



SINIESTRALIDAD VIAL INFANTIL

NIÑOS DE 0 A 18 AÑOS

PERÍODO 2016 - 2017

UNASEV

UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL |

1. DEFINICIONES

- SINIESTRO DE TRÁNSITO:

Se entiende siniestro de tránsito como aquel que resultó de la colisión y otro tipo de impacto con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada. Es un evento donde participan una o más causas identificables y que puede ser evitable o prevenible. Fuente: UNIT – ISO 39.001:2012 Sistema de Gestión de la Seguridad Vial – Requisitos con orientaciones para su uso.

- HERIDOS:

Toda persona involucrada en un siniestro de tránsito que sufre heridas de diversa magnitud pero que no llegan a causarle la muerte. Es una parte del total de lesionados, sin incluir a los fallecidos.

- FALLECIDOS:

Toda persona que estuvo involucrada en un siniestro de tránsito y que resultó fallecida en el lugar y hasta los 30 días después de producido el mismo.

- LESIONADOS:

Toda persona herida o fallecida como resultado de un siniestro de tránsito.

2. DISPONIBILIDAD DE DATOS

La fuente principal de los datos que se presentan son del Sistema de Gestión de Seguridad Pública (SGSP) del Ministerio del Interior, que concentra el registro de todos los eventos con intervención policial, entre los cuales se encuentran los siniestros de tránsito.

Este intercambio de datos se produce en el marco del SINATRÁN (Sistema de Información Nacional de Tránsito), proyecto de interconexión de las diversas bases de datos que existen en el país relacionadas con el tránsito y la seguridad vial que la UNASEV lleva adelante conjuntamente con AGESIC.

Desde la Unidad reafirmamos el compromiso de profundizar el trabajo para construir más seguridad vial para todos los usuarios del tránsito y agradecemos a todas aquellas instituciones públicas y privadas, ciudadanos en general que de una forma u otra colaboran para transformar esta realidad.

3. INTRODUCCIÓN

Siniestralidad en el Mundo

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 carreteras¹.

¹ Extracto de la introducción del documento “Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras” - OMS-2015

El presente informe muestra los datos correspondientes a la población de niños de 0 a 18 años² que sufren lesiones a causa de un siniestro de tránsito en todo el territorio nacional. Para el análisis se consideran los años 2016 y 2017.

4. LESIONADOS

En el año 2017 resultan lesionados un total de 4.548 niños cuyas edades se comprenden entre 0 y 18 años; como consecuencia de 3.881 siniestros. Esta población representa un 16% de los lesionados a nivel país en el año.

Esto implica un promedio diario de más de 12 niños lesionados por día, incluyendo heridos de cualquier entidad y fallecidos.

Composición poblacional de lesionados:

- Respecto a la distribución según la gravedad de la lesión en 2017, el 87% (3.979) corresponde a heridos leves, 12% (527) a heridos graves y el restante 1% (42) a fallecidos.
- Tanto para el año 2016 como el 2017, se observa que la cantidad de lesionados aumenta con la edad, siguiendo una tendencia exponencial.
- En lo referente al sexo de los niños lesionados durante el 2017, el 58% corresponde al sexo masculino y 42% restante al femenino. Esta distribución no varía respecto a la registrada en 2016.

Rol:

- Durante 2017, un 42% de los niños lesionados son pasajeros (1.914), seguidos por conductores 40% (1.831) y peatones 18% (803).

² La Convención sobre los derechos del niño (Naciones Unidas), define como tal a aquellos niños y niñas menores a 18 años.

- Rol Conductor: más de un 90% (1.699) de los niños lesionados bajo este rol son mayores de 14 y circulan en su mayoría en moto al momento del siniestro.
- Rol pasajero: un 59% de los niños lesionados bajo este rol son pasajeros de motocicletas.

Vehículos

- Durante el 2017 un 58% de los niños lesionados en siniestros de tránsito circulaban en moto (2.641), un 18% lo hacía como peatón (803), 14% en autos y camionetas y 8% en bicicleta. Esta distribución presenta un leve aumento en la categoría motocicletas respecto a lo registrado en 2016, año para el cual la distribución era de 55%.

Tabla 1: Niños Lesionados 2016 y 2017 según gravedad de la lesión:

	2016	Participación Porcentual 2016	2017	Participación Porcentual 2017
Fallecidos	37	1%	42	1%
Heridos Graves	513	12%	527	12%
Heridos Leves	3.702	87%	3.979	87%
Total general	4.252		4.548	

Ilustración 1: Cantidad de niños lesionados según grupo etario

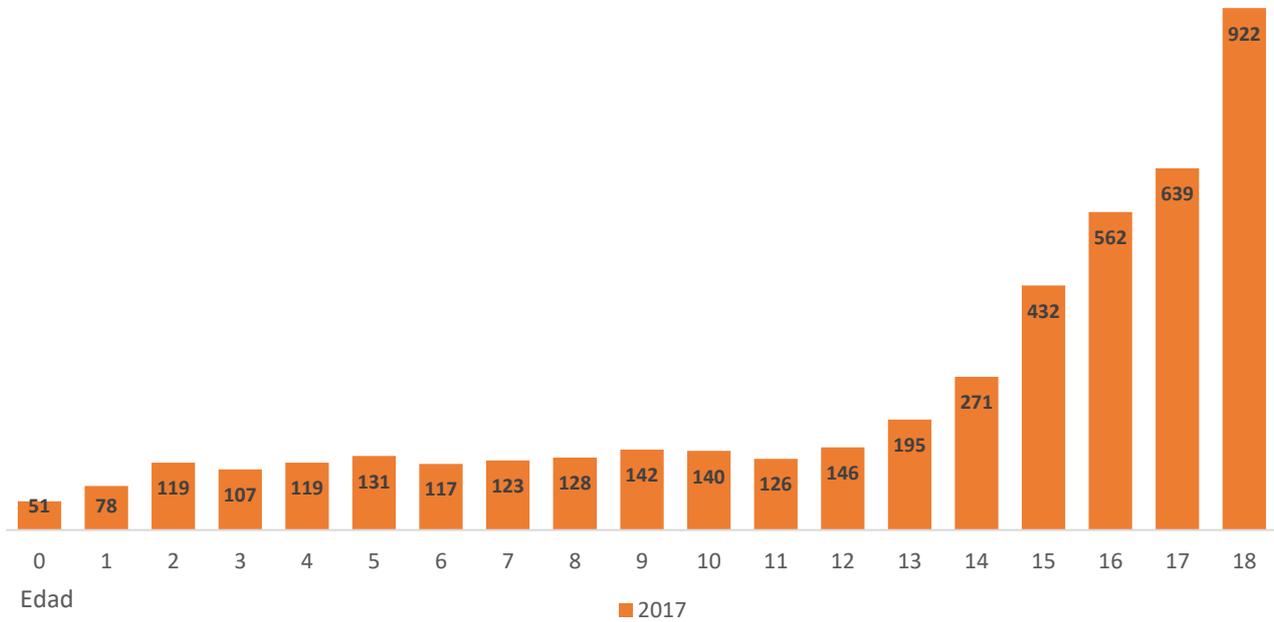


Ilustración 2: Cantidad de niños lesionados por sexo

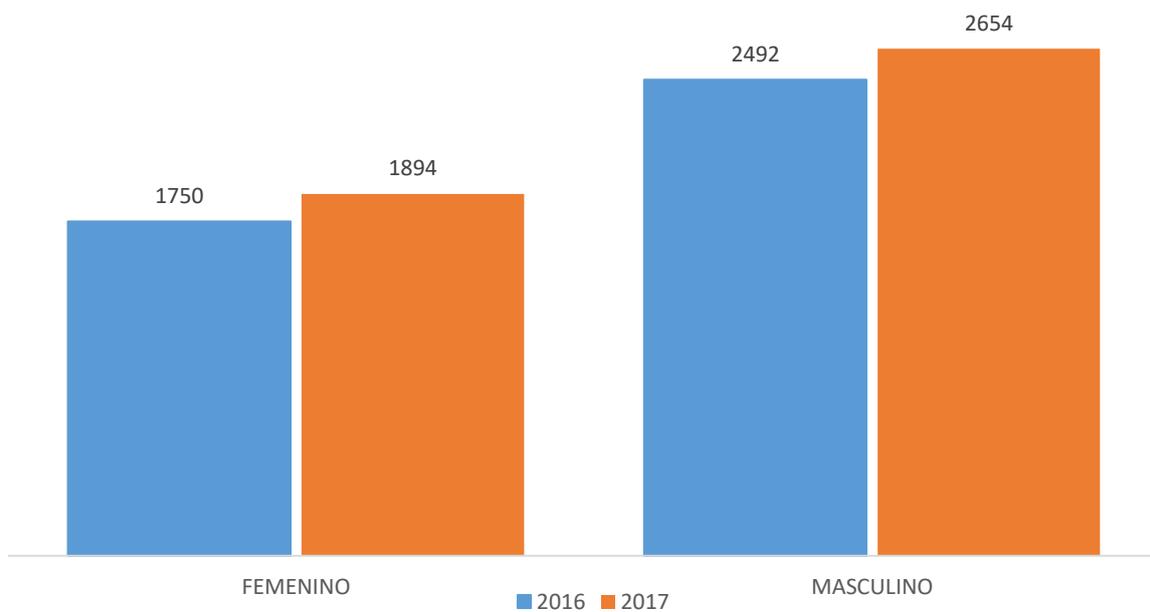


Ilustración 3: Cantidad de niños lesionados según rol

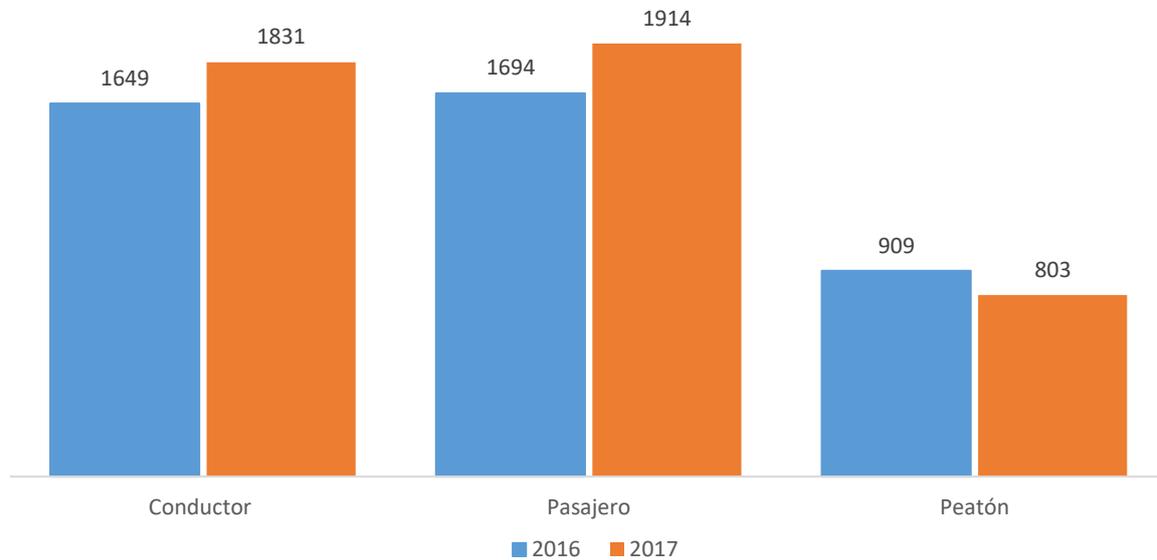
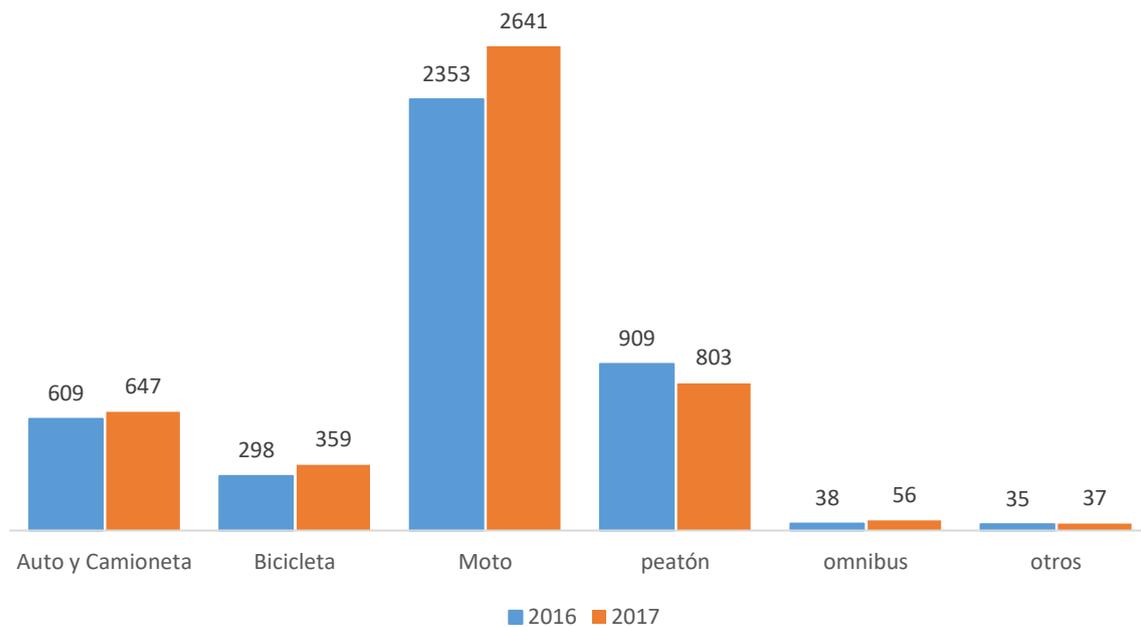


Ilustración 4: Cantidad de niños lesionados según vehículos



5. FALLECIDOS

- 42 niños fallecieron en 2017 a causa de un siniestro de tránsito. Esto representa un 9% del total de fallecidos del año.

Rol

- Durante el 2017, 21 niños fallecen circulando como conductores; 17 lo hacen como pasajeros del vehículo y 4 como peatón.

Vehículo:

- El vehículo en el cual fallecen más niños es la moto; concentrando más de la mitad de los decesos por siniestro (26). En segundo lugar, se ubica el auto (12) y fallecimientos como peatón (4).
- De los niños fallecidos en moto (26), 19 circulaban como conductores de la misma y sus edades son desde los 12 a los 18. Por otro lado, 7 niños fallecidos circulaban como pasajeros de motocicleta y sus edades van entre los recién nacidos a los 18 años.
- De los niños fallecidos en auto (12), 10 circulaban como pasajeros sus edades van entre los recién nacidos a los 18 años.

Ilustración 5: Cantidad de niños fallecidos según rol

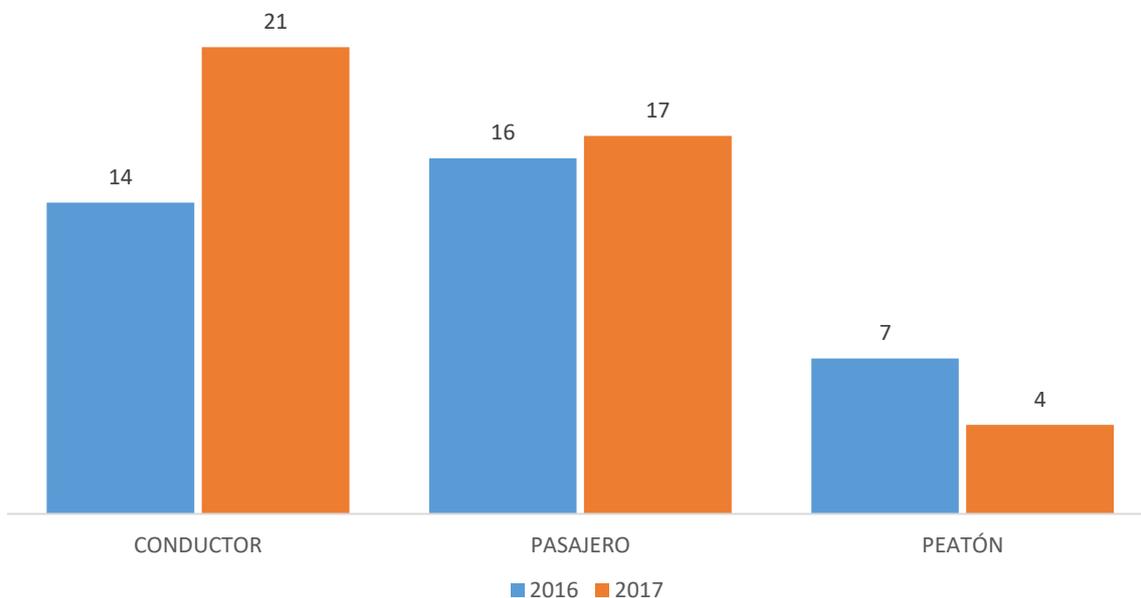


Ilustración 6: Cantidad de niños fallecidos según vehículo

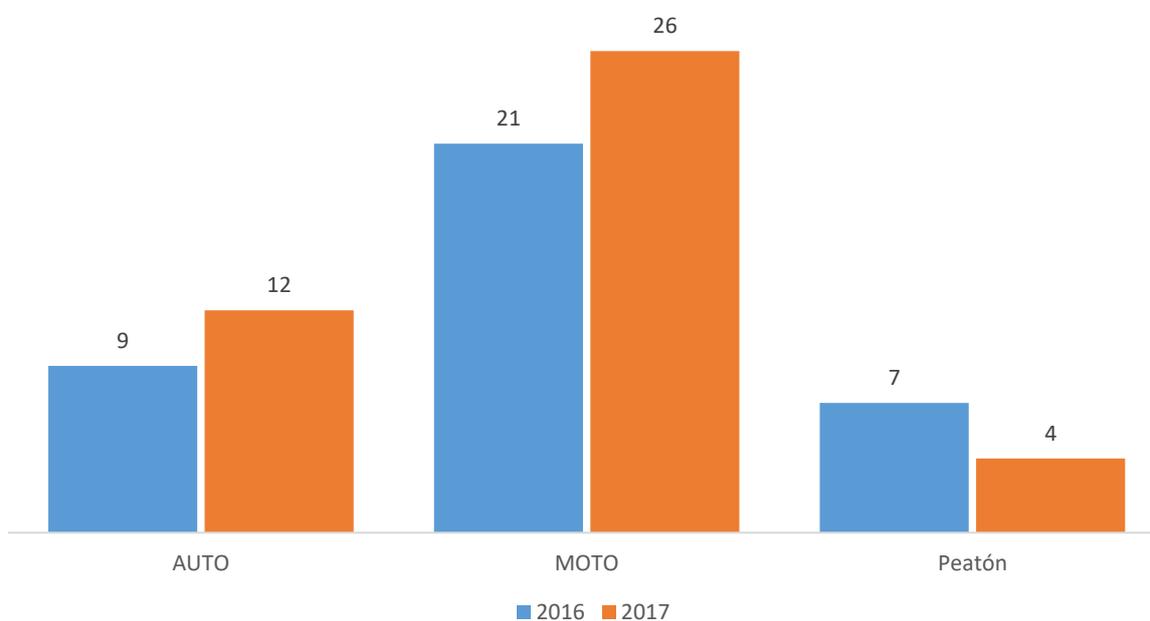


Tabla 2: Cantidad de niños fallecidos en moto y auto

Vehículo	Edad	Conductor	Pasajero	Peatón	Cantidad de Fallecidos
Auto	0		1		1
	1		1		1
	7		2		2
	8		1		1
	9		1		1
	10		1		1
	11		1		1
	15		1		1
	17	1	1		2
	18	1			1
Moto	0		1		1
	6		1		1
	10		1		1
	11		1		1
	12	1			1
	13	1			1
	14		1		1
	15	2			2
	16	4	1		5
	17	4			4
	18	7	1		8
Peatón	6			1	1
	7			1	1
	12			1	1
	13			1	1
Total general		21	17	4	42

6. CONDUCTAS PREVENTIVAS Y USO DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD

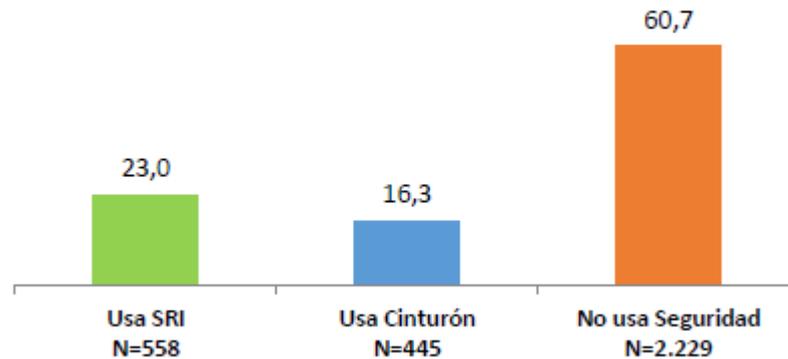
Los datos que se presentan a continuación son parte de los resultados obtenidos en el Estudio Observacional de Conductas Viales realizado en todas las ciudades capitales departamentales en el año 2016 por la empresa FACTUM.

Se extraen las principales conclusiones respecto a la población de estudio en el presente informe.

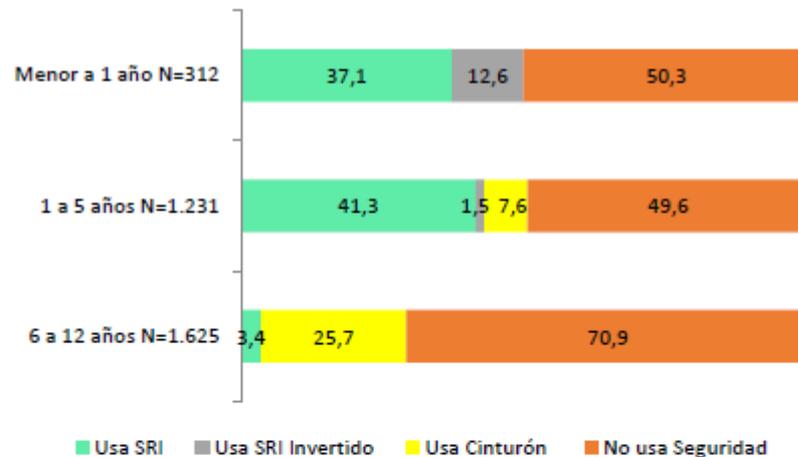
6.1.1 CONDUCTAS CIRCULANDO EN AUTOS Y CAMIONETAS

USO DE SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL

Pasajeros hasta 12 años (%). Total 3.232 ocupantes, 7,4% del total.



Pasajeros hasta 12 años según grupo de edad (%)



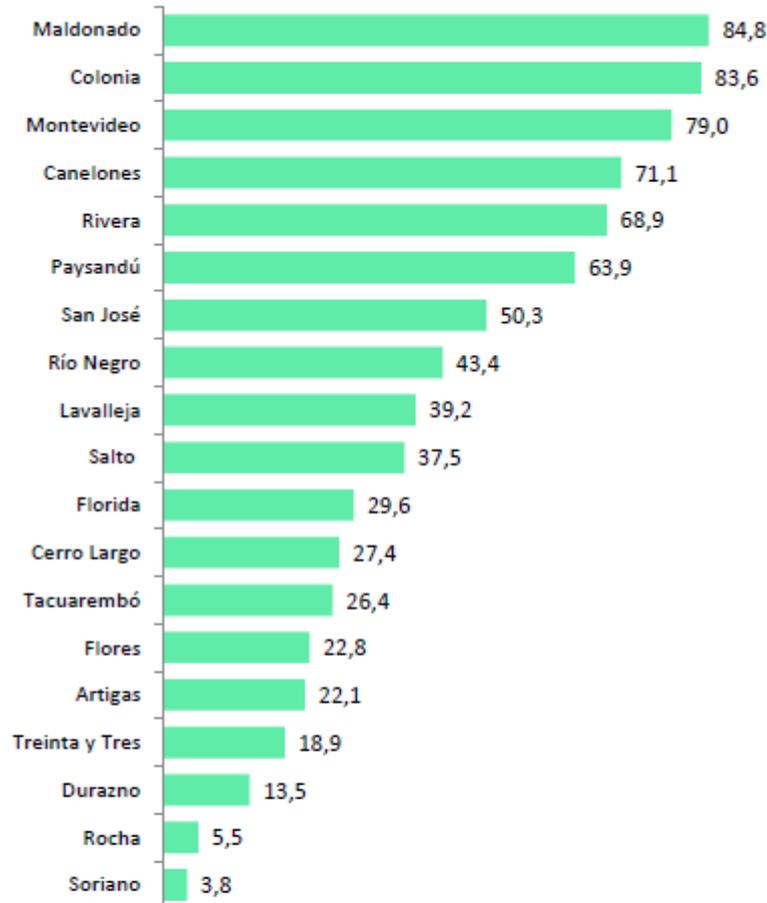
El 39% de los niños de hasta 12 años, usa cinturón o SRI.

Analizado por grupo de edad, se observa que en menores de 1 año, como es de esperar, el SRI resulta el único medio de seguridad empleado, alcanzando a la mitad del segmento. Cerca del 13% lo utiliza mirando hacia atrás. Entre 1 y 5 años el uso total de SRI es ligeramente inferior, alcanzando casi el 43%.

En cambio la franja de entre 6 y 12 años resulta la de mayor vulnerabilidad no solo en relación al grupo de los niños sino también en comparación al total de ocupantes, exhibiendo el mayor porcentaje de no uso de seguridad.

USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI

Según Departamento (%)

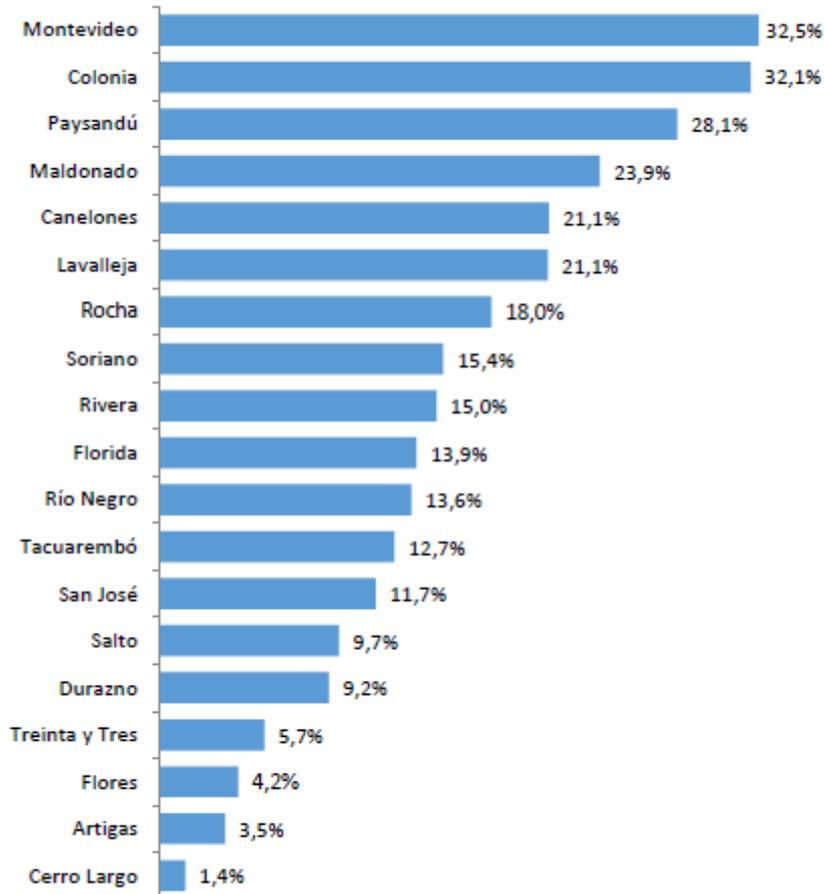


En el uso de medidas de seguridad (cinturón o SRI) por Departamento existen diferencias significativas, en un rango que llega casi al 85% hasta mínimos próximos al 4%.

Los Departamentos que presentan los resultados más críticos son Durazno, Rocha y Soriano (sobre todo los dos últimos), mientras que los de mejor performance son Maldonado, Colonia y Montevideo. Canelones y Rivera se ubican por debajo de estos últimos pero aun por encima del promedio nacional (63%).

USO DE SEGURIDAD: SRI (incluye al SRI Invertido) en menores de 12 años

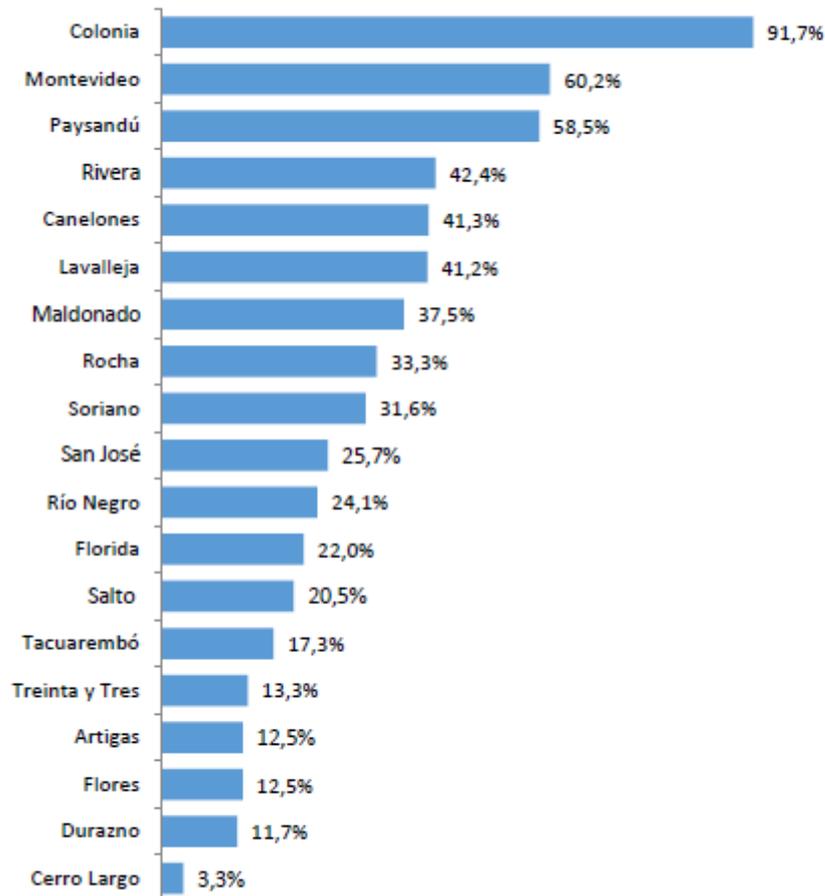
Según Departamento (%)



Es minoritario el uso de SRI analizando a la totalidad de los menores de 12 años, siendo crítico en los casos de Treinta y Tres, Flores, Artigas y claramente en Cerro Largo.

USO DE SEGURIDAD: SRI (incluye al SRI Invertido) en menores de 6 años

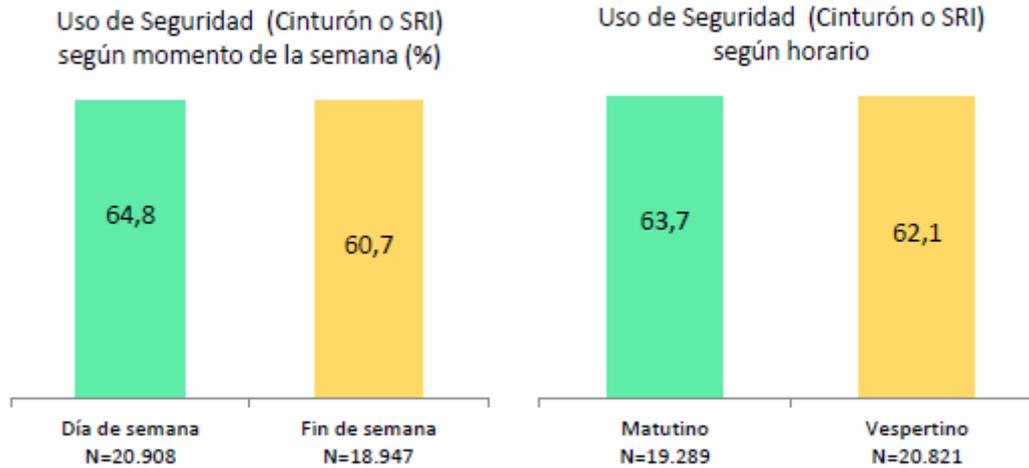
Según Departamento (%)



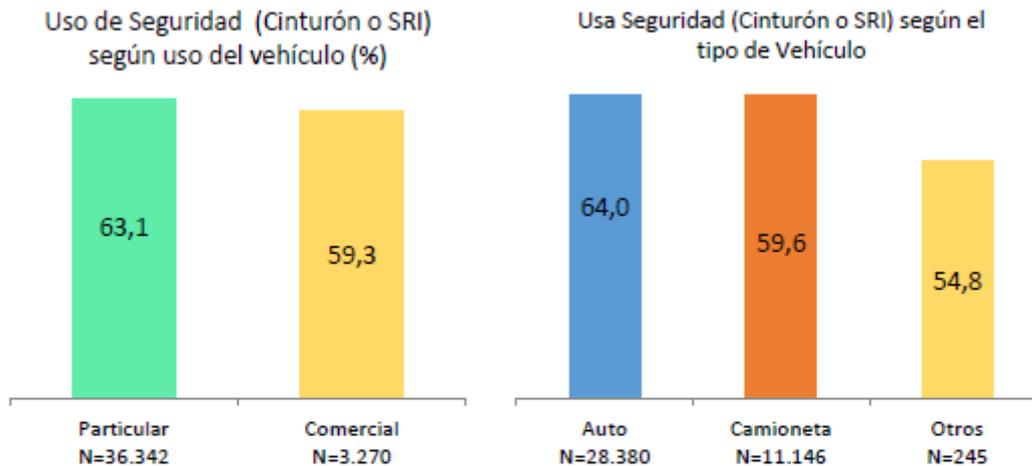
Mejora el indicador cuando se analizan a los menores de 6 años, pero continúa siendo crítico el registro de Cerro Largo, y estando por debajo del 15% en los casos de Treinta y Tres, Artigas, Flores y Durazno.

USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI

Según momento de la semana y del día



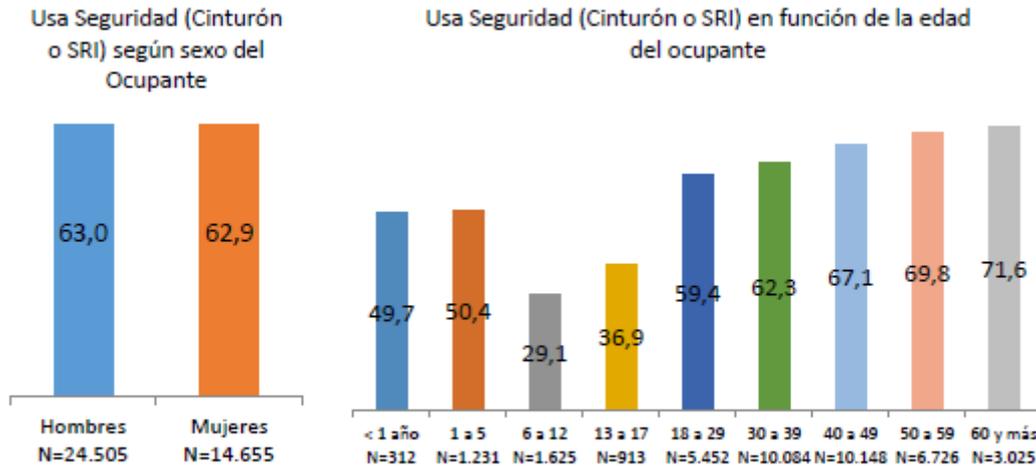
Según uso y tipo de vehículo



En relación al conjunto de variables presentadas, la utilización de medidas de seguridad (cinturón o SRI) es algo mayor durante los días de semana, en vehículos de uso particular, y en autos respecto a camionetas. El análisis según horario del día presenta diferencias menores a dos puntos, a favor del turno matutino.

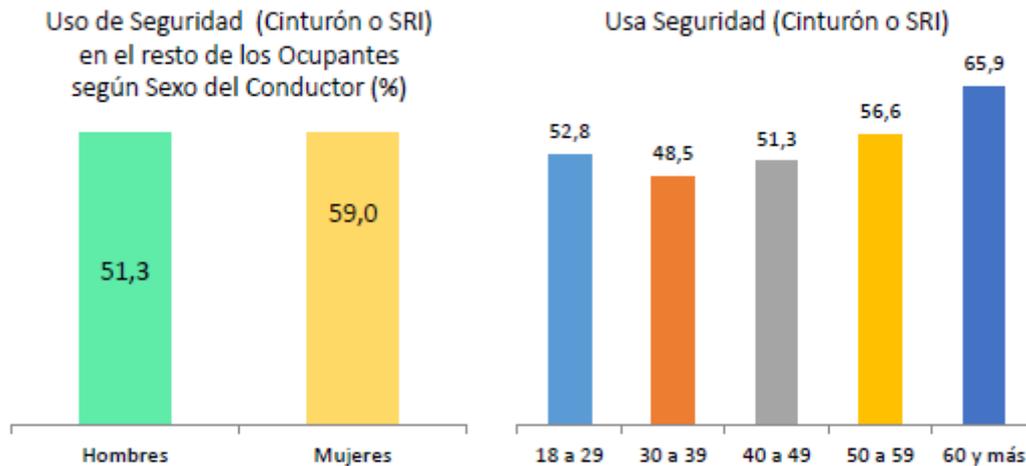
USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI

Según Características del Ocupante



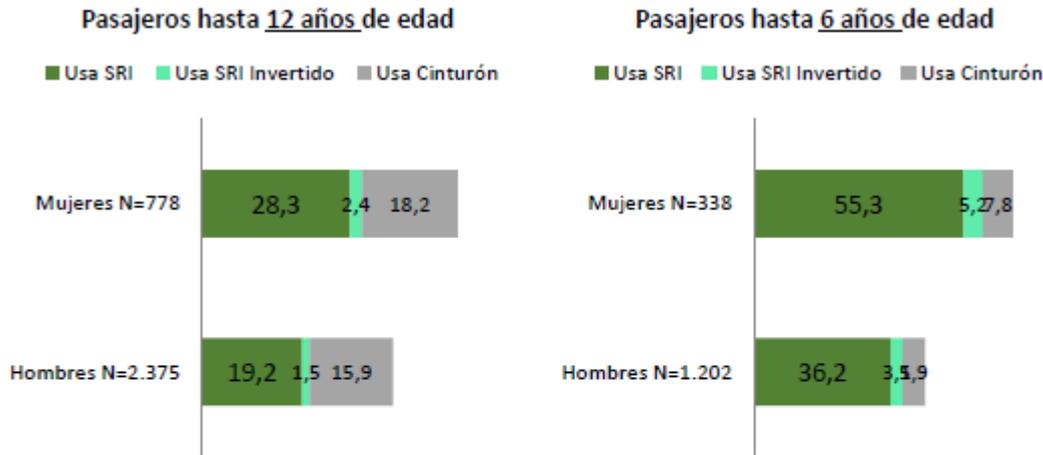
La utilización de medidas de seguridad no varía significativamente en función del sexo del ocupante. En cambio aumenta claramente con la edad a partir de los 18 años en adelante. En relación a la edad, el grupo de 6 a 12 años es el que presenta menor uso de medidas de seguridad.

En el resto de los Ocupantes según Características del Conductor



De acuerdo a los datos que arroja el estudio, el sexo y la edad, analizados como características del conductor, afectan el uso de medidas de seguridad en el resto de los ocupantes. Cuando conduce una mujer la adopción de estas medidas aumenta prácticamente 8 puntos porcentuales en el total de ocupantes. Asimismo, se incrementa con conductores más jóvenes y a partir de los 50 años de edad en adelante.

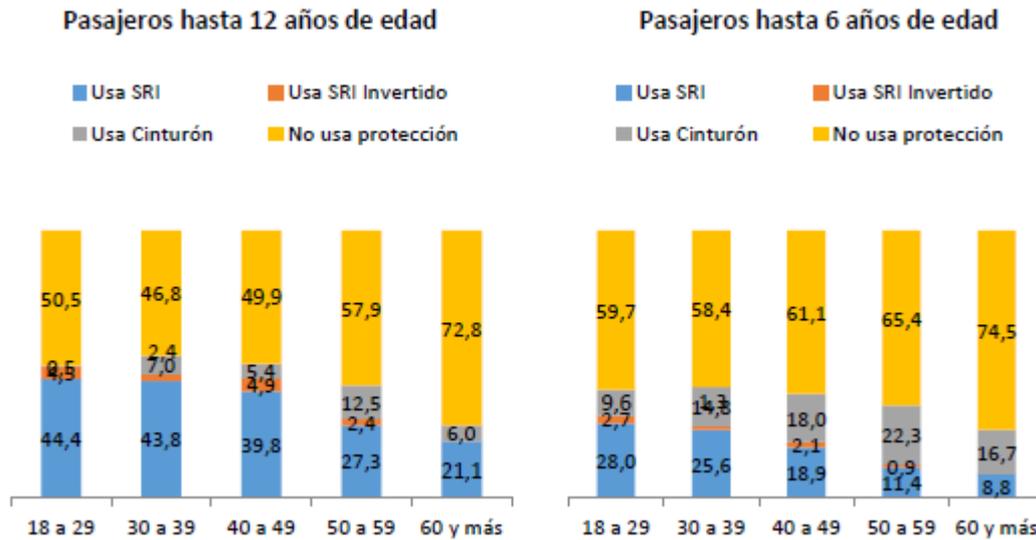
Según sexo del conductor (%)



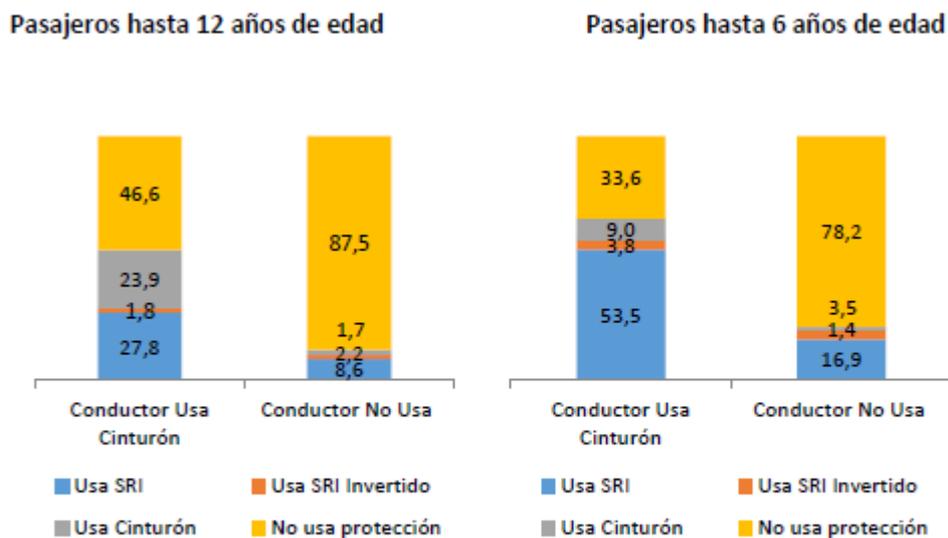
La influencia de sexo del conductor sobre el uso de medidas de seguridad, resulta mucho mayor en el caso de pasajeros hasta 6 y 12 años que cuando se considera su efecto sobre el total de los pasajeros. Cuando conduce una mujer la adopción de SRI aumenta 9 puntos porcentuales en pasajeros de hasta 12 años, y 19 puntos en pasajeros hasta 6 años. Si se considera el total de medidas utilizadas (SRI y cinturón) por los niños, la diferencia es aún mayor incrementándose con una conductora mujer 12 y 23 puntos respectivamente.

En cambio la relación con respecto a la edad del conductor se invierte respecto a lo observado para el total de pasajeros, disminuyendo el uso de SRI a medida que el conductor es mayor.

En función de la edad del Conductor (%)



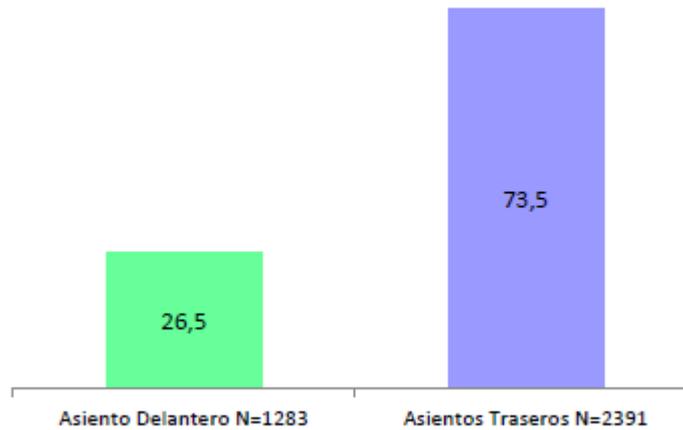
En función del uso de Seguridad por parte del Conductor (%)



Cuando el conductor usa cinturón, aumenta notoriamente el uso de SRI y de cinturón por parte de los niños que viajan en automóvil para los dos tramos de edad considerados, siendo incluso mayor la relación en el tramo de hasta 12, que es el que presenta mayor vulnerabilidad para este indicador.

UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

Según ubicación en el vehículo (%) - Hasta 12 años. 3.674 ocupantes, 8.4% del total.

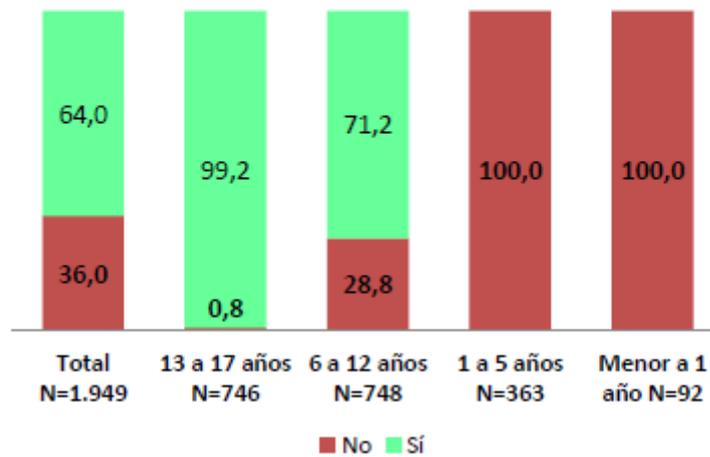


Más de una cuarta parte de los niños hasta 12 años de edad viaja en asientos delanteros contraviniendo la normativa vigente. Dentro de este grupo, cerca del 64% no usa cinturón ni SRI, y de hecho un 30% viaja en la falda del acompañante.

6.1.2 CONDUCTAS CIRCULANDO EN MOTOCICLETAS

LLEGA A POSAPIE

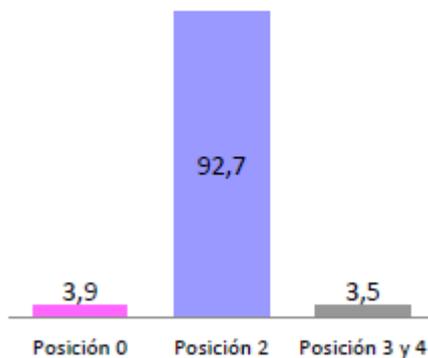
Según grupos de edad (%) - Pasajeros hasta 17 años (%). 6,1% del total.



UBICACIÓN DE LOS PASAJEROS EN EL VEHÍCULO

Según posición en el vehículo (%).

Total pasajeros

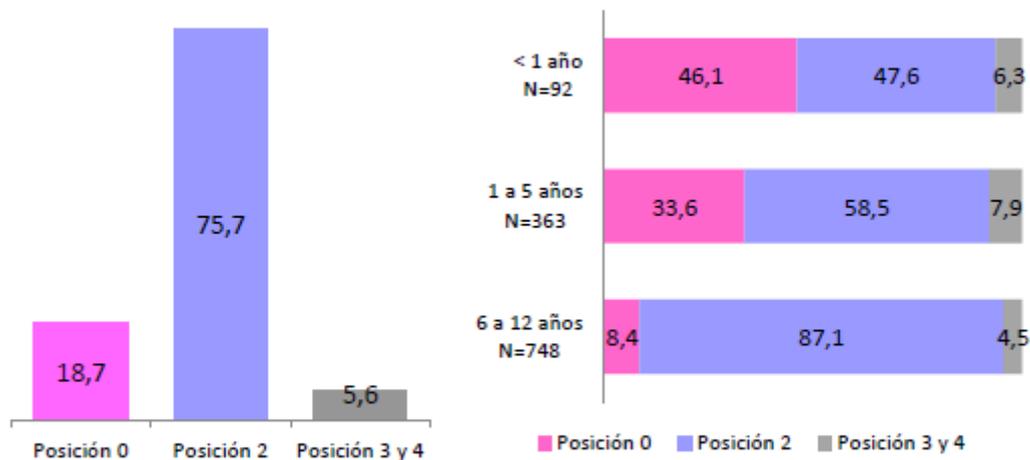


Cuando el conductor viaja acompañado, la ubicación del resto de los ocupantes se concentra en la posición que le sigue, hacia atrás. El resto de las posiciones, no autorizadas por la ley, superan el 7%, y entre estas más de la mitad corresponde a la posición cero, la cual hace referencia al pasajero trasladado por parte del conductor delante de sí.

El total de los pasajeros ubicados en la posición cero, son menores a 12 años de edad.

UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

Según posición en el vehículo (%) - Hasta 12 años, 1.203 ocupantes, 4.0% del total.

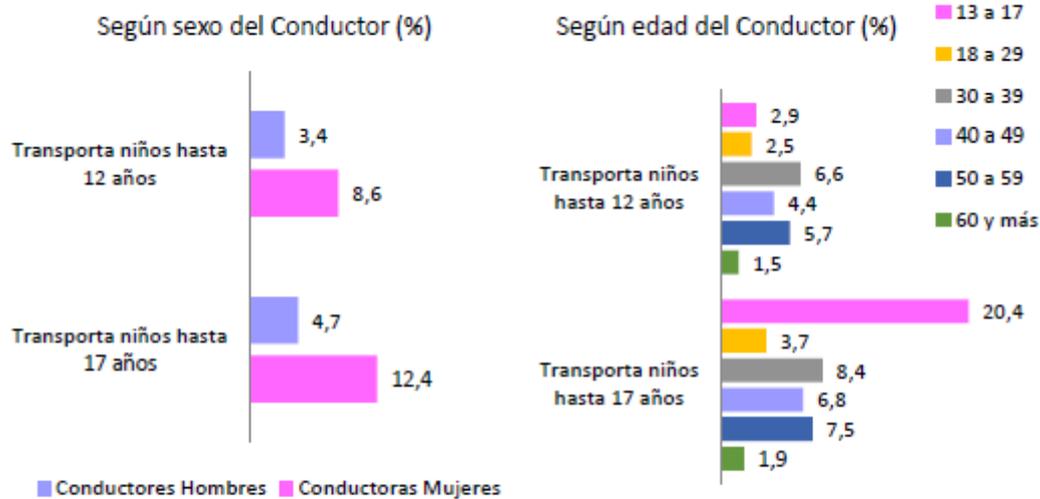


Uno de cada 4 pasajeros de hasta 12 años viaja en posiciones no autorizadas (0, 3 y 4), situación que desmejora a medida que desciende la edad de los niños que viajan.

NIÑOS HASTA 17 AÑOS QUE VIAJAN EN MOTO

Según sexo del conductor por grupos de edad (%)

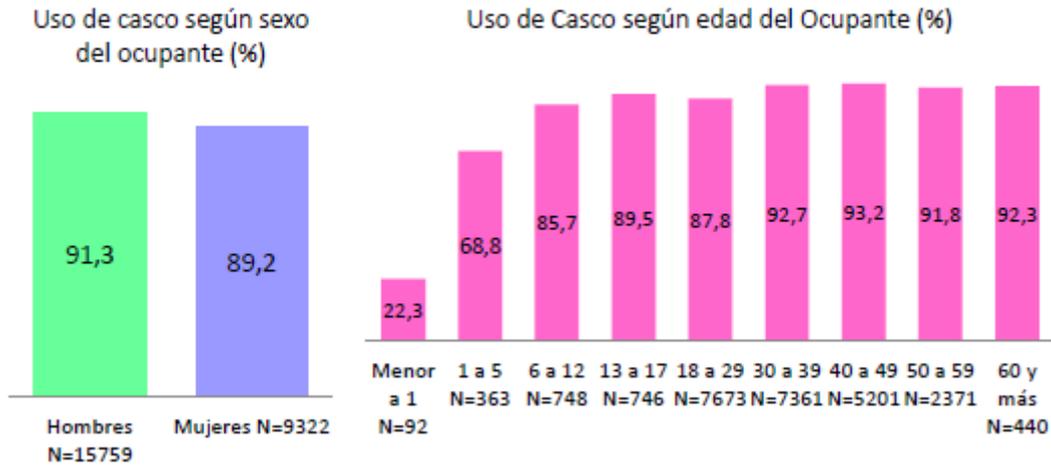
Hasta 17 años - 6.1% del total y Hasta 12 años - 4.0% del total.



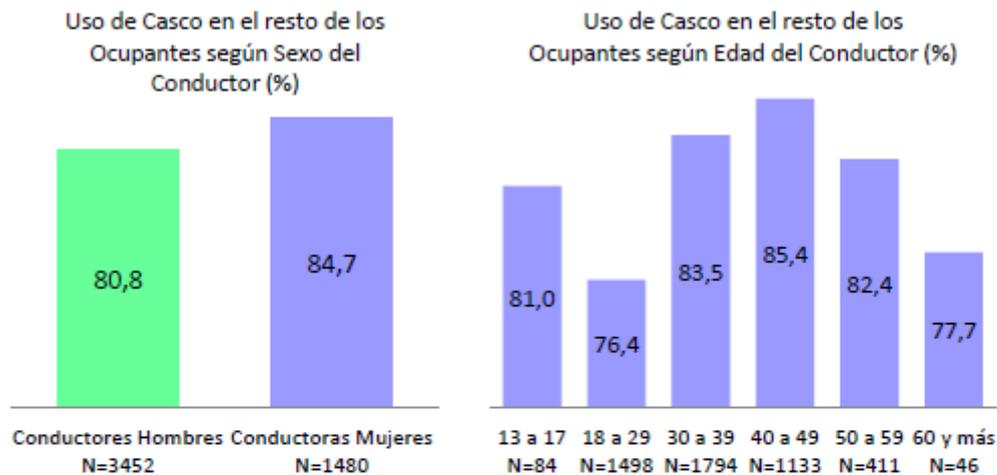
Considerando las características del conductor, la presencia de menores en la moto aumenta cuando hay mujeres al volante, situación probablemente explicada por la distribución sexual del trabajo de cuidado de los niños y consecuentemente de su traslado. En lo que refiere a la edad de los conductores, la presencia de niños hasta 6 años, aumenta en motos conducidas por pilotos de entre 30 y 59 años. Mientras si se considera a pasajeros de hasta 17 años, su presencia es significativamente mayor en motos conducidas por pilotos menores de 18, lo que muestra que los conductores menores de edad, viajan en gran medida con sus pares (60% de los pasajeros que viajan con conductores menores de edad tienen entre 13 y 17 años).

USO DE CASCO

Según características del Ocupante



Según Características del Conductor

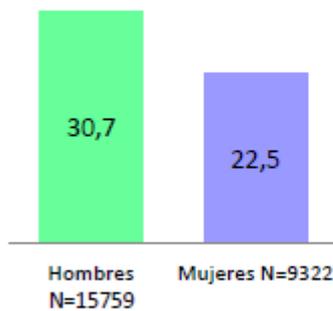


Los datos muestran diferencias muy leves según el sexo del ocupante, sin embargo, el análisis por grupo de edad pone en evidencia la disminución del uso de casco en niños y especialmente en edades más tempranas. Las características del conductor muestran que cuando hay mujeres al volante es mayor el uso de casco por parte del resto de los pasajeros. En tanto que el uso de casco en el resto de los pasajeros crece con la edad del conductor a partir de la mayoría de edad hasta los 49 años. Cabe destacar que el grupo de conductores menores de edad traslada a más del 80% de sus pasajeros usando casco.

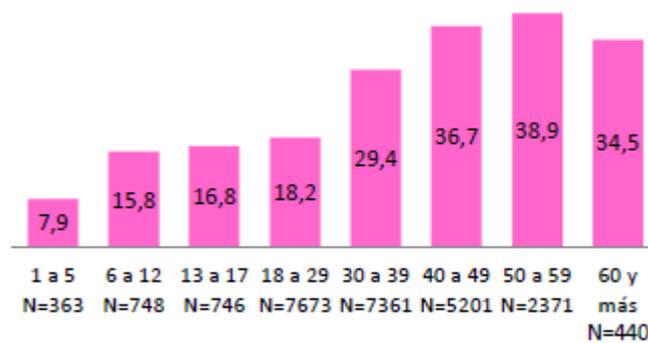
USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD

Según características del Ocupante

Uso de Vestimenta de Alta Visibilidad según Sexo del Ocupante (%)



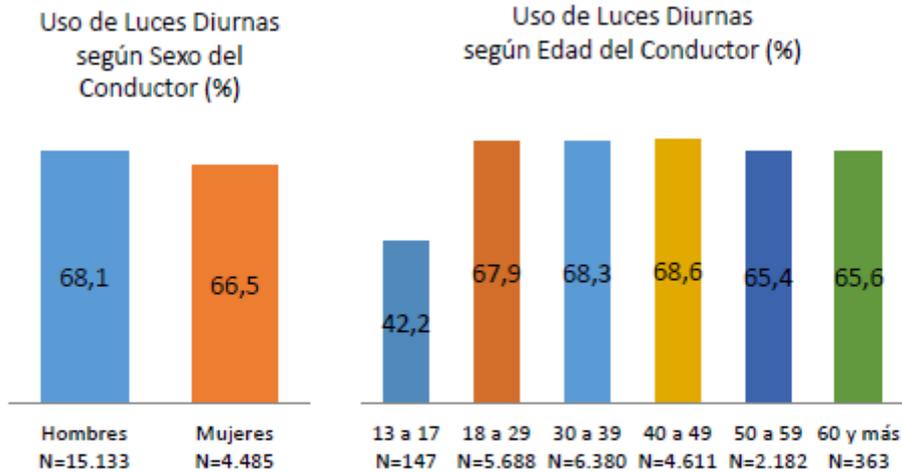
Uso de Vestimenta de Alta Visibilidad según Edad del Ocupantes (%)



Los hombres presentan mayor uso de vestimenta de alta visibilidad en comparación a las mujeres. Con respecto a la edad de los ocupantes, desciende a medida que disminuye la edad especialmente en las edades más tempranas.

USO DE LUCES

Según características del conductor: sexo y grupo de edad



El uso de luces diurnas en motocicletas aumenta los días de semana, y en el horario vespertino. Presenta variaciones mínimas según el uso del vehículo, y leves en el caso del sexo del conductor (ligeramente mayor cuando se trata de vehículos de uso particular y cuando conduce un hombre). Con respecto a la edad del conductor disminuye fuertemente en conductores de 13 a 17 años de edad.