



Alineación de iniciativas nacionales a la concreción de la Agenda 2030

El caso del Programa Nacional de Seguridad del niño pasajero y su aporte a los ODS

Contenido

Resumen	2-3
Los ODS en la línea de acción del BSE	4-6
Antecedentes	7-9
La seguridad vial en el marco de los ODS	10-12
Uruguay, seguridad vial y ODS	13-14
Los ODS en el diario vivir, el caso del Programa Nacional de Seguridad del niño Pasajero	15-31
El Programa en números	32
Comentarios finales	33-34
Referencias: Fuentes y sitios	35

Resumen

Es posible escribir una larga lista de potenciales razones por las cuales no se ha logrado modificar sustancialmente el número de siniestros de tránsito y la gravedad de sus consecuencias para América Latina. Tanto más larga puede ser la lista de soluciones que se puede proponer para su abordaje. Lo que resulta claro y de referencia es que aquellas sociedades que han podido revertir esta tendencia y generar cambios sustanciales, han sentado sus bases de planificación estratégica y toma de decisiones a partir de un enfoque basado en análisis de datos, uso de evidencia y trabajo articulado.

En los últimos 15 años Uruguay ha realizado un continuo proceso de fortalecimiento de su política nacional en materia de seguridad vial.

El robustecimiento de su marco normativo, la mejora de su infraestructura, capacitación de actores calve, implementación de campañas y acciones de sensibilización y difusión en la materia forman parte de algunos de los principales tópicos de la agenda nacional. Todo esto ha posicionado al país como referencia en y para la región, en el entendido de que a la vez que tiene debilidades, necesidades y desafíos, ha acumulado experiencia y buenas prácticas que pueden ser compartidas con otros países y socios de la región. Claro ejemplo de esto es el marco normativo la seguridad vial infantil de Uruguay que rápidamente fue acogido como caso de éxito y se han implementado experiencias adaptadas en Chile y Argentina.

La agenda país ha sido impulsada por diversos actores de los ámbitos público, privado y de la sociedad civil. En este marco, el Banco de Seguros del Estado (BSE) y la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) han generado una alianza para promover un mayor conocimiento sobre la movilidad infantil y el uso de sistemas de retención infantil (SRI) en todo el país a través de la implementación del Programa nacional “Seguridad del niño pasajero”.

Tras 5 años de ejecución y a 8 años de cumplirse la fecha límite de la Agenda 2030 en la que se enmarca la segunda década de acción, hacemos una puesta a punto de esta política pública que pone a la infancia como centro para la movilidad segura. Una experiencia que con los compromisos globales como hoja de ruta ha generado un abordaje integral de anclaje local.

La alianza BSE – FGR se encuentra antecedida por una larga experiencia de ambas instituciones en la planificación estratégica para la concreción de los ODS.

El BSE ha priorizado seis Objetivos de Desarrollo como de alta relevancia para sus operaciones. Se trata de los ODS 3, 4, 5, 7, 8 y 17 y son incorporados a la planificación estratégica de la institución para la alineación de sus acciones.

Desde 2014 elabora informes de sostenibilidad siguiendo las directrices impulsadas por la organización Iniciativa de Reporte Global¹ (GRI por su siglas en inglés), una guía metodológica que permite alinear la política institucional a los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas². Asimismo, es una de las 27 empresas que integró el primer Monitor de Desarrollo Sostenible (MDS) instrumentado por Deloitte, Deres y Universidad ORT, y que cuenta con el aval de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, así como del Instituto Nacional de Estadística. Esta herramienta permite medir indicadores clave sobre el desempeño económico, social y medioambiental de las empresas y analizar su evolución.

¹ Link sitio oficial: <https://www.globalreporting.org/>

² <https://www.pactomundial.org/>

Por su parte la Fundación Gonzalo Rodríguez adhiere firmemente al trabajo en red como mecanismo para generar sinergias que posibiliten el alcance de objetivos comunes entre miembros de organizaciones afines. Entre otras redes y alianzas, es miembro del Grupo de colaboración de Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSC por sus siglas en inglés).

La FGR colabora con los gobiernos y otras instituciones afines a la temática en tres ejes complementarios: creación y difusión de conocimiento relevante, promoción de regulaciones y políticas públicas, y articulación con múltiples actores con los mismos objetivos.

Los ODS en las líneas de acción del BSE



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

A nivel país, Uruguay se ha comprometido con la agenda de Naciones Unidas asumiendo la responsabilidad de guiar sus políticas públicas en torno al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) de cara al 2030.

Por tal motivo y como empresa pública, el BSE adhiere al trabajo en ODS, comenzando a integrarlos en su Informe de Sostenibilidad correspondiente al 2017. Los Objetivos que se han definido como clave para el negocio, bajo la aprobación de Directorio, son los siguientes:



Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades

- Formar y asesorar en prevención de riesgos a nivel educativo y empresarial.
- Apoyar programas relacionados con la seguridad vial infantil.
- En este ODS se menciona especialmente al Hospital BSE, que se enfoca en la excelencia en la calidad de servicio y beneficio de la sociedad.



Garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad, promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos

- Fomentar actividades de educación en prevención de riesgos a niños y jóvenes de todo el país.
- Colaborar con organizaciones que facilitan el acceso a la educación primaria.



Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas

- Priorizar en la agenda de trabajo el enfoque de género para impulsar la igualdad en derechos, oportunidades y responsabilidades compartidas.
- Esta nueva mirada en la empresa está en consonancia con la agenda nacional de políticas públicas que buscan promover acciones tendientes a la igualdad y la no discriminación.



Garantizar el acceso a la energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos

- Impulsar acciones que minimicen el impacto medioambiental de las actividades en pos de la eficiencia energética en las instalaciones edilicias.
- Impulsar la disminución del uso de fuentes de energía no renovables.



Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos

- Desarrollar acciones hacia la comunidad capacitando a trabajadores en su ámbito laboral, en prevención de riesgos laborales.
- Fomentar la libertad sindical y los espacios bipartitos.
- Brindar beneficios al personal que impactan en la adecuación de la vida familiar y laboral, entre otros.



Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible

- Generar alianzas de trabajo con organizaciones que llevan adelante actividades vinculadas a la estrategia de nuestro negocio asegurador y la gestión hospitalaria en temáticas, como ser, prevención de riesgos, innovación, diversidad, medioambiente, accesibilidad.

Antecedentes

Antes de adentrarnos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y analizar su vínculo e incidencia con nuestro diario vivir, vale la pena remontarnos en el tiempo y recordar a sus antecesores, los **Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)**.

En la década de los 90, la Secretaría General de Naciones Unidas, promovió diversas cumbres, conferencias y acuerdos en torno a los grandes dilemas de la humanidad. En setiembre de 2000 se realizó en Nueva York la Cumbre del Milenio, la mayor reunión de jefes de estado y gobierno hasta entonces celebrada. Como resultado los 189 Estados Miembro de Naciones Unidas adoptaron la Declaración del Milenio. Allí se establecía un conjunto de 8 objetivos, 18 metas y 48 indicadores para medir en un plazo de 15 años y por primera vez los avances de la humanidad en torno a la igualdad, la educación, la salud y el medio ambiente. Se estableció un mecanismo de seguimiento y revisión de lo que se conoció como la *Agenda de Desarrollo 2015*.

Esta experiencia es evaluada como positiva; se alcanzaron algunas metas (entre ellas la reducción a la mitad de la pobreza extrema y el hambre), pero no menos cierto es que los logros fueron irregulares. Asimismo, si bien fue un hito la alianza de países ricos y pobres para la resolución de problemas de la humanidad, se trataba de una herramienta dispar, en el sentido de que el foco se centraba en la solución de situaciones en los países pobres o en vías de desarrollo lo que se traducía a su vez en una mayor exigencia para estos.

De las lecciones aprendidas y la necesidad de llegar a quienes seguían quedando por fuera del desarrollo surgió una nueva hoja de ruta: los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**; un conjunto de 17 objetivos, 169 metas y 232 indicadores.

Los ODS establecen una visión transformadora que pone a la sostenibilidad como eje central para la vida y los derechos de las personas. Asimismo, los ODS:

- Tienen en cuenta más parámetros que sus antecesores (que tenían una visión economicista del desarrollo y contemplaban solo los promedios nacionales) para mejor reflejo y análisis de la realidad.
- Se establecen desde una perspectiva *universalista* donde los problemas ya no son sólo de los países en desarrollo, sino que están interconectados y es necesaria la acción y voluntad de todos para su abordaje
- Son *producto de una consulta multisectorial* de más de dos años hacia los gobiernos, sociedad civil organizada y ciudadanía en general, que contempla la diversidad de posturas.
- Su compromiso apela no solo a actores de gobierno sino a todos los sectores de la sociedad civil y ámbito privado partiendo de la base de que todos tienen problemas para resolver y contribuciones por hacer, en función de sus capacidades.
- Se pasa de una agenda de “mínimos” esperables a una concepción sistémica donde las necesidades individuales, locales, nacionales y globales están interconectadas bajo una misma estrategia que vehiculice la sostenibilidad.

La **Agenda 2030**³ que incorpora a los ODS, es el plan de acción y marco de referencia ineludible para que las sociedades modernas satisfagan sus necesidades sin embargar el futuro de las nuevas generaciones. “Conseguir los ODS exige hacer cambios en toda la sociedad respecto de

³ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>

la manera en que vivimos, trabajamos, producimos, generamos energía, diseñamos nuestras ciudades, y mucho más”⁴.

Podemos calificar el abordaje de los ODS como sistémico, pues si bien sus objetivos son 17, esto no significa que para cada uno se adopten medidas separadas, sino que un mismo conjunto de acciones puede aportar a la concreción de varios de ellos. A su vez, su alcance trasciende las voluntades individuales o sectoriales, y es necesaria la participación unísona de ámbitos público, privado, sociedad civil organizada y ciudadanía en general en las escalas que a cada uno compete. Sin alianza mundial difícilmente se logre alcanzar las metas propuestas.

Alinear acciones a los ODS implica básicamente la adopción de un paradigma, un lente a través del cual podemos analizar nuestras acciones y evaluar en qué medida contribuyen a su concreción.

El tiempo apremia y la apuesta es grande. Se trata de un cambio en el fundamento de las economías mundiales que lleve a un progreso justo, inclusivo y sostenible. Un paquete integrador donde economía, sociedad y medioambiente se encuentran íntimamente entrelazados⁵ y no es viable el desarrollo de uno en detrimento de otro.

Diversas redes y espacios se han conformado para que los países puedan contemplar en su planes, proyectos y acciones la Agenda de Desarrollo, así como para acelerar procesos en pos de alcanzar las metas establecidas. Destaca por ejemplo para el sector empresarial la participación de 17.000 empresas y organizaciones de 177 países del mundo han adherido al **Pacto Global**⁶ de Naciones Unidas incorporando la sostenibilidad a sus estrategias y operaciones. Una amplia bibliografía y batería de herramientas ha sido puesta a disposición para facilitar el camino a través del cual los diferentes actores transitan sus procesos de gestión hacia la brújula conceptual *Agenda 2030*.

Desde programas y compromisos mundiales, regionales, nacionales, agendas de gobierno local, planificación de presupuestos, implementación de marcos regulatorios, hasta la gestión de medios de comunicación, espacios académicos, planes de manejo a nivel industrial, empresas pymes, sindicatos, el sector privado en general y la sociedad civil organizada y las personas en sus más diarias acciones, están vinculados a la concreción de este gran desafío. “Esta perspectiva pansocial dependerá de una amplia mejora en la coordinación y colaboración entre los organismos, programas y políticas, y entre las industrias y los sectores, tanto públicos como privados”⁷. La gran apuesta por **no dejar a nadie atrás** que impulsa Naciones Unidas, implica una voluntad explícita por generar acciones medibles y una participación activa (no solo de los actores del Estado), que garantice sistemas de gobernanza responsables.

⁴ “Desde los ODM hasta el desarrollo sostenible para todos. Lecciones aprendidas tras 15 años de práctica”; PNUD; noviembre 2016

⁵ “Manual básico sobre la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”; Naciones Unidas Uruguay; 2020

⁶ En Uruguay se formó una Red Local de la que participan más de 30 empresas que adhieren al Pacto. Para saber más entrar a: <http://www.pactoglobal.uy/>

⁷ “Manual básico sobre la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”; p. 10

DE LOS ODM A LOS ODS

Una transición para que nadie se quede atrás



(Fuente: Informe Nacional Voluntario, Uruguay 2017)

La seguridad vial en el marco de los ODS

Los siniestros de tránsito son la principal causa de muerte entre niños y jóvenes de 5 a 29 años y se encuentran entre las 10 principales causas de muerte para todas las franjas etarias. La siniestralidad vial es una pandemia silenciosa que cada año cobra la vida de más de 1,3 millones de personas, mientras que entre 20 y 50 millones sufren lesiones temporales o permanentes. El 90% de estos episodios ocurren en países en desarrollo, a pesar de contar con menos del 60% de los vehículos de motor del mundo. Por cada 10 fallecimientos que ocurren, 9 son en países de medio o bajo ingreso. América Latina, presenta uno de los índices de siniestralidad más altos del mundo.

Exceso de velocidad, no utilización de elementos de seguridad como cinturones, cascos, sistemas de retención infantil, conducción bajo efectos de alcohol, fatiga, son algunos de los factores que contribuyen a los actuales índices de siniestralidad vial.

En 2011 la Organización Mundial de la Salud (OMS) predijo que en el año 2015 los siniestros de carretera serían la principal causa de muerte prematura y discapacidad entre niños mayores de cinco años. La necesidad de implementar progresos tangibles y eficientes era ineludible. La preocupación por esta temática en el seno de Naciones Unidas no es nueva y en este marco se han implementado diversos mecanismos para su abordaje. Destacan en este sentido los siguientes mojones históricos en la priorización de la temática en la agenda política de los países miembro:

- La declaración de 2011-2020 como el **Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, un llamado de la OMS bajo el mandato de Naciones Unidas “con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial”⁸.
- En el año 2015 los ODS de la Agenda 2030 contemplaban la seguridad vial a través de metas específicas de los objetivos 3 y 11. La meta 3.6 alienta a prevenir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito mientras que la meta 11.2 busca garantizar la movilidad sostenible a través de sistemas de transporte seguros y accesibles.
- En el año 2020, transcurrido el plazo del *Decenio de Acción*, y a solo 10 años de alcanzar el plazo de los ODS, la inseguridad vial se mantenía como una encrucijada en materia de política de salud y desarrollo en los países de renta baja y media. Como consecuencia, en agosto 2021, la Asamblea General de Naciones Unidas adoptó una nueva resolución proclamando el período 2021-2030 como la **Segunda Década de Acción**, y apunta a la reducción de al menos el 50% en muertes y lesiones por accidentes de tránsito.
- A lo largo del período referenciado y para garantizar el compromiso entre decisores de alto nivel político se realizaron 3 conferencias mundiales: Moscú 2009, Brasilia 2015 y Estocolmo 2020.

De cara al 2030, los países cuentan con un **Plan Mundial**⁹ de Acción para la Seguridad vial 2020-2030 como herramienta de referencia y aceleración. Este documento, elaborado bajo el liderazgo de la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de Naciones

⁸ Resolución de Asamblea General de Naciones Unidas; 2 de marzo de 2010. [Link](#)

⁹ Disponible en: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

Unidas, rechaza continuar funcionando de la misma forma que se ha venido trabajando e insta a gobiernos y partes interesadas a explorar nuevos caminos donde se priorice un enfoque integrado de sistemas de seguridad y se ponga en práctica su impulso para el desarrollo sostenible. En el Plan se describen medidas para alcanzar las metas y llama a los gobiernos y asociados a aplicar un *enfoque de sistemas seguros* y establece recomendaciones en torno a:

- La mejora de seguridad de la infraestructura vial
- El fomento del transporte multimodal y la planificación del uso del territorio
- Garantizar la seguridad del vehículo
- Velar por el uso seguro de las vías de tránsito.

La Seguridad Vial en los ODS

Salud y Bienestar, Ciudades y comunidades sostenibles

OBJETIVO 3 | Salud y Bienestar – META: 3.6 “Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”

OBJETIVO 11 | Ciudades y comunidades sostenibles – META 11.2: “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”

Plan Mundial. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, OMS/SNNUU

“La inclusión de objetivos específicos en materia de seguridad vial en la Agenda 2030 refleja el reconocimiento universal de que las defunciones y los traumatismos provocados por el tránsito se encuentran ahora entre las amenazas más graves para el desarrollo sostenible de los países. Esto significa que la seguridad vial no puede verse amenazada o sacrificada a cambio de satisfacer otras necesidades sociales. En este contexto, la seguridad vial no debería abordarse como una cuestión independiente, sino como un componente integrado de muchos programas políticos diferentes, incluidos los que se ocupan de la salud infantil, la acción climática, el género y la equidad”.

Plan Mundial

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030

En el **Plan Mundial** se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un

ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS integrado

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito

POR LO MENOS EN UN 50% durante ese periodo



Fuente: "Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030" (OMS)

Uruguay, seguridad vial y ODS

Si bien los ODS no son obligatorios, los países tienen la responsabilidad de adoptarlos en sus planes y programas, generar líneas de base, medios de registro y seguimiento, así como elaborar informes (voluntarios) cuyos resultados son presentados en las reuniones anuales del Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible.

En este marco, entre 2017 y 2022 Uruguay ha presentado 5 Informes Nacionales Voluntarios¹⁰ dando cuenta del estado de situación, avances y experiencias que permiten orientar la hoja de ruta prevista y movilizar los medios necesarios para su implementación¹¹.

Vale destacar, además, que desde diciembre 2020, los esfuerzos impulsados por nuestro país y por ende toda la estructura institucional involucrada en avanzar hacia los ODS, cuentan con el *Marco de Cooperación de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible en Uruguay 2021-2025* como referencia. Este documento es un acuerdo firmado por el país con las Agencias de Naciones Unidas e incluye un plan de acción y monitoreo adaptado a las características nacionales.

Como parte de los temas priorizados en la Agenda 2030, la seguridad vial es tópico de relevancia en la planificación país y de ello dan cuenta los avances en la materia.

El papel de las recomendaciones internacionales, la gestión de la sociedad civil organizada y la voluntad política han sido fundamentales en el avance y robustecimiento institucional de Uruguay en la materia durante los últimos 15 años, llegando muchas de sus medidas a ser referencia para la región. Destacamos en este sentido:

- El inicio de ejecución en 2007 del Plan piloto para Uruguay y América Latina EDU-CAR por parte de la Fundación Gonzalo Rodríguez, lo que constituyó un hito en el posicionamiento del país para el intercambio con la región en materia de generación de políticas basada en evidencia sobre la temática, así como en la articulación multifactorial para su abordaje.
- La creación en 2007, por recomendación de la OMS, de la Unidad de Seguridad Vial (UNASEV) a través de la Ley N°18.11312. Se trató de un hito en el combate de la siniestralidad vial del país. Por primera vez se contaba con una unidad reguladora del sistema de seguridad vial con presupuesto adjudicado.
- Seis meses más tarde la promulgación de la Ley N° 18.191 sobre Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional. El objetivo de esta ley es regular el tránsito peatonal y vehicular, así como la seguridad vial. En particular: las normas generales de circulación; las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación; los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos, el régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos; establecer las infracciones, así como las sanciones aplicables.

¹⁰ Todos los años excepto en 2020

¹¹ 1er Informe Nacional Voluntario; Uruguay 2017

¹² En paralelo a la creación de este organismo central, se crearon Unidades Departamentales de Seguridad Vial (UDASEV) con el objetivo de superar carencias de coordinación en la implementación de medidas preventivas en la materia y para la homogeneización de criterios entre todos los actores relacionados a la siniestralidad vial. a la creación de un Organismo Central, rector y regulador en materia de seguridad vial, también se crean Unidades Departamentales de Seguridad Vial (UDASEV).

- La incorporación en el año 2012 del Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial en la normativa nacional a través de la Ley N° 18.904 (la incorporación de la Segunda Década se encuentra en proceso)
- La Ley N°19.061 y su reglamentación por Decreto 081/14 (2014) donde se establece, entre otros: la obligatoriedad de los sistemas de retención infantil para menores de 12 años o menores de edad que midan menos de 1,50 metros de altura; disposiciones de obligatoriedad sobre el uso de cinturón; dispositivos de seguridad pasiva para automóviles 0 km; dispositivos de seguridad pasiva y activa para ciclistas y motociclistas. Era la primera vez que en la legislación nacional se contemplaba a los niños en materia de seguridad vial (no solo en cuanto a los SRI sino también su traslado en motos).
- La Ley N°19.360 de tolerancia cero de alcohol en sangre (2015).
- A modo ilustrativo de los esfuerzos realizados por el país, vale recordar que con la Ley 18.191 se había aprobado la disminución gradual -en un marco de 3 años-, de la tolerancia de 0,8 a 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre. Menos de 10 años después y con el compromiso de continuar reduciendo los índices de siniestralidad y la gravedad de sus secuelas, se redobló la apuesta en una acción que puso al país a la vanguardia de América Latina y el mundo.

En lo que refiere específicamente a la meta 2030 de reducir en un 50% las muertes y lesiones por siniestros de tránsito; si bien se han registrado descensos, el desafío es grande. En el año 2011 el país registraba 24.356 siniestros con lesionados y 572 fallecimientos; mientras que en 2021 se registraron 18.749 siniestros y 434 fallecidos.

El explosivo crecimiento del parque automotor en la última década y la recarga de rutas por diversificación y descentralización de la matriz productiva implican un constante reto para la implementación de acciones prospectivas que permitan una gestión sostenible.

Los actores de gobierno y de la sociedad civil organizada, tenemos el compromiso no solo de incorporar los ODS a nuestros planes de trabajo sino además de reforzar su conocimiento entre nuestros propios equipos, público de interés y muy especialmente la ciudadanía en general. Aportar información relevante en la materia, fortalece y valida el argumento de esta hoja de ruta que acompaña transformaciones sociales indispensables para el desarrollo sostenible.

Transcurridos 5 años de ejecución ininterrumpida del Programa nacional “Seguridad del niño pasajero”, realizaremos una puesta a punto del recorrido transitado y cómo su diseño y ejecución están atravesados por el paraguas conceptual de los ODS.

Los ODS en el diario vivir, el caso del Programa Nacional de Seguridad del niño pasajero

La movilidad es intrínseca a la vida cotidiana. Nos trasladamos para visitar a seres queridos, ir a trabajar, estudiar, realizar compras, satisfacer diversas necesidades. La calidad de los sistemas de transporte, la infraestructura, la exposición o no a factores de riesgo que del entorno pudieran surgir, tienen relación directa con los niveles de desigualdad, la eficiencia en el uso del tiempo, la capacidad de acceso al trabajo o la educación que podemos tener. Mejorar la seguridad vial contribuye directamente a satisfacer necesidades sociales, disminuir brechas de género, mejorar la sostenibilidad ambiental y por ende a alcanzar otros ODS.

Desde el 2014 y para todo el territorio nacional, la Ley nacional de normas varias de seguridad Vial, N° 19.061 establece el uso obligatorio de sistemas de retención infantil para menores de 12 años o menores de edad que midan menos de 1,5 metros de altura.

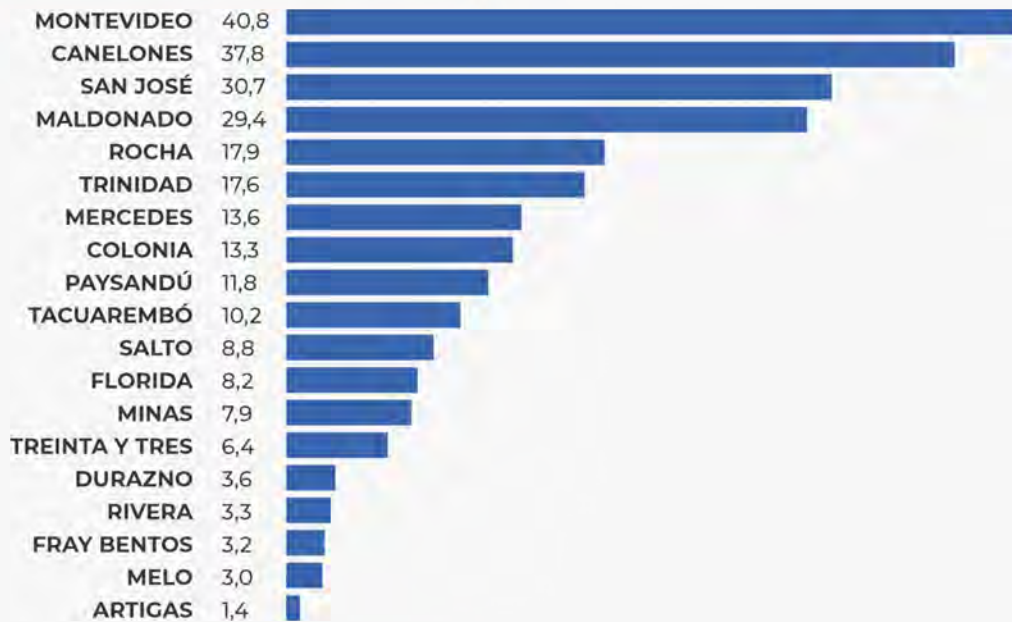
En este marco, el Banco de Seguros del Estado apoya hace 5 años la implementación del Programa nacional “Seguridad del niño pasajero” coordinado por la Fundación Gonzalo Rodríguez que contribuye a generar mayor conocimiento sobre la movilidad infantil y promoción del uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI)¹³ en todos los departamentos del país.

El Programa, tomó como punto de partida, entre otros, el “Estudio de observación de elementos de seguridad y factores de distracción en conductores y pasajeros de vehículos en áreas urbanas en Uruguay” de 2013 (UNASEV - Banco Mundial). Como línea de base este análisis arrojó que:

- Un promedio de 28% de los vehículos que trasladaban población menor de 12 años utilizaban sistemas de retención infantil. En el desglose por Departamento se constataron considerables diferencias. Mientras que en Canelones o Montevideo se identificaba el uso de SRI en un 40% de los pasajeros menores de 12 años, un amplio grupo de departamentos contaron con guarismos del entorno del 5%, llegando el mínimo a ser de 1,4% en Artigas.
- Al contemplar las variables “tipo de día” y “sexo” se pudo constatar que, los fines de semana se reducía el uso de SRI y que las mujeres conductoras tienen una mayor predisposición al uso de sistemas de retención que los hombres.
- Se demostró una clara correlatividad entre el uso de cinturón por parte de quien conduce el vehículo y el uso de SRI en menores de 12 años.
- Prácticamente 1 de cada 5 menores de 12 años circulaba en el asiento delantero del vehículo; a su vez, el 80% viajaba sin SRI o cinturón de seguridad.

¹³ Se entiende por sistemas de retención infantil (SRI), al conjunto de elementos de seguridad para el transporte de niños integrado por: silla infantil, elevador o booster y cunita (capazo, silla con arnés, elevador con respaldo o alzador, arnés de 5 puntas, etc.), sistema de protectores cervicales, protectores de impacto lateral, reguladores de altura del reposacabezas, entre otros elementos de protección.

Uso de SRI en 2013



Fuente: “Estudio de observación de elementos de seguridad y factores de distracción...” (UNASEV-BM)

Existe una amplia bibliografía que demuestra que la sola existencia de marcos jurídicos no garantiza los comportamientos sociales a los que se aspira con su creación. El sistema del derecho está contextualizado por subjetividades de época que le brindan mayor o menor legitimidad y vigencia. A su vez, responde a la promoción de intereses sociales y se relaciona con otros sistemas como el político, la economía o la cultura.

Las leyes por sí mismas no modifican actitudes. Su implementación conlleva la instrumentación de medidas de fiscalización y control, de inducción para el cambio de patrones de comportamiento y pautas culturales y la generación de conocimiento.

En consecuencia, al momento de diseñar una política nacional que abordara el uso de los SRI, se procuró generar una estrategia en torno a 3 dimensiones macro:

Ajustada a las características locales / Como se deduce del estudio citado más arriba, la realidad de las ciudades analizadas era muy diversa por lo que se procuró implementar un programa nacional con propuestas flexibles al momento de generar articulaciones, proponer contenidos y coordinar agendas.

Multiactoral / Con una normativa legal como respaldo que daba sustento a este programa, su abordaje en el territorio iba más allá de aspectos de vigilancia o punitivos. Por tratarse de actos que hacen a los usos y costumbres de las personas, se debía abordar campos que hacen a la vida cotidiana de la comunidad, el fortalecimiento institucional local y el posicionamiento en la agenda pública de la temática.

Basada en evidencias / Propuesta de acciones e intervenciones para el uso de elementos de seguridad como el SRI y la reducción de riesgos focalizados en: difusión de evidencia científica y casos de éxito como argumento clave, generación de instancias de educación; garantizar el

cumplimiento de las normas por parte de los diversos actores; sensibilizar a los diversos públicos y brindar herramientas para aumentar la percepción del riesgo.

En lo que respecta a los ODS, este Programa aporta en forma directa al alcance de la meta 3.6 del objetivo 3 que veíamos más arriba sobre la reducción de muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito. Asimismo, por tratarse de un programa enfocado a la seguridad de la población infantil aporta a la meta 3.2 que promueve poner fin a las muertes evitables en recién nacidos y menores de 5 años.

A continuación, analizaremos el Programa y sus antecedentes desde un conjunto de ejes neurálgicos señalados en las diversas herramientas, matrices y orientaciones puestas a disposición para el alcance de los ODS, entre ellas, los planes del primer y segundo Decenio de la Seguridad Vial. Estos ejes son:

- A) Desarrollar legislación y políticas en torno a factores de riesgo
- B) Fortalecer capacidades institucionales a través de capacitaciones
- C) Profundizar la sensibilización y concientización sobre la temática mediante programas educativos, capacitaciones y campañas.
- D) Fortalecer políticas para la protección de usuarios más vulnerables de la vía pública.
- E) Reconocer la importancia de la implicancia local y nacional, así como la participación de diversos sectores y organismos. El logro de las actividades debe alentar la mayor participación posible en los niveles apropiados. Se debe incluir a la sociedad civil, sector privado, y diversos niveles del ámbito público.

A) Desarrollar legislación y políticas en torno a factores de riesgo

Hoy día, el uso de SRI en Uruguay es obligatorio. Esta realidad es nueva en nuestro país si consideramos que la normativa que la introduce en la agenda nacional data del año 2013 a través de la ley N°19.061 y se reglamenta al año siguiente a través del decreto 81/014.

La legislación antecedente en materia de tránsito, no hacía referencia a la seguridad de la infancia.

La principal necesidad que motivó la legislación en esta materia, es la vulnerabilidad de la población infantil que por su condición no tienen capacidad de autonomía y definición respecto a las condiciones de seguridad en que se trasladan.

El uso de sistemas de retención infantil es una de las medidas más importantes que un país puede implementar para evitar lesiones en caso de un siniestro de tránsito ya que reduce la probabilidad de fallecimiento en un 75% y en un 90% la probabilidad de lesiones graves. Por su parte, el uso en niños de sistemas de seguridad diseñados para adultos, como los cinturones de seguridad, puede ser contraproducente. El peso corporal durante la infancia tiene una distribución diferente a la de las personas adultas, siendo de mayor proporción en la parte superior del cuerpo. Para viajar en forma segura antes de alcanzar el peso y altura necesarios para el cinturón de seguridad, es necesario el uso de SRI.

Pero la sola aprobación del uso de sistemas de retención infantil no es suficiente. Es necesario establecer normas que garanticen aspectos como el uso adecuado conforme el tamaño de cada etapa de la infancia o como estándares de calidad de los artículos que ingresan al país y esto también está previsto en la reglamentación de la ley.

La normativa incorporó parámetros de referencia sobre conceptos y definiciones; criterios de desempeño de los SRI que redundan en la disposición de productos seguros en el mercado; aspectos sobre instalación; criterios de etiquetado, información impresa obligatoria y visible para el usuario, entre otros.

Pero como decíamos más arriba la sola existencia de la norma no es suficiente. A modo de ejemplo, de los vehículos que utilizan SRI, un amplio porcentaje suele hacer un uso inadecuado de los mismos. De nada sirve contar con este sistema si no se ajusta a la niña o niño en forma correcta; tampoco si la silla se encuentra mal ajustada al vehículo. Al mismo tiempo, hacer cumplir la ley y las normas técnicas que ésta conlleva implica el desarrollo de capacidades institucionales. Es imprescindible la capacitación de actores clave para la correcta instalación de los elementos de seguridad, para la correcta fiscalización del uso debido de los elementos de seguridad, el control en la actualización de los vehículos y el compromiso de los actores implicados en la cadena de valor de los artículos importados más allá de la obligatoriedad que imparte la norma.

El Plan Nacional de Seguridad del niño pasajero es parte de la política nacional que, contemplando los focos de riesgo, viene vehiculizando su incorporación por parte de diversos actores. Desde el sector privado que forma parte de la cadena de suministro de los SRI y que debe cumplir la normativa vigente, pasando por técnicos prevencionistas o personal de tránsito cuya capacitación redundará en el fortalecimiento de capacidades de seguimiento y control del Estado, hasta la sensibilización de la ciudadanía en general que al informarse pasa a ser un actor activo y demandante, son aristas del entramado de acciones que el Programa aborda y dan vigencia y sostenibilidad a la normativa aprobada.

Algunos datos sobre los que partimos para definir las

políticas de seguridad vial infantil de los últimos 12 años

En 2010

- Sólo el **1%** de los niños viajaba seguro, el 73% lo hacía totalmente suelto
- **40%** de los SRI relevados no tenían número de serie (dato relevante de trazabilidad en caso de detectar falla del producto)
- El **90%** de los adultos no sabía cuál es la forma más segura de trasladar a un niño
- El **80%** de los modelos de vehículos CERO KM no estaba equipado para transportar niños en forma segura.
- El **85%** de los cinturones de seguridad y 68% de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) a la venta no indicaban cumplir con ninguna norma técnica reconocida
- En cuanto a los vehículos de transporte escolar, se encontraron asientos hechos de forma artesanal y de dudosa resistencia mecánica, materiales cuestionables y soldaduras deficientes. A su vez, en su amplia mayoría los vehículos no contaban con cinturones de seguridad de ningún tipo. Todos potenciales focos de riesgo para el niño pasajero.

Fuente: Manual de buenas prácticas. Cómo abordar la seguridad de los niños como pasajeros de vehículos. (FGR; 2010)

En este marco y en el acuerdo de trabajo firmado entre la FGR y el BSE, este último incluye en la póliza de seguros de vehículos, con planes que amparen daño propio, incendio o hurto, la cobertura para el/los Sistemas de Retención Infantil por los riesgos contratados en la póliza sin costo y sin deducible (sin perjuicio del que corresponda aplicar en caso de indemnizarse otros daños al vehículo asegurado). En caso de siniestro o hurto, el BSE indemnizará el valor del SRI siniestrado con los límites establecidos en las condiciones particulares de la póliza, para lo cual el asegurado deberá presentar factura del nuevo SRI que deberá contar con su homologación. Se considerarán homologados aquellos que cumplan con normas técnicas internacionalmente reconocidas como: (europea: UNECE R44 o R129, americana: FMVSS 213 y/o brasilera NBR 14400), con una vida útil no mayor a 10 años.

B) Fortalecer capacidades institucionales a través de capacitaciones

Generar una estrategia de capacitación entre actores clave es una apuesta para garantizar la implementación de procesos de mejora continua en los diversos niveles de acción e incidencia. Se busca alentar a la implementación de círculos virtuosos donde, una vez generadas las capacidades y herramientas básicas para abordar la compleja problemática de la seguridad vial infantil, surjan nuevos datos que permitan generar acciones correctivas y estratégicas conforme las características específicas del medio.

En esta etapa, y contemplando el estado de situación del país en la materia, se diseñaron dos propuestas de capacitación que permitieran:

- Homogeneizar criterios entre cuerpos técnicos de todo el territorio nacional
- Brindar herramientas a funcionarios para una correcta tarea de inspección y fiscalización
- Empoderar a actores clave con posibilidad de diálogo directo, cara a cara con los conductores responsables del traslado de la población infantil. Brindarles capacidad de argumentación les permite asesorar a la ciudadanía y generar puentes para la sensibilización de la temática y la generación de compromisos sociales.
- Fortalecer las capacidades técnicas de las instituciones nacionales y departamentales para generar lecturas más ajustadas de las realidades locales e implementar nuevas herramientas y dispositivos de sistematización para su abordaje.
- Contar con personal técnico idóneo para replicar la experiencia en sus entornos de influencia y generar capacidades para la implementación de puntos de chequeo permanentes a cargo de los gobiernos departamentales.

En estos 5 años se capacitó a más de 200 funcionarios de gobierno nacional y departamental en los 18 departamentos del interior del país a través de:

Capacitación sobre movilidad infantil con énfasis en Sistemas de Retención Infantil (SRI) |

Instancia a cargo de equipo técnico de FGR y técnicas prevencionistas del BSE. Dirigida a inspectores de intendencias departamentales y policías de tránsito, quienes luego de realizadas las capacitaciones participaron de los distintos puntos de chequeo dirigidos a adultos responsables de traslado de población infantil en vehículos particulares.

Curso de formadores en seguridad del niño del pasajero | Dirigido a personal seleccionado de intendencias departamentales, técnicos prevencionistas del BSE y agentes de la Dirección Nacional de Policía Caminera.

También en el marco del Programa y con el objetivo de mantener actualizados a los equipos técnicos, fortalecer lazos intra e inter institucionales así como facilitar espacios para el intercambio de experiencias, en 2020 y 2021 se realizaron dos convocatorias nacionales:

Jornada de Seguridad Vial Infantil | Un encuentro nacional dirigido a fiscalizadores y fuerzas vivas que participaron de las capacitaciones desde su implementación en 2017. El objetivo de la actividad fue generar una jornada de actualización de información con foco en SRI y avances en los gobiernos departamentales. Además de contar con ponencias de representantes del BSE, la FGR y gobiernos departamentales, contó con la exposición magistral de Wanda Vázquez, representante del Departamento de transportes de Illinois (Chicago, USA) y del North West Hospital. La expositora es una reconocida especialista en seguridad infantil y trabajo con la comunidad. Compartió los avances en la materia en las normativas federales de su país así como programas y experiencias que han surgido de la complementariedad con otros sectores del mapa institucional local, entre los que destacó la salud.

La actividad contó con 100 participantes entre capacitados de fuerzas vivas, intendencias departamentales y colaboradores del BSE.

Webinar virtual a municipios e Intendencias de Uruguay | Como anticipábamos más arriba, en 2021 se lanzó el Plan Mundial por la Seguridad Vial. También con el objetivo de llegar a los territorios locales con esta información y generar puentes de diálogo para que la agenda global se refleje e impulse desde las agendas globales (compromiso indispensable para el cumplimiento de los ODS), se realizó un webinar donde se presentaron los principales lineamientos que el documento presenta. La actividad estuvo encabezada por el presidente del BSE, dr. José Amorín Batlle y la presidenta de la FGR, María Fernanda Rodríguez.

Se contó con la participación de 100 personas de todo el país.

Por último, destacamos que el Programa ha contado con la disponibilidad del *Campus Virtual* de la Fundación, lo que permitió la continuidad de tareas durante el período de pandemia y facilitó sostener propuestas de actualización permanente tanto a técnicos que ya habían realizado capacitaciones como a otros que incursionaban en la temática por primera vez.

Fortalecer capacidades institucionales FGR-BSE



Fortalecer capacidades institucionales
FGR-BSE



Fortalecer capacidades institucionales a través de capacitaciones FGR-BSE



C) Profundizar la sensibilización y concientización sobre la temática mediante programas educativos, capacitaciones y campañas.

Generar un cambio cultural sostenible requiere de la implementación de actividades informativas, educativas, de capacitación y de sensibilización para la toma de conciencia desde un abordaje multiactoral e integral. En este marco, la comunidad tiene un importante rol que no debe ser desatendido. Como hemos visto, el cumplimiento de los ODS es tarea de todos los niveles de acción, sea este global, regional, nacional, local o personal. A través del programa se generaron acciones para el empoderamiento de la sociedad. Se buscó propiciar un rol activo donde la puesta a disposición de información permita a las personas tomar dimensión de los riesgos a los que es expuesta la población infantil en caso de no cumplirse las condiciones de viaje propicias. Asimismo, se continuaron tejiendo alianzas para garantizar la llegada de la temática desde diversos sectores, como pueden ser espacios sociales o de la salud. De esta manera, se buscó trascender a la temática de los “asuntos de tránsito” y al mismo tiempo contar con aliados cuya adhesión y apoyo brindan legitimidad y respaldo al argumento.

Destacamos en este punto 4 líneas de acción impulsadas en el marco del Programa:

Puntos de chequeo de SRI para familias | El Punto de Chequeo es un espacio donde técnicos especializados, asesoran sobre la correcta utilización e instalación de sillas infantiles en los vehículos. En el marco del Programa se generó un importante aporte a la descentralización de esta actividad que hasta entonces se realizaba únicamente en puntos de chequeo fijos en Montevideo a través de la agenda en puntos de chequeo que itineraron por todos los Departamentos. Asimismo, en el transcurso de estos 5 años se implementó una experiencia piloto con el Departamento de Canelones donde se generaron 3 puntos de chequeo permanente a cargo de la División de Tránsito local con la supervisión técnica de la Fundación (Costa Urbana Shopping, Las Piedras Shopping, Municipio de Pando).

Capacitaciones sobre movilidad infantil a la población y fuerzas vivas de los Departamentos | Complementariamente a la capacitación a funcionarios relacionados a la temática del tránsito, se ofreció otra abierta al público en general de la que participaron mayormente ediles departamentales, funcionarios de diversas dependencias de las Intendencias, personal de la salud y personas interesadas en la temática.

Comunicación y difusión | La comunicación de cada acción realizada en el marco del Programa fue coordinada por el área de comunicación de la FGR, la de las intendencias departamentales correspondientes y el Departamento de Gestión de la Estrategia y Proyectos del BSE. Esta articulación permanente a lo largo de 5 años permitió sistematizar procedimientos adaptados a las realidades departamentales y propiciar la participación de la ciudadanía en los puntos de chequeo y capacitaciones abiertas.

Alianza para la seguridad desde la primera infancia | Como propuesta de valor al programa y en acuerdo con el BSE se sumó la participación de la Dirección Uruguay Crece Contigo (UCC) del Ministerio de Desarrollo Social (MIDES). Esta alianza permitirá trabajar directamente con las familias sobre la movilidad segura en Uruguay y generar acciones que contribuyan con el traslado seguro de la población infantil y embarazadas. Se generarán las siguientes líneas de trabajo:

- Capacitación a supervisores y operadores del territorio nacional para incluir la temática de la seguridad vial en las recomendaciones que se generan entre la población local. Alcance: 300 colaboradores en los 19 departamentos.
- Difusión desde el nacimiento. Se incluirá un librito sobre movilidad segura en el set de bienvenida que entrega UCC para el cuidado de los recién nacidos de todo el territorio nacional (40.000 al año). El material incluye todos los aspectos relevantes a considerar al momento de trasladar segura a la población infantil, sus familias y embarazadas. Alcance: 40.000 recién nacidos y sus entornos familiares de los 19 departamentos.
- Inclusión por primera vez en la Encuesta de Nutrición Desarrollo Infantil y Salud un segmento sobre movilidad y seguridad vial, aspecto este clave para generar evidencia en torno a las características de traslado de esta población en nuestro país. Alcance: nacional.

En este marco vale destacar una experiencia de complementariedad interinstitucional a la que se sumaron además del MIDES, la Dirección Nacional de Policía Caminera y la Junta Departamental de Maldonado. Se trató de la **Jornada de Movilidad segura para la primera infancia** realizada en octubre de 2021 que buscaba sensibilizar y llegar a población infantil, adolescentes y familias en general. Al punto de chequeo que itineraba en dicha ocasión en Maldonado se sumó una propuesta lúdico recreativa con un eje para la infancia y otro para adolescentes. A los más pequeños se les invitó a participar de actividades donde se incorporaban pautas de seguridad y movilidad responsable en acciones cotidianas entre las que se incluía por ejemplo el uso de la bicicleta en la vía pública. Para el caso de la propuesta con adolescentes se abordaron temas como el uso de casco y conducción de motos, consecuencias del uso y efectos de sustancias al momento de conducir, entre otros. La misma estuvo a cargo de técnicos de la FGR y de la Dirección Nacional de Policía Caminera.

Esta actividad fue una demostración de que la incorporación de la temática en las agendas locales genera un mojón para la aceleración de acciones enfocadas y adaptadas a las características sociales, culturales y mapa institucional del lugar. Al punto de chequeo de los SRI, se sumó un valor sustancial que permitió llegar a un mayor rango poblacional con propuestas que vinculaban situaciones de su entorno cercano. Estas aproximaciones fungen de nexo entre la dimensión global y el diario vivir de las personas. Se logra hacer más tangible el papel individual que tiene cada uno desde su rol y nivel de implicancia. En resumen, se abona a la construcción de conciencia ciudadana para el cambio cultural.

Librillo "Una Movilidad Segura para la primera infancia y la familia" FGR-BSE-UCC



Jornada de Movilidad segura para la primera infancia
FGR-BSE-UCC



D) Fortalecer políticas para la protección de usuarios más vulnerables de la vía pública.

Uno de los grandes deberes de los países de América Latina en materia de seguridad vial ha sido la falta de datos y líneas de base sistemáticas y confiables para la construcción de políticas públicas basadas en evidencia. En el caso de la primera infancia es de conocimiento que la siniestralidad es un tema preocupante a nivel mundial y la información sobre patrones de movilidad para este grupo poblacional es escasa. Muchas estadísticas reportan datos por grupos de edad próxima (ej. 0 a 5 años), a pesar de las marcadas diferencias de movilidad, vulnerabilidad y comportamiento conforme la etapa de la niñez en que cada individuo se encuentre.

Desde Uruguay se han impulsado diversos esfuerzos por mejorar el sistema de recolección y procesamiento de datos así como investigaciones y estudios de caso que permitan tomar acciones correctivas y ajustadas a las particularidades de cada territorio.

Según el último informe disponible (UNASEV, 2018) se sabe que en promedio durante 2017 unos 12 menores de edad resultaron lesionados por día, aumentando la cifra exponencialmente en la medida que se acerca a la temprana adolescencia. ¿Qué lecturas podemos aportar del cruce de esta información con otros datos abiertos relevados y publicados durante los últimos años? Por otro lado, ¿cuál es el impacto que medidas como los puntos de chequeo, campañas, investigaciones y capacitaciones pueden generar en una comunidad?

Con estas preguntas como puntapié, desde el Programa se procuró generar dos importantes aportes a la bibliografía local que nos permite arrojar algunas conclusiones y orientar políticas prospectivas en el mediano plazo, así como priorizar el perfil de futuros estudios de campo:

Análisis de la Seguridad Vial Infantil por Departamento | Se trata de un análisis descriptivo que busca aportar nuevas miradas a través del cruce de variables de la información oficial actualmente disponible. El procesamiento de la información permitió generar mapas y gráficos que orientan en análisis y encaminar próximos estudios en mayor profundidad.

De la evolución temporal en el período 2013-2020 para siniestros donde participaron menores de 0 a 14 años se pudo observar que¹⁴:

- *La mayoría de los departamentos muestran un marcado descenso de la siniestralidad en el período establecido*
- *En algunos departamentos la tendencia oscila en forma aguda entre un año y otro, lo que hace necesaria una indagación en detalle que explique dicho comportamiento.*
- *A nivel nacional, los tipos de siniestros con mayor incidencia son, en orden decreciente: colisión entre uno o más vehículos, atropello de peatones, caídas y despistes (estos últimos con una incidencia de fallecidos mucho mayor a lo esperable)*
- *Respecto a la hora de ocurrencia, se pueden separar en dos grupos: los diurnos (particularmente atropello de peatones, con un pico máximo en los días de semana entre las 18 y las 19 horas) y los nocturnos (vinculados en muchos casos a siniestros en rutas, mayormente despistes)*
- *Parece haber también una relación importante entre el momento del año y la frecuencia de estos siniestros: los despistes y caídas tienen picos en diciembre y enero de cada año, mientras que los atropellos de peatones, si bien son parejos durante el año, particularmente muestran una importante caída en los meses de enero y febrero, en clara consonancia con la bibliografía consultada (European Commission Directorate General for Mobility and Transport, 2012).*

¹⁴ Análisis de la Seguridad Vial Infantil por Departamento. Siniestralidad vial infantil en nuestro país, profundizar más detalles para conocer mejor las causas que los generan, las condiciones y los involucrados. FGR, Montevideo, 2021

- *Si se separa por región de ocurrencia (Montevideo e Interior), en la capital tienen mucho más peso los siniestros con peatones, mientras que en el interior son los despistes y caídas los que tienen mayor proporción*

El análisis permitió generar lecturas sobre diversos aspectos como las diferencias de comportamiento en torno al uso de los sistemas de retención infantil y la prevalencia de tipo de siniestralidad por franja etaria en cada Departamento.

A pesar de que la pandemia de la seguridad vial es global y que a nivel país se generan valiosísimos datos macro que orientan la política pública, queda demostrado que en la medida que se cuenta con información segmentada como lo es el comportamiento, condiciones e involucrados en siniestros por Departamento, se puede generar sencillas adaptaciones de lo ya planificado y propiciar un mejor impacto.

Contar con información nueva y precisa no implica que tendremos que utilizar nuevos recursos, sino que es una oportunidad para redistribuir los ya existentes y previstos, de forma más estratégica. De esta manera los planes operativos se nutren de herramientas que permiten generar experiencias aceleradoras de cara a los compromisos asumidos y la recta final hacia 2030 como plazo límite.

Experiencia piloto | Dadas las condiciones de heterogeneidad del Departamento de Canelones, desde el BSE y la FGR se decidió que estuviera presente en todos los años de intervención del programa para todas sus líneas de trabajo (campañas, puntos de chequeo permanente, capacitaciones). En este marco, se realizó un estudio observacional a medio término (2019) que permitiera generar una experiencia de monitoreo en torno a la evolución del comportamiento en el uso de SRI comparando los datos con un estudio de similares características de 2016.

Se contó con la colaboración de la empresa FACTUM para la implementación de la intervención. Se observaron 3540 vehículos en los que viajaban 5.275 personas.

Se pudo constatar que en 3 años se mejoraron los porcentajes de uso de SRI, pasando del 21 al 38%. De la población entre 0 y 12 años, el 38,4% utilizaba SRI, el 27,9 usaba cinturón de seguridad, mientras que el 33% restante no utilizaba ningún sistema de retención. Esto significa que el 66% de la población viajaba en situación de riesgo. Si nos detenemos en tramos etarios, se pudo identificar que en menores de un año el uso de SRI alcanza al 64,3% de la población; de 1 a 5 años disminuye levemente a 61,3%. Sin embargo, en el grupo de 6 a 12 años el uso de SRI se reduce drásticamente al 14,4% mientras que un 50% utilizaba cinturón de seguridad.

El estudio permitió medir la incidencia en la conducta de la población a dos años de iniciado el Programa y arroja evidencia sobre la necesidad de continuar las estrategias de concientización en torno a la movilidad segura de la población infantil y focalizar acciones específicas que permitan revertir la decisión de adultos en torno a la movilidad segura de los más pequeños a partir de los 6 años. Derribar mitos como la creencia de que a partir de cierta edad no necesitan sistemas de retención infantil, así como posicionar la gravedad de los riesgos a los que se ve expuesta esta población en la mayoría de los casos, implica continuar por la vía del abordaje multidimensional y sistemático.

La generación de estudios de casos es una contribución directa para la elaboración de políticas basadas en evidencia y un mejor aprovechamiento de los recursos.

En la medida que la experiencia local avanza y se cuenta con información ajustada a las particularidades del contexto se fortalece la capacidad política para proteger a los usuarios más vulnerables de la vía pública, entre ellos, la población infantil.

Cuadro comparativo Uso de Sistemas de Retención Infantil 2016 -2019 en Canelones

INDICADOR	2016	2019
SRI de 0 a 12 años	21.1	38.4
SRI 0 de 5 años	41.3	62.8
Niños/as con cinturón	21.8	27.9
Niños/as sueltos	57.1	33.7

Fuente: Estudio Observacional de Uso de SRI en Canelones - 2019 ¹⁵

15

<https://www.gonzalorodriguez.org/uploads/recurso/7c48d8549a185688a1a43d37580aa319f1f472d9.pdf>

F) Reconocer la importancia de la implicancia local y nacional, así como la participación de diversos sectores y organismos.

Como se puede deducir de lo descrito hasta ahora, el Programa Nacional de Seguridad del Niño Pasajero fue concebido desde un enfoque sistémico que contempla estas dos dimensiones: *Implicancia nacional y local | participación multiactoral*.

La territorialización de la Agenda 2030 permite generar respuestas adaptadas a las características del medio y aprovechar sus potencialidades e implica necesariamente de una participación multiactoral.

En la medida que se generan diálogos entre ambas dimensiones, las políticas locales abonan al cumplimiento de las políticas nacionales que les enmarcan y a los compromisos globales asumidos. Al mismo tiempo, como ya hemos repasado, Naciones Unidas ha realizado un llamado a la búsqueda de soluciones innovadoras y a la alianza multisectorial entre gobiernos, sociedad civil y sector privado por lo que la generación de articulaciones es ineludible para cualquier propuesta de desarrollo que pretenda ser sostenible.

Este Programa surge de una visión conjunta y alianza estratégica entre sector público (BSE) y sociedad civil organizada (FGR). Y para su implementación se priorizó como crucial el anclaje local y el empoderamiento de actores estratégicos. En este sentido destacamos el rol de los gobiernos departamentales y actores locales y su involucramiento.

América Latina es la región en desarrollo más urbanizada del mundo; más del 80% de la población vive en ciudades. Para el caso de Uruguay, según datos del Banco Mundial¹⁶, este guarismo supera el 95% de la ciudadanía. De manera directa o indirecta las ciudades son centro neurálgico para el abordaje de gran parte de los desafíos planteados por la Agenda 2030 y para lograr un desarrollo sostenible. Aspectos como migración, servicios, saneamiento, agua potable, transporte público, vivienda, movilidad, infraestructura, utilización de recursos para consumo diario, inclusión social, son algunos de los tantos factores que directa o indirectamente se vinculan a la gestión de las ciudades y al entramado de redes y articulaciones que en su seno se tejen.

En consecuencia, la inclusión de los gobiernos locales y la generación de alianzas para un abordaje multidimensional es crucial.

El involucramiento y fortalecimiento de funcionarios de los gobiernos departamentales, pero también de fuerzas vivas locales, así como la generación de alianzas con actores nacionales con alcance territorial (como MIDES o MSP) es un aporte directo a los esfuerzos del país para el alcance de los compromisos asumidos globalmente en torno a la seguridad vial.

Este Programa ha implicado la participación de más de 70 actores y su ejecución es una línea de base ineludible para continuar fortaleciendo los lazos de articulación en el marco de ambas dimensiones.

¹⁶ Fuente: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS?locations=UY>

Mapa de actores y acciones del programa



El Programa en números

19 DEPARTAMENTOS
Anclaje territorial | Armonización
Abordaje multiactorial - Multidimensional

64 PUNTOS DE CHEQUEO
ITINERANTES
Sensibilización | Concientización
Empoderamiento local | Cambio cultural

3 PUNTOS DE CHEQUEO
PERMANENTES
Fortalecimiento institucional

638 SRI CHEQUEADOS
Disminución del riesgo

696 ACTORES CLAVE
LOCALES CAPACITADOS
Fortalecimientos institucionales
Anclaje local | Articulación multiactorial

696 PERSONAS CAPACITADAS
EN CURSOS ABIERTOS
Participación ciudadana | Cambio cultural
Empoderamiento | Población informada

2 EXPERIENCIAS
DE ESTUDIO DE CASO
Acción basada en evidencia
Planificación estratégica

90 JÓVENES Y NIÑOS
EN JORNADA LÚDICA
Involucramiento de la ciudadanía | Cambio cultural
Empoderamiento | Población informada | Alianza inclusiva

100 PARTICIPANTES EN
JORNADA NACIONAL
Y WEBINAR
Multisectorial | Fortalecimiento institucional
Alianza | Asociatividad Global, Nacional y Local

**CAMPAÑA DE
COMUNICACIÓN**

Difusión | Concientización
Promoción de la población
como vector de cambio

FACEBOOK
462.272
PERSONAS ALCANZADAS

INSTAGRAM
INTERACCIONES

TWITTER
169.974
INTERACCIONES

**PRESENCIA
EN MEDIOS DEL
TERRITORIO
NACIONAL**

Comentarios finales

El flagelo de la siniestralidad es una manifestación del comportamiento de nuestras sociedades, de las relaciones por las que nos regimos. Abordarlo, implica tener una visión integral sobre las aristas que hacen a su complejidad. Asimismo, su anclaje en las realidades locales exige el diseño “a medida” de las circunstancias y antecedentes propias del territorio, tanto desde lo social, económico, cultural como institucional.

No es posible generar experiencias que repliquen buenas prácticas de países que presentan grandes avances en el tema. Su realidad cultural en materia de comportamiento en la vía pública, estructura vial y marco institucional, por nombrar solo algunas variables a contemplar, han sido pilar fundamental para alcanzar sus realidades. En nuestro continente, Uruguay viene liderando el diseño de políticas públicas de seguridad vial adaptadas al medio local. Se ha convertido en un país de referencia tanto para la región sur como el resto de América Latina. En gran medida ello se debe a la adhesión al cambio de paradigma propuesto por los ODM primero y la Agenda 2030 de los ODS más tarde.

Tras 5 años de ejecución del Programa Nacional *Seguridad del niño Pasajero* valoramos la experiencia como una buena práctica que tanto la Fundación Gonzalo Rodríguez como el Banco de Seguros del Estado apostamos a continuar. A partir de 2023 celebramos un nuevo convenio para profundizar las acciones que se han venido implementando.

Queda demostrado que la ejecución sistemática de líneas de acción en la política pública, tiene un alto impacto e incidencia sobre el comportamiento de la población. A raíz de acciones implementadas en el marco de este Programa como las diversas campañas de sensibilización, capacitaciones y puntos de chequeo, Uruguay ha aumentado el uso de SRI en la población infantil.

Por su parte los estudios realizados nos permitirán adaptar la nueva generación de acciones a implementar en este nuevo convenio y focalizar, por ejemplo, en puntos aun críticos como el uso de SRI en población de 6 a 12 años. Continuaremos entonces realizando puntos de chequeo, capacitaciones y nuevas investigaciones cuyos resultados faciliten la toma de medidas basada en evidencia y la mejora de la eficiencia y rendimiento de nuestras propuestas.

La seguridad vial infantil no es solo un asunto de “transporte” o “vialidad”. Su trascendencia y transversalidad requiere de la incorporación de soluciones multiactorales y multinivel que pasan también por la salud, la educación, la cultura y la articulación territorial. Desde esta concepción la incorporación de un librito en el set de bebés recién nacidos que entrega la Dirección Uruguay Crece Contigo del MIDES, ha sido un paso fundamental en lo que hace a la inclusión de la temática en las políticas de primera infancia. Entendemos que este tipo de acciones tienen doble incidencia: a corto plazo en el comportamiento de los adultos ya que el cambio de patrón actitudinal redundará en mejorar las probabilidades y calidad de vida de la población infantil¹⁷. A mediano y largo plazo en la cultura ciudadana; pues si bien la educación es un proceso que se continúa a lo largo de toda la vida y se apuesta a cambios culturales y de comportamiento en la población adulta actual, la vinculación del tema desde la primera infancia de quienes conformarán la comunidad del mañana potencia la capacidad de incidencia en su cultura y subjetividad de época en materia de movilidad vial.

¹⁷ Es importante recordar que calidad de las condiciones de movilidad vial de la población infantil depende cien por ciento de las decisiones de los adultos de su entorno cercano así como de las garantías que el marco regulatorio, institucional y de fiscalización ofrecen.

A 8 años de cumplirse el plazo para alcanzar las metas establecidas en la Agenda 2030, entendemos necesario y urgente el impulso y profundización de políticas como la descrita en este documento. La gobernanza de la seguridad vial infantil desde un enfoque de sistemas de seguridad integrados, sólo es posible con estrategia y en alianza.

Redacción: Ivonne Naguila Calleri
Coordinación y edición: Fundación Gonzalo Rodríguez y Banco de Seguros del Estado

Fuentes

- Plan Mundial. Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Disponible en:
<https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Manual de buenas prácticas. Cómo abordar la seguridad de los niños como pasajeros de vehículos. (FGR; 2010) Disponible en:
<https://www.gonzalorodriguez.org/uploads/recurso/c86bcf32cd32d6b3e60788c1c6e2193580ead108.pdf>
- Análisis de la Seguridad Vial Infantil por Departamento. *Siniestralidad vial infantil en nuestro país, profundizar más detalles para conocer mejor las causas que los generan, las condiciones y los involucrados*. FGR, Montevideo, 2021
- Reporte 2021 Programa Nacional de Seguridad del niño pasajero; BSE-FGR
- Reporte 2017-2020 Programa Nacional de Seguridad del niños pasajero; BSE-FGR
- Manual básico sobre la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Disponible en:
<https://unsdg.un.org/sites/default/files/2020-12/SP-UNSDG-SDG-Primer.pdf>
- Estudio de observación de elementos de seguridad y factores de distracción en conductores y pasajeros de vehículos en áreas urbanas en Uruguay”; 2013 (UNASEV - Banco Mundial). Desde los ODM hasta el desarrollo sostenible para todos. Lecciones aprendidas tras 15 años de práctica”; PNUD; noviembre 2016. Disponible en:
https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/publications/ES_f_UNDP_MDGs-to-SDGs_web.pdf
Resolución Asamblea General de Naciones Unidas. 64/255 Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Disponible en:
<https://documents-dds-y.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/16/PDF/N0947716.pdf?OpenElement>
- Informes voluntarios de Uruguay 2017 a 2022. Disponibles en:
<https://ods.gub.uy/>

Sitios

<https://www.globalreporting.org/>

<http://www.pactoglobal.uy/>

<https://www.un.org>

<https://datos.bancomundial.org/>

