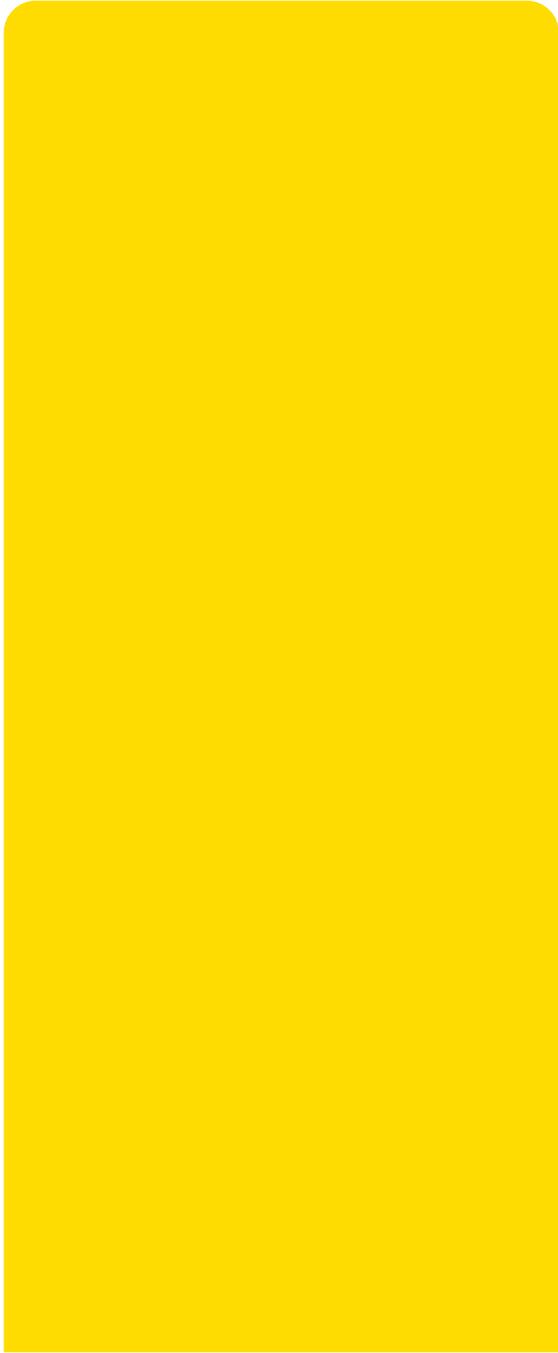




TRANSPORTE ESCOLAR

Situación actual y oportunidades de mejora





Contenido

| | |
|--|----|
| 1. Resumen ejecutivo | 2 |
| 2. Antecedentes..... | 3 |
| 3. Objetivos | 5 |
| 4. Metodología | 5 |
| 5. Informe sobre la Condición y Reglamentaciones del Transporte Escolar | 9 |
| 5a. Estado en los 10 países estudiados..... | 9 |
| 5b. Situación en las ciudades más populosas | 11 |
| 6. Elementos a mejorar | 15 |
| 6a. Una herramienta de análisis | 15 |
| 6b. Recomendaciones generales..... | 18 |
| 6c. Recomendaciones específicas por ciudad | 19 |
| 7. Lecciones aprendidas y limitaciones del estudio | 22 |
| 8. Conclusiones | 23 |
| 9. Glosario | 24 |
| 10. Bibliografía | 26 |



**SAFE
K:IDS**
WORLDWIDE™

FedEx®



1. Resumen ejecutivo

El presente estudio es un paso inicial para lograr una mejor comprensión de la situación actual del transporte de niños en buses escolares en las ciudades más populosas de diez países: Buenos Aires, Argentina; San Pablo, Brasil; Santiago de Chile, Chile; Bogotá, Colombia; México D. F., México; Asunción, Paraguay; Lima, Perú; Madrid, España; Montevideo, Uruguay; y Nueva York, Estados Unidos.

Se realizaron encuestas con informantes calificados para conocer la situación actual en estas ciudades y se analizaron las reglamentaciones en cada uno de los países. Muy pocas investigaciones han estudiado de manera específica este tipo de transporte, en este sentido, se vuelve fundamental analizar la situación actual para ofrecer datos y así desarrollar soluciones para los problemas que enfrentan nuestras sociedades en esta área.

Es crucial asegurar que los niños viajen de manera segura, independientemente de su rol en las vías; ya sea como peatones, pasajeros de autos particulares, en motos, en vehículos escolares, transporte público, buses alquilados o de larga distancia. Es por lo tanto vital conocer las condiciones en las que los niños viajan en horario de clase o fuera de este, desde la casa a la escuela, de la escuela a la casa, así como en otras salidas (campamentos, paseos, deportes, etc.).

El presente informe busca ser una herramienta a la hora de tomar decisiones estratégicas tendientes a mejorar las condiciones del transporte escolar existentes. El objetivo no apunta a brindar soluciones particulares para cada ciudad abordada, sino a intentar ubicar el punto de partida de cada una de ellas, proporcionando una línea de base que ofrezca información para el desarrollo de un sistema seguro de transporte escolar.

Los resultados del presente estudio ponen de manifiesto no solo las dificultades existentes en el acceso a información sistematizada para el análisis comparativo y el intercambio de buenas prácticas entre países en el campo del transporte escolar, sino también la imperiosa necesidad de avanzar en el abordaje legal-formal e institucional de un aspecto de la seguridad vial infantil que presenta niveles de reglamentación muy embrionarios.

La Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) tuvo el honor de contar con el apoyo de FedEx para llevar a cabo este estudio. Ambas organizaciones creen firmemente que la investigación y el intercambio de conocimiento son esenciales para llevar la seguridad vial de la teoría a la práctica. Para concientizar a nuestras sociedades y evitar que esta epidemia se cobre más vidas, debemos asegurar el derecho de los niños a viajar de manera segura. Es necesario que se involucren todos los sectores de la sociedad: gobiernos, escuelas, organizaciones no gubernamentales (ONG), empresas privadas, pasajeros y la comunidad toda. El presente informe apunta a contribuir en dicho sentido.

2. Antecedentes

La FGR es una organización no gubernamental sin fines de lucro compuesta por profesionales de distintas áreas. Fue fundada en Uruguay en el año 2000 como una iniciativa de María Fernanda Rodríguez, Presidenta de la Comisión Directiva.

Desde sus inicios la FGR estuvo comprometida con el trabajo para mejorar la calidad de vida de los niños en Uruguay y la región. Durante los primeros siete años el objetivo principal fue promover la importancia y la necesidad de cada niño de tener acceso a los deportes como parte de la educación formal, desarrollando el programa "Deportes para todos" en Uruguay. A través de este programa se estimuló al gobierno a transformar la Educación Física en un componente obligatorio en escuelas y liceos públicos de todo el país.

Una vez alcanzando el objetivo se inició una nueva etapa de trabajo donde la organización comenzó a promover la seguridad vial infantil, principal componente temático de la organización en la actualidad. Gracias a la interacción entre la FGR, varios actores gubernamentales y la sociedad civil uruguaya, en los primeros años de trabajo se lograron los siguientes objetivos:

- Año 2010: Implementación de la Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito n.º 18.191, referente al transporte escolar.
- Año 2012: Aprobación de la Reglamentación 19.061: Normas Generales sobre Seguridad Vial y Tránsito, exigiendo la utilización obligatoria de Sistemas de Retención Infantil (SRI), airbags y ABS.
- Año 2014: Implementación de la Ley 10.061 sobre las especificaciones de los SRI a ser utilizados (según el peso y altura del niño) y reglamentaciones técnicas a ser observadas..

Además, la FGR, con el apoyo de sus socios, ha brindado apoyo técnico a los gobiernos de América Latina y el Caribe para mejorar las reglamentaciones respecto al transporte seguro de niños como pasajeros de vehículos privados. También ha realizado varios estudios cuyos resultados se han presentado en conferencias, foros y eventos tanto nacionales como internacionales, generando un impacto significativo en la población a través de los medios y la comunidad. Estos estudios son:⁽¹⁾

- Año 2009
 - Situación crítica de los niños como pasajeros de vehículos. Estudio sobre equipamiento de seguridad en vehículos en circulación.
 - Estudio observacional sobre la prevalencia de elementos de seguridad en Montevideo, Salto y Paysandú.
 - Encuesta telefónica exclusiva para el Plan EDU-CAR de la FGR.
- Año 2011
 - La FGR presentó el Manual de buenas prácticas: Cómo implementar la seguridad del pasajero niño,⁽²⁾ con el objetivo de difundir información y concientizar a los adultos. Este manual fue diseñado para gobiernos, ONG, profesionales,



⁽¹⁾ Todos los estudios realizados por la FGR se pueden descargar de la página de la organización: www.gonzalorodriguez.org

⁽²⁾ http://www.gonzalorodriguez.org/data/paginas/manual_fgr.pdf

fiscalizadores, docentes, personal de salud, técnicos, fabricantes e importadores de dispositivos de seguridad pasiva y activa, empresarios del sector público y privado tanto a nivel nacional como regional.

- Estudio observacional sobre la prevalencia del uso de elementos de seguridad pasiva infantil en vehículos de uso particular en Montevideo.
- Encuesta sobre conductas, opiniones y actitudes hacia el tránsito. Análisis de siniestralidad vial infantil en Uruguay.
- Año 2012
 - Estudio observacional del entorno de los centros educativos y de la forma de desplazamientos de los niños.
 - Motos y niños. Estudio observacional de formas de viaje y uso de elementos de seguridad pasiva en niños.
 - Relevamiento por encuesta a escolares.
 - Encuesta telefónica sobre transporte escolar en Uruguay.
- Año 2014
 - Sistemas de retención infantil en América Latina y el Caribe. Análisis sobre la posibilidad de implementar su uso en forma obligatoria.

Con el apoyo de organizaciones nacionales e internacionales, la FGR ha desarrollado varias campañas de bien público, incluida "Vuelta segura a clases". Desde 2011, esta campaña pública brinda información, al comienzo del año lectivo, a aquellos responsables del transporte de niños, difundiendo a través de diferentes medios la importancia de utilizar cinturones de seguridad en los vehículos escolares y la necesidad de utilizar sistemas de retención infantil para niños menores de tres años, según lo dispuesto por la reglamentación de la Intendencia de Montevideo para garantizar el transporte seguro de niños.⁽³⁾

Teniendo en cuenta el contexto anteriormente descrito, la FGR comenzó a concentrarse en el estudio del transporte escolar en Uruguay. Tras obtener excelentes resultados en lo que respecta a la mejora de las reglamentaciones y la flota, la Fundación decidió analizar la situación en los países vecinos (en su mayoría países de medianos ingresos), así como en dos países que se encuentran fuera de la región (ambos de altos ingresos), para comparar y construir un modelo teórico a seguir por los países, de manera de garantizar el transporte seguro de los niños en etapa escolar.

Este informe busca ser una herramienta a la hora de tomar decisiones estratégicas tendientes a mejorar las condiciones del transporte escolar existente. El propósito no es ofrecer soluciones específicas para cada ciudad estudiada, sino identificar sus estados iniciales con una línea de base para el desarrollo de un sistema de transporte escolar seguro. A este respecto, creemos que los países involucrados recibirán un beneficio doble. Por un lado, debido a la falta o cantidad limitada de estudios similares que analicen el estado del transporte escolar, la información brindada representará una línea de base para poder conocer si se encuentran en el camino correcto. Por otra parte, la comparación de los resultados obtenidos en estas diez ciudades permitirá el intercambio de buenas prácticas entre los países y ciudades para mejorar los estándares de seguridad de los pasajeros en el transporte escolar.

⁽³⁾ La FGR ha logrado el compromiso de la prensa a nivel nacional, el que se renueva año a año a través de la cobertura de noticias, informes y actividades de la FGR. Todo esto genera una alianza clave para la difusión de nuestro trabajo y refuerza la transmisión de mensajes llevada a cabo por las campañas de bien público de la FGR..

3. Objetivos

- El presente estudio busca ofrecer una línea de base de la situación del transporte escolar en cada una de las 10 ciudades estudiadas.
- Este informe intenta definir "un estándar de excelencia para el transporte escolar" con el cual los países o ciudades puedan evaluarse o medirse en comparación con otros.
- Este estándar de excelencia podrá ser utilizado para:
 - Identificar si los diez lugares estudiados cumplen con el "estándar de excelencia" y, en caso de que alguno o ninguno de ellos lo logre, analizar cuán cerca se encuentran de poder alcanzarlo.
 - Promover el uso de dicho estándar de alta calidad en los diez lugares estudiados y hacerlo extensivo a otros países.
 - Brindar lineamientos que contribuyan a que los actores involucrados logren alcanzar el "estándar de excelencia para el transporte escolar" en sus países.



4. Metodología

El estudio fue diseñado como un diagnóstico transversal, cuali- y cuantitativo con información recabada a partir de dos fuentes principales. En primer lugar, se entregó un cuestionario de encuesta con 31 puntos sobre la situación actual del transporte escolar a informantes calificados de las ciudades más populosas de los diez países incluidos en el estudio. Dicha encuesta fue realizada entre abril y julio de 2015. En segundo lugar, para lograr una referencia cruzada de las respuestas de los diferentes actores, se consultó una segunda fuente de información entre abril y octubre: se utilizaron fuentes documentales (legislación, tanto a nivel nacional como municipal) para validar las respuestas de los participantes. Por último, la FGR revisó una serie de documentos oficiales sobre la situación del transporte escolar para expandir la información obtenida. Estos esfuerzos combinados contribuyeron a construir respuestas representativas, actualizadas y libres de errores (véase TABLA 1).

Se seleccionaron ocho países latinoamericanos en base a estudios previos de transporte infantil y considerando la cantidad de información disponible al público. Incluidos los cinco países con mayor población (Argentina, Brasil, Colombia, México y Perú), que concentran más del 70 % de la población total de la región. También se incluyeron tres países más pequeños (Chile, Paraguay y Uruguay), teniendo en cuenta otros indicadores como la situación real y percibida del transporte escolar. Se incorporaron dos países más (España y Estados Unidos) para evaluar su situación actual referente al transporte escolar. Desde el comienzo se tuvo en cuenta parte de la experiencia de estas naciones desarrolladas para proponer ideas referidas a la reglamentación, de todas maneras, se sugirieron mejoras utilizando buenas prácticas de cualquiera de los países.

En lo que refiere a la selección del caso, para lograr una comparación confiable y honesta de las entidades subnacionales, se decidió



solo la ciudad más populosa de los diez países participantes del estudio. Se consideró el hecho de que, a pesar de las diferencias en términos de población, fortaleza económica y otros aspectos, estas ciudades juegan un rol similar en cada país. Tienden a concentrar buena parte de la riqueza, poder y actores importantes a nivel nacional en un área relativamente reducida. En la mayoría de los casos, estos actores juegan un papel importante en la legislación y la concientización de temas centrales como ser la seguridad vial como un todo.

Tabla 1: Sobre la Diferentes Fuentes de Información Utilizados

| País | Organizaciones que enviaron encuestas* | Otras fuentes consultadas |
|-----------|--|--|
| Uruguay | 1. Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) 2. Automovil Club del Uruguay (ACU) 3. Fundación Gonzalo Rodríguez 4. Fundación MAPFRE | www.parlamento.gub.uy www.montevideo.gub.uy |
| Argentina | 1. Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) 2. Secretaría de transportatione del Gobierno de la Ciudad de Bs. As. 3. Conduciendo a Conciencia 4. FIA Region IV 5. Mamá y Bebé 6. Compromiso 7 - Vial por Úrsula y Carla | www.infoleg.gov.ar www.cedom.gov.ar www.buenosaires.gob.ar |
| Chile | 1. Comisión Nacional de Tránsito (CONASET) 2. Automóvil Club de Chile 3. Fundación Emilia | www.leychile.cl www.gobiernosantiago.cl |
| Brazil | 1. Proteste 2. Crianca Segura 3. Vida Urgente | www.denatran.gob.br www.ctbdigital.com.br |
| Paraguay | 1. Consejo Nacional de Seguridad Vial 2. Automovil Club | www.mca.gov.py www.jma.gov.py |
| Perú | 1. Fundación Transitemos 2. Consejo Nacional de Seguridad Vial 3. Ministerio de transportatione y Comunicación | www.mtc.gob.pe www.sat.gob.pe www.munlima.gob.pe |
| México | 1. ST Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes 2. Víctimas de Violencia Vial 3. NACE | www.metro.df.gob.mx www.df.gob.mx |
| Colombia | 1. Automovil Club 2. Por la vía, por la Vida 3. Ministerio de transportatione | www.alcaldiabogota.gov.co www.movilidadbogota.gov.co www.bogota.gic.co |
| Spain | 1. STOP Accidentes 2. Fundación MAPFRE 3. RACC 4. IDIADA | www.boe.es www.dgt.es |
| USA | 1. Rincon Family Services 2. FedEx 3. Safe Kids Worldwide 4. NHTSA 5. National Centre for Safe Routes to School 6. Safeguard 7. Pupil transportation Safety Institute 8. Policy, Planning and Sustainability Administration District Department of transportation 9. National Association for Pupil transportation (NAPT) | www.opnyc.org www.ypdcrime.com www.nhtsa.gov |

Se agruparon las 31 preguntas de la encuesta antes mencionada en categorías o dimensiones principales, y luego se subdividieron en grupos más pequeños de subdimensiones según se muestra más adelante. El grupo principal se dividió en cinco categorías: costo; precio y uso del transporte escolar; reglamentaciones sobre el transporte escolar (referentes a los vehículos, el niño y los cuidadores dentro del vehículo, como ser el conductor y el/los acompañante/s, y el entorno escolar); organismos regulatorios (características principales de las dependencias del estado responsables de la seguridad vial en cada país o ciudad seleccionada); y ONG (véase TABLA 2).

Tabla 2: Categorías, Dimensiones y Sub-dimensiones

| | Dimensión | Sub-dimensiones |
|---------------------------------------|---|---------------------------------|
| Información | Costo, precio y uso del transporte escolar | |
| | Estadísticas sobre seguridad vial | Características |
| | | Transporte |
| | | Siniestros viales infantiles |
| Organizaciones civiles | ONG relacionadas a la Seguridad Vial o Transporte Escolar | |
| Políticas impositivas y comerciales | Políticas impositivas | |
| | Políticas arancelarias | |
| Legislación | Reglamentación sobre transporte escolar | Existencia de legislación |
| | Organismos regulatorios | Fiscalización de la legislación |
| Existencia de organismos regulatorios | | |
| Dependencia | | |
| Alcance | | |
| | | Alcance jurisdiccional |



También es importante considerar aspectos técnicos, como ser los cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, asientos y certificaciones de los vehículos, y el entorno escolar. Los niños no tienen las mismas proporciones corporales que los adultos, ya que la distribución del peso aumenta en la parte superior del cuerpo; es esta la razón por la cual los niños presentan requerimientos especiales en lo que refiere al transporte. Los vehículos escolares deben contemplar estas necesidades especiales y contar con los dispositivos técnicos apropiados.

La estructura del cuerpo del niño madura a medida que crece. Los niños necesitan sistemas de retención especialmente diseñados para su anatomía en desarrollo y su tolerancia al impacto. El transporte escolar toma en cuenta todas estas características mediante la utilización de cinturones de tres puntas con altura ajustable que deben ser parte de los asientos diseñados especialmente para niños, asegurando así la correcta ubicación del cinturón por encima de las partes duras del cuerpo del niño, pelvis y clavícula. Además, el asiento deberá también funcionar como apoyacabeza. Tanto el asiento como el cinturón de seguridad deberán cumplir con normas técnicas reconocidas internacionalmente⁽⁴⁾ y así asegurar niveles mínimos de cumplimiento en caso de siniestro.

También creemos que los vehículos escolares deben contar con certificados de autorización emitidos por las autoridades relevantes, garantizando a los usuarios que dichos vehículos han sido sometidos a inspección técnica y están autorizados para desarrollar este tipo de actividad.

El entorno escolar también juega un rol en la seguridad al reducir la posibilidad de un siniestro mediante la colocación de carteles que anuncian la presencia de una escuela, definiendo áreas de estacionamiento para uso exclusivo de los vehículos escolares, instalando semáforos y/o elementos que permitan gestionar el tráfico y fijando límites de velocidad dentro de un área previamente analizada por las autoridades. Estos elementos son cruciales para la seguridad una vez que el transporte escolar está en funcionamiento.



⁽⁴⁾ Una norma técnica es un documento aprobado por un organismo reconocido que define las especificaciones técnicas basadas en la experiencia y los resultados del desarrollo tecnológico con la cual ciertos productos, procesos y servicios deberán cumplir.



5. Informe sobre la Condición y Reglamentaciones del Transporte Escolar

Como una introducción general, cabe mencionar que todos los países participantes y especialmente sus ciudades más importantes, comparten las siguientes características:

- Empresas tercerizadas, propiedad de los conductores, ofrecen el servicio de transporte escolar.
- El precio, por lo general, no está sujeto a regulaciones por parte del Estado.
- No existen exoneraciones impositivas para el subsidio al servicio.
- El transporte es utilizado desde/hacia la escuela, y en algunos casos para eventos deportivos, culturales o recreativos, dentro de los cuales se considera "transporte escolar".
- La reglamentación cubre, por lo general, aspectos como la velocidad máxima, la capacidad máxima, asientos y cinturones de seguridad/SRI y, en algunos casos específicos, la certificación del vehículo y la existencia de una salida de emergencia.

En la mayoría de los países estudiados, se comprobó una falta total de políticas arancelarias para la importación de vehículos de transporte escolar. Por otra parte, en la mayoría de los casos, los entornos escolares debían cumplir (o por lo menos se le sugería) con señalización adecuada para el ascenso y descenso de los niños al transporte escolar.



5a. Estado en los 10 Países Estudiados.

Las tablas a continuación muestran un resumen de la reglamentación para el transporte escolar aplicada en los diez países y ciudades estudiados.

La TABLA 3 brinda información sobre la existencia de legislación nacional en lo que respecta al transporte escolar, la fuente de la legislación y la existencia de algún tipo de reglamentación.

La mayoría de los países estudiados cuenta con algún tipo de reglamentación sobre el transporte escolar; las excepciones son Paraguay, Perú y México, que no tienen ningún tipo de reglamentación. Además, en todos los países que están sujetos a algún tipo de organismo regulador estos pueden ser de distinto tipo y función y desempeñarse en distintos contextos institucionales, con distinta potestades, autonomías y recursos. Mientras que Argentina, Colombia, Estados Unidos y Uruguay cuentan con agencias de seguridad vial, Chile, Perú y México presentan comisiones interinstitucionales. En tanto en Brasil, Paraguay y España existen unidades administrativas de Secretaría de Estado vinculadas al transporte o actividades similares.

Tabla 3: Estándares y Reglamentaciones sobre Transporte Infantil del País

| País | Reglamentaciones sobre transporte escolar del país (s/n) | Legislación | Organismo de reglamentación de seguridad vial (s/n) | Nombre del organismo regulador de la seguridad vial |
|-----------|--|--|---|--|
| Uruguay | Si | Ley Nº 18.346 | Si | Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) |
| Argentina | Si | Ley Nº 24.449 | Si | Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) |
| Brazil | Si | Código Nacional de Tránsito de Brasil, Artículos Nº 136 al 139 | Si | Departamento Nacional de Tránsito (DENATRAN) |
| Chile | Si | Ley Nº 18290 Ley Nº 19831 Decreto 38 | Si | Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) |
| Paraguay | No | - | Si | Dirección Nacional de Tránsito (DINATRAN) |
| Perú | No | - | Si | Cosejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) |
| México | No | - | No | |
| Colombia | Si | Decreto 805/ 2008 | Si | Ministerio de Transporte Agencia Nacional de Seguridad Vial |
| España | Si | Decreto Real 443 and 894 | Si | Departamento General de Tránsito |
| EE.UU. | Si | FMVSS: 217 220 221 222 301 | Si | NHTSA |

La TABLA 4 ofrece más detalles sobre la reglamentación y regulaciones existentes en lo que refiere al transporte escolar. Por lo general, las reglamentaciones nacionales hacen referencia a los cinturones de seguridad, la certificación de los vehículos y aspectos generales relacionados a la seguridad (como ser la señalización de "Escuela", entre otras). Como se puede ver en la tabla, España cuenta con las

reglamentaciones nacionales más completas sobre transporte escolar (todos los aspectos detallados son considerados por la legislación española), seguida por Chile. En lo que refiere a la utilización de SRI, solo Brasil le sigue a España en el uso obligatorio.



Madrid marca la pauta en muchos aspectos. En esta ciudad la reglamentación no permite vehículos de más de 16 años, los que además deben contar con carteles que los identifiquen como transporte escolar en la parte delantera y trasera. Debe incluirse una inspección técnica anual en la documentación para los casos en que el vehículo tenga más de cinco años, con una inspección bianual para vehículos más viejos. El seguro de responsabilidad civil contra daños y la autorización especial para transporte escolar son otros aspectos obligatorios y complementarios a ser incluidos en la documentación. Además, la normativa exige asientos especiales para pasajeros con necesidades especiales, el piso debe ser antideslizante, los bordes de los escalones deben estar coloreados, deben existir barras en las puertas para ayudar a los pasajeros a descender/ascender y los asientos que den a las escaleras, o que no estén protegidos por otros respaldos, deben contar con un dispositivo de protección fijo. Si los pasajeros en estos asientos tienen entre cinco y once años de edad, deberán utilizar cinturones de tres puntas y asientos booster. También se especifica que el tiempo de traslado en cualquier dirección no puede superar la hora de viaje.

La situación es crítica en Paraguay, Perú y México, donde no existe reglamentación. Ninguno de estos países regula los aspectos considerados en la tabla. Uruguay no escapa a estas consideraciones ya que no cuenta con normativa específica y solamente regula los cinturones de seguridad.

Cabe destacar el carácter exhaustivo de las reglamentaciones en las Normas Federales de Estados Unidos en lo que respecta a los aspectos técnicos relativos a la seguridad de los vehículos.



Tabla 4: Estándares y Reglamentaciones sobre Transporte Infantil Escolar del País

| País | Seguridad general (s/n) | Velocidad Máx. Capacidad (s/n) | Cinturones de seguridad (s/n) | Asientos (y/n) | SRI (y/n) | Certificación vehículo (s/n) | Salida de emergencia (s/n) | Accesibilidad universal (s/n) | Entorno escolar | Otro |
|-----------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------------|----------------|-----------|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|-----------------|------|
| Uruguay | No | No | Sí | No | No | No | No | No | No | No |
| Argentina | Sí | No | No | No | No | No | Sí | Sí | Sí | No |
| Brazil | Sí | No | Sí | No | Sí | Sí | No | No | No | Sí |
| Chile | Sí | No | Sí | Sí | No | Sí | No | No | No | Sí |
| Paraguay | No | No | No | No | No | No | No | No | No | No |
| Perú | No | No | No | No | No | No | No | No | No | No |
| México | No | No | No | No | No | No | No | No | No | No |
| Colombia | Sí | No | No | No | No | Sí | No | No | No | Sí |
| España | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí |
| EE.UU. | Sí | NDA ⁽⁵⁾ | Sí | Sí | Sí | NDA | Sí | NDA | NDA | Sí |

⁽⁵⁾ Sin datos disponibles

5b. Situación en las ciudades más populosas

Las tablas a continuación resumen las reglamentaciones del transporte escolar en las ciudades más populosas de los países participantes.

La TABLA 5 muestra los aspectos del transporte escolar regulados por normativas subnacionales (de distritos, provinciales, etc.). Con la excepción de México D. F., todas las demás ciudades cuentan con reglamentaciones sobre el transporte escolar. Las leyes nacionales mencionadas en la sección anterior se aplican a Madrid y Santiago.

En algunos casos, como Madrid, Nueva York y Santiago, se pueden aplicar reglamentaciones nacionales a las ciudades. En la mayoría de los casos, sin embargo, son las unidades subnacionales las que determinan las reglamentaciones, como en el caso de Asunción, Bogotá, Buenos Aires, Lima, Montevideo y San Pablo.

Tabla 5: Reglamentaciones de las Ciudades más Populosas Referentes al Transporte Escolar

| País | Reglamentaciones de las ciudades más populosas referentes al transporte escolar (s/n) | Legislación | Organismo de reglamentación de seguridad vial (s/n) | Nombre del organismo regulador de la seguridad vial |
|---------------------------------|---|---|---|--|
| Montevideo | Si | Decreto provincial N° 206 | Si | Departamento de tránsito y transporte de la Intendencia de Montevideo |
| Ciudad Autónoma de Buenos Aires | Si | Ley N° 1665 | Si | Departamento de seguridad vial Subsecretaría de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires |
| San Pablo | Si | Ley N° 10.154/86 Decretos N° 23.123 y 23.747 | Si | Municipalidad de San Pablo |
| Santiago de Chile | Si | Ley N° 18290 Ley N° 19831 Decreto N° 38 | Si | Comisión Nacional de Seguridad en el Tránsito (CONASET) |
| Asunción | Si | Ordenanza N° 67/02 - N° 76/03 | Si | Departamento Municipal de Tránsito |
| Lima | Si | Ordenanza N° 1681 | Si | Municipalidad Metropolitana |
| México DF | No | - | Si | Distrito Federal |
| Bogotá | Si | Acuerdo N° 331 Decretos N° 319 y N° 339 | Si | Departamento de Seguridad Vial y Conducta en el Tránsito - Secretaría de movilidad Bogotá D.C. |
| Madrid | Si | Decreto Real N° 443 y 894 | Si | Departamento de tránsito |
| Nueva York | Si | A-801 | Si | Oficina de transporte de escolares |



Por último, la TABLA 6 muestra los mismos diez temas específicos analizados en la sección anterior para cada una de las ciudades estudiadas. El uso obligatorio del cinturón y la certificación del vehículo son los aspectos más reglamentados en las ciudades más populosas. El límite de velocidad, la accesibilidad universal y el entorno escolar son los temas menos tratados por las diferentes reglamentaciones.⁽⁶⁾

La situación en España no difiere de la encontrada en la capital, Madrid, la ciudad con las reglamentaciones más completas en transporte escolar. Todos los temas especificados en la tabla son tenidos en cuenta por las reglamentaciones sobre la seguridad vial infantil en Madrid. Luego de esta ciudad europea se encuentran: Montevideo, con reglamentación en siete de los temas tratados, Buenos Aires y Santiago, con seis, y Nueva York, con cinco. Por otra parte, México D. F. no regula ninguno de los temas estudiados y Lima solo regula uno de ellos; Asunción y Bogotá regulan dos.

Tabla 6: Reglamentaciones de las Ciudades más Populosas Referentes al Transporte Escolar

| City | Seguridad general (s/n) | Velocidad Máx. Capacidad (s/n) | Cinturones de seguridad (s/n) | Asientos (y/n) | SRI (y/n) | Certificación vehículo (s/n) | Salida de emergencia (s/n) | Accesibilidad universal (s/n) | Entorno escolar | Otros |
|---------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------------|----------------|-----------|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|-----------------|-------|
| Montevideo | Si | No | Si | Si | Si | Si | Si | No | Si | Si |
| Ciudad Autónoma de Buenos Aires | Si | Si | Si | No | No | Si | Si | No | No | Si |
| San Pablo | Yes | No | Si | No | Si | Si | No | No | No | Si |
| Santiago de Chile | Yes | No | Si | Si | No | Si | No | No | No | Si |
| Asunción | No | Si | No | Si | No | Si | No | No | Si | Si |
| Lima | No | No | No | No | No | No | No | No | No | Si |
| México DF | No | No | No | No | No | No | No | No | No | No |
| Bogotá | No | No | Si | No | No | Si | No | No | No | Si |
| Madrid | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| Nueva York | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | No | Si | Si |

⁽⁶⁾ Cabe destacar que, ya que no tuvimos acceso a las reglamentaciones completas de San Pablo, consideramos dichos aspectos como incluidos en el Código Brasileño de Tránsito.



EMERGENCY
DOOR RELEASE

6. Elementos a mejorar

6a. Una herramienta de análisis

El presente estudio apunta a construir una línea de base para el estado de cada una de las diez ciudades estudiadas y describir su estado actual en lo que refiere a las reglamentaciones para el transporte escolar y los organismos regulatorios. También tiene por objetivo comparar el estado del transporte escolar en estas diez ciudades para así brindarles elementos para identificar su situación y comprender las mejoras para lograr avances, alcanzar un estándar de excelencia y asegurar la seguridad del pasajero niño en los vehículos escolares.

Se presenta un "estándar de excelencia" que especifica los elementos a tener en cuenta por cualquier jurisdicción que ofrezca servicios de transporte escolar seguro. Este estudio se concentra en las ciudades, pero el parámetro utilizado busca ser válido para los países y componentes subnacionales en su totalidad.

La TABLA 7 muestra los elementos considerados y las dimensiones para definir el estado de cada ciudad/país y poder comprender fácilmente las mejoras a realizar para alcanzar el estándar de excelencia. Para lograrlo, es necesario considerar los siguientes aspectos: a) deberá existir una reglamentación específica sobre transporte escolar para todo el territorio nacional; b) dicha reglamentación debe regular de manera integral todos los aspectos relacionados a las definiciones de transporte escolar, seguridad pasiva, condiciones del vehículo, certificación de los conductores, presencia obligatoria del acompañante y señalización en el entorno escolar; c) deberá existir un organismo regulatorio especializado en seguridad vial (pilar 1 definido por la Organización Mundial de la Salud [OMS]); d) deberá existir un organismo de fiscalización de seguridad vial; e) deberá haber organizaciones no gubernamentales en la sociedad civil trabajando en seguridad vial infantil; f) deberá registrarse la información referente a los siniestros en el transporte escolar en un único formulario para su sistematización.

Toda sociedad comprometida con la seguridad del niño pasajero en el transporte escolar deberá tener como objetivo este modelo de "cinco estrellas", donde se consideran los cinco aspectos mencionados y se sigue el estándar de excelencia propuesto. El país, ciudad o jurisdicción territorial que no contemple los aspectos del modelo no recibirá cinco estrellas, por lo que obtendrá cuatro, tres, dos, una o ninguna, dependiendo de cada caso.



A continuación se detallan las condiciones necesarias para alcanzar el estándar de excelencia:

Tabla 7: "Estándar de excelencia 5 estrellas"

| Número de estrellas | Reglamentación | | Organismos | | Información | |
|---------------------|---|---|---|--------------------------------------|---|--|
| 5 | Reglamentación específica para transporte escolar ⁽⁷⁾ | Todos los aspectos referentes al transporte escolar se encuentran minuciosamente regulados ⁽⁸⁾ | Existe una agencia especializada en seguridad vial (pilar 1 OMS) | Existe un organismo de fiscalización | Existe una ONG relacionada a la seguridad vial infantil | Único formulario para el registro y recolección de datos de siniestros involucrando transporte escolar |
| 4 | Reglamentación específica para el transporte escolar | Reglamenta la mayoría de los aspectos relacionados al transporte escolar | Existe una agencia especializada en seguridad vial u organismo de misión única. | Existe un organismo de fiscalización | Existe una ONG relacionada a la seguridad vial | No existe formulario para el registro y recolección de datos de siniestros |
| 3 | Reglamentación específica de tránsito o transporte en la cual se mencione/incluya el transporte escolar | Reglamenta por lo menos tres aspectos | Reglamenta tránsito y transporte | Existe un organismo de fiscalización | Existe una ONG relacionada a la seguridad vial | No existe formulario para el registro y recolección de datos de siniestros |
| 2 | Reglamentación de tránsito que menciona a los pasajeros infantiles | Sólo reglamenta utilización del cinturón de seguridad | Reglamenta tránsito y transporte | Existe un organismo de fiscalización | No existe una ONG de seguridad vial | No existe formulario para el registro y recolección de datos de siniestros |
| 1 | Reglamentaciones generales sobre tránsito | No cubre | Reglamenta tránsito y transporte | Existe un organismo de fiscalización | No existe una ONG de seguridad vial | No existe formulario para el registro y recolección de datos de siniestros |
| 0 | Reglamentación de tránsito pobre | No cubre | Reglamenta tránsito y transporte | Existe un organismo de fiscalización | No existe una ONG de seguridad vial | No existe formulario para el registro y recolección de datos de siniestros |

5 estrellas: Estándar de excelencia

Cabe mencionar que el estándar de excelencia propuesto es un "modelo ideal" resultado de este estudio exploratorio y de la experiencia obtenida a través del caso uruguayo. Es de esperarse que, a partir de la línea de base propuesta y el análisis presentado en este informe, la investigación a futuro mejore el modelo y sea adaptada a los diferentes contextos analizados. Creemos que este enfoque sería muy útil para aquellos interesados al identificar claramente la situación de sus ciudades, estados e incluso países. Este estudio fungirá como una guía para las acciones que puedan tomarse para mejorar la seguridad del transporte escolar.

4 estrellas:

Las jurisdicciones con cuatro estrellas cuentan con reglamentaciones específicas sobre el transporte escolar, pero deben hacerlas más detalladas y regular más aspectos. Debe también contarse con datos sistematizados y precisos respecto a los siniestros relacionados con el transporte escolar.

3 estrellas:

El principal desafío para aquellas jurisdicciones con tres estrellas es mejorar las reglamentaciones existentes. En este sentido, necesitan trabajar sobre los aspectos regulatorios y sobre la institucionalización de las reglamentaciones sobre la seguridad vial.

2 estrellas:

Aquellas jurisdicciones con dos estrellas deberán trabajar con esfuerzo

⁽⁷⁾ Para todo el territorio de referencia

⁽⁸⁾ Definiciones de transporte escolar, seguridad pasiva, condiciones del vehículo, certificaciones del conductor, presencia del acompañante, y entorno escolar.

para mejorar las reglamentaciones y la institucionalización de la seguridad vial. Deberán promover la creación de unidades especializadas en seguridad vial.

1 o ninguna estrella:

Cualquier jurisdicción territorial en este nivel tiene mucho trabajo por delante, desde la creación de una unidad especializada en seguridad vial hasta la aprobación de reglamentaciones sobre el transporte escolar y todos los demás aspectos requeridos por el estándar de excelencia.

La TABLA 8 clasifica las ciudades según el modelo de estándar de excelencia detallado en esta.

Tabla 8: Información detallada por ciudad

| Ciudad | Existen reglamentaciones específicas | Aspectos Regulados | Organismos regulatorios | Organismo fiscalizador | Existe ONG | Formulario estándar / Datos recogidos | Número de estrellas |
|---------------------------------|--------------------------------------|---|--|------------------------|-------------------------|---------------------------------------|---------------------|
| NYC | Si | <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos con seguridad pasiva • Certificaciones del conductor • Acompañante • Entorno escolar | NHTSA y Oficina de transporte de escolares | Si | Seguridad vial infantil | Si / Si | 5 |
| Montevideo | Si | <ul style="list-style-type: none"> • Seguridad Pasiva • Certificaciones del conductor • Acompañante • Entorno escolar | Tránsito y transporte | Si | Seguridad vial infantil | Si / No | 4 |
| Ciudad Autónoma de Buenos Aires | Si | <ul style="list-style-type: none"> • Definiciones • Seguridad Pasiva • Vehículo • Certificaciones del conductor • Acompañante | Seguridad vial | Si | Seguridad vial | Si / No | 4 |
| Santiago de Chile | Si | <ul style="list-style-type: none"> • Definiciones • Seguridad Pasiva • Vehículo • Certificaciones del conductor • Acompañante | CONASET | Si | Seguridad vial | Si / No | 4 |
| Madrid | Si | <ul style="list-style-type: none"> • Definiciones • Seguridad Pasiva • Certificaciones del conductor • Acompañante • Entorno escolar | Tránsito | Si | Seguridad vial | Si / Si | 4 |
| San Pablo | Si | <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos • Seguridad Pasiva • Certificaciones del conductor | Municipalidad | Si | Seguridad vial | No / No | 3 |
| Bogotá | Si | <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos • Seguridad Pasiva • Entorno escolar | Seguridad vial | Si | Seguridad vial | Yes / No | 3 |
| Asunción | No | <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos • Acompañante • Entorno escolar | Tránsito | Si | Seguridad vial | No / No | 2 |
| Lima | No | <ul style="list-style-type: none"> • Definición • Vehículos | General | Si | Seguridad vial | Yes / No | 2 |
| México DF | No | Ninguna | General | Si | Seguridad vial | No / No | 1 |



6b. Recomendaciones generales

Los resultados del presente estudio ponen de manifiesto no solo las dificultades existentes en el acceso a información sistematizada para el análisis comparativo y el intercambio de buenas prácticas entre países, sino también la imperiosa necesidad de avanzar en el abordaje legal-formal e institucional de un aspecto de la seguridad vial infantil que presenta niveles de reglamentación muy embrionarios.

Creemos que los diez países estudiados deben realizar mayores esfuerzos para lograr reglamentaciones del transporte escolar aplicables a nivel nacional.

Se realizan las siguientes recomendaciones, teniendo como base los hallazgos de esta investigación, con la convicción de que su implementación mejorará la seguridad vial infantil en el transporte escolar en las ciudades estudiadas a la vez que fijará un marco para ser utilizada a nivel nacional.⁽⁹⁾

- Definir y establecer de manera clara organismos reguladores y fiscalizadores del transporte escolar, definiendo roles y potestades para cada uno de ellos, así como autonomía a nivel técnico.
- Establecer de manera clara la definición de reglamentación de transporte escolar para cada país como manera de fijar límites a las reglamentaciones (fiscalización, control, autorizaciones, etc.).
- Regular los sistemas de seguridad pasiva utilizados en el transporte escolar, incluido el uso obligatorio de sistemas de retención infantil para niños entre cero y tres años de edad, y exigir que los vehículos cuenten con asientos apropiados que cumplan con los requerimientos internacionales (equipados con cinturones de seguridad de tres puntas con altura ajustable).
- Regular las condiciones del vehículo utilizado para el transporte escolar: años en circulación, límites de velocidad, certificación, capacidad máxima, seguro obligatorio y requerimientos especiales (piso, colores, escaleras, puertas, asientos, salida de emergencia y acceso universal).
- Requerir que los conductores de transporte escolar cuenten con por lo menos licencia de conducción profesional.
- Exigir la presencia de un acompañante capacitado para ayudar al conductor en caso de ser necesario.
- Realizar cursos/talleres específicos sobre seguridad infantil para los distintos actores involucrados (en especial conductores y acompañantes); esto debe incluirse en la reglamentación.
- Lograr avances en las cercanías de los centros educativos, en particular los lugares donde los niños ascienden y descienden de los buses. Colocar señalización apropiada en el entorno escolar y agregar zonas de estacionamiento específicas según lo sugerido. Es aconsejable incluir este punto en la reglamentación para volver el entorno lo más seguro posible.
- Desarrollar o fortalecer de forma regular los sistemas de información existentes para obtener datos sobre la seguridad vial en general y el transporte escolar en particular, y así contar con datos confiables al monitorear los avances en seguridad del transporte escolar.

⁽⁹⁾ Independientemente de que algunos de los países mencionados en el estudio sean o no de naturaleza federal, es fundamental contar con reglamentaciones nacionales sobre transporte escolar, o reglamentaciones subnacionales a ser aplicadas en los diferentes territorios (estados, provincias, departamentos, municipalidades, etc.) en los que se divida el mapa político de dichos países.

6c. Recomendaciones específicas por ciudad

Considerando el Estándar de excelencia y utilizando la información recogida para este estudio, se realizan recomendaciones para mejorar la situación actual del transporte escolar.

Ciudades de 4 estrellas

Buenos Aires

- Si bien la Ley 24.449 que rige a nivel nacional establece que los conductores de transporte escolar requieren de licencia profesional, es necesario que estos conductores cuenten con capacitación específica sobre seguridad vial infantil.
- Asimismo, sería recomendable regular los entornos de los centros educativos, específicamente estableciendo la correcta señalización y estacionamientos delimitados, previendo el ascenso/descenso de los niños.
- La reglamentación referente al transporte escolar debe incluir asientos y sistemas de retención infantil, entre otras consideraciones.

Santiago de Chile

- Deberá desarrollarse la reglamentación sobre el entorno escolar definiendo las condiciones para el proceso de ascenso/descenso al bus, entre otras.
- Considerando la provisión de las medidas de seguridad exigidas, es necesario definir el número máximo de niños que podrán viajar en el vehículo de transporte escolar.
- La reglamentación referente al transporte escolar debe incluir velocidad máxima y sistemas de retención infantil, entre otras consideraciones.

Montevideo

- Se aconseja exigir capacitación específica para los conductores de transporte escolar.
- Para garantizar el cumplimiento de los requerimientos técnicos, se aconseja avanzar en la definición de transporte escolar para establecer el objeto de la reglamentación.

Madrid

- La reglamentación de Madrid es muy exhaustiva en cuestiones relativas al vehículo y aspectos que ayudan a garantizar la seguridad de los niños. Sin embargo, se pueden realizar avances al establecer una agencia líder en seguridad vial, involucrando socios de una variedad de sectores, como recomienda la OMS para la Década de Acción para la Seguridad Vial de la ONU.

Ciudades de 3 estrellas

San Pablo

- En primer lugar, es preciso establecer con claridad la definición de transporte escolar, de modo de delimitar claramente el objeto de la reglamentación.
- Asimismo, sería recomendable regular los entornos de los centros educativos, específicamente estableciendo la correcta señalización y zonas de estacionamientos, previendo el ascenso/descenso de los niños.
- Sería necesario reglamentar la presencia obligatoria de un acompañante en el vehículo de transporte escolar. En base a los hallazgos de la investigación, se entiende que el acompañante es fundamental para garantizar la seguridad de los niños que hacen uso del transporte.



- La reglamentación referente al transporte escolar debe incluir velocidad máxima y salida de emergencia.

Bogotá

- En primer lugar, es preciso establecer con claridad la definición de transporte escolar, de modo de delimitar manifiestamente el objeto de las reglamentaciones.
- Del análisis de las reglamentaciones no se desprende la obligatoriedad de la presencia de un acompañante en el transporte escolar. En base a los hallazgos de la investigación, se entiende que el acompañante es fundamental para garantizar la seguridad de los niños que hacen uso del transporte.
- La reglamentación referente al transporte escolar debe incluir velocidad máxima, asientos, sistemas de retención infantil y salidas de emergencia.

Ciudades de 2 estrellas

Asunción

- En primer lugar, es preciso establecer con claridad la definición de transporte escolar, de modo de delimitar manifiestamente el objeto de las reglamentaciones.
- Asimismo, es necesario reglamentar aspectos técnicos, sistemas de sujeción y demás aspectos que garantizan la seguridad del niño pasajero.
- La reglamentación referente al transporte escolar debe incluir cinturones de seguridad, velocidad máxima, asientos, sistemas de retención infantil y salidas de emergencia.
- Se necesita capacitación en seguridad vial infantil tanto para el conductor como para el acompañante adulto.

Lima

- Del análisis de las reglamentaciones no se desprende la obligatoriedad de la presencia de un acompañante en el transporte escolar. En base a los hallazgos de la investigación, se entiende que el acompañante es fundamental para garantizar la seguridad de los niños que hacen uso del transporte.
- Además, se destaca como necesaria la reglamentación sobre capacitación en seguridad vial infantil, tanto para el conductor como para el acompañante de transporte escolar. Así como demás aspectos que garantizan la seguridad del niño durante el viaje.
- La reglamentación referente al transporte escolar debe incluir velocidad máxima, asientos, sistemas de retención infantil y salidas de emergencia.

Ciudades de 1 estrella

México D.F.

- Se recomienda regular el transporte escolar. Específicamente que la reglamentación referente al transporte escolar incluya velocidad máxima, asientos, sistemas de retención infantil y salidas de emergencia.
- Asimismo, sería recomendable regular los entornos de los centros educativos, específicamente estableciendo la correcta señalización y estacionamientos delimitados, previendo el ascenso/descenso de los niños.
- Considerando la provisión de las medidas de seguridad exigidas, es necesario definir el número máximo de períodos de autorización para los vehículos de transporte escolar. Esto garantiza que los requerimientos técnicos mencionados estén siempre vigentes.



7. Lecciones aprendidas y limitaciones del estudio

Es importante destacar las dificultades enfrentadas por el equipo de investigación de la FGR al realizar el estudio. Lograr que los encuestados calificados hicieran llegar sus cuestionarios y tener acceso a las versiones digitales de las reglamentaciones relacionadas con el transporte escolar en las distintas ciudades y países fueron de las tareas más complejas que el grupo de investigación de la FGR tuvo que enfrentar. Además, se encontró muy poca información sobre el transporte, transporte escolar y siniestros en general. En varias ocasiones, la información brindada por los encuestados (en todos los casos actores involucrados en seguridad vial) no coincidía con la legislación existente en la ciudad o país de origen. En varios casos, diferentes encuestados originarios del mismo país brindaron respuestas que se contradecían al contestar sobre la legislación y situación actual de su país.

Otra dificultad es la coexistencia de varias reglamentaciones nacionales y subnacionales en un mismo país. En este aspecto, se consideraron todos los niveles de gobierno.

Como se especificó en la metodología, el estudio se basa principalmente en declaraciones de encuestados calificados por país. Se verificaron los datos enviados y, en aquellos casos en que fue posible, se completó la información faltante en las respuestas. Esto no fue posible en todos los casos.

Otra limitación para la decisión metodológica del estudio fue la imposibilidad de verificar respuestas y fuentes secundarias en la práctica, por ejemplo, verificar si la fiscalización se llevaba a cabo o no.

También es importante mencionar que, según las respuestas a la encuesta, se encontraron diferencias evidentes en cuanto al nivel de interpretación de la reglamentación por parte de los encuestados de un mismo país. Para estos casos se utilizaron fuentes secundarias para lograr definiciones. Esto representa otra limitación del estudio, ya que el montaje final se basa en la comprensión por parte de aquellos que procesan los datos. Por ejemplo, hubo discrepancias en cuanto a la existencia de fiscalización efectiva del cumplimiento de los requerimientos técnicos, utilización de sistemas de retención y potestades del organismo nacional de seguridad vial, entre otros.

Por otra parte, se considera que este hallazgo es importante ya que podría afectar el enfoque integral de la seguridad vial infantil por parte de cada encuestado.

El nivel de acceso a la información en estos países y ciudades sigue siendo variado, siendo este aspecto la principal limitación de la investigación. El acceso a las reglamentaciones y a las respuestas de los encuestados (ambas metodologías utilizadas en este estudio) tiene factores limitantes que no permiten un enfoque integral de la realidad de estos países. No todas las reglamentaciones están disponibles en formato digital y su constante cambio y actualización dificultan el análisis.

En aquellos países donde se encontró una gran variedad de sitios web se consultaron las oficinas de estadística. Hubo casos como el de Paraguay, donde no existe mucha información y es difícil acceder a esta, o el de Colombia, donde hay mucha información a la cual se accede con facilidad.

Se consultó la base de datos del Banco Mundial para compensar estas diferencias.

Existe, sin embargo, poca información sobre transporte y siniestros. Es esta la razón por la cual el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial es una fuente de información clave.

8. Conclusiones

A través de la recolección y sistematización de la información, los hallazgos presentados en este informe buscan brindar una línea de base para así identificar el estado actual del transporte escolar en diez ciudades: Asunción, Bogotá, Buenos Aires, Lima, Madrid, México D. F., Montevideo, Nueva York, Santiago y San Pablo.

El estudio se enfoca en conocer más sobre los aspectos menos conocidos de la seguridad infantil en América Latina. La investigación apunta a identificar la legislación existente en las ciudades y países estudiados para promover la implementación de las medidas de seguridad necesarias para mejorar las condiciones del viaje de los usuarios de transporte escolar. Esto se debe a los problemas en la difusión de información o a la poca relevancia de la materia a nivel nacional.

Se consultaron oficinas de estadística para obtener mayor información; se encontró una gran variedad de sitios web. Hubo casos como el de Paraguay, donde no existe mucha información y donde es difícil acceder a ella, o el de Colombia, donde hay mucha información a la cual se accede con facilidad; se consultó la base de datos del Banco Mundial para compensar estas diferencias. El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial también funcionó como una fuente clave de información.

Con respecto a los hallazgos del estudio, las diferencias regulatorias relacionadas al transporte escolar representaron la característica más notoria entre las diez ciudades y países analizados.

Las ciudades que obtuvieron los mejores resultados en el análisis comparativo fueron: Madrid, Montevideo y Nueva York. Esto evidencia la existencia de reglamentaciones que son coherentes con el objetivo de mejorar la seguridad vial infantil. Por el contrario, en Asunción y San Pablo solo se regulan y fiscalizan aspectos limitados del transporte escolar.

Todos los países incluidos en este estudio cuentan con un organismo nacional de seguridad vial, pero los roles y potestades varían en cada país. Hay diferencias claras en las cifras registradas para los siniestros y el transporte en general. Asunción y San Pablo son las ciudades con mayor necesidad de mejora en términos de calidad, cantidad de información y reglamentaciones, comenzando por la sistematización y posicionamiento de la agencia y también la mejora de la disponibilidad de información específica.

En lo que refiere al rol de las ONG en el debate de la seguridad vial infantil, con la excepción de Perú, existe una incipiente participación



de al menos una organización civil por país que alza la voz por aquellos sin ella: los niños.

A pesar de que se intentó realizar un análisis exhaustivo de la reglamentación, esto no siempre se pudo lograr durante la investigación. Aun cuando el equipo a cargo realizó grandes esfuerzos para encontrar todas las reglamentaciones relacionados al transporte escolar en los países y ciudades estudiados, algunos de ellos pueden no estar incluidos. Esto pudo haber ocurrido a causa de las dificultades en el acceso o problemas similares.

A partir de la experiencia obtenida con este estudio, y considerando las dificultades para acceder a la información requerida, creemos que la investigación a realizarse en el futuro deberá concentrarse en menos casos (cinco ciudades, provincias o países, en vez de diez). Esto permitirá contar con más tiempo y recursos para cada caso. Otra posibilidad sería coordinar esfuerzos con organizaciones que desarrollen su trabajo en dichos países, compartiendo el análisis con diferentes equipos familiarizados con la realidad de la ciudad, provincia o país.

La Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) cree firmemente que la investigación y el intercambio de conocimiento son esenciales para llevar a la seguridad vial de la teoría a la práctica. Para concientizar a nuestras sociedades y evitar que esta epidemia se cobre más vidas, debemos garantizar el derecho de los niños a viajar de manera segura. Es necesario que se involucren todos los sectores de la sociedad: gobiernos, escuelas, organizaciones no gubernamentales (ONG), empresas privadas, pasajeros y la comunidad toda. El presente informe apunta a contribuir en dicho sentido.

9. Glosario

Para estandarizar el vocabulario relacionado al tránsito, se diseñó este glosario con una lista de definiciones de palabras con distintos significados en los distintos países o con aquellas palabras que no se utilizan comúnmente y pueden llevar a confusión.

Transporte escolar. Medio de transporte utilizado para transportar niños al colegio, escuela o centro educativo (de educación inicial y primaria).

Refiere específicamente a:

- Transporte autorizado como transporte escolar.
- Transporte autorizado como transporte escolar, contratado por padres de la escuela para transportar niños hacia la escuela y desde esta.
- Transporte contratado por la escuela para transportar escolares en paseos, actividades curriculares, etc.

Con transporte escolar no se hace referencia al transporte público (ómnibus, tren, metro, etc.), autos privados, motos, autos alquilados, taxis o remises.

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

Capacidad máxima. A estos efectos, número máximo de niños que puede transportar un vehículo de transporte escolar.

Acompañante. Persona que ayuda al conductor con los niños en el viaje y durante el ascenso y descenso del vehículo de transporte escolar.

Entorno escolar. Zona alrededor de las escuelas

Certificación vehicular. Procedimientos mediante el cual los funcionarios de regulación califican y controlan los vehículos utilizados para el transporte escolar

SRI (Sistema de Retención Infantil). Dispositivo que especialmente diseñado para evitar lesiones al usuario (niño/adolescente) en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo al limitar los movimientos del cuerpo del usuario (niño/adolescente).

Reglamentación. Conjunto de reglas escritas sobre una cosa o actividad definida, diseñada por la Administración Pública con calidad y fuerza de ley.

| País | Identificación |
|-----------|-------------------------------|
| Argentina | Ley Nacional – Reglamentación |
| Brasil | Acta - Decretos |
| Chile | Acta - Decretos |
| Colombia | Acuerdo - Decreto |
| México | Ley – Reglamentación |
| Paraguay | Ley – Ordenanza |
| Perú | Acta - Decreto |
| España | Acta - Decreto |
| Uruguay | Acta - Decretos provinciales |
| EE. UU. | Estándar |

Gestión conjunta. Para estos propósitos, la administración conjunta de un servicio por parte de los sectores públicos y privados.

Información primaria. Datos originales recolectados inmediatamente después de un evento dado (siniestro de tránsito, en este caso). Por ejemplo: información médica de la/s víctima/s, condiciones de viaje, eventos que produjeron el siniestro, condición climática, etc.

Fiscalizador. Persona a cargo de monitorear (fiscalizar) el cumplimiento de la reglamentación vigente en una jurisdicción específica.

Jurisdicción. Territorio (estado, provincia, municipalidad, región, país, etc.) sobre el cual el gobierno (nacional o subnacional) ejerce su autoridad. Se presentan a continuación los gobiernos subnacionales de los países estudiados.

| País | Organización territorial |
|-----------|--|
| Argentina | Estados federales, Ciudad autónoma, Municipalidades |
| Brasil | Estados federales, Municipalidades |
| Chile | Regiones, provincias, comunas |
| Colombia | Departamentos, Provincias, Municipalidades, Distritos |
| México | Estados federales |
| Paraguay | Departamentos |
| Perú | Departamentos, Provincias, Distritos |
| España | Municipalidades |
| Uruguay | Provincias, Municipalidades |
| EE. UU. | Estados federales, condados, ciudades, municipalidades |

Norma técnica. Documento que especifica las condiciones con las cuales debe cumplir un elemento o dispositivo para aumentar la probabilidad de su desempeño correcto en ciertas circunstancias.

ONG. Organización no gubernamental



10. Bibliografía

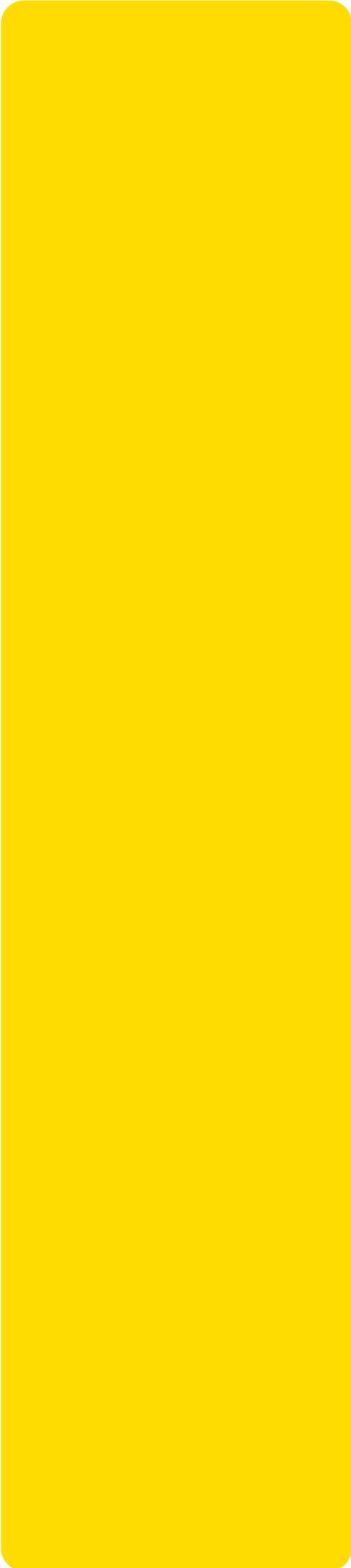
FUNDACIÓN MAPFRE: Estudio del servicio del transporte escolar en las ciudades de Bogotá D. C. y Medellín, 2013.

FUNDACIÓN GONZALO RODRÍGUEZ: Análisis de la siniestralidad vial infantil en Uruguay, (relevamiento por encuesta telefónica sobre transporte escolar en Uruguay), 2012.

FUNDACIÓN GONZALO RODRÍGUEZ: Análisis de la siniestralidad vial infantil en Uruguay: Estudio observacional del entorno de los centros educativos y de la forma de desplazamiento de los niños, 2012.

FUNDACIÓN GONZALO RODRÍGUEZ: Análisis de la siniestralidad vial infantil en Uruguay, (relevamiento por encuesta a escolares), 2012.







Es momento de
dar prioridad a los niños

SAFE
K:DS
WORLDWIDE™

FedEx®