
La seguridad vial en los niños: cuestión de familia

Fundación MAPFRE. Instituto de Seguridad Vial

Rev Pediatr Aten Primaria. 2007;9:31-40

M.º Jesús Gómez Luque, mjgome@mapfre.com

Resumen

Introducción: el presente trabajo tiene como objetivo comprobar el nivel de percepción de la propia responsabilidad que tienen los conductores que llevan habitualmente a niños menores de 12 años como pasajeros, sus conocimientos de seguridad vial, la importancia que le dan a este tema y la utilización que hacen de los dispositivos de retención infantil (DRI).

Material y métodos: se realizó una encuesta a través de una entrevista personal en la vía pública a 200 individuos (100 hombres y 100 mujeres) elegidos al azar en Madrid capital y en la comunidad. Se utilizaron como variables de tipificación los días a la semana que el conductor lleva a niños de 0 a 12 años en su vehículo, la edad del conductor y el tipo de recorrido habitual.

Resultados: la mayoría de los encuestados lleva a niños cinco días a la semana, el recorrido habitual es mixto (urbano e interurbano), el 85% dispone de DRI, pero sólo el 69% hace uso de ellos; el 79% da mucha importancia a la seguridad vial pero el 57% desconoce hasta qué edad es obligatorio el uso de DRI. El motivo más frecuente de no usar los DRI es por pereza (47%) y por recorrer un trayecto corto (45%).

Conclusiones: se exponen las recomendaciones que se derivan del análisis de los resultados para conseguir que se utilicen los DRI en el 100% de los vehículos.

Palabras clave: Seguridad vial, Niños, Dispositivos de retención infantil.

Abstract

Introduction: the objective of the present paper is to assess the level of perception of the drivers' responsibility carrying children under 12 years of age, their knowledge in road safety, the relevance they attribute to this topic and the use they make of the child car seats.

Material and methods: a survey through a personal interview was carried out on 200 individuals (100 men and 100 women) selected at random in the streets of Madrid city and its community. There were used three variates of categorization: the number of days per week the driver carried children 0-12 years of age in his/her car, the driver's age and the usual kind of route.

Results: the majority of the interviewed carry children five days a week, the route is mixed (urban and intercity), 85% have child car seats, but only 69% use them; 79% give much relevance to road safety but 57% don't know the age child car seats are mandatory.

The more frequent reasons why they don't use child car seats is laziness (47%) and driving a short route (45%).

Conclusions: *the recommendations derived from data analysis in order to make 100% use of car child seats are presented.*

Key words: *Road safety, Children, Child car seats.*

Introducción

Los accidentes son el primer motivo de muerte en el grupo de población de 1 a 44¹ años y está comprobado que, con una buena información, concienciación y con la utilización de los sistemas de seguridad infantil, esta cifra podría reducirse considerablemente. También son la causa más frecuente de lesiones múltiples en los niños. El uso de los dispositivos de retención infantil (DRI) evitaría el 75% de las muertes infantiles y el 90% de los daños graves ocasionados por accidentes de tráfico.

De acuerdo con datos publicados por UNICEF sobre mortalidad infantil, más de 20.000 niños entre 1 y 14 años mueren cada año por accidente en los países ricos. La principal causa de mortalidad infantil por accidente en estos países es el tráfico rodado, que representa el 41% de todas las muertes infantiles por accidente.

Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y de la Fundación Mapfre, en 2004, 124 menores de 14 años fallecieron² en accidente de tráfico en España y casi 1.100 sufrieron heridas graves. Se

calcula que si hubieran ido equipados con los sistemas de seguridad adecuados, se podrían haber evitado el 75% de los fallecidos y el 90% de las lesiones graves. Un niño sin sujeción multiplica por cinco las posibilidades de sufrir lesiones mortales. El uso de los DRI salvaría la vida de casi un centenar de niños cada año en España.

El 30% de los niños viaja incorrectamente protegido. Los padres son los responsables de esta situación tanto por la poca como por la mala utilización de los sistemas de seguridad infantiles.

Está físicamente demostrado que a una velocidad de 60 km/h ningún brazo es capaz de retener a un niño de 18 kg. La razón es que, en caso de colisión frontal, su peso llegaría a ser de más de una tonelada.

En los accidentes de tráfico inciden distintos factores. Uno de ellos, probablemente el que tiene más peso, es el factor humano y, dentro de este factor, están la prevención, la educación vial y el conocimiento de las consecuencias de la utilización o no de los sistemas de se-

guridad para adultos y para niños, y aquí es donde se enmarca este estudio que ha realizado el Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre.

El objeto del presente estudio es el interés de la Oficina del Defensor del Menor de la Comunidad de Madrid y de la Fundación Mapfre por comprobar la percepción y el conocimiento de los conductores de turismos que llevan habitualmente a niños de 0 a 12 años como pasajeros.

A través de éste se ha buscado comprobar qué nivel de percepción tienen los conductores que llevan habitualmente, como pasajeros, a niños de hasta 12 años; su conocimiento de seguridad vial infantil, la importancia que se le da a este tema y la utilización de los dispositivos de retención infantil.

Los niños aprenden fundamentalmente por aprendizaje vicario, esto es, aprendizaje por imitación de conductas, por lo cual es muy importante que los padres sean conscientes de que sus hijos hacen lo que les ven hacer y que no vale el "haz lo que yo digo, pero no lo que yo hago".

Si los niños nos ven ponernos el cinturón, ellos se lo pondrán también y admitirán, sin lugar a discusiones, la utilización de los dispositivos de retención infantil como una condición inexcusable a la hora de ir "en el coche de papá o de mamá".

Está comprobado que, con una buena información, concienciación y con la utilización de los sistemas de seguridad infantil, esta cifra podría reducirse en más del 70%.

Material y métodos

Tipo de estudio: los individuos de la muestra han sido entrevistados personalmente y se les indicaba que, siempre que fuese posible, eligieran una de las alternativas que se les presentara, aquella que fuese más representativa para ellos.

Muestra: se ha realizado sobre una muestra de 200 individuos elegidos al azar y que han sido encuestados en Madrid capital y en la comunidad. La mitad de la muestra son hombres y la otra mitad mujeres. Todas las personas encuestadas son conductores que, con distinta frecuencia contemplada en el cuestionario, llevan a niños de 0 a 12 años como ocupantes de un turismo. Así pues, se analizó un total de 200 cuestionarios.

Respuestas: las preguntas son todas cerradas excepto en dos alternativas de "otras" en las cuales existe la posibilidad de dar una respuesta abierta.

Universo: las únicas condiciones fueron que las personas fuesen conductores y que, con una cierta periodicidad, llevasen a niños de 0 a 12 años en el vehículo como ocupantes. En todos los ca-

sos son padres o madres de niños con edades entre 0 y 12 años.

Error: +/- 7% para un nivel de confianza del 95%.

Las variables de tipificación: número de días de media que el conductor lleva a niños en el coche con edades de 0 a 12 años, el intervalo de edad y el tipo de recorrido habitual.

Resultados

Como consecuencia de las encuestas realizadas se ha llegado a una serie de resultados que se presentan a continuación.

Se han realizado 200 encuestas, la mitad a hombres y la mitad a mujeres.

El intervalo de edad más frecuente entre las mujeres encuestadas es de 31 a 40 años. Este intervalo cambia en el caso de los hombres, donde la franja más numerosa es de 41 a 50 años (tabla I).

El promedio de días a la semana en que un conductor transporta a niños de 0 a 12 años aparece en la figura 1.

El tipo de recorrido habitual es urbano en el 37% de los casos, interurbano en un 10% y mixto en el 53%.

El total de las personas encuestadas dispone de cinturón de seguridad trasero en su vehículos, puesto que es obligatorio, pero las sillas o/y alzadores están presentes sólo en un 85%.

Disponer de dispositivos de retención infantil no siempre es sinónimo de hacer uso de ellos. Preguntados sobre si utilizan los DRI, la respuesta obtenida ha sido que el 69% los usa siempre, el 28% los usa frecuentemente y el 3% los usa poco.

En cuanto al conocimiento de los conductores de la edad obligatoria del uso de los dispositivos de retención infantil, el 43% la conocen, pero el 57% la desconocen.

En cuanto a si sus hijos reciben cursos de seguridad vial en el colegio, el 40% ha respondido que sí, el 7% que no, el 33% que no sabe y el restante 20% respondió la opción "no aplicable" (la opción "no aplicable", tanto en esta como en otras

Edad de los encuestados	Mujeres	Hombres
29-31	8	3
31-40	52	28
41-50	39	59
> 51	1	10
Total	100	100

cuestiones, está pensada para niños pequeños sin escolarizar) (figura 2).

Se ha preguntado la opinión sobre la importancia que otorgan los padres a la seguridad vial como materia escolar; la respuesta mayoritaria (72%) ha sido que sí es importante (figura 3).

Con respecto a quiénes consideran los responsables de la educación de los niños en temas de seguridad vial, la respuesta mayoritaria (93%) fue la secuencia ordenada "padres, profesores, policía, otros", seguida por la opción encabezada por profesores y por policía con el 4% y el 3% de respuestas respectivamente.

Los motivos mayoritarios por los que no se utilizan en todos los casos los DRI son: trayecto corto y por pereza (figura 4).

Los datos en cuanto a la distribución de los motivos por los que se utilizan los DRI son por seguridad en el 86% y por obligación el 14%.

¿Nos advierten los niños a los mayores, cuando vamos conduciendo, de ciertas normas de tráfico o incumplimientos de éstas? ¿Y cuando ejercemos de peatones? (tabla II)

Resumen de los resultados principales:

1. La mayoría de las personas lleva a niños menores de 12 años en el coche un promedio de cinco días a la semana.

Figura 1. Días a la semana en que un conductor transporta a niños de 0 a 12 años.

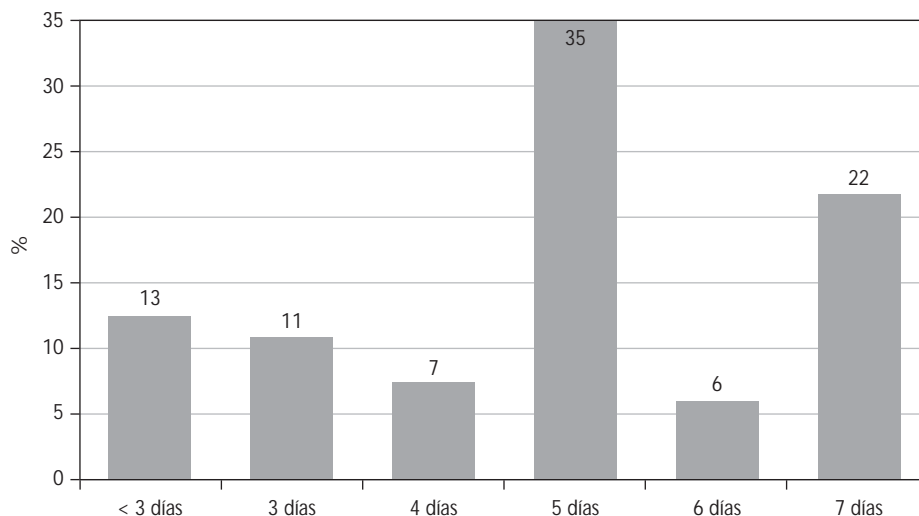


Figura 2. ¿Sus hijos reciben cursos de seguridad vial en el colegio?

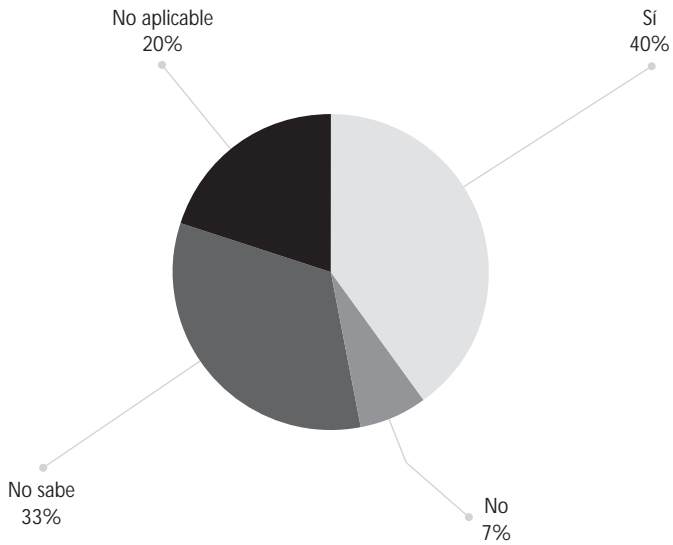


Figura 3. ¿Qué importancia le dan los padres a la seguridad vial como materia escolar?

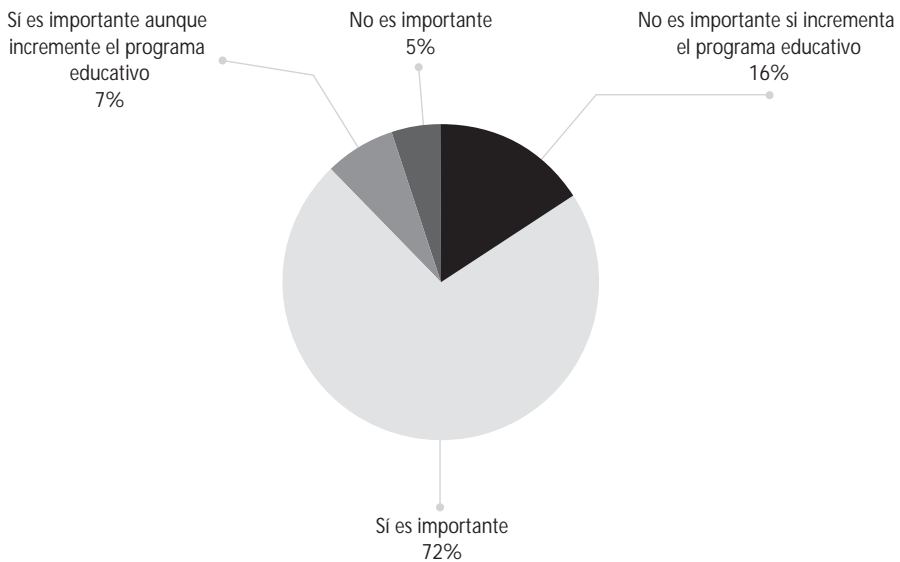


Figura 4. Motivos por los que no se utilizan los dispositivos de retención infantil.

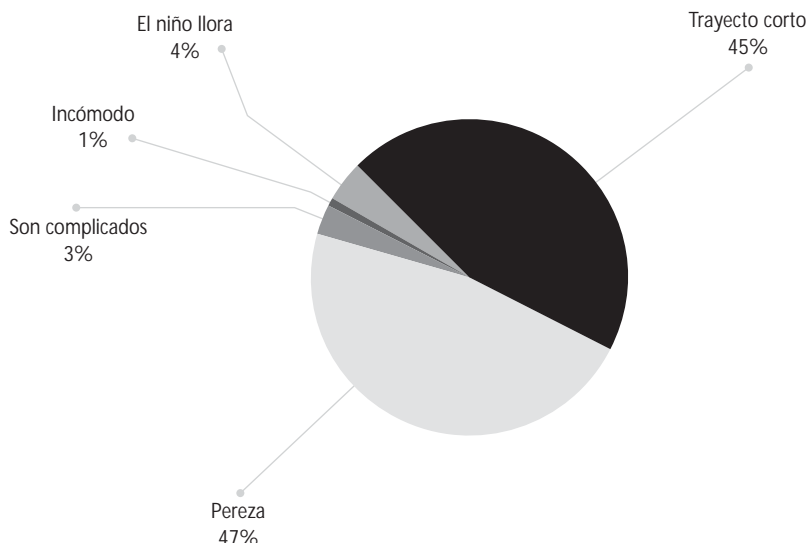


Tabla II. Advertencias sobre seguridad vial de los niños a los adultos

	Al volante	De peatones
Sí	39%	28%
No	14%	27%
A veces	27%	25%
No aplicable	20%	20%

En segundo lugar se sitúan quienes los llevan un promedio de siete días a la semana. De esto podemos concluir que los niños son usuarios habituales del coche como pasajeros y esto aumenta el riesgo en cuanto al número de ocasiones en las que puede acontecer un accidente.

2. El recorrido habitual es mixto, es decir, tanto urbano como interurbano, con lo cual el riesgo de accidentes por exceso de velocidad en recorrido interurbano aumenta. Asimismo, está comprobado que a 50 km/h, que es la velocidad máxima permitida en vías urbanas, las posibilidades de que un niño sobrevi-

va sin ninguna medida de seguridad es prácticamente nula y que, ni siquiera a poca velocidad, se garantiza la supervivencia de nuestros hijos.

3. Los encuestados reconocen disponer, en un 85% de los casos, de los dispositivos de retención infantil, tanto cinturones como alzadores y sillitas. Sin embargo, llevar el dispositivo de retención infantil no siempre implica hacer uso de éste. Sólo un 69% de los encuestados lo utiliza.

4. Un 79% de los encuestados reconoce que da mucha importancia al tema de la seguridad vial.

5. El 93% reconoce que la educación vial depende, en primer lugar, de los padres.

6. El porqué del uso de dispositivos de retención infantil es, en un 86% de los casos, por seguridad.

7. Más de la mitad de los adultos, concretamente el 57%, con niños de hasta 12 años no sabe hasta qué edad es obligatoria la utilización de los dispositivos de retención infantiles.

8. Cuando no se hace uso del dispositivo de retención infantil, las excusas favoritas son la pereza (47%) y la brevedad del trayecto (45%).

9. Un tercio de la población desconoce si sus hijos reciben educación vial en el colegio aunque un 43% reconoce que sí la reciben.

10. Un porcentaje significativamente alto, el 72%, considera que la seguridad vial es un tema suficientemente importante como para que forme parte de los programas educativos.

11. La gran mayoría de las personas, un 86%, utiliza los DRI por seguridad y sólo un porcentaje pequeño, un 14%, lo hace porque los obliga la normativa de tráfico vigente.

12. Parece contradictorio que un porcentaje significativo de las personas encuestadas reconozca que utiliza los dispositivos por seguridad y, a la vez, que también asuma que no siempre hace uso de ellos por pereza.

13. Un 39% de los hijos de las personas encuestadas da a sus padres y/o madres consejos o recordatorios sobre normas de seguridad vial y actitudes prudentes que se deben considerar, tales como ponerse el cinturón, no correr, no saltarse los semáforos en rojo, etc. Es un porcentaje bastante alto, sobre todo, si consideramos que un 20% de los resultados no se contabiliza por tratarse de niños muy pequeños que no dominan todavía el lenguaje o están sin escolarizar.

Respuestas cualitativas: las respuestas cualitativas surgen en dos preguntas del cuestionario:

1. En la pregunta 10 "Dígame, por orden de importancia, de quién depende

para usted la educación sobre seguridad vial de los niños”, donde las respuestas encontradas en la opción “otros” se pueden agrupar en:

- Pediatras.
- Asociaciones de automovilistas, Mapfre, etc.
- Especialistas en el tema.
- Sociedad.
- Medios de comunicación.
- Televisión, dibujos animados.
- Campañas publicitarias.
- Señales y avisos claros.
- Ayuntamientos, protección civil.
- Comunidades autónomas, Estado.
- Mutuas de seguros.

2. En la pregunta¹¹ “Argumente algún motivo por el cual no se utilicen los sistemas de seguridad en todos los casos”, las respuestas se pueden agrupar en:

- Falta de costumbre.
- Falta de educación.
- Porque los padres no damos ejemplo.
- Por inconsciencia, por ignorancia, por desconocimiento.
- Por no cambiarlos de coche.
- Porque no cabemos.
- Por falta de información sobre las consecuencias.

Conclusiones

Una vez analizados los resultados de este estudio, se está en disposición de poder

analizar posibles recomendaciones y sugerencias con el objetivo de conseguir que la utilización de los dispositivos de seguridad infantil se dé en el 100% de los casos.

Las recomendaciones o sugerencias serían:

1. Información específica y clara sobre las consecuencias de utilizar o no los DRI.

2. Enseñarles a romper el esquema habitual de “total, es aquí al lado”, “no nos va a pasar nada”, “vamos despacio”. Demostrarles con datos las posibilidades de que suceda un accidente y las consecuencias de éste.

3. Recordarles que los niños aprenden fundamentalmente por aprendizaje vicario, esto es, aprendizaje por imitación de conductas, por lo cual es muy importante que los padres sean conscientes de que sus hijos hacen lo que les ven hacer y que no vale el “haz lo que yo digo pero no lo que yo hago”. Si los niños nos ven ponernos el cinturón, ellos se lo pondrán también y admitirán, sin lugar a discusiones, la utilización de los DRI como una condición inexcusable a la hora de ir “en el coche de papá o de mamá”.

4. Deben asumir que ellos son los únicos responsables de la seguridad de sus hijos cuando viajan en coche y de las consecuencias que puedan suceder en caso de accidente por no llevar o utilizar los DRI.

5. Todo ello se puede hacer mediante campañas divulgativas con documentación impresa, con información a través de las asociaciones de padres, anuncios y soportes exteriores.

6. La educación vial y el cumplimiento de normas deben inculcarse desde pequeños porque son conductas que se convertirán en hábito.

7. Como siempre, la información de qué, por qué y para qué son el mejor aval

para que un aprendizaje se asuma y se incorpore a nuestro modo de hacer. Debemos trabajar para cambiar hábitos y actitudes y desde pequeño esto es mucho más fácil.

8. Se recuerda que los expertos consideran la educación vial como un eje transversal y sería conveniente complementarlo con actividades extraescolares.

Bibliografía

1. Centro Nacional de Epidemiología. Instituto de Salud Carlos III. España 2001. Mortalidad por causa, sexo y grupo de edad (CIE 10) [en línea] [Consultado el 15/01/2007]. Disponible en http://cancer.isciii.es/htdocs/mortal/mortal2001/ww01_ed.htm

2. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. Principales cifras de siniestralidad vial, 2004. [en línea][Consultado el 15/01/2007]. Disponible en www.dgt.es/dgt_informa/investigaciones/principales_cifras_siniestralidad_vial.pdf

