



Sistemas de Retención Infantil
Un abordaje multidimensional
para fortalecer su uso
EL CASO DE CHILE



OISEVI



EIA FOUNDATION

Sistemas de Retención Infantil:
Un abordaje multidimensional para
fortalecer su uso: el caso de Chile.

© Fundación Gonzalo Rodríguez 2021.

Todos los derechos reservados. Las publicaciones de la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) están disponibles en su sitio web en (www.gonzalorodriguez.org). Las solicitudes de autorización para reproducir o traducir, íntegramente o en parte, alguna de sus publicaciones, deberán dirigirse al Programa de Publicaciones a través de su sitio web (www.gonzalorodriguez.org/permissions).

Forma de cita propuesta. Fundación Gonzalo Rodríguez. Sistemas de Retención Infantil: Un abordaje multidimensional para fortalecer su uso: el caso de Chile. Chile.: FGR; 2021.

Catalogación en la Fuente: Puede consultarse en <http://www.gonzalorodriguez.org>
Las publicaciones de la FGR están acogidas a la protección prevista por las disposiciones sobre reproducción de originales del Protocolo 2 de la Convención Universal sobre Derecho de Autor.

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la FGR, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites.

La mención de determinadas sociedades mercantiles o de nombres comerciales de ciertos productos no implica que la FGR los apruebe o recomiende con preferencia a otros análogo. Salvo error u omisión, las denominaciones de productos patentados llevan en las publicaciones de la FGR letra inicial mayúscula.

La FGR ha adoptado todas las precauciones razonables para verificar la información que figura en la presente publicación, no obstante lo cual, el material publicado se distribuye sin garantía de ningún tipo, ni explícita ni implícita. El lector es responsable de la interpretación y el uso que haga de ese material, y en ninguno caso la FGR podrá ser considerada responsable de daño alguno causado por su utilización.

Sistemas de Retención Infantil: Un abordaje multidimensional para fortalecer su uso: el caso de Chile.

INDICE

Resumen ejecutivo	1
1. Introducción	3
2. El valor de las acciones locales e internacionales en la formulación de políticas complejas	6
2.1 Experiencias glocales en América Latina	8
3 El contexto de la seguridad vial en Chile	19
3.1 Política Nacional de Seguridad de Tránsito	22
3.2 La infancia como prioridad	28
4 Una política de largo plazo para el fortalecimiento del uso de SRI	32
4.1 Diseño y la tecnología vehicular	35
4.2 Control de leyes y normatividad	40
4.3 Educación y el desarrollo de capacidades institucionales	50
4.4 Campañas de comunicación y marketing social	54
5 Logros y desafíos	65
6 Consideraciones finales	68
7 Bibliografía	70
Anexo 1 Abreviaturas / Siglas	75
Anexo 2 Actores claves	76
Anexo 3 Hitos del proceso de fortalecimiento del uso de SRI 2012-2019	78

María Fernanda Rodríguez

Presidente

Fundación Gonzalo Rodríguez

Prólogo



Durante los últimos 20 años, en la Fundación Gonzalo Rodríguez trabajamos bajo la premisa de contribuir a garantizar los derechos de los niños y las niñas, y enfocamos nuestra tarea en la seguridad vial infantil. Gracias al esfuerzo realizado hemos logrado generar lazos de colaboración con los gobiernos y las organizaciones de la sociedad civil de la región y llevar adelante programas de capacitación y concientización en países como Uruguay, Argentina y Chile, a fin de posicionar al niño en un lugar central dentro de las políticas de seguridad vial de Sudamérica.

Uno de los casos paradigmáticos de nuestra labor es el de fortalecimiento de los Sistemas de Retención Infantil en Chile, que se desarrolla en este documento. En un lapso acotado de tiempo, el país trasandino nos demostró que hay cambios culturales que se pueden llevar a cabo de forma rápida y efectiva. Hoy Chile nos ofrece una lección a todos los latinoamericanos de que si existe la voluntad política y un espíritu colaborativo entre los actores que intervienen en la seguridad vial de los niños, es posible reducir sensiblemente el número de heridos y fallecidos en siniestros viales.

Cuando establecemos alianzas con instituciones y gobiernos capaces y comprometidos, cuando cada actor involucrado contribuye con lo mejor de sí, los grandes objetivos se cumplen. Por eso, quiero agradecer a todos los que hicieron posible este proyecto, especialmente a la Fundación FIA por su apoyo inestimable. No sólo obtuvimos soporte económico para poder contratar y capacitar a nuestros técnicos para que pudieran trabajar de forma profesional con las autoridades, sino que también contamos con su respaldo institucional y



María Fernanda Rodríguez

Presidente

Fundación Gonzalo Rodríguez



emocional en los proyectos que llevamos adelante en toda América Latina siempre que hizo falta.

Finalmente, quiero subrayar la necesidad de seguir trabajando por la seguridad vial. Durante el 2020 nos ha tocado vivir una pandemia de magnitudes inimaginables y hemos aprendido a cambiar muchos de nuestros hábitos. Esto no nos puede hacer perder de vista que los siniestros viales siguen siendo la principal causa de mortalidad en el mundo entre los 5 y los 29 años y que modificar esta tendencia es responsabilidad de todos, especialmente de aquellos que diseñan e implementan políticas públicas. Por eso es preciso seguir construyendo carreteras seguras y promover todas las medidas de seguridad básicas (utilizar cinturón de seguridad, casco, SRI, etc.). Desde la Fundación Gonzalo Rodríguez nos comprometemos a persistir en esta tarea.



María Fernanda Rodríguez
Presidente
Fundación Gonzalo Rodríguez

Gloria Hutt Hesse

Ministra de Transportes
y Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

Prólogo



En Chile, una de las primeras causas de muerte externa de niños y niñas entre 1 y 14 años son los siniestros de tránsito, y es dada la vulnerabilidad de los niños y niñas, que se requiere de un plan integral para proteger a los menores. En este sentido, la educación y el uso de los sistemas de retención infantil han demostrado ser piezas clave para mejorar los estándares de seguridad de los niños y niñas en el tránsito.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), ha implementado un conjunto de políticas desde el año 2012 en adelante, respaldadas por una ley que partió en marzo de 2016 con la exigencia de trasladar a niñas y niños menores de 12 años en el asiento trasero del vehículo y luego en 2017 se estableció que los niños y niñas, hasta cumplir los 9 años, deben ir en un sistema de retención infantil apropiado según su edad, talla y peso.

El trabajo normativo fue complementado por el desarrollo de diversas campañas educativas y de concientización, así como también capacitaciones dirigidas a las familias para informarse sobre el uso correcto de este elemento de seguridad. El programa "Revisa Tu Silla" fue creciendo poco a poco y antes de la pandemia, en promedio, se asesoraron a más de 500 padres y madres de forma presencial en todas las regiones del país. Como resultado, hubo una importante disminución del 57% en niños menores de 12 años fallecidos como pasajeros en vehículos particulares entre los años 2015 y 2019.

En las próximas páginas, se presentará todo el aprendizaje y la experiencia adquirida por nuestro país, en un trabajo de investigación con técnicos de Chile, Uruguay y Argentina, quienes resumieron el

Gloria Hutt Hesse

Ministra de Transportes
y Telecomunicaciones

Gobierno de Chile



fortalecimiento del uso del sistema de retención infantil en las políticas públicas de prevención infantil impulsadas por nuestro ministerio, a partir de 2012.

Para que las políticas públicas tengan resultados positivos es esencial incorporar a todos los actores involucrados y hacerlos partícipes del proceso, preparar técnicamente a los equipos que estarán a cargo y tomar decisiones en base a las evidencias estadísticas y recomendaciones internacionales sobre la materia. La colaboración y compromiso de los distintos actores fue esencial para el éxito de la implementación de la política pública de seguridad vial infantil en Chile. En este sentido, la Fundación Gonzalo Rodríguez ha sido un referente técnico importante para Chile y un pilar fundamental que ha puesto el foco en la seguridad de los niños, como base en el trabajo de la seguridad vial que promueve la CONASET. Además, el trabajo conjunto entre el gobierno, la sociedad civil, Carabineros de Chile y otros actores relevantes ha sido clave en todo el proceso.

Nuestro desafío es poder seguir avanzando para lograr estándares internacionales de seguridad de tránsito infantil y generar un verdadero cambio cultural en Chile. Los invitamos a conocer la experiencia adquirida durante estos años y esperamos que las buenas prácticas puedan servir para que otros países de la Región sigan impulsando cambios que mejoren la seguridad de nuestros niños y niñas a través de la promoción y el buen uso de los sistemas de retención infantil que han demostrado ser una poderosa herramienta que salva vidas.



Gloria Hutt Hesse
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones
Gobierno de Chile

Saúl Billingsley
Director Ejecutivo
FIA Foundation

Prólogo



Este reporte refleja un importante logro: la transformación del uso de sistemas de retención infantil en Chile por medio de una alianza entre el gobierno, la política, la sociedad civil y los padres, inspirada y coordinada por la Fundación Gonzalo Rodríguez.

Los dedicados activistas de esta Organización de la Sociedad Civil con base en Uruguay no se resignaron a que un promedio de 50 niños y niñas en Latinoamérica perdieran la vida cada día en siniestros de tránsito. En muchos países implementaron proyectos ambiciosos, pero realistas, para proteger a los niños pasajeros de vehículos abogando para que los gobiernos, las autoridades y la policía asuman la responsabilidad de asegurar el marco legal y las condiciones prácticas para la acción. Al mismo tiempo, la Fundación Gonzalo Rodríguez colaboró con los padres, madres y cuidadores para que comprendan sus derechos y responsabilidades.

Y fundamentalmente, la fundación aportó evidencia científica, instrumentos prácticos y capacitaciones en un clima de cooperación y camaradería para contribuir al cambio.

Los resultados en Chile resultan claros en este informe, y pueden medirse en términos de muertes y lesiones evitadas, jóvenes vidas protegidas para crecer y prosperar, y familias saludables y completas. Desde la Fundación FIA estamos orgullosos de haber colaborado con la Fundación Gonzalo Rodríguez en esta iniciativa.



Saúl Billingsley

Director Ejecutivo

FIA Foundation



Mientras nos embarcamos en una nueva Década de Acción para la Seguridad Vial, con el propósito de reducir a la mitad las muertes y lesiones graves para el 2030 como parte de los compromisos mundiales para los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el presente documento también provee evidencia y lineamientos valiosos para una estrategia exitosa.

Sobre todo, refleja los resultados posibles cuando la sociedad civil y el gobierno avanzan juntos en estrecha colaboración como socios pragmáticos, pero no acríticos, y da cuenta de las transformaciones que pueden lograrse cuando una Organización de Sociedad Civil (OSC) inspiradora decide dar un paso adelante, desafiar el status quo y liderar.



Saúl Billingsley
Director Ejecutivo
FIA Foundation



El inicio de una nueva década de acción nos convoca a multiplicar los esfuerzos para alcanzar la meta de Visión Cero: ningún fallecido en el tránsito. Actualmente, la siniestralidad vial es la primera causa de muerte desde los 5 hasta los 29 años (OMS, 2018). En promedio, cada día de 2017, 305 niños y niñas menores de 14 años perdieron la vida a causa de un siniestro vial (GBD, 2020). Desde una perspectiva de derechos, los países deben trabajar para que todos los niños y niñas estén seguros en el tránsito.

No existe una única medida para abordar con éxito los desafíos que plantea la seguridad vial para la infancia. Para evitar cada muerte, la elaboración de políticas basadas en la evidencia resulta fundamental. La sistematización de experiencias en América Latina y el Caribe y la elaboración de estudios de caso contribuye a saldar la brecha de evidencia disponible que informa la elaboración de políticas en la región. Con este objetivo, la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) explora el diseño e implementación de una intervención compleja impulsada en forma conjunta por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) de Chile, FGR y Fundación FIA, orientada a reducir la mortalidad de niños y niñas en siniestros viales mediante la promoción y fortalecimiento del uso de sistemas de retención infantil. El esfuerzo conjunto del gobierno, las organizaciones de la sociedad civil, el sector privado y la ciudadanía, permitió llevar a la práctica un plan integral para incrementar el uso de Sistemas de Retención Infantil.

El presente documento compila instrumentos objetivos y las voces de los actores que hicieron posible el proceso. Realiza una síntesis de las cuatro líneas de acción principales que conformaron la política de largo plazo para el fortalecimiento del uso de SRI. En primer lugar, el diagnóstico y adecuación del diseño y tecnología vehicular, que analiza la calidad de los elementos de seguridad disponibles en el mercado y las intervenciones para adecuarlos a las recomendaciones de seguridad internacionales. En segundo lugar, el control de leyes y normatividad, que incluye la actualización de las normas vigentes, la mejora de los procesos de acreditación y el fortalecimiento de la fiscalización. En tercer lugar, la educación y el desarrollo de capacidades institucionales, que resulta fundamental para el involucramiento de los actores institucionales y la sostenibilidad de esta política. Finalmente, las campañas de comunicación y marketing social orientadas a la ciudadanía para impulsar el cambio cultural y fortalecer el uso de SRI. Además, contempla las adaptaciones realizadas en el contexto de la COVID-19 para dar continuidad a estas líneas de acción.

El programa de acciones multidimensional de FGR iniciado en 2012, y que continúa en la actualidad, contribuyó a lograr resultados favorables en términos de promoción de una movilidad infantil segura y sustentable. Estos resultados se apoyan en políticas basadas en la evidencia, el involucramiento de múltiples actores de diferentes sectores y la adaptación al contexto. Este informe recopila la experiencia para identificar lecciones aprendidas y realizar recomendaciones que permitan trasladar los aprendizajes adquiridos a otros contextos y países de la región.



Los siniestros viales son la primera causa de muerte desde los 5 hasta los 29 años (OMS, 2018). En 2017, 111.459 de las víctimas fatales a nivel mundial fueron niños y niñas. De ellos, 11.657 tenían menos de 1 año, 37.410 entre 1 y 4 años, 33.581 entre 5 y 9 años y 28.811 entre 10 y 14 años, (GBD, 2020). La inmensa mayoría (95%) de las víctimas mortales infantiles por esta causa se producen en países de ingresos bajos y medios (OMS, 2017a).

Dar respuesta a los desafíos de la seguridad vial es un compromiso ineludible para garantizar una vida sana y promover el bienestar de todas las personas y para lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles (ONU, 2018). Pero, además, es una deuda pendiente para garantizar el derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud en la infancia. Desde una perspectiva de derechos, los países deben trabajar con el objetivo de reducir la mortalidad infantil y en la niñez, y asegurar que todos los sectores de la sociedad conozcan -entre otras- las medidas de prevención de accidentes, tengan acceso a la educación pertinente y reciban apoyo en la aplicación de esos conocimientos (UNICEF, 2006).

Si bien no existe una única medida para abordar todos los factores de riesgo a los que está expuesta la infancia en las vías, los siniestros son evitables cuando se implementan paquetes de intervenciones diseñadas adecuadamente (OMS, 2015). Cuando ocurre un siniestro, las medidas más efectivas para proteger a los ocupantes del vehículo son los sistemas de retención infantil y el cinturón de seguridad. Los cinturones de seguridad que protegen adecuadamente a una persona adulta en caso de choque o colisión pueden causar lesiones cervicales y abdominales a los niños y no son efectivos para prevenir la expulsión y las heridas. Niños y niñas necesitan sistemas de retención adecuados para su tamaño y su peso, el lugar más seguro para ellos es el asiento trasero, sentados en una silla de seguridad infantil homologada y debidamente sujetos (FIA, 2009).



En el mundo,
más de **111 mil niños**
mueren al año a causa
de siniestros viales.

La mayoría en países de bajos y medianos ingresos.

Los SRI son la medida más efectiva para proteger a los niños pasajeros cuando ocurre un siniestro.

Para promover el uso de SRI es necesario legislar al respecto.

Una de las principales estrategias para promover el uso de SRI es legislar al respecto. Según OMS, la existencia de una ley a nivel nacional que exija el uso de SRI hasta los 10 años como mínimo o hasta alcanzar 1.35 m de altura, que establezca restricciones para que los niños y niñas menores de determinada edad viajen en asientos delanteros y que haga referencia a alguna especificación o estándar de SRI responde a cuatro buenas prácticas en materia de legislación. Sin embargo, sólo 33 países -que representan el 9% de la población mundial- cumplían con todos los criterios en 2018, de los cuales el 85% eran países de altos ingresos y el 15% de ingresos medios. Ningún país de bajos ingresos posee una ley de SRI que cumpla con estas cuatro buenas prácticas (OMS, 2018).

En las Américas, sólo Chile, Uruguay y Argentina siguen los criterios de mejores prácticas en la legislación relativa al uso del dispositivo de retención para niños. En cambio, en Paraguay, Brasil, Costa Rica, Honduras, El Salvador, Guatemala y México la norma vigente es subóptima. Si bien en estos países los menores de 4 años están cubiertos, aquellos entre 4 y 10 años están cubiertos insuficientemente o se cubren a los niños hasta 10 años/135 cm, pero la norma no contempla estándares de calidad para los dispositivos (OPS, 2019).



Para lograr el máximo aprovechamiento de recursos y evitar cada muerte, la elaboración de políticas basadas en la evidencia resulta fundamental. Puesto que la literatura disponible generalmente es producida en países de altos ingresos, es necesario analizar la viabilidad y aplicabilidad de los casos exitosos, es decir, considerar las adaptaciones necesarias para que sean transferibles (Fundación Gonzalo Rodríguez, 2020). Al mismo tiempo, es preciso sistematizar las experiencias locales para fortalecer el cuerpo de evidencia. Con este objetivo, el presente documento explora el diseño e implementación de una intervención compleja impulsada en forma conjunta por la CONASET de Chile, la Fundación Gonzalo Rodríguez y la Fundación FIA y, orientada a reducir la mortalidad de niños y niñas en siniestros viales mediante la promoción y fortalecimiento del uso de sistemas de retención infantil.



La sistematización de experiencias en América Latina y el Caribe y la elaboración de estudios de caso contribuye a saldar la brecha de evidencia disponible que informa la elaboración de políticas.

El programa de acciones multidimensional de FGR iniciado en 2012, y que continúa en la actualidad, permitió lograr resultados favorables en términos de promoción de una movilidad infantil segura y sustentable. A continuación, se realiza una síntesis que compila instrumentos objetivos y las voces de los actores que hicieron posible el proceso, para identificar lecciones aprendidas y realizar recomendaciones que permitan trasladar los aprendizajes adquiridos a otros contextos y países de la región.



El valor de las acciones locales e internacionales en la formulación de políticas complejas

2

Los problemas relacionados con la salud, la equidad y el desarrollo son complejos, es decir, se presentan en sistemas donde la interacción de múltiples elementos modifica el entorno de forma cíclica con resultados muchas veces no predecibles. Por esta razón deben abordarse mediante políticas integradas multi e intersectoriales (Esandi y Confalone, 2018).

En el mundo actual es preciso reconocer la relación inseparable entre los acontecimientos globales y las respuestas locales en una dinámica recíproca donde lo que sucede a nivel global puede mitigar o exacerbar los acontecimientos locales y viceversa. Del entrecruzamiento de estas dos dimensiones surge lo glocal, una perspectiva necesaria para gestar intervenciones que se implementen con éxito (OMS, 2017b).

La opinión de los expertos

Dada la vulnerabilidad de los niños en el tránsito, se requiere un plan integral para tener calles seguras. Algunos de los desafíos más grandes para la Región de América Latina son la gestión de la velocidad y la mejora de infraestructura. Por ejemplo, debe fortalecerse la incorporación de zonas de tráfico calmado en áreas residenciales y mejorar la infraestructura en zonas de escuela, para que todos los niños puedan contar con una movilidad segura.

Para que las políticas públicas de esta envergadura sean sustentables en el tiempo, se debe sostener un trabajo permanente en educación, fiscalización y difusión, haciendo partícipes a todos los actores. A su vez, es importante contar con un proceso de evaluación que nos permita visualizar aquellos aspectos que pueden ser una oportunidad para mejorar la seguridad vial infantil en el país.

Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones de Chile

Para abordar las desigualdades de la región en materia de seguridad vial, la integración del conocimiento y capacidades de actores globales como la Fundación FIA, actores regionales como la Fundación Gonzalo Rodríguez y actores locales, como el Automóvil Club de Chile, Intervial S.A. y asociaciones de víctimas entre otros, brindan una respuesta posible. La premisa "pensar globalmente, actuar localmente" se despliega, por ejemplo, en las experiencias impulsadas por la Fundación FIA y la Fundación Gonzalo Rodríguez en Uruguay, Argentina y Chile.

En paralelo, se planteó como requisito esencial para lograr un cambio cultural la necesidad de empoderar a la sociedad. Desde este punto de vista, se inició un trabajo con y a través de los medios de comunicación para propiciar la participación ciudadana en actividades que fomentaran la toma de conciencia y el compromiso por parte de la población y las autoridades.



El Plan **EDU-CAR** elaborado en Uruguay fue la experiencia exitosa liderada por FGR que sentó las bases para un modelo de fortalecimiento del uso de SRI en toda la región.

Una vez concluidas las intervenciones públicas se realizaron mediciones donde se pudieron constatar cambios promisorios: el porcentaje de niños que viajaban totalmente sueltos en Montevideo cayó 6,4 puntos porcentuales (del 73,3% al 66,9%) mientras que la utilización de SRI aumentó 4,8 puntos (de 9,5% al 14,3%). Finalmente, en 2014, se reglamentó la obligatoriedad del uso de los SRI en los vehículos particulares para todos los niños y niñas de 0 a 12 años y para los adolescentes hasta los 18 años que miden menos de 1,50 metros de altura.



Experiencias *glocales* en América Latina

2.1



Uruguay

Tras un primer período en el que se dedicó al desarrollo, coordinación y financiamiento de diferentes programas deportivos dirigidos a niños y adolescentes en Uruguay, la Fundación Gonzalo Rodríguez (de ahora en más FGR) tomó en 2007 el compromiso de desarrollar e implementar el Plan de Seguridad Vial por los Niños, llamado EDU-CAR, con proyección e interacción nacional, regional e internacional. El mismo fue posible gracias al apoyo técnico y financiero ofrecido por la Fundación FIA y el Global Road Safety Facility del Banco Mundial, sin el cual el proyecto no se hubiera podido llevar a cabo, y al soporte del Centro para Control y Prevención de Enfermedades (CDC) y de la Unión Internacional de Promoción de la Salud y Educación para la Salud (UIPES).



El plan EDU-CAR se trazó como objetivo general disminuir la siniestralidad vial infantil en el país, enfocando sus esfuerzos en concientizar a la población y movilizar a las autoridades en materia de transporte de escolares y uso obligatorio de sistemas de retención infantil. Acerca de este último punto, la FGR constató que en la legislación de tránsito que estaba vigente no se hacía referencia a la seguridad de los niños y niñas. Por esta razón, se trabajó brindando asesoramiento técnico a las autoridades nacionales para la promoción de cambios legislativos que protegieran efectivamente a los niños. El Plan EDU-CAR elaborado en Uruguay fue la experiencia exitosa liderada por FGR que sentó las bases para un modelo de fortalecimiento del uso de SRI en toda la región.

De esta forma, como parte del trabajo del Plan EDU-CAR, se establecieron acuerdos y se firmaron convenios institucionales con varios organismos nacionales. Se recibió, además, el apoyo de diversos Ministerios (Salud Pública, Interior, Educación y Cultura, entre otros) y en julio de 2009 el trabajo de la FGR fue reconocido por el Gobierno Nacional con la Declaración de Interés Nacional por parte de la Presidencia de la República.



Argentina



La FGR comenzó su labor en Argentina en 2012 con la firma de un acuerdo de trabajo con FIA Región IV, que ofreció el apoyo para el trabajo en SRI en Argentina y la región. En 2014, se realizaron las primeras acciones: una capacitación a funcionarios del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el dictado del Curso de Formador de Formadores en Seguridad del Niño Pasajero. No obstante, el vínculo de trabajo se consolidó dos años después, durante el II Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (FISEVI) desarrollado en Chile, donde las autoridades nacionales que recién iniciaban su gestión se comprometieron a incluir en su plan estratégico de seguridad vial, la seguridad vial infantil.



Desde entonces, la FGR inició un trabajo en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) - organismo dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación que, entre otras funciones, se ocupa de la coordinación, impulso y fiscalización de la implementación y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro-, que se cristalizó en diversas capacitaciones y asesoramiento en movilidad infantil.

En 2017, la FGR incorporó a Argentina en sus planes de trabajo para la región en la fase de investigación del programa “Niños Latinoamericanos Seguros en el Tránsito”. Este programa, que cuenta con el apoyo de Fundación FIA, busca contribuir a la reducción de factores de riesgo asociados a la siniestralidad vial infantil, tomando a los entornos escolares como punto de partida, mediante la profundización del conocimiento sobre su situación actual y la ampliación de la red de trabajo a nivel regional para cooperar en la creación de sistemas seguros para niño.

Ese mismo año, como parte del compromiso asumido con la FGR para recibir la III edición de FISEVI en 2018, la ANSV elaboró un Programa Nacional de Seguridad Vial Infantil, el cual colocaba a los niños y niñas en el centro de sus políticas públicas. Pocos meses después, en enero de 2018, se concretó un importante logro con el decreto reglamentario 32/2018, que modificó la Ley de Tránsito 24.449 y extendió el uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) de los 4 a los 10 años.

El siguiente hito fue el desarrollo de la III edición de FISEVI, organizado por la FGR y que tuvo como anfitrión al Ministerio de Transporte de Argentina. El mismo contó con cerca de 400 participantes y más de 70 expertos internacionales, que compartieron herramientas para la puesta en práctica de mejoras en la movilidad de los niños. Como un modo de consolidar el plan de trabajo que venía desplegando en Argentina desde 2014, en 2019 la FGR se registró formalmente como organización de la sociedad civil en el país.

A partir de entonces, la FGR lleva adelante tres grandes líneas de trabajo. Por un lado, implementa el programa “Niños Latinoamericanos Seguros en el Tránsito” en 5 ciudades (Junín, Guaymallén, Neuquén, Jujuy y Corrientes), que aborda la

seguridad vial infantil desde la perspectiva de los entornos escolares, basados en los sistemas seguros para niños. A esto se suma un Programa de Formación de Capacitadores para una conducción segura de motocicletas, que tiene por objetivo contribuir a la seguridad del usuario de dichos vehículos a través de la formación de referentes en cada Centro de Emisión de Licencias de las zonas de NEA y NOA, las más afectadas por la siniestralidad vial en motocicletas. Al mismo tiempo, continúa el trabajo con las autoridades en la movilidad segura de niños y niñas argentinos a través del Plan de Seguridad Vial Infantil, que



En Argentina, la FGR impulsa tres líneas de trabajo:

1

“Niños Latinoamericanos Seguros en el Tránsito”.

2

Programa de Formación de Capacitadores para una conducción segura de motocicletas.

3

Plan de Seguridad Vial Infantil.

impulsa la ANSV y que cuenta con el apoyo técnico y la articulación de la FGR. El mismo tiene presencia en las 23 provincias, así como en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y promueve una movilidad segura y saludable para todos los niños y niñas del país.



Chile

En 2012, a partir de un acuerdo de trabajo con FIA IV Región, la FGR inició su vínculo con el Automóvil Club de Chile (ACCHI) y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), organismo estatal, dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, con el objetivo de generar un aporte para el cambio cultural en el uso de los Sistemas de Retención Infantil. Las primeras acciones consistieron en capacitaciones en Seguridad del Niño Pasajero a los primeros funcionarios de la CONASET y del Automóvil Club de Chile y un taller sobre Seguridad del Niño Pasajero dirigida a Carabineros de Chile (cuyo cuerpo de Tránsito tiene a cargo el control y fiscalización del tránsito en rutas, carreteras y caminos) y la generación de los primeros Puntos de Chequeo de los SRI para la ciudadanía. Esta primera instancia de colaboración fue fundamental para que la CONASET comenzara un trabajo interno para el abordaje de una política pública de seguridad vial infantil, siempre acompañada del asesoramiento técnico de la FGR.



La opinión de los expertos



Como en toda política pública, la colaboración y compromiso de los distintos actores es esencial para el éxito de su implementación. En este caso, el trabajo conjunto entre el gobierno, la sociedad civil, Carabineros de Chile y otros actores relevantes ha sido clave en todo el proceso. La Fundación Gonzalo Rodríguez fue un motor importante y un referente técnico en nuestro país para la creación de una política pública con foco en la seguridad de los niños. A raíz de la experiencia de Uruguay, pudimos hacer un buen trabajo en Chile.

Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones de Chile



³ El Punto de Chequeo es un espacio en el que Técnicos Certificados de la Fundación verifican la correcta instalación de los Sistema de Retención Infantil (SRI) y asesoran a las familias sobre su uso correcto.

En 2014, se firmó un convenio de trabajo con la CONASET para la realización de una cooperación técnica y se extendieron las capacitaciones en Seguridad del Niño Pasajero a funcionarios de la CONASET, organizaciones de la sociedad civil, instituciones públicas y privadas y empresas importadoras de SRI. Asimismo, se promovió el desarrollo e intercambio de investigaciones referidas a la seguridad vial infantil y se generaron nuevos puntos de chequeo para SRI. En 2016, durante el II Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (FISEVI) -organizado por la FGR y que tuvo como anfitriones al ACCHI y a la CONASET- el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones de Chile se comprometió a llevar a cabo una mejora a la legislación vigente sobre el uso obligatorio de SRI en el país. El mismo se concretó al año siguiente.

La
opinión
de los
expertos



Chile nos demostró que se puede actuar rápido, que en dos años se puede construir un concepto, comunicarlo, sensibilizar a la población y lograr que se adapte rápido a el cambio. Eso impacta en la vida de los niños. Con esta experiencia Chile nos da una lección.

Nani Rodríguez, Fundación Gonzalo Rodríguez



La nueva ley contempló un aumento de la edad de uso de los SRI (hasta cumplir 9 años o con una estatura de 135 centímetros y 33 kilogramos de peso), el aumento de la edad de traslado de niños en el asiento trasero del automóvil (hasta los 12 años) y un plan integral de capacitación, comunicación y fiscalización. Para el cambio normativo, la FGR colaboró con la CONASET en la parte técnica de la ley, recomendando las mejores prácticas internacionales, a fin de que se contemplara al niño desde todos sus aspectos morfológicos y médicos, así como las normativas técnicas de los SRI.

La
opinión
de los
expertos



Para lograr el fortalecimiento de SRI se necesita una base sólida de evidencia, campañas de concientización, campañas educativas, tener los productos disponibles a los que las personas puedan acceder y también apoyo técnico. La Fundación Gonzalo Rodríguez logró reunir estos elementos.



La buena reputación de Chile en materia de seguridad vial es producto de una combinación de factores. Se debe a que los recursos, el tiempo y los esfuerzos se centran en implementar la ley y asegurarse de que la población sea consciente de su importancia.

Saul Billingsley, Fundación FIA



En base a estos antecedentes y con el apoyo de Empresa Concesionaria ISA INTERVIAL-Chile, en 2018 y 2019 se realizaron tres cursos de capacitación dirigidos a los funcionarios de CONASET de las 15 regiones del país y otras organizaciones vinculadas a la seguridad vial. El propósito fue generar un referente en materia de seguridad vial infantil en cada una de las regiones, que pudiera colaborar directamente en la replicación de las mejores prácticas de los conocimientos adquiridos e implementar las políticas públicas promovidas por la CONASET. Estos cursos, que comenzaron en 2018 y finalizaron en julio de 2019, fueron acompañados por acciones de difusión y comunicación dirigidas a la comunidad para seguir fomentando el uso correcto de los SRI y el cumplimiento normativo en todo el territorio nacional.

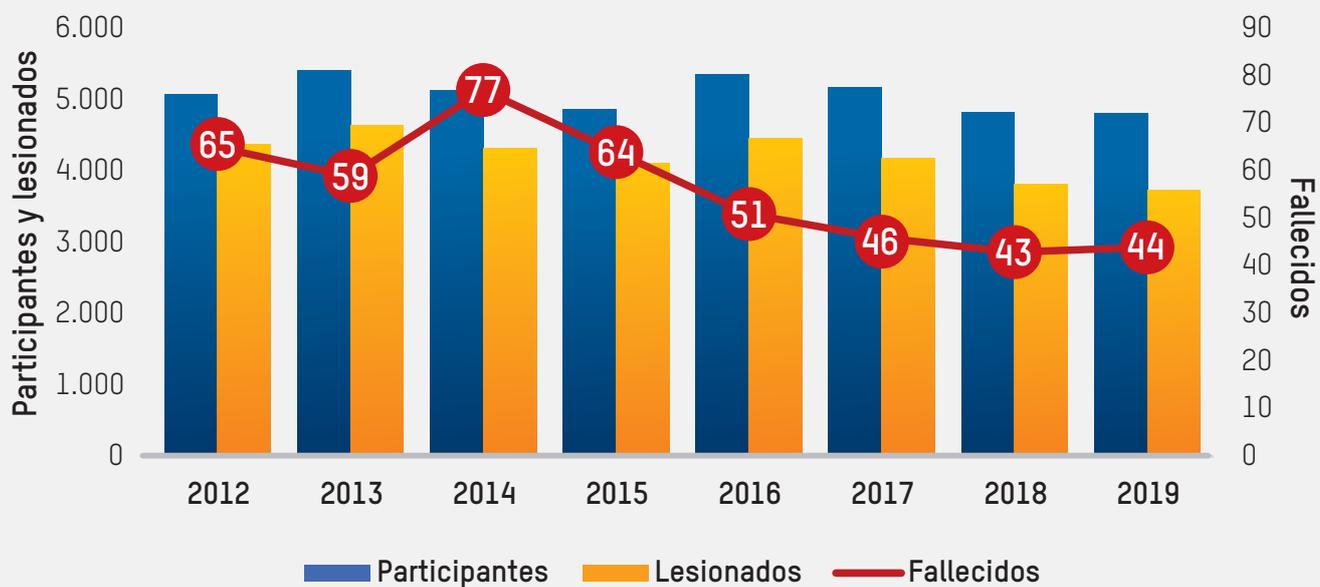


A lo largo del período, fueron capacitados 44 formadores de 9 organizaciones y se instalaron más de 250 SRI en 15 Puntos de Chequeo. Además, se observó un marcado descenso (32%) del total de niños menores de 11 años fallecidos en siniestros viales entre los años 2012 y 2019. Es importante señalar que 54% de los niños de este rango de edad fallecidos durante este mismo periodo (2012-2019) participaron de los siniestros en calidad de pasajeros.



En Chile, CONASET junto a FGR, con el apoyo de la Fundación FIA y la colaboración de múltiples actores, llevaron adelante una política integral para el fortalecimiento del uso de SRI que incluyó la mejora del marco normativo, la fiscalización del cumplimiento de la ley y campañas de educación y concientización para el cambio cultural.

Figura 1: Evolución Niños 0-11 años participantes, fallecidos y lesionados en siniestros de Tránsito en Chile en el período 2012-2019.



Fuente: Carabineros de Chile. Elaboración: CONASET



El Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (FISEVI), organizado por la Fundación Gonzalo Rodríguez, es una iniciativa de diálogo entre actores que cumplen roles significativos en seguridad vial tales como gobiernos, organismos internacionales, fiscalizadores, ingenieros civiles y viales, trabajadores de la salud, docentes, organizaciones de la sociedad civil, transportistas profesionales, medios de comunicación, instituciones privadas vinculadas a la temática, entre otros.

**La
opinión
de los
expertos**



FISEVI es un espacio donde llevamos las últimas tendencias, herramientas y estrategias aplicables a la seguridad vial, que nos muestra el trabajo transversal que implica la seguridad vial infantil. Allí pudimos darle al niño un lugar importante en la historia de este "puzzle" que se llama seguridad vial.

Nani Rodríguez, Fundación Gonzalo Rodríguez



Desde su inicio FISEVI se pensó como un foro itinerante que se desarrolla cada dos años en distintos países de América Latina y el Caribe, promoviendo el interés y el compromiso por parte de las instituciones responsables de la seguridad vial de los mismos. El primero se realizó en Uruguay (2014), el segundo en Chile (2016), el tercero en Argentina (2018) y la cuarta edición tendrá lugar en Colombia.

El objetivo general de FISEVI es generar un espacio de intercambio de experiencias, buenas prácticas e ideas para un mejor desarrollo de la gestión de la Seguridad Vial Infantil. Su premisa es promover intervenciones desde diferentes ámbitos de acción, tales como la implementación de políticas públicas y creación de normativas que atiendan las necesidades de cada país, hasta acciones lideradas por organizaciones de la sociedad civil y/o instituciones privadas.

**La
opinión
de los
expertos**



Los eventos regionales como FISEVI son muy importantes para el progreso de la política de sistemas de retención infantil. Son espacios donde se construye un momentum, y se consigue llevar los temas que ya están avanzando en los países al siguiente nivel.

Saul Billingsley, Fundación FIA





Encuentro clave la instancia que se da en FISEVI para poder compartir experiencias. No solamente compartir resultados, sino también el proceso de intercambio que se da con funcionarios y técnicos de distintos países.

Luis Alberto Stiven Hurtado, ex Secretario Ejecutivo de CONASET



Desde su primera edición en 2014, Uruguay, el Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil abarca mucho más que los dos días de conferencias que dura el encuentro. Desde que se elige al país anfitrión, la Fundación Gonzalo Rodríguez trabaja en coordinación con el gobierno donde se desarrolla FISEVI en busca de un compromiso que mejore la seguridad de los niños en el tránsito, a través de capacitaciones y asesoramiento en general. Este trabajo continúa luego de la realización del Foro.



Incorporar la literatura disponible en el estudio de las intervenciones efectivas es condición necesaria para dar respuestas exitosas a los desafíos que plantea la seguridad vial infantil. En otras palabras, a la hora de lograr resultados objetivos en términos de políticas públicas enfocadas en mejorar las condiciones de los niños y niñas pasajeros de vehículos es tan importante preguntarse qué funciona como conocer la evidencia para llevarlo a la práctica con éxito. La tarea de explorar experiencias de otros países, adaptarlas e implementarlas en el contexto local puede verse facilitada con el apoyo de actores claves que aporten su conocimiento y experiencia global y regional.



Box 1: El encuentro regional FISEVI

Capítulo Uruguay (2014)

La Fundación Gonzalo Rodríguez contribuyó al posicionamiento de la necesidad de obligatoriedad del uso del Sistema de Retención Infantil (SRI) en agenda pública. Luego de varios años de intenso trabajo en forma conjunta con la Unidad Nacional de Seguridad Vial, intendencias departamentales, órganos fiscalizadores, entre otros, en 2012 se aprobó la Ley de Normas Varias sobre Seguridad Vial que incluyó la obligatoriedad del uso de SRI en todos los vehículos particulares para el traslado de niños hasta los 12 años o el 1.50 metros de altura. FISEVI contribuyó en poner el tema en la agenda y generar incidencia para que la reglamentación de la ley se concretara en 2014.

Capítulo Chile (2016)

En Chile, el país que recibió a FISEVI en 2016, los siniestros de tránsito representaban la principal causa de muerte externa en niños de 1 a 14 años, y los niños menores de 12 años víctimas en siniestros de tránsito, en su mayoría eran pasajeros de vehículos particulares. Previo a la realización de FISEVI 2016, la Fundación Gonzalo Rodríguez trabajó en coordinación con la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito capacitando a sus funcionarios en Seguridad del Niño Pasajero y asesorando en la legislación sobre sistemas de retención infantil, con la experiencia del trabajo hecho en Uruguay años antes. La nueva ley amplió la edad de traslado de niños en asiento trasero hasta los 12 años al momento de su publicación en marzo 2016, y amplió la edad de uso de Sistemas de Retención Infantil hasta cumplir 9 años, obligatoriedad que entró en vigencia en marzo 2017. Además, aumentó de "falta grave" a "falta gravísima" el no cumplimiento de la ley. Este cambio normativo, junto con las acciones de fiscalización y educación, redujeron en un 57% la cantidad de niños menores de 12 años fallecidos en vehículos particulares entre 2015 y 2019.

FISEVI Capítulo Argentina (2018)

En 2016, tras asumir el desafío de recibir FISEVI 2018, el gobierno argentino, a través de su Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte de la Nación, inició un proceso de trabajo, acompañado por la Fundación Gonzalo Rodríguez en apoyo técnico y capacitaciones, que derivó en la elaboración de un Programa Nacional de Seguridad Vial Infantil en 2017.

FISEVI Capítulo Colombia (2021)

En el marco del capítulo Argentina de FISEVI, las autoridades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Colombia se comprometieron a recibir la siguiente edición del foro en 2020 y a avanzar en materia de seguridad vial infantil para el país. Desde entonces la ANSV se encuentra en el desarrollo e implementación de un Plan de movilidad segura para niños, niñas y adolescentes para contribuir a la reducción de los fallecidos y lesionados graves. Aunque el encuentro se reprogramó debido a la emergencia sanitaria mundial, el compromiso y las actividades del gobierno junto con FGR para fortalecer la seguridad vial en Colombia siguen adelante.



El contexto de la seguridad vial en Chile

3

En 1993, con el objetivo de convertir a Chile en un país con baja incidencia de accidentes de tránsito, se presentó la primera Política de Seguridad de Tránsito que especificaba un Sistema Nacional de Seguridad de Tránsito organizado en nueve líneas de acción con sus correspondientes objetivos. Estas líneas incluían la formación y acreditación de conductores, la gestión de calidad vehicular, la gestión de vías y espacios públicos, la gestión de servicios de transportes, su fiscalización y la acción judicial correspondiente. Asimismo, contemplaba la atención de accidentes y seguros, estrategias de investigación y formación, así como de educación y comunicación (CONASET, 2017a).

Entre 2000 y 2019

la cantidad de fallecidos se redujo un 8%, los lesionados graves cayeron un 7% y los menos graves 43%, mientras que la cantidad de lesionados leves aumentó 74%.

También las víctimas fatales del tránsito menores de 14 años se redujeron en un 64%. Desde entonces, el parque vehicular del país se multiplicó por cuatro y se duplicó la cantidad de siniestros anuales. La cantidad de fallecidos se redujo un 8%, los lesionados graves cayeron un 7% y los menos graves 43%, mientras que la cantidad de lesionados leves aumentó 74%. También las víctimas fatales del tránsito menores de 15 años se redujeron en un 63% entre 2000 y 2019 (CONASET, 2019b).



Entre 2000 y 2019 la cantidad de fallecidos se redujo un 8%, los lesionados graves cayeron un 7% y los menos graves 43%, mientras que la cantidad de lesionados leves aumentó 74%. También las víctimas fatales del tránsito menores de 14 años se redujeron en un 64%.

Según datos de Carabineros de Chile, en 2019 ocurrieron 89.983 siniestros viales en los que fallecieron 1.617 personas y 57.749 resultaron lesionadas. Esta fue una de las primeras causas de muerte externa en los niños entre 1 y 14 años y en los jóvenes entre 15 y 29 años. El resultado de estas muertes y lesiones no solo tiene un amplio impacto en términos de dolor y sufrimiento para las víctimas y sus familias, además supone una pesada carga económica para los países (Chen et al., 2019). En línea con estimaciones internacionales que indican que, en los países de ingresos bajos y medianos, donde se concentran más del 90% de las muertes en siniestros viales, dicho costo oscila entre 1% y 3% del PIB (Wijnen y Stipdonk, 2016), el costo de los siniestros de tránsito en Chile durante 2019 ascendió al 2.2% del PIB (CONASET, 2019a).

Box 2: Sistemas Seguros y Visión Cero



A lo largo de la última década, el paradigma Visión Cero se extendió en el mundo y se incorporó en el diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas para una movilidad segura y sustentable. La perspectiva de Sistema Seguro/Visión Cero es un enfoque holístico y proactivo de la seguridad de tránsito que se propone guiar a los usuarios a actuar de manera segura y prevenir los accidentes de tránsito basado en cuatro premisas fundamentales (ITF, 2016): Los seres humanos cometemos errores, que pueden derivar en un siniestro de tránsito.

Figura 2: El enfoque de Sistema Seguro



Fuente: Extraído de OMS (2017c). control de velocidad.

1. El cuerpo humano, por naturaleza, tiene una capacidad limitada para soportar las fuerzas de un impacto antes de que el daño ocurra.
2. Existe una responsabilidad compartida entre quienes diseñan, construyen, administran y usan las vías y los vehículos, junto con quienes brindan atención luego de ocurrido el siniestro de tránsito, para evitar que éste tenga resultado de muerte o lesiones graves.
3. Todos los componentes del sistema deben estar fortalecidos y si uno falla, las otras partes continúan protegiendo a las personas involucradas.
4. Este enfoque admite que habrá siniestros de tránsito, pero se propone garantizar que las fuerzas del impacto no excedan los límites que el cuerpo humano puede resistir antes de que se ocasionen lesiones graves o la muerte cuando estos ocurran (ITF, 2016).

En este abordaje, la seguridad vial es comprendida como un sistema en el cual las carreteras, los vehículos y los usuarios se influyen recíproca y dinámicamente. El enfoque Visión Cero dio lugar a mejoras en la seguridad vial en diferentes países (ITF, 2016). En América Latina y el Caribe, 24 ciudades participan del Desafío Visión Cero, anunciado por el Banco Mundial y el Centro Ross de Ciudades Sostenibles del Instituto de Recursos Mundiales en enero de 2020.

Box 2: Sistemas Seguros y Visión Cero



Las acciones para la consolidación de un sistema seguro se organizan en un conjunto de elementos clave basados en una serie de principios, según se sintetizan en la figura 3.

Figura 3: Principios, elementos clave y áreas de acción del enfoque de Sistema Seguro/Visión Cero

Principios	Elementos clave	Áreas de acción	
Las personas cometen errores	Análisis económico	Planificación del uso del suelo	Diseño e ingeniería vial
Las personas son vulnerables a ser heridas	Prioridades y planificación	Opciones de movilidad mejoradas	Gestión de la velocidad
Las responsabilidades es compartida	Monitoreo y evaluación	Control, leyes y normatividad	Educación y desarrollo de capacidades
Ninguna muerte o lesión grave es aceptable	Gobierno y gestión integral	Diseño y tecnología vehicular	Respuesta a emergencia y asistencia médica
Proactivo vs. Reactivo	Metas y datos sólidos		

Fuente: Extraído de <https://visionzerochallenge.org/vision-zero?locale=es>



En octubre de 2017, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones respondió a las necesidades del nuevo contexto e impulsó una nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito enriquecida a partir del trabajo colaborativo de instituciones públicas, miembros del Comité Técnico Interministerial de CONASET, agrupaciones ciudadanas, agrupaciones de víctimas de siniestros de tránsito, fundaciones, Organizaciones No Gubernamentales, representantes del mundo académico y empresarial, profesionales, técnicos y expertos de diversas áreas vinculadas a la seguridad vial, así como de la ciudadanía (CONASET, 2017a).



Esta nueva política se resume en la Visión Cero Chile, cuyo propósito es “ser un país sin fallecidos ni lesionados graves en el tránsito” y hace explícito el compromiso del Estado con el paradigma de Sistema Seguro y sus principios rectores. Dicho compromiso se lleva a la práctica mediante acciones para mejorar la seguridad vial, orientadas por un conjunto de objetivos estratégicos y específicos (CONASET, 2017a).





Box 3: El Plan Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile establecido en 2017 se rige por los siguientes principios:

ÉTICA

Las muertes y lesiones graves en el tránsito son inaceptables.

URGENCIA

Debe ser prioridad del Estado, contando con apoyo transversal, el detener las graves consecuencias de los siniestros de tránsito.

RESPONSABILIDAD COMPARTIDA

Todos los involucrados en la movilidad deben garantizar vías y entornos que se anticipen al error humano, de manera de evitar un daño grave.

RESPECTO

Se debe respetar a todos quienes se desplazan por las vías y espacios públicos.

DERECHO A LA CIRCULACIÓN SEGURA

Las personas tienen el derecho a circular por las vías con seguridad, independiente del modo de transporte que utilicen.

INTEGRIDAD

Todos los componentes del sistema vial deben estar fortalecidos y coordinados para multiplicar sus efectos en la reducción de muertes y lesiones graves; y si uno de ellos falla, los usuarios de las vías seguirán estando protegidos.

UNIVERSALIDAD

El diseño y la implementación de estrategias y planes deben ser inclusivos, participativos y equitativos, reconociendo las vulnerabilidades de cada modo de transporte y las realidades locales.

PREVENCIÓN

Se deben priorizar las acciones tendientes a prevenir los riesgos en el tránsito.

REPARACIÓN DEL DAÑO

En caso de ocurrir un siniestro, las víctimas directas e indirectas deben ser reparadas por el daño generado.

SUSTENTABILIDAD

Las estrategias adoptadas para asegurar un desplazamiento seguro de todas las personas, deben sostenerse en el tiempo en beneficio de las actuales y futuras generaciones.

MEJORA CONTINUA

Las estrategias y planes de implementación de esta Política requieren ser evaluadas periódicamente para determinar su efectividad y aplicar las mejoras necesarias para cumplir con los objetivos.



Asimismo, para orientar el diseño de las acciones para fortalecer la seguridad vial, la Política Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET, 2017a) establece, en base los principios mencionados, cinco objetivos estratégicos con sus correspondientes objetivos específicos:

1

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE TRÁNSITO

La seguridad vial presenta problemas multidimensionales que deben abordarse de manera integral, multidisciplinaria e interinstitucional.

Objetivos específicos:

- Establecer una institucionalidad con facultades y recursos claramente definidos que garanticen la ejecución de los planes de acción que se establezcan.
- Desarrollar estrategias y planes de acción en coordinación con los actores involucrados en los distintos ámbitos de la seguridad de tránsito que incorporen las realidades y necesidades de cada territorio.
- Implementar planes, programas y proyectos, estableciendo evaluaciones periódicas que fortalezcan la gestión de la seguridad de tránsito, de manera medible y cuantificable para la mejora continua.

2

VÍAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

Para lograr resultados óptimos en términos de seguridad vial, ésta debe integrarse en la planificación y el diseño de la infraestructura vial desde la etapa más temprana posible. De esta manera es posible que las vías y espacios de acceso público permitan una movilidad segura para todos los usuarios, con especial atención en los vulnerables.

Objetivos específicos:

- Proveer una red vial que facilite y promueva la convivencia segura, con diseños comprensibles y coherentes con las necesidades de movilidad de todas las personas que la usan.
- Incorporar y priorizar la seguridad de tránsito en los instrumentos normativos y manuales técnicos, con un enfoque de diseño centrado en las personas.

3

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

puesto que el equipamiento de los vehículos puede proveernos ayuda tanto para prevenir la ocurrencia de siniestros de tránsito, como para aminorar las consecuencias en caso de que éstos ocurran, este objetivo se propone que los vehículos motorizados y no motorizados cuenten con los mejores estándares de seguridad.

Objetivos específicos:

- Aumentar los niveles de seguridad en el equipamiento de los vehículos para reducir las posibilidades de ocurrencia de un siniestro de tránsito y para minimizar sus consecuencias en caso de que éstos ocurran.
- Generar y garantizar instancias para que los vehículos no pierdan sus estándares originales de seguridad.

4

USUARIOS DE LAS VÍAS MÁS SEGUROS

Una gran cantidad de factores que condicionan el comportamiento de las personas. Por eso, hay que considerar sus capacidades y limitaciones al momento de diseñar el sistema vial. De esta manera, las políticas podrán contribuir a que los usuarios de las vías dispongan de educación, información, motivación y compromiso activo para desarrollar una cultura de movilidad que les permita comportarse de manera segura en el tránsito.

Objetivos específicos:

- Promover y fortalecer la adopción de valores y conductas que propicien una convivencia vial armónica entre las personas.
- Desarrollar competencias en las personas, en sus distintos roles viales, que les permitan tomar decisiones responsables como usuarios de las vías.

RESPUESTA TRAS LOS 5 SINIESTROS DE TRÁNSITO

Cuando ocurre un siniestro de tránsito, se debe procurar que sus consecuencias no sean personas gravemente lesionadas ni fallecidas. Para esto es necesario un sistema de respuesta oportuno, coordinado y de cobertura nacional, que garantice la atención eficaz desde ocurrido el siniestro, la rehabilitación integral de los afectados y la reparación psicológica, económica y legal de los mismos.

Objetivos específicos:

- Contar con un sistema de respuesta ante siniestros de tránsito enfocado en salvar vidas.
- Fortalecer el sistema de alarma que activa el sistema de respuesta tras un siniestro de tránsito.
- Contar con un sistema de atención de salud especializado y competente en el tratamiento integral de lesionados en siniestros de tránsito.
- Informar y orientar de manera adecuada a los afectados por un siniestro de tránsito.
- Mejorar el sistema de reparación a los afectados por un siniestro de tránsito.



Box 4: Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito CONASET 2021-2031

En diciembre del año 2020, CONASET presentó la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030, documento que es la hoja de ruta en materia de seguridad vial en Chile para la próxima década. En ella se establecen 152 medidas concretas a ejecutar en el corto, mediano y largo plazo, dentro de las líneas de acción determinadas previamente en la Política del año 2017.

Como temas prioritarios se definieron en la Estrategia los usuarios vulnerables, entre ellos también se incluyó el grupo de los niños entre 0 y 14 años, debido a que están limitados por su desarrollo físico, cognitivo y social.

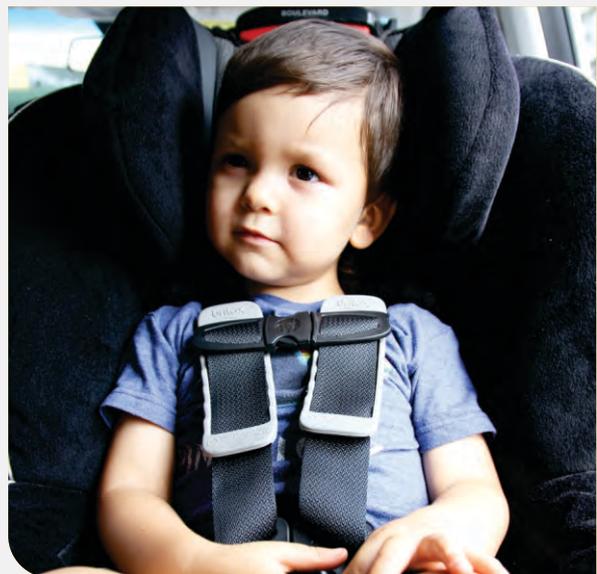
La Estrategia tiene como objetivo principal reducir los fallecidos y lesionados graves en el tránsito de cara al próximo decenio y establece una meta concreta de reducción de fallecidos de al menos un 30% al año 2030.



ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO 2021 -2030

Cabe señalar, que la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030 de Chile va en línea con los compromisos formulados durante la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Suecia en febrero 2020, la cual culminó con la "Declaración de Estocolmo", documento que reafirma la meta de reducir el número de fallecidos en siniestros de tránsito a nivel mundial en un 50% al año 2030.

Fuente: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2020/12/libro-estrategia-de-seguridad-de-transito1.pdf>



Como resultado del proceso iniciado con la conformación del Consejo Nacional de la Infancia en marzo de 2014, en el año 2016 el Gobierno de Chile publicó la Política Nacional de Niñez y Adolescencia 2015-2025, que estableció una estrategia para la instalación progresiva de un Sistema de Garantías de los Derechos de la Niñez (SPID). Con el objetivo de incorporar la protección integral de los derechos de los niños y niñas a las funciones de gobierno, se realizaron cambios en la estructura institucional y se definió el Plan de Acción en base a un riguroso análisis de situación, orientado por las Observaciones del Comité de los Derechos del Niño al Estado de Chile de 2015 y la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030. De esta manera, se definieron líneas de acción específicas y compromisos sectoriales que incorporan la infancia al ciclo de políticas públicas (MDS, 2018).



Un SPID se define como un conjunto de instituciones y mecanismos establecidos por ley, orientados a respetar, promover, proteger, restituir y restablecer los derechos de los niños y niñas y reparar el daño ante la vulneración de los mismos” (Morlchetti, 2013). Establecer un sistema como el mencionado, con presencia nacional, regional y local, requiere una estrategia holística para el desarrollo de leyes, políticas, recursos humanos y financieros, sistemas de información y dispositivos diferenciados para la rendición de cuentas. Además, supone contemplar la definición de mecanismos para la participación de los niños, para la supervisión de sus derechos y para la coordinación intersectorial en los distintos niveles de administración del Estado (MDS, 2018).



Desde 2016 Chile cuenta con una Política Nacional de Niñez y Adolescencia, diseñada con una perspectiva holística, que establece metas de largo plazo para el desarrollo sostenible. Entre ellas, incluye compromisos para mejorar la seguridad vial infantil.

Fruto de un proceso colaborativo en el que participaron actores de gobierno y sociedad civil junto con niños, niñas y adolescentes se organizó el Sistema en tres componentes: político-institucional, normativo y programático. Bajo este esquema, la Subsecretaría de la Niñez coordina, gestiona y articula la ejecución, prestación y adopción de medidas que tengan a la infancia como población objetivo. Los lineamientos prioritarios establecidos en este Plan se convierten en compromisos de los distintos Ministerios y Secretarías, al tiempo que la Subsecretaría de la Niñez como ente articulador garantiza el abordaje sistémico a los problemas de la infancia. Este sistema se organiza en cuatro ejes de derechos: supervivencia, desarrollo, protección y participación (MDS, 2018).

Para la prevención de la mortalidad, que es el quinto resultado estratégico del eje supervivencia, se establece, entre otros, los compromisos de reducir la mortalidad de niños, niñas y adolescentes por causas externas y reducir la mortalidad de niños, niñas y adolescentes ocasionada por accidentes de tránsito. A partir de estos compromisos, que corresponden al ámbito de la seguridad vial y son responsabilidad de CONASET en articulación con otras agencias y organismos, como el Ministerio de

Educación, el Ministerio de Desarrollo Social y el Servicio Nacional de la Discapacidad (MDS, 2018), se establecieron un conjunto de acciones a desarrollar en 5 años enfocadas en la seguridad del niños, niñas y adolescentes pasajeros de vehículos motorizados y el asesoramiento para el mejoramiento de infraestructura en entornos escolares .

La Fundación Gonzalo Rodríguez contribuyó al posicionamiento de la necesidad de obligatoriedad del uso del Sistema de Retención Infantil (SRI) en agenda pública, mediante estudios de investigación y capacitaciones. Luego de varios años de intenso trabajo en forma conjunta con la Unidad Nacional de

A lo largo del período en que, como parte de esta estrategia integral, multidisciplinaria e intersectorial, se implementaron múltiples acciones se observó un marcado descenso de los niños y niñas fallecidos en vehículos particulares involucrados en siniestros viales. Esta reducción (57%) es muy importante, debido a que el 75% de los niños menores de 12 años fallecidos en siniestros de tránsito eran pasajeros de vehículos livianos particulares.

Figura 5: Reducción de niños menores de 12 años fallecidos en siniestros de tránsito como pasajeros de vehículos livianos particulares



Fuente: Carabineros de Chile- Elaboración: CONASET.



El trabajo de educación y concientización de niños y adultos, junto con las estadísticas que muestran cómo han bajado los fallecimientos en accidentes, es un indicador de que todo el proceso ha dado sus frutos. Esto es nuestro principal orgullo.

Claudia Morales, Profesional de CONASET



Box 5: Estudio Observacional sobre el Uso de SRI

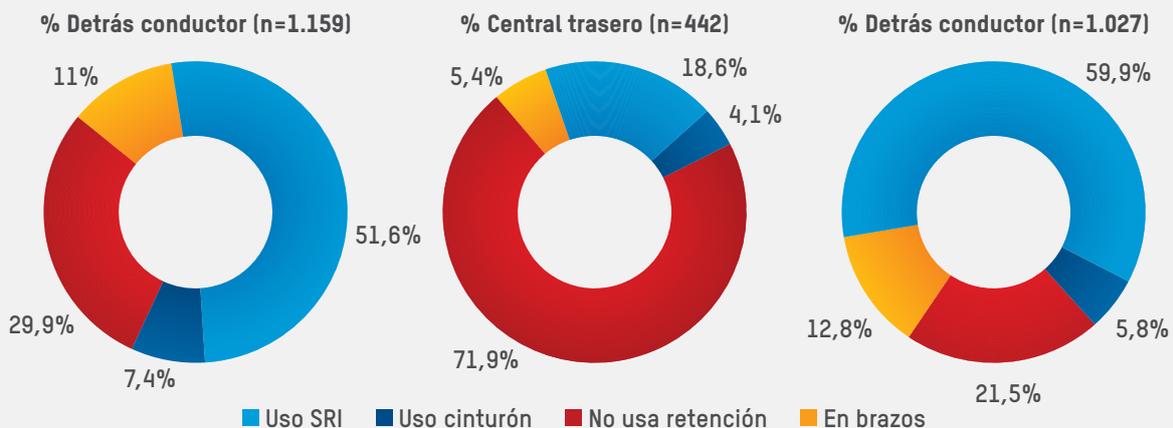
Durante el año 2017, CONASET llevó a cabo un estudio descriptivo observacional no participante de carácter transeccional para conocer el porcentaje de uso de los sistemas de retención infantil y cinturón de seguridad en niños pasajeros de vehículos livianos particulares.

El estudio consideró 12 regiones y 49 comunas de la zona norte, centro y sur del país, obteniendo un total de 38.878 observaciones, de las cuales, 35.784 corresponden a vehículos motorizados livianos.

En total se observaron a 2.890 niños menores de 9 años y a 1.205 niños entre 9 y 11 en los vehículos (un total de 4.095 menores de 12 años).

Según este estudio, la mitad de los niños menores de 9 años (50,7%) viajaban de manera inadecuada: 33,7% sin ningún sistema de retención, 10,8% en brazos de un adulto y 6,2% usaba únicamente cinturón. El 49,3% usaba SRI.

Uso de SRI en menores de 9 años por tipo de asientos



Fuente: Carabineros de Chile- Elaboración: CONASET.

Entre las acciones definidas en el Plan de Acción Nacional de Niñez y Adolescencia 2018-2025, el diseño, la implementación, la evaluación y la continuidad de la estrategia para la formación de monitores certificados en sistemas de retención infantil conforman una política de largo plazo para el fortalecimiento del uso de SRI que se describe en la siguiente sección.



Una política de largo plazo para el fortalecimiento del uso de SRI

4

El paradigma de Sistema Seguro señala el camino hacia una respuesta efectiva y sostenible a los desafíos de la seguridad vial. La adopción de una perspectiva sistémica es un proceso progresivo que abarca diferentes elementos clave. Necesita la participación y la colaboración estrecha de múltiples actores, que harán operativas las intervenciones en los componentes que se combinan para compensar los errores de los conductores.

En Uruguay, siguiendo esta perspectiva, la Fundación Gonzalo Rodríguez inició en 2007 el Plan EDU-CAR, el cual forma parte de un proyecto de trabajo a largo plazo enfocado en Seguridad Vial Infantil que se propone abarcar la realidad no sólo de Uruguay sino también de Latinoamérica y el Caribe (Fundación Gonzalo Rodríguez, 2010). Las áreas de trabajo establecidas en el Plan fueron cuatro y abarcaron los siguientes objetivos:

Figura 6: Áreas de trabajo del Plan enfocado en la Seguridad Vial Infantil desarrollado por FGR

Estadísticas y datos

Analizar **cómo se interconectan las diferentes fuentes de recolección de datos**, con el fin de establecer las situaciones que generan la mortalidad y lesiones en los niños de 0 a 14 años.

Ingeniería

Analizar el mercado de vehículos nuevos y usados, cinturones de seguridad y SRI para **proponer soluciones que mejoren la calidad y su accesibilidad**.

Marco regulatorio y políticas públicas

Analizar la legislación vigente de tránsito para **promover cambios que contemplen proteger efectivamente a los niños**, generando el compromiso político basado en información científica y buenas experiencias de otras naciones.

Comunicación

Hacer pública la problemática, educando a la ciudadanía sobre las causas, las consecuencias y las medidas de cambio que cada individuo debe tomar desde su rol, como responsable del niño e integrante de la sociedad.

Como resultado de esta experiencia, que en Uruguay se prolongó hasta 2010, la FGR elaboró el Manual de Buenas Prácticas - Cómo abordar la seguridad de los niños como pasajeros de vehículos. El mismo daba cuenta del trabajo realizado durante los tres años y buscaba establecer cuáles eran los desafíos que afrontan los niños en sus distintas formas de movilidad, ya sea como peatones, pasajeros de bi-rodados, pasajeros de vehículos particulares o de transporte escolar (Fundación Gonzalo Rodríguez, 2010).

En Chile, el enfoque participativo e integral se plasma con claridad en el Plan Nacional de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes publicado por CONASET en abril de 2017, desarrollado de manera conjunta con expertos, con Organizaciones de la Sociedad Civil y con la ciudadanía, que participó de diversos diálogos y jornadas de trabajo a nivel urbano y rural (CONASET, 2017b).

Con el objetivo de contribuir a la reducción del número de fallecidos en siniestros de tránsito que involucran niños, niñas y adolescentes en Chile durante el período de 2015-2021, y reducir la tasa de niños y adolescentes fallecidos como pasajeros en Chile en un 15% para el 2021, tomando el año 2015 como año de base, se desarrolló en dos etapas el Plan Nacional de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes. En la primera etapa, se realizaron 8 Diálogos Ciudadanos de los cuales participaron 180 adultos y 90 niños y adolescentes. De esta manera, fue posible contar con la perspectiva de los propios niños y niñas en tanto sujetos activos del sistema vial. En este contexto se recogieron las experiencias, opiniones e ideas de niños y adultos que permitieron identificar medidas para mejorar la seguridad vial. Durante la segunda etapa, expertos y actores relevantes de la seguridad de tránsito sistematizaron y analizaron los hallazgos de la etapa anterior por ejes temáticos para convertirlos en acciones concretas. Estas medidas se enmarcan en las temáticas de Educación Vial, Sistemas de Retención Infantil, Transporte Escolar, Transporte Público, Ciclistas, Peatones y Medidas Post Accidente (CONASET, 2017b).

Sobre los Sistemas de Retención Infantil, la inteligencia colectiva permitió arribar a cinco medidas (CONASET, 2017b):

- Crear conciencia, incentivar y fortalecer el uso de SRI.
- Aumentar cantidad de personas capacitadas en instalación de los SRI.
- Mejorar la información disponible relativa al traslado de niños en vehículos motorizados.
- Fiscalizar el uso de SRI.
- Generar soluciones para transportar de forma segura en el auto a niñas y niños con discapacidad.

En Chile y Uruguay, los casos pioneros de América Latina y el Caribe, el fortalecimiento del uso de Sistemas de Retención Infantil desde el enfoque de Sistema Seguro/Visión Cero (Figura 4) se apoyó fundamentalmente en tres áreas de acción: el diseño y la tecnología vehicular, el control de leyes y normatividad, y la educación y el desarrollo de capacidades.



Box 6: Un abordaje integral requiere la articulación y colaboración de múltiples actores

En Chile, el abordaje integral que incluyó el diseño y la tecnología vehicular, el control de leyes y normatividad, además de la educación y el desarrollo de capacidades fue posible gracias a un prolongado trabajo colaborativo entre múltiples actores que, desde su rol específico, participaron de las distintas etapas del proceso de fortalecimiento.

Entre ellos: CONASET, Fundación Gonzalo Rodríguez, Automóvil Club de Chile, Carabineros, Ministerio de Salud, ISA Intervial, Fundación FIA, Safety Kids Worldwide, asociaciones de víctimas de siniestros viales, Servicio Nacional del Consumidor de Chile (SERNAC), importadores de SRI, importadores de automóviles, 3CV y medios de comunicación. En este sentido, también fue clave la realización del Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (FISEVI), desarrollado en 2016 en Santiago de Chile, ya que funcionó como una instancia de encuentro y generación de compromisos entre los diversos actores y las autoridades gubernamentales para impulsar, entre otras acciones, la modificación de la ley.



Diseño y la tecnología vehicular

4.1

Los sistemas de retención infantil son altamente efectivos para la seguridad de niños y niñas pasajeros de vehículos. El uso de estos dispositivos puede lograr una reducción del 60% de las muertes, con mayores beneficios cuanto más pequeño es el niño (OMS, 2018). Además, el uso de asientos elevados reduce el riesgo de lesiones graves en un 45% para los niños de 4 a 8 años, en comparación con el uso del cinturón de seguridad solo, y el uso del asiento para el automóvil reduce el riesgo de lesiones en choques entre un 71% y un 82% para los niños, en comparación con el uso del cinturón de seguridad solo (CDC, 1 de agosto de 2020).

La opinión de los expertos



Uno de los grandes valores de esta política fue involucrar a muchos sectores. Y aquí nos ayudó mucho la Fundación Gonzalo Rodríguez. Ellos fueron los impulsores de esta temática en Chile y nos apoyaron mucho durante la primera fase, en la creación de redes.

Johanna Vollrath, Secretaria Ejecutiva de CONASET



La opinión de los expertos



Creo que las conferencias del FISEVI fueron una parte importante del progreso ya que reunieron a todos los actores (el Gobierno, la policía, las ONG, los expertos internacionales) y ayudaron a generar el impulso para mejorar la política de Sistemas de Retención Infantil.

Saul Billingsley, Fundación FIA



Figura 7: Efectos de SRI en vehículos, respecto al riesgo que corren los niños a sufrir heridas como pasajeros

	Si el niño viaja...	El riesgo de sufrir lesiones se reduce...
De 0 a 4 años	En un sistema de retención mirando hacia adelante	50%
	En un sistema de retención mirando hacia atrás	80%
De 0 a 4 años	En un sistema de retención adecuado con cinturón de seguridad	52%
	Sólo con cinturón de seguridad	19%

Fuente: Extraído de Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil. FIA 2009.

La evidencia reunida por el académico Rune Elvik, en su Manual de Medidas para la Seguridad Vial indica que no todos los asientos para niños funcionan igual de bien en las pruebas de choque y para un buen rendimiento de los SRI, su correcta instalación y utilización es fundamental. En países de altos ingresos (Noruega, Suecia, Estados Unidos, Gran Bretaña y Australia) la proporción de niños pequeños que están sujetos con SRI es de alrededor del 90 al 95%. Sin embargo, su uso incorrecto se estima desde el 15% hasta el 80%. En estos casos, los SRI resultan menos efectivos para reducir las lesiones, aunque incluso así su uso protege a los niños de lesiones severas (Elvik, 2008).

Aunque en los países de ingresos altos los índices de uso de SRI son de casi el 90%, en otros países su utilización es muy poco frecuente. Esto puede deberse, entre otras causas, al costo de los dispositivos, a su falta de disponibilidad en el mercado local, a la falta de información sobre qué silla elegir, dónde colocarla y cómo instalarla (FIA, 2009).



La Academia Americana de Pediatría (AAP) realiza cuatro recomendaciones sobre las mejores prácticas en la elección de un Sistema de Retención Infantil para optimizar la seguridad del niño pasajero. En primer lugar, que los asientos de seguridad orientados hacia atrás durante el mayor tiempo posible. En segundo lugar, que los asientos de seguridad para el automóvil estén orientados hacia adelante desde el momento en que superan la edad asientos para la mayoría de los niños hasta los 4 años. La tercera recomendación es que al menos hasta los 8 años deben viajar en asientos elevados y solo los que hayan crecido más allá del límite máximo para los asientos elevados deben usar cinturones de seguridad de regazo y hombro. Finalmente, la cuarta recomendación es que todos los que han superado los asientos elevados utilicen cinturones de

seguridad de regazo y hombro. Además, la Academia recomienda que todos los niños menores de 13 años viajen en la parte trasera del vehículo y destaca que cada transición se asocia con alguna disminución en la protección; por lo tanto, es recomendable desalentar a los adultos responsables a retrasar estas transiciones mientras sea posible (American Academy of Pediatrics, 2018).

Figura 8: SRI recomendados por grupo según peso y altura



Fuente: Elaboración Fundación Gonzalo Rodríguez

La disponibilidad de elementos de seguridad de calidad en el mercado es una condición necesaria para que el uso de SRI se convierta en un hábito de los usuarios de las vías. Un informe publicado por la Fundación FIA subraya que el costo y la disponibilidad de Sistemas de Retención Infantil adecuados afectan su índice de uso, debido a que habitualmente no son incorporados como equipamiento original del vehículo y éstos deben ser adquiridos por los padres. Por eso, para promover el uso de SRI es importante conocer la situación del mercado local (FIA, 2009).

Para un diagnóstico apropiado del mercado, FIA sugiere explorar cuántos tipos de sistemas de retención infantil se fabrican y venden en la región, los puntos de venta y la ubicación de los distribuidores, si la oferta es suficiente para cubrir la demanda contemplando una gama suficiente de sistemas de retención para todos los grupos y edades de niños, así como el costo promedio de los diferentes tipos de sistemas de retención y la existencia de programas que faciliten su adquisición (FIA, 2009).

La evidencia para la seguridad del niño pasajero se fortalece con el paso del tiempo. En Estados Unidos, la ley establece que los niños deben viajar mirando hacia atrás hasta los dos años. En algunos países europeos la obligación de la orientación hacia atrás se extiende hasta los tres o cuatro años. En Latinoamérica se ha hecho mucho, pero todavía tenemos mucho que hacer para que los niños viajen mirando hacia atrás o en contramarcha el mayor tiempo posible porque así están más seguros.

Wanda Vázquez, Safety Kids Worldwide



En 2012, el Servicio Nacional del Consumidor de Chile (SERNAC) junto con CONASET llevó adelante un estudio que se propuso observar el grado de cumplimiento de la oferta de sillas de retención infantil para vehículos livianos en relación con los requisitos establecidos en la normativa vigente. Para esto, se enfocó en diagnosticar la oferta de sillas de retención infantil disponibles en tiendas de reventa, outlets y tiendas especializadas y verificar si cumplían los requisitos de información al usuario y con las características de seguridad y diseño. Esta tarea fue realizada por funcionarios de CONASET y SERNAC que observaron el cumplimiento de requisitos sobre los aspectos de rotulación, las características generales del SRI y la presencia de instrucciones de uso para todas las sillas disponibles en venta para los consumidores (SERNAC y CONASET, 2012).

Sobre los aspectos de rotulación, una evaluación positiva requería que la información contenida en la silla de seguridad se encuentre en idioma español y que la marca, la información del fabricante y el año de fabricación se encuentren presentes en la silla. También, que se indique una dirección de servicio al cliente en Chile, el rango de peso del niño para el que fue diseñado ese SRI y que la forma de fijación al vehículo indique la disposición de correas del vehículo. En cuanto a las características de la silla, los requisitos eran que la silla posea guía para

caderas y, según el modelo, protección para niño dormido, correa entrepiernas y apoyacabezas. Además, que cuando corresponda se encuentre presente la etiqueta que advierte peligro en caso de Airbag y que el botón de seguridad sea de color rojo. Por último, la presencia de manual de instrucciones en los modelos de sillas en venta (SERNAC y CONASET, 2012).

El estudio concluyó que uno de cada cinco productos observados cumple con todos los requisitos inspeccionados, siendo las sillas convencionales las de mayor cumplimiento, y los alzadores los de menor cumplimiento. Los productos en general disponían de un manual de uso en sus cajas, pero sólo poco más de la mitad los exhibía junto con el producto. Casi la totalidad de los requisitos observados se encontraban en español, pero la rotulación era incompleta (SERNAC y CONASET, 2012).

Este diagnóstico permitió, por un lado, trabajar con los fiscalizadores del SERNAC para capacitarlos sobre la relevancia de la utilización de SRI y en aquellos aspectos a observar en los SRI disponibles. Las capacitaciones se enfocaron en sensibilizar a los fiscalizadores sobre la carga que representa para Chile la siniestralidad vial en los niños, las modificaciones en la Ley de Tránsito y en el D.S. 176/06 MTT y los requisitos que éstos establecen.

Por otro lado, el estudio inicial sentó las bases para fortalecer un canal de comunicación con los importadores, para capacitarlos y mejorar el cumplimiento de los estándares de calidad necesarios al momento de poner a la venta los SRI en el mercado. Para que el uso de SRI sea un hábito, es necesario que estén disponibles en el mercado.



Para que el uso de SRI sea un hábito, es necesario que estén disponibles en el mercado. ☐☐

Se recomienda realizar un diagnóstico sobre cuántos tipos de sistemas de retención infantil se fabrican y venden en la región, los puntos de venta y la ubicación de los distribuidores, si la oferta es suficiente para cubrir la demanda contemplando una gama suficiente de sistemas de retención para todos los grupos y edades de niños, así como el costo promedio de los diferentes tipos de sistemas de retención y la existencia de programas que faciliten su adquisición.

En los años siguientes se trabajó en la elaboración de los reglamentos, comenzando por la obligatoriedad de anclajes ISOFIX o LATCH en vehículos livianos, un elemento que facilita la correcta instalación de los SRI en los vehículos. Esto requirió de un trabajo de sensibilización de los representantes del mercado automotriz, a través de la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G (ANAC). Posteriormente, CONASET inició diversas actividades con las empresas importadoras de SRI que comercializaban dichos productos en Chile, que hicieron foco en la relevancia de pasar por un proceso de acreditación.



Según la literatura, la legislación sobre la obligatoriedad de SRI es una intervención efectiva para reducir el número de niños lesionados en siniestros viales (Elvik, 2008). Dicha disminución puede alcanzar el 15% en el número de niños lesionados en automóviles en los grupos de edad cubiertos por esta legislación (Elvik, 2008). En este sentido, OMS subraya la importancia de contar con una ley a nivel nacional que exija el uso de SRI hasta los 10 años como mínimo o hasta alcanzar 1.35 m de altura, que establezca restricciones para que los niños y niñas menores de determinada edad viajen en asientos delanteros y que haga referencia a alguna especificación o estándar, para que los resultados sean los mejores (OMS, 2018).



El Centro para Control y Prevención de Enfermedades (CDC por su sigla en inglés), señala que fortalecer el uso de estos dispositivos es posible mediante diferentes intervenciones, como la legislación y su correspondiente aplicación, la distribución de dispositivos acompañada por programas educativos, así como otros programas de educación e incentivos (CDC, 3 de agosto de 2020).

En línea con la evidencia disponible, CONASET impulsó modificaciones legales y normativas que permitieron mejorar la seguridad vial de los niños en Chile. El primer paso fue realizar un análisis de las distintas normativas internacionales en materia de Sistemas de Retención Infantil, de modo de identificar las características más adecuadas al contexto de Chile. A partir de este estudio y del trabajo conjunto con importadores y comercializadores de SRI, el Centro de Control y Certificación Vehicular⁴ del Ministerio de Transportes, buscó establecer que los SRI que se comercializaran en Chile cumplieran obligatoriamente las normativas vigentes en EE. UU. o Europa. Esto se incorporó en el DS 155/2014, que establece que todos los SRI comercializados en Chile deben haber sido previamente acreditados ante el Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes.

⁴ El Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes es el organismo responsable de fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones señaladas por parte de los Sistemas de retención infantil comercializados en Chile.

Por otra parte, la sensibilización de diputados y senadores sobre la importancia de fortalecer la Ley de Tránsito y su involucramiento con la seguridad vial permitieron incrementar la edad de uso de los SRI desde los 4 hasta cumplir los 8 años inclusive⁵ y modificar la obligatoriedad de viajar en el asiento trasero hasta cumplir los 12 años en lugar de hasta los 8 años, como se exigía previamente. Además, se endurecieron las penas por infringir esta nueva exigencia en el traslado de menores en vehículos livianos, aumentando las multas y suspendiendo la licencia a los conductores infractores.

El 10 de septiembre de 2014 fue ingresada la tramitación como moción parlamentaria a la Cámara de Diputados, a través del boletín 9.640-15, bajo el patrocinio de los honorables diputados: Jenny Álvarez, Loreto Carvajal, Daniel Farcas, René Manuel García, Issa Farid, Felipe Letelier, Fernando Meza, Diego Paulsen, Gabriel Silber y Felipe Ward.

La Cámara de Diputados despachó al Senado este proyecto con amplio apoyo: 95 votos a favor, 1 en contra, 5 abstenciones y 2 pareos. Posteriormente, en enero de 2016, el Senado aprobó sin modificaciones el texto propuesto por la Cámara de Diputados y fue publicado como ley N° 20.904 en el Diario Oficial.

La modificación legal se publicó en marzo de 2016 e inmediatamente comenzó a regir la obligatoriedad sobre el traslado en el asiento trasero hasta cumplir los 12 años. En cambio, se dispuso un año de plazo, hasta el 17 de marzo de 2017, para la entrada en vigor de la exigencia del uso de los SRI hasta cumplir los 9 años. El objetivo de este plazo era, en primer lugar, terminar el trabajo de modificación del DS 176/06 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que norma las características que deben cumplir los sistemas de retención infantil en vehículos livianos, de modo de incorporar los distintos SRI que se harían exigibles al entrar en vigencia la obligación de uso de estos dispositivos. En segundo lugar, el objetivo de ese plazo era que la industria se pudiese preparar acreditando ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los distintos modelos de SRI comercializados. La siguiente tabla resume las modificaciones realizadas en la normativa.

Figura 9: Síntesis de modificaciones al marco normativo (leyes)

Norma modificada	2005	2016
Ley	20.068	20.904
Traslado en asiento trasero	Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros	Se prohíbe el traslado de menores de doce años en los asientos delanteros.
Uso SRI	Establece el uso obligatorio de sillas para niños menores de cuatro años que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos.	Los conductores son responsables del uso obligatorio de sistema de retención infantil para niños de hasta 8 años inclusive, o estatura de 135 centímetros y 33 kilogramos de peso que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos

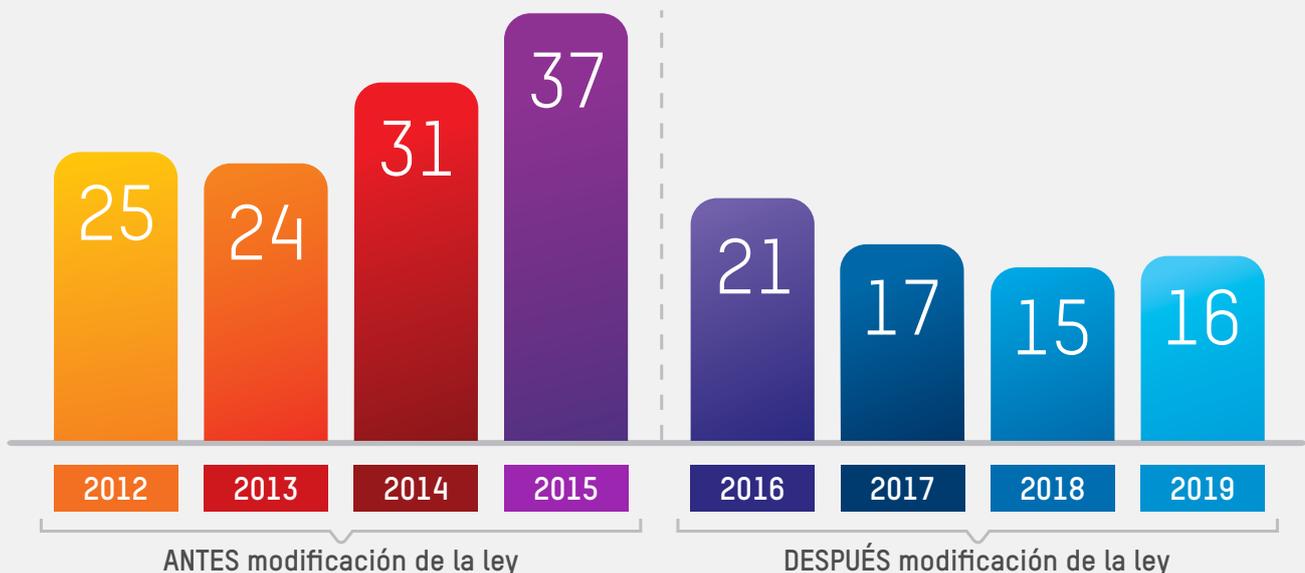
⁵ Esto significa que deben ser utilizados hasta un día antes de cumplir 9 años.

Figura 10: Síntesis de modificaciones al marco normativo (decretos)



En este contexto, la cantidad de niños y niñas víctimas fatales de siniestros como pasajeros de vehículos particulares se redujo a través de los años (Figura 6).

Figura 11: Niños hasta 11 años fallecidos como pasajeros de vehículos particulares



En 2016, Nazif-Muñoz publicó un estudio que examina la asociación entre la legislación de SRI y la lesión pediátrica grave en Chile, y concluye que la legislación por sí misma fue efectiva a corto plazo. Además, señala que para apoyar este tipo de reformas a largo plazo es necesario considerar otras medidas, tales como la aplicación policial, las campañas de información pública y la participación de profesionales de la salud pública en la educación de los padres sobre los beneficios del uso del SRI (Nazif-Muñoz et al., 2016).



Un marco normativo que ayude a salvar vidas establece los requisitos que deben cumplir los SRI.

Para esto debe basarse en la evidencia y ajustarse a los estándares internacionales. Además, es necesario generar vínculos de trabajo estratégico con los comercializadores de SRI, elaborar un protocolo de acreditación de los productos y sensibilizar a los legisladores sobre la importancia de fortalecer la Ley de Tránsito.

El proceso de acreditación de los SRI

4.2.1

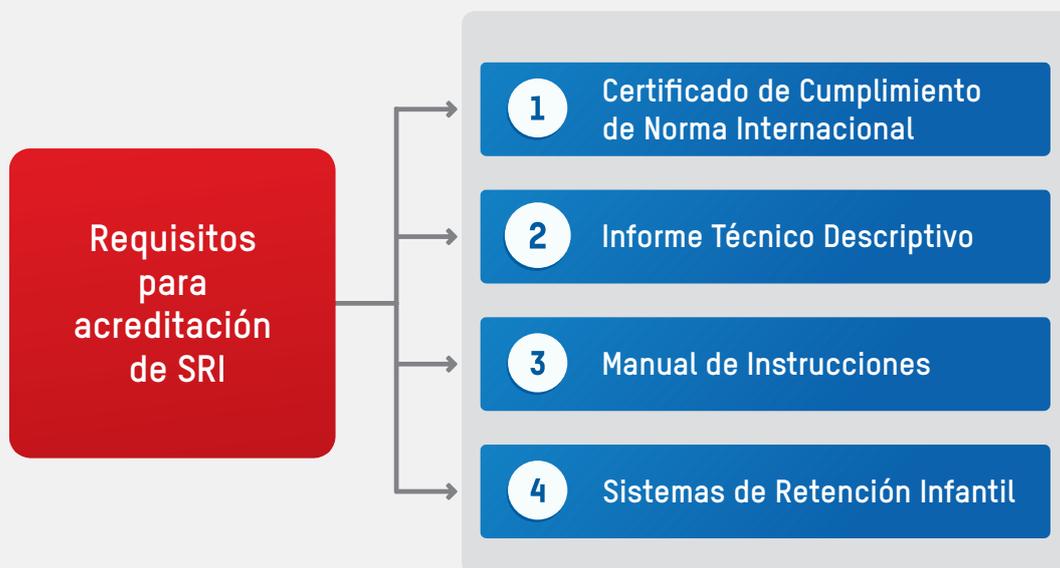
El Centro de Control y Verificación Vehicular del Ministerio de Transporte (3CV), como parte de la división de normas y operaciones del ministerio, fue protagonista de la generación de la normativa técnica para la acreditación de sillas para niños. Esta normativa mejoró el marco hasta entonces vigente, que definía los parámetros internacionales que debían reunir los SRI pero no reglamentaba el proceso de acreditación.



En primer lugar, se desarrolló la norma técnica para la certificación. Para esto, se organizaron las normas disponibles en relación con los aspectos técnicos de SRI y se corroboró que los criterios allí establecidos respondieran a los criterios internacionales vigentes. En el caso de Chile, debido a que la totalidad de las sillas que se venden en el mercado son importadas, la normativa propuesta debe responder a las normas de seguridad y además debe ser puesta a consideración de la OMC en consulta pública internacional.

En segundo lugar, se elaboró el esquema de certificación. Este esquema estableció como requisito para la comercialización de SRI, la presentación de una silla para niños acompañada de los informes técnicos obtenidos en la zona de origen que demuestren documentalmente el cumplimiento de los estándares definidos en el Decreto 176/2014 y la Resolución 3331/2014. En este sentido, es importante señalar que, hasta el momento, en Chile no hay laboratorios que testeen la calidad de las sillas. Lo que se verifica entonces es la correspondencia de la muestra física con el manual de usuario y de las especificaciones técnicas con aquellas que están certificadas internacionalmente.

Figura 12: Esquema proceso de acreditación



Certificado de Cumplimiento de Norma Internacional



Requiere la presentación del certificado original o copia autenticada, extendido por entidades de certificación habilitadas o un informe técnico favorable, evacuado por un laboratorio de ensayo acreditado ISO 17025:2005. Además, los laboratorios de ensayo y calibración deben cumplir los requisitos generales de competencia para la norma CFR 49 571.213.

Informe Técnico Descriptivo;



Este informe debe incluir:

- Descripción general del sistema o asiento de seguridad para niños, con fotografías y diagramas de referencia: tamaño del ocupante (peso, talla, edad, etc.), normativa internacional que cumple y Orientaciones de instalación.
- Planos en formato A4, con sus vistas principales (6 vistas como mínimo), donde se establezcan los detalles de diseño del sistema o asiento de seguridad para niños: cotas e identificación.
- Características constructivas y funcionales del sistema o asiento de seguridad para niños. Entre las constructivas se requiere especificar tipo de instalación, tipo de correas o arnés, protecciones para el bebé, cuenta con apoyacabeza, toldo, base, asa o manilla, etc. Entre las características funcionales es necesario incluir orientación de instalación, asientos en los cuales se debe instalar, etc.
- Fichas de Especificaciones Técnicas del sistema o asiento de seguridad para niños: peso, dimensiones, norma que cumple, edad de uso, etc.
- Descripción y características de los materiales utilizados en la construcción del sistema o asiento de seguridad para niños.
- Descripción técnica de cumplimiento de cada uno de los requisitos establecidos en el artículo 1º, numerales 1. al 8., del Decreto N° 176/2006, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Manual de instrucciones



Debe contener instrucciones claras en español y cumplir el punto 7 del artículo 1° del Decreto N°176/2006. Este punto establece que el manual debe incluir, al menos, la siguiente información:

- Rango de peso para los cuales el sistema o asiento de seguridad está previsto.
- Método de instalación ilustrado mediante fotografías y/o dibujos.
- Recomendación acerca de que los elementos rígidos y partes plásticas del sistema o asiento de seguridad deben colocarse e instalarse de modo que, en el uso cotidiano del vehículo, no puedan quedar atrapadas por un asiento movable o las puertas del vehículo.
- Para sistemas o asientos de seguridad que puedan orientarse mirando hacia atrás, un aviso en el que se advierta del peligro de colocarlos en asientos del vehículo provistos con bolsas de aire (Airbag) frontales, advirtiendo sobre el riesgo de daños que dicha orientación conlleva.
- Si el sistema está diseñado para utilizarse con un cinturón de seguridad para adultos, una recomendación del tipo de cinturón más conveniente.
- Para asientos de seguridad diseñados para orientarse tanto mirando hacia atrás o adelante, una advertencia en sentido de no utilizarlo orientada hacia adelante si el peso del niño no alcanza un límite dado o hasta que se superen algunos criterios de talla.
- Una explicación sobre el funcionamiento de las hebillas y otros elementos de ajuste.
- Recomendaciones respecto a que las correas que fijan el asiento de seguridad al vehículo deben estar tensas, que las correas que sujetan el niño a su asiento deben estar ajustadas a su cuerpo y que las correas no deben estar torcidas.
- Destacar la importancia de asegurarse que las correas de cintura se lleven en posición baja, a fin de que la pelvis esté firmemente sujeta.
- Una recomendación en el sentido que el sistema o asiento de seguridad se cambie cuando haya sido sometido a tensiones violentas en un accidente.
- Instrucciones de limpieza.
- Una advertencia general al usuario sobre el peligro de realizar en el sistema o asiento de seguridad cualquier alteración o añadido y sobre el peligro de no seguir estrictamente las instrucciones de instalación establecidas por el fabricante.
- Una recomendación en el sentido que los niños no deben permanecer en su sistema o asiento de seguridad sin la debida vigilancia.



SRI por acreditar



Debe presentarse un ejemplar del sistema de retención infantil a acreditar con todos sus accesorios.

Por otra parte, el acceso a la información es fundamental para promover una comunidad de compradores responsables. A fin de que los usuarios puedan verificar la acreditación de las sillas, el Ministerio definió la utilización de un sticker amarillo con el código de acreditación asignado por el 3CV a través del cual se puede acceder a dicha información. Según la norma, la etiqueta se debe adosar a la estructura del Sistema de Retención Infantil, es de color amarillo con letras negras y mide 9,5 centímetros de alto por 7,5 centímetros de ancho. Además, CONASET y FGR realizaron un gran esfuerzo de difusión constante, no solo con los usuarios, también con funcionarios públicos, vendedores, etc.

La opinión de los expertos



Para nosotros una silla no es elemento aislado, es un componente de seguridad en los vehículos. La búsqueda de la seguridad de las personas y del medio ambiente ha sido muy fuerte en Chile.

Alfonso Cádiz, Secretario Técnico del Centro de Certificación y Control Vehicular del Ministerio de Transporte



Figura 13: Etiqueta de certificación chilena y composición del código de acreditación



COMPOSICIÓN DEL CÓDIGO DE ACREDITACIÓN

3CV: Centro de Control de Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

ASN: Acreditación de SRI

XX: Marca del Fabricante del SRI

XXX: Nombre del modelo del SRI

2015: Año de Acreditación

000: Número correlativo de acreditación

Fuente: CONASET

La fiscalización de las normas

4.2.2

El fortalecimiento de la fiscalización requiere sensibilizar, capacitar e involucrar a las principales autoridades a cargo de esta tarea para que se transformen en líderes innovadores de la seguridad vial infantil. Además de la actualización de la normativa, también de acuerdo con la literatura internacional, el Plan Nacional de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes incluyó entre sus medidas la fiscalización del uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI). En el caso de Chile, esta tarea representó un enorme desafío ya que el control y la fiscalización del tránsito en rutas, carreteras y caminos en todo el territorio nacional recae principalmente sobre Carabineros, cuya característica es ser una policía multifuncional. Por lo tanto, fue necesario sensibilizar, capacitar e involucrar a las principales autoridades para que se transformaran en líderes innovadores en relación con esta causa.



El fortalecimiento de la fiscalización requiere sensibilizar, capacitar e involucrar a las principales autoridades a cargo de esta tarea para que se transformen en líderes innovadores de la seguridad vial infantil.

La
opinión
de los
expertos



Las normas son fundamentales. Aunque la educación es muy importante, tiene que ir acompañada del pilar del control y la fiscalización para conseguir cambiar hábitos en las personas.

Gabriela Rosende, ex Secretaria Ejecutiva de CONASET



Las primeras medidas consistieron en elaborar un protocolo de fiscalización en conjunto a Carabineros y capacitar a los fiscalizadores del Programa Nacional de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sobre el correcto uso de los SRI, para luego aumentar la fiscalización del uso de cinturón y SRI (CONASET, 2017b). Inicialmente, estas capacitaciones fueron lideradas por la Fundación Gonzalo Rodríguez y el Automóvil Club de Chile y coordinadas por CONASET. Luego, Carabineros se encargó de extenderlas al resto del país, a través de instructivos y encuentros presenciales por parte de CONASET a través de las Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito.



Además de pensar y analizar las normas desde el punto de vista jurídico, es necesario considerar el punto de vista práctico para que la policía contribuya a llevar a los hechos la letra de la legislación.

Cnel. José Luis Ojeda, Carabineros de Chile



Figura 14: Fortalecimiento de la fiscalización del cumplimiento de la ley y sanciones

	2015	2017
Requisito ley	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de SRI obligatorio hasta los 4 años. • Asiento trasero obligatorio hasta los 8 años de edad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de SRI obligatorio hasta los 9 años. • Asiento trasero obligatorio hasta los 12 años de edad.
Infracciones cursadas por no uso de SRI	4.232	8.575
Infracciones cursadas por menores viajando en asiento delantero	441	1.927



Fue muy importante el trabajo realizado en las regiones. Junto con FGR y con ISA Intervial nos enfocamos en la formación de las personas responsables de los puntos de chequeo en las regiones con el objetivo de multiplicar e instalar capacidad.

Luis Alberto Stiven Hurtado,
ex Secretario Ejecutivo de CONASET



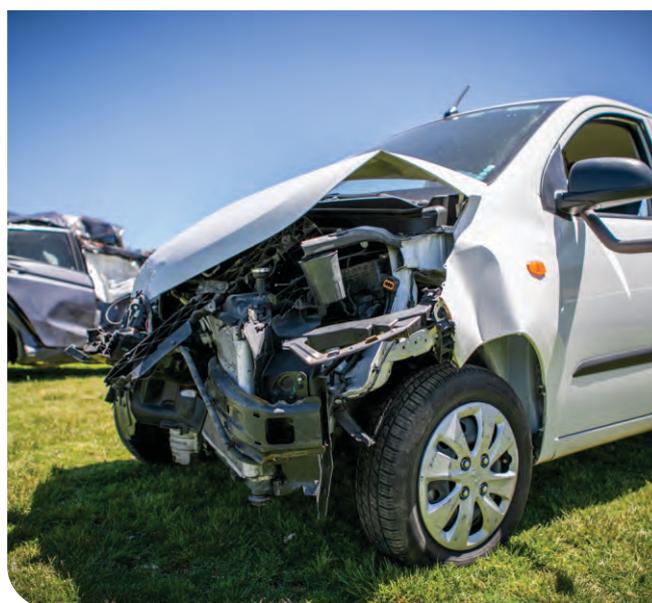
Educación y el desarrollo de capacidades institucionales

4.3

En Chile, hacia el año 2012, la seguridad vial no estaba presente como una preocupación entre los ciudadanos y ciudadanas, a pesar de las cifras de fallecidos y lesionados. La situación era aún más compleja cuando se hablaba de seguridad vial infantil. Si bien la ley establecía el uso de sistemas de retención en niños y niñas hasta los 4 años y la prohibición de trasladarlos en el asiento delantero hasta los 8 años, había un alto desconocimiento de los riesgos asociados a las conductas inseguras.



Por esto, dentro del equipo de CONASET se hizo perentorio conocer en mayor profundidad estos dispositivos de seguridad, con el objetivo de establecer los cambios normativos necesarios y estar en condiciones de sensibilizar y concientizar a la ciudadanía a partir de información científica y experiencias concretas y exitosas. El puntapié inicial para este proceso de formación y capacitación fueron dos acciones que se llevaron a cabo en octubre de 2012 y que sirvieron para generar un fructífero vínculo de trabajo con la Fundación Gonzalo Rodríguez.



Las distintas instancias de capacitación destinadas a profesionales de CONASET y a integrantes de diferentes instituciones relacionadas con la seguridad vial infantil en Chile, como Carabineros, Bomberos y la Sociedad Chilena de Pediatría, entre otros, fueron un punto saliente de esta política. Estas actividades se multiplicaron a lo largo de los años, lo cual permitió desarrollar expertos en la instalación de SRI en todo el país. En este sentido, fue clave el papel desempeñado por la Fundación Gonzalo Rodríguez y el Automóvil Club de Chile, con apoyo de CONASET, que se encargaron de impulsar esta iniciativa y concientizar a referentes, tanto del sector público como privado, de la importancia de instalar los SRI correctamente.

La opinión de los expertos



Los proveedores de salud que participamos en rescate, tratamiento y rehabilitación, tenemos un compromiso ineludible de participar en prevención. Porque vemos el dolor, el sufrimiento y los daños de los niños cuando no usan SRI y podemos ser un fuerte aliado en este tema a nivel país. Los diferentes países de Latinoamérica también pueden encontrar un fuerte aliado en Salud para promover la seguridad vial de los niños y las niñas.

Dr. Sergio Rendich



A su vez, este desarrollo de conocimiento se trasladó luego a la ciudadanía a través de los “Puntos de Chequeo”, espacio donde técnicos certificados por la Fundación Gonzalo Rodríguez asesoraban gratuitamente a las familias y verificaban si los SRI estaban instalados correctamente.

En primer lugar, se realizó en la ciudad de Santiago de Chile la actividad “Punto de Control de Sistemas de Retención Infantil”, en la que técnicos de la FGR, capacitados internacionalmente por Safe Kids Worldwide, asesoraron a los adultos responsables del traslado de niños en vehículos particulares sobre la correcta instalación de los diferentes tipos de SRI y les brindaron consejos para que los niños viajaran de forma segura. Esta primera actividad fue resultado de la colaboración entre la Federación Internacional de Automóvil, FIA IV Región, la FGR, el Automóvil Club de Chile (ACCHI) y la CONASET.

La segunda acción fue un evento de capacitación a las autoridades y oficiales del Cuerpo de Tránsito de Carabineros. De la misma participaron 30 fiscalizadores, que se comprometieron a promover y difundir el correcto uso de los SRI en base a la información científica recibida. Esta charla estuvo a cargo de la FGR y el ACCHI y fue coordinada institucionalmente por CONASET.

La opinión de los expertos



A partir de las capacitaciones realizadas por CONASET, Automóvil Club de Chile y la Fundación Gonzalo Rodríguez, Carabineros realizó capacitaciones a nivel nacional. Todas estas acciones permitieron generar un criterio uniforme respecto a la fiscalización de los SRI en nuestros 44 cuarteles de carreteras distribuidos a lo largo de todo el país.

Cnel. José Luis Ojeda, Carabineros



En noviembre de 2012, CONASET participó del primer “Curso de Seguridad del Niño Pasajero para América Latina y el Caribe”, organizado por la FGR en Montevideo. El curso formaba parte del acuerdo de trabajo “Niño Seguro Uruguay” entre la FGR y Safe Kids Worldwide (SKW) y pretendía replicar los conceptos básicos del Programa “Certificación Nacional de Niño Pasajero Seguro”, que Safe Kids USA llevaba adelante en ese país.

Esta era la primera vez que el curso se dictaba fuera de Estados Unidos y en idioma español (con traducción al portugués). La culminación del mismo significaba para sus participantes una certificación como Técnico en Seguridad del Niño Pasajero (TSNP). El curso fue dirigido por instructores y técnicos de la FGR, certificados por Safe Kids Worldwide y la NTHSA de Estados Unidos. En ese contexto, CONASET designó a la profesional Claudia Morales, ingeniera civil industrial, como su representante, con el fin de conocer en profundidad la normativa asociada, los aspectos de educación y concientización requeridos y la importancia y modo de utilización adecuado de los sistemas de retención infantil. Esto permitiría hacer frente de mejor manera y con los conocimientos necesarios al cambio normativo y cultural que requería Chile para poder reducir el impacto por siniestros de tránsito, en vidas y lesionados infantiles que viajaban como pasajeros en vehículos motorizados.

Este fue el primer hito de un extenso proceso de trabajo conjunto entre la Fundación Gonzalo Rodríguez y CONASET para la formación de los profesionales de CONASET a nivel nacional y otros actores de organismos públicos, privados y sociedad civil interesados en apoyar la tarea de educar a la población en el traslado seguro de niños y niñas en Chile.

La opinión de los expertos



En Chile prácticamente no existía ninguna persona capacitada desde el punto de vista del que capacita la Fundación Gonzalo Rodríguez, para poder hacer revisión o instalación de una silla de niños. Cuando comenzamos a conversar con las autoridades, les comentamos de la importancia de contar con capacitaciones y que los mejores especialistas de Latinoamérica eran de la Fundación. La Fundación era cercana, tenía un plan de trabajo en español y tenía una destacada labor a nivel regional y mundial.

Alberto Escobar, Gerente de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club de Chile



La siguiente acción se desarrolló en abril de 2014, con la realización del primer Curso de Formación en Seguridad del Niño Pasajero en Santiago de Chile, con 18 participantes pertenecientes a diferentes instituciones relacionadas a la seguridad vial infantil y profesionales de CONASET. Esta capacitación se replicó en los siguientes años en Santiago de Chile y permitió formar a 75 técnicos, de los cuales 34 de ellos son parte del equipo del Ministerio de Transporte y de CONASET, tanto a nivel central como regional, lo que ha permitido disponer de un técnico en seguridad del niño pasajero en cada una de las regiones del país. Cabe señalar que los profesionales que han liderado este proceso en las diferentes etapas y líneas de trabajo (cambio normativo, proceso de acreditación de los sistemas de retención infantil y educación a la ciudadanía) fueron formados como Técnicos en Seguridad del Niño Pasajero en este programa en los diferentes años en que se dictaron cursos en Santiago de Chile.

En agosto de 2015, esta experiencia se replicó nuevamente y se certificaron 15 nuevos formadores. En el 2016, con el objetivo de potenciar el trabajo que se venía realizando por parte de CONASET en terreno, educando a otros organismos técnicos y a la ciudadanía en el tema de los sistemas de retención infantil, como también liderar el trabajo en el cambio de visión de la seguridad del niño pasajero en Chile, la profesional Marcela Espinosa L., Terapeuta Ocupacional, fue enviada a Chicago, Estados Unidos, a realizar el curso del Programa National Child Passenger Safety Certification de Safe Kids Worldwide (CPS) y actualmente lidera el Programa "Revisa Tu Silla" de CONASET de forma presencial y on line.



La opinión de los expertos



Lo que a nosotros nos parece un gran caso de éxito es cómo hemos podido, en alianza con la Fundación Gonzalo Rodríguez, CONASET e ISA Intervial, desarrollar conocimiento para la correcta instalación de los Sistemas de Retención Infantil. Porque la ley me puede obligar a tenerlos, pero si yo lo instalo mal finalmente es más peligroso: se transforma en un proyectil dentro del mismo auto y pierde todo el sentido. En esa línea, fomentamos cursos de capacitación para desarrollar expertos en la instalación de Sistemas de Retención Infantil en Santiago y otras regiones.

Carlos Kutscher, Subgerente de Estrategia y Asuntos Corporativos de ISA Intervial



En diciembre de 2018, se retomó el trabajo de formación de nuevos técnicos en Chile con apoyo de la FGR. Al igual que en las ediciones anteriores, el curso fue dictado por instructores certificados por Safe Kids Worldwide de Estados Unidos y Uruguay, y contó con la participación de 11 personas. Al año siguiente, se repitió en dos oportunidades más. La primera en abril y contó con la participación de 17 personas. La segunda fue en

julio y se formó a 13 técnicos, los cuales se sumaron a las actividades de capacitación en terreno, dirigidas a las familias que asisten a los puntos de asesoría.

Estas actividades de formación se desarrollaron en una alianza estratégica entre el sector público y el privado, contando con el apoyo de instituciones como Fundación MAPFRE y la Empresa Concesionaria ISA INTERVIAL.

Entre las instituciones que han formado personas de sus instituciones como Técnicos en Seguridad del Niño Pasajero se encuentran:

- Bomberos de Chile
- Carabineros de Chile
- Servicio de Atención Médico de Urgencias (SAMU)
- Ministerio de Salud
- Agrupaciones de víctimas de siniestros de tránsito
- Cruz Roja Chilena
- Institutos de Rehabilitación (público y privado)
- Importadores de SRI
- Plantas de revisión técnica
- Fundaciones relacionadas con la Seguridad Vial



Es necesario desarrollar expertos en la instalación de SRI.

Las capacitaciones lideradas por la Fundación Gonzalo Rodríguez y el Automóvil Club de Chile fueron claves para concientizar a profesionales y técnicos del sector público y privado de la importancia de la política de fortalecimiento y para desarrollar expertos en la instalación de SRI en todo el país.

Campañas de comunicación y marketing social

4.4

Una línea de trabajo importante de CONASET para facilitar a la ciudadanía la comprensión del cambio legal y normativo y sensibilizar sobre su importancia fue iniciar una campaña permanente a través de los medios de comunicación, redes sociales y con actividades en terreno, con la premisa de brindar información certera y generar un cambio cultural respecto al uso de los Sistemas de Retención Infantil.

La opinión de los expertos



En nuestro país, una de las primeras causas de muerte externa de niños entre 1 y 14 años son los siniestros de tránsito. Por eso es fundamental seguir con las campañas de concientización y educación para recalcar la importancia de que niños y niñas siempre viajen en sistemas de retención infantil, ya que constituye el sistema de protección más eficiente dentro de un automóvil. Es vital advertir a los padres y apoderados que nunca lleven a un niño en brazos en el auto y que es responsabilidad de todos velar por su cuidado y traslado en condiciones seguras.

Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones de Chile



En lo concerniente a la comunicación, una vez que se hizo pública la modificación de la ley el 16 de marzo de 2016, se realizó una difusión permanente, tanto en Santiago como en las demás regiones del país. A fin de contrarrestar las reticencias iniciales que mostraba la ciudadanía en relación con la nueva normativa, en los meses previos a su entrada en vigor se llevó a cabo una campaña educacional concientizadora en diversos medios destinada a padres y madres, cuyo mensaje estuvo enfocado en la seguridad de los niños y no en la posibilidad de recibir una multa. Allí se destacaba la importancia de trasladar a los niños pasajeros en SRI adecuados, se brindaban recomendaciones prácticas para instalarlos correctamente y se ofrecían datos estadísticos sobre el alto porcentaje de utilidad que tienen los SRI en caso de un siniestro.

La opinión de los expertos



En este tipo de políticas, donde la fiscalización es tan compleja, la pata de la comunicación es muchísimo más potente y tiene mucho más peso. Diría que no se trata solamente de comunicación en la televisión o del Estado diciéndote "esto es lo que tienes que hacer". Se trata de una comunicación de otro contenido, una comunicación en la que se involucran otros actores: la matrona, el médico, la sociedad. Distintos actores de la sociedad que "tocan" a los niños o a los padres en distintos momentos. Es, realmente, como una cultura que te inunda. Esto es lo que hay que lograr en la sociedad.

María Francisca Yañez,
ex Secretaria Ejecutiva de CONASET



LLÉVALOS
SIEMPRE

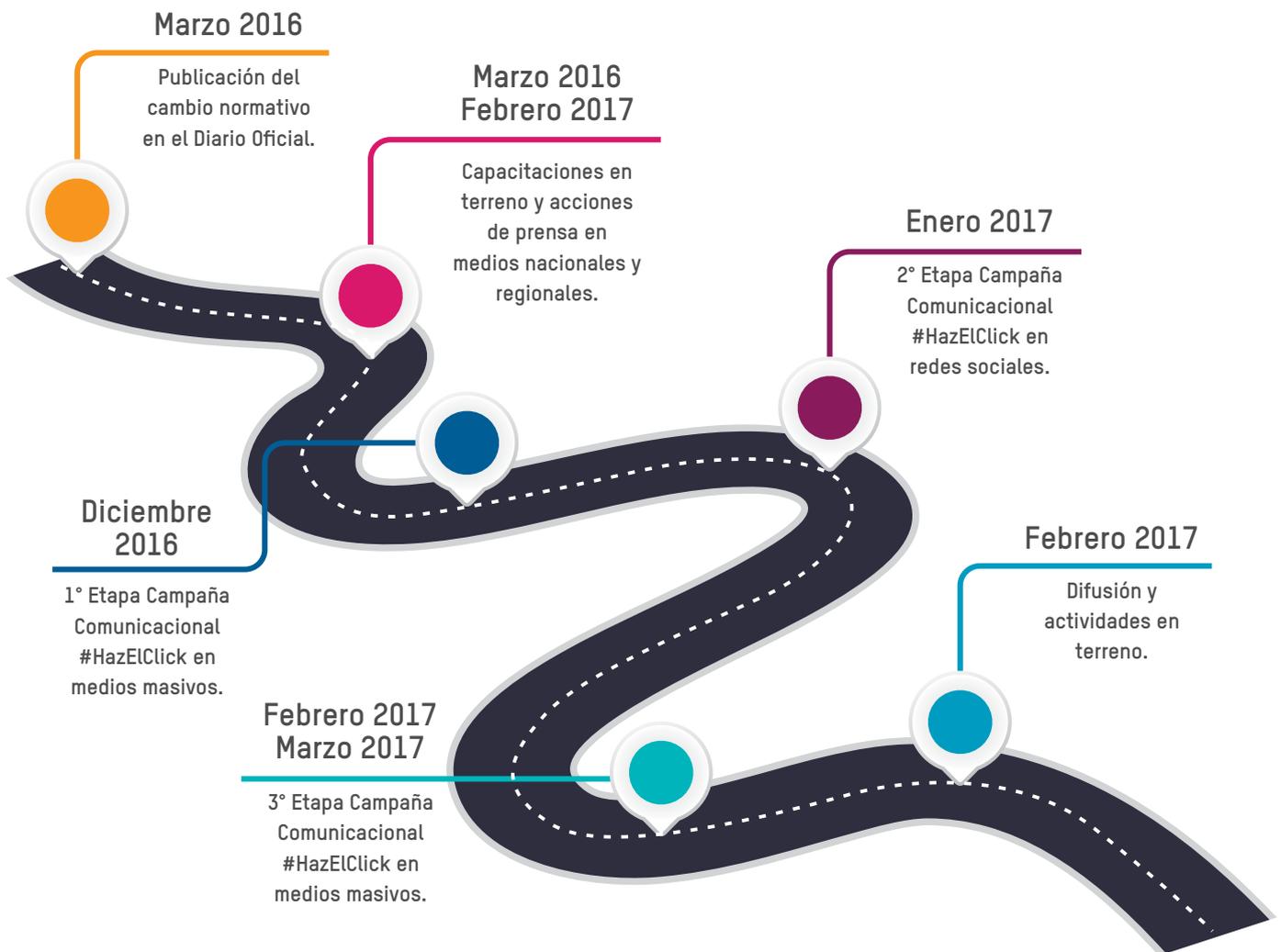
HASTA **9** AÑOS
EN SILLA

HASTA **12** AÑOS
ATRÁS CON CINTURÓN

Mi seguridad
ES TU RESPONSABILIDAD

HAZ EL
CLICK

Las principales actividades de prensa realizadas por CONASET durante el año 2016 e inicios del 2017, en conjunto con actores relevantes en la temática, fueron los siguientes:



La campaña comunicacional desarrollada por CONASET con el hashtag #HazElClick incluyó un spot de concientización, un spot radial y 6 cápsulas educativas que fueron difundidos a través de medios masivos, la prensa y redes sociales. El objetivo de esta campaña fue comenzar la difusión temprana de la entrada en vigor del uso de los SRI, que de acuerdo con lo establecido en la normativa sería un año después de su publicación, es decir, marzo de 2017.

La opinión de los expertos



Es muy importante, en las políticas públicas, armar una estrategia comunicacional que acompañe la implementación de esos cambios normativos. No podemos pretender que una nueva legislación sea bien aceptada por la ciudadanía, si no nos encargamos de la parte comunicacional que enseñe la importancia de esa ley: en este caso, se trató de una ley que buscaba salvar vidas.

Johanna Vollrath, Secretaria Ejecutiva de CONASET



Esta estrategia comunicacional se desarrolló en 3 etapas que se describen a continuación:

ETAPA

1

Se inició la campaña masiva el primer día del mes de diciembre de 2016 y tuvo una duración de 15 días. Se realizaron entrevistas radiales, participación en noticieros y se exhibió el spot de concientización en TV abierta a través del Consejo Nacional de Televisión.

ETAPA

2

Entre el 11 y el 22 de enero de 2017 se desarrolló la campaña en redes sociales con la difusión de infografías informativas, el spot de la campaña y las cápsulas educativas.

ETAPA

3

Comenzó el 27 de febrero y se desplegó hasta la entrada en vigencia del cambio en la ley. Se intensificó el trabajo de difusión en redes sociales y se volvió a exhibir el spot de concientización en televisión abierta a través del Consejo Nacional de Televisión, entre los días 13 y 19 de marzo de 2017. Paralelamente, se desarrolló la campaña en el canal de YouTube "Conaset Gob": <https://www.youtube.com/watch?v=YbLJmJSRp6U>

En la página web institucional, CONASET desarrolló una sección especial para entregar información sobre la nueva ley y recomendaciones sobre la correcta instalación de los SRI a la ciudadanía y se convirtió en un canal muy importante de comunicación y de educación.⁶

Especialmente en las semanas posteriores a la implementación de la normativa, las personas realizaban sus consultas a través de las plataformas digitales y redes sociales de la CONASET. Dado que las dudas se multiplicaban y la ciudadanía mostraba una notable falta de información, se diseñó un set de preguntas frecuentes, el cual se robustecía diariamente con nueva información. Estas acciones resultaron fundamentales para lograr el cumplimiento de la ley, pero sobre todo para generar un interés genuino en la ciudadanía e impulsar un cambio cultural en lo que respecta a la seguridad vial infantil.



⁶ <http://www.conaset.cl/sillas-infantiles/>

Asimismo, en esta sección se incorporó una “pesa virtual” que permitió que aquellos padres y madres que ingresaran a la página⁷ pudieran saber qué tipo de SRI era el adecuado para el peso, talla y edad de sus hijos, lo que permitió guiarlos en la elección de estos dispositivos:

Pesa Virtual de Seguridad Infantil

Tu seguridad ES TU RESPONSABILIDAD.

¿Cuál es el sistema de retención infantil apropiado para tu hijo/a?

Ingresa los datos del niño/a y sabrás cuál es la silla adecuada.
El resultado es una recomendación complementaria a la ley para el traslado seguro de niños.

Edad	<input type="text"/>	▼	Años
Altura	<input type="text"/>		cm
Peso	<input type="text"/>		kg

Mayor información sobre la nueva ley de transporte seguro de niños y niñas:
<http://www.conaset.cl/sillas-infantiles/>

Paralelamente, cada región, a través de los encargados regionales de CONASET, realizó actividades comunicacionales para difundir los cambios normativos en los diferentes territorios. También colaboraron en la difusión en las redes sociales regionales de los materiales educativos y contenidos de la campaña.

Esta estrategia en las comunicaciones tuvo un resultado muy exitoso, que fue registrado a través del conteo de visitas realizadas a la página web y redes sociales de CONASET. Cabe señalar, que desde el 1° de diciembre 2016 hasta el 20 de marzo 2017 hubo 2.171.500 visitas a la página web. Durante el máximo peak de la campaña, se registraron 239.636 visitas diarias en el sitio web www.conaset.cl, cuando el promedio de visitas en un día sin campaña oscila entre 10 mil y 30 mil. De la misma manera -y a modo de ejemplo- en la cuenta de Facebook de CONASET un post realizado el 6 de diciembre de 2016 alcanzó a 1.442.452 personas, fue compartido 6.734 veces y tuvo 917 comentarios.

La opinión de los expertos



Lo que hicimos fue sensibilizar a la opinión pública, a las autoridades, a los legisladores, a las autoridades que ejecutan la legislación y, en general, a todo el mundo que estaba generando una especie de pantalla. En política pública es muy sencillo decirle que no a una institución o a una persona, pero es muy difícil decirle que no a veinte o veinticinco instituciones. Además trajimos una información muy sólida que era incontestable. No fue una sola política la que hicimos, sino que fueron varios botones que fuimos pulsando en la sinfonía para ir logrando esto.

Alberto Escobar, Gerente de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club de Chile



⁷ <http://www.conaset.cl/pesa-virtual-sri/>

Todos los medios digitales de comunicación con los que cuenta CONASET fueron -y siguen siendo- un canal muy importante para la difusión y educación de la ciudadanía. Sin embargo, también fue clave la participación y colaboración de diversos organismos públicos, empresas del sector privado, como por ejemplo las Importadoras de Sistemas de Retención Infantil, e instituciones que realizaron campañas para informar sobre la nueva normativa y promover el transporte seguro de niñas y niños. Cabe mencionar a algunos:

- Ministerio de Desarrollo Social: Subsecretaría de la Niñez - Programa Chile Crece Contigo
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Salud
- Servicio Nacional del Consumidor SERNAC
- Fundación Integra
- Automóvil Club de Chile
- Sociedad Chilena de Pediatría SOCHIPE
- Colegio Médico
- Carabineros de Chile
- Plantas de Revisión Técnica
- Parvured
- Empresas Concesionarias de autopistas: Empresa Concesionaria ISA INTERVIAL y Abertis.
- Mutuales de seguridad: Asociación Chilena de Seguridad y la Mutual de Seguridad.
- Movicenter
- Empresas Importadoras de Sistemas de retención Infantil
- Empresas de distribución y reventa

Estas acciones de difusión, iniciadas durante el año 2016, se han mantenido de manera permanente tanto en Santiago como en el resto de las regiones del país a través de las redes sociales de las Secretarías Regionales Ministeriales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las acciones de difusión realizadas por las Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito, teniendo de esta forma un alcance nacional con enfoque regional.



Las campañas de comunicación contribuyen a mejorar la aceptación de las intervenciones.

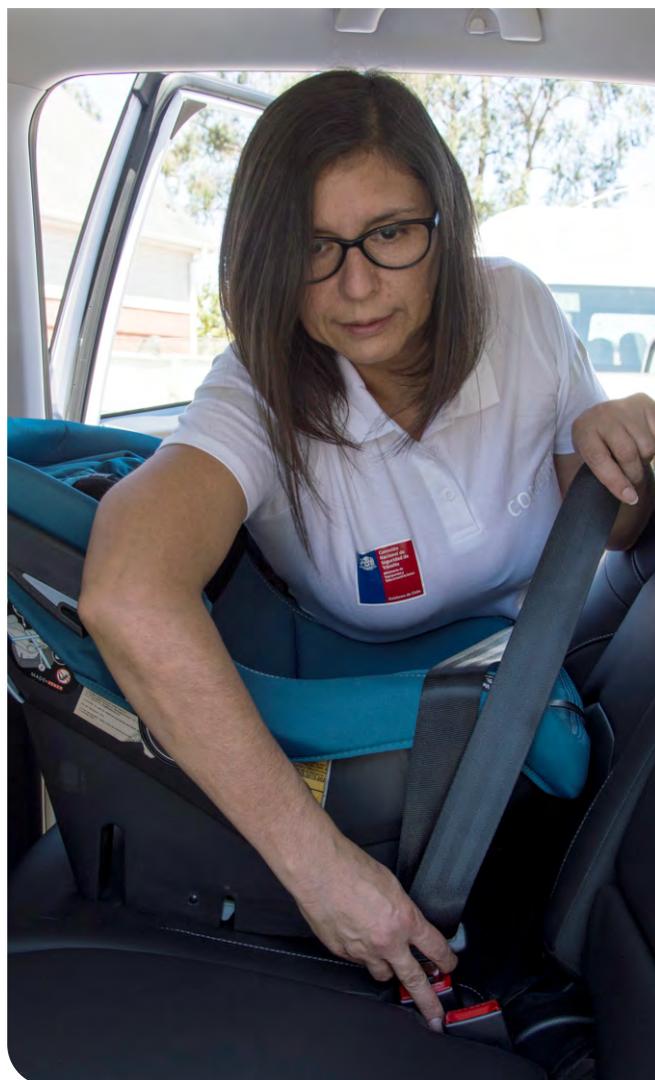
A fin de contrarrestar las reticencias iniciales que mostró la ciudadanía en relación a la nueva normativa, en los meses previos a su entrada en vigencia se llevó a cabo un Plan Estratégico Comunicacional con foco informativo, educacional y concientizador en diversos medios de comunicación destinada a padres y madres, cuyo mensaje estuvo enfocado en la seguridad de los niños y no en la posibilidad de recibir una multa. Se utilizaron múltiples canales y se realizaron diferentes acciones de manera sostenida.



Punto de asesoría y creación del programa “Revisa tu silla”

4.4.2

Como se ha dicho, uno de los ejes centrales en la planificación del trabajo que se desarrolló fue la educación de la ciudadanía y de los actores relevantes en esta temática. A partir de los cursos de formación en seguridad del Niño pasajero - realizados desde el año 2014 en adelante- CONASET comenzó un trabajo dedicado a las asesorías personalizadas y presenciales a padres y adultos responsables de los niños y niñas en los autos, así como también un trabajo permanente para realizar charlas educativas en escuelas, colegios, jardines infantiles, organismos fiscalizadores, trabajadores de salud y del área de educación. En los primeros años, las asesorías a padres no tuvieron la convocatoria esperada; había un desconocimiento muy profundo acerca de los SRI y de la importancia de viajar seguros en vehículos motorizados. No obstante, la tarea de educar a los padres a lo largo de todo el país no se abandonó jamás. Después del cambio en la ley en marzo de 2017, la ciudadanía comenzó a tener mayor interés en conocer más acerca de los SRI, impulsados, de alguna manera, por el temor a las multas asociadas a esta falta con la nueva ley.



La opinión de los expertos

Había mucha más incertidumbre y falta de información en este tema por parte de la ciudadanía de lo que esperábamos. Todo lo que hicimos despertó una necesidad de la gente por saber más sobre el traslado seguro de los niños.

**Johanna Vollrath,
Secretaria Ejecutiva de CONASET**

Esto abrió un campo de trabajo interesante y planteó el desafío de generar una instancia donde las personas pudieran acceder a revisar de manera gratuita sus SRI. Hasta el año 2018, CONASET no contaba dentro de su equipo con un número suficiente de técnicos que permitiera realizar actividades masivas o pensar en establecer puntos permanentes de revisión.

A partir de los cursos realizados en 2018 y 2019, donde un buen número de funcionarios y encargados regionales de CONASET pudieron tomar la capacitación, se logró contar con un número de profesionales suficiente para dar forma a una idea que en CONASET tenía hacía mucho tiempo pero que no había podido ser concretada. Así fue como en la celebración del Día del Niño, en agosto de 2019, cobró vida el Programa "Revisa Tu Silla". El objetivo del programa es realizar asesoría técnica en la correcta instalación de los SRI a adultos responsables del traslado de niños y niñas en vehículos motorizados a lo largo del territorio nacional.

La opinión de los expertos

Yo trabajo en el área de educación de CONASET. Realizando ejercicios en talleres con niños y niñas, pude ver cómo iban internalizando estas nociones de seguridad. Y, luego, comenzamos a ver que lo mismo pasaba con los papás en los puntos de chequeo: los vemos hacer preguntas más específicas, más difíciles de resolver, porque se han ido involucrando y aprendiendo más sobre el cuidado de sus hijos.

Claudia Morales,
Profesional de CONASET

Los interesados en recibir la asesoría deben inscribirse de manera gratuita a través de la página web de CONASET. Una vez inscritos, asisten al lugar donde se realiza la convocatoria con su auto y la silla de seguridad de su hijo/a para que el técnico certificado revise la instalación y enseñe a los padres a instalar correctamente el dispositivo de seguridad. La asesoría es personalizada y tiene una duración de 30 minutos por cada vehículo.

En el año 2019, se realizaron 18 puntos de asesoramiento entre Santiago y el resto de las regiones. Se destacó un punto masivo realizado en el Estadio Monumental de la Comuna de Macul, en Santiago de Chile, en el que se recibieron 180 inscripciones y se revisaron aproximadamente 90 SRI. Para esta ocasión participaron 25 técnicos formados a través de los cursos organizados por CONASET y FGR y, además, se realizó una feria de seguridad vial infantil. La misma contó con la participación de empresas importadoras de SRI, mutualidades, empresas concesionarias de autopistas, fundaciones y organizaciones sociales. En sus stands se podía encontrar materiales y actividades educativas, como por ejemplo una obra de teatro sobre seguridad vial para niños. Así, el



El Programa "Revisa Tu Silla" asesora a padres y madres en la correcta instalación de los SRI.

La asesoría, brindada por técnicos certificados, es personalizada y tiene una duración de 30 minutos por cada vehículo.

evento se convirtió en un espacio atractivo para educar a los niños, niñas y sus padres en seguridad vial infantil. Esta experiencia fue repetida en dos ocasiones en el mes de enero de 2020, en el contexto de las vacaciones de verano en Chile, en Santiago y en Valparaíso.

Box 7: La percepción de los usuarios

Durante el mes de octubre de 2020 se realizó una encuesta virtual a 73 usuarios y usuarias, de los cuales el 70% viajan con frecuencia con niños. Las personas encuestadas señalan que **participar en capacitaciones o recibir información sobre el uso adecuado de SRI y existencia de la ley** influyen en su decisión de usarlos. Luego de estos factores, también resultan favorables para la incorporación de SRI **el control de Carabineros sobre el cumplimiento de la ley y las campañas de comunicación.**

Además, indican que **las garantías sobre la seguridad de los SRI disponibles** en el mercado son muy importantes a la hora de decidir adquirirlos.

Programa "Revisa Tu Silla on line"

4.4.3

En el primer trimestre del año 2020 se realizaron 7 puntos de asesoría presenciales, pero debido a la situación de emergencia sanitaria desatada por la pandemia COVID-19, los puntos de asesoría programados para el resto del año debieron ser suspendidos.



En este contexto, y debido a la necesidad expresada por personas que tomaron contacto con CONASET para ser asesorados, la necesidad de continuar desarrollando actividades educativas en el contexto de pandemia y apoyados en la experiencia uruguaya, en la cual FGR impulsó una rápida adaptación de muchas actividades presenciales al entorno virtual, nació la idea de continuar el trabajo de manera remota para

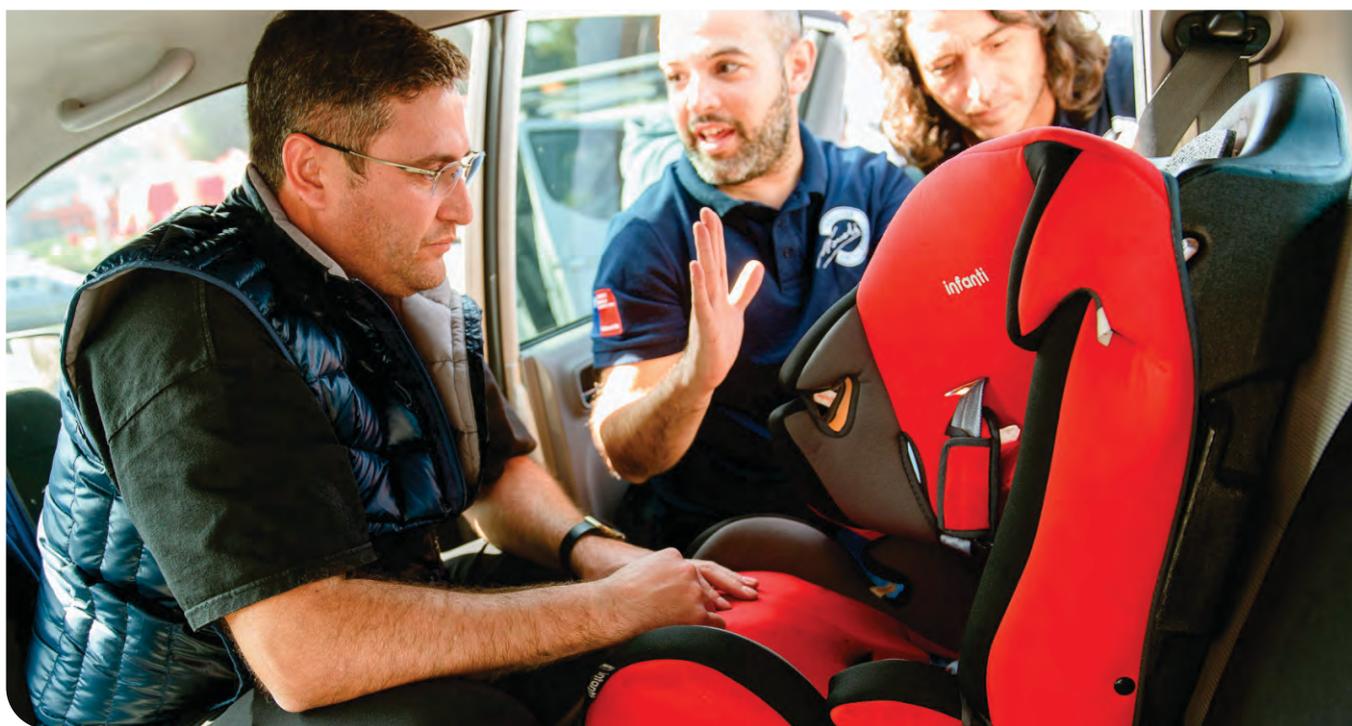


La adaptación del Programa Revisa tu silla a la modalidad en línea debido la situación sanitaria, ha sido una oportunidad y un desafío interesante para nuestro equipo. Hemos visto mucho interés en los padres que son asesorados y eso nos motiva cada día a mejorar e innovar.

Marcela Espinosa Leyton, encargada del programa Revisa tu Silla de CONASET

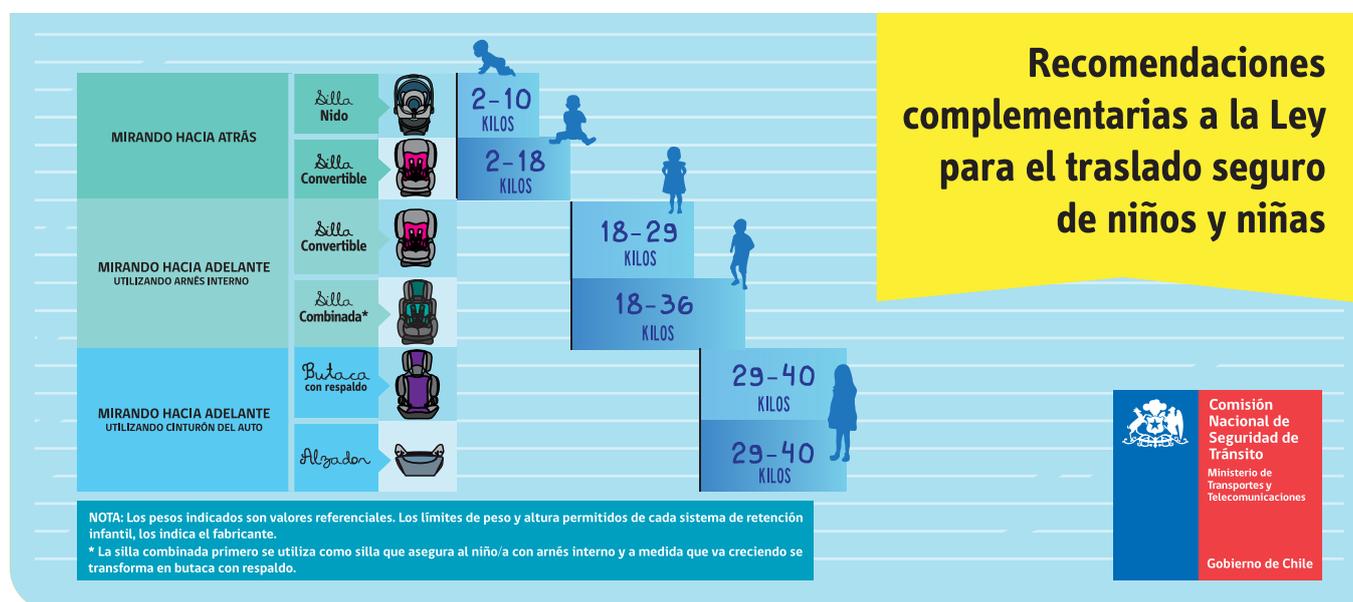


seguir educando a los padres en la correcta instalación de los SRI. Durante los meses en que en Chile se decretaron las medidas de confinamiento, se realizaron asesorías on line, las que fueron lideradas por la encargada del programa. La evaluación de esta medida ha sido positiva por parte de la ciudadanía y también por el equipo de CONASET, por lo que se decidió que esta modalidad seguirá desarrollándose dado que, por la geografía de Chile y la lejanía de los centros urbanos a lo largo del país, hay muchas personas que no pueden acceder de manera presencial a una asesoría técnica.





Una política integral debe contemplar el diseño y la tecnología vehicular, el control de leyes y normatividad, y la educación y el desarrollo de capacidades. En el caso de Chile, además de la sanción de la ley en marzo de 2017 que estableció la obligatoriedad del uso de SRI hasta los 9 años, se elaboró un protocolo de acreditación de SRI, se capacitó a decenas de profesionales y técnicos del sector público y privado en su correcto uso e instalación, se tejieron redes de colaboración y asesoría con expertos nacionales e internacionales en seguridad vial infantil, se desarrolló una extensa campaña comunicacional para concientizar a los adultos responsables de la importancia de trasladar a sus hijos en sillas de seguridad, acompañada siempre de la implementación de acciones educativas en terreno y directas con las ciudadanía.



La opinión de los expertos

A otros países les diría: nunca hay que pensar en chico, este proceso debe pensarse en grande.

Johanna Vollrath,
Secretaria Ejecutiva de CONASET

Además de los logros comentados, el mayor logro ha sido iniciar y sostener un proceso de cambio cultural en la ciudadanía, que actualmente muestra un mayor nivel de compromiso con la seguridad vial infantil. El cambio cultural fue el fruto de un trabajo continuo, basado en la evidencia y consciente de las perspectivas de los usuarios. En una primera instancia un conjunto importante de los adultos responsables de la seguridad de los niños pasajeros se mostró reticente a la iniciativa de fortalecimiento de SRI. No obstante, con el correr del tiempo y gracias a diversas campañas comunicacionales que apuntaron no sólo a transmitir información estadística y generar conciencia, sino también a informar y desarrollar conocimiento en la ciudadanía respecto a la correcta instalación de los SRI, se alcanzó un alto grado de asimilación por parte de los usuarios.



Mi principal recomendación para otro país, para otro gobierno o para otra institución, es estar muy convencido uno mismo. Además, buscar apoyo profesional: recurrir a la Fundación Gonzalo Rodríguez, o al Automóvil Club de Chile, o a distintas experiencias mundiales que existen. Es necesaria una cuota de conocimiento y una cuota de estrategia.

Alberto Escobar, Gerente de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club de Chile



Es tiempo de nuevos desafíos para alcanzar las metas de Visión Cero. En términos de seguridad vial infantil, esto significa que hacia 2030 no haya niños fallecidos ni lesionados graves en siniestros de tránsito en Chile. En ese camino, resultará importante reforzar el control y la fiscalización de la norma que obliga al uso de SRI homologados, concientizar a los jóvenes que están en el umbral de obtener su licencia de conductor y desarrollar políticas enfocadas en niños peatones y niños ciclistas.

Además, el contexto de la pandemia COVID-19 agrega nuevos retos a la seguridad vial que todavía resultan difíciles de dimensionar, como el significativo aumento del uso de medios de transporte particulares, tanto automóviles como motocicletas y bicicletas. Su efecto en los factores de riesgo de la seguridad vial de los niños pasajeros, así como en la fiscalización del cumplimiento de las normas vigentes deberá ser explorado en el futuro.



En primer lugar, es importante que estas normas estén amparadas en cuerpos legales, no que sean recomendaciones solamente. En segundo lugar, tiene que haber un involucramiento de otros actores relevantes de la sociedad civil: pueden ser ONGs, pueden ser familias que han sido afectadas, pueden ser organizaciones o actores de la vialidad. Por último, es importante que esta pata esté acompañada de motivación, de trabajo y de educación vial.

Gabriela Rosende, ex Secretaria Ejecutiva de CONASET



El éxito en estos grandes desafíos sólo se puede conseguir en colaboración y articulación con otros. Ni los operadores de carreteras de cualquier país solos, ni el Estado solo, ni las OSC solas. Esto requiere de un trabajo colaborativo, de aunar los esfuerzos y los conocimientos para que los resultados finalmente sean los que todos estamos buscando.

Carlos Kutscher, Subgerente de Estrategia y Asuntos Corporativos de ISA Intervial





Consideraciones finales

6

Alcanzar las metas de visión cero requiere multiplicar los esfuerzos para mejorar la seguridad vial infantil con el mejor uso de los recursos disponibles. Estos esfuerzos deben dirigirse a un conjunto de medidas que aborden los distintos factores de riesgo a los que está expuesta la infancia a través de la implementación de líneas de acción adecuadas para evitar los siniestros.

En la experiencia de Chile para el fortalecimiento del uso de SRI recorrida en este documento, se logró completar el diseño, la implementación y la evaluación de una política integral que contempló actividades en todas las dimensiones de un Sistema Seguro e involucró a los diferentes actores relevantes. Actores públicos de diferentes niveles y jurisdicciones, sector privado, ONGs locales y regionales, así como organismos internacionales, contribuyeron para un mismo objetivo: que los niños y niñas pasajeros de vehículos particulares sean trasladados en una silla adecuada para su peso y altura.

La opinión de los expertos



Para que las políticas públicas tengan resultados positivos es esencial incorporar a todos los actores involucrados y hacerlos partícipes del proceso, preparar técnicamente a los equipos que estarán a cargo de la elaboración e implementación de las medidas, y tomar decisiones en base a las evidencias estadísticas y recomendaciones internacionales sobre la materia. En este caso, el sistema de retención infantil ha demostrado ser una poderosa herramienta que salva vidas y es importante generar conciencia sobre la gran importancia de su uso.

Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones de Chile



En el trabajo colaborativo de estos actores, se identificaron 6 recomendaciones que aportan elementos relevantes a lo largo del proceso de fortalecimiento de uso de SRI. Estos aprendizajes o puntos de referencia pueden resultar de valor para aquellos países de América Latina que quieran emprender este camino.

El marco normativo y su vigilancia son el punto de partida.

Por eso, se recomienda impulsar la obligatoriedad y fiscalización de la norma para que el comportamiento establecido por la ley se vuelva un hábito de cada conductor que traslada niños.

Escuchar a todos los actores que tienen algo para aportar es fundamental.

Esto permite nutrir las intervenciones con múltiples voces, conocimientos y experiencias: organizaciones de la sociedad civil, referentes de la salud, expertos en seguridad vial infantil, productores/importadores de SRI, etcétera. Es importante involucrar a todos los stakeholders en el proceso, incluso a aquellos que se muestran en desacuerdo.

El conocimiento y el aprendizaje transforman a la población objetivo y también los responsables del diseño y la gestión de las políticas.

Es necesario realizar capacitaciones sobre seguridad del niño pasajero a los referentes del gobierno y de las instituciones claves vinculadas a la seguridad vial. Además, es importante considerar diferentes estrategias para maximizar el alcance, ya sea de forma presencial o virtual.

La comunicación debe ser transversal a todo el ciclo de vida de la política de fortalecimiento del uso de SRI.

Esto supone diseñar un plan comunicacional que acompañe desde la sensibilización y la concientización al proceso legislativo.

Para identificar éxitos y oportunidades de mejora se necesitan medidas objetivas y transparentes.

Se deben generar indicadores y datos estadísticos certeros y accesibles a la ciudadanía que permitan evaluar el resultado de la política implementada.

Saber adaptarse y sostener el compromiso con la seguridad vial infantil son dos premisas para el éxito de esta política en el largo plazo.

Por eso es importante no darse por vencidos ante las adversidades que puedan surgir, especialmente al comienzo del proceso.

Bibliografía



American Academy of Pediatrics (2018). Policy Statement—Child Passenger Safety. PEDIATRICS. Vol. 142, Number 5.

SERNAC y CONASET (2012). Sistemas o asientos para transportar niños en vehículos livianos: Verificación de cumplimiento de requisitos. Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile. Santiago de Chile. Recuperado el 15 de agosto de 2020 en https://www.sernac.cl/portal/619/articulos-3026_archivo_01.pdf

Chen S. et al. (2019). The global macroeconomic burden of road injuries: estimates and projections for 166 countries. *Lancet Planet Health*, 3, 390–98.

CONASET (2017a). Política Nacional de Seguridad de Tránsito. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Santiago de Chile.

CONASET (2017b). Plan de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes. CONASET. Primera Edición. Santiago de Chile, Abril 2017.

CONASET (2019a). Costo social de los siniestros de tránsito en Chile 2019. Recuperado el 15 de diciembre de 2020 en <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2020/11/Costos-accidentes-2019.pdf>

CONASET (2019b). Edades de los participantes. Recuperado el 11 de noviembre de 2020 en <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>

Ehiri, J., et al. (2012). Interventions for promoting booster seat use in four-to-eight-year olds travelling in motor vehicles. *Cochrane Injuries Group* (11).

Elvik, R., et al. (2008). *The handbook of road safety measures*, 2nd edition. Bingley, Emerald Group Publishing Towards zero: ambitious road safety targets and the Safe System approach. París, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.

Esandi, E. y Confalone, M. (2018). Guía teórica: la contextualización de intervenciones complejas. Convenio de Cooperación técnica GCBA - OPS.

Esandi, E. y Durán, A. (2018). Guía teórica: La evaluación en la investigación en implementación. Convenio de Cooperación técnica entre GCBA y OPS. GCABA



FIA (2009). Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Londres, FIA Foundation for the Automobile and Society.

Fundación Gonzalo Rodríguez (2010). Manual de Buenas Prácticas: Cómo abordar la seguridad de los niños como pasajeros de vehículos. Fundación Gonzalo Rodríguez. Montevideo, Uruguay.

Fundación Gonzalo Rodríguez (2020) News: Experts from different countries gather in Chile. Recuperado el 7 de agosto de 2020 de <https://www.gonzalorodriguez.org/en/article/experts-from-different-countries-gather-in-chile/>

ITF (2016), Zero Road and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD.

Ministerio de Desarrollo Social y Consejo Nacional de la Infancia (MDS). (2018). Plan de Acción Nacional de Niñez y Adolescencia 2018-2025. Primera edición, Santiago de Chile.

Morlachetti, A. (2013). Sistemas nacionales de protección integral de la infancia: fundamentos jurídicos y estado de aplicación en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Nazif-Muñoz et al. (2016). The impact of child restraint legislation on the incidence of severe paediatric injury in Chile. Recuperado el 23/07/2020 de <http://injuryprevention.bmj.com/>

OMS (2015) Ten strategies for keeping children safe on the road. Ginebra, Organización Mundial de la Salud.

OMS (2017a). Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Ginebra, Organización Mundial de la Salud.

OMS (2017b). Salud en Todas las Políticas. Del ámbito local al ámbito global. OPS, Washington, D.C.

OMS (2017c). Control de la velocidad. L'IV Com Sàrl, Villars-sous-Yens, Switzerland.

OMS (2018). Global status report on road safety 2018. Geneva, World Health Organization.

ONU (2018). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe. Naciones Unidas, Santiago de Chile.

OPS (2019). Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Organización Panamericana de la Salud. Washington, D.C.



Proctor E. et al. (2011) Outcomes for implementation research: conceptual distinctions, measurement challenges, and research agenda. *Adm Policy Ment Health Ment Health Serv Res.* 2011;38:65–76.

Stuven Hurtado, L. (2017). El Impacto de la nueva Ley de Sistemas de Retención Infantil en Chile. [Diapositiva de power point].

https://www.foroisevi.org/ar/data/presentaciones/Luis_Stuven-1.pdf

UNICEF (2006). Convención sobre los derechos del niño. UNICEF Comité Español.

Wijnen, W. y Stipdonk, H. (2016). Social costs of road crashes: An international analysis. *Accident Analysis and Prevention*, Volumen 94, pp. 97-106.



Sitios Web

CDC (1 de agosto de 2020). Child Passenger Safety.

https://www.cdc.gov/injury/features/child-passenger-safety/index.html?CDC_AA_refVal=https%3A%2F%2Fwww.cdc.gov%2Ffeatures%2Fpassengersafety%2Findex.html

CDC (3 de agosto de 2020) What Works: Strategies to Increase Car Seat and Booster Seat Use.

https://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/child_passenger_safety/strategies.html

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (s/f). Biblioteca Observatorio de Datos:

Estadísticas generales. Recuperado de <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>

GBD Results Tool (2020) <http://ghdx.healthdata.org/gbd-results-tool>

Visión Cero Challenge (10 de agosto de 2020). ¿Qué es Visión Cero?

<https://visionzerochallenge.org/vision-zero?locale=es>



Normativa

Ley 20068. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Santiago, Chile, 8 de noviembre de 2005.

Ley 20904. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Santiago, Chile, 29 de febrero de 2016.

Decreto 176. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Santiago, Chile, 24 de noviembre de 2006.

Decreto 155. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Santiago, Chile, 15 de mayo de 2014

Decreto 205. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Santiago, Chile, 26 de marzo de 2014.

Decreto 75. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Santiago, Chile, 8 de julio de 2016.



AAP	Academia Americana de Pediatría
ACCHI	Automóvil Club de Chile
ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial (Argentina)
CDC	Centers for Disease Control and Prevention (Centros para el Control y Prevención de Enfermedades) (EEUU)
CONASET	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Chile)
FGR	Fundación Gonzalo Rodríguez
FIA	Federación Internacional del Automóvil
FIA IV Región	Federación Internacional del Automóvil para Latinoamérica
FISEVI	Foro Internacional de Seguridad Vial
Fundación FIA	Fundación de la Federación Internacional del Automóvil
ITF	International Transport Forum (Foro Internacional del Transporte)
MDS	Ministerio de Desarrollo Social y Familia (Chile)
NTHSA	National Highway Traffic Safety Administration (Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras) (EEUU)
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONU	Organización de la Naciones Unidas
OPS	Organización Panamericana de la Salud
SERNAC	Servicio Nacional del Consumidor (Chile)
SPID	Sistema de Garantías de los Derechos de la Niñez
SRI	Sistema de Retención Infantil
UNICEF	Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia
SKW	Safe Kids Worldwide

Fundación FIA

Organización benéfica independiente registrada en el Reino Unido que apoya un programa internacional de actividades que promueven la seguridad vial, el medio ambiente y la movilidad sostenible, además de financiar la investigación sobre seguridad en los deportes de motor. Es uno de los socios financieros del Programa de Seguridad del Niño Pasajero para América Latina y el Caribe y del Foro Internacional de Seguridad Vial (FISEVI).

FIA IV Región

Es la organización de la Federación Internacional del Automóvil que agrupa a los Automóvil Club de Latinoamérica, donde tiene más de 520.000 asociados. Es un socio estratégico del Programa de Seguridad del Niño Pasajero para América Latina y el Caribe y del Foro Internacional de Seguridad Vial (FISEVI).

Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR)

Es una organización no gubernamental sin fines de lucro, fundada en Uruguay en el año 2000 en memoria del piloto uruguayo Gonzalo "Gonchi" Rodríguez (1971-1999). Su principal eje de trabajo es la seguridad vial y su misión eliminar los lesionados graves y muertos por siniestros de tránsito, promoviendo la movilidad segura y saludable en la región de Latinoamérica y el Caribe. Para lograrlo, colabora con gobiernos y otras instituciones en tres ejes complementarios: (i) creación y difusión de conocimiento relevante, (ii) promoción de regulación y políticas públicas y (iii) articulación de los esfuerzos de los múltiples actores preocupados por los mismos objetivos. Se encuentra también registrada en Estados Unidos, Inglaterra y Argentina.

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)

Es la institución de gobierno encargada de la seguridad vial en Chile. Fue creada en 1993 con el objetivo central de prevenir siniestros de tránsito y sus consecuencias, coordinando las labores en materia de seguridad vial de los siguientes diez ministerios: Interior y Seguridad Pública, Educación, Justicia y Derechos Humanos, Obras Públicas, Salud, Vivienda y Urbanismo, Transportes y Telecomunicaciones, Trabajo y Previsión Social, Secretaría General de Gobierno, Secretaría General de la Presidencia; además de Carabineros de Chile.

Automóvil Club de Chile (ACCHI)

Es una organización dedicada al fomento del automovilismo, la seguridad vial y el turismo con más de 90 años de experiencia. Es uno de los socios estratégicos para la concreción del “Programa de Seguridad del Niño Pasajero” en Chile y de los “Puntos de Chequeo de Sistemas de Retención Infantil”.

Carabineros de Chile

Es la policía que integra las Fuerzas de Orden y Seguridad en Chile. Una de sus funciones es el control y fiscalización del tránsito en rutas, carreteras y caminos, tanto urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional. Esta institución recaba y entrega los datos estadísticos de tránsito de todo el país, para la posterior elaboración a cargo de la CONASET.

Fundación MAPFRE

Es una fundación global promovida por el grupo asegurador español MAPFRE, cuyo objetivo es contribuir a la realización de finalidades de interés general para la sociedad. Articula sus actividades en cinco áreas: Acción Social, Cultura, Promoción de la Salud, Prevención y Seguridad Vial y Seguro y Previsión Social. Es uno de los socios financieros del “Programa de Seguridad de Niño Pasajero para América Latina y el Caribe”.

Safe Kids Worldwide (SKW)

Es una organización global sin fines de lucro que trabaja para prevenir las lesiones infantiles a través de la investigación, la divulgación comunitaria, la defensa legislativa y las campañas de sensibilización de los medios. Actualmente, es el organismo certificador del “Programa de Formación Nacional de Seguridad del Niño Pasajero”, en Estados Unidos y del “Programa de Certificación de Seguridad de Niño Pasajero para América Latina y el Caribe”.

2012

Acuerdo de trabajo entre FGR y FIA IV Región.

- Objetivo: generar un aporte para el cambio cultural en el uso de los SRI en América Latina, a través de la realización de talleres de trabajo sobre Seguridad del Niño Pasajero y Puntos de Chequeo para los SRI.
- Eligen a Chile como primer país para la implementación: convocan al Automóvil Club de Chile (ACCHI) para llevar adelante las primeras acciones:
 - Capacitación a Carabineros
 - Punto de Chequeo de SRI

Curso de Seguridad del Niño Pasajero para América Latina y el Caribe (Montevideo, noviembre 2012):

- Primera instancia de capacitación a equipo técnico de CONASET, ACCHI y organizaciones públicas y privadas vinculadas a la seguridad vial infantil en Chile. (También participaron instituciones públicas y privada de Uruguay, Argentina, Brasil y México)

2013

Redacción del proyecto de reforma de Ley de Tránsito: antecedente de la modificación de la ley de 2017.

2014

Firma de convenio de trabajo entre FGR y CONASET a través de la Subsecretaría de Transporte de Gobierno de Chile.

- El acuerdo se enmarcó en la Década de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, propuesta por Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud (OMS), al cual el gobierno chileno está adherido.
- Realización del primer Curso de Seguridad del Niño Pasajero para América y el Caribe en Chile.
 - Se capacitó a 21 referentes de las siguientes organizaciones/instituciones/empresas: Cruz Roja Chilena, Cuerpo de Bomberos de la Región Metropolitana, San Antonio y Valparaíso, Ministerio de Transporte, Ministerio de Salud para su programa de psicología infantil, y diferentes importadores de SRI.

Realización del primer Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (FISEVI) en Montevideo.

2015

Cambio de gobierno, asume Michelle Bachelet: se sostiene el vínculo con FGR.

- Realización del segundo curso de Seguridad del Niño Pasajero en Santiago de Chile.
 - Dirigido a personal técnico de la CONASET y del Ministerio de Transporte con el objetivo de generar más conocimiento en la materia de seguridad vial infantil a nivel de autoridades.

2016

Realización de la segunda edición del FISEVI: Capítulo Chile (16 y 17 de junio en Santiago).

- Contó como anfitriones a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET) y el Automóvil Club de Chile (ACCHI).
 - “Constituyó una plataforma relevante para generar relaciones con diferentes organizaciones vinculadas a la seguridad vial abriendo posibilidades con expertos de alto nivel.” (Gabriela Rosende, Secretaria Ejecutiva de CONASET)
 - “Se convirtió en una instancia para generar espacios de debate e intercambio de experiencias para la construcción de una política de seguridad vial infantil, adaptada a la necesidad de la región.” (Alberto Escobar, Gerente de Asuntos Públicos de ACCHI)
- Firma de la “Declaración de Santiago” por parte de CONASET, ACCHI, FGR, NCAP y Latin NCAP.
- El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones Sr. Andrés Gómez-Lobo remarca el compromiso de su ministerio y el de la CONASET en la movilidad infantil y se compromete a generar un cambio normativo a nivel nacional.

2017

Cambio en la Ley de Tránsito (17 de marzo).

- Hasta cumplir 9 años (o estatura de 135 centímetros y 33 kilogramos de peso), los niños y niñas deben ir en un sistema de retención infantil apropiado según su edad, talla y peso.
- El cambio normativo implicó que los importadores de SRI cumplieran con nuevos requisitos de cumplimiento de normativas técnicas establecido en el decreto de la ley, coordinado por la CONASET y el Centro de Control y Certificación Vehicular de Chile.

Hitos del proceso de fortalecimiento del uso de SRI 2012-2019

Anexo 3

2018

Curso de Seguridad del Niño Pasajero para América y el Caribe.
Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil - FISEVI - Edición Argentina.

2019

Curso de Seguridad del Niño Pasajero para América y el Caribe (FGR, CONASET, OMS, Ministerio de Salud Pública).
Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial 2019.



DECLARATORIA DE MONTEVIDEO

El 21 de mayo de 2014 se realizó en Uruguay el Primer Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil durante el cual, atendiendo a la Declaración emitida por la Asamblea General de Naciones Unidas en relación con la "Seguridad Vial en el mundo" el 10 de abril de 2014 y la "Declaración de Antigua Guatemala" con motivo de la III Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) del 24 de abril de 2014, las autoridades participantes se comprometieron a:

- Promover legislaciones que aseguren a texto expreso la protección de los niños en las vías, como usuarios vulnerables de las mismas, sea en su rol de peatones, pasajeros o ciclistas.
- Promover el indispensable control, fiscalización y sanción para el eficaz cumplimiento de la legislación mencionada en el numeral precedente; para hacer efectivas estas medidas, es imprescindible la asignación de recursos humanos, económicos y materiales adecuados.
- Promover que la recolección de datos sobre Seguridad Vial incluya, con el mismo nivel de detalle que para el resto de los usuarios de las vías, la información relativa a la situación de siniestralidad infantil. Promover la adopción de normativas técnicas basadas en las recomendaciones del Protocolo WP29 de Naciones Unidas:
 - Para los vehículos de dos y tres ruedas, cuatro ruedas y transportes urbanos, de escolares y de mediana y larga distancia con relación a la seguridad de los niños.
 - Con relación a los elementos de seguridad para niños.
- Promover la realización de investigaciones específicas sobre las condiciones de movilidad de los niños de forma tal que se pueda, en base a criterios científicos, objetivos e independientes, establecer las condiciones que deben ser mejoradas, modificadas, promovidas y/o erradicadas.
- Promover el intercambio de buenas prácticas en materia de Seguridad Vial Infantil, a fin de acortar la brecha entre los países que han podido generar cambios y aquellos que aún no lo logran.
- Promover la adopción y/o actualización de los sistemas de atención pre y post hospitalaria a las víctimas de tránsito y mecanismos de rehabilitación que contemplen la calidad de vida de los niños.
- Promover un sistema judicial que tipifique y juzgue los delitos de tránsito y que brinde las garantías necesarias a todos los involucrados en un siniestro de tránsito, así como a las familias de los siniestrados.
- Promover el reconocimiento de las Asociaciones de Víctimas a nivel de la región y su inclusión en la mesa de debate, como una voz fundamental para el reconocimiento de las inaceptables consecuencias de nuestra inacción.
- Promover acciones a favor de la inclusión de la Seguridad Vial en la agenda post 2015, como parte del compromiso de Salud, con el objetivo global de reducir las muertes en el tránsito, en un 50 % para 2030.



DECLARATORIA DE BUENOS AIRES

El 13 de junio de 2018 en Buenos Aires, Argentina, durante el III Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (FISEVI), se acordó la firma de la "Declaratoria de Buenos Aires". En la misma, representantes de gobiernos, organizaciones de la sociedad civil, la Academia y el Sector Privado, comprometidos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS) que incluyen las enfermedades no transmisibles, la Seguridad Vial, la calidad del aire, las ciudades habitables:

- Apoyan la declaración de la Iniciativa para la Salud de los Niños (Child Health Initiative) sobre el derecho de cada niño a vías seguras y saludables, presentada durante la conferencia "Cada viaje, cada niño" realizada en Londres, en octubre de 2017, que establece importantes derechos para la salud y la movilidad infantil.
- Manifiestan su compromiso con la resolución A/RES/72/271 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptada el 12 de abril de 2018, para el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.
- Declaran la necesidad urgente de contar con un fuerte liderazgo político y cooperación internacional para que se adopten las medidas necesarias para cumplir con lo propuesto en la resolución anteriormente mencionada, haciendo especial énfasis en la protección de los niños.
- Se comprometen a desarrollar estrategias y planes que atiendan las necesidades de los niños con un enfoque integrado, en el que se aborden de manera conjunta la legislación, la infraestructura, los vehículos y el factor humano, con la visión de crear sistemas seguros, para reducir o eliminar las muertes y las lesiones graves causadas por siniestros de tránsito.
- Promueven la legislación en los países de que aún no cuentan con ella y mejoramiento de las existentes; así como el control, la fiscalización y sanción para su eficaz cumplimiento, que redunden en la protección de los niños.
- Recomendán la adopción por parte de los estados de los Reglamentos ONU.
- Fomentan la creación de redes de trabajo para compartir datos e información relevante, a efectos de lograr un conocimiento robusto de la realidad sobre la seguridad y salud de los niños en el tránsito, que permita abordar los problemas de forma efectiva y eficiente, utilizando las nuevas tecnologías que facilitan el intercambio.
- Impulsan un financiamiento coordinado para un mejor aprovechamiento de los recursos existentes.
- Comparten la necesidad de capacitarse, e intercambiar buenas prácticas y experiencias sobre la protección de los niños en el tránsito que se llevan a cabo en distintos países.
- Convocan a los medios de comunicación para que se comprometan con la causa, mediante la promoción de hábitos y conductas seguras en el tránsito.



FISEVI FORO INTERNACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL
INFANTIL



DECLARATORIA DE SANTIAGO

El 17 de junio de 2016, en el Segundo Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil realizado en Santiago de Chile, la Fundación Gonzalo Rodríguez, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Gobierno de Chile, el Automóvil Club de Chile, Global NCAP y Latin NCAP se comprometieron a contribuir con los gobiernos a:

- Apoyar a los gobiernos de América Latina y el Caribe para que la seguridad vial infantil esté presente en la agenda política y la pública, contribuyendo al desarrollo de políticas y planes que atiendan las necesidades de los niños en las vías.
- Promover la legislación en materia de seguridad vial infantil en los países de Latinoamérica que aún no cuenten con este tipo de reglamentaciones.
- Promover los reglamentos de UN 44 y UN 129 para SRI, anclajes ISOFIX y transporte escolar con cinturones de tres puntas y asientos bajo normas UN.
- Contribuir a la mejora de la legislación relativa a seguridad vial infantil, con el objetivo de garantizar las condiciones mínimas de seguridad necesarias en el traslado de los niños.
- Promover el control, la fiscalización y sanción para el eficaz cumplimiento de la legislación mencionada anteriormente.
- Generar una red de trabajo con participación público-privada y Organizaciones de la Sociedad Civil para realizar investigaciones y compartir datos e información relevante a efectos de lograr un conocimiento robusto de la realidad de América Latina, que permita abordar los problemas de manera efectiva y eficiente.
- Compartir las buenas prácticas y experiencias que se llevan a cabo en distintos países, como ha sido el caso de las nuevas exigencias que ha normado Chile para el traslado seguro de niños en vehículos livianos, como es la certificación de los SRI y el aumento de la edad para que los menores viajen en sillas en automóviles. Esto, con el objetivo de contribuir a la reducción de la siniestralidad en la región.
- Promover un enfoque integral de la seguridad vial, en el que se aborden de manera conjunta el factor humano, la infraestructura, los vehículos y la reglamentación.
- Convocar a los medios de comunicación para que se comprometan con la causa mediante la promoción de medidas, hábitos y conductas seguras en el tránsito.

**Edición de contenidos
y coordinación de publicación:**

María Silvia Zamorano

Fundación Gonzalo Rodríguez:

María Fernanda Rodríguez

María José Pessano

Mathías Silva Recalde

CONASET:

Marcela Espinosa Leyton
y equipo técnico de la
Secretaría Ejecutiva de CONASET

Consultores Externos:

María Silvia Zamorano

Juan Cruz Carrique

Diseño Gráfico:

Fernando Vignolo

