

PADRES FORMADOS



NIÑOS SEGUROS





Índice

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Datos de siniestralidad infantil en España 2013..... | 2 |
| 1.1 | Evolución de los accidentes de tráfico en los niños. | 8 |
| 2 | Legislación y novedades de homologación..... | 12 |
| 2.1 | I-size: nuevo sistema de homologación en Sistemas de retención infantil. ... | 12 |
| 2.1.1 | Características de la Normativa I-SIZE | 14 |
| 2.1.2 | Aclaraciones sobre la nueva normativa I-SIZE | 14 |
| 2.2 | Cambios en la ley de seguridad vial..... | 16 |
| 3 | Encuesta 2013 sobre seguridad infantil en el vehículo..... | 17 |
| 3.1 | Metodología..... | 17 |
| 3.2 | Resultados | 18 |
| 3.2.1 | Estado del arte. | 18 |
| 3.2.2 | Uso de los Sistemas de Retención Infantil..... | 20 |
| 3.2.3 | Características en la adquisición de un SRI..... | 24 |
| 3.2.4 | Conocimiento de las nuevas normativas en seguridad infantil | 28 |
| 4 | Conclusión..... | 33 |
| 5 | Decálogo de la Seguridad Infantil | 34 |



1 Datos de siniestralidad infantil en España 2013

Las cifras de accidentes de tráfico en carretera en el 2.013 siguen descendiendo pero aun así es preciso seguir realizando acciones de seguridad vial.

El tráfico es una variable viva y no podemos pensar que como hemos llegado a estas cifras la misma sinergia nos permitirá ir reduciendo la accidentabilidad en las carreteras.

Hay que continuar con la formación y las buenas prácticas en materia de seguridad vial estar siempre alerta y asegurar que estas cifras sigan siendo bajas y con especial atención en los niños.

Tabla 1. Niños de 0 a 14 años víctimas de AT por lesividad, 2007 – 2013.

| Lesividad | Año 2007 | Año 2008 | Año 2009 | Año 2010 | Año 2011 | Año 2012 | Año 2013 |
|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Muertos | 108 | 84 | 60 | 79 | 42 | 52 | 46 |
| Heridos graves | 605 | 591 | 489 | 410 | 457 | 373 | 410 |
| Heridos leves | 4.878 | 4.717 | 4.722 | 4.619 | 4.630 | 4.982 | 5502 |
| Total víctimas | 5.591 | 5.392 | 5.271 | 5.108 | 5.129 | 5.407 | 5.958 |

Fuente: DGT (Cómputo de fallecidos realizado a 30 días.)

En 2.013 fallecieron en accidente de tráfico 46 niños, si es bien es cierto que son 6 menos que el año anterior, todavía es una cifra que es muy preocupante ya que está referida a un grupo de edad que depende de los adultos para su propia seguridad.



Padres formados, niños seguros



Además de los fallecidos hay que remarcar el resto de cifras de lesiones que sufre este grupo de edad entre los 0 y los 14 años en los accidentes de tráfico como son los 410 niños que sufrieron heridas graves y los 5.502 heridos leves.

Si bien es cierto que cuantitativamente el porcentaje de niños fallecidos con respecto a los 1634 muertos por accidente de tráfico en el 2.013 sólo es el 3%, hay que poner en valor la vulnerabilidad de los niños y su dependencia de los adultos para tener unas condiciones seguras en la circulación. Por otro lado, el índice de letalidad, o lo que es lo mismo, el porcentaje de fallecidos por cada 100 accidentes es de 0,8 lo que implica una cifra muy baja respecto a la media del resto de edades con un 1,4.

Tabla 2. Comparativa de la lesividad entre grupos de edades (2013)

| | Hasta 14 años % sobre total | Resto de edades |
|----------------------------|-----------------------------|-----------------|
| Fallecidos | 46 (3%) | 1634 |
| Heridos graves | 410 (4%) | 9676 |
| Heridos leves | 5502 (5%) | 109132 |
| Total víctimas | 5958 | 120442 |
| Índice de letalidad | 0,8 | 1,4 |

Fuente: DGT (Cómputo de fallecidos realizado a 30 días.)

Partiendo de los datos de la población de los niños entre 0 y 14 años se pueden analizar la distinta lesividad que se produce entre los 3 grupos de edades en los que se divide dicho grupo.

Analizando la tabla destaca la homogeneidad en el número de fallecidos, siendo algo menor el grupo de entre 0 y 4 años con 13 fallecidos mientras que los dos grupos de lustros superiores se encuentran en 17 y 16 fallecidos respectivamente.

Esta situación se debe a que la peligrosidad no sólo se encuentra en los distintos grupos de edad infantil, sino que se encuentra también en la responsabilidad de los conductores de los vehículos de los cuales dependen.

Estas cifras van tomando mayor relevancia en el grupo de heridos independientemente de su gravedad, siendo el grupo de entre 10 y 14 años los más representativos suponiendo el 45% en los heridos graves y el 40% de los leves.

Tabla 3. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según grupos de edad

| Grupo de edad | Fallecidos* | Tasa de fallecidos por millón de población | Heridos graves | | Tasa de heridos graves por millón de población | Heridos leves | |
|-----------------|-------------|--|----------------|------|--|---------------|------|
| | | | Nº | % | | Nº | % |
| De 0 a 4 años | 13 | 5 | 98 | 24% | 40 | 1366 | 25% |
| De 5 a 9 años | 17 | 7 | 127 | 31% | 52 | 1940 | 35% |
| De 10 a 14 años | 16 | 7 | 185 | 45% | 83 | 2196 | 40% |
| De 0 a 14 años | 46 | 6 | 410 | 100% | 58 | 5502 | 100% |

(*) No se muestra distribución porcent por ser número menor de 100.

Fuente: DGT

En cuanto a los accidentes de tráfico producidos según el tipo de vía, hay que decir que el mayor número de víctimas mortales infantiles se produce en vías interurbanas con más del 67% de las víctimas.

Sin embargo es en las vías urbanas donde mayoritariamente los niños han tenido los accidentes con lesiones siendo el 65% de ellos graves y el 59% leves

Tabla 4. Accidentes de tráfico de niños (menores de 14 años) en vías urbanas e interurbanas (2.013)

| Tipo de vía | Accidentes con víctimas | | Fallecidos * | Heridos graves | | Heridos leves | |
|--------------------|-------------------------|------|--------------|----------------|------|---------------|------|
| | Nº | % | Número | Número | % | Número | % |
| Interurbana | 1.874 | 37% | 31 | 144 | 35% | 2.260 | 41% |
| Urbana | 3.198 | 63% | 15 | 266 | 65% | 3.242 | 59% |
| Total | 5.072 | 100% | 46 | 410 | 100% | 5.502 | 100% |

(*) No se muestra distribución porcent por ser número menor de 100.

Fuente: DGT

Si por el contrario se analiza la función del menor en el accidente aparece que más del 54% de los niños fallecidos eran pasajeros, lo que supone que su seguridad estaba bajo la supervisión y responsabilidad de un adulto y las condiciones de circulación también.

Pero la seguridad debe de estar en la condición de todos, independientemente de su edad, ya que existen 6 fallecidos como conductores, de los cuales 5 de ellos iban en bicicleta y uno como conductor de tractor. Por esta razón todos tenemos que estar alerta en cuestiones de educación vial ya que cuanto más formados y mayor sea la puesta en práctica de este conocimiento mucho mejor serán nuestras conductas en temas de seguridad vial tanto para nosotros como para el resto de usuarios de la vía.

Respecto a la lesividad según los parámetros de función del herido hay que poner de relevancia que las víctimas más graves se mantienen en los pasajeros con un 33% del total, superado por el peatón que conforma el 56% de este tipo de lesión.

Tabla 5. Lesividad en menores de 15 años, según tipo de usuarios

| Tipo de usuario | Fallecidos * | Heridos graves | | Heridos leves | |
|------------------|--------------|----------------|------|---------------|------|
| | Número | Número | % | Número | % |
| Conductor | 6 | 47 | 11% | 310 | 6% |
| pasajero | 25 | 134 | 33% | 3.724 | 68% |
| Peatón | 15 | 229 | 56% | 1.468 | 27% |
| Total | 46 | 410 | 100% | 5.502 | 100% |

(*) No se muestra distribución porcent por ser número menor de 100.

Fuente: DGT

Si analizamos estos datos teniendo en cuenta la tipología de la vía donde se producen se puede observar que las consecuencias del accidente como pasajero en las vías



Padres formados, niños seguros



interurbanas se encuentran entre las más peligrosas, con 25 de las 31 víctimas mortales que se han producido en estas carretas cuando los niños iban de pasajero en un vehículo, 105 heridos de gravedad que suponen el 73% de las lesiones graves y 2.168 heridos leves lo que supone casi la totalidad de estas lesiones.

Esta situación refuerza la idea de protección que debemos tener los adultos hacia este colectivo infantil que sufre las consecuencias de malas praxis.

En el ámbito de las vías urbanas, las lesiones más graves se producen en los niños que se desplazan como peatones con 13 fallecidos, 211 heridos graves y 1418 heridos leves. Hay que destacar que en la clasificación de heridos leves es superado por los niños que van como pasajeros en un vehículo con una cifra de 1.556 heridos, conformando el 48% de este grupo de lesiones.

Tabla 6. Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas de 0 a 14 años, según usuario.

| Tipo de usuario | Fallecidos * | | Heridos graves | | Heridos leves | |
|------------------|--------------|--------|----------------|--------|---------------|--|
| | Número | Número | % | Número | % | |
| Conductor | 4 | 21 | 15% | 42 | 2% | |
| pasajero | 25 | 105 | 72% | 2.168 | 96% | |
| Peatón | 2 | 18 | 13% | 50 | 2% | |
| Total | 31 | 144 | 100% | 2.260 | 100% | |

(*) No se muestra distribución porcent por ser número menor de 100.

Fuente: DGT

El ámbito urbano parece menos peligroso en cuanto a las víctimas mortales, pero sin embargo es mayor para el resto de lesiones. Las situaciones cotidianas de los trayectos cortos, en los que no se pone tanto énfasis en la seguridad, con razones como “Si es ahí mismo” o “es solo un momento”, hacen que en ocasiones los adultos se olviden de la seguridad de los menores, provocando que si bien es cierto que las velocidades bajas favorecen que no hayan aparecido en este año víctimas mortales en zona urbana como pasajeros, pero sin embargo se pueden observar cifras muy superiores en cuanto heridos de diversa gravedad, 65% de los heridos graves y 54,4% de los leves.

Tabla 7. Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas de 0 a 14 años, según usuario.

| Tipo de usuario | Fallecidos * | Heridos graves | | Heridos leves | |
|-----------------|--------------|----------------|-------------|---------------|-------------|
| | Número | Número | % | Número | % |
| Conductor | 2 | 26 | 10% | 268 | 8% |
| pasajero | 0 | 29 | 11% | 1.556 | 48% |
| Peatón | 13 | 211 | 79% | 1.418 | 44% |
| Total | 15 | 266 | 100% | 3.242 | 100% |

(*) No se muestra distribución porcent por ser número menor de 100.

Fuente: DGT

Esta responsabilidad de los adultos debe ser puesta en marcha en todos los aspectos de la seguridad vial y con una especial atención a la seguridad infantil.

Los niños menores de 12 años o 1,35 metros de altura deben llevar siempre que viajen en un vehículo un Sistema de Retención infantil homologado.

Sobre este punto hemos analizado los datos de siniestralidad del 2013 y hemos podido ver que el 20% de los niños fallecidos en accidente de tráfico no llevaban un accesorio de seguridad. Si se unifican los datos más de 400 niños menores de 12 años que tienen un accidente de tráfico no llevan un sistema de retención infantil.

Tabla 8. Niños de 0 a 11 años fallecidos, heridos graves y leves y sin uso del SRI

| Ocupantes de turismos o furgonetas de 0 a 11 años | Número |
|---|--------|
| Fallecidos sin SRI | 4 |
| Total fallecidos | 20 |
| Heridos graves sin SRI | 14 |
| Total heridos graves | 88 |
| Heridos leves sin SRI | 197 |
| Total heridos leves | 2.741 |

Fuente: DGT

1.1 Evolución de los accidentes de tráfico en los niños.

Los datos de víctimas mortales del año 2.013, indican un descenso frente a los del año anterior, manteniendo la tendencia descendente de los últimos años.

Esta situación en seguridad vial, queda reflejada de la misma manera en los datos de fallecidos con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años. Donde las cifras han descendido un 11,5% con respecto al año pasado pasando de 52 a 46 fallecidos.

Si comparamos los datos en los últimos 10 años cuando las cifras de niños de fallecidos en accidentes de tráfico eran de 134 frente a los apenas media centena de la actualidad lo que significa un descenso del 65% de los accidentes mortales en este grupo de edad.

Tabla 9. Evolución de los fallecidos menores de 0 a 14 años, en vías interurbanas 2004-13

| Tipo de usuario | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Diferencia 2012-13 |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|
| Conductor | 10 | 8 | 4 | 8 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 3 |
| Pasajero | 71 | 75 | 72 | 57 | 46 | 36 | 51 | 19 | 36 | 25 | -11 |
| Peatón | 12 | 6 | 5 | 6 | 5 | 3 | 3 | 5 | 2 | 2 | 0 |
| Total de 0 a 14 años | 93 | 89 | 81 | 71 | 54 | 40 | 55 | 27 | 39 | 31 | -8 |
| Resto de edades | 3.748 | 3.563 | 3.286 | 3.011 | 2.412 | 2.090 | 1.873 | 1.576 | 1.403 | 1.199 | -15% |
| Total | 3.841 | 3.652 | 3.367 | 3.082 | 2.466 | 2.130 | 1.928 | 1.603 | 1.442 | 1.230 | -15% |

Tabla 10. Evolución de los fallecidos menores de 0 a 14 años, en vías urbanas 2004-13

| Tipo de usuario | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Diferencia 2012-13 |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------|
| Conductor | 4 | 9 | 8 | 6 | 5 | 0 | 3 | 2 | 0 | 2 | 2 |
| Pasajero | 2 | 2 | 4 | 4 | 6 | 1 | 1 | 0 | 4 | 0 | -4 |
| Peatón | 25 | 21 | 22 | 27 | 19 | 19 | 20 | 13 | 9 | 13 | 4 |
| Total de 0 a 14 años | 31 | 32 | 34 | 37 | 30 | 20 | 24 | 15 | 13 | 15 | 2 |
| Resto de edades | 869 | 758 | 703 | 704 | 604 | 564 | 526 | 442 | 448 | 435 | -3% |
| Total | 900 | 790 | 737 | 741 | 634 | 584 | 550 | 457 | 461 | 450 | -2% |

Fuente: DGT



Padres formados, niños seguros



Si el análisis se realiza según los tipos de carreteras aparecen diferencias ya que si por un lado el descenso de las cifras ha llegado a superar el 20% las cifras del 2.012 por otro lado las vías urbanas han tenido un aumento en los fallecidos en más de un 15% pasando de 13 a 15 muertos.

Para cada una de las vías se debe tener en consideración la función de la víctima infantil en el accidente, para conocer un poco más la casuística de los mismos. De esta manera, los niños que eran conductores de un vehículo, ciclistas han aumentado en este último año, llegando a producirse 4 muertes en el año 2.013. Esta situación es debida al auge del uso de las bicicletas, con poca protección de estos usuarios frente a los conductores de vehículos.

Sin embargo los datos de fallecidos en accidente de tráfico siendo pasajeros se ha reducido en las vías interurbanas en más de 30%. Este aspecto es un indicador de las buenas prácticas de los adultos educar a sus hijos a la hora de circular dentro de un vehículo utilizando los sistemas de retención infantil de una manera correcta y apropiada.

En el ámbito urbano la letalidad de los accidentes de tráfico sigue unas pautas muy parecidas, con dos fallecidos como conductores y un paso muy significativo en los desplazamientos como pasajeros en los menores de 14 años que pasan de 4 en 2.012 a ninguno en este último año..

Sin embargo aparecen otras variables de especial interés como son el aumento niños que mueren en un accidente cuando son peatones por la calle. Esta variable es muy interesante a la hora de buscar soluciones de seguridad vial y desde el RACE estamos lanzando campañas orientadas a este tipo de accidentes que afectan tanto a niños como a personas con una edad superior a los 65 años.

Cuando la lesividad que se analiza no llega al fallecimiento sino que se produce en el rango anterior, es decir, los heridos graves las características en vías interurbanas continúan con la tendencia descendente de los heridos, pasando de los 151 en 2.012 a los 144 en 2.013, con solo cifras positivas en los niños que eran conductores de bicicletas en el momento del accidente, pasando de 15 a 21 heridos graves.

En el ámbito de las carreteras urbanas las cifras son muy significativas con un aumento de los heridos graves en los accidentes con niños menores de 14 años. Hay que tener en cuenta que en las vías urbanas por lo general las velocidades no son muy elevadas lo que posibilita la reducción de fallecidos en caso de accidente, pero sin embargo una mala educación a los niños sobre el comportamiento seguro dentro del vehículo o la incorrecta o nula instalación de un sistema de Retención infantil para este grupo de edad, favorecen el aumento de estas cifras de heridos graves.



Padres formados, niños seguros



Es por esta razón por la que desde el RACE y Bébéconfort queremos lanzar una campaña de concienciación destinada a los padres para que puedan informarse de los nuevos cambios en las normativas de homologación de los SRI, así como en los cambios en temas de seguridad vial que se han producido en nuestro país en este último año, con el fin de que puedan dar una solución fiable y segura a la movilidad infantil en su vehículo.



Padres formados, niños seguros



En resumen:

- En 2013 fallecieron 46 niños entre 0 y 14 años como consecuencia de un accidente de tráfico en España, con 410 heridos graves y 5.502 heridos leves.
- De los 46 niños muertos, 15 se produjeron en zona urbana, y 31 en carretera.
- De los 46 fallecidos, 6 eran conductores de bicicleta, 25 eran pasajeros de un vehículo, y 17 eran peatones.
- De los fallecidos menores de 12 años que iban en un vehículo, 4 de los 20 fallecidos no llevaban su SRI (un 20% del total). Este dato mejora frente a los obtenidos para el 2.012.
- En la última década entre 2.004 al 2.013 han muerto 851 niños entre 0 y 14 años por accidente de tráfico, y 5.811 heridos graves.



2 Legislación y novedades de homologación

En este apartado queremos actualizar los conocimientos de toda aquellas persona, que transporte en su vehículo a un niño menor de 12 años y que obligatoriamente debe de llevar instalado un sistema de retención infantil.

Ya que la seguridad avanza y la normativa legal de seguridad vial hay sufrido cambios en el 2.013 creemos que es necesario estar informado y actualizado en los temas que afectan a la seguridad de los niños.

2.1 I-size: nuevo sistema de homologación en Sistemas de retención infantil.

El campo de la seguridad infantil en el vehículo ha ido evolucionando con el paso del tiempo, buscando mejoras en cuestiones de sujeción, protección frente a impacto e incluso en ergonomía y confort del usuario final.

Desde 2.008 las sillas que fueron construidas según las normativas ECE R-44/01 y 02, estas fueron sustituidas por las fabricadas según la normativa ECE R-44/03 y ECE R-44/04. Pero desde Julio de 2.103 esta circunstancia ha sufrido una nueva evolución, con la aparición de la nueva normativa de homologación europea I-SIZE.

Esta nueva normativa refuerza la investigación en 5 puntos de seguridad que quedan resumidos de la siguiente manera:

- Aumentar la protección frente a los impactos laterales en los vehículos que son muy habituales en los accidentes de tráfico.
- Aumentar el tiempo de ir en contra dirección de la marcha de los niños para aumentar su seguridad en caso de accidente.
- Nueva clasificación de los grupos de sillas más acorde con la realidad de los niños que evite confusiones al usar dos variables a la vez.
- Mayor seguridad en el anclaje de la silla al vehículo.
- Mayor compatibilidad entre silla y vehículos.

Esta nueva normativa I-SIZE, se implantará en tres fases:

- Fase 1: Ha entrado en vigor en Julio de 2.013 y abarca a las categorías de la ECE R-44 Grupo 0, 0+ y 1). Estas sillas deben disponer de un sistema de anclaje al vehículo integral con ISOFIX, comprendido por los anclajes al respaldo del asiento y un punto más de apoyo que puede estar formado por una pata al suelo o un punto de anclaje a la parte posterior del respaldo del asiento denominado Top Tether.

Gráfico 1. 2waypearl, primera silla con homologación I-SIZE, testada en el estudio el RACE de SRI



- Fase 2: nueva normativa para SRI con sistema Isofix no integral (categorías de peso ECE R-44 II y III).
- Fase 3: nueva normativa para SRI con respecto a la sujeción al vehículo y su compatibilidad.

La normativa I-SIZE, y está previsto que para dentro de dos años se publique la normativa para la fase 2 y 3 que llevarán un periodo de diferencia entre ellas de aproximadamente un año.

Esta nueva normativa de homologación de sistema de retención infantil (I-SIZE), en estos momentos convive con la normativa ECE R-44, durante un periodo de transición que se estima hasta el 2.018. Por lo tanto hasta esta fecha todos los fabricantes podrán homologar sus productos tanto con la ECE R-44 como con la nueva I-SIZE.



2.1.1 Características de la Normativa I-SIZE

Las características que definen a un sistema de retención infantil (SRI) catalogado según la normativa I-SIZE, quedan definidos por los siguientes 5 puntos:

Estos SRI, deberán pasar un test de impacto lateral, característica que define un aumento de la seguridad en el habitáculo infantil, puesto que los SRI, no están obligados a superar dicha prueba. Hay que tener en cuenta que este tipo de impacto son de los más comunes en caso de accidente de tráfico.

1. Se aumenta la edad recomendada para que los niños viajen en contra dirección a la marcha hasta los 15 meses. Buscando una mayor protección de cabeza y cuello en caso de impacto.
2. La clasificación de sillas con la nueva normativa I-SIZE se rige por una medición en cm de la altura del niño, desapareciendo la clasificación del ECE R-44, que marcaba los límites de cada grupo de sillas mediante edad y peso de los niños, produciendo problemas a la hora de elegir la silla, ya que no siempre los percentiles de estas variables coinciden haciendo dudar a los padres.
3. La seguridad de una correcta instalación en el sistema de retención infantil viene definido en esta nueva normativa mediante la obligatoriedad de llevar instalado el sistema ISOFIX universal, que para los modelos I-SIZE actuales existentes en el mercado (hasta 105 cm), deberán tener una fijación total con dos puntos de anclaje en el asiento y uno más que puede ser una pata de apoyo al suelo o un anclaje en el respaldo del asiento denominado Top Tether. Para el resto de modelos de grupos superiores al actual, utilizarán un sistema de fijación semi - universal que se define como el anclaje al asiento del vehículo.
4. Uno de los aspectos relevantes en esta norma de homologación es que la compatibilidad de estos Sistemas de retención infantil deben ir acorde con las características de fijación de los vehículos donde irán instalados. Se espera tener en breve un listado de los vehículos que van a tener la etiqueta de I-SIZE.

2.1.2 Aclaraciones sobre la nueva normativa I-SIZE

La entrada en vigor de esta nueva normativa de homologación I- SIZE, se realizó en julio de 2.013. La implantación de la misma en los vehículos se realizará de manera paulatina, apareciendo vehículos que se adopten a las características de tamaños de estas nuevas sillas, ya que siguiendo la recomendación de mantener a los niños en contra dirección hasta los 15 meses los volúmenes de las sillas serán algo mayores a los actuales.



Padres formados, niños seguros



La aparición de esta nueva normativa de homologación I-SIZE, no implica que los padres que en este momento tengan un sistema de retención infantil homologados con la normativa ECE R-44, deban deshacerse de ellos, ya que existen un periodo marcado de convivencia hasta el 2.018. Hasta esta fecha se podrán seguir comercializando productos de ambas normativas. Hasta el momento no hay la previsión de prohibir la utilización de los SRI de la homologación ECE R-44 a la fecha estimada sino que irán paulatinamente desapareciendo al desaparecer su producción.

Uno de los aspectos relevantes del I-Size, se encuentra en la recomendación de la posición de los bebés con respecto al sentido de la marcha, ya que si la actual recomendación está basada en la recomendación de mantenerla hasta los 9 kg de peso, ahora se extiende hasta los 15 meses de vida del bebé, ya que las inercias en esta posición son mejor absorbidas por el tronco, reduciendo las tensiones en la zona de cuello y cabeza que en estas edades son muy frágiles.

La nueva homologación de Sistemas de Retención Infantil, toma de referencia la altura de los niños, lo que facilita la tarea a los padres a la hora de elegir la silla que mejor se amolde a las necesidades del bebé, ya que la homologación ECE R-44 se basaba en la utilización de variable de peso y edad a la vez lo que complicaba la tarea a la hora de igualar percentiles que en ocasiones pueden ser muy dispares.



2.2 Cambios en la ley de seguridad vial.

Desde el 9 de mayo de 2014, entró en vigor la reforma de la ley de tráfico y seguridad vial, con la intención de adaptar las nuevas circunstancias de los contenidos de la norma a la realidad que todos vivimos.

Esta reforma de la Ley pretende aumentar la seguridad y protección de todos los usuarios de la vía, siendo más protectora para los grupos más vulnerables en cuestión de seguridad vial y haciendo que las sanciones sean más duras para aquellos que no siguen las leyes.

En este estudio pondremos en valor los aspectos de la ley que afectan a la seguridad vial infantil en general y la de estos en el vehículo en particular.

En este último aspecto hay que resaltar la importancia que se les otorga a las nuevas condiciones de los sistemas de retención infantil con las siguientes modificaciones:

- Se podrá inmovilizar a un vehículo que transportando a un menor de 12 años o 135 cm., no lleve un sistema de retención infantil.
- Se podrá prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla.

Estas modificaciones de la ley están pendientes de ser incorporarse en el reglamento general de la circulación.

En este último aspecto la posibilidad de poder utilizar este asiento por un menor de 12 años y con una estatura inferior a los 135 cm, queda habilitada si el resto de asientos de la parte posterior están ocupados por niños con sus sistemas de retención infantil correspondientes.

De la misma manera se prohíbe que los menores de 12 años viajen como pasajeros en ciclomotores o motocicletas.

Dentro de la normativa de seguridad vial que afecta a los menores hay que destacar que se hace mención a la obligatoriedad de utilizar el casco para montar en bicicleta hasta la edad de 16 años dentro del entorno urbano, siendo el uso del mismo obligatorio para todas las edades en entornos interurbanos.



3 Encuesta 2013 sobre seguridad infantil en el vehículo

El Real Automóvil Club de España – RACE-, en colaboración de Bébéconfort, han realizado un estudio sobre los conductores españoles y su conocimiento de sobre la instalación y normativa que rigen los Sistemas de Retención Infantil que utilizan para que sus hijos viajen seguros.

Dicha encuesta pretende evaluar los conocimientos de los conductores en este apartado de la seguridad infantil, con el fin de conseguir evaluarlo y poder conocer las deficiencias que existen en este campo. Una vez localizadas se podrán realizar campañas formativas que acaben con dichas lagunas, y por consiguiente mejorar las condiciones de seguridad tanto de padres como de los hijos en el vehículo.

3.1 Metodología

Para poder conseguir los objetivos esperados, ha sido necesario realizar un estudio a escala nacional. Con la intención de obtener los mejores resultados, se ha utilizado los datos arrojados por el Observatorio Español de los Conductores (DUCIT).

La consecución de los resultados que más adelante se expondrán se ha llevado a cabo mediante una encuesta realizada a nivel nacional a conductores de 18 a 74 años.

Las más de 1.700 encuestas necesarias para poder realizar un análisis con un nivel del confianza del 95,5% y un error total del 2,42%, han sido distribuidas de manera proporcional entre las distintas Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta la edad y sexo de los conductores a los cuales va dirigida la encuesta, mediante un método aleatorio simple.

Para todos los encuestados se ha garantizado el anonimato y la confidencialidad de los mismos, usándolos exclusivamente para la realización de las tablas estadísticas.

3.2 Resultados

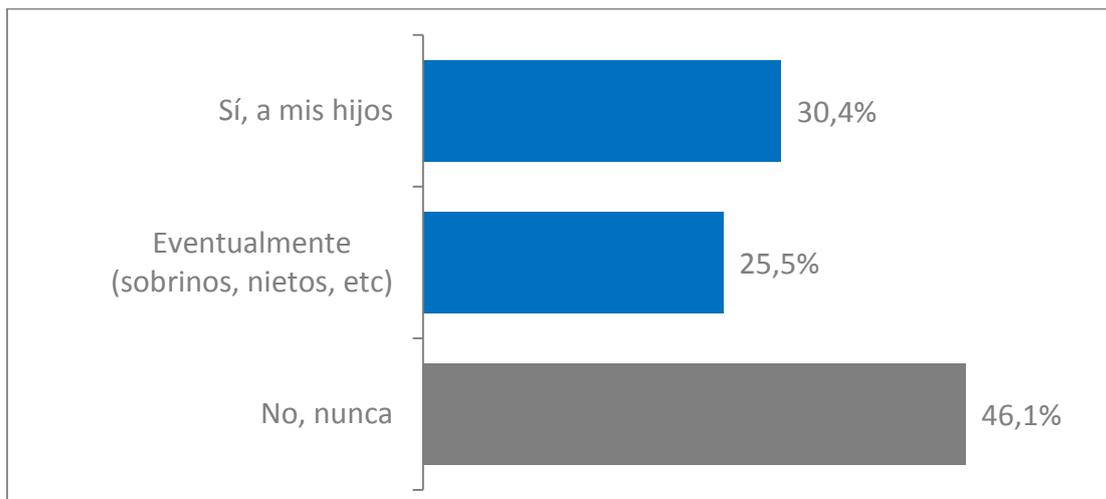
Los resultados obtenidos han sido clasificados en tres grupos distintos como son:

- Estado del arte.
- Uso de los sistemas de Retención infantil.
- Conocimiento de las nuevas normativas en seguridad infantil.

3.2.1 Estado del arte.

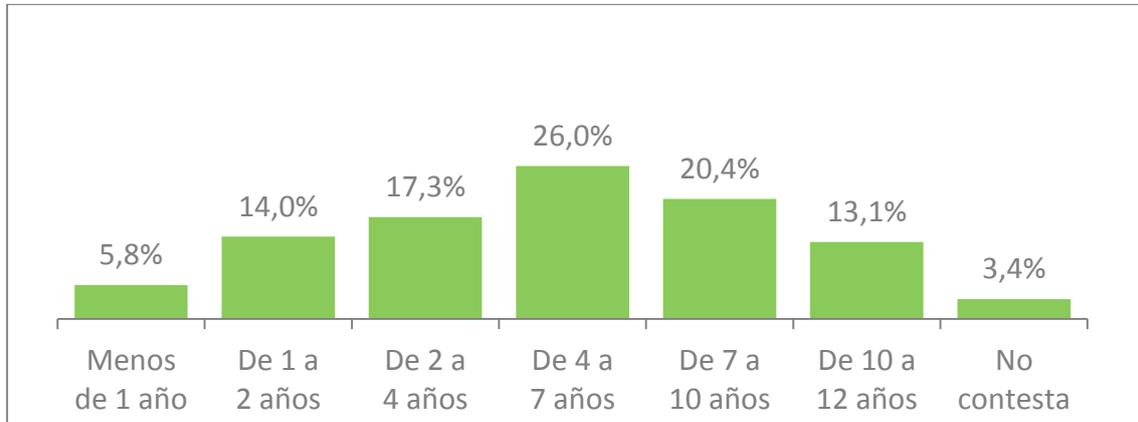
Para poder tener un buen punto de partida en este documento, es necesario conocer el universo de conductores que transportan niños en su vehículo. La respuesta a esta pregunta permite observar que el porcentaje de conductores que llevan de manera continua o eventual a niños en su vehículo es del 53,9%, siendo el 30,4% los conductores que realizan la acción de manera cotidiana.

Gráfico 2. Porcentaje de conductores que llevan niños en su vehículo



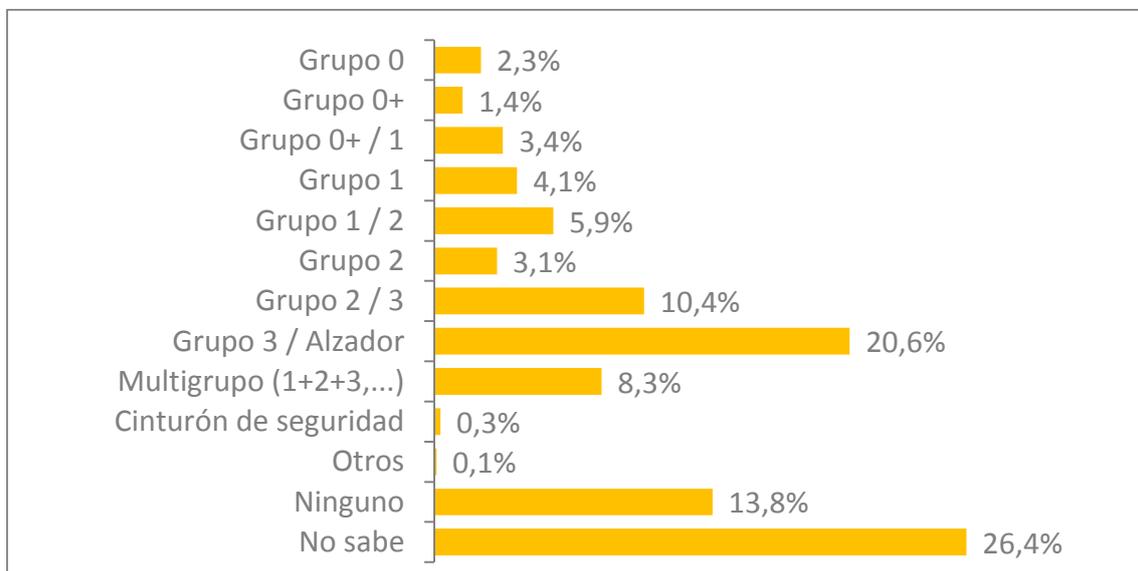
El segmento de edad de los niños que viajan en los vehículos es de 4 a 7 años con un 26% de los resultados, siendo la media de edad de 6 años.

Gráfico 3. Grupo de edad de los niños.



Sin embargo, cuando se le pregunta a los conductores sobre cuál es el grupo de Sistema de retención infantil (clasificación de la normativa ECE R-44) que lleva instalada en su vehículo, el 26,4% de los encuestados declara no tener conocimiento del mismo.

Gráfico 4. Tipos de silla utilizados

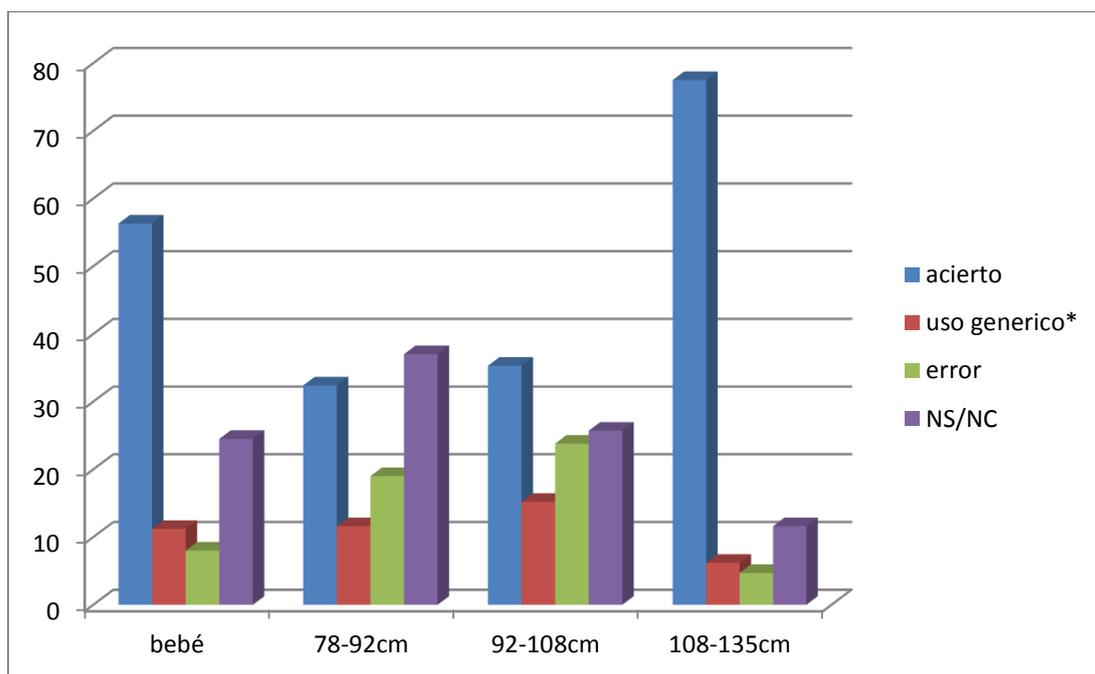


Por otro lado, cuando se ha comparado la edad y altura del niño con el tipo de silla que se utiliza para su seguridad se puede ver que esta falta de conocimiento sobre esta temática lleva a provocar errores en su elección consiguiendo que el 15% de los conductores lleven un SRI, que no se ajusta a sus necesidades, reduciendo de esta manera las propiedades de seguridad de la silla en caso de accidentes.

Esta falta de conocimiento queda reflejada en un abuso de sillas que abarcan los tres grupos, así como el uso temprano de los alzadores, reduciendo la seguridad de los niños en caso de accidentes.

Desde el RACE y Bébéconfort, se recomienda que a la hora de elegir una silla para el vehículo se opte por la seguridad y por el confort del niño en este sistema de protección.

Gráfico 5. Gráfico de porcentajes de sillas bien utilizadas por grupos de edad.



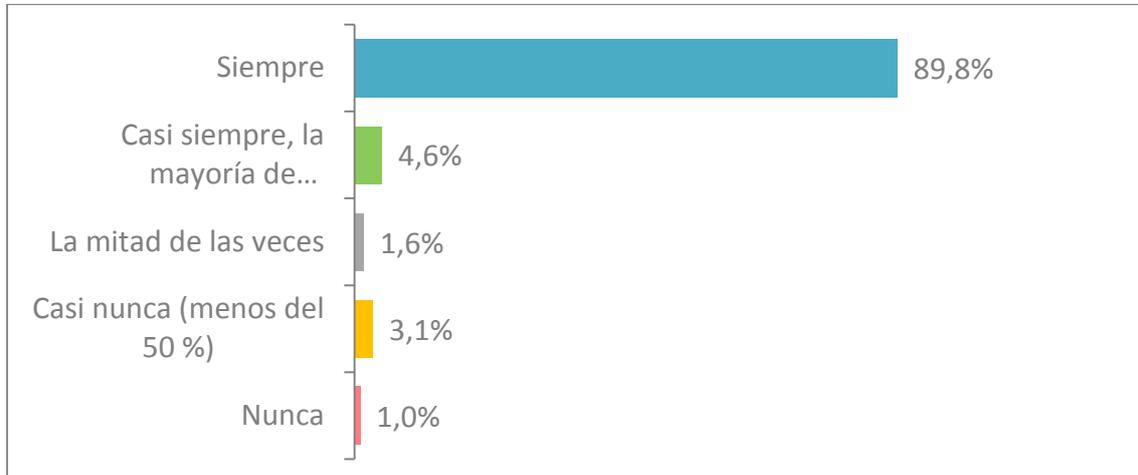
(*) en grupo de mayores de 135 cm el uso genérico se refiere al cinturón de seguridad.

3.2.2 Uso de los Sistemas de Retención Infantil

Es necesario conocer la frecuencia de uso de las sillas infantiles en los desplazamientos cotidianos con los niños, ya que no es válido solo que se lleven instaladas sino que sean utilizadas correctamente.

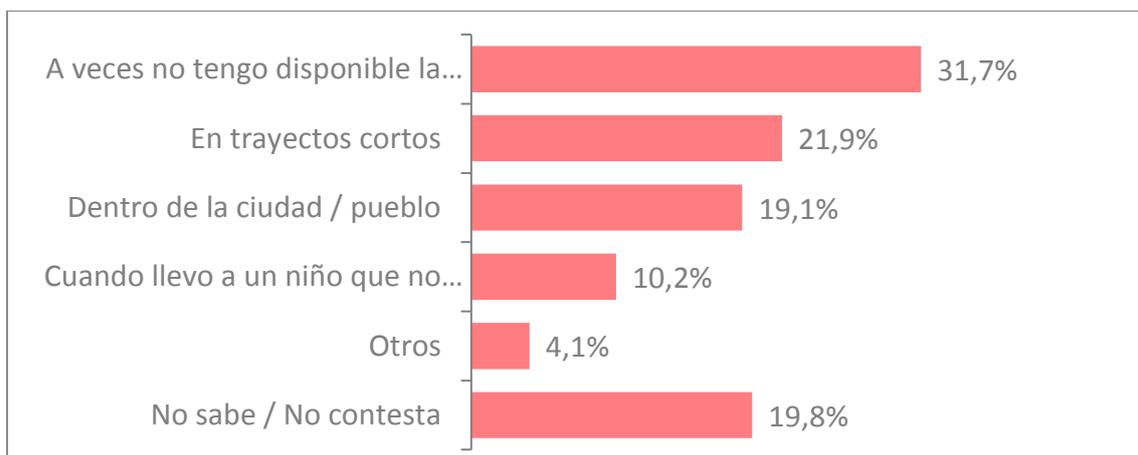
Por esta razón se ha preguntado a los conductores con qué frecuencia los niños que llevan en sus coches utilizan el sistema de retención infantil. El porcentaje ha sido muy tranquilizador ya que casi el 95% de las respuestas declara que los niños van siempre o la mayoría de las veces abrochados en su SRI.

Gráfico 6. Frecuencia de uso del SRI



El 5% restante se excusa en utilizarlo menos de la mitad de las veces debido a causas muy comunes, pero no menos peligrosas como son los desplazamientos cortos urbanos y la no disponibilidad de sillas cuando se lleva a un número mayor de niños que el habitual.

Estos pretextos deben de ser corregidos, ya que nunca se sabe en qué momento puede ocurrir un accidente, y en un segundo es el tiempo suficiente para poder pasar de una situación normal a una trágica.





Padres formados, niños seguros

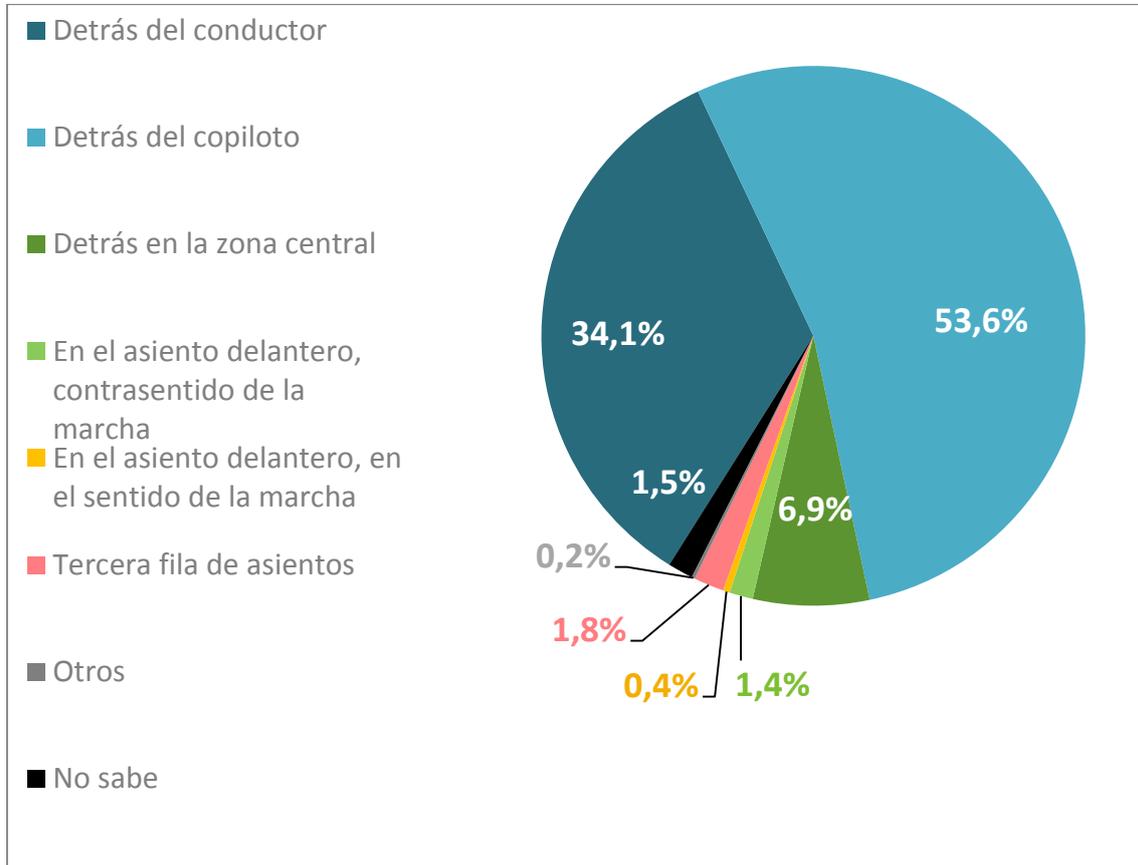


Una vez conocida la frecuencia de uso de los sistemas de retención infantil por parte de los conductores, se analiza la localización de este dentro del vehículo.

De esta manera se puede observar que la localización idónea en cuestiones de seguridad para un SRI, como es la parte central en el asiento trasero, es la localización menos frecuente con solo un 6,9% de los resultados de la encuesta. Esta situación tiene una explicación técnica, ya que no en todos los coches pueden instalar los SRI en esa posición. Pero por otro lado, existe una creencia de inseguridad en esta posición del asiento trasero, basada en los tiempos en que los actuales conductores viajaban en la parte trasera sin ningún tipo de sistema de seguridad y donde cualquier niño en esta posición tenía muchas posibilidades de salir despedido en caso de accidente.

La localización más común con un 53,6% de las respuestas es la de detrás del copiloto. La causa de esta localización se debe a una comodidad por parte del conductor a la hora de vigilar al niño mientras conduce ya que con un vistazo rápido puede ver el estado del niño, aunque hay que tener siempre presente que esta situación puede producir un despiste y provocar un accidente.

Gráfico 7. Localización de los SRI dentro del vehículo.



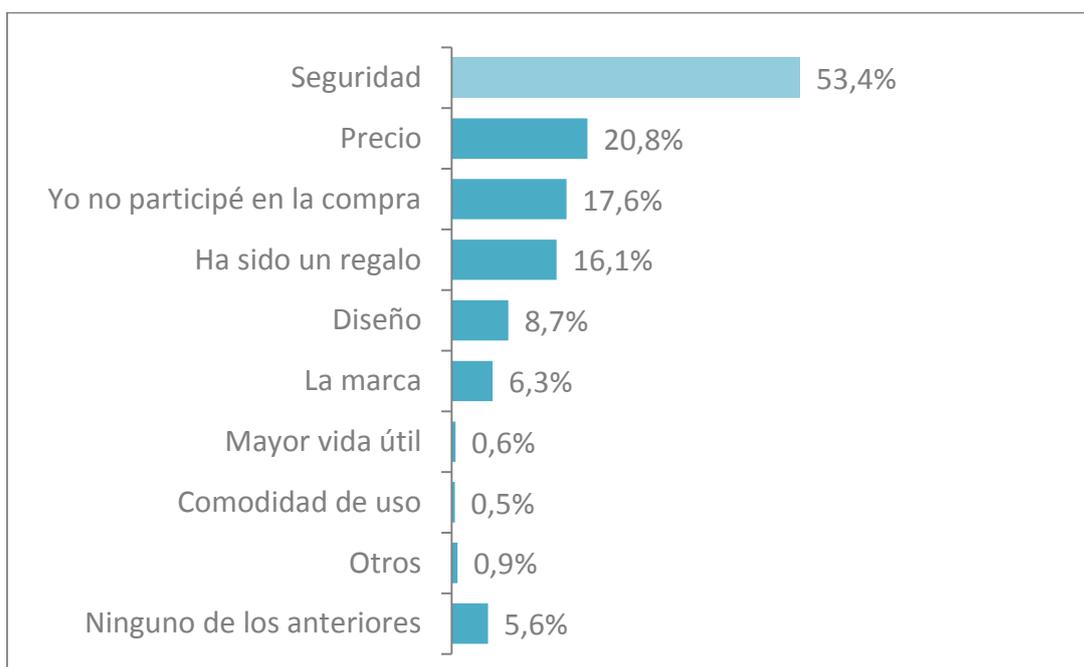
En cuanto al resto de localizaciones posibles dentro del vehículo hay que destacar la posibilidad de utilización de los asientos delanteros, que si bien en su solo conforman el 1,8% de los casos, hay que destacar que más de las tres cuartas parte de estos niños son bebés, por debajo del año.

Esta localización es desaconsejable, debido a que está situado en un lugar donde la exposición a las consecuencias de un impacto es mucho mayor que en los asientos traseros.

3.2.3 Características en la adquisición de un SRI

Cuando se realiza el análisis sobre el motivo de la compra de un SRI frente a otro, la seguridad es la primera de las causas que se plantean para defender esta posición con un 53,4%, seguido del precio con un 20% de las respuestas. Con lo cual, los conductores tienen muy claro que la seguridad es lo primero pero la economía es un hándicap para tomar ciertas decisiones.

Gráfico 8. Motivos de compra de un SRI



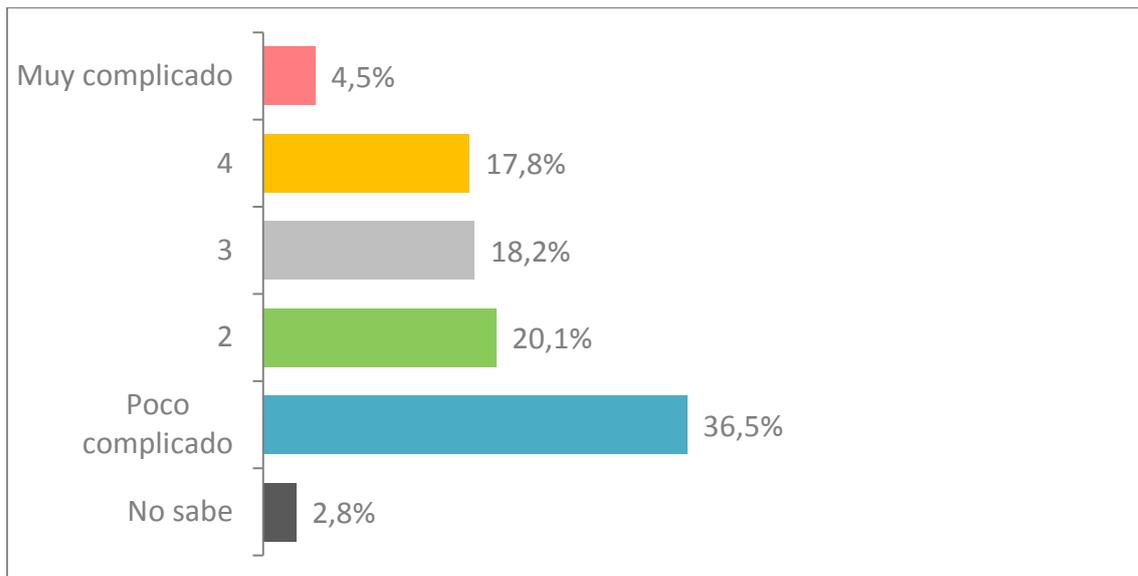
Pero para conocer las condiciones de seguridad de un SRI, es necesario tener un referente que nos proporcione esta información. Por ello, se ha preguntado a los conductores sobre sus fuentes de información, y los resultados han marcado que son los vendedores del producto los referentes de dicha información con un 48,7% de las respuestas mientras que un 41,1% se ha informado a través de distintos medios especializados para poder tener una base objetiva a la hora de tomar una decisión.

Desde el RACE y Bébéconfort recomendamos que la colocación de la silla tras su compra sea realizada por el vendedor como persona experta, dándonos la seguridad de que la silla queda correctamente instalada y sirva de referente a la hora de volverla a colocar por nosotros mismo, comparando si nuestra colocación mantiene las características de seguridad del primer día.

Este aspecto es muy importante ya que solo una silla correctamente instalada proporcionara todas sus propiedades en caso de colisión.

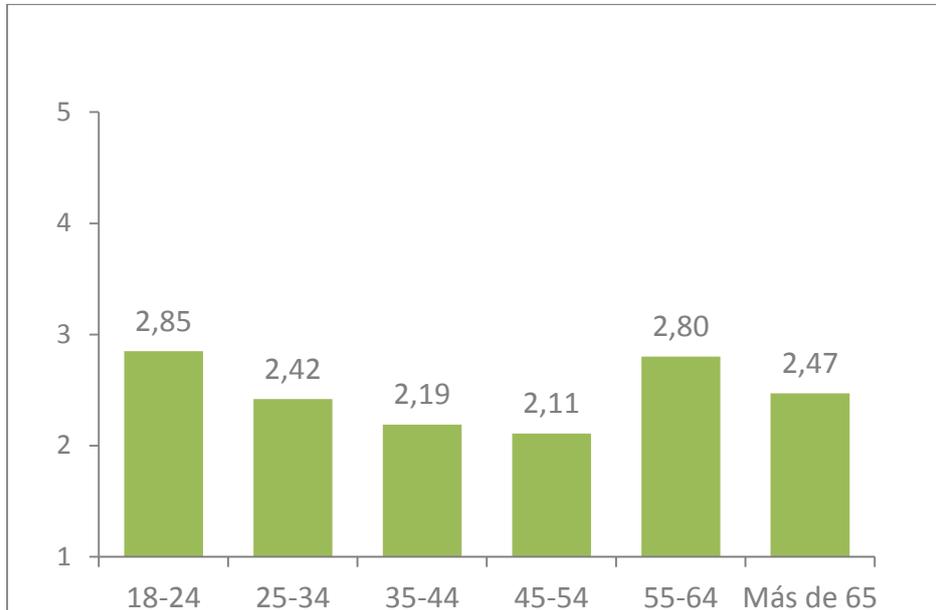
De esta manera, se ha preguntado a los conductores sobre cómo es la complejidad a la hora de instalar un sistema de retención infantil, obteniéndose que el porcentaje de conductores que creen que su instalación es sencilla es del 56,6%, frente al 22,3% de los casos que lo encuentran muy complicado dicha instalación.

Gráfico 9. Valoración de facilidad de instalación de SRI (Del 1 fácil al 5 muy complicado)



Si estas valoraciones las clasificamos por edades vemos que los conductores jóvenes entre 18 y 24 años y los mayores de 55 años son los que tienen mayores complicaciones a la hora de instalar un SRI, la explicación de esta valoración es que a los primeros tienen poca experiencia y posiblemente son los casos de sus primeras sillas frente al último grupo que son conductores que posiblemente lleven a los niños en sillas que nunca instalaron ellos para poder llevar a sus nietos en sus vehículos.

Gráfico 10. Dificultad de instalación según grupo de edad



En cuanto al modo de adquisición de los SRI, existe una mayoría aplastante que prefiere comprarlos nuevos 90,6% frente a los que ya han tenido un uso anterior 5,4%.

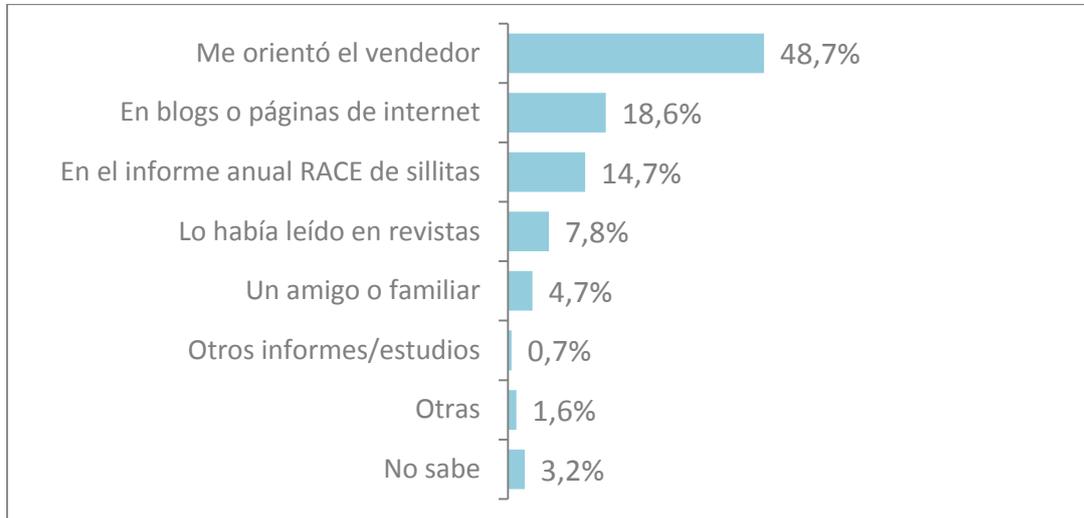
Los artículos nuevos son comprados sobre todo en tiendas especializadas con un 40,7% donde los consejos de los profesionales pueden orientar a los conductores de qué tipo de silla se adapta mejor a sus necesidades.

El resto de compras se dividen de manera mayoritaria entre grandes almacenes con un 23,8% e Hipermercados con un 19,4%. En un grado menor se encuentran las compras on line con un 6,7%.

Respecto a las adquisiciones de sillas infantiles que ya han tenido un uso anterior, hay que destacar como se ha comentado anteriormente que su porcentaje apenas llega al 6% y que en su mayoría han sido cedidas por otra persona de confianza.

En este aspecto desde el RACE y Bébéconfort queremos recalcar que una silla de segunda mano puede tener una pérdida de las propiedades de seguridad ya sea por haber sufrido una colisión o por la antigüedad de la misma silla cuyos materiales puedan haber tenido cierto deterioro por el paso del tiempo.

Gráfico 11. Información a la hora de comprar un SRI.



En cuanto al modo de adquisición de los SRI, existe una mayoría aplastante que prefiere comprarlos nuevos 90,6% frente a los que ya han tenido un uso anterior 5,4%.

Los artículos nuevos son comprados sobre todo en tiendas especializadas con un 40,7% donde los consejos de los profesionales pueden orientar a los conductores de qué tipo de silla se adapta mejor a sus necesidades.

El resto de compras se dividen de manera mayoritaria entre grandes almacenes con un 23,8% e Hipermercados con un 19,4%. En un grado menor se encuentran las compras on line con un 6,7%.

Respecto a las adquisiciones de sillas infantiles que ya han tenido un uso anterior, hay que destacar como se ha comentado anteriormente que su porcentaje apenas llega al 6% y que en su mayoría han sido cedidas por otra persona de confianza.

En este aspecto desde el RACE y Bébéconfort queremos recalcar que una silla de segunda mano puede tener una pérdida de las propiedades de seguridad ya sea por haber sufrido una colisión o por la antigüedad de la misma silla cuyos materiales puedan haber tenido cierto deterioro por el paso del tiempo.



Padres formados, niños seguros



3.2.4 Conocimiento de las nuevas normativas en seguridad infantil

Es muy importante para la seguridad de los niños que los conductores tengan una formación correcta y adecuada sobre la seguridad vial de este tema y las normativas que la regulan.

Con esta idea se plantean varias preguntas sobre tres temas de importante conocimiento para todos aquellos conductores que llevan en sus vehículos instalados un sistema de retención infantil.

Isofix

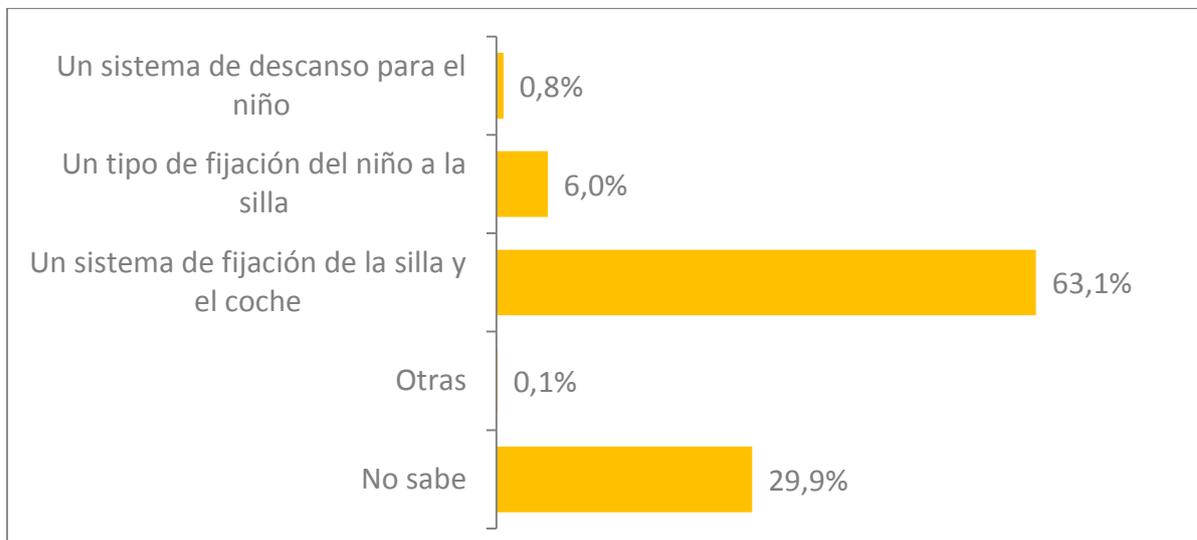
El primero de estos temas es evaluar el grado de conocimiento que se tiene sobre los sistemas de anclaje de la silla. Para ello, se realiza una pregunta sobre el conocimiento de un sistema de fijación de la silla muy generalizado como es el sistema ISOFIX. (poner foto).

Este tipo de fijación aparece en todos los vehículos que se han fabricado desde 2006 y consiste en un sistema de anclaje que se fija a la estructura de los vehículos desde el asiento. Además pueden llevar un tercer punto de anclaje que puede ser una pata que fije al suelo del vehículo o un anclaje que engancha en la parte posterior del asiento conocido como Top tether.

Cuando se les pregunta a los conductores sobre este tipo de anclaje solo uno de cada 3 no sabe en que consiste este sistema de fijación.

Dicho sistema no implica una mayor seguridad, sino que se diseñó para asegurar que la silla del niño quedaba anclada de una manera fácil y segura, reduciendo así el error a la hora de instalar un SRI en el vehículo.

Gráfico 12. Conocimiento sobre el sistema ISOFIX



I-SIZE

El desconocimiento de un tercio de los conductores sobre que es el sistema de anclaje Isofix, no es tan preocupante como los resultados obtenidos sobre la información que tienen los conductores sobre la nueva normativa de homologación europea de SRI, denominada I-SIZE.

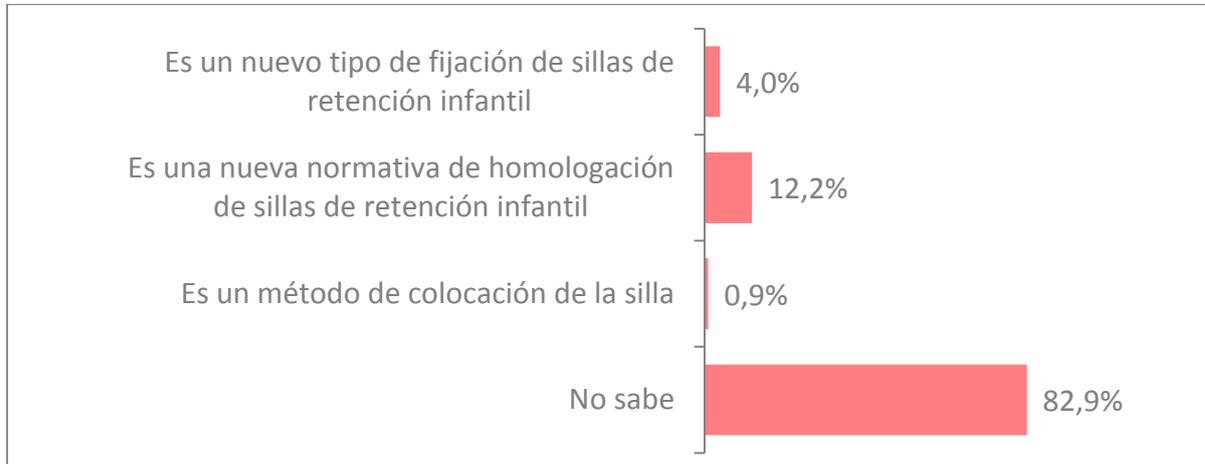
Como se ha comentado al principio de este estudio, esta normativa ha entrado en vigor en julio de 2.013 y hasta 2.018 convivirá con la ECE R-44/04.

La normativa I-SIZE, aporta un mayor grado de seguridad a los SRI ya que es necesario que pasen un test de impacto lateral, muy común en los accidentes de tráfico, además de facilitar la elección a los padres ya que esta se mediará según los centímetros de altura de los niños y no como hasta ahora que debían tenerse en cuenta tanto la edad como el peso, variables que al intentar aplicarlas a de manera conjunta producen dificultades de elección a los compradores.

Como puede verse en el gráfico el 87,8% de los conductores desconocen el significado de I-SIZE, lo que resulta un dato inquietante, ya que al ser la normativa de homologación que definirá el protocolo de seguridad que deben de llevar los SRI, debería estar presente en los conductores debido a que son los potenciales compradores de estos productos.

Solo el 12,2% de los conductores declaran conocer que es el I-SIZE lo que implica la necesidad de campañas de información sobre las mejoras en seguridad en los nuevos SRI.

Gráfico 13. Grado de conocimiento de los conductores sobre I-SIZE



Normativa de seguridad vial referente a SRI

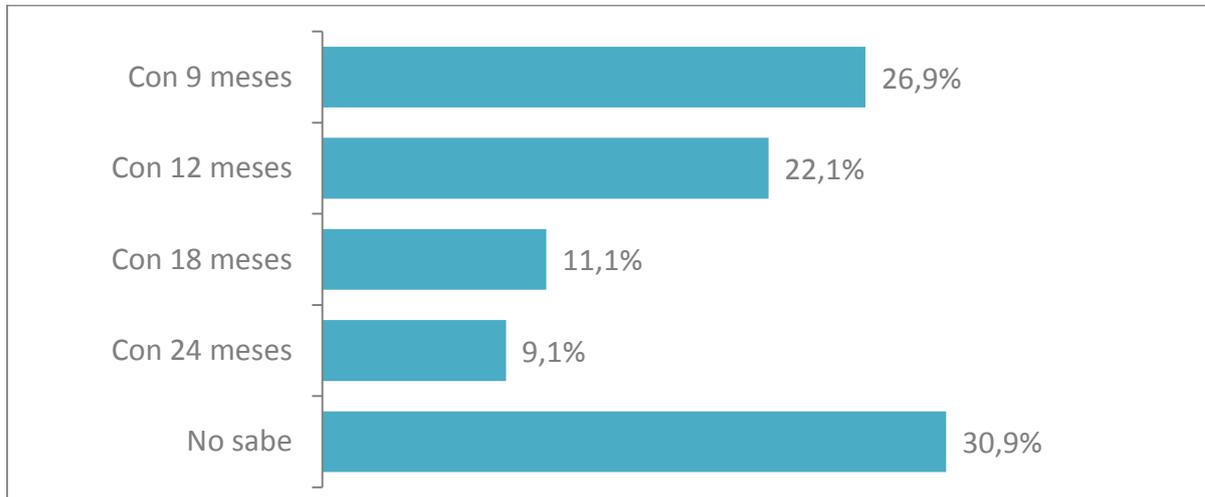
Para poder evaluar el conocimiento que se tiene sobre la reforma de la ley de tráfico seguridad vial se han realizado dos preguntas que tienen una conexión muy importante con la seguridad infantil en el vehículo.

El primer punto a evaluar es el conocimiento sobre el periodo durante el cual un bebé debe ir colocado en contraposición de la marcha en su SRI dentro del vehículo.

Los resultados son poco esperanzadores, ya que el 30,9% de los conductores desconoce el tiempo que debe ir un bebé en contra dirección de la marcha. Si a estos les sumamos los que opinan que el tiempo deber ser de 9 meses (26,9%), lo que implica una percepción escasa del tiempo ya que a estas edades el cuello de los bebés no están completamente formado y les cuesta mucho mantener el peso de la cabeza. Por lo tanto, si se pusieran en dirección de la marcha cualquier frenazo o colisión podría tener consecuencias muy graves en el niño.

De esta manera, solo el 42,3% de los conductores tienen una respuesta acorde con las recomendaciones de la Dirección General de Tráfico al recomendar que los niños vayan en contra dirección de la marcha hasta los 15 meses.

Gráfico 14. Conocimiento sobre el tiempo de circulación en contra dirección de un niño en un vehículo

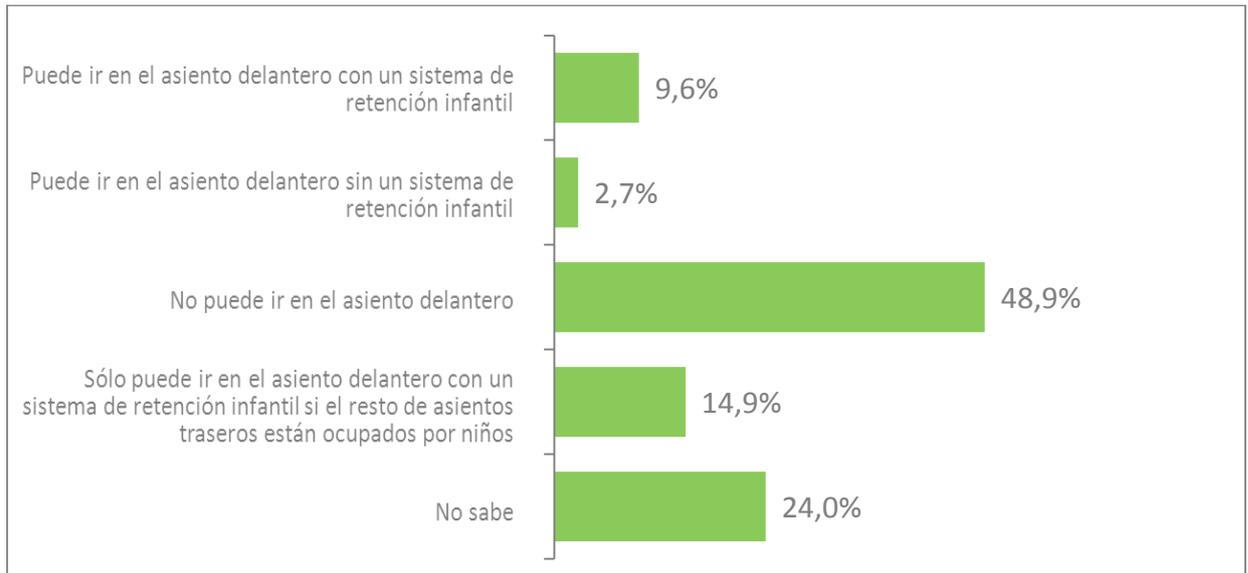


Otro de los puntos sobre los que se ha evaluado el conocimiento sobre normativa es la posibilidad de ocupación de los menores de 12 años o 135cm el asiento del copiloto.

En este punto apenas el 15% de los conductores contestan acertadamente a la pregunta, sin embargo de manera indirecta y a favor de la seguridad es que un 48,9% de los conductores creen que los menores no pueden ir en el asiento delantero, por lo tanto existe la seguridad que en el 63,8% de los casos los conductores no permitirán que los menores ocupen este asiento.

Por otro lado, es ciertamente preocupante que el 24% de los conductores no tengan ningún tipo de criterio sobre esta pregunta.

Gráfico 15. Conocimiento sobre el uso del asiento del copiloto por menores de 12 años.





4 Conclusión

Una vez analizado todos los puntos del estudio, se puede tener una imagen de los conductores españoles que utilizan un sistema de retención infantil para que sus hijos viajen en su vehículo.

Se puede afirmar que los conductores que utilizan un SRI lo hacen en su mayoría de manera constante y es un número muy reducido los que permiten que los niños viajen sin él dentro de su vehículo.

Esta situación se produce cuando los niños que montan en su vehículo no son los habituales y por lo tanto no tienen en el momento del desplazamiento un SRI para que puedan utilizar. De la misma manera, la no utilización de las sillas infantiles se produce en desplazamientos cortos y dentro del ámbito urbano, debido a que la percepción de peligro en estos viajes es mínima y supuestamente controlable. Pero hay que recordar los accidentes pasan en un segundo y que es en ese preciso instante cuando se tiene la pérdida del control.

Por otro lado, hay que resaltar que no existe un conocimiento pleno por parte de los conductores de los grupos de sillas que deben llevar para la protección de sus hijos, lo que puede provocar que las medidas de seguridad del SRI no sean apropiadas para el niño que viaja en él.

En cuanto a las normativas tanto de circulación como de homologación, el conocimiento de los conductores es bastante escaso, lo que supone ciertas carencias en la formación de los responsables de los compradores de productos futuros que protegen la seguridad de los niños y por lo tanto es necesario realizar campañas de concienciación sobre estos conductores para que puedan garantizarse la seguridad infantil dentro del vehículo de manera razonable, que permita tomar decisiones de compra e instalación del SRI de forma que se cubran las necesidades de los usuarios y por supuesto las condiciones de seguridad.



5 Decálogo de la Seguridad Infantil

A la hora de comprar una silla infantil, tenga en cuenta los siguientes aspectos:

- El sistema debe estar homologado, con una etiqueta (de color naranja ubicada en la parte posterior de la silla) que indique la norma de referencia. Exija siempre la última norma de homologación, que es la más exigente. En este caso, busque la norma I-SIZE
- Consulte los informes que los clubes automovilísticos publican anualmente con pruebas de seguridad y uso de los sistemas de retención infantil. Los test de los últimos años están disponibles gratuitamente en www.race.es
- Debe utilizar el sistema que mejor se adapte al peso y la estatura del niño. Cambie de grupo cuando el niño supere las dimensiones recomendadas por el fabricante, y adapte el sistema a medida que el niño crece.
- Asegúrese que el SRI es compatible con los sistemas de fijación de su vehículo, ya que la compatibilidad de los elementos garantiza la eficacia.
- La silla debe estar colocada correctamente según las normas del fabricante lo que garantizará su eficacia en caso de impacto.
- Abróchese siempre el cinturón al montar en el vehículo, este gesto enseñará a los niños que en este espacio hay que ir siempre abrochado.
- No llevar sistema de retención infantil cuando es necesario conlleva la retirada de tres puntos del permiso de conducir y una multa económica de 200 euros.