

# Estudio de seguridad vial infantil

*Entre 1990 y 2009 el número de niños fallecidos en accidentes de tráfico se ha reducido paulatinamente. Una legislación más exigente con el uso de sistemas de retención infantil y una mayor concienciación han sido claves para que durante las dos últimas décadas estos siniestros hayan descendido un 80 por ciento. Sin embargo, aún queda mucho camino por recorrer para conseguir el objetivo de cero niños fallecidos en accidentes de circulación.*

## 20 años en la lucha por salvar vidas

Texto **Celia Durán**

Los accidentes de tráfico constituyen la primera causa de muerte accidental o violenta en niños de entre 0 y 14 años. No obstante, el número de menores fallecidos en estos accidentes ha experimentado un importante descenso en las últimas décadas, desde los 307 muertos en 1990 hasta 60 en 2009. Estos datos se extraen del estudio realiza-

do por FUNDACIÓN MAPFRE, donde se analiza la evolución en los últimos 20 años de la seguridad vial infantil.

La evolución durante estos años es esperanzadora e invita a pensar que vamos por el buen camino. La medida de seguridad que más ha contribuido a este descenso en la siniestralidad es el uso de asientos o sillas de seguridad infantil, que

han demostrado ser capaces de prevenir hasta el 80 por ciento de las lesiones mortales y graves. Cabe destacar que el 60 por ciento de los niños fallecidos en accidentes de tráfico no utilizaban estos sistemas de seguridad en el momento del accidente.

A finales de los 90, casi uno de cada dos niños fallecidos en España por causas externas fue víctima de un accidente de



circulación. Diez años después, el porcentaje de este tipo de fallecimientos se redujo al 29 por ciento, debido principalmente a que el número de niños fallecidos en accidentes de tráfico también se redujo un 25 por ciento. Pese a la reducción de las cifras, en 2009 todavía murieron 60 niños por esta causa en España, y más de 489 resultaron heridos graves. De los fallecidos, el 66 por ciento perdió la vida en la carretera (casi dos de cada tres) y el resto en la ciudad.

Más de la mitad de los niños menores de 15 años fallecidos en accidentes de tráfico en España eran ocupantes de turismos o furgonetas ligeras. El segundo grupo más importante es el de los peatones (con casi un tercio de los niños fallecidos). Por este motivo es necesario reforzar los mensajes relacionados con la seguridad vial no solo cuando los niños viajan como pasajeros, sino también cuando se desplazan como peatones.

### Lectura positiva

Como ya se ha señalado anteriormente, en las últimas décadas, en concreto entre 1990 y 2009, el número de niños de entre 0 y 14 años fallecidos en siniestros de tráfico experimentó una notable reducción, desde 307 hasta 60. Por otro lado, el número de heridos graves pasó de 2.200 niños a 489. Por edades, el grupo

*Los asientos de seguridad previenen entre el 50 y el 80 por ciento de las lesiones graves o mortales, por lo que pueden considerarse la medida de seguridad infantil más importante de todas*

LATINSTOCK



LATINSTOCK

*En España en tan solo 20 años hemos pasado de una legislación en la que los niños podían viajar totalmente desprotegidos a otra que deja pocos resquicios y protege a la gran mayoría de los niños, al menos a aquellos que viajan en turismos y furgonetas*

que ha experimentado una mayor disminución en sus cifras de siniestralidad es el de niños de entre 10 y 14 años (84 por ciento), seguido del de niños de entre 2 y 5 años (un 82 por ciento) y del grupo de 6 a 9 años (80 por ciento). Esta reducción de las víctimas mortales en accidentes ha sido mayor en la carretera (77 por ciento) que en la ciudad (donde fue del 57 por ciento).

#### Factores clave

La mejora en la seguridad vial a lo largo de este periodo, y más concretamente a partir del año 2003, debe tener un claro reflejo en la mejora de la seguridad vial infantil. En ello influyen factores como la mejora de las infraestructuras, la actualización de la legislación general sobre tráfico y seguridad vial, una mayor con-

cienciación social sobre los peligros en la carretera, campañas y controles permanentes recordando la moderación en la velocidad, etc.

Por otro lado, en el caso concreto de la seguridad vial infantil en el automóvil puede destacarse el desarrollo de la legislación sobre el uso de asientos infantiles de seguridad, la mejora en el diseño de estos asientos y en la seguridad de los vehículos, entre otros.

Los asientos de seguridad infantil previenen entre el 50 y el 80 por ciento de las lesiones graves o mortales, por lo que pueden considerarse la medida de seguridad infantil más importante de todas. Pero la experiencia demuestra que para con-

seguir que los niños viajen debidamente protegidos por un asiento infantil, es necesario que la ley lo exija. En este ámbito, los avances en España han sido muy notables, ya que en tan solo 20 años hemos pasado de una legislación en la que la mayoría de los niños podían viajar totalmente desprotegidos, a otra que en 2010 deja pocos resquicios y protege a la gran mayoría de los niños que viajan en turismos y furgonetas.

### Sistemas de retención infantil

Una de las prioridades en materia de seguridad vial es conseguir que todos los niños utilicen un sistema de protección adecuado a su edad. En los últimos años ha mejorado notablemente el porcentaje de niños pasajeros de turismos y furgonetas que utilizan algún sistema de retención (un 87,5 por ciento en 2008). Sin embargo, aún hay niños que viajan sin estar seguros (más de la mitad de los niños fallecidos en accidente de tráfico viajaban sin ningún sistema de protección).

Según un estudio realizado por FUNDACIÓN MAPFRE en 2005 y reeditado en 2009, los motivos más aludidos por los padres para no utilizar estos sistemas son los trayectos cortos (38 por ciento) y la pereza (20 por ciento).

Esto indica que, pese al avance experimentado durante estos años, aún queda mucho camino por recorrer. No olvidemos que 84 niños perdieron la vida en 2008, cifra con la que no podemos conformarnos. El objetivo común no puede ser otro que cero niños fallecidos en accidentes de tráfico.

**Manuel Luna, Gerente de Homologación de FORD España, y Julio Laría, Director General del Instituto de Seguridad Vial de FUNDACIÓN MAPFRE.**

## FUNDACIÓN MAPFRE y Ford lanzan una nueva campaña de seguridad vial

Desde 2008 FUNDACIÓN MAPFRE y Ford trabajan conjuntamente para promocionar y fomentar la seguridad vial infantil a través de distintas acciones.

Dentro de este acuerdo de colaboración se enmarca la campaña conjunta que han puesto en marcha ambas entidades y que está dirigida a facilitar a los clientes de los talleres de la red Ford sillas infantiles homologadas, preparadas para transportar niños desde los 9 a los 36 kilos.

Los resultados de esta iniciativa han sido excelentes. Desde que empezó a funcionar la primera campaña, los cerca de 140 concesionarios de la red Ford han distribuido más de 33.200 sillitas entre sus clientes. Por este motivo, y bajo el lema «La seguridad

infantil no tiene precio», ambas entidades inician ahora una nueva campaña para continuar incentivando y promoviendo la instalación de estos dispositivos de retención infantil, así como el correcto uso de los mismos. De esta manera ponen a disposición de los padres una silla infantil homologada con coste 0, ya que, al igual que en la anterior campaña, el importe de su adquisición (65 euros) será devuelto en las sucesivas revisiones mecánicas que se realicen en los talleres de la red Ford.

Esta iniciativa no se limita a los vehículos de la marca Ford, sino que está abierta a cualquier modelo de cualquier marca que se someta a alguna intervención mecánica en los talleres de la red Ford.

