

# INFORME DE SINIESTRALIDAD VIAL INFANTIL

Niños entre 0 y 12 años

Período 2013 - 2015



## SITUACIÓN A NIVEL MUNDIAL

Cada cuatro minutos un niño muere prematuramente en alguna carretera del mundo. Otros cientos sufren traumatismos, muchos de ellos graves. Estos hechos dolorosos provocan mucho sufrimiento y, en ocasiones, dificultades económicas para la familia. Además, suponen un costo para los valiosos recursos que las sociedades deben desviar de otros importantes problemas de salud y desarrollo.

En los países en fase de rápida motorización, muchos de ellos países de medianos ingresos, las carreteras se suelen construir sin tener debidamente en cuenta a las comunidades por las que atraviesan. Históricamente, este fue también el caso en los países de altos ingresos. Es imprescindible cambiar de mentalidad para asegurar que las carreteras de todas partes sean seguras y satisfagan las necesidades de los usuarios, especialmente los niños, pero también otros grupos vulnerables tales como peatones, ciclistas y motociclistas.

Ninguna medida aislada abarca apropiadamente la amplia gama de riesgos para los niños en las carreteras, pero cada familia, comunidad y país pueden adoptar medidas orientadas a mejorar la seguridad vial de los niños. En los países que han conseguido las mayores reducciones del número de fallecidos y traumatismos relacionados con el tránsito se ha constatado que la legislación rigurosa y su estricta aplicación, junto con el fortalecimiento de la seguridad de las carreteras y los vehículos, permiten mejorar la situación. El Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 de Naciones Unidas ofrece un marco amplio para adoptar esas y otras medidas destinadas a velar por la seguridad de los niños en las carreteras.\* <sup>(1)</sup>

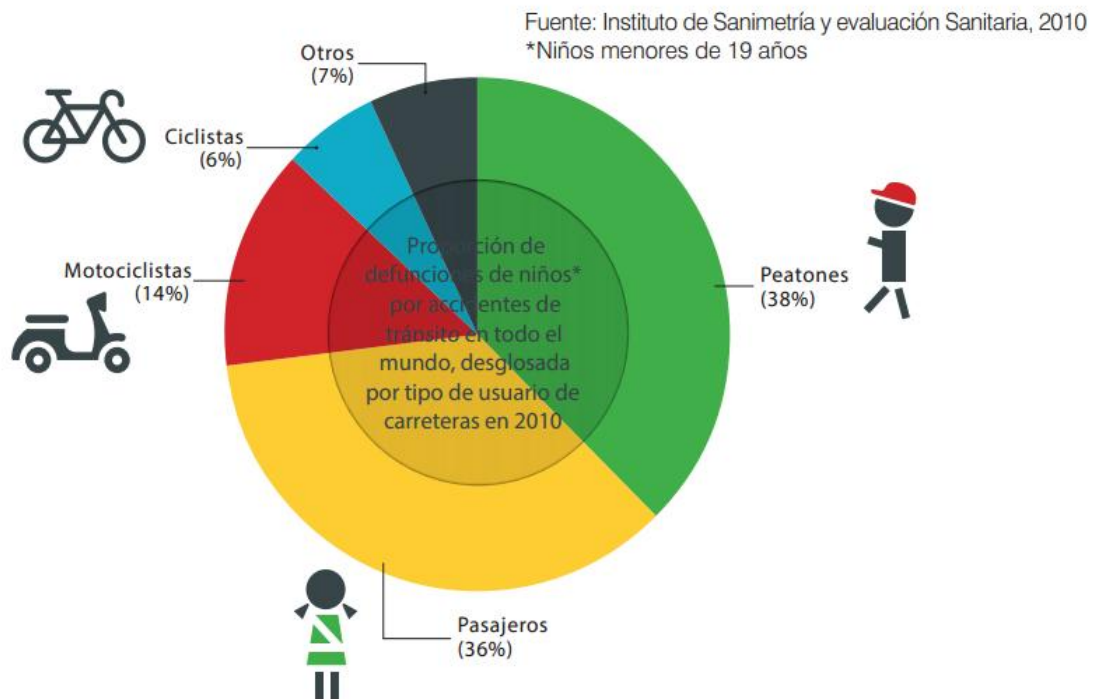
\*<sup>(1)</sup> Extracto de la introducción del documento "Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras", OMS - 2015.

## Clasificación de las causas de muerte entre niños menores de 18 años <sup>\*(2)</sup>, en todo el mundo, año 2012.

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

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

## ¿Qué medios de transporte exponen a los niños a mayores riesgos de sufrir un siniestro de tránsito?



\* (2) La Convención sobre los Derechos del Niño considera niño a todo ser humano menor de 18 años.

## SITUACIÓN A NIVEL NACIONAL

En este informe, salvo que se indique lo contrario, los datos que se presentan refieren a las personas participantes en siniestros de tránsito en todo el país cuyas edades están comprendidas entre **0 y 12 años**.

### LESIONADOS

Considerando los datos de los últimos 3 años, 4.489 niños resultaron lesionados (heridos y fallecidos) en siniestros de tránsito en todo el país, representando un promedio de 125 niños lesionados por mes, 4 por día. Del total de niños lesionados, 474 resultaron heridos graves (10,6%), 3.967 fueron heridos leves (88,4%) y 48 fallecieron (1,1%).

Año	Según Resultado			TOTAL	Promedio mensual
	Herido Leve	Herido Grave	Fallecido		
2013	1.207	150	23	<b>1.380</b>	115
2014	1.384	173	11	<b>1.568</b>	131
2015	1.376	151	14	<b>1.541</b>	128
TOTAL	<b>3.967</b>	<b>474</b>	<b>48</b>	<b>4.489</b>	125
	88,4%	10,6%	1,1%		

Comparando los datos del trienio, puede verse que en el año 2014 se registró un fuerte descenso en la mortalidad (de 23 a 11) pero que al año siguiente aumentó aunque en menor proporción. A su vez, se observa que la cantidad total de niños lesionados se estabilizó.

Este colectivo de niños representa en cada uno de estos años algo menos del 5% del total de lesionados en siniestros de tránsito que se registraron en el país. Sin embargo, constituyen en conjunto alrededor del 18% del total de la población (datos INE).

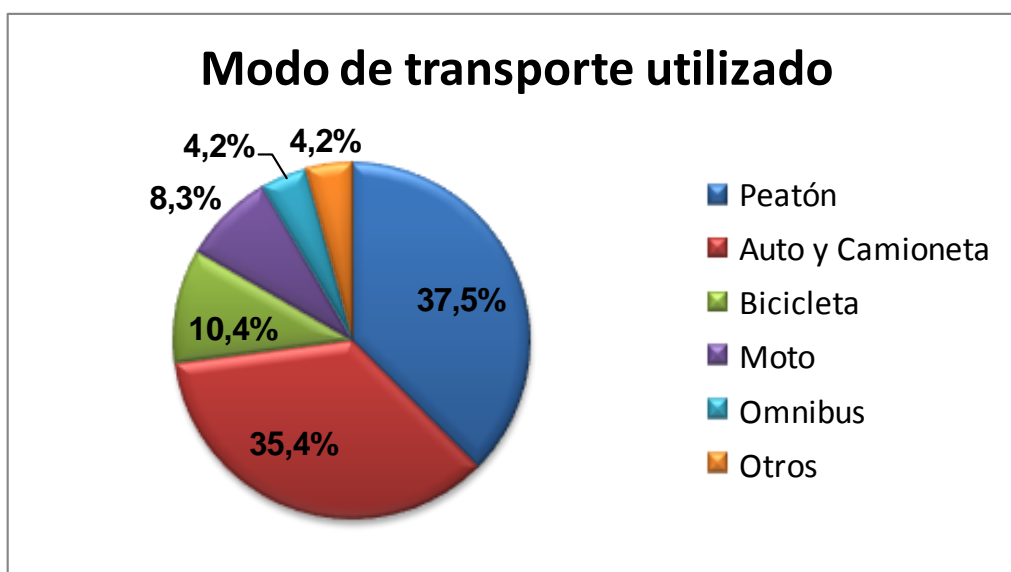
Al analizar los niños lesionados, según el rol cuando ocurrió el siniestro de tránsito, más de la mitad eran pasajeros de un vehículo (incluyendo autos, camionetas, ómnibus, motos y bicicletas), aunque tienen también alta relevancia los niños peatones que representan aproximadamente un 40%.

Año	Según Resultado			TOTAL
	Conductor	Pasajero	Peatón	
2013	73	748	559	1.380
2014	77	894	597	1.568
2015	89	870	547	1.506
TOTAL	239	2.512	1.703	4.454
	5,4%	56,4%	38,2%	

## FALLECIDOS

Para el análisis de los fallecidos, consideraremos el último trienio (2013 - 2015) donde se registraron 48 niños fallecidos de los cuales 18 eran peatones (37,5%) y 17 eran pasajeros de un auto o camioneta (35,4%), los que sumados alcanzan más del 70% del total de niños fallecidos. A su vez, menos del 20% circulaba en un birrodado (moto o bicicleta) al momento del siniestro fatal.

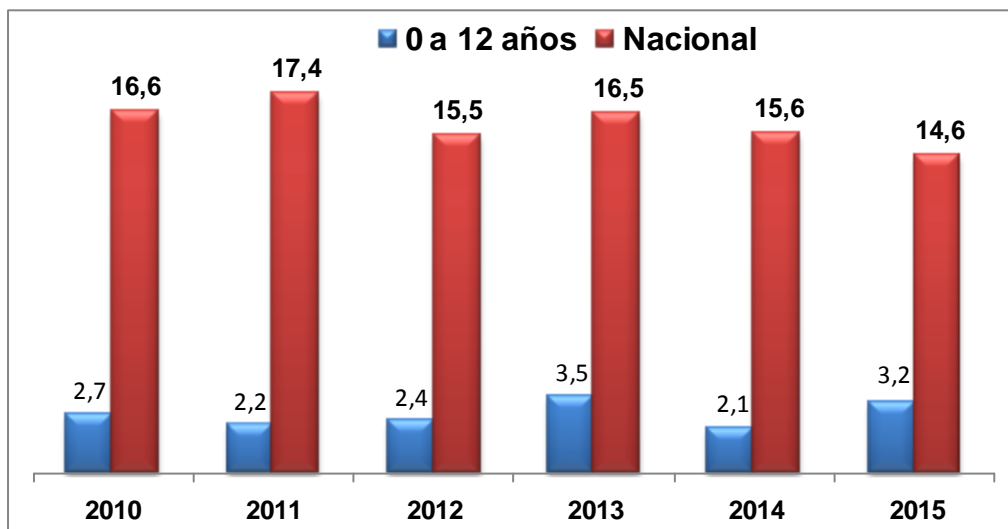
Modo de transporte	2013	2014	2015	Total	% incidencia modo
Moto	4	0	0	4	8,3%
Bicicleta	1	2	2	5	10,4%
Auto y Camioneta	12	3	2	17	35,4%
Omnibus	1	0	1	2	4,2%
Peatón	5	6	7	18	37,5%
Otros	0	0	2	2	4,2%
Totales	23	11	14	48	



Para el cálculo de las tasas de mortalidad, se tomará el rango hasta los 14 años por ser éste el límite superior de la franja etaria que se utiliza habitualmente en los datos censales (INE) e informes de siniestralidad anuales elaborados por SINATRÁN.

Considerando todos los fallecidos hasta los 14 años y los datos poblacionales, puede verse que en los últimos 5 años la tasa de mortalidad promedio en niños es de 2,7 fallecidos cada 100.000 habitantes, con un mínimo de 2,1 registrado en el año 2014.

Año	0 a 12 años	Nacional	Coficiente entre tasas
2010	2,7	16,6	6,1
2011	2,2	17,4	7,9
2012	2,4	15,5	6,5
2013	3,5	16,5	4,7
2014	2,1	15,6	7,4
2015	3,2	14,6	4,6
Promedios	2,7	16,0	6,2



Al comparar anualmente la tasa nacional de mortalidad cada 100.000 habitantes con la tasa de mortalidad infantil cada 100.000 niños, puede observarse que en promedio, la tasa de mortalidad en niños es alrededor de 6 veces menor que la tasa de mortalidad nacional.

## CONDUCTAS PREVENTIVAS Y USO DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD

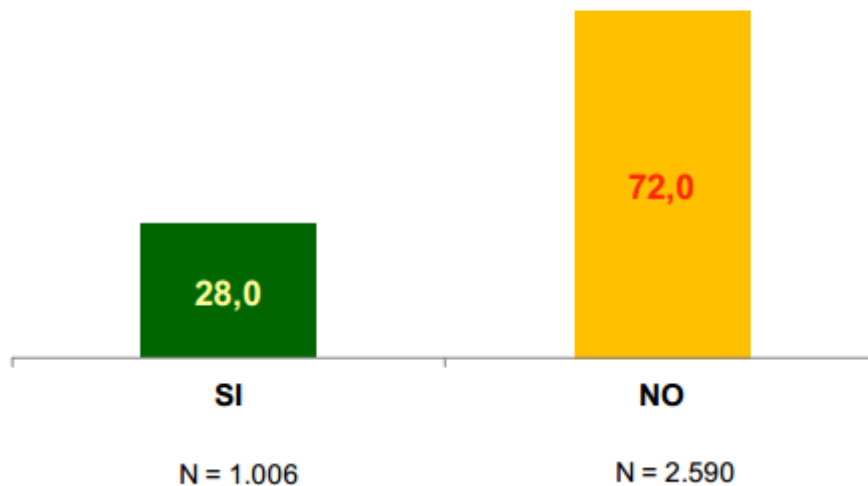
Los datos que se presentan a continuación son parte de los resultados obtenidos en el Estudio Observacional de Conductas Viales realizado en todas las ciudades capitales departamentales a finales del año 2013, totalizando 45 puntos de observación.



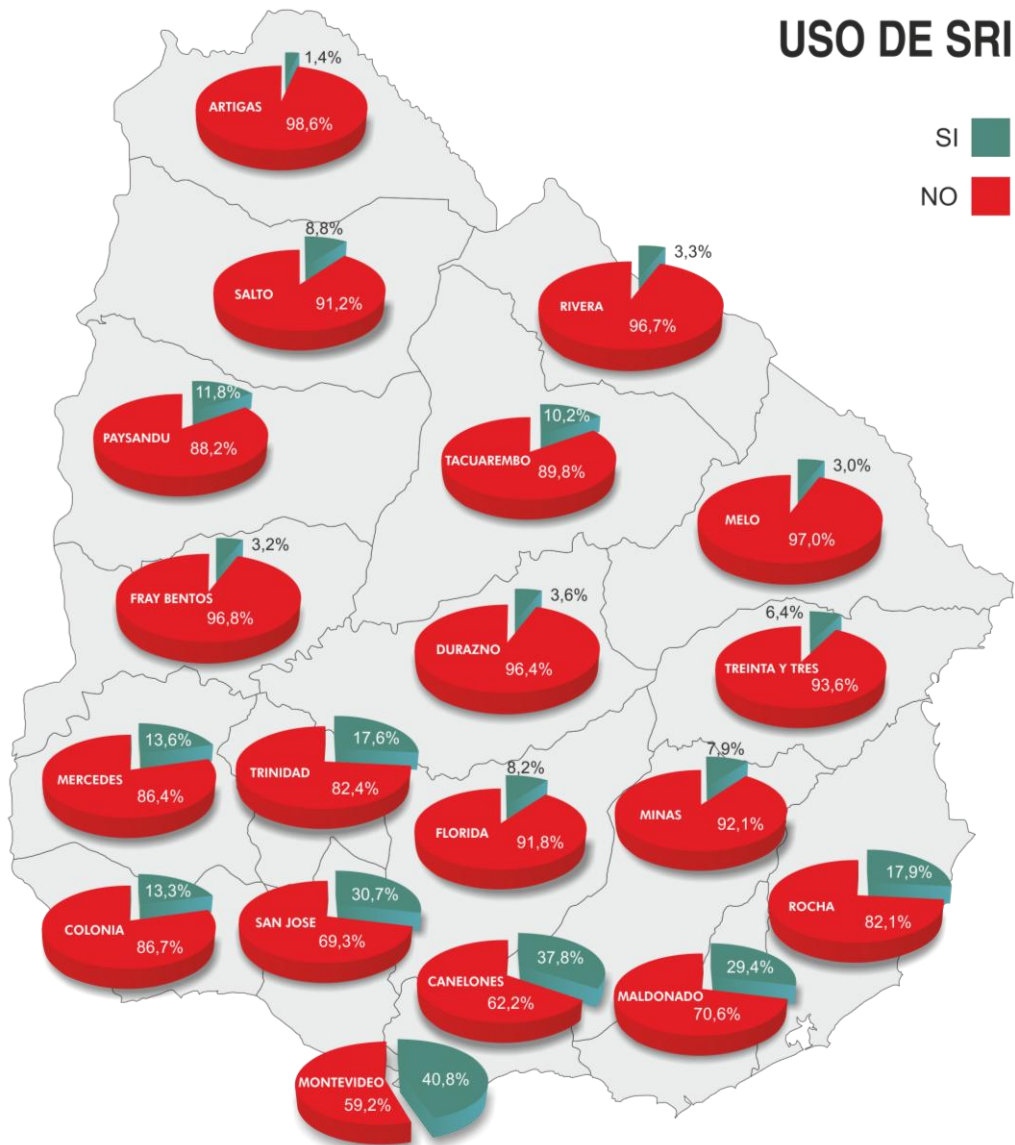
### **PASAJEROS EN AUTOS Y CAMIONETAS USO DE SRI**

De un total de casi 3.600 niños relevados durante el estudio, como pasajeros de autos y camionetas, solamente el 28% circulaban usando SRI.

**Uso de SRI en niños pasajeros  
Todas las ciudades**



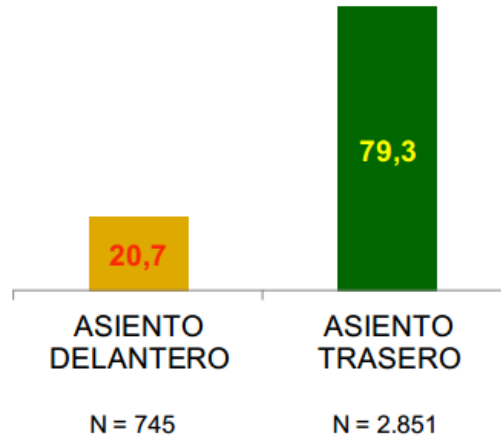
Pero más allá de este resultado general, se observaron diferencias importantes según la ciudad considerada, con porcentajes de uso de SRI en pasajeros menores de 12 años que van desde un máximo del entorno al 40% en Montevideo y Canelones, hasta mínimos inferiores al 5% en varias de las ciudades relevadas. Los resultados mostraron que en buena parte de las ciudades del país el uso de los SRI es muy escaso, tal como se puede ver en el mapa siguiente.



Además de constatarse un bajo uso del SRI, lo más preocupante que surge de dicho estudio es la cantidad de niños que circulaban en el asiento delantero del vehículo (prácticamente 1 de cada 5 niños observado en el estudio), lo cual constituye una conducta de alto riesgo para esos niños además de estar expresamente prohibido por la normativa vigente (Ley N° 19.061 del 6 de enero del 2013).



### Niños observados según ubicación en vehículo (%)



A su vez, de esos casi 800 niños observados en asientos delanteros del vehículo, el 80% no utilizaba ni cinturón ni SRI, es decir que circulaba totalmente suelto en el vehículo.

Otra conclusión importante del estudio, es que se verificó una muy clara correlación entre el uso de cinturón por parte del conductor del vehículo con el uso de SRI en los menores pasajeros.

### Uso de SRI en niños pasajeros en función del uso de cinturón por parte del conductor del vehículo

		USO DE SRI (%)	
		SI	NO
USO DE CINTURÓN POR EL CONDUCTOR (%)	SI	38.6	61.4
	NO	9.9	90.1

Los datos mostraron que cuando el conductor usaba cinturón, casi un 40% de los niños usaban SRI, mientras que cuando el conductor no usaba cinturón, ese porcentaje se reduce a menos del 10%, casi 4 veces menos.

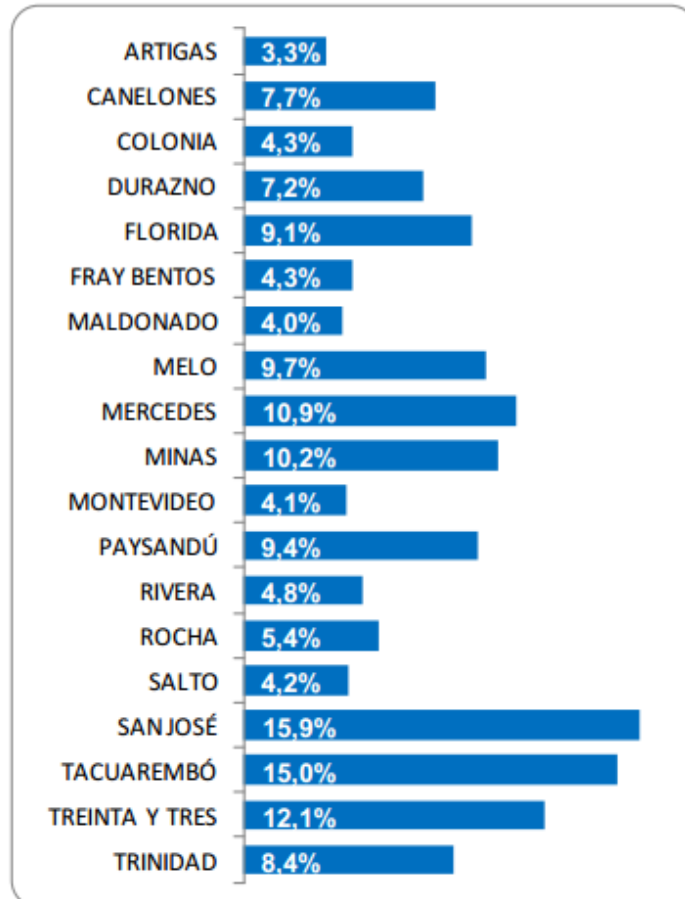


## **PASAJEROS DE MOTOS PROPORCIÓN, USO DE CASCO y POSICIÓN**

De un total de casi 28.000 ocupantes de motos que se registraron en el estudio, 2.234 eran niños, lo que representa un 8,2%. Es decir que prácticamente 1 de cada 10 personas que circulaban en moto en las ciudades donde se realizó el estudio eran niños. Situación que está prohibida por la normativa vigente en caso el niño no alcance los posa pies de la motocicleta (Ley N° 19.061 del 6 de enero del 2013).

Tal como sucedió con otras variables del estudio, se constataron diferencias importantes entre las distintas ciudades con mínimos del 3% y máximos que superan el 15% del total de ocupantes de motos.

### **Proporción de Niños observados sobre el total de ocupantes de motos (%)**



Si se separa a Montevideo del resto del país, es interesante observar que mientras en la capital los niños que viajaban en motos eran el 4,1%, en el conjunto de las ciudades del interior esta proporción crece al 8,1%, prácticamente duplicando lo registrado en la capital.

En lo que respecta al uso de casco de protección, en este grupo de usuarios, los datos muestran que el 76% de los niños lo utilizaban, porcentaje que resulta levemente inferior al resto de los usuarios.

Otro aspecto que se entiende relevante en este tipo de usuarios tiene que ver con la posición o número de pasajeros al que están asociados. En ese sentido, de los 2.234 niños observados un total de 400 circulaban como segundo, tercer e incluso cuarto pasajero. Esto equivale a decir que el 18% de los niños circulaba en forma irregular en estos vehículos (ya que sólo está permitido 1 pasajero por motocicleta, al ser un vehículo biplaza).

## CONSIDERACIONES FINALES

Los niños constituyen uno de los grupos de usuarios más vulnerables en el tránsito y las políticas de seguridad vial de un país deben incorporarlos con especial consideración, para reducir su exposición al riesgo y evitar las pérdidas en vidas y lesiones.

La situación en nuestro país revela que en promedio unos 1.500 niños resultan lesionados por año en siniestros de tránsito, representando el 5% del total de lesionados. De ellos, en el período de 2013 a 2015 fallecieron en promedio 16 niños por año. Desde UNASEV, se han impulsado políticas para reducir el impacto de la siniestralidad vial en los niños, las que comienzan a evidenciar resultados preliminares auspiciosos.

La obligatoriedad del uso de SRI y de llevar a los niños en asientos traseros, así como las mejoras en las condiciones de seguridad del transporte escolar, y la prohibición de la circulación en motocicletas en las cuales no alcancen los posa pies, son aún relativamente recientes en el país pero revelan la tendencia de reducción de la mortalidad en los niños que usan estos modos de transporte.

Los datos de conductas viales y uso de elementos de seguridad recabados en el Estudio Observacional muestran que aún resta mucho por mejorar, por lo que se debe continuar trabajando en la concientización y sensibilización para que se incorporen más rápidamente estas medidas preventivas, así como el control de las mismas, de manera que los resultados en niños lesionados continúen con la tendencia decreciente.