12 años de edad y adolescentes hasta 18 años que midan menos de 1.50 metros. En concreto, el art. 1 de la citada Ley establece que *"los niños de 0 a 12 años de edad estarán obligados a viajar en los asientos traseros de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca."*

Las mismas obligaciones del inciso anterior regirán para los adolescentes hasta los 18 años de edad que midan menos de 1,50 metros de estatura (...)."

Esto ubica a Uruguay en una situación privilegiada en materia de legislación frente a los demás países en donde se desarrolló la investigación.

El 3 de abril de 2014 fue aprobado el Decreto N° 81/2014 reglamentario de la Ley N° 19.061. El citado Decreto, a través de su Anexo I, establece aspectos tales como:

- las categorías de SRI según peso, edad y altura;
- las Normativas Técnicas internacionalmente reconocidas que en forma obligatoria deben acreditar los SRI que se importen y vendan en el país;
- requisitos y procedimiento para la importación de SRI;
- proceso de certificación;
- un período máximo de 48 meses posteriores a la aprobación de la Reglamentación, para la obligatoriedad de la inclusión de (por lo menos) un sistema de anclaje rígido (ISOFIX, LATCH u otro) en los asientos posteriores de los vehículos 0 kilometro importados;
- sanciones.

Los niños de 0 a 12 años de edad, así como los adolescentes menores de 18 años que midan menos de 1.50 metros de estatura, están obligados a **viajar en los**



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

asientos traseros de los vehículos automotores, con el sistema de sujeción infantil reglamentario (art. 1 del Anexo I del Decreto 81/2014).

Esta disposición es aplicable para los niños y adolescentes transportados en vehículos, cualquiera sea la modalidad o tipo de transporte (art. 8 del Anexo I del Decreto 81/2014), con excepción de los vehículos destinados al Transporte de Escolares (el cual se rige por sus propias normas) y para aquellos que son transportados en vehículos destinados al servicio no regular (ocasional) de pasajeros. En este último caso deben ir sujetos con cinturón de seguridad de tres puntas en los asientos de la primera fila y en todo aquel que no posea un asiento delantero, y con cinturón de seguridad de dos puntas como mínimo en las plazas restantes (art. 10 del Anexo I del Decreto 81/2014).

A modo de resumen, las categorías establecidas por el Anexo I del Decreto 81/2014 (arts. 2 a 7) son:

Categoría	Sistema de Sujeción
Desde su nacimiento y hasta 1 año o con peso menor a 13 kg.	SRI mirando hacia atrás, con sujeción propia y debidamente asegurada al vehículo
Hasta los 4 años o que pesen entre 9 y 18 kg.	SRI mirando hacia adelante, con sujeción propia y debidamente asegurada al vehículo
Hasta los 4 años que excedan los 18 kg.	SRI tipo booster o asiento elevador con cinturón de seguridad de tres puntas
Entre 4 años a 6 años o que pesen entre 15 kg. y 25 kg.	SRI tipo booster o asiento elevador con cinturón de seguridad de tres puntas
Entre 6 y 11 años o desde 22 kg. a 36 kg.	SRI tipo booster o asiento elevador con cinturón de seguridad de tres puntas
Niños a partir de 12 años y adolescentes hasta 18 años que midan menos de 1,50 m.	SRI tipo booster o asiento elevador con cinturón de seguridad de tres puntas
Niños y adolescentes a partir de los 12 años y hasta 18 años que midan más de 1,50 m.	Cinturón de seguridad

Como puede observarse en la tabla anterior, los niños y adolescentes a partir de los 12 años de edad y hasta los 18 años que midan más de 1.50 metros deben usar cinturón de seguridad (art. 7 del Anexo I del Decreto 81/2014).

A nivel sub nacional, el Digesto Departamental de Montevideo (art. R.523.12.1.) establece, para el transporte de escolares, que "(...) El traslado de menores de 3 años deberá realizarse en sillas de sistema de retención infantil o "Sillas para niños"; las que deberán cumplir con normas técnicas internacionalmente admitidas".

Adicionalmente, corresponde mencionar que el art. 31 de la Ley Nº 18.191 establece la obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad, tanto en la circulación en vías urbanas como en interurbanas, para el conductor y pasajeros, incluyendo todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar.

El siguiente cuadro resume la situación sobre obligatoriedad de SRI en Uruguay a nivel nacional



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Ítem	Características legislación sobre SRI (a nivel nacional)
Alcance de Obligatoriedad	Nacional
Edad	De 0 a 12 años y hasta 18 años si estatura es menor que 1.50 metros
Altura	Menos de 1.50 metros

Norma técnica

En Uruguay es obligatorio que los SRI cumplan con la norma técnica FMVSS 213 o las prescripciones técnicas del Reglamento de Naciones Unidas UNECE R44, y hasta tanto no exista una norma Mercosur en la región, se admiten también aquellos SRI fabricados bajo norma brasilera ABNT 14.400 y su reglamento de evaluación de conformidad para dispositivos de retención infantil INMETRO "Portuaria N°38" (arts. 11 y 12 del Anexo I del Decreto N°81/2014).

Corresponde mencionar que el Uruguay, dado el tratamiento reciente a nivel legal en relación a la incorporación de elementos de seguridad asociados al tránsito y los requerimientos que dicha materia exige, ha determinado que aún no se encuentra en condiciones de establecer normativa técnica propia, por lo cual adoptará normas técnicas internacionalmente reconocidas.

Fiscalización

En la práctica, y dada la reciente aprobación del Decreto N° 81/2014, aún no se ha implementado la fiscalización del uso de SRI, si bien se encuentra comprendida dentro de los controles y fiscalización a que refieren los art. 65 y 66 del citado decreto.

En tal sentido, se establece que las infracciones que deriven de la Ley N° 19.061 serán aplicadas por las autoridades competentes de conformidad con el alcance, los procedimientos, clases de sanciones y valores de multas que las normas correspondientes establecen de acuerdo a su jurisdicción, sin perjuicio de las sanciones que el propio Decreto establece y las responsabilidades civiles y penales que derivarán de la aplicación de la citada Ley (art. 65, Decreto N° 81/2014).

Así, el art. 66 del mencionado Decreto establece que a partir de la aprobación del mismo (3/4/2014) y hasta un plazo máximo de 18 meses, las autoridades competentes para la vigilancia del tránsito en vía pública, realizarán los controles y fiscalización de las normas derivadas del mismo mediante la aplicación de **observaciones verbales, escritas o sanciones pecuniarias**.

El citado Decreto fija valores de multas para las siguientes situaciones: "Niño de hasta 12 años en asiento delantero" y "Niño sin SRI" (arts. 68. 1 y 68.3).

Otros aspectos a destacar de la presente sub dimensión son:

- Los inspectores (fiscalizadores) cuentan parcialmente con capacitación en materia de SRI. Esta capacitación ha sido brindada por la Fundación Gonzalo Rodríguez, a través de charlas a fiscalizadores en materia de Seguridad Vial Infantil, con énfasis en Sistemas de Retención Infantil y Transporte Escolar.
- En los manuales de conducción, a efectos de obtener la libreta de conducir, existe mención expresa a los SRI⁵⁰.

Órgano regulador de Seguridad Vial

Organismo coordinador/asesor de Seguridad Vial

- Nombre: Unidad Nacional de Seguridad Vial
- Rol: Organismo asesor, regulador y coordinador
- Dependencia: Órgano dependiente de la Presidencia de la República
- Alcance jurisdiccional: Nacional

Otros organismos reguladores de Seguridad Vial

El Ministerio de Transportes y Obras Públicas (ámbito nacional), el Ministerio del Interior (a través de la Policía Caminera y la Policía de Tránsito), las Intendencias (ámbito departamental) y Alcaldías Municipales (ámbito municipal) participan de la regulación de la seguridad vial en Uruguay.

3.5.2. Mercado

Accesibilidad

Disponibilidad de marcas y modelos

Del análisis de la información recolectada en cuanto a la dimensión Mercado, surge que:

- Ningún informante calificado especificó el modelo del SRI.
- Se evidencia que se presentan múltiples opciones de marcas y modelos al público.

50 A modo de ejemplo: http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/articulo/guia_para_la_conduccion_segura_1.pdf
<http://durazno.gub.uy/portal/index.php/actualidad/538-manual-de-seguridad-vial-y-senales-de-transito>

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Disponibilidad por grupos

Se comercializan todos los Grupos de SRI (0, 0+, I, II y III) o rangos de pesos del niño.

La comercialización se realiza tanto en establecimientos a pie de calle como online.

Disponibilidad por norma técnica

- Se comercializan en el país SRI que cumplen con alguna de las siguientes normas: ECE R44/04, FMVSS 213 y ABNT 14.400. También se comercializan SRI que no cumplen con normas técnicas internacionalmente reconocidas, si bien el porcentaje es bajo a nivel de nuevos SRI.
- Se encuentra disponible en el país una lista de marcas y modelos de SRI⁵¹ comercializados en el mercado que cumplen con norma técnica internacionalmente reconocida y son recomendados por la Sociedad Uruguaya de Pediatría y la Fundación Gonzalo Rodríguez.

Costos

En general, existe disparidad y variabilidad entre la diferente información de precios (por marca y modelo de SRI) disponible al público en forma online, así como entre los rangos de precios informados por los informantes calificados, lo cual dificulta categorizar cada grupo en un rango predefinido de precios. Aún así, es posible extraer las siguientes conclusiones⁵²:

- Los precios de los SRI para los Grupo 0, 0+, I, se encuentran básicamente en los rangos de <USD 100 y USD 101-300.
- Los precios de los SRI del Grupo II se ubican promediamente en el rango USD 101-300
- Los precios de los SRI del Grupo III se ubican promediamente en el rango < USD 100.

Los precios son mayores en el caso de los SRI que abarcan varios grupos, pudiendo superar los USD 500.

Producción

Uruguay no es fabricante de SRI, siendo importados todos los SRI que se comercializan en el mercado.

51 <http://www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/plan-edu-car/sillas-para-ninos-sri/lista-de-marcas-modelos-sup>

52 Tipo de cambio utilizado: UYU 21,519 por 1 USD (4/12/2013)

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

Importación

Tal como se mencionó anteriormente, Uruguay es importador de SRI, proviniendo éstos de países tales como Estados Unidos, Brasil, España, Italia, Francia y República Popular de China.

3.5.3. Información

Estadísticas

Siniestralidad Vial Infantil

- *Clasificación de siniestro:* leve, grave, fatal (a nivel policial); las aseguradoras colectan información sobre los siniestros aún solo implican daños materiales, pero estos no figuran en informes UNASEV. De este modo, la cantidad de siniestros reportada es considerando aquellos eventos en los cuales hay al menos un lesionado.
- *Información sobre las víctimas:* tanto para lesionados como para fallecidos, se emplea la definición de los 30 días desde la ocurrencia del siniestro; segregación por edad, sexo, rol, tipo vía y cruzamientos de alguna de estas variables.
- *Observación de uso:* no existen informes a nivel oficial (gubernamental) sobre el uso de sistemas de seguridad pasiva (ni cinturón de seguridad, ni SRI).
- *Existencia de formulario único para recolección de datos de un siniestro:* sí ("Formulario de Actuación Policial", del Ministerio del Interior). Este formulario incluye un campo que releva si el siniestrado utilizaba un Sistema de Retención Infantil⁵³.
- *Órgano encargado de recolectar la información primaria ante un siniestro vial:* Ministerio del Interior a través de sus cuerpos policiales.

Información estadística

- *Puntaje total:* 16/28 (57% del máximo puntaje)
- *Características de la información estadística:* Se resumen a continuación los aspectos positivos y negativos de la información estadística a nivel del país:

Información estadística	
A favor	La información está sistematizada y es accesible desde agencia líder (UNASEV, a través del sistema SINATRAN ⁵⁴), se proporciona el Riesgo Sanitario general para permitir comparaciones, usa definición concreta (30 días) para lesionados y fallecidos, existe un glosario de términos explícito.

53 Ver Anexo D.1.

54 <http://unasev.gub.uy/inicio/sinatron/>

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

En contra	No se reporta el Riesgo de Salud en ningún caso ni el Riesgo de Tránsito para subpoblaciones por edad (por ejemplo, para menores de 14 años), no hay estadísticas oficiales sobre el uso de sistemas de seguridad pasiva (SRI/ Cinturones de Seguridad), no se reporta el Riesgo de Tránsito en ningún caso, principalmente por problemas con registro automotor a nivel nacional.
-----------	--

Organización civil

Existencia de ONGs enfocadas en Seguridad Vial Infantil (SVI): si bien existen varias instituciones enfocadas en Seguridad Vial en general, tan solo una de ellas está suficientemente enfocada y es activa en Seguridad Vial Infantil. En concreto, se trata de la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR)⁵⁵.

Estudios sobre el uso de SRI realizados por ONGs: La FGR ha realizado estudios sobre el uso de SRI⁵⁶, en aras de conocer las condiciones generales en que viajan los pasajeros de 0 a 14 años.

Campañas de uso de SRI: La FGR ha realizado y realiza numerosas campañas de bien público en relación al uso de SRI⁵⁷. A modo de ejemplo:



Spot TV – Campaña Usar Silla es Ley
<https://www.youtube.com/watch?v=8sJoo7M7mdg>



Campaña Usá Silla. Viaja Seguro. Llega Seguro

Capacitación en instalación de SRI: La FGR realiza cursos de capacitación en instalación de SRI. En particular, en Noviembre de 2012 la FGR realizó un curso en Seguridad del Niño Pasajero en Montevideo, Uruguay, con participantes de Argentina, Brasil, Chile, México y Uruguay.

55 <http://www.gonzalorodriguez.org/>

56 <http://www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/plan-edu-car/investigacion/estudios-de-la-fgr>

57 <http://www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/plan-edu-car/material-de-consulta/otros>

3. ANÁLISIS / RESULTADOS

3.6. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

En general, los cinco países participantes presentan muy buenos niveles informativos sobre las características sociodemográficas y económicas, ya que de un modo u otro existen compromisos claros de cumplir con tratados internacionales, pues éstos son rigurosos en los aspectos relacionados con este tipo de información. Con las cifras de transporte en general, y de siniestralidad vial por su parte, no ocurre lo mismo. Hay claras disparidades, siendo Paraguay en primer término y Perú después, los que más necesitan mejorar tanto la calidad como la cantidad de estadísticas en este sentido, comenzando por la sistematización y posicionamiento de la agencia líder en el caso de Paraguay, y de una mayor disponibilidad de cifras específicas en el caso peruano.

En todos los casos, las estadísticas de siniestralidad vial son recolectadas en primera instancia por Policía (nacional, provincial o municipal), para luego seguir otros caminos. Esto constituye una ventaja, ya que según juicio de expertos (IR-TAD-OISEVI) los cuerpos policiales son por distintos motivos -que van desde la presencia luego de la ocurrencia de un siniestro hasta el nivel de generalización de la información obtenida- los más adecuados para ser el primer eslabón en la cadena informativa.

Las estadísticas de siniestralidad oficiales dan detalle en prácticamente todos los casos sobre solamente los resultados del siniestro, no así sobre otros dos componentes muy importantes: los procesos que derivaron en el siniestro, y el contexto, ya sea climático, de infraestructura u otros.

Como suele ocurrir en otras partes del mundo, las definiciones de "severidad" para cada siniestro difieren país a país. Si bien presentan similitudes, la gran diferencia es en el tiempo de exposición que se define en cada país de modo oficial. Uruguay y Chile son, respectivamente, los que declaran inequívocamente la definición de fallecido con un tiempo concreto (30 días y 24 horas tras el siniestro, respectivamente). El resto de los países que forman parte del presente informe no dejan en claro esta cuestión en la información disponible al público, o bien se centran en el siniestro en sí y no en las personas damnificadas.

La información específica para subpoblaciones de interés sigue siendo el punto débil en todos los países, en particular si se busca desglosar qué ocurre por edad, sexo y/o rol del siniestrado. Estos datos figuran solamente a nivel global, no así para un grupo de edad específico, como es el caso de los niños de 0-14 años. Chile es el único país que permite llegar a conocer esta realidad con mayor detalle.



3. ANÁLISIS / RESULTADOS

3.7. CUADROS RESUMEN POR PAÍS

Cuadro Resumen Dimensión Legislación					
	Argentina	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Políticas impositivas	No	No	No	No	No
Políticas arancelarias	No	No	No	No	No
Políticas comerciales	No	No	No	No	Sí
Obligatoriedad Nacional de SRI	No*	Sí	No*	No	Sí
Obligatoriedad Nacional de Norma Técnica	No**	No	No	No	Sí
Fiscalización	- ***	Sí	No	No	No

*Si bien existe legislación nacional, no todas las provincias argentinas han adherido a ella.

** Existe obligación a nivel subnacional para determinadas Provincias o Municipalidades.

*** Respuestas contradictorias.

Cuadro Resumen Dimensión Mercado					
	Argentina	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Disponibilidad de marcas y modelos	Varias marcas y modelos	Varias marcas y modelos	Varias marcas y modelos	Varias marcas y modelos	Varias marcas y modelos
Disponibilidad por Grupo	5 Grupos	5 Grupos	5 Grupos	5 Grupos	5 Grupos
Disponibilidad por Norma Técnica	ECE R44 FMVSS 213 IRAM 3680	ECE R44/04 FMVSS 213 Normas chilenas	ECE R44	ECE R44 FMVSS 213	ECE R44 FMVSS 213 ABNT 14400
Costos – Ranking (*)	5	1	4	2	3
Importación	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Producción nacional	Sí	No	No	No	No

(*) Categorizados de 1 a 5, de menor a mayor costo.

Cuadro Resumen Dimensión Información					
	Argentina	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Estadísticas Seguridad Vial Infantil	Ver tabla en 3.1.3	Ver tabla en 3.2.3	Ver tabla en 3.3.3	Ver tabla en 3.4.3	Ver tabla en 3.5.3
ONGs enfocadas en SVI	-	-	-	-	Fundación Gonzalo Rodríguez
Estudios sobre uso de SRI	Sí	Sí	No	No	Sí
Campañas uso de SRI	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Capacitación instalación de SRI	No	No	No	No	Sí

4. CINTURONES DE SEGURIDAD Y SISTEMAS ISOFIX Y LATCH EN LAC

La instalación segura de los Sistemas de Retención Infantil requiere, entre otros aspectos, que los vehículos estén adecuadamente equipados para ello y que sean seguros. Ante la falta de datos iniciales, en 2008/2009 la FGR trabajó en la generación de estudios estadísticos propios que arrojaron, entre otros resultados, que en Uruguay, de la muestra seleccionada:

- el 80% de los modelos de vehículos Cero KM⁵⁸ no estaban equipados (ver sección 1.2) para transportar niños en forma segura, mucho menos los usados.
- el 85% de los cinturones de seguridad no indicaba cumplir con ninguna norma técnica reconocida⁵⁹.
- el 67% de los nuevos vehículos y el 94% de los vehículos usados no venían equipados con sistemas ISOFIX ni LATCH (ver apartado 4.1).
- el 80% de los vehículos nuevos y el 98,5% de los vehículos usados no estaban equipados con anclajes superiores para SRI.

Respecto a estadísticas más recientes, se pudo saber que:

- En 2009, se estimó que entre el 1 y el 5% de los vehículos en circulación en la ciudad de Montevideo (Uruguay) con menos de 20 años de antigüedad tenían algún sistema de anclaje específico (tanto LATCH como ISOFIX)⁶⁰.
- Del total de vehículos Cero KM vendidos en 2012 en Uruguay, solo el 16% contaban con anclaje ISOFIX para sillas infantiles⁶¹.
- Para otros países no se han encontrado referencias similares en internet; los únicos análisis comparativo encontrados refieren a la seguridad ofrecida por las sillas y/o los vehículos cero kilómetro⁶², aunque uno de ellos no corresponde a América Latina⁶³.

Corresponde mencionar que las situaciones anteriores son representativas de la región LAC.

58 De una investigación realizada sobre el 93% del mercado de autos nuevos.

59 El Decreto 206/010 del año 2010 (reglamentario de la Ley 18.191) estableció la obligatoriedad de que los cinturones cumplan con norma técnica internacional (UNECE16).

60 *Manual de Buenas Prácticas. Cómo Abordar la Seguridad de los Niños Como Pasajeros de Vehículos*. Fundación Gonzalo Rodríguez.2010.

61 <http://www.autoblog.com.uy/2013/07/solo-un-16-de-los-0km-vendidos-en.html> en base a datos de El Observador obtenidos gracias a la consultora AutoData (sitio <http://www.autodata.com.uy/gaficas-actualizadas/item-3/Infonews/infonews.htm>).

62 <http://www.latinnacap.com/data/descargas/latin-ncap-prensa-27-nov.pdf>

63 FUNDACIÓN MAPFRE. <http://www.seguridadvialinfantil.org/ensayos-y-pruebas/resultados-de-los-ensayos>



4. CINTURONES DE SEGURIDAD Y SISTEMAS ISOFIX Y LATCH EN LAC

De acuerdo a un estudio realizado por FUNDACIÓN MAPFRE (“Informes sobre Seguridad Pasiva y Activa (ISPA) de Vehículos en Argentina, Brasil, Chile y México”⁶⁴) las tasas de instalación del sistema ISOFIX en los vehículos nuevos vendidos en el año 2012 son muy variables, oscilando en los países analizados (Argentina, Brasil, Chile y México) entre el 12% aproximadamente y el 55%. El país con menor tasa de instalación del sistema ISOFIX es Brasil, mientras que Chile (seguido muy de cerca por México) es el país con mayor tasa de instalación”, tal como se muestra a continuación:

	Porcentaje de vehículos nuevos vendidos en el año 2012 que disponen como equipamiento de serie de sistemas ISOFIX
Argentina	19,2%
Brasil	11,8%
Chile	54,9%
México	50,9%

En cuanto a legislación existente en la materia, Argentina ha fijado por Ley Nacional que desde el 1° de enero del 2013, todos los autos nuevos deberán incorporar al menos un anclaje rígido (ISOFIX, LATCH u otro) para sillas infantiles en las plazas traseras, o cinturones de tres puntos en todas las plazas contiguas a las puertas. Para 2016, la incorporación de al menos un anclaje rígido (ISOFIX, LATCH u otro) será obligatorio para todos los modelos⁶⁵.

Sin embargo, de acuerdo a un informante calificado, aún cuando la disposición se encuentra vigente, no es posible asegurar que se esté cumpliendo en su totalidad

Por otro lado, en Febrero 2014 se difundió la redacción de un decreto en Chile⁶⁶ (aprobado, en vías de publicación⁶⁷) que obliga a que los vehículos de menos de 2.700 kg cuenten con sistemas ISOFIX o LATCH, y el cual entraría en vigencia en un plazo de 36 meses de su publicación en el Diario Oficial.

El Decreto N° 81/2014, reglamentario de la Ley N° 19,061, en el artículo 18 de su Anexo I, establece que a partir de los 48 meses de aprobada la reglamentación, los vehículos 0 kilómetros propulsados a motor de cuatro o más ruedas de ciertas categorías que posean por lo menos una fila de asientos traseros, deberán contar para comercialización por lo menos en la plaza derecha de la fila trasera de asientos, con un sistema de anclaje rígido (ISOFIX, LATCH u otro) que permita la colocación de un elemento de retención infantil.

Finalmente, pese a que Brasil no forma parte del presente estudio, al ser uno de los principales proveedores de autos para la región, cabe mencionar que INMETRO, organismo certificador de Brasil, definió y difundió en Enero 2014 las reglas para la certificación obligatoria de sistemas de retención infantil que utilizan el

64 Ver anexo C.1.

65 <http://autoblog.com.ar/2011/06/ampliaron-las-medidas-de-seguridad-obligatorias-para-los-autos-0km/>

66 <http://www.conaset.cl/archivos/2961.html>

67 Al 12/03/2014

4. CINTURONES DE SEGURIDAD Y SISTEMAS ISOFIX Y LATCH EN LAC

sistema ISOFIX y se comercializan en dicho país⁶⁸.

No se ha reportado más información al respecto desde otros países de América Latina al cierre de este documento.

4.1. SISTEMA ISOFIX

El sistema ISOFIX (norma europea) prevé dos anclajes (componentes) inferiores en la posición trasera del vehículo, con agarres rígidos desde el SRI que se conectan a dichos anclajes, así como un tercer punto de sujeción (que puede ser bien un tercer anclaje superior o bien una pata de apoyo inferior).

El Programa Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a todos los gobiernos, fabricantes de autos y distribuidores de la región a fomentar la utilización de Sistemas de Retención Infantil ISOFIX acorde con la regulación ECE R44 de las Naciones Unidas y volver obligatoria la implementación de anclajes ISOFIX en los vehículos según lo dispuesto por las regulaciones de las Naciones Unidas⁶⁹.



Ilustración del sistema ISOFIX

4.2. SISTEMA LATCH

Por su parte, el LATCH (norma norteamericana) tiene dos agarres flexibles (similares a un cinturón) y cuenta con anclaje superior, que puede ir enganchado a la parte trasera del asiento o bien a la parte superior del marco de la luneta.



Ilustración del sistema LATCH

68 https://www.inmetro.gov.br/noticias/verNoticia.asp?seq_noticia=3550

69 www.latinnacap.com

5. CONSIDERACIONES FINALES

5. CONSIDERACIONES FINALES

5.1. CONCLUSIONES

Los cinco países estudiados presentan situaciones dispares en cuanto a la viabilidad en el mediano plazo para la obligatoriedad del uso de SRI, siendo posible afirmar, basándose en datos de otros estudios⁷⁰, que este hecho resulta representativo de lo que sucede en los diferentes países que conforman la región LAC.

Las diferencias más notorias entre los países estudiados se dan a nivel de las dimensiones Legislación e Información, no así en la dimensión Mercado ya que todos ellos cuentan con disponibilidad de marcas y modelos que cumplen al menos con una norma técnica internacionalmente reconocida, con costos de SRI que abarcan un amplio espectro de opciones, si bien Chile presenta los menores precios, seguido de cerca por Perú, y siendo Argentina el que presenta los SRI más caros de los cinco países bajo estudio.

Uruguay es el país que mejor resultó puntuado a nivel total (124 puntos), lo cual evidencia la mayor viabilidad en el mediano plazo de implementar el uso de SRI en forma obligatoria y con condiciones que representan buenas prácticas a nivel internacional. Lo anterior, se encuentra principalmente explicado, no sólo por las disposiciones y aspectos técnicos establecidos por la Ley N° 19.061 de diciembre de 2012 que hace obligatorio el uso de SRI a nivel nacional⁷¹ y su decreto reglamentario (Decreto N° 81/014), sino también por: a) información estadística sistematizada y accesible; b) la existencia de estudios realizados por la organización civil respecto al uso de SRI; c) la capacitación (si bien parcial) de actores involucrados en la temática (incluyendo fiscalizadores); d) la disponibilidad de listado de modelos y marcas de SRI presentes en el mercado que cumplen con alguna norma técnica internacionalmente reconocida; e) las campañas de bien público; y f) un activo trabajo de la organización civil (en particular, de la Fundación Gonzalo Rodríguez) en materia de Seguridad Vial Infantil. Corresponde resaltar que aun existiendo una ley con adecuados aspectos técnicos resulta necesaria su fiscalización, así como la educación y concientización, para que la medida resulte efectiva.

En contraposición, Paraguay es el país que menor puntaje obtuvo (64 puntos), seguido por Perú (76 puntos) y siendo la diferencia entre ambos países debida básicamente a la disponibilidad y calidad de la información estadística y a los precios de los SRI en cada mercado, así como a la legislación existente (Perú no cuenta con normativa a ningún nivel referente al uso obligatorio de SRI). Ambos países cuentan con numerosas situaciones que deben ser sorteadas para que el uso de SRI sea obligatorio, incluyendo el correspondiente cambio cultural frente a una práctica que hasta el momento no se encuentra reglamentada (con excepción de la Municipalidad de Asunción) ni difundida, más aún considerando que la normativa peruana habilita a llevar a los niños en brazos en los asientos traseros de los vehículos.

70 *Asientos de Seguridad para Niños, Situación en Iberoamérica y el Caribe*. FUNDACIÓN MAPFRE. Marzo 2013/Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013. Organización Mundial de la Salud (OMS). 2013

71 Población sujeta al uso, exigencia de cumplimiento de normativa técnica.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Por su parte, Argentina y Chile obtuvieron puntajes que los ubican en una situación más cercana a Uruguay (95 y 106 puntos respectivamente), alejados de los extremos dados por Perú y Paraguay. En particular, corresponde mencionar que tanto Argentina como Chile cuentan con normativa que establece el uso obligatorio de SRI para los menores de 4 años, aunque en Argentina⁷² es preciso que todas las provincias adhieran a la legislación nacional. Tanto en Argentina como en Chile es necesario que las reglamentaciones amplíen la población objetivo sujeta a la obligatoriedad de uso de SRI e incorporen otros aspectos técnicos recomendados. Asimismo, se destaca la calidad de la información estadística que presenta Chile, cuyo puntaje supera al resto de los países estudiados⁷³.

Se presentan a continuación algunos aspectos que resulta significativo resaltar:

- En cuanto a la legislación, se detectó a través del estudio diferencias que pueden darse entre normativa a nivel nacional y normativa a nivel sub nacional (departamental, provincial o municipal) dentro de un mismo país (principalmente en Argentina y Paraguay), no siendo ésta uniforme para todos los habitantes. Incluso las disposiciones provinciales pueden ser más amplias (abarcativas) que las nacionales (ej. Córdoba, en Argentina).
- Se observó en algunos países que las respuestas sobre la existencia de legislación sobre SRI no coincide con los resultados que arrojó el análisis legislativo. Por ejemplo, en el análisis de la legislación vinculada a seguridad vial se encontraron normativas o artículos de leyes que regulan el uso de SRI que no fueron mencionadas en el cuestionario. Puede que esto se deba a un problema en la difusión de esta información o a escasa trascendencia de la temática a nivel nacional.
- Con excepción de Chile, en los demás países no existe actualmente fiscalización del uso o correcto uso de SRI, con lo cual no se logra el efecto deseado de las leyes, decretos, resoluciones u ordenanzas existentes.
- No existe en ninguno de los países políticas impositivas (ej. exoneración de impuestos) o arancelarias (ej. exoneración de aranceles para productos importados) que favorezcan la accesibilidad de SRI en términos de costos.
- Todos los países objeto de este estudio cuentan con un organismo nacional de seguridad vial, si bien los roles y potestades en cada país varían.
- Los formularios para la recolección de datos de un siniestro vial son diferentes por país, lo cual dificulta la comparabilidad de dichos datos. Asimismo, no todos los formularios relevan si el niño siniestrado viajaba utilizando un Sistema de Retención Infantil.
- Existen distintas definiciones de fallecidos (24 horas, 30 días, etc.) en los diferentes países, siendo necesario disponer de una definición en común en la región.

72 Obligatorio dada por vía de decreto nacional reglamentario de ley nacional.

73 En base a la metodología definida (sección 2.3.4.1)



5. CONSIDERACIONES FINALES

- En prácticamente todos los países coexisten al menos dos normas técnicas internacionalmente reconocidas identificables en los SRI disponibles en el mercado: ECE R44 (norma europea) y FMVSS 213 (norma norteamericana).
- Con respecto a las cifras de transporte en general, y de siniestralidad vial por su parte, hay claras disparidades, siendo Paraguay en primer término y Perú después los que necesitan mejorar tanto la calidad como la cantidad de estadísticas en este sentido, comenzando por la sistematización y posicionamiento de la agencia líder en el caso de Paraguay, y de una mayor disponibilidad de cifras específicas en el caso peruano.
- La información específica para subpoblaciones de interés sigue siendo el punto débil en todos los países, en particular si se busca desglosar qué ocurre por edad, sexo y/o rol del siniestrado. Estos datos figuran solamente a nivel global, no así para un grupo de edad específico, como es el caso de los niños de 0-14 años. Chile es el único país que permite llegar a conocer esta realidad con mayor detalle.
- Respecto al rol de las ONGs en la discusión sobre la Seguridad Vial Infantil, sólo en Uruguay existe una organización de la sociedad civil que se focaliza en Seguridad Vial Infantil (Fundación Gonzalo Rodríguez). Fundación MAPFRE, aun no siendo una ONG, también ha prestado especial atención en los últimos años al uso de SRI en la región. Algunas de las organizaciones presentes en los países han trazado campañas en los últimos años, pero el tema que aún necesita desarrollo específico es, justamente, mayor difusión, educación y posibilidad de capacitación a nivel profesional y particular sobre la instalación correcta de sistemas de retención infantil en vehículos.
- Si bien en algunos de los países bajo estudio existen iniciativas para exigir que los vehículos cuenten con al menos un anclaje rígido (ISOFIX, LATCH u otro), como es el caso de Argentina (vigente), Chile (en vías de aprobación) y Uruguay (en vías de aprobación), aún cuando la disposición se encuentre vigente, no es posible asegurar que se esté cumpliendo en su totalidad. Ello es una muestra de que, la legislación por sí sola y sin control no garantiza efectividad.

La gran mayoría de los adultos que fallecen (fallecerán) prematuramente o resultan con lesiones por siniestros que podrán dificultarles el desarrollo de una vida normal, fueron (serán) niños que en su momento no tuvieron (tendrán) la correcta formación en los riesgos y prácticas seguras en el tránsito. Es por ello que resulta de vital importancia abordar la temática de Siniestralidad Vial Infantil e incorporarla en la agenda pública con base en la prevención.

5.2. NIVELES DE ACCIÓN

5.2.1. Legislación modelo

En base a lo establecido en la sección 2.3.5.2. y a efectos de proceder a efectuar recomendaciones, se presenta a continuación, en forma resumida, las disposiciones mínimas que debería contener la legislación modelo para la región LAC:



5. CONSIDERACIONES FINALES

- Los niños desde que nacen hasta los 12 años deben viajar en el asiento trasero de los vehículos particulares, taxis y vehículos de alquiler.
- Los niños desde que nacen hasta los 12 años y con estatura menor a 150 cm deben viajar usando un SRI adecuado a su peso y altura
- Los SRI deben cumplir con norma técnica internacionalmente reconocida.
- En el caso de los niños menores de 1 año de edad o con que pesen menos de 10 kg, debe ser obligatorio el uso de SRI orientado hacia atrás.
- El uso de SRI debe ser obligatorio en el Transporte de Escolares para menores de 3 años.
- Deben existir disposiciones y recomendaciones técnicas, en relación a la instalación y uso de los SRI.

5.2.2. Niveles de acción por Dimensión

En virtud de los hallazgos de la investigación realizada, se efectúan las siguientes recomendaciones, con el convencimiento que la implementación de las mismas contribuirá a garantizar la viabilidad del uso obligatorio de SRI en los países objeto de estudio, a la vez que servirá de marco de acción para el resto de los países de la región LAC:

a. A nivel de Legislación:

- Legislar a nivel nacional disponiendo la obligatoriedad del uso de SRI en base a buenas prácticas reconocidas a nivel internacional, principalmente en cuanto a población sujeta a la obligación (peso, altura, edad) y cumplimiento de norma técnica internacionalmente reconocida.
- Implementar estrategias de fiscalización del uso y correcto uso de SRI, con las correspondientes sanciones ante su incumplimiento.
- Capacitar a los fiscalizadores en las mejores prácticas de selección, instalación y uso de SRI, de forma que la fiscalización sea adecuada.
- Establecer controles aduaneros y comerciales que garanticen el ingreso al mercado y comercialización de SRI que cumplan con norma técnica internacionalmente aceptada. De existir fabricación nacional, deben implementarse controles en la producción.
- Controlar los SRI que se comercializan en el mercado, en cuanto a su cumplimiento con las normas técnicas exigidas.
- Definir claramente el organismo encargado de controlar que los SRI cumplan con norma técnica admitida, y sus roles, estableciendo asimismo sanciones por incumplimiento.



5. CONSIDERACIONES FINALES

- Incluir en los manuales de conducción, cursos y pruebas para obtener la libreta de conducción la temática de Seguridad Vial Infantil y particularmente de SRI.
- Incorporar como parte importante de la agenda de prevención de los órganos nacionales de seguridad vial la temática de Seguridad Vial Infantil: la gran mayoría de los adultos que están falleciendo o resultan con lesiones por siniestros hoy en día fueron niños que en su momento no tuvieron la correcta formación en los riesgos y prácticas seguras en el tránsito.

b. A nivel de Mercado:

- Introducir mecanismos impositivos, arancelarios o aduaneros que democratizen el acceso a la compra de SRI que cumplen con normativa técnica internacionalmente reconocida, fomentando de esta forma su uso.

Las normas técnicas internacionalmente reconocidas son normas aprobadas y avaladas a nivel internacional por organismos internacionales (como las Naciones Unidas) u organismos de probada trayectoria, y consensuadas a nivel global. Resultan más desarrolladas e integrales que las normas nacionales, y se sustentan en numerosos estudios sobre la temática. Asimismo, el adoptar una norma técnica internacionalmente reconocida permite a los países reducir los costos de desarrollo e implementación que tendría el desarrollo de una normativa propia.

- Publicar una lista de modelos y marcas de SRI que cumplen con norma técnica admitida y se comercializan en el país, disponible para el público.
- Publicar información sobre aquellos SRI que hayan sido internacionalmente retirados de los mercados de los cuales provienen (por ejemplo, debido a llamadas a revisión o Recalls), tal como realiza la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) de los Estados Unidos⁷⁴

c. A nivel de Información:

- Establecer formularios estándar a nivel de la región que releven el dato de la forma en que viajaban los niños (suelos, con SRI, con cinturón de seguridad, en brazos, en asiento delantero, en asiento trasero, etc.). El contar con y poder analizar estos datos permitirá conocer cuál es la situación en un momento particular y en qué aspectos se debe hacer foco.
- Adoptar definiciones estadísticas comunes para todos los países de la región (tales como la definición de fallecidos). A modo de ejemplo, se ha observado que cada país toma la(s) definición(ones) de qué es una persona fallecida con criterios disímiles (ya sea en el acto, durante las primeras 24 horas de ocurrido el siniestro o dentro de los 30 días del



5. CONSIDERACIONES FINALES

suceso). Cabe destacar que Uruguay en su informe de siniestralidad de 2012 muestra la incidencia de la cantidad de fallecidos según se use cualquiera de las tres posibles definiciones⁷⁵. Es importante que los países de la región acuerden utilizar definiciones comunes y, en lo posible, que se considere la definición de fallecido hasta 30 días de la ocurrencia del siniestro, para ajustarse a los Pilares 1 (Gestión de la Seguridad Vial) y 2 (Vías de Tránsito y Movilidad más seguras) definidos para la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), y así permitir no solo conocer mejor la respuesta tras los siniestros, sino también poder comparar a nivel internacional las cifras obtenidas.

- Complementar la información recolectada en primera instancia por Policía en el momento del siniestro vial con información proveniente de fuentes sanitarias (hospitales) para completar la trazabilidad del fenómeno.
- Efectuar observaciones de uso de SRI a nivel oficial (gubernamental) que permitan diagnosticar la situación y actuar en consecuencia.
- Realizar campañas de bien público que informen y concienticen sobre los riesgos a que se ven expuestos los niños como usuarios vulnerables en el tránsito y el uso de SRI.
- Educar y capacitar a actores del gobierno, fiscalizadores y a la población en general sobre el uso y correcto uso de SRI.

5.2.3. Niveles de acción por país

Además de los aspectos generales mencionados, en particular y a nivel de país, se recomienda principalmente hacer foco en los siguientes aspectos para lograr una adecuada implementación de la obligatoriedad de uso de los SRI en el mediano plazo (países ordenados en función de la puntuación obtenida):

- Uruguay (124 puntos)
 - a. Fiscalizar el cumplimiento de la legislación vigente.
 - b. Capacitar a los fiscalizadores en el uso y correcto uso de SRI.
 - c. Realizar campañas que difundan la normativa y el uso de SRI.
 - d. Mejorar la calidad y disponibilidad de la información estadística en relación al rango etario de 0 a 14 años.

⁷⁵ http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/cf0a02804fc6a03cb2d3f7deba2def97/InformeSiniestralidadVialUruguay_2012.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=cf0a02804fc6a03cb2d3f7deba2def97; ponerla como llamada o nota al pie).



5. CONSIDERACIONES FINALES

- Chile (106 puntos)
 - a. Adecuar la normativa nacional ampliando el rango etario y altura de la población objetivo sujeta al uso obligatorio de SRI, así como la/s norma/s técnica/s internacionalmente aceptada/s con la cual deben cumplir los SRI y demás aspectos técnicos recomendados, tomando en consideración la situación modelo definida para el presente informe.
 - b. Capacitar a los fiscalizadores en el uso y correcto uso de SRI.
 - c. Incrementar las campañas de difusión del uso de SRI

- Argentina (95 puntos)
 - a. Adecuar y compatibilizar la normativa nacional y provincial ampliando el rango etario y altura de la población objetivo sujeta al uso obligatorio de SRI, así como la/s norma/s técnica/s internacionalmente aceptada/s con la cual deben cumplir los SRI y demás aspectos técnicos recomendados, tomando en consideración la situación modelo definida para el presente informe.
 - b. Lograr la adhesión de las provincias que conforman la República Argentina⁷⁶ a la normativa nacional.
 - c. Fiscalizar el cumplimiento de la legislación vigente.
 - d. Capacitar a los fiscalizadores en el uso y correcto uso de SRI.
 - e. Incrementar las campañas de difusión del uso de SRI.
 - f. Mejorar la calidad y disponibilidad de la información estadística.

- Perú (76 puntos)
 - a. Establecer una normativa a nivel nacional que obligue al uso de SRI tomando en consideración los aspectos (población objetivo, normativa técnica, etc.) de la situación modelo definida para el presente informe.
 - b. Fiscalizar el cumplimiento de la normativa una vez aprobada.
 - c. Capacitar a los fiscalizadores en el uso y correcto uso de SRI.
 - d. Realizar campañas que difundan la normativa (una vez aprobada) y el uso de SRI.



5. CONSIDERACIONES FINALES

- e. Realizar una observación sobre el uso de SRI a nivel nacional.
 - f. Mejorar la calidad y disponibilidad de la información estadística.
- Paraguay (64 puntos)
 - a. Aprobar una Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.
 - b. Establecer una normativa a nivel nacional que obligue al uso de SRI tomando en consideración los aspectos (población objetivo, normativa técnica, etc.) de la situación modelo definida para el presente informe.
 - c. Fiscalizar el cumplimiento de la normativa una vez aprobada.
 - d. Capacitar a los fiscalizadores en el uso y correcto uso de SRI.
 - e. Realizar campañas que difundan la normativa (una vez aprobada) y el uso de SRI.
 - f. Realizar una observación sobre el uso de SRI a nivel nacional.
 - g. Mejorar la calidad y disponibilidad de la información estadística.

5.3. DIFUSIÓN

La difusión de este estudio y sus conclusiones es fundamental de cara a promover a mediano plazo el uso universal y obligatorio de SRI en la región. Por ello, el presente estudio será difundido directamente en los 5 países analizados, e indirectamente a los demás países integrantes de la región LAC a través de instituciones que nucleen a los mismos.



6. REFERENCIAS

6. REFERENCIAS

6.1. FUENTES DE INFORMACIÓN

- [1] Dirección Nacional de Observatorio Vial (2013, Febrero): Informes Estadísticos (de siniestralidad vial para el) año 2012 [formato PHP]. Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior (Argentina). Consultado el 19/02/2014. Obtenido desde <http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/informes-estadisticos.php?sel=1>
- [2] Estudios y Estadísticas CONASET (2013, Marzo): Estadísticas de siniestralidad vial (año 2012) [formato PHP/MS Excel]. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (Chile). Consultado el 19/02/2014. Obtenido desde <http://www.conaset.cl/observatorio.html>
- [3] Amarilla, M.G. (2013, Abril): Anuario Estadístico de Transporte, año 2011 [formato PDF]. Dirección Nacional de Transporte, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (Paraguay). Consultado el 19/02/2014. Obtenido desde <http://www.dinatran.gov.py/anuarios.html>
- [4] Secretaría Técnica del CNSV (2013, Noviembre): Cuadros Estadísticos (y gráficos), años 1976-2012 [formato PHP]. Consejo Nacional de Seguridad Vial, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Perú). Consultado el 19/02/2014. Obtenido desde <http://www.mtc.gob.pe/cnsv/estadisticas/index.html>
- [5] Sistema de Información Nacional de Tránsito (2014, Febrero): Informe de Siniestralidad Vial 2012 y Presentación Informe final de Siniestralidad Vial 2013 [formato PDF]. Unidad Nacional de Seguridad Vial, Presidencia de la República (Uruguay). Consultado el 19/02/2014. Obtenido desde http://unasev.gub.uy/inicio/sinatran/informes_siniestralidad_vial_uruguay/
- [6] Barrientos, M. (2013, Julio 7): Facts (1200 indicators from WB, World) [formato HTML]. IndexMundi. Consultado el 10/07/2013. Obtenido desde <http://www.indexmundi.com/facts/>
- [7] Ferreira, F.; Messina, J.; Rigolini, J.; López-Calva, L.F.; Lugo, M.A.; Vakis, R.: (2012, Noviembre): La movilidad económica y el crecimiento de la clase media en América Latina [formato PDF]. Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento, Banco Mundial. Consultado el 07/07/2013. Obtenido desde: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/11858/9780821397527.pdf>
- [8] Elvik, R.; Vaa, T.: (2004): El manual de Medidas de Seguridad Vial [formato impreso]. Fundación FITSA (versión en castellano) - Elsevier Ltd. Consultado el 10/08/2013, págs. 1-158 y 663-869.
- [9] Fundación Gonzalo Rodríguez (2011, Febrero): "Estudios Observacionales sobre la Prevalencia del Uso de Elementos de Seguridad Pasiva Infantil en Vehículos de Uso Particular en Montevideo (Documento comparativo



6. REFERENCIAS

2008-2010)" [formato PDF]. Disponible en: http://www.gonzalorodriguez.org/images/estudios/OBSERVACIONAL_MDEO_Documento_comparativo_2008-2010_01_Marzo.pdf

- [10] FUNDACIÓN MAPFRE (2014): Informes sobre Seguridad Pasiva y Activa (ISPA) de Vehículos en Argentina, Brasil, Chile y México. Disponibles próximamente en: http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/investigacion/general-estudios.jsp

6.2. BIBLIOGRAFÍA

- [B1] BANCO MUNDIAL (2013, Agosto): Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial. Colombia. Disponible en: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf>
- [B2] Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2013, Agosto 24): Ley 20689, "Reajusta monto del Ingreso Mínimo Mensual" [formato PDF]. Consultado el 18/02/2014. Disponible en: <http://bcn.cl/1fii1>
- [B3] Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL: Definición de algunos indicadores demográficos [formato PDF]. Consultado el 27/11/2013. Disponible en: http://www.eclac.cl/celade/noticias/paginas/8/45838/Def_IND.pdf
- [B4] Consejo Nacional de Seguridad Vial: "Presentación de la CNSV" [formato PDF]. Consultado el 19/02/2014. Disponible en: <http://www.mopc.gov.py/cnsv-u10>
- [B5] Diario La Nación (2014, Febrero 3): "Luego de la devaluación, la Argentina dejó de tener el salario mínimo más alto de la región" (infografía), [formato HTML]. Consultado el 18/02/2014. Disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/1660706-luego-de-la-devaluacion-la-argentina-dejo-de-tener-el-salario-minimo-mas-alto-de-la-region>
- [B6] Dirección Nacional de Impresiones y Publicaciones Oficiales del Uruguay, IMPO (2014, Enero 3): Decreto 431/013, "Salario Mínimo Nacional" [formato HTML]. Consultado el 18/02/2014. Disponible en: <http://www.impo.com.uy/bancodatos/salmin.htm>
- [B7] Ferrer, A.; Smith, R.; Espinosa, O.; Cuéllar, M.; Raffo, V. (2013, Octubre): "Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial – Colombia." [formato PDF]. Fondo Mundial para la Seguridad Vial, Banco Mundial. Disponible en: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf>
- [B8] Fundación Gonzalo Rodríguez (2010): "Manual de Buenas Prácticas. Cómo



6. REFERENCIAS

- Abordar la Seguridad de los Niños Como Pasajeros de Vehículos" [formato PDF]. Disponible en: http://www.gonzalorodriguez.org/images/pdf/manual_fgr.pdf
- [B9] Fundación MAPFRE (2012, Marzo): "Asientos de seguridad para niños: Situación en Iberoamérica y el Caribe" [formato PDF]. Disponible en: <http://www.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/investigacion/asientos-seguridad-para-ninos-situacion-en-iberoamerica-y-el-caribe.pdf>
- [B10] Fundación MAPFRE (2013): "Propuesta de legislación modelo para la región LAC sobre asientos infantiles en el automóvil. Una propuesta de Fundación MAPFRE para la Región LAC" [formato PDF]. Disponible en: http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/investigacion/asientos-seguridad-ninos-automoviles.jsp
- [B11] Ministerio de Justicia y Trabajo del Paraguay (2011, Abril 20): Decreto 6472/11, "Reajuste de los Sueldos y Jornales de trabajadores del sector privado" [formato PDF]. Consultado el 18/02/2014. Disponible en: https://docs.google.com/file/d/1jSRq10LgyWwfVW6NjToDjFJL6qpkX3A675eS8fFBtX0dNyd_vvQDM1Ng7_6c/edit?hl=es
- [B12] Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo del Perú (2012, Junio 1): Decreto Supremo 007-2012-TR, "Incrementan remuneración mínima de los trabajadores sujetos al régimen laboral de la actividad privada" [formato PDF]. Consultado el 18/02/2014. Disponible en: http://www.trabajo.gob.pe/archivos/file/SNIL/normas/2012-05-17_007-2012-TR_2289.pdf
- [B13] Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (2012, Marzo): "La información para la gestión de las políticas de seguridad vial: Información para salvar vidas" [formato PDF]. Disponible en: http://www.oisevi.org/pdf/documento_conceptual_oisevi_070312.pdf
- [B14] Organización Mundial de la Salud (2013): "Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013: Resumen (apoyo al Decenio de Acción)" [formato PDF]. Disponible en: http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf
- [B15] Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social: "Ingresos, salarios y costo laboral. Evolución del Salario Mínimo, Vital y Móvil". Consultado el 12/03/2014. Disponible en: <http://www.trabajo.gob.ar/left/estadisticas/bel/descargas/cuadros/2625.xls>



ANEXOS

A.1. GLOSARIO DE TÉRMINOS

A.1.1. GLOSARIO DE TÉRMINOS ESTADÍSTICOS

En las líneas que siguen se detalla información sobre las definiciones utilizadas en este informe, con las siguientes aclaraciones:

- Los asteriscos (*) al lado de una palabra indican otra definición que está presente en este glosario.
- Las abreviaciones que se presentan a continuación hacen referencia al dominio en el cual se aplica la correspondiente definición:
 - Demografía [dem]: en su mayoría estadísticas vitales
 - Economía [ec]
 - Seguridad Vial [sv]
 - Tecnologías de la Información y el Conocimiento [tic]

Crecimiento poblacional [dem]: cambio en la cantidad absoluta de habitantes de un cierto lugar en diferentes momentos del tiempo. En general, el crecimiento poblacional es medido con una cantidad relativa - *la tasa de crecimiento poblacional* (*) que compara la población en un momento del tiempo (en general medida con un censo poblacional) con la obtenida en un momento posterior (también realizada con un censo poblacional, en un período posterior)

Esperanza de vida [dem]: número medio de años que viviría en promedio un cierto grupo de personas, con una edad dada

Fecundidad [dem]: número de hijos que en promedio tendría cada mujer durante su vida fértil (15-49 años), y que no estuviera expuesta a riesgos de mortalidad desde el nacimiento hasta el término del período fértil

Motor de búsqueda [tic]: también conocido como *buscador*, es un sistema informático que recibe un pedido de búsqueda y devuelve ciertos resultados (p.ej.: páginas web, documentos escritos o multimedia, etc.), basados en archivos almacenados en servidores de internet (o servidor web)

Navegador [tic]: aplicación de software que permite acceder, mostrar y navegar dentro de recursos informáticos disponibles en la internet

Población [dem]: cantidad de personas que habitan cierto lugar en determinado momento del tiempo. En este informe, la población será la cantidad de habitantes que se reportan en estadísticas vitales oficiales, a nivel país

Paridad de Poder Adquisitivo (PPA) [ec]: teoría económica que generaliza la Ley de Precio Único. Sirve para calcular el tipo de cambio entre las divisas de dos países



necesario para que el poder adquisitivo de ambas divisas sea equivalente. En este glosario, las cantidades PPA se presentan en dólares de Estados Unidos (USD) del año 2005.

Proporción de población por rango etario [dem]: cantidad de pobladores en un cierto lugar en función del grupo etario al que pertenecen al momento de relevar los datos. En general, en las estadísticas vitales nacionales se hace la siguiente clasificación:

Población inactiva joven: cantidad de habitantes entre 0 y 14 años

Población activa: cantidad de habitantes entre 15 y 64 años

Población inactiva adulta: cantidad de habitantes mayores a 65 años

En función de los datos anteriores es posible calcular muchas medidas de interés, tales como la población económicamente activa, la relación de dependencia, etc.

Proporción de población según clase social [ec]: definiciones surgidas en el informe del Banco Mundial [7], ordenadas en forma ascendente según percentiles de ingreso:

- *Población considerada "pobre":* persona que reside en un hogar con ingreso per cápita diario inferior a USD 4 PPA(*)
- *Población considerada "vulnerable":* persona con ingreso per cápita diario entre USD 4 PPA y USD 10 PPA(*)
- *Población considerada "clase media":* persona que reside en un hogar con ingreso per cápita diario entre USD 10 PPA y USD 50 PPA(*)
- *Población considerada "clase media":* persona que reside en un hogar con ingreso per cápita diario superior a USD 50 PPA

SRI (Sistema de Retención Infantil) [sv]: dispositivo diseñado para disminuir el riesgo de lesión al usuario (niño/adolescente) en el caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo, mediante la limitación de la movilidad del cuerpo del usuario (niño/adolescente)

Tasas demográficas [dem]: a continuación algunas definiciones utilizadas:

- *Tasa Bruta de Natalidad (TBN):* cociente entre el número medio anual de nacimientos ocurridos durante un año y la población media de ese año
- *Tasa Bruta de Mortalidad (TBM):* cociente entre el número medio anual de defunciones ocurridas en un año y la población media en ese año
- *Tasa de crecimiento poblacional:* expresa el crecimiento (o eventualmente el decrecimiento) de la población de un determinado territorio durante un cierto período temporal, expresado en general como porcentaje de la población al inicio de cada período



Tasas de siniestralidad vial [sv]: cantidades relativas que permiten la comparación entre distintos lugares espaciales y temporales. En función de qué datos se disponen para cruzar, se publican las siguientes:

Tasa de Fallecidos:

- por cada 100.000 habitantes (en base a proyecciones poblacionales, en su mayoría provenientes de datos censales nacionales)
- por cada 10.000 vehículos registrados (datos provenientes de entidades de registro nacionales o subnacionales debidamente agrupados)

Tasa de Siniestros:

- por cada 100.000 habitantes (en base a proyecciones poblacionales, en su mayoría provenientes de datos censales nacionales)
- por cada 10.000 vehículos registrados (datos provenientes de entidades de registro nacionales o subnacionales debidamente agrupados)

Uso de SRI (*) [sv]: proporción de niños en edad de usar SRI y que efectivamente lo estaban usando al momento de relevarse la información. Al momento no existen definiciones unificadas sobre las edades y/o pesos de los niños que deben de viajar en estos sistemas.

A.1.2. GLOSARIO DE TÉRMINOS PARA CUESTIONARIO Y ANÁLISIS DE NORMATIVA

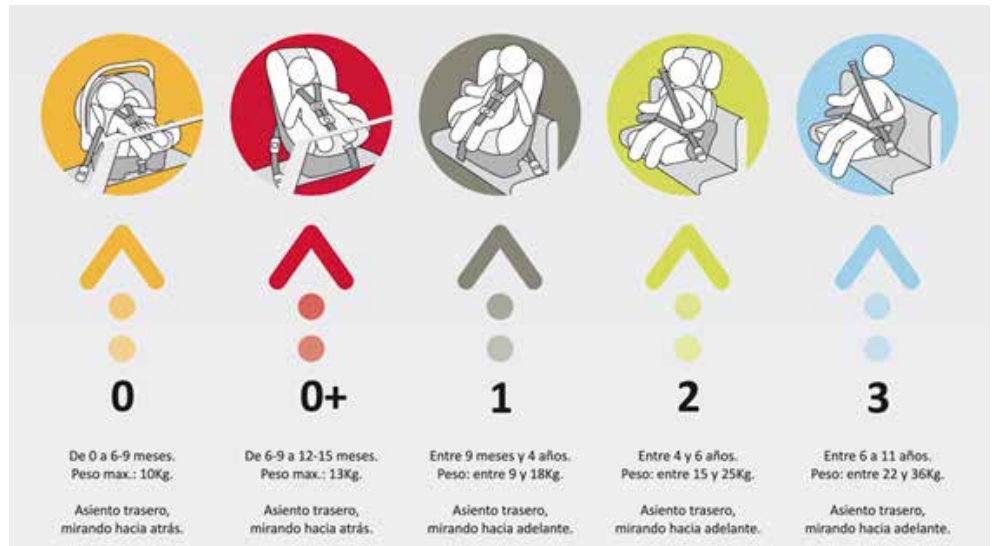
Arancel: tributo o gravamen que se aplica a los bienes que son objeto de la importación o exportación.

Digesto: a estos efectos, documento de resoluciones municipales, departamentales o provinciales.

Grupo: cada una de las clasificaciones en las que la Organización de las Naciones Unidas divide las etapas de crecimiento de los niños y el uso de los diferentes SRI.



ANEXOS



Las normas norteamericanas por su parte, realizan la clasificación según rangos de pesos del niño.



Los "4 pasos para niños", de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) de Estados Unidos⁷⁷. (1) SRI orientado hacia atrás – (2) SRI orientado hacia adelante – (3) Asiento elevador (booster) – (4) Cinturón de seguridad

Información primaria: conjunto de datos originales recolectados de modo inicial apenas ocurrido el hecho (en este caso, el siniestro de tránsito). Por ejemplo, información médica respecto a los siniestrados, condiciones en que viajaban, circunstancias desencadenantes del siniestro.

Inspector: persona encargada del control (fiscalización) del cumplimiento de las normas vigentes.

Norma técnica: documento que indica las condiciones que debe tener o cumplir un dispositivo o elemento para elevar al máximo posible las probabilidades de un correcto funcionamiento ante ciertas situaciones. A modo de ejemplo:

- ECE R44 – norma europea, referente a SRI.

⁷⁷ http://www.nhtsa.gov/people/injury/CPS/booster_seat/National_Strategy/4_steps_for_kids.htm

ANEXOS

- FMVSS 213 – norma norteamericana, referente a SRI.
- AS/NZS 1754 – norma australiana/neozelandesa, referente a SRI.
- Technical Standard for Child Restraints – norma japonesa, referente a SRI.

Las cuatro normas anteriormente mencionadas son las normas internacionalmente reconocidas (aceptadas) consideradas a efectos de esta investigación.

ONG: organización no gubernamental.

Organismo ejecutor: organismo con autonomía en materia administrativa y normativa para poner en práctica las políticas gubernamentales, en este caso, vinculadas a Seguridad Vial.

Organismo asesor: organismo con potestad para asesorar al Estado, sin autonomía ejecutora.

Organismo coordinador: organismo que articula en el país a los diferentes actores vinculados, en este caso, a la Seguridad Vial.

Organismo fiscalizador: organismo encargado del control (fiscalización) del cumplimiento de las normas vigentes (en este caso, en materia de Seguridad Vial).

Organismo autónomo: organismo público con un determinado grado de autonomía de gestión.

Organismo ministerial descentralizado: órgano administrativo desconcentrado (jerárquicamente dependiente) de un Ministerio, al que se le atribuye como propia la misma administración pública que éste en una determinada materia.

Organismo ministerial: unidad ejecutora en materia administrativa/normativa adscripta a un Ministerio.

Organismo interministerial: organismo articulador entre Ministerios con el objetivo de brindar asesoramiento, en este caso, en materia de Seguridad Vial.

SRI (Sistema de Retención Infantil): dispositivo diseñado para disminuir el riesgo de lesión al usuario (niño/adolescente) en el caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo, mediante la limitación de la movilidad del cuerpo del usuario (niño/adolescente).

Taxi: En Latinoamérica y el Caribe no existe una definición única e inequívoca de qué es un taxi; ésta varía entre países e incluso entre ciudades de un mismo país. Según cada país, existen diferencias en cuanto a los vehículos usados (automóviles, vans, mini-buses, motos, otros), la regulación a la cual están sometidos (regulación existente o inexistente), las formas de pago y las tarifas (fijas, por distancia o un híbrido entre estas dos opciones) y la disposición de éstos (pública, reserva telefónica previa, otros).



A.2. FORMULARIOS Y RELACIONADOS

A.2.1. DOCUMENTO BASE PARA CUESTIONARIO

A continuación se presenta el documento donde se establecieron las preguntas que conformarían el formulario de relevamiento (cuestionario) y la identificación del informante calificado como fuente de información.

El cuestionario fue creado y difundido a partir de la herramienta de *Google Docs*. Esto significa que el formato de preguntas y respuesta que se presenta a continuación presentó algunas modificaciones en función de la mencionada herramienta.

DIMENSION: LEGISLACIÓN

SUBDIMENSIÓN: POLÍTICAS FISCALES Y COMERCIALES

SUB SUBDIMENSIÓN: POLÍTICAS IMPOSITIVAS

Pregunta: ¿Existen en el país políticas impositivas específicas relacionadas con los SRI?

Respuesta:

Sí

Detalle fuentes normativas (ej. Ley N°..., Decreto N°..., etc.) y vigencia:

Fuente normativa

Vigencia

(+) Agregar

No

Pregunta: En caso de existir políticas impositivas específicas relacionadas con los SRI, éstas representan:

Respuesta:

Un beneficio tributario:

Exoneración de impuestos en la importación

Exoneración de impuestos en la venta

Otro. Describa brevemente:

Una carga tributaria:



ANEXOS

Describa brevemente:

- Ninguna de las anteriores

Describa brevemente:

Pregunta: En caso de existir políticas impositivas específicas relacionadas con los SRI, el beneficio o carga que éstas representas, ¿se trasladan al consumidor?:

Respuesta:

- Sí
- No

DIMENSION: LEGISLACIÓN

SUBDIMENSIÓN: POLÍTICAS FISCALES Y COMERCIALES

SUB SUBDIMENSIÓN: POLÍTICAS ARANCELARIAS

Pregunta: ¿Existen en el país políticas arancelarias específicas relacionadas con la importación de SRI?

Respuesta:

- Sí. Tasa/Monto del gravamen:
- No

Pregunta: En caso de existir políticas arancelarias específicas relacionadas con la importación de SRI, estas representan:

Respuesta:

- Un beneficio arancelario:
- Exoneración total de aranceles
 - Exoneración parcial de aranceles
 - Otro. Describa brevemente:

Detalle fuentes normativas (ej. Ley N°..., Decreto N°..., etc.) y vigencia:

Fuente normativa

Vigencia

- Barreras arancelarias (Aranceles*) que restringen el acceso de SRI importados



ANEXOS

al país:

- Ninguna de las anteriores

Describa brevemente:

** Tributo o gravamen que se aplica a los bienes que son objeto de la importación o exportación.*

DIMENSION: LEGISLACIÓN

SUBDIMENSIÓN: POLÍTICAS FISCALES Y COMERCIALES

SUB SUBDIMENSIÓN: POLÍTICAS COMERCIALES (ADUANERAS U OTRAS)

Pregunta: ¿Existen en el país políticas comerciales (aduaneras u otras) que restrinjan la importación de SRI?

Respuesta:

- Sí. Barreras no arancelarias:
- Licencia previa de importación (permiso del Gobierno para autorizar importación del producto)
 - Cuotas de importación (restricción a la cantidad de productos que pueden ingresar al país)
 - Barreras técnicas (requisitos específicos que deben cumplir los productos para ingresar demostrables con inspecciones o certificaciones)
 - Subsidios a la producción nacional de SRI
 - Control de cambios para el pago de las importaciones
 - Controles y trámites administrativos
 - Controles de embalajes, etiquetados o calidad técnica
 - Otro. Describa brevemente:

Detalle fuentes normativas (ej. Ley N°..., Decreto N°..., etc.) y vigencia:

Fuente normativa

Vigencia

(+) Agregar

ANEXOS

No

Pregunta: ¿Existe control aduanero específico de los SRI que ingresan al país?

Respuesta:

Sí. Describa brevemente:

No

DIMENSION: LEGISLACIÓN

SUBDIMENSIÓN: REGLAMENTACIÓN

SUB SUB DIMENSIÓN: OBLIGATORIEDAD DE USO

Pregunta: ¿Existe normativa en su país que obligue al uso de SRI?

Respuesta:

Sí

De alcance nacional

Detalle fuentes normativas (ej. Ley N°..., Decreto N°..., etc.) y vigencia:

Fuente normativa

Vigencia

(+) Agregar

De alcance local

Detalle fuentes normativas (ej. Resolución N°..., Digesto Departamental ..., etc.), vigencia y alcance:

Fuente normativa

Vigencia

Alcance

(+) Agregar

No

Pregunta: ¿Cuál es la población sujeta a la obligación de utilizar SRI en su país?

Respuesta:

De _____ a _____ años.

ANEXOS

- De _____ a _____ años y hasta los _____ años si miden menos de _____ metros de altura.
- Otro. Describa brevemente:
- No aplica

*DIMENSION: LEGISLACIÓN**SUBDIMENSIÓN: REGLAMENTACIÓN**SUB SUBDIMENSIÓN: NORMA TÉCNICA*

Pregunta: ¿La normativa vigente exige que los SRI que se utilicen en su país cumplan con Norma Técnica?

Respuesta:

- Sí. Detalle cuál es la normativa aplicable*:

Detalle desde cuándo se exige el cumplimiento de norma técnica (vigencia):

- No

** Ejemplo: ECE R44, FMVSS 213 , AS/NZS 1754, Technical Standard for Child Restraints (Japón), etc.*

Pregunta: ¿Quién controla en su país que los SRI cumplan con la norma técnica exigida?

Respuesta:

- Organismo gubernamental. Describa:
- Organización del ámbito privado. Describa:
- Organización de la Sociedad Civil. Describa:
- Otro. Describa:
- No aplica (no existe control)

Pregunta: ¿Cuáles son la/s medida/s ante el no cumplimiento de la norma técnica exigida en los SRI?

Respuesta:

- Observación (apercibimiento)
- Sanción monetaria



- Prohibición de comercialización del SRI
- Otra. Describa:
- No aplica (no existe sanción)

DIMENSION: LEGISLACIÓN

SUBDIMENSIÓN: REGLAMENTACIÓN

SUB SUBDIMENSIÓN: FISCALIZACIÓN

Pregunta: ¿Se fiscaliza el uso de SRI?

Respuesta:

- Sí
- No

Pregunta: ¿Se fiscaliza el correcto uso de los SRI (instalación, Grupo correspondiente, SRI en uso con norma técnica requerida, etc.)?

Respuesta:

- Sí
- No

Pregunta: Si se fiscaliza el uso de SRI, ¿cuál es el organismo fiscalizador y cuál es su jurisdicción?

Respuesta: Por favor, complete el nombre del Organismo y marque la jurisdicción que corresponda:

Organismo	Local	Nacional

Pregunta: ¿Cuáles son la/s medida/s ante la detección del no uso o incorrecto uso de los SRI?

Respuesta:

- Observación (apercebimiento) verbal o escrito
- Observación (apercebimiento) en libreta de conducir



ANEXOS

- Sanción monetaria
- Apropiación del SRI
- Apropiación de la libreta de conducir hasta que se demuestre el uso correcto del SRI
- Otra. Describa:
- No aplica (no existe sanción)

Pregunta: En los manuales de conducción (para obtener la libreta de conducir vehículos), ¿existe alguna mención a los SRI?

Respuesta:

- Sí
- No

Pregunta: ¿Los inspectores (fiscalizadores) cuentan con capacitación de SRI?

Respuesta:

- Sí
- No

DIMENSION: LEGISLACIÓN

SUBDIMENSIÓN: ÓRGANOS REGULADORES

SUB SUBDIMENSIÓN: EXISTENCIA

Pregunta: ¿Existe en su país un órgano nacional encargado de regular la Seguridad Vial?

Respuesta:

- Si. Nombre del organismo regulador:

Detalle fuentes normativas (ej. Ley N°..., Decreto N°..., etc.) y vigencia:

Fuente normativa

Vigencia

(+) Agregar

- No

ANEXOS

*DIMENSION: LEGISLACIÓN**SUBDIMENSIÓN: ÓRGANOS REGULADORES**SUB SUBDIMENSIÓN: ROL*

Pregunta ¿Cuáles son las potestades de dicho organismo?

Respuesta

- Organismo ejecutor
- Organismo asesor
- Organismo coordinador
- Organismo fiscalizador
- Otro. Describa

*DIMENSION: LEGISLACIÓN**SUBDIMENSIÓN: ÓRGANOS REGULADORES**SUB SUBDIMENSIÓN: DEPENDENCIA*

Pregunta ¿Cual es la dependencia orgánica y funcional de dicho organismo?

Respuesta

- Organismo autónomo
- Organismo ministerial descentralizado
- Organismo ministerial
- Organismo interministerial
- Otro. Describa:

*DIMENSION: LEGISLACIÓN**SUBDIMENSIÓN: ÓRGANOS REGULADORES**SUB SUBDIMENSIÓN: ALCANCE JURIDICCIONAL*

Pregunta: ¿Qué organismo/s se encargan de la regulación del tránsito en su país y cuál es su jurisdicción?

Respuesta: Por favor, complete el nombre del Organismo y marque la jurisdicción que corresponda:

Organismo	Local	Nacional

DIMENSION: MERCADO

SUBDIMENSIÓN: ACCESIBILIDAD

SUB SUBDIMENSIÓN: DISPONIBILIDAD DE MARCAS Y MODELOS

Pregunta: Mencione las 5 marcas más populares de SRI que se comercialicen en su país y los modelos asociados que conozca*.

Respuesta:

Marca	Modelo 1	Modelo 2	Modelo 3	Otros Modelos

**En caso de que estén a la venta menos de 5 marcas, sólo mencione las que estén disponibles.*

Pregunta: De corresponder, mencione otras marcas de SRI que se comercialicen en su país y los modelos asociados que conozca.

Respuesta:

DIMENSION: MERCADO

SUBDIMENSIÓN: ACCESIBILIDAD

SUB SUBDIMENSIÓN: DISPONIBILIDAD POR GRUPOS

Pregunta: De los grupos que aparecen en el cuadro a continuación identifique cuáles de ellos se encuentran disponibles en su país.

Respuesta:

Grupo 0

ANEXOS

- Grupo 0+
- Grupo I
- Grupo II
- Grupo III
- Ninguno

DIMENSION: MERCADOSUBDIMENSIÓN: ACCESIBILIDADSUB SUBDIMENSIÓN: COSTOS

Pregunta: Identifique el rango de precios (expresado en dólares americanos – USD– de acuerdo a la cotización de la moneda en su país) a los que se comercializan los SRI en su país, por grupo. Marque N/A (No Aplica) si no se comercializan en su país SRI del grupo correspondiente.

Respuesta:

Grupo	N/A	Rango USD <100	Rango USD 101-300	Rango USD 301 - 500	Rango USD >501
0					
0+					
1					
2					
3					

DIMENSION: MERCADOSUBDIMENSIÓN: ACCESIBILIDADSUB SUBDIMENSIÓN: DISPONIBILIDAD POR NORMA TÉCNICA

Pregunta: ¿Se comercializan en su país SRI que cumplan con Norma Técnica internacional y reconocida?

Respuesta:

- Sí. Detalle Norma/s Técnica/s de los SRI comercializados:
- No

Pregunta: ¿Se encuentra disponible en su país una lista de los modelos y marcas de los SRI comercializados en el mercado que cumplen con Norma Técnica internacional y reconocida?

Respuesta:

Sí

Si se encuentra disponible en la web detalle el enlace:

No

DIMENSION: MERCADO

SUBDIMENSIÓN: IMPORTACIÓN

SUB SUBDIMENSIÓN: -

Pregunta: ¿El país es importador de SRI?

Respuesta:

Sí

No

Pregunta: ¿De qué países se importan SRI?

Respuesta: Detalle:

Pregunta: ¿Los SRI importados cumplen con Norma Técnica aceptada?

Respuesta:

Sí. Detalle Norma/s Técnica/s de los SRI importados:

No

DIMENSION: MERCADO

SUBDIMENSIÓN: PRODUCCIÓN

SUB SUBDIMENSIÓN: -

Pregunta: ¿Existe en su país empresas que fabriquen SRI?

Respuesta:

ANEXOS

- Sí. Detalle nombre de la/s empresa/s y marcas fabricadas:
- No

*DIMENSION: INFORMACIÓN**SUBDIMENSIÓN: ESTADÍSTICAS**SUB SUBDIMENSIÓN: SINIESTRALIDAD VIAL INFANTIL*

Pregunta: ¿Existen en su país bases de datos que recojan información sobre siniestralidad vial infantil?

Respuesta:

- Sí

Detalle fuentes (si la información disponible se encuentra online, detalle el enlace):

Fuente (ej. Instituto de Estadística)	Enlace

(+) Agregar

- No

Pregunta: ¿Cuál es el órgano encargado de recolectar la información primaria ante un siniestro vial?

Respuesta:

Pregunta: ¿Existe un formulario estándar para la recolección de datos de un siniestro vial?

Respuesta:

- Sí
- No
- No sabe



ANEXOS

*DIMENSION: INFORMACIÓN**SUBDIMENSIÓN: ORGANIZACIÓN CIVIL**SUB SUBDIMENSIÓN: SEGURIDAD VIAL INFANTIL*

Pregunta: Mencione las ONGs que trabajan temas de Seguridad Vial en su país. Destacar con (*) aquellas que tienen foco principal en Seguridad Vial Infantil.

Respuesta:

Pregunta: Las ONGs dedicadas a la Seguridad Vial Infantil ¿realizan/han realizado estudios sobre el uso de SRI en su país?

Respuesta:

- Sí . De estar disponibles online, detalle enlace:
- No
- No sabe

Pregunta: Las ONGs dedicadas a la Seguridad Vial Infantil ¿han realizado campañas de uso de SRI?

Respuesta:

- Sí . De estar disponibles online, detalle enlace:
- No
- No sabe

Pregunta: ¿Existe en su país la posibilidad de capacitarse en la instalación de SRI?

Respuesta:

- Sí . Detalle la institución capacitadora:
- No
- No sabe



A.2.2. CUESTIONARIO

A efectos informativos, se presentan a continuación imágenes del formulario on line liberado a través de la herramienta Google Docs:

09/10/13

Cuestionario sobre Sistemas de Retención Infantil (SRI) - Google Drive

Cuestionario sobre Sistemas de Retención Infantil (SRI) en Latinoamérica y el Caribe (LAC)

La Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) junto a la Fundación MAPFRE se encuentran realizando un relevamiento sobre la viabilidad de implementar Sistemas de Retención Infantil (SRI) en forma obligatoria en Latinoamérica y el Caribe (LAC).

A tales efectos, se ha elaborado un cuestionario que tiene como objetivo diagnosticar la situación en materia de regulación, reglamentación y fiscalización vinculada a la Seguridad Vial Infantil e identificar la situación de mercado en cuanto a disponibilidad y accesibilidad de SRI. Agradecemos su disponibilidad para responder las siguientes preguntas que sin duda son un aporte al diagnóstico y mejora de la situación vinculada a la seguridad vial de los niños en LAC.

*Obligatorio



FUNDACIÓN MAPFRE

Datos de identificación

Pasa a la pregunta 1.

1. Institución *

<https://docs.google.com/forms/d/1P5RrW6RvWJrgQluRy0CFFqelTKMrUwngS0gTpcWQ/edit>

1/14

Cuestionario, pág. 1

09/10/13

Cuestionario sobre Sistemas de Retención Infantil (SRI) - Google Drive

17. P7 a. ¿Existe control aduanero específico de los SRI que ingresan al país? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No
- La pregunta no compete a la Institución que responde

18. P7 b. En caso de existir, detalle brevemente en qué consiste:

19. P8 a. ¿Existe normativa en su país que obligue al uso de SRI? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

- Sí, de alcance nacional.
- Sí, de alcance local.
- No, no existen.
- La pregunta no compete a la Institución que responde

20. P8 b. En caso de existir, detalle fuentes normativas (ej. Ley N°..., Decreto N°..., etc.) y vigencia:

21. P9 ¿Cuál es la población sujeta a la obligación de utilizar SRI en su país? *

Conteste en el espacio a continuación según el siguiente criterio: De ___a___ años o meses, Hasta ___centímetros (altura) o "No aplica". Ejemplos: "De 0 a 12 años", "De 0 a 12 años o hasta 150 cm de altura", "De 0 a 12 años o hasta los 15 años si miden menos de 150 cm de altura".

<https://docs.google.com/forms/d/1PSRrWERWUjgQlUfy6CFFqelIKMrpUwlegSXgTqWQ/edit>

5/14



B.1. LEGISLACIONES

ARGENTINA

1. Análisis de la normativa

1.1. Legislación Nacional

- Ley Nº 26.363

Sancionada: 09/04/2008 - Promulgada: 29/04/2008 - Publicada: 30/04/2008

Nombre: Agencia Nacional de Seguridad Vial. Creación. Funciones. Ley de Tránsito. Modificaciones.

Fuente: <http://www.gob.gba.gov.ar/portal/documentos/ley%2026363%20Tran%20Nacional.pdf> Disponible al: 02/12/2013

Artículos de interés para la investigación:

CAPÍTULO II – DE LAS MODIFICACIONES A LA LEY 24.449

(...)

Art. 33. — Incorpórense como incisos m) a y) del artículo 77 (Artículo 77. — Clasificación. Constituyen faltas graves las siguientes) de la Ley 24.449, los siguientes: (...) u) La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera.

Mención a SRI: El análisis de la Ley no arroja resultados sobre obligatoriedad o recomendación de uso de SRI.

- Ley Nº 24.449 (actualizada)

Sancionada: 23/12/1994 - Promulgada: 06/02/1995

Nombre: Ley de Tránsito

Fuente: <http://www.gob.gba.gov.ar/portal/documentos/ley24449.pdf>. Disponible al: 25/11/2013

Artículos de interés para la investigación:

TITULO V – EL VEHÍCULO – CAPÍTULO I – Modelos nuevos

(...)

Artículo 30. — Requisitos para automotores. Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad: (...) m) Traba de seguridad para niños en puertas traseras.

ANEXOS

(...)

TITULO VI – LA CIRCULACIÓN – CAPÍTULO I – Reglas generales

(...)

Artículo 40. — Requisitos para circular. Para poder circular con automotor es indispensable: (...)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.** (...) k) Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos

(...)

TITULO VIII – REGIMEN DE SANCIONES – CAPITULO I – Principios Generales

(...)

Artículo 77. — Clasificación. Constituyen faltas graves las siguientes: a) Las que violando las disposiciones vigentes en la presente ley y su reglamentación, resulten atentatorias a la seguridad del tránsito; b) Las que: (...) u) **La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera.** (Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008)

Mención sobre SRI: El análisis de la Ley no arroja resultados sobre obligatoriedad o recomendación de uso de SRI.

- Disposición N° 494/10⁷⁸

Sancionada: 29/12/2010 - **Publicada:** 28/02/2012

Nombre: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Fuente: http://www.revistarap.com.ar/Derecho/administrativo/seguridad_vial/1adm0206096690000.html Título "Disposición N° 494/2010 - Agencia Nacional de Seguridad Vial". Disponible al: 02/12/2013

Mención a SRI: El análisis de la norma no arroja resultados sobre obligatoriedad o recomendación de uso de SRI (la Disposición 494/10 se refiere a firma de Acuerdo por la incorporación de elementos de seguridad como doble bolsa de aire y sistemas de bloqueo de frenos en vehículos).

⁷⁸ Norma citada por una de las organizaciones participantes del cuestionario, ante la pregunta relativa a las fuentes normativas que establecen el uso obligatorio de SRI en su país.

ANEXOS

- Decreto 1716/2008

Sancionado: 20/10/2008

Nombre: Tránsito y Seguridad Vial. Decreto 1716/2008. Apruébase la reglamentación de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Nacional N° 26.363.

Fuente:

- <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/146195/norma.htm>. Título: "Tránsito y Seguridad Vial. Decreto 1716/2008". Disponible al 25/11/2013
- <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/146195/dto1716-2008anexo1.pdf> Título: Anexo I. Disponible al 2/12/2013

Artículos de interés para la investigación:

ANEXO I – REGLAMENTACIÓN GENERAL DE LA LEY N° 26.663 (ARTÍCULOS 1 AL 59)

CAPÍTULO II – DE LAS MODIFICACIONES AL DECRETO 779/95

(...)

Artículo 40.-Modifícase el artículo 40 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95⁷⁹, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 40.- Requisitos para circular. El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes:

(...)

g.1 El número de ocupantes se establecerá conforme la relación estipulada en el inciso k) del presente artículo;

g.2 Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correa correspondiente y los menores de CUATRO (4) años deben viajar en los dispositivos de retención correspondientes.

k) Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el

79 El Decreto 779/95 (Decreto reglamentario de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial) en su versión original, establecía en su artículo 40 (Anexo 1: Reglamentación general de la Ley N° 24.449 de tránsito y seguridad vial) "Art. 40 - REQUISITOS PARA CIRCULAR.- El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones previstas en el ANEXO 2 del presente. (...) g.1. Los menores de 10 años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correa correspondiente. (...)". Fuentes: www.inti.gov.ar/chas/pdf/decreto77995.pdf Disponible al 27/11/2013 / http://www2.medioambiente.gov.ar/mlegal/aire/dec779_95_anxI.htm Disponible al 2/12/2013

ANEXOS

número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.(...)”

Mención sobre SRI: El análisis de la norma arroja la obligatoriedad del uso de SRI para menores de 4 años. El texto original del Decreto 779/95 no mencionaba la obligatoriedad de uso de SRI; la misma fue incorporada por Decreto 1716/2008 para los menores de 4 años.

1.2. Legislación subnacional

- Ley Ciudad de Buenos Aires N° 2148(actualizada por Ley N° 3027)

Ley 2148: Sancionada (Ley 2148): 16/11/2006

Ley 3027: Sancionada: 16/04/2009 - Promulgada: 15/05/2009 - Publicada: 20/05/2009

Nombre: Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Fuente:http://irisfernandez.com.ar/betaweblog/wp-content/uploads/2011/12/codigo_transito_06.pdfTítulo “Ley 2148. Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”. Disponible al: 25/11/2013

<http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley3027.html>. Título: Ley 3027 - Código de Tránsito y Transporte – Modificación. Disponible al: 4/12/2013

Artículos de interés para la investigación:

ANEXO I - TITULO V – DEL COMPORTAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA – Capítulo 5.2 – De los conductores en general

(...)

5.2.4 Prohibiciones: (...) c) Transportar personas menores de diez (10) años o mayores de esa edad pero de talla inferior a un metro veinte centímetros (1.20 metros) en los asientos delanteros. También está prohibido transportar bebés o niños en brazos en los asientos delanteros⁸⁰. (Redacción dada por artículo 2º de la Ley N° 3027)

ANEXO I - TITULO SEXTO – DE LA CIRCULACIÓN – Capítulo 6.1 – Disposiciones generales

6.1.3. Cinturón de Seguridad. Obligación de uso.

El conductor y los demás ocupantes deben utilizar los cinturones de segu-

⁸⁰ La versión anterior del artículo establecía: “Transportar personas menores de doce (12) años o mayores de esa edad pero de talla inferior a un metro veinte centímetros (1.20 metros) en los asientos delanteros. También está prohibido transportar bebés o niños en brazos en los asientos delanteros.”



ANEXOS

ridad abrochados en todos los vehículos, excepto motovehículos y ciclomotorizados, con las siguientes pautas y excepciones:

(...) b) cuando el pasajero sea de los contemplados en el inciso c) del artículo 5.2.4. deben utilizar el cinturón del tipo correspondiente en el asiento trasero. Si se trata de niños de cuatro (4) años o menos, deben utilizar el dispositivo de retención infantil debidamente homologado, que esté contemplado y cumpla los requisitos establecidos en las normas IRAM 3680-1 y 3680-2, colocado en la posición correspondiente de la parte trasera del habitáculo de acuerdo a su tipo.

Art. 8.-(...) 6.1.14.1. Dispositivos de retención infantil. El/la conductor/a, titular o responsable de un vehículo que traslade a menores de cuatro (4) años sin acompañamiento de un adulto en asientos traseros, o sin el dispositivo de retención infantil correspondiente, es sancionado/a con multa de cien (100) a un mil (1.000) unidades fijas.

Mención sobre SRI: El análisis de la Ley de la Provincia de Buenos Aires arroja la obligatoriedad de uso de SRI para menores de cuatro años. Establece además sanciones monetarias para quienes no cumplan con este aspecto.

- Legislación de Provincias

Un documento del Observatorio de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial titulado "Recopilación de normativa y legislación vial por jurisdicción provincial que permita la elaboración de un Digesto Normativo en temas viales" (<http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/ops/recopilacion-de-normativa-y-legislacion-vial-por-jurisdiccion-provincial-que-permita-la-elaboracion-de-un-digesto-normativo-en-temas-viales.pdf>) incluye la siguiente información correspondiente al año 2010⁸¹:

1. Provincia de Buenos Aires:

- a. DECRETO 532/2009 - TRÁNSITO. SEGURIDAD VIAL - Ley de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires. Reglamentación. Aprobación. (Sancionada: 17/04/2009; Publicada: 28/07/2009)

Anexo III -REGLAMENTACIÓN DEL ART. 1 DE LA LEY PROVINCIAL 13927 (...)

Art. 14 (refiere al art. 40 de la ley nacional 24449).- Requisitos para Circular. (...)

g.2. Los menores de diez (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correa correspondiente y los menores de cuatro (4) años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondientes

81 Fuente: Propuesta de legislación modelo para la región LAC sobre asientos infantiles en el automóvil. Una propuesta de FUNDACIÓN MAPFRE para la Región LAC. FUNDACIÓN MAPFRE. Abril 2013.



ANEXOS

 Anexo III -REGLAMENTACIÓN DEL ART. 1 DE LA LEY PROVINCIAL 13927

(...)

Art. 37 (refiere al art. 77 de la ley nacional 24449).- Clasificación. Constituyen faltas graves las siguientes:

(...)

u) En caso de **menores de cuatro (4) años**, además de ser trasladados en el **asiento trasero** del vehículo, deberán ubicarse en el **dispositivo de retención infantil** correspondiente.

 Anexo V - RÉGIMEN GENERAL DE CONTRAVENCIONES Y SANCIONES EN JURISDICCIÓN PROVINCIAL

Art. 18 (refiere al art. 40 de la ley nacional 24449). Por circular:

(...)

Inc. g) Sin que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que el vehículo fue construido o por **no viajar los menores de diez (10) años en el asiento trasero**, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F

2. Provincia de Córdoba:

- a. **LEY 8560 - TRÁNSITO.** Ley Provincial de Tránsito. Texto ordenado por ley 9169. (Sancionada: 16/06/2004; Promulgada: 02/07/2004; Publicada: 12/07/2004)

TÍTULO VI - NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL - CAPÍTULO I: NORMAS GENERALES

(...)

Art. 39. - Está prohibido circular con menores de diez (10) años situados en los **asientos delanteros** del vehículo, salvo que utilicen dispositivos especiales homologados a tal efecto.

3. Provincia de Mendoza:

- a. **LEY 6082 -TRANSPORTE. TRÁNSITO** Ley Orgánica (Sancionada: 28/10/1993; Promulgada: 18/11/1993; Publicada: 17/01/1994)

TÍTULO IX: DE LA CIRCULACIÓN – CAPÍTULO I

(...)



ANEXOS

Art. 49.- (...) h) Que el número de ocupantes en un automóvil, no exceda la capacidad para la que fue construido y en ningún caso perturbe al conductor. El puesto de conducción estará ocupado indefectiblemente, por una sola persona. Los menores de doce (12) años no podrán ocupar los asientos delanteros del vehículo.

- b. LEY 6082 -TRANSPORTE. TRÁNSITO - Ley Orgánica (Sancionada: 28/10/1993; Promulgada: 18/11/1993; Publicada: 17/01/1994)

TÍTULO IX: DE LA CIRCULACIÓN - CAPÍTULO VI: PROHIBICIONES

(...)

Art. 57.- Está prohibido en la vía pública: (...) II) Viajar con menores de doce (12) años en el asiento delantero.

4. Provincia de San Juan:

- a. DECRETO 326/1997 - TRANSPORTE - Ley Nacional de Tránsito. Adhesión. Reglamentación (Publicado: 14/04/1997)

TÍTULO IX: DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS - ANEXO I SANCIONES

(...)

Las multas a aplicar responden al siguiente detalle:... Infracciones graves... Inc. 97) Llevar niños menores de 10 años en asientos delanteros: 30 U.F.

CHILE*1. Análisis de las Leyes citadas**1.1. Legislación Nacional*

- Ley N° 18.290 (en versión de texto refundido, coordinado y sistematizado por DFL N° 1 del 2009⁸², que incorpora actualizaciones dadas por Ley 20.068⁸³ y otras)

Sancionada: 07/02/1984 - Promulgada: 23/01/1984

Nombre: Ley de Tránsito

Fuente (DFL N° 1): <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1007469> Título: FIJA

82 Promulgado: 27/12/2007 – Publicado: 29/10/2009

83 Promulgada: 08/11/2005 – Publicada: 10/12/2005

TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DE LA LEY DE TRÁNSITO.
Disponible al: 02/12/2013

Artículos de interés para la investigación:

Artículo 79.- Los vehículos motorizados según tipo y clase estarán provistos, además, de los siguientes elementos: (...) 10. - Cinturones de seguridad para los asientos delanteros. El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior. En los servicios de transporte de pasajeros en taxis, cualquiera sea su modalidad, la responsabilidad del uso del cinturón de seguridad recae en el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso será imputable a su propietario. Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.

Los conductores, serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños menores de cuatro años que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos, de acuerdo a las exigencias y el calendario que fijará el reglamento. Se exceptúan de esta obligación los servicios de transporte de pasajeros en taxis, en cualquiera de sus modalidades. (Redacción dada por Ley N° 20.068)

(...)

Mención sobre SRI: La norma establece el uso obligatorio de sillas para niños menores de cuatro años que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos, de acuerdo a las exigencias y el calendario que fijará el reglamento. Se exceptúan de esta obligación, los servicios de transporte de pasajeros en taxis, en cualquiera de sus modalidades.

- Decreto N° 176/2006

Sancionado: 24/11/2006 - **Promulgado:** 24/11/2006 - **Publicado:** 22/12/2006

Nombre: Dispone requisitos que deben cumplir sillas para niños menores de cuatro años de edad que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos.

Fuente: http://www.conaset.cl/userfiles/files/Dec_176_2006.pdf **Título:** "Dispone requisitos que deben cumplir sillas para niños menores de cuatro años de edad que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos." Disponible al: 04/12/2013

Artículos de interés para la investigación:

Artículo 1°.- Las sillas para niños menores de cuatro años de edad que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos, a que se refiere el artículo 79 de la ley N° 18.290, de Tránsito, denominado para efecto de este reglamento como "el sistema o asiento de seguridad para niños", deberán

ANEXOS

cumplir como mínimo con los siguientes requisitos de seguridad, diseño e información al usuario:

1. Deberá brindar protección en cualquier posición de uso, para el cual fue diseñado.

2. Si el sistema o asiento de seguridad se fija al vehículo por medio de uno o más de los cinturones de seguridad del vehículo, la forma correcta de hacerlo deberá indicarse claramente, tanto para cuando el asiento de seguridad se ubica mirando hacia delante como para cuando se instala mirando hacia atrás; ambos conceptos (adelante, atrás) para efectos de este reglamento, referidos al sentido normal de marcha del vehículo.

3. Si el sistema o asiento de seguridad debe utilizarse en combinación con un cinturón de seguridad del vehículo, la disposición correcta de las correas deberá indicarse claramente por medio de una figura permanentemente adherida al sistema o asiento de seguridad.

4. Tratándose de sistemas o asientos de seguridad para el transporte de niños sentados, las correas o tirantes de cintura que posea el sistema o asiento de seguridad deberán contar con guías que permitan que la fuerza de retención se transmita a las caderas.

5. En sistemas o asientos de seguridad que incorporen un arnés integral y que se instalen mirando hacia delante del vehículo, para prevenir el efecto submarino (deslizamiento bajo el arnés), sea por impacto o por los propios movimientos del niño, se requerirá además de una correa tipo entrepiernas.

6. Las hebillas deben ser de fácil operación y debe ser posible abrirlas y soltar el niño desde el sistema o asiento de seguridad mediante el simple accionamiento de un botón u otro mecanismo similar. La apertura de la hebilla debe permitir sacar al niño independientemente del asiento de seguridad y de sus componentes y si el asiento incluye una correa entrepiernas, ésta debe liberarse por la operación de la misma hebilla.

7. No debe ser posible dejar la hebilla en una posición parcialmente cerrada y deberá quedar bloqueada sólo cuando todas sus partes hayan ajustado debidamente. El área de soltar la hebilla debe ser roja sin que ninguna otra de sus áreas sea de este color.

8. El diseño del asiento de seguridad debe brindar la protección debida aun cuando el niño esté dormido. El diseño de asientos de seguridad que se ubiquen mirando hacia atrás, debe considerar un apoya cabezas para el niño.

9. El sistema o asiento de seguridad deberá contener en forma clara y en español la información siguiente:

9.1 Nombre del fabricante o marca registrada.

9.2 Año de fabricación.



ANEXOS

9.3 Rango de peso del niño para el que fue diseñado.

9.4 Dirección a la cual el adquirente pueda escribir para obtener mayor información sobre el uso más adecuado del sistema o asiento de seguridad en un automóvil específico u otros aspectos.

10. Los sistemas o asientos de seguridad diseñados para orientarse mirando hacia atrás, deberán contar permanentemente y en forma visible con una etiqueta, en la que se advierta del peligro de colocarlos en asientos del vehículo provistos con bolsas de aire (Airbag) frontales, advirtiendo sobre el riesgo de daños que dicha orientación conlleva.

11. Los sistemas o asientos de seguridad diseñados para orientarse tanto mirando hacia atrás o adelante, deberán contar permanentemente y en forma visible con una etiqueta que contenga una advertencia en el sentido de no utilizarlo orientado hacia adelante, si el peso del niño no alcanza un límite dado o hasta que se superen algunos criterios de talla.

12. El sistema o asiento de seguridad deberá venir acompañado de instrucciones claras en español, incluyendo a lo menos las siguientes:

12.1 Rango de peso para los cuales el sistema o asiento de seguridad está previsto.

12.2 Método de instalación ilustrado mediante fotografías y/o dibujos:

12.3 Recomendación acerca de que los elementos rígidos y partes plásticas del sistema o asiento de seguridad, deben colocarse e instalarse de modo que, en el uso cotidiano del vehículo, no puedan quedar atrapadas por un asiento movable o las puertas del vehículo.

12.4 Para sistemas o asientos de seguridad que puedan orientarse mirando hacia atrás, un aviso en el que se advierta del peligro de colocarlos en asientos del vehículo provistos con bolsas de aire (Airbag) frontales, advirtiendo sobre el riesgo de daños que dicha orientación conlleva.

12.5 Si el sistema está diseñado para utilizarse con un cinturón de seguridad para adultos, una recomendación del tipo de cinturón más conveniente.

12.6 Para asientos de seguridad diseñados para orientarse tanto mirando hacia atrás o adelante, una advertencia en sentido de no utilizarlo orientada hacia adelante si el peso del niño no alcanza un límite dado o hasta que se superen algunos criterios de talla.

12.7 Una explicación sobre el funcionamiento de las hebillas y otros elementos de ajuste.

12.8 Recomendaciones respecto a que las correas que fijan el asiento de seguridad al vehículo deben estar tensas, que las correas que su-



ANEXOS

jetan el niño a su asiento deben estar ajustadas a su cuerpo y que las correas no deben estar torcidas.

12.9 Destacar la importancia de asegurarse que las correas de cintura se lleven en posición baja, a fin de que la pelvis esté firmemente sujeta.

12.10 Una recomendación en el sentido que el sistema o asiento de seguridad se cambie cuando haya sido sometido a tensiones violentas en un accidente.

12.11 Instrucciones de limpieza.

12.12 Una advertencia general al usuario sobre el peligro de realizar en el sistema o asiento de seguridad cualquier alteración o añadido y sobre el peligro de no seguir estrictamente las instrucciones de instalación, establecidas por el fabricante.

12.13 Una recomendación en el sentido que los niños no deben permanecer en su sistema o asiento de seguridad sin la debida vigilancia.

Artículo 2º.- Lo anterior será obligatorio en vehículos livianos de año de fabricación 2002 o superior.

Artículo 3º.- El presente decreto supremo regirá noventa días después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo transitorio: Tratándose de sistemas o asientos de seguridad en uso con anterioridad a la fecha de vigencia del presente decreto, podrán seguirse utilizando en vehículos livianos de año de fabricación 2002 o superior, siempre que dichos sistemas o asientos reúnan como mínimo las condiciones de seguridad definidas en el artículo 1º numerales 1. al 8., ambos incluidos, de este decreto supremo.

Mención a SRI: la totalidad del Decreto se refiere a los requisitos que deben cumplir los SRI para niños menores a 4 años que viajen en asientos traseros de vehículos livianos.

PARAGUAY

1. Análisis de las Leyes citadas

1.1. Legislación Nacional

No existe legislación vigente sobre la obligatoriedad uso de SRI a nivel nacional.

Se encuentra en proceso de aprobación una Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que ha sido sancionada por el Parlamento y ha pasado al Poder Ejecutivo

ANEXOS

para su promulgación o veto. El citado proyecto de ley⁸⁴ establece en su art. 58 (del TITULO VI La circulación - Capítulo I: Reglas generales) "Artículo 58. Requisitos para circular. (...) g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de diez años deben viajar en el asiento trasero, y los menores de cinco años en el asiento especial de seguridad. (...) j) Que sus ocupantes usen los cinturones de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos."

1.2. Legislación Subnacional

- ORD/Nº 479/10 (Municipalidad de Asunción)

Nombre: Reglamento General de Tránsito

Fuente: <http://www.mca.gov.py/transito/Nuereglatransi.pdf>. Título: "Reglamento General de Tránsito". Disponible al: 25/11/2013.

Artículos de interés para la investigación:

CAPÍTULO TERCERO - DE LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN. SECCIÓN SEGUNDA - DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR. SUBSECCIÓN PRIMERA - DE LAS NORMAS GENERALES

(...)

Artículo 90º Para poder circular por la vía pública con un vehículo automotor es indispensable: (...) j. Que el conductor y los pasajeros lleven puestos cinturones de seguridad y los asientos cuenten con apoya cabezas. (Su inobservancia constituye falta grave). (...) k. Que los niños menores de 10 (diez) años vayan en el asiento trasero y los menores de 3 años utilicen el asiento especial de seguridad. (Su inobservancia constituye falta grave). Al sólo requerimiento de la autoridad competente, se deberán presentar la licencia de conductor y todos los demás documentos indispensables para circular, los que no podrán ser retenidos, salvo en los casos contemplados en la ley. (Su inobservancia constituye falta grave).

Mención a SRI: no existe legislación vigente al respecto a nivel nacional. Se obliga al uso de SRI para menores de 3 años en la Municipalidad de Asunción.

84 http://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/paraguay/ley_paraguay.pdf. Disponible al 9/12/2013.

PERÚ

1. Análisis de las Leyes citadas

1.1. Legislación Nacional

No existe legislación sobre la obligatoriedad uso de SRI a nivel nacional.

- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (actualizado por Decreto Supremo N° 029-2009-MTC)

Publicado: 20/07/2009

Nombre: Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.

Fuente:

- http://www.mtc.gob.pe/cnsv/area_legal/Normas%20Legales/2.-%20DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20016-2009-MTC.pdf Título: "Decreto Supremo N° 016-2009-MTC" Disponible al: 04/12/2013
- http://www.sutran.gob.pe/portal/images/Decretos/supremos/ds_029_2009-mtc.pdf Título: "Modifican Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito". Disponible al: 04/12/2013

Artículos de interés para la investigación:

TÍTULO IV – DE LA CIRCULACIÓN. CAPÍTULO II - DE LOS CONDUCTORES Y EL USO DE LA VÍA. SECCIÓN I - ASPECTOS GENERALES

(...)

Artículo 85. **Uso del cinturón de seguridad.** El uso de cinturones de seguridad es **obligatorio** para las personas que ocupen los **asientos delanteros** de los vehículos en circulación, con excepción de los vehículos que pertenecen a la categoría L. En los **asientos posteriores su uso es obligatorio** en todos los vehículos cuando los tengan incorporados de fábrica y en los demás casos en que, de acuerdo a las normas vigentes, se encuentren obligados a tenerlos.

(...)

Artículo 96.- **Número máximo de pasajeros.** Está prohibido conducir un vehículo con mayor número de personas de las que quepan sentadas en los asientos diseñados de fábrica para tal efecto, **con excepción de niños en brazos en los asientos posteriores** y los vehículos del servicio público de transporte urbano de pasajeros, en los que se puede llevar pasajeros de pie, si la altura interior del vehículo es no menor a 1.8 metros.

Mención sobre SRI: El análisis de la normativa no arroja resultados sobre obligato-



riedad o recomendación de uso de SRI.

URUGUAY

1. Análisis de las Leyes citadas

1.1. Legislación Nacional

- Ley Nº 19.061

Sancionada: 26/12/2012 - Promulgada: 06/01/2013 - Publicada: 22/01/2013

Nombre: Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional

Fuente: [http://www.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=19061&Anchor=Título: "Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional"](http://www.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=19061&Anchor=Título:Tránsito+y+seguridad+vial+en+el+territorio+nacional). Disponible al 05/11/2012.

Artículos de interés para la investigación:

CAPITULO I – DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE Y SUJECIÓN DE NIÑOS Y ADOLESCENTES EN LOS VEHÍCULOS

Artículo 1º.- Los niños de 0 a 12 años de edad estarán obligados a viajar en los asientos traseros de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca.

Las mismas obligaciones del inciso anterior regirán para los adolescentes hasta los 18 años de edad que midan menos de 1,50 metros de estatura.

(...)

Artículo 3º.- Las sillas y similares para el transporte de niños y adolescentes deberán cumplir con las normas que se adopten a tales efectos en el país, según la reglamentación que se dicte al respecto.

Mención a SRI: Los niños de 0 a 12 años y los adolescentes hasta 18 años que midan menos de 1,50 metros de altura deben viajar en sistemas de retención correspondientes, los cuales deben cumplir con las normas que se adopten a tales efectos en el país.

- Ley Nº 18.191

Sancionada: 30/10/2007 - Promulgada: 14/11/2007 - Publicada: 28/11/2007

Nombre: Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional

Fuente: <http://www.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey>.

ANEXOS

asp?Ley=18191&Anchor= Título: "Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional". Disponible al 20/02/2014.

Artículos de interés para la investigación:

LOS VEHÍCULOS

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas como en interurbanas: A) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros de autos y camionetas. B) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de carga. C) Por el conductor y el eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros. D) Por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar.

- Decreto N° 81/2014

Sancionado: 03/04/2014

Nombre: Reglamentación de la Ley N° 19.061

Fuente: <http://www.presidencia.gub.uy/normativa/decretos/decretos-04-2014> . Disponible al 07/04/2014

Artículos de interés para la investigación:

CAPITULO I - DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE Y SUJECIÓN DE NIÑOS Y ADOLESCENTES EN LOS VEHÍCULOS

Artículo 1.- Los niños de 0 a 12 años de edad están obligados a viajar en los asientos traseros de vehículos automotores con el sistema de sujeción infantil reglamentario y de conformidad con las categorías que se establecen en el Anexo I del presente decreto.-

Artículo 2.- (...) Los niños que sean transportados en motocicletas con sidecar o similares, deben estar sujetos de acuerdo al sistema de sujeción previsto en el artículo anterior.-

Artículo 3.- El sistema de retención infantil deberá cumplir con las normas y previsiones técnicas así como con los procesos de certificación que se establecen en los Anexo I, II, III, IV y V, los que forman parte del presente decreto.

Artículo 4.- La sujeción de niños y adolescentes en vehículos destinados al transporte de escolares se rige por los Decretos 206/2010, de 5 de



ANEXOS

julio de 2010 y 427/2010, de 31 de diciembre de 2010.-

La sujeción de niños y adolescentes en vehículos destinados al **transporte colectivo regular de pasajeros** y en los vehículos destinados al **servicio no regular (ocasional) de pasajeros** se ajustará a la reglamentación prevista del artículo 4 de la Ley 19.061, según surja del presente decreto.-

CAPÍTULO VIII - SANCIONES

Artículo 65.- Las infracciones que derivan de la Ley 19.061 serán aplicadas por las autoridades competentes de conformidad con el alcance, los procedimientos, clases de **sanciones y valores de multas** que las normas correspondientes establecen de acuerdo a su jurisdicción, sin perjuicio de las sanciones que se establecen a continuación, así como de las **responsabilidades civiles y penales** que derivaran de la aplicación de la citada ley.-

Artículo 66.- A partir de la aprobación del presente decreto y hasta un plazo máximo de 18 meses, las autoridades competentes para la vigilancia del tránsito en vía pública realizarán los controles y fiscalización de las normas derivadas de éste mediante la aplicación de observaciones **verbales, escritas o sanciones pecuniarias**.

(...)

Artículo 68.- Se fijan los siguientes valores de multas para las infracciones que se detallan a continuación:

68.1.- Niño de hasta 12 años en asiento delantero: 3 UR⁸⁵

(...)

68.3.- Niño sin SRI: 2 UR

(...)

Artículo 69.- Se otorga el plazo de un año a partir de la publicación del presente decreto a aquellos organismos de certificación nacional de producto que no se encuentren acreditados ante el OUA (Organismo Uruguayo de Acreditación) pero justifiquen que han iniciado el proceso para la obtención de la acreditación para dicho producto.-

85 UR: Unidad Reajutable. La UR es una unidad que se ajusta en función de la variación del Índice Medio de Salarios (IMS). A Abril 2014, 1UR equivalía a aproximadamente USD 31.

ANEXO I – NORMAS COMPLEMENTARIAS

CAPÍTULO I – SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

CATEGORÍAS – IMPORTACIÓN – PROCESO DE CERTIFICACIÓN

Artículo 1.- Los niños de 0 a 12 años de edad, así como los adolescentes menores de 18 años que midan menos de 1,50 metros de estatura, están obligados a viajar en los asientos traseros de los vehículos automotores con el sistema de sujeción reglamentario y de acuerdo a las categorías establecidas en el presente decreto.-

Artículo 2.- Los niños, desde su nacimiento y hasta 1 años o con peso menor a 13 kg, deben viajar en el asiento trasero con el sistema de retención infantil reglamentario (en adelante SRI) mirando hacia atrás, con sujeción propia y la silla debidamente asegurada al vehículo.-

Artículo 3.- Los niños hasta los 4 años o que pesen entre 9 kg. y 18 kg. deben viajar en el asiento trasero con el SRI reglamentario, mirando hacia adelante, con sujeción propia y la silla debidamente asegurada al vehículo; pudiendo hacer uso de una silla suplemento – tipo booster o asiento elevador – con cinturón de seguridad de tres puntas cuando excedan los 18 kg.-

Artículo 4.- Los niños entre 4 a 6 años o que pesen entre 15 kg. y 25 kg. deben viajar en el asiento trasero con el sistema de retención infantil reglamentario – tipo booster o asiento elevador – con cinturón de seguridad de tres puntas.-

Artículo 5.- Los niños entre 6 y 11 años de edad o desde 22 kg. a 36 kg. deben viajar en el asiento trasero con el SRI reglamentario – tipo booster o asiento elevador – con cinturón de seguridad de tres puntas.-

Artículo 6.- Los niños a partir de los 12 años y adolescentes hasta 18 años que su altura no supere los 1,50 metros, deben viajar en el asiento trasero con el SRI reglamentario – tipo booster o asiento elevador – con cinturón de seguridad de tres puntas.-

Artículo 7.- Los niños y adolescentes a partir de los 12 años y hasta los 18 años que midan más de 1,50 metros de altura, deben usar cinturón de seguridad de conformidad con las condiciones reglamentarias de la plaza utilizada según los Decretos 206/2010, de 5 de julio de 2010 y 427/2010, de 31 de diciembre de 2010.-

Artículo 8.- Los niños y adolescentes que sean transportados en los vehículos, cualquiera sea la modalidad o tipo de transporte, deben ir sujetos acorde a los sistemas de retención establecidos en la presente reglamentación, y de acuerdo a los requerimientos que a cada categoría corresponda.-

Artículo 9.- La sujeción de niños y adolescentes en vehículos destinados al transporte de escolares se rige por los Decretos 206/2010, de 5 de



ANEXOS

julio de 2010 y 427/2010, de 31 de diciembre de 2010.-

Artículo 10.- Los niños y adolescentes que son transportados en los **vehículos destinados al servicio no regular (ocasional) de pasajeros**, deben ir sujetos con **cinturón de seguridad de tres puntas** en los asientos de la primera fila y en todo aquél que no posea un asiento delantero, y con **cinturón de seguridad de dos puntas** como mínimo en las plazas restantes.-

Artículo 11.- El SRI referido en el artículo 1 y siguientes de la presente reglamentación debe estar **homologado de conformidad con la Norma Técnica FMVSS 213** o las prescripciones técnicas del Reglamento de Naciones Unidas **UNECE R 44** según luce en Anexos II y III que forman parte del presente decreto. Excepcionalmente se admitirán, luego de la publicación de la reglamentación y por espacio de seis meses, las versiones anteriores de dichas normas técnicas.-

Artículo 12.- Hasta tanto no exista una norma Mercosur en la región, se admiten también aquellos SRI fabricados bajo **norma brasilera ABNT 14.400** y su reglamento de evaluación de conformidad para dispositivos de retención infantil del **INMETRO "Portaria n° 038"**, de 29 de enero de 2007, los que lucen agregados en Anexos IV y V que integran el presente decreto.-

Artículo 13.- Para la importación de SRI, se debe obtener la respectiva **licencia de importación**, que será emitida, para un determinado modelo de dicho SRI por un determinado período de tiempo, por la Dirección Nacional de Industrias (DNI) del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM), luego de haber recibido la **certificación por parte del organismo de certificación nacional acreditado** por el Organismo Uruguayo de Acreditación (OUA) para dicho elemento.-

Artículo 14.- El organismo de certificación nacional debe recibir por parte del importador o fabricante nacional en su caso, los siguientes documentos: a) **declaración jurada** en la cual se exprese que el SRI cumple con alguna de las normas técnicas referidas en el presente documento; b) **certificado de producto** emitido por un Organismo de Certificación acreditado por un Organismo de Acreditación firmante del acuerdo de reconocimiento mutuo de IAF (International Accreditation Forum). Dicho certificado de producto debe adjuntar el respectivo test report del SRI correspondiente.

Artículo 15.- Se otorga un plazo de un año a partir de la publicación del presente decreto a aquellos organismos de certificación nacional que no se encuentren acreditados ante el OUA (Organismo Uruguayo de Acreditación) pero que justifiquen que han iniciado el proceso para la obtención de la acreditación de dicho producto.-

Artículo 16.- En caso de observación por parte del organismo de certificación nacional a alguno de los documentos exigidos precedentemente, el importador o fabricante nacional, debe levantar las mismas en caso de mantener sus intenciones de importación o fabricación nacional de



ANEXOS

ese producto. El período de validez de dicha licencia será por tres años o hasta que se produzcan cambios en el modelo o la marca.-

Artículo 17.- La Dirección Nacional de Industria del MIEM comunicará electrónicamente a la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) la licencia que habilita la operación de importación.-

Una vez cumplida esta comunicación, la DNA autorizará la numeración del Documento Único Aduanero de Importación de las mercaderías comprendidas en el presente Decreto.-

Artículo 18.- A partir de los 48 meses de aprobada la presente reglamentación, los vehículos 0 kilómetros propulsados a motor de cuatro o más ruedas de las categorías de vehículos M (M1 (a), M1 (b), M2 y M3) que posean por lo menos una fila de asientos traseros, deberán contar para comercialización por lo menos en la plaza derecha de la fila trasera de asientos, con un **sistema de anclaje rígido (isofix, latch u otro)** que permita la colocación de un elemento de retención infantil.-

Artículo 19.- **Régimen de transición:** por un período de tres meses contados desde la publicación del presente decreto, se podrán importar y vender al consumidor final aquellos SRI que no cumplan los requisitos de la presente reglamentación. Vencido este término, durante los siguientes tres meses, se podrán importar y vender al consumidor final únicamente aquellos SRI que hayan iniciado el trámite de homologación.-

Artículo 20.- **A partir de los seis meses** contados desde la **publicación** del presente decreto, **se prohíbe la importación y venta al consumidor final de SRI que no cumplan con los requisitos** establecidos en la presente reglamentación.-

ANEXO II – NORMA TÉCNICA FMVSS 213

ANEXO III – NORMA TÉCNICA UNECE R44

ANEXO IV – NORMA TÉCNICA ABNT – NBR 14400

ANEXO V – REGLAMENTO TÉCNICO INMETRO 038

Mención a SRI: el Decreto 81/2014 menciona a los SRI en varios de sus artículos y Anexos, incluyendo categorías, normas técnicas que deben cumplir, requisitos y procedimientos para su importación, y proceso de



ANEXOS

certificación, según puede observarse en los artículos de interés anteriormente transcritos.

1.2. *Legislación Subnacional*

- Digesto Departamental Volumen V -Tránsito y Transporte - Libro V Del transporte – Parte Reglamentaria – Título II

Sancionado: 01/08/11

Nombre: Digesto Departamental

Fuente: <http://normativa.montevideo.gub.uy/armado/65142> Disponible al: 9/12/2013

Artículos de interés para la investigación:

CAPÍTULO V – DEL TRANSPORTE DE ESCOLARES ARTÍCULO

(...)

R.523.12.1. DE LOS ASIENTOS (...) h) El traslado de menores de 3 años deberá realizarse en sillas de sistema de retención infantil o "Sillas para niños", las que deberán cumplir con normas técnicas internacionalmente admitidas.

Mención a SRI: Los niños menores de 3 años que sean trasladados en Transporte Escolar deberán realizarlo en SRI que cumplan con normas técnicas internacionalmente admitidas.

B.2. MODELO DE LEGISLACIÓN INTEGRAL PROPUESTO POR FUNDACIÓN MAPFRE

La Fundación MAPFRE, en forma previa a la realización de la presente investigación, elaboró una propuesta de legislación modelo la cual incluye una serie de recomendaciones generales a ser tenidas en cuenta, tomando como referencia los vacíos y/u oportunidades detectados en la legislación disponible en ese momento (Noviembre 2013), las cuales se presentan a continuación:

1. Los cinturones de seguridad y otros elementos de protección, correctamente utilizados, evitan la mayoría de las lesiones graves y mortales, evitando numerosas muertes e innumerables discapacidades.
2. Todos los ocupantes de automóviles deben viajar haciendo uso de sus correspondientes sistemas de retención o sujeción, sobre todos los niños que son los pasajeros más vulnerables o frágiles.




ANEXOS

3. Los niños deben utilizar asientos o sillitas infantiles de seguridad especialmente adaptados a su constitución física, al menos hasta que crezcan y puedan utilizar con garantías de seguridad los cinturones para ocupantes adultos. Esto significa:
 - a. Los bebés y niños más pequeños tienen que viajar mirando hacia la parte trasera del automóvil en cucos o asientos especiales para bebés, ya que su frágil cuello se rompería en caso de impacto frontal. O en capazos especialmente homologados para su uso en el automóvil y que vayan instalados sobre el asiento trasero con la cabeza del bebé hacia el centro del vehículo y sus pies hacia una de las puertas laterales.
 - b. En todo caso los niños de menos de un año de edad o con menos de 9 kg de peso deben viajar mirando hacia atrás. Pero, si el vehículo y la silla infantil lo permite, los niños deben viajar mirando hacia atrás hasta que cumplan al menos tres años.
 - c. Los niños de mayor edad deberían utilizar asientos infantiles, asientos elevadores o cojines elevadores hasta que su estatura y complexión física les permita un adecuado ajuste del cinturón de adultos. El cinturón de adultos podría ser utilizado con seguridad cuando la parte inferior del cinturón quede plana sobre los huesos de las caderas y la parte superior pase sobre la parte media del esternón y la de la clavícula, sin situarse nunca sobre el cuello del niño u ocupante.
4. Los niños nunca deben viajar desprotegidos sin utilizar sillas o asientos infantiles. Tampoco deben hacerlo en brazos de los pasajeros adultos: el peligro en caso de colisión, incluso una menor, es mortal. Un adulto nunca podría sujetar a un bebé en caso de choque (el peso de un ocupante se multiplica por 20 o 40) y podría incluso llegar a aplastarlo con su propio cuerpo.
5. Siempre que sea posible, los niños deben utilizar sus asientos infantiles en los asientos traseros, puesto que estos son más seguros que los delanteros.
6. Nunca debe instalarse una silla para bebés o un asiento infantil orientado mirando hacia atrás en una plaza en donde haya un airbag o bolsa de aire frontal, excepto si este airbag ha sido debidamente desactivado.
7. Como vía para garantizar que ofrecen un nivel mínimo de seguridad, los asientos o sillitas para bebés, los asientos infantiles y los asientos y cojines elevadores deben cumplir con alguna de las siguientes normativas técnicas internacionales de seguridad: normativa europea ECE R44/04, normativa estadounidense FMVSS 213, normativa canadiense CMVSS 213, o cualquier otra equivalente (incluidas posibles normativas o reglamentos nacionales).



C.1. INFORMACIÓN ADICIONAL

C.1.1. FORMULARIO DE ACTUACIÓN POLICIAL - MINISTERIO DEL INTERIOR (URUGUAY)⁸⁶

Ministerio del Interior												N°			
FORMULARIO DE ACTUACION POLICIAL												Hoja: de			
Unidad Ejecutora				Dependencia											
Cédula Identidad Policia Actuales												Móvil			
Hecho Ocurrido															
Fecha y Hora															
Inicia el Hecho				Finaliza el Hecho				Toma de Conocimiento							
Da	Me	AÑO	Hora	Da	Me	AÑO	Hora	Da	Me	AÑO	Hora	Da	Me	AÑO	Hora
Departamento				Localidad				Jurisdicción							
Barrio				Asentamiento											
Calle Principal				N°				Bis		Apartamento					
Entre Calles				Y											
Complejo Hab.				Torre				Block		Senda					
Tipo de Lugar		Público		Privado		Vía Pública		Teléfono							
Concurre además		DNPT		DNB		DNPC		IM		MEDICO		JUEZ			
Datos de la Persona															
 <input type="checkbox"/> Denunciante <input type="checkbox"/> Víctima <input type="checkbox"/> Testigo <input type="checkbox"/> Conductor <input type="checkbox"/> Acompañante <input type="checkbox"/> Pasajero <input type="checkbox"/> Peatón		Origen Doc.						Tipo		N°					
		Nombres													
		Apellidos													
		Fecha Nec.		Edad		Lugar									
		Nacionalidad		Estado Civil				Sexo							
		Licencia Cond.		Cat.		Venoe									
Opto. Licencia		Ocupación													
<input type="checkbox"/> Ileso <input type="checkbox"/> Herido Leve <input type="checkbox"/> Herido Grave <input type="checkbox"/> Fallecido en el lugar <input type="checkbox"/> Fallecido en C. Asistencia		<input type="checkbox"/> Traslado por propios medios <input type="checkbox"/> Traslado por particulares <input type="checkbox"/> Traslado por Policía <input type="checkbox"/> Traslado en Ambulancia <input type="checkbox"/> No fue trasladado		Nombre del lugar donde fue trasladado:											
Ubicación dentro del vehículo: <input type="checkbox"/> Conductor <input type="checkbox"/> Acompañante <input type="checkbox"/> Pasajero Itr. <input type="checkbox"/> Pasajero Der.		<input type="checkbox"/> Usaba cinturón de seguridad <input type="checkbox"/> Usaba elementos de seguridad <input type="checkbox"/> Usaba casco <input type="checkbox"/> Usaba sistema retención infantil		Resultado de la Espirometría											
				Horas de conducción previas											
				Años experiencia conducción											
Detalle		Departamento				Localidad				Jurisdicción					
		Barrio				Asentamiento									
		Calle Principal				N°				Apartamento					
		Entre Calles				Y									
Complejo Habitacional		Torre				Block		Senda							
		Declaración de la Persona:													

ANEXOS


 Ministerio del Interior
 FORMULARIO DE ACTUACION POLICIAL

 N°
 Hoja: de

	<input type="checkbox"/> Automóvil <input type="checkbox"/> Camioneta <input type="checkbox"/> Ómnibus <input type="checkbox"/> Camión <input type="checkbox"/> Moto <input type="checkbox"/> Bicicleta	Matrícula		País	
		Dpto.		Marca	
		Padrón		Modelo	
		Año		Motor	
		Color		Chasis	
Estado del Vehículo		Avalúa		Cía. Seguro	
<input type="checkbox"/> Hurtado <input type="checkbox"/> Dañado <input type="checkbox"/> Incendiado <input type="checkbox"/> Lleva algún tipo de remolque	<input type="checkbox"/> Recuperado <input type="checkbox"/> Incautado <input type="checkbox"/> Entregado	 Cilindradas		<input type="checkbox"/> Airbag desplegado Conductor <input type="checkbox"/> Airbag desplegado Múltiple <input type="checkbox"/> Circula con luces encendidas <input type="checkbox"/> Circula con luces cortas	
<input type="checkbox"/> Propietario <input type="checkbox"/> Conductor	Nombre				<input type="checkbox"/> Elemento reflectivo atrás <input type="checkbox"/> Posee luz delantera
Observaciones:					

	<input type="checkbox"/> Automóvil <input type="checkbox"/> Camioneta <input type="checkbox"/> Ómnibus <input type="checkbox"/> Camión <input type="checkbox"/> Moto <input type="checkbox"/> Bicicleta	Matrícula		País	
		Dpto.		Marca	
		Padrón		Modelo	
		Año		Motor	
		Color		Chasis	
Estado del Vehículo		Avalúa		Cía. Seguro	
<input type="checkbox"/> Hurtado <input type="checkbox"/> Dañado <input type="checkbox"/> Incendiado <input type="checkbox"/> Lleva algún tipo de remolque	<input type="checkbox"/> Recuperado <input type="checkbox"/> Incautado <input type="checkbox"/> Entregado	 Cilindradas		<input type="checkbox"/> Airbag desplegado Conductor <input type="checkbox"/> Airbag desplegado Múltiple <input type="checkbox"/> Circula con luces encendidas <input type="checkbox"/> Circula con luces cortas	
<input type="checkbox"/> Propietario <input type="checkbox"/> Conductor	Nombre				<input type="checkbox"/> Elemento reflectivo atrás <input type="checkbox"/> Posee luz delantera
Observaciones:					



ANEXOS


 Ministerio del Interior
 FORMULARIO DE ACTUACION POLICIAL

N°
Hoja: de

Datos sobre el Ambiente			
Meteorología	Iluminación	Luz Artificial	Visibilidad
<input type="checkbox"/> Despejado <input type="checkbox"/> Nublado <input type="checkbox"/> Viento Fuerte <input type="checkbox"/> Niebla Ligera <input type="checkbox"/> Niebla Intensa <input type="checkbox"/> Llovizna <input type="checkbox"/> Lluvia	<input type="checkbox"/> Amanecer <input type="checkbox"/> Diurna <input type="checkbox"/> Atardecer <input type="checkbox"/> Nocturna	<input type="checkbox"/> Funcionando <input type="checkbox"/> Apagada <input type="checkbox"/> No existe	<input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Humo <input type="checkbox"/> Niebla <input type="checkbox"/> Polvo <input type="checkbox"/> Otro:

Circunstancias Concurrentes			
Del Conductor	Del Vehículo	De la Vía	Del Entorno
<input type="checkbox"/> Dormido <input type="checkbox"/> Exceso de Velocidad <input type="checkbox"/> Suicidio <input type="checkbox"/> Ebriedad <input type="checkbox"/> Usando Celular <input type="checkbox"/> Adelantamiento <input type="checkbox"/> Encandilamiento <input type="checkbox"/> No respeta Cruce <input type="checkbox"/> No respeta Señal <input type="checkbox"/> No respeta Semáforo	<input type="checkbox"/> Mal Estado <input type="checkbox"/> Falla Mecánica <input type="checkbox"/> Rotura Neumático <input type="checkbox"/> Otra:	<input type="checkbox"/> Agua acumulada <input type="checkbox"/> Manchas de Aceite <input type="checkbox"/> Baches <input type="checkbox"/> Lomada sin señalizar <input type="checkbox"/> Arena suelta <input type="checkbox"/> Tramo obra señalizado <input type="checkbox"/> Tramo obra sin señal <input type="checkbox"/> Otra:	Visibilidad reducida por: <input type="checkbox"/> Contenedor <input type="checkbox"/> Volqueta <input type="checkbox"/> Árboles <input type="checkbox"/> Garita de Parada <input type="checkbox"/> Otro:

Esquema Gráfico del Accidente

Observaciones

Firma del Policía:

Aclaración de Firma:

Cédula del Policía:

C.1.2. FORMULARIO ESTADÍSTICO ÚNICO (ARGENTINA)

FORMULARIO ESTADÍSTICO ÚNICO
USO FINES ESTADÍSTICOS - LEY 26.363

FORMULARIO N° _____

ENTIDAD INSTRUCTORA
 POL. FED. POL. PROV. PREFECTURA GENDARMERÍA

N° EXPEDIENTE JUDICIAL: _____ OTRO: _____
 N° SUMARIO POLICIAL: _____ DEPENDENCIA: _____

LUGAR Y FECHA DEL SINIESTRO FORMULARIO N° _____

FECHA: [][] / [][] / [][][][] HORA: [][] : [][] CALLE - RUTA - AUTOVÍA - AUTOPISTA - AVENIDA - CAMINO ALTURA: [][][][] m (o Pés)

LUGAR: CALLE RUTA AUTOPISTA AUTOVÍA NAC. PROV. LOCALIDAD: _____

OTRO: _____ DEPARTAMENTO / PARTIDO: _____

CÓDIGO POSTAL: [][][][][][] MUNICIPIO: [][][][] PROVINCIA: [][] COORDENADAS GPS: [][][][][][][][][][]
 COORDENADAS GPS: [][][][][][][][][][]

TOTAL HERIDOS LIEVES: [][] TOTAL FALLECIDOS: [][] TOTAL DE PARTICIPANTES DEL SINIESTRO (Automóvil - Peatón - Bicicleta - Obj fijo - etc): [][][] (1)

TOTAL HERIDOS GRAVES: [][] TOTAL ILESOS: [][]

SINIESTRO	PARTICIPANTES DEL SINIESTRO (1)				
	PARTICIPANTE 1	PARTICIPANTE 2	PARTICIPANTE 3	PARTICIPANTE 4	PARTICIPANTE 5
COLISIÓN <input type="radio"/>	AUTOMÓVIL <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
VUELCO <input type="radio"/>	MOTOCICLETA <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
DESPEÑAMIENTO <input type="radio"/>	PEATÓN <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
INMERSIÓN <input type="radio"/>	TRANSPORTE DE CARGA <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EXPLOSIÓN <input type="radio"/>	TRANSPORTE DE PASAJEROS <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
INCENDIO <input type="radio"/>	CUATRICICLO <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
CAÍDA <input type="radio"/>	BICICLETA <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
DESPISTE <input type="radio"/>	TRACCIÓN A SANGRE <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
OTRO: _____	ANIMAL <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<small>* Puede seleccionar más de una opción</small>	OBJETO FIJO <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	MAQUINARIA <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

LUGAR DE LA VÍA PÚBLICA	ESTADO DE LA VÍA	SUPERFICIE DE LA VÍA	TIEMPO	LUMINOSIDAD
RECTA <input type="radio"/>	BUENO <input type="radio"/>	HORMIGÓN <input type="radio"/>	BUENO <input type="radio"/>	DÍA <input type="radio"/>
CURVA <input type="radio"/>	BACHES <input type="radio"/>	ASFALTO <input type="radio"/>	NUBLADO <input type="radio"/>	NOCHE <input type="radio"/>
INTERSECCIÓN <input type="radio"/>	AHUILLAMIENTO <input type="radio"/>	RIPO <input type="radio"/>	LLOVIZNA <input type="radio"/>	AMANECEER <input type="radio"/>
ROTONDA <input type="radio"/>	MOJADO <input type="radio"/>	TIERRA <input type="radio"/>	LLUVIA <input type="radio"/>	ATARDECEER <input type="radio"/>
DISTRIBUIDOR <input type="radio"/>	CON NIEVE <input type="radio"/>	ARENA <input type="radio"/>	NIEVE <input type="radio"/>	
PASO A NIVEL FF.CC. <input type="radio"/>	CON HIELO <input type="radio"/>		GRANIZO <input type="radio"/>	
PUENTE <input type="radio"/>	BANQUINA INUTILIZABLE <input type="radio"/>			
OTRO: _____	RESBALADIZO: _____	OTRO: _____		
PENDIENTE SI <input type="radio"/> NO <input type="radio"/>			VIENTO FUERTES SI <input type="radio"/> NO <input type="radio"/>	LUZ ARTIFICIAL SI <input type="radio"/> NO <input type="radio"/>

VÍA PÚBLICA DIVIDIDA POR	TRÁNSITO RESTRINGIDO POR	SEÑALIZACIÓN	VISIBILIDAD	PRIORIDAD REGULADA POR
BARRERA DE HORMIGÓN <input type="radio"/>	SIN RESTRICCIÓN <input type="radio"/>	COMPLETA <input type="radio"/>	BUENA <input type="radio"/>	POLICIA DE TRÁNSITO <input type="radio"/>
GUARDARRAÍL <input type="radio"/>	OBRA EN CONSTRUCCIÓN <input type="radio"/>	INCOMPLETA <input type="radio"/>	REDUCIDA POR	SEMÁFORO <input type="radio"/>
BARRERA DE ALTO IMPACTO <input type="radio"/>	DESVIÓ PROVISORIO <input type="radio"/>	NULLA <input type="radio"/>		SEÑAL PARE <input type="radio"/>
CORDÓN DIVISORIO <input type="radio"/>	REPARACIÓN DE VÍA <input type="radio"/>	SEMÁFOROS	NIEBLA <input type="radio"/>	SEÑAL CEDA EL PASO <input type="radio"/>
VEGETACIÓN <input type="radio"/>	ACCIDENTE PREVIO <input type="radio"/>	FUNCIONABA <input type="radio"/>	POLVO <input type="radio"/>	MARCA VIAL <input type="radio"/>
LÍNEA DIVISORIA PINTADA <input type="radio"/>		NO FUNCIONABA <input type="radio"/>	HUMO <input type="radio"/>	PASO PEATONAL <input type="radio"/>
NINGUNO <input type="radio"/>		INTERMITENTE <input type="radio"/>	TORMENTA <input type="radio"/>	OTRA SEÑAL <input type="radio"/>
OTRO: _____	OTRO: _____	SIN SEMÁFORO <input type="radio"/>		NINGUNA <input type="radio"/>
		OTRO: _____	OTRO: _____	

VERSIÓN 2/2013



ANEXOS

SIEC 2

ESTADO ATMOSFERICO				LUMINOSIDAD				LUZ ARTIFICIAL							
DESPEJADO	1	LLUVIA	3	NEBLINA	5	DIURNA	1	AMANECEER	3	NO EXISTE	1				
NUBLADO	2	LLOVIZNA	4	NEVE	6	NOCTURNA	2	ATARDECER	4	SI EXISTE	2				
CALZADA (REFERIDO A LA TRAYECTORIA DEL VEHICULO CAUSANTE (*))															
UNIDIRECCIONAL	1	BIDIRECCIONAL		2	BIDIRECCIONAL CON BANDEJON		3			APAGADA	1				
CANTIDAD DE PISTAS		CANTIDAD PISTAS IDA			CANTIDAD DE PISTAS REGRESO					ENCENDIDA SUF.	2				
										ENCENDIDA INE.	3				
TIPO DE CALZADA				ESTADO CALZADA				CONDICION (*) (SI TIPO-CONCRETO/ASFALTO/ADOQUIN/MIXTO)							
CONCRETO (*)	1	MIXTO (*)	4	BUENO	1	SECO	1	CON BARRO	4	ESCARCHA	7				
ASFALTO (*)	2	RIPIO	5	REGULAR	2	HUMEDO	2	CON NIEVE	3	GRAVILLA	8				
ADOQUIN (*)	3	TIERRA	6	MALO	3	MOJADO	3	CON ACEITE	6	OTROS	9				
(*) DEMARCAACION (SI TIPO DE CALZADA ES CONCRETO, ASFALTO, ADOQUIN O MIXTO)				Linea Continua				1	Pare en Calzada		4	Otras Demarcaciones		7	
				Linea Discontinua				2	Ceda el Paso en Calzada		5	BORRADAS		8	
				Linea Mixta				3	Paso peatonal (c/ semáforo)		6	SIN DEMARCAACION		9	
												Paso de Cebra		10	
(Marque de acuerdo a lo existente en el lugar, mínimo una)															
PERSONAS PARTICIPANTES															
CALIDAD	SEXO	RESULTADO			SOLO PARA CONDUCTORES				CONDICION FISICA			NACIONALIDAD			
1- CONDUCTOR 2- PASAJERO 3- PEATON	1- MAS. 2- FEM.	1. MUERTO 2. GRAVE 3. M. GRAVE	4. LEVE 5. ILESO	CLASE DE LICENCIA				1. NORMAL 2. BAJO INFLUENCIA ALCOHOL 3. EBRIEDAD 4. BAJO INFLUENCIA DROGAS 5. FATIGA, CANSANCIO	1. CHILENA 2. ARGENTINA 3. BRASILEÑA 4. BOLIVIANA 5. PERUANA 6. OTRAS SUDAMERICANAS 9. OTRAS						
(Agregue ASTERISCO (*) AL CAUSANTE, PROBABLE)		CINT. SEGUR/CASCO		A1 B PP PERMISO PROVISORIO A2 C BC BOLETA DE CITACION A3 D SL SIN LICENCIA A4 E FV FECHA DE CONTROL A5 F VDO. PE PERMISO EXTRANJERO OT OTRAS	ACCDTE. DE TRAYECTO			1. ESTUDIANTE 2. MINUSVALIDO 3. NINGUNA ANTERIORES							
		(CONDUCTOR/ PASAJ.) 0. IGNORA 1. SI 2. NO		1.- DE TRABAJO 2.- PARTICULAR 3.- NO DETERMINADO											
#	CALID	SEXO	EDAD	RESULT.	CINT.	R.U.N.	VEHIC.	CL.LIC	COMUNA	CODIGO	ACDTE TRAY.	CUALIDAD	C. FIS.	NAC.	
01															
02															
03															
04															
05															
06															
07															
08															
09															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
(Si hay más PARTICIPANTES, detállelos en hoja adjunta con el mismo formato de este cuadro y marque 'X')															
CLASIFICACION		DETENIDO(S)		1	PARTE Nº		TRIBUNAL:		SIAT		CONCURRIDO		1	SI HUBO MUERTOS	
		DENUNCIADO(S)		2							NO CONCURRIDO		2	MENS. Nº FECHA	

ACLARATORIA (CLARA Y LEGIBLE) :

 Vº Bº
 SUBDOMISARIO DE LOS SERVICIOS (Nombre, Grado y Sello) ENCARGADO S.I.E.C. (Nombre y Grado)



C.1.4. TASAS DE INSTALACIÓN DEL SISTEMA ISOFIX (2007 - 2012)

Fuente: FUNDACIÓN MAPFRE, 2014. Informes, actualmente en imprenta, sobre Seguridad Pasiva y Activa (ISPA) de Vehículos en Argentina, Brasil, Chile y México.

A continuación se presentan las tasas de instalación del sistema ISOFIX en vehículos comercializados en Argentina, Brasil, Chile y México.

1. Argentina

Segmento / Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mini (pequeños urbanos)	0,9%	0,9%	1,0%	7,3%	6,2%	11,2%
Small (pequeños)	0,3%	0,7%	3,1%	5,2%	6,1%	6,7%
Lower Medium (medianos)	25,3%	32,1%	31,0%	30,0%	38,6%	39,1%
Upper Medium (grandes)	68,4%	68,3%	67,1%	64,9%	69,8%	83,2%
Executive (ejecutivos)	60,4%	76,5%	63,7%	84,6%	94,5%	99,7%
Luxury (carros de lujo)	82,1%	96,2%	95,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Sports (deportivos)	2,8%	0,9%	32,2%	51,5%	52,0%	78,1%
Mini MPV (monovolúmenes pequeños)	11,8%	13,6%	12,4%	10,0%	16,6%	29,3%
Med MPV (monovolúmenes medios)	89,5%	99,7%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Full MPV (monovolúmenes grandes)	87,2%	98,0%	98,7%	98,8%	92,3%	84,6%
SUV (todo-terreno)	23,1%	26,4%	18,8%	21,7%	26,4%	25,8%
Pick Ups	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Vans (furgonetas)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	10,5%	13,8%	13,5%	14,3%	17,8%	19,2%

2. Brasil

Segmento / Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mini (pequeños urbanos)	0,0%	0,0%	0,3%	0,5%	2,1%	7,5%
Small (pequeños)	0,0%	0,0%	0,1%	0,5%	1,3%	3,7%
Lower Medium (medianos)	14,9%	15,7%	15,2%	19,2%	23,1%	33,4%
Upper Medium (grandes)	31,2%	28,5%	32,2%	45,1%	55,8%	83,9%
Executive (ejecutivos)	51,6%	16,2%	10,4%	14,5%	11,8%	22,7%
Luxury (carros de lujo)	34,8%	32,8%	26,6%	38,7%	52,0%	63,0%
Sports (deportivos)	10,7%	26,4%	39,0%	51,9%	73,8%	77,2%
Mini MPV (monovolúmenes pequeños)	1,8%	3,6%	5,3%	4,1%	8,3%	21,5%
Med MPV (monovolúmenes medios)	0,3%	96,1%	99,1%	99,5%	99,8%	99,0%
Full MPV (monovolúmenes grandes)	0,0%	39,7%	35,7%	46,3%	18,7%	40,3%
SUV (todo-terreno)	5,2%	10,5%	17,9%	20,3%	34,6%	34,3%
Pick Ups	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

ANEXOS

Vans (furgonetas)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	2,8%	3,5%	3,9%	4,9%	8,0%	11,8%

3. Chile

Segmento / Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mini (pequeños urbanos)	7,4%	2,2%	10,1%	16,8%	30,4%	37,0%
Small (pequeños)	21,9%	19,2%	24,2%	32,3%	38,9%	55,9%
Lower Medium (medianos)	37,2%	35,6%	27,9%	28,5%	31,2%	35,4%
Upper Medium (grandes)	83,8%	96,4%	97,2%	95,2%	93,5%	99,1%
Executive (ejecutivos)	93,0%	84,9%	93,6%	94,7%	88,2%	82,4%
Luxury (carros de lujo)	90,4%	85,4%	84,8%	92,7%	80,5%	84,5%
Sports (deportivos)	1,4%	1,9%	53,9%	80,4%	85,0%	89,2%
Mini MPV (monovolúmenes pequeños)	69,0%	39,4%	36,2%	80,1%	71,1%	83,9%
Med MPV (monovolúmenes medios)	78,6%	92,0%	86,7%	72,4%	46,9%	58,5%
Full MPV (monovolúmenes grandes)	22,3%	39,6%	57,7%	72,9%	77,0%	63,3%
SUV (todo-terreno)	42,2%	38,6%	54,9%	70,3%	70,8%	72,6%
Pick Ups	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Vans (furgonetas)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	33,8%	30,2%	35,9%	43,6%	46,4%	54,9%

4. México

Segmento / Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mini (pequeños urbanos)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%	9,6%
Small (pequeños)	0,0%	0,0%	0,2%	15,2%	33,5%	39,3%
Lower Medium (medianos)	0,0%	0,0%	0,0%	16,6%	44,9%	56,0%
Upper Medium (grandes)	0,0%	0,0%	0,0%	33,2%	95,4%	96,2%
Executive (ejecutivos)	0,0%	0,0%	1,0%	55,2%	97,9%	93,3%
Luxury (carros de lujo)	0,0%	0,0%	0,0%	36,3%	77,1%	94,9%
Sports (deportivos)	0,0%	0,0%	0,0%	32,4%	88,2%	82,0%
Mini MPV (monovolúmenes pequeños)	0,0%	0,0%	0,0%	12,7%	29,6%	27,3%
Med MPV (monovolúmenes medios)	0,0%	0,0%	0,0%	62,8%	100,0%	0,0%
Full MPV (monovolúmenes grandes)	0,0%	0,0%	0,0%	21,4%	96,2%	100,0%
SUV (todo-terreno)	0,0%	0,0%	0,0%	44,0%	93,2%	88,2%
Pick Ups	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%	11,0%	13,5%
Vans (furgonetas)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,1%
Total	0,0%	0,0%	0,0%	19,3%	45,8%	50,9%

ANEXOS

