



**SEGURIDAD VIAL INFANTIL EN
EL AUTOMÓVIL: ¿VIAJAN NUESTROS
HIJOS SIEMPRE SEGUROS?**

Fundación **MAPFRE**

Fecha

Mayo 2022

Autores

Fundación MAPFRE

<https://www.fundacionmapfre.org/>

Federación de Asociaciones de Matronas de España (FAME)

<https://www.federacion-matronas.org/>

© Fundación MAPFRE, 2022

© Esta edición:

2022, Fundación MAPFRE

Pº de Recoletos, 23. 28004 Madrid

www.fundacionmapfre.org

El contenido de esta publicación puede ser utilizado o referido siempre que se cite la fuente del siguiente modo: "Fundación MAPFRE, (2022). Seguridad vial infantil en el automóvil, mayo de 2022. Fundación MAPFRE."

Índice

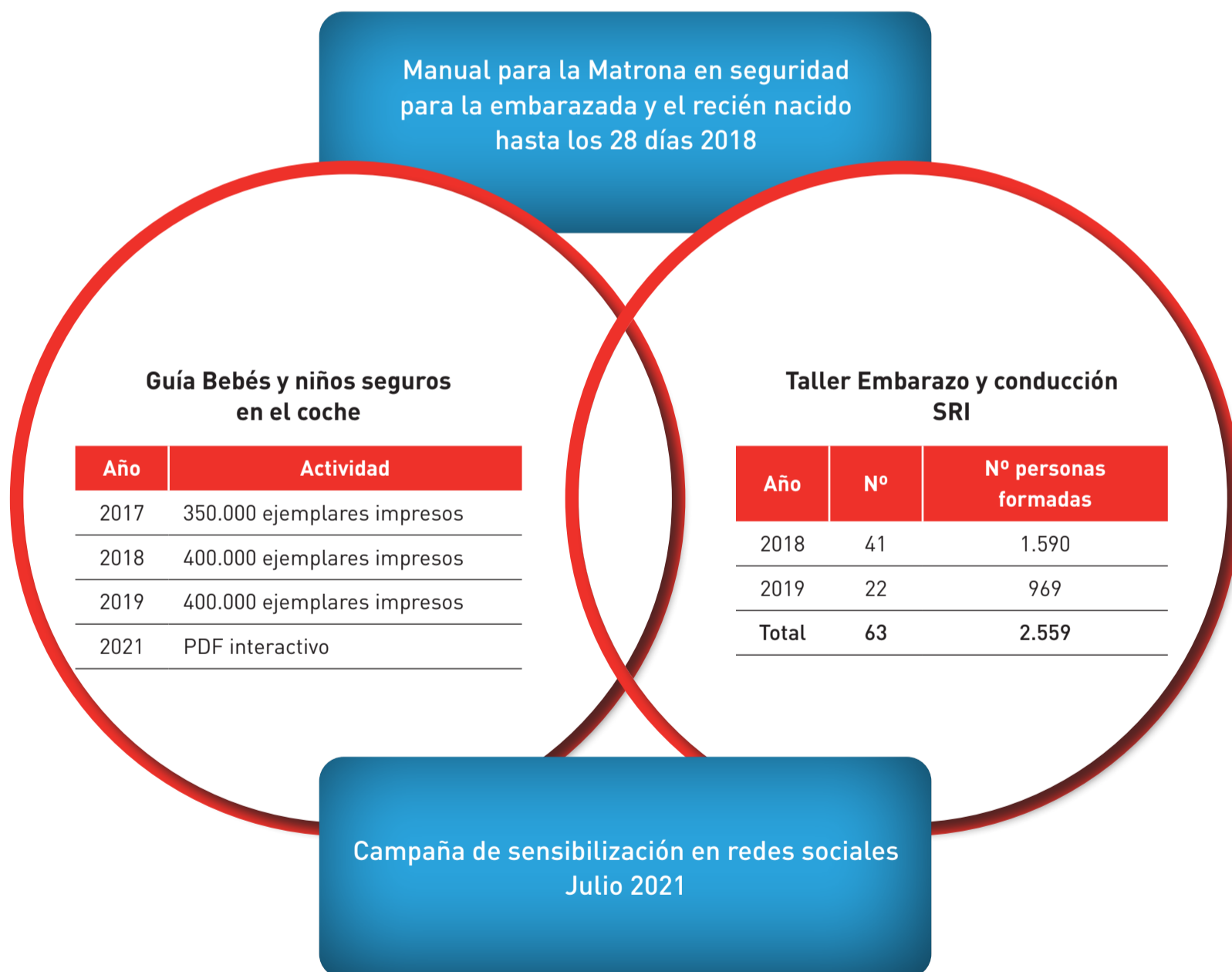
1. Revisión de antecedentes	4
2. Situación actual de la seguridad vial infantil	6
3. Objetivos	9
4. Metodología	10
5. Principales resultados	11
6. Conclusiones y recomendaciones	17
7. Referencias	21
8. Anexos	23

1. Revisión de antecedentes

En el año 2015 se inicia la colaboración entre la Federación de Asociaciones de Matronas en España (FAME) y Fundación MAPFRE con la participación de esta última en su Congreso anual. Este se celebró en Madrid, firmando las dos entidades posteriormente, su primer convenio de colaboración en el año 2017, la finalidad del mismo es llevar a cabo actividades de interés común sobre prevención y seguridad vial. Dentro del convenio, se planificaron distintas actividades a corto y medio plazo encaminadas a garantizar que la información sobre la seguridad de los niños en los coches llegase a los padres (figura 1).

Figura 1. Actividades convenio de colaboración FAME y Fundación MAPFRE

Fuente: elaboración propia



En primer lugar, se elaboró la guía Bebés y niños seguros en el coche⁽¹⁾ con el objetivo de ayudar a los padres elegir y utilizar adecuadamente los sistemas de retención infantil. La guía recorre las diferentes etapas de crecimiento del niño hasta el paso al cinturón de seguridad. Puesto que la protección del niño comienza en el embarazo, incluye también un apartado sobre la utilización del cinturón de seguridad durante este periodo, y consejos para una conducción segura en esta etapa de la vida. Se inició su difusión impresa a través de las asociaciones profesionales de matronas, y posteriormente se contó con la colaboración de Mi Bebé y yo, a través de su revista, y de Present Service incluyéndola en sus canastillas. Finalmente se desarrolló una versión interactiva de esta guía en 2021.

Por otro lado, se llevaron a cabo talleres formativos a matronas y residentes de matrona a través de las asociaciones científicas profesionales de matronas y unidades docentes de matronas, alcanzando a un total de 2.559 profesionales (86,4% del colectivo FAME). Con esta actividad se pretendió actualizar los conocimientos en sistemas de retención infantil y seguridad en la conducción, para su posterior transmisión a los padres o futuros padres tanto en la educación individual como grupal.

Paralelamente, se elaboró y difundió el Manual para la Matrona en seguridad para la embarazada y el recién nacido hasta los 28 días⁽²⁾, donde se aborda en un apartado el primer viaje del recién nacido y los sistemas de retención infantil.

Por último, se llevó a cabo una campaña de sensibilización en redes sociales la primera semana de julio de 2021. Los contenidos de la guía Bebés y niños seguros en el coche se lanzaron y difundieron durante esta semana.

El impacto en el colectivo de matronas de las actividades realizadas se valoró por FAME y Fundación MAPFRE mediante un estudio interno en 2018, donde se pudo constatar que las acciones realizadas hasta el momento habían tenido un impacto positivo, ya que el 80% de las matronas encuestadas incluían la seguridad vial tanto en la educación individual como grupal.

2. Situación actual de la seguridad vial infantil

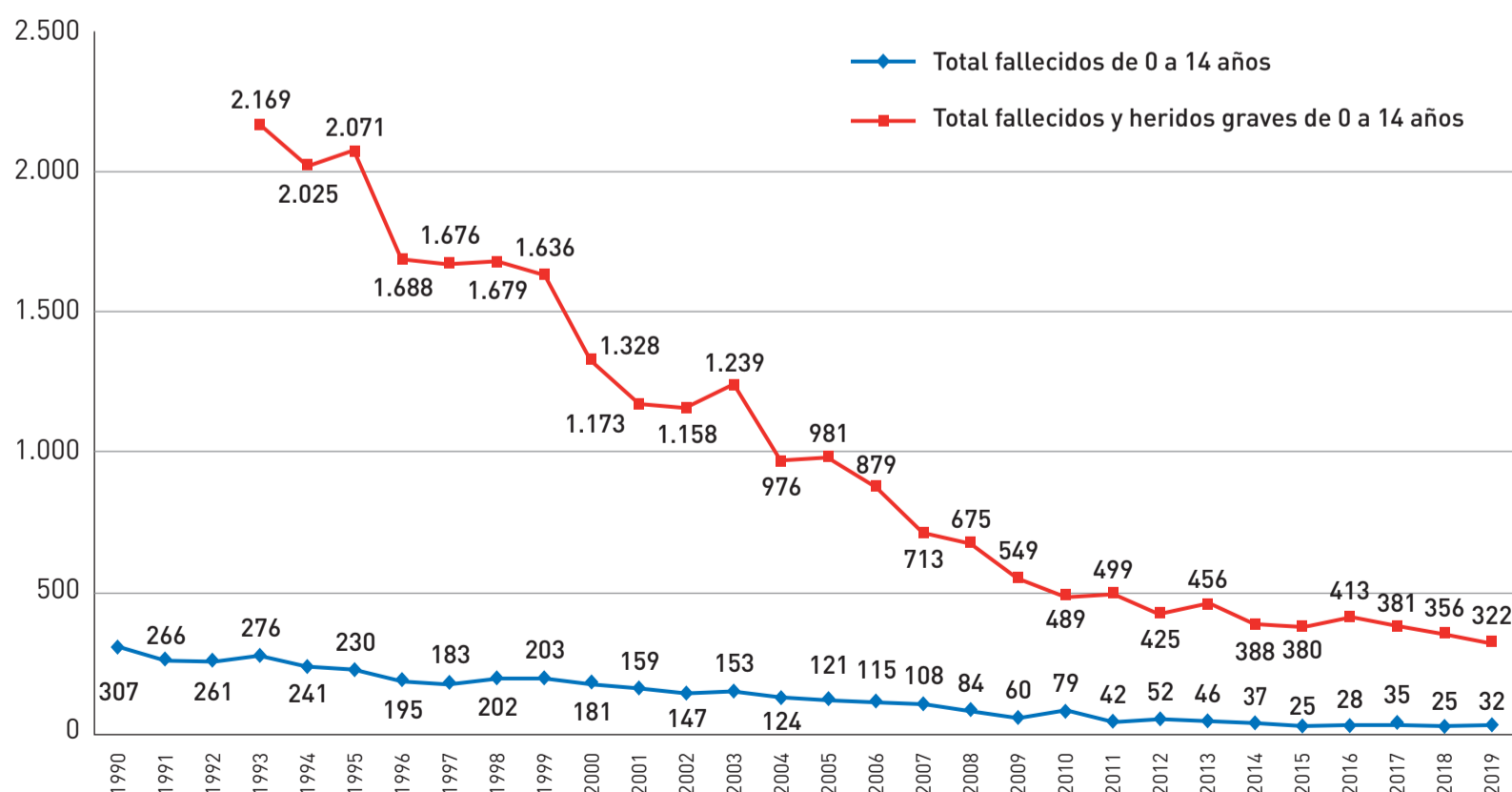
En 2020 fallecieron 17 niños: 7 eran peatones, 4 conductores y 6 pasajeros. Según el medio de desplazamiento, 7 iban a pie, 2 en bicicleta, 1 en ciclomotor, 1 en moto, 5 en turismo y 1 en autocaravana. Uno de los menores fallecidos en bicicleta, no utilizaba casco así como otros dos menores no hacían uso del cinturón de seguridad o sistema de retención infantil.⁽⁵⁾

En el año 2019, año más representativo desde el punto de vista estadístico por la influencia posterior en la movilidad de la COVID19, fallecieron en España 32 niños con edades comprendidas entre los 0 y 14 años, 18 de ellos ocupantes de turismo y furgonetas ligeras, de los cuales 3 de los fallecidos no hacían uso de ningún sistema de retención infantil.⁽⁶⁾

Desde principios de los años 90 se han llevado a cabo cambios legislativos con relación a la seguridad infantil en los vehículos, que han sido determinantes para la prevención de lesiones en siniestros con niños de 0 a 14 años. Esto ha supuesto una disminución importante del número de fallecidos desde 1990 a 2019, en esta franja de edad, concretamente del 90% (de 307 fallecidos a 32). En el caso de la suma de fallecidos y heridos graves, mientras que a principios de la década de los años noventa resultaban fallecidos o heridos graves en España 2.169 niños, en el año 2019 dicha cifra se había reducido hasta 322, una disminución del 85 por ciento. (Figura 2)

Figura 2⁽⁷⁾. Evolución del número de niños fallecidos y de la suma del número de niños fallecidos y heridos graves

Fuente: datos de la DGT elaborados por Fundación MAPFRE



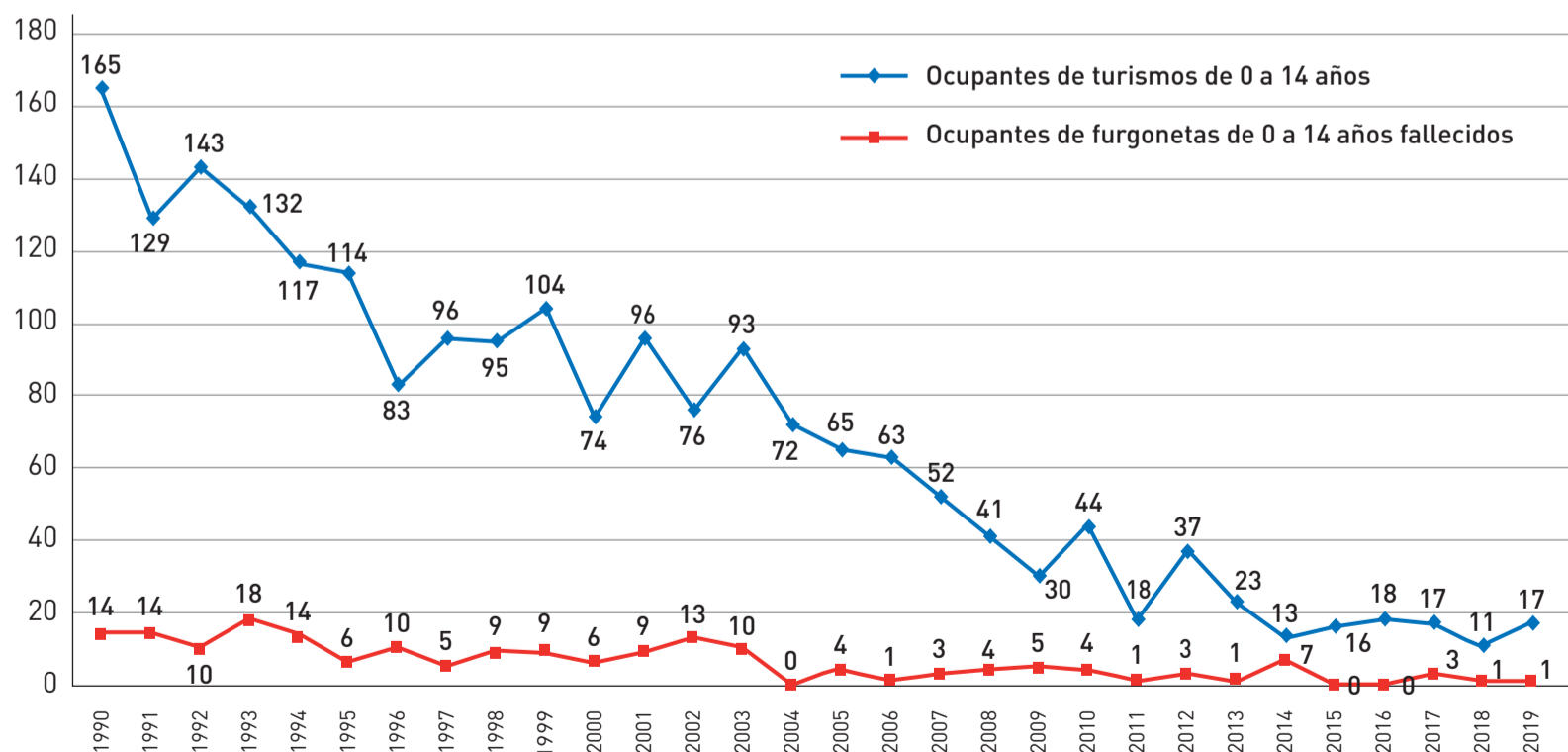
Respecto al año 2018, en 2019 ha habido una reducción del 10% en la suma de niños fallecidos y heridos graves. La mayoría de estos siniestros con fallecidos acaecidos durante el año 2019, se produjeron en carretera, concretamente el 69%, es decir dos de cada tres niños. En contraposición con lo anterior, el 64% de los heridos graves y el 62% de los heridos leves se produjeron en España en 2019 en vías urbanas.

La mayoría de los niños menores de 15 años fallecidos en siniestros de tráfico en España en el año 2019 eran ocupantes de turismos o furgonetas ligeras: en concreto, fueron 18 los niños y niñas fallecidas ocupantes de turismos de un total de 32 niños y niñas fallecidos en el tráfico en 2019. En el año 2019, los ocupantes de turismos y furgonetas ligeras representaron el 56 por ciento de todas las víctimas mortales en siniestros de circulación. Queda claro, por tanto, que los niños ocupantes de turismos y furgonetas siguen siendo un área prioritaria en la mejora de la seguridad vial infantil.

Cuando se analiza la reducción en el número de niños fallecidos cuando viajaban como ocupantes bien de automóviles de turismo o bien de furgonetas, se constata que la reducción de fallecidos en el caso de los niños que son ocupantes de turismos (un 90% de reducción), es ligeramente menor que la reducción en el caso de niños ocupantes de furgonetas (un 93% entre los años 1990 y 2019). En este último caso, conviene tener en cuenta que el número de niños fallecidos cuando viajaban en furgonetas es reducido año a año, por lo que incluso mínimas diferencias en valores absolutos implican grandes cambios en términos porcentuales. Sin embargo, resulta muy destacable que en el año 2019 solamente falleciera en furgonetas ligeras un niño. (Figura 3)

Figura 3⁽⁷⁾. Evolución fallecidos 1990-2019 ocupantes de turismos y furgonetas

Fuente: datos de la DGT elaborados por Fundación MAPFRE



El segundo grupo con más víctimas mortales infantiles fueron los peatones. En concreto, en 2019 fallecieron un total de 12 niños peatones. En otras palabras, algo más de un tercio de todos los niños fallecidos en España en siniestros de circulación en el año 2019 con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años eran peatones (exactamente, el 38% de los niños fallecidos).

A pesar de las campañas de sensibilización y concienciación sobre la necesidad de utilización de SRI y cómo usarlos adecuadamente, sorprenden y preocupan los datos reportados en el primer trimestre de 2021 por la Dirección General de Tráfico (DGT) sobre la detección de niños que viajan inadecuadamente sin estos dispositivos donde se detectó durante una única semana, a 192 niños sin usar un sistema de retención infantil⁽³⁾. La nueva Ley del 21 de marzo de 2022 enfatiza, además de la obligatoriedad de utilización de sistemas de retención infantil, su adecuado y correcto uso.

La DGT estableció como uno de los indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, el conseguir que ningún niño pierda la vida en un siniestro de tráfico sin hacer uso de un sistema de retención infantil (SRI). Uno de los objetivos operativos que planteaba era mejorar la utilización eficiente de los sistemas de retención infantil⁽³⁾. Los datos publicados por la DGT en septiembre de 2021 sobre la siniestralidad vial en 2020, reflejan el no cumplimiento del objetivo de Estrategia de Seguridad Vial 2011⁽⁴⁾, ya que en 2019 fallecieron 3 menores sin sistema de retención infantil.

En un sentido más amplio, y en opinión de Fundación MAPFRE, el objetivo final no puede ser otro que reducir a cero el número de niños fallecidos o heridos muy graves como consecuencia de siniestros de circulación en España, tanto aquellos que no usan sistemas de retención (fundamentalmente, porque pasen a ser usuarios de dichos sistemas de protección) como aquellos que sí lo hacen.

3. Objetivos

El objetivo principal del presente informe es conocer la realidad del uso de los SRI en nuestro país, para poder de esta forma establecer en un futuro herramientas oportunas de educación sanitaria que garanticen un uso correcto de los mismos a lo largo de la vida del niño. Se plantean dos objetivos de estudio:

- 1) Determinar si la percepción que tienen los padres sobre el uso de los sistemas de retención infantil se corresponde con las recomendaciones y normativa vigente.
- 2) Identificar las brechas de seguridad del uso de los SRI desde el nacimiento hasta los 12 años.

4. Metodología

Se trata de un estudio observacional transversal, con una población de estudio constituida por hombres y mujeres mayores de 18 años, madres y padres usuarios actuales o potenciales de SRI, datos todos ellos integrados en la base de datos de FAME. Como criterio de exclusión se tuvo en cuenta no aceptar el consentimiento para participar en el estudio.

Se realizó un cálculo del tamaño muestral de 666 personas para un nivel de confianza del 99%. Los participantes fueron reclutados a través de las sociedades científicas que conforman la FAME, colaboradores de ésta y redes sociales, mediante muestreo accidental no probabilístico.

La información se obtuvo mediante un cuestionario autocumplimentado creado por FAME y Fundación MAPFRE *ad hoc* (anexo I) y que fue sometido a un proceso de validación de contenido por consenso⁽⁸⁾. Se trata de un cuestionario anónimo emplazado en la plataforma Qualtrics que incluía variables sociodemográficas (edad, sexo, número de hijos y edades), además de una serie de preguntas relacionadas con el uso adecuado de los SRI. La aceptación para participar en el estudio se solicita previa a la entrada al cuestionario. El trabajo de campo se llevó a cabo del 15 de julio al 30 de septiembre de 2021.

Se realizó un análisis descriptivo, univariante para cada una de las preguntas relacionadas con los SRI.

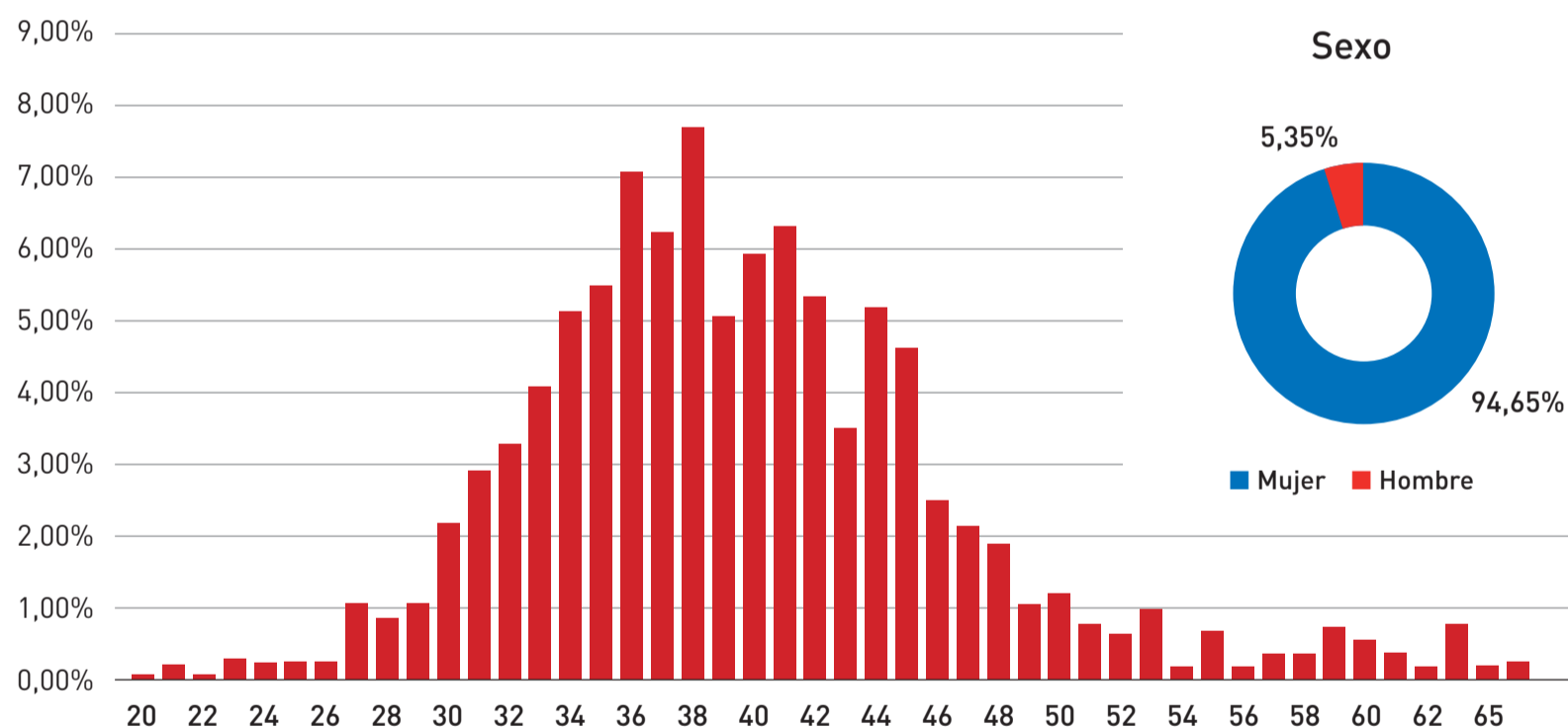
5. Principales resultados

La difusión de la encuesta tuvo un alcance total de 3.033 personas con una tasa de respuesta del 30%, lo que supuso un total de 1.120 encuestas recibidas. Se eliminaron aquellas que no se consideraron útiles por no estar correctamente cumplimentadas y no poder procesarse, resultando una muestra final de 860 personas, lo que supone un nivel de confianza del 99%.

La edad media de los participantes fue de $38,53 \pm 6,87$ años (límites: 20-76), siendo la mayoría de sexo femenino (figura 4), datos que se explican por haber sido utilizada la BBDD de FAME que contiene principalmente mujeres.

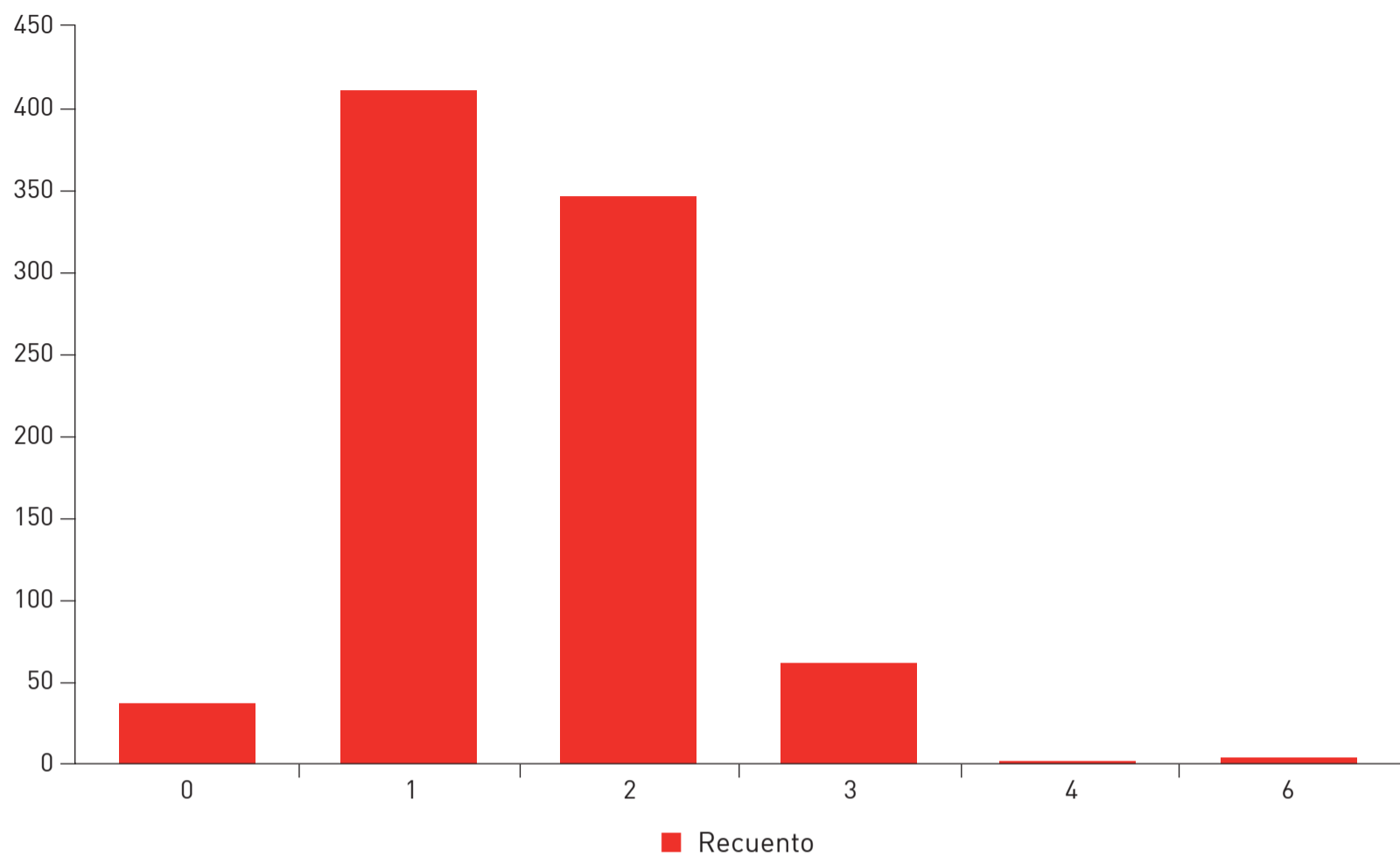
Figura 4. Edad y sexo de los participantes en el estudio

Fuente: Elaboración propia



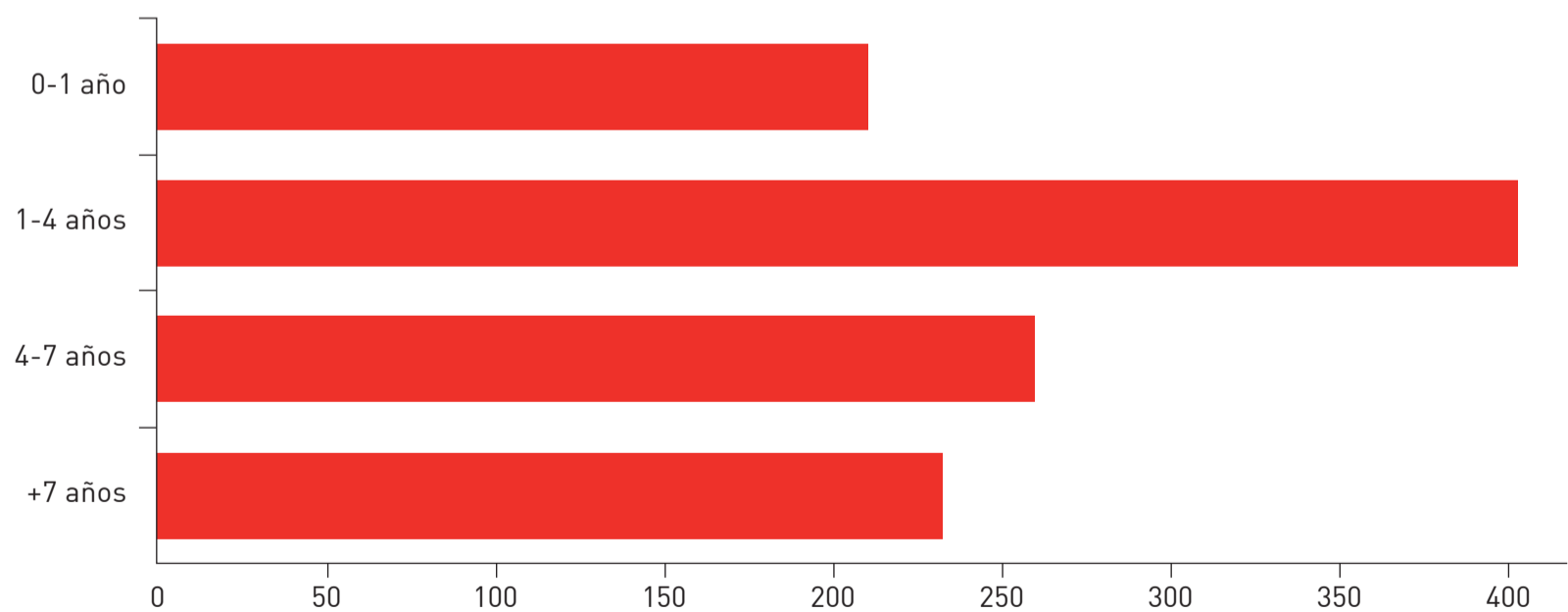
El 8,38% (n=72) de los participantes estaba esperando un hijo en el momento de cumplimentar la encuesta. El número de hijos oscila entre 0 y 6 (media 1,53; desviación estándar DE 0,75), siendo los colectivos más numerosos aquellos con uno o dos hijos, alcanzando entre ambos el 87,91% del total de la muestra: 47,79% y 40,12% respectivamente (figura 5).

Figura 5. Número de hijos



El número total de niños representados a través de los padres encuestados es de 1106. Predomina el colectivo de 1-4 años (36,44%), siendo el resto de la distribución de edad muy homogénea (figura 6).

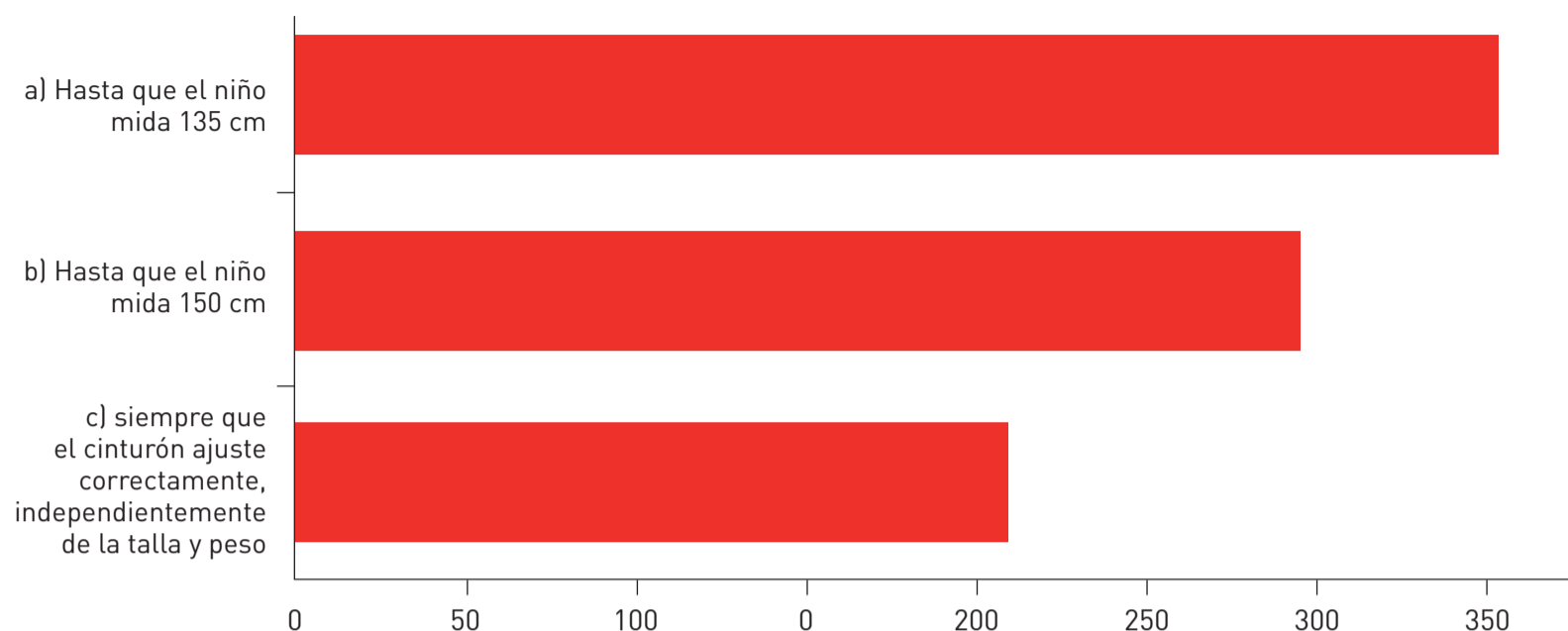
Figura 6. Edad de los hijos



En cuanto a las preguntas relacionadas con los conocimientos sobre los SRI, se han obtenido los siguientes resultados:

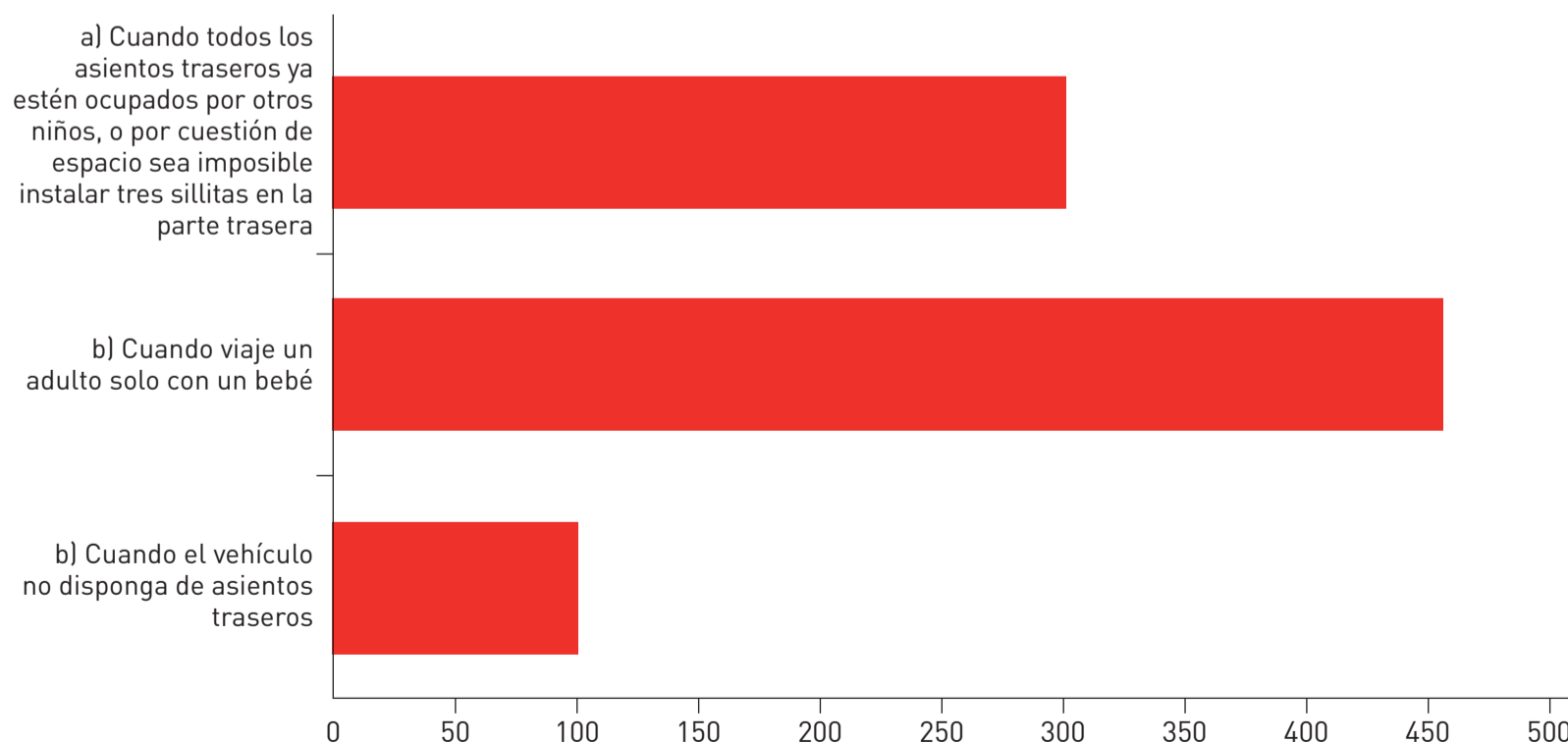
- La mayoría de los participantes (99,65%) reconoce que el recién nacido debe transportarse en portabebé de seguridad con el niño mirando hacia atrás o en capazo homologado para su uso en el coche.
- El 90,58% de los encuestados reconocen que el sistema Isofix facilita la tarea de instalar el portabebés o sillita en el vehículo, aumentando así la eficacia del sistema y evitando errores en su instalación. El 8,37% cree que es más seguro que el uso del cinturón convencional siendo éste poco seguro.
- El 65,70% reconoce la necesidad de que el respaldo del portabebés, cuando el bebé mira hacia atrás, esté en una posición intermedia, entre horizontal y vertical. Sin embargo, el 26,74% cree que debe ir completamente vertical en un ángulo de 90 grados y el 7,56% cree que debe ir casi tumbado.
- El 91,98% de los participantes conoce el momento que la normativa marca, aunque el recomendado es a partir de los cuatro años, en el que los niños pueden viajar mirando hacia delante, a partir de los 15 meses o 10 Kg de peso, mientras que el 8,02% cree que puede ser en cualquier momento o cuando los padres lo consideren necesario (3,02% y 5% respectivamente).
- El momento de uso de un asiento elevador con respaldo es conocido por el 95% de los encuestados, señalando como cierto a partir de 15 kg de peso o 105 cm de altura.
- Con respecto a de qué manera protege más el elevador con respaldo que sin respaldo, las respuestas obtenidas a este ítem indican que el 87,33% ha respondido de manera incorrecta, desconociendo que reduce el riesgo de daño en la cabeza y evita el contacto del niño con el lateral del vehículo.
- La recomendación del uso del asiento alzador hasta que el niño mida 150 cm no es conocida por el 65,58% de los participantes. Un 41,16% de éstos consideró como recomendable la obligatoriedad del uso de este dispositivo hasta que el niño mida 135 cm, y un 24,42% no conoce la relación con la talla del niño (figura 6).

Figura 6. ¿Hasta qué momento es recomendable emplear el alzador?



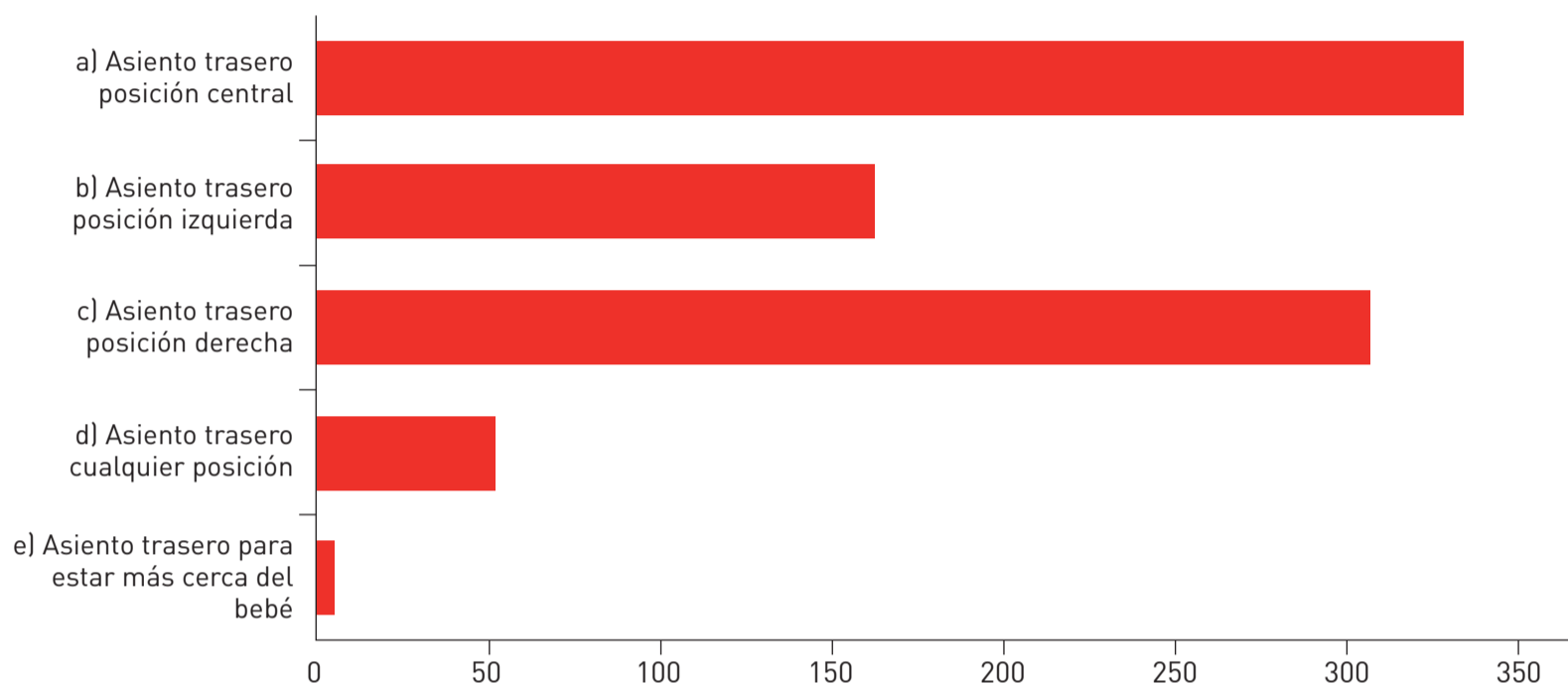
- En cuanto al momento idóneo para cambiar la silla del niño el 94,42% refiere conocerlo y seguir, por tanto, las especificaciones de la etiqueta de homologación o instrucciones del fabricante.
- El 98,26% reconoce que para un correcto ajuste y cierre del cinturón o arnés se debe verificar que las tiras no estén retorcidas, y que queden sin holguras. No dan por válida, por tanto, la opción de que no es necesaria la verificación de un adulto.
- El 47% desconoce las excepciones de cuándo pueden ir los niños en el asiento delantero según indica el RD667/2015 (figura 7).

Figura 7. De las siguientes circunstancias, ¿en cuál no es adecuado que viaje un niño en el asiento delantero?



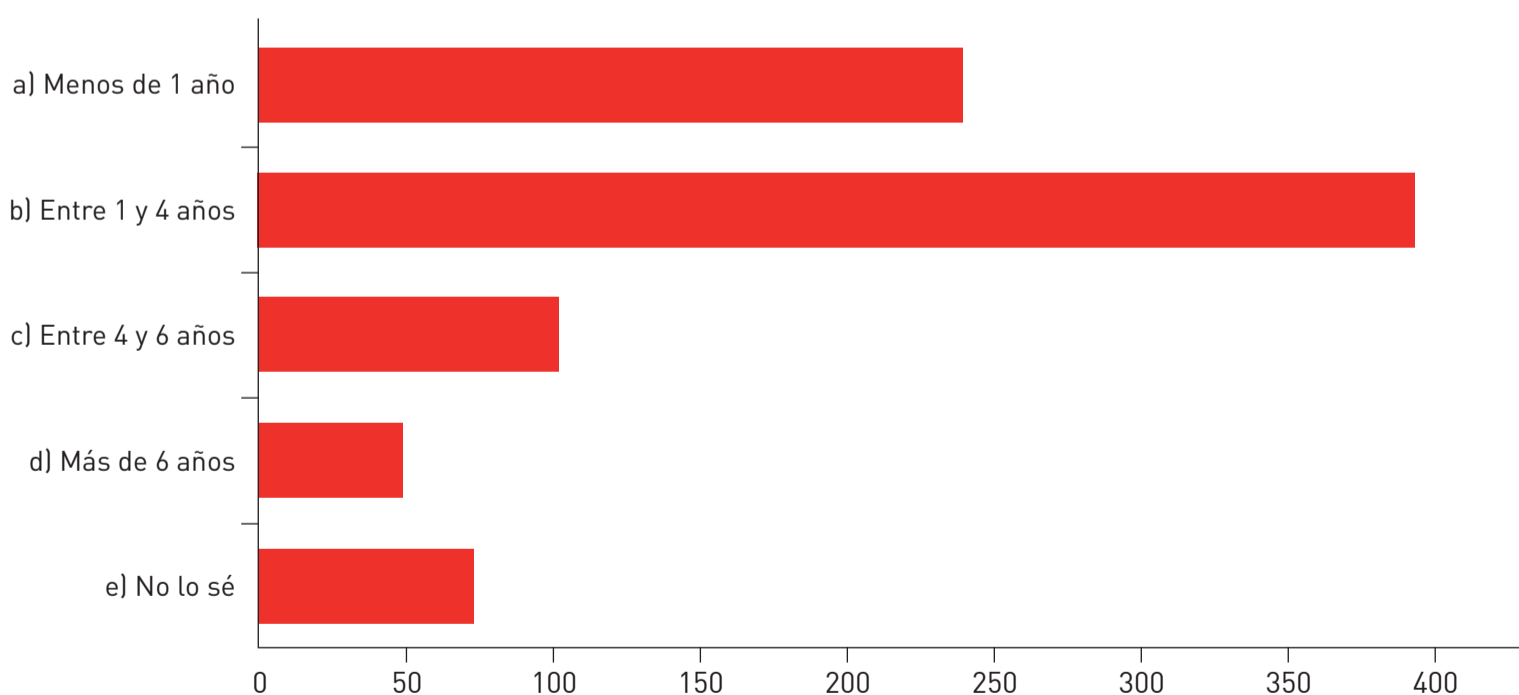
En cuanto a en qué lugar es más seguro ubicar la sillita del coche, tan solo el 38,84 % contesta correctamente: asiento trasero posición central, siendo muy variadas las respuestas: asiento trasero posición izquierda (18,84%), asiento trasero posición derecha (35,70%), asiento delantero (0,58%), asiento trasero, cualquier posición (6,05%) (figura 8).

**Figura 8. ¿Dónde es más seguro ubicar la sillita dentro del coche?
(Posiciones expresadas desde la posición del puesto del conductor)**



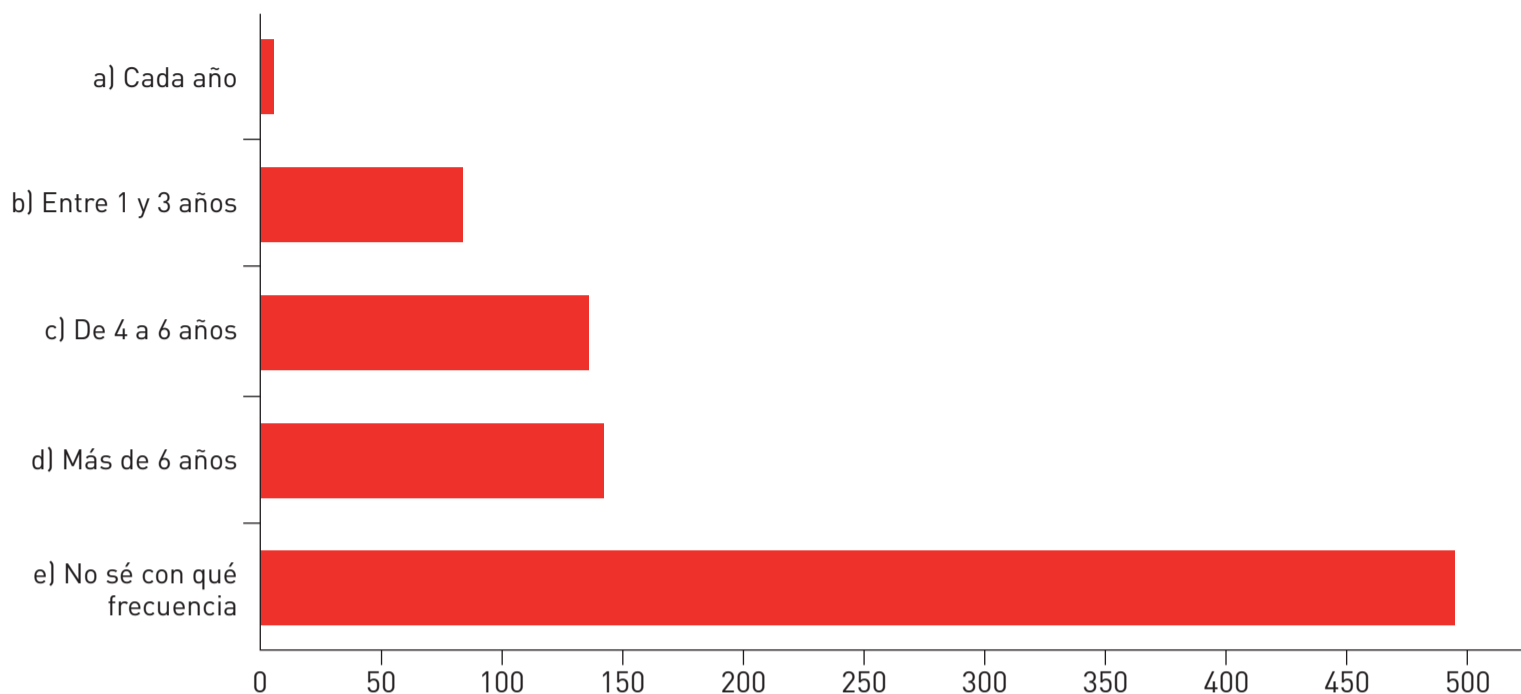
La antigüedad del SRI declarada por los participantes está reflejada en la figura 9, donde el 5,81% utiliza SRI con más de 6 años de antigüedad y el 8,6% desconoce este dato.

Figura 9. ¿Qué antigüedad tiene la sillita que utiliza?



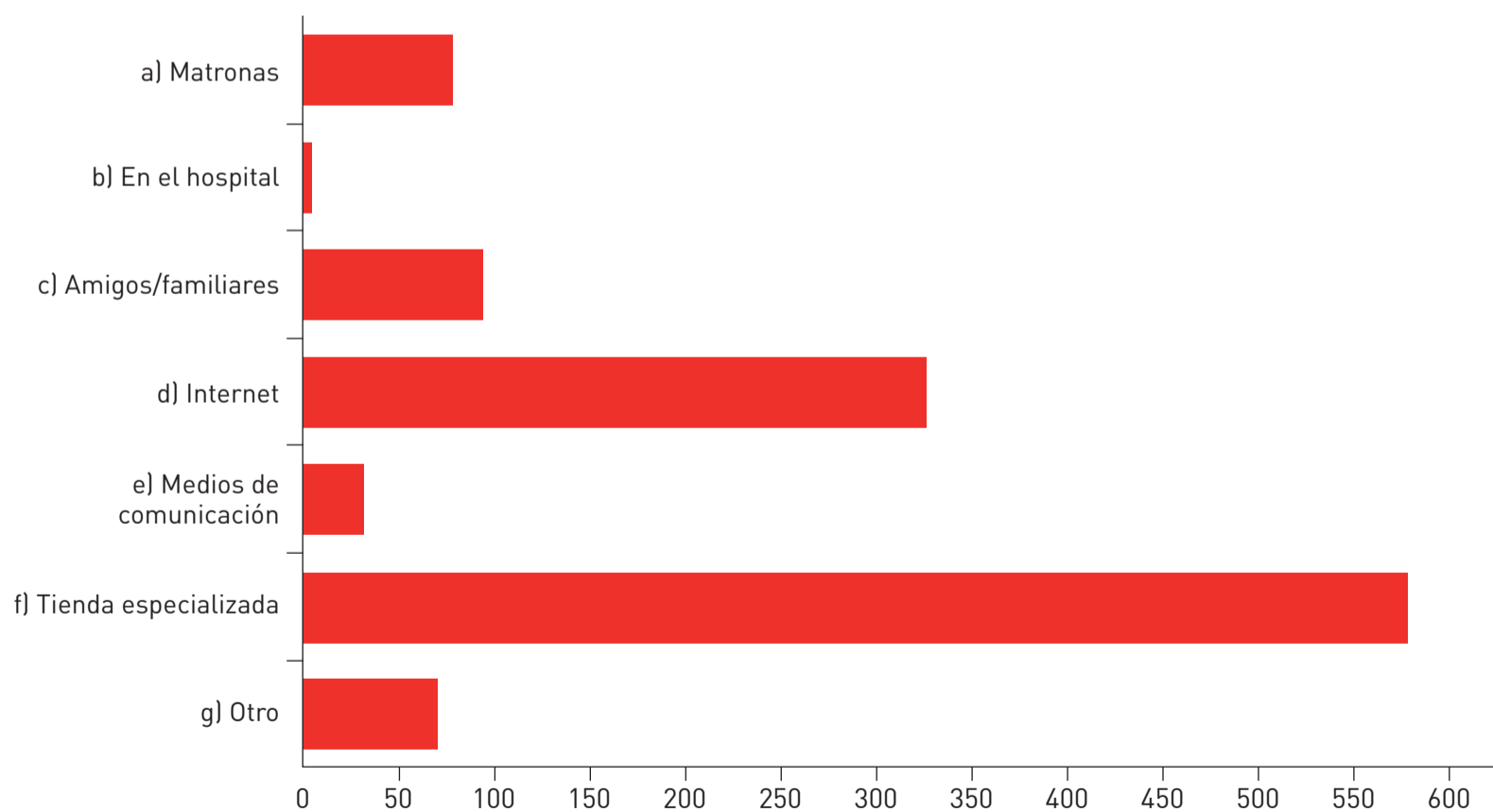
El 57,56% desconoce con qué antigüedad debe cambiarse el SRI (Figura 10).

Figura 10. ¿Sabes con qué antigüedad se debe desechar una sillita?



- En cuanto a la fuente de información sobre la silla a utilizar, el 48,78% declara haberla recibido en una tienda especializada. (figura nº 11)

Figura 11. ¿De dónde ha obtenido la información para saber qué sillita infantil debe utilizar?



- Un 16,02% refiere conocer la web de la Fundación MAPFRE sobre los SRI.

6. Conclusiones y recomendaciones

Este estudio pretende determinar si la percepción que tienen los padres sobre el uso de los sistemas de retención infantil se corresponde con las recomendaciones y normativa vigente, así como identificar las brechas de seguridad del uso de los SRI desde el nacimiento hasta los 12 años.

Como puede apreciarse en los resultados, el formulario no solo ha sido cumplimentado por padres, sino por un grupo de edad que es de suponer no corresponde con padres usuarios de SRI, sino con abuelos u otras figuras relacionadas con los niños, que igualmente son usuarios de este tipo de dispositivos y que son sensibles a la necesidad de llevar a cabo un buen uso de los mismos. Parece evidente que en las estrategias de educación para la salud llevadas a cabo desde distintos ámbitos es importante tener en cuenta a todos los colectivos potencialmente implicados.

En el caso de los SRI, conseguir que ningún niño pierda la vida en un siniestro de tráfico sin hacer uso de uno de ellos, indicador de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la DGT⁽⁴⁾, aunque esta estrategia debe ser más amplia evitando, que fallezca ningún menor, incluso utilizando sistema de retención, requiere de una estrategia que haga llegar los conocimientos necesarios a estos colectivos.

Este punto es de gran importancia, ya que los niños deben viajar siempre seguros y emplear SRI, independientemente de la distancia o el tiempo de desplazamiento. Por tanto, el conocimiento de la importancia del uso de estos dispositivos es fundamental que llegue a los adultos que potencialmente, van a trasladar en sus vehículos a niños.

Otro dato que llama la atención en los resultados, es el bajo porcentaje de hombres que han respondido al cuestionario (5,35%). Esto puede ser debido a el método de difusión del mismo, ya que aunque las redes sociales son accesibles equitativamente por sexos, la difusión se realizó a través de redes vinculadas a asociaciones profesionales de matronas, de las propias asociaciones y colectivos vinculados a las mismas, donde la mayoría de seguidores son de sexo femenino. Esto puede suponer en si mismo un sesgo en cuanto a la información recogida sobre la percepción de conocimientos del uso de SRI en los hombres.

Las actividades llevadas a cabo en el convenio de colaboración de la FAME y la Fundación MAPFRE se ven reflejada de forma muy positiva en la respuesta de los participantes en el estudio con respecto al traslado del recién nacido, las ventajas del sistema isofix, cuándo pueden viajar los niños mirando hacia delante, en qué momento se puede empezar a utilizar un elevador con respaldo, cuándo se debe cambiar la sillita por una más grande, correcto ajuste y cierre del cinturón y arnés.

Algunos aspectos relacionados con el tema no han obtenido una respuesta del todo satisfactoria, como es la posición del respaldo cuando los niños viajan mirando hacia atrás o la recomendación del uso del asiento elevador.

Un total de 34,30% de los participantes desconoce que, cuando el bebé viaja mirando hacia atrás, el respaldo debe colocarse en una posición intermedia, entre horizontal y vertical. A pesar de que el 65,70% si conoce la posición correcta, este dato es relevante y requiere una mayor insistencia en la formación de los usuarios de SRI.

Por otro lado, la percepción de los encuestados respecto a la recomendación y obligatoriedad del uso del asiento alzador es errónea. Un alto porcentaje (41,16%) cree que la recomendación es hasta que el niño mida 135 cm, estatura que se corresponde con la obligatoriedad del uso del dispositivo, no con la recomendada, en realidad, la recomendación es hasta los 150 cm o hasta que el cinturón ajuste perfectamente a las condiciones físicas del niño. Esto puede dar a los padres una falsa sensación de seguridad al pensar que es recomendable, y no obligatorio, usar alzador si su hijo mide menos de 135 cm, con lo que podrían prescindir del dispositivo, cuando en realidad en este momento el uso del SRI es obligatorio con la finalidad de evitar lesiones en caso de siniestro. Un 24,42% declara no conocer la recomendación respecto a la talla del niño, lo que no excluye que sí puedan conocer la obligatoriedad hasta los 135 cm, o por el contrario desconocer también este dato. Por tanto, este es un aspecto sobre el que hay que incidir en la formación.

Por último, hay otros aspectos donde se han obtenido respuestas que reflejan un desconocimiento importante de las recomendaciones sobre el uso adecuado de los SRI sobre los que especialmente hay que incidir en la formación.

En primer lugar, es preocupante la percepción de seguridad que tienen los participantes respecto al lugar más seguro para ubicar la sillita del coche, ya que tan solo el 38,84% refiere éste como el asiento trasero en posición central. Dicha ubicación es la que más protección ofrece al niño de los impactos laterales al ser la ubicación más alejada de las puertas laterales⁽¹¹⁾. En este punto hay que tener en cuenta que la mayor parte de los automóviles no disponen anclajes isofix en el asiento trasero central, y si en los asientos laterales. En este caso, si se va a utilizar el sistema isofix, la ubicación ideal sería el asiento trasero derecho, ya que permite tener contacto visual con el niño y proporciona un acceso más seguro desde la acera para acceder a la sillita, tanto para su instalación, como para la entrada y salida del niño del vehículo. Esta localización de la sillita fue señalada como la más segura por el 35,70%, lo que probablemente responde a la utilización del sistema isofix en el SRI. Sin embargo, un 18,84% de los participantes estima como más segura la posición lateral izquierda, un 6,05% considera que es indiferente la posición en los asientos traseros, y un 0,58% cree que es más segura la posición en el asiento delantero. Por tanto, este punto requiere de una mayor atención en la formación.

Otro dato preocupante es el desconocimiento, en un 8,60% de los casos, acerca de la antigüedad del SRI que utilizan los encuestados, y el uso de SRI con una antigüedad mayor de 6 años en un 5,81%. Por otro lado, el 57,56% declara desconocer con cuántos años debe renovarse el SRI. No existen pruebas concluyentes sobre la duración de los SRI y el reglamento 129 de la Comisión Europea que regula la homologación de los SRI no exige tampoco pruebas de durabilidad⁽¹²⁾. Sin embargo, hay que tener en cuenta que el estado de la sillita no será el mismo si ha estado almacenada en su caja, y en un ambiente fresco y seco, que si ha estado en el interior del vehículo durante varios años seguidos expuesta a factores como el frío, calor o la luz solar, lo que puede contribuir a la degradación de sus elementos. Así mismo, el uso del dispositivo puede hacer perder su funcionalidad por desgaste. Dado que los SRI están destinados a pro-

teger a los niños en caso de colisión o frenada brusca, lo razonable sería no utilizar el mismo dispositivo más de 6 años, siempre priorizando las indicaciones del fabricante de la sillita. Por tanto, este aspecto requiere una mayor intervención y concienciación de los usuarios de SRI.

Para finalizar, la búsqueda de información sobre los SRI se realiza en medios fiables (tienda especializada, matrona, hospital) en un 55,79% de los casos. Un 30,29% busca de forma autodidacta esta información en medios de comunicación o internet, no conociendo qué tipo de webs son las consultadas. Un 7,93% se deja aconsejar por amigos o familiares.

Por último, hay dos temas donde se han obtenido respuestas ambiguas o contradictorias. Por un lado lo relacionado con el Real Decreto 667/2015, de 17 de julio⁽¹²⁾ donde se indica la obligatoriedad de que los ocupantes de vehículos de hasta nueve plazas (incluido el conductor) cuando se trate de menores de edad con estatura inferior o igual a 135 cm, viajen en los asientos traseros empleando un SRI homologado para su talla y peso. Dicho Real Decreto establece tres excepciones en las que el niño podría viajar en el asiento delantero con una sillita: cuando el vehículo no disponga de asientos traseros, si todos los asientos traseros están ocupados por otros menores con un SRI, o si no se pueden instalar sistemas de retención en los asientos traseros. El otro tema contradictorio está relacionado con la manera en que protege más el elevador con respaldo que sin respaldo. En ambos casos, las respuestas obtenidas parecen responder más a una mala comprensión de la pregunta que a un desconocimiento sobre el tema. Esto puede ser debido a que ambas preguntas se formulan solicitando la respuesta incorrecta, por lo que a pesar de haber pasado por un proceso de validación de contenido, la formulación no ha sido del todo clara para los participantes.

La seguridad de los niños cuando viajan en coche depende, en gran medida, del uso adecuado de los SRI que realizan los adultos con los que viajan, por lo que la información y formación acerca de estos dispositivos es fundamental. En este sentido, las estrategias llevadas a cabo fruto del convenio de colaboración entre FAME y Fundación MAPFRE han tenido resultados positivos. Sin embargo, los datos recogidos en este estudio demuestran que es necesario continuar con la información y formación de los adultos, no solo de los padres, sino de todos los colectivos que potencialmente pueden ser usuarios de SRI en sus vehículos. Para ello es fundamental que todos los colectivos accedan a esta información de fuentes fiables.

Siete claves para la seguridad de embarazadas y menores cuando viajan en coche

- Con estatura inferior a 135 cm el ocupante debe usar sistema un sistema de retención infantil adaptado a su peso y altura, y resulta recomendable hacerlo hasta los 150 cm.
- Mejor utilizar sillitas de coche mirando hacia atrás, como mínimo hasta los 4 años.
- Sillitas siempre homologadas, y siempre mejor con sistema ISOFIX.
- Compra sillitas en tiendas donde te puedan aconsejar sobre modelos y su correcta instalación en tu coche.
- Instalar correctamente la sillita siguiendo las indicaciones del fabricante y del vehículo.
- Ocupantes mayores que ya pueden utilizar un asiento elevador y el cinturón de seguridad, asegurarse que queda correctamente ajustado. Debe pasar por encima de la pelvis, la parte media del esternón y la parte media de la clavícula, sin quedar demasiado cerca del cuello. La parte superior de la cabeza del menor y del reposacabezas deben quedar a la misma altura.
- Mujer embarazada:
 - Utilizar siempre el cinturón de seguridad. La banda inferior debe colocarse por debajo del vientre y justo encima de los huesos de la pelvis, la banda superior debe pasar por encima de la zona media del esternón y de la clavícula, sin quedar demasiado cerca del cuello. Nunca debe quedar sobre la barriga ni sobre uno de los senos, ni debe llevarse por debajo del brazo o la axila.
 - Si el volante queda a menos de 20 del vientre (y del feto) puede ser el momento de comenzar a viajar como pasajera.

7. Referencias

1. Fundación MAPFRE y FAME. Guía Bebés y niños seguros en el coche. Fundación MAPFRE, Madrid, 2021. <https://www.federacion-matronas.org/informacion-de-interes-para-profesionales/bebes-y-ninos-seguros-en-el-coche-sillitas-de-automoviles/>
2. Federación de Asociaciones de Matronas de España. Manual para la Matrona en seguridad para la embarazada y el recién nacido hasta los 28 días. <https://www.federacion-matronas.org/wp-content/uploads/2020/03/Manual-para-la-matrona-Seguridad-para-la-embarazada-y-el-recien-nacido-hasta-los-28-dias.pdf>
3. Dirección general de Tráfico. Aumenta un 7% el número de ocupantes que no usa el cinturón de seguridad. 22 marzo 2021. Consultado el 4/01/2022. <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2021/03MARZO/0322resultados-campana-cinturon-y-sillitas.shtml>
4. Dirección General de Tráfico. Estrategia de Seguridad Vial (2011-2020). https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/estrategias-y-planos/estrategico_2020_004.pdf
5. Dirección General de Tráfico. Nota de Prensa del 6 de septiembre de 2021 “Tráfico apuesta por una vuelta al cole segura y saludable” Disponible en: <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/trafico-apuesta-por-una-vuelta-al-cole-segura-y-saludable/>
6. Ministerio del Interior. Subdirección general de calidad de los servicios e innovación informe de evaluación del cumplimiento de la “estrategia de seguridad vial 2011-2020” de la Dirección General de Tráfico. Dic 2021. <http://www.interior.gob.es/documents/7109750/9970611/Informe+de+Evaluaci%C3%B3n+del+cumplimiento+de+la+Estrategia+de+Seguridad+Vial+2011-2020.pdf/9a39c648-4a62-47f9-b02b-d20aa80bb698>
7. Fundación MAPFRE. (2022). Panorama de la seguridad infantil en España (años 1990-2019). 12ª edición, mayo de 2022. Fundación MAPFRE. Disponible en <https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/media/group/1114325.do>
8. Ramada-Rodilla JM, Serra-Pujadas C, Delclós-Clanchet GL. Adaptación cultural y validación de cuestionarios de salud: revisión y recomendaciones metodológicas. Salud pública Méx. 2013;55:57-66. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0036-36342013000100009
9. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. Siempre seguros, Siempre protegidos, Siempre en su sillita. Conoce los factores más concurrentes en los siniestros de tráfico. Consultado el 4/01/2022. Disponible en: www.dgt.es

10. Fundación MAPFRE. ¿Dónde debe ir instalada la sillita en el coche? Disponible en: <https://sillasdecoche.fundacionmapfre.org/infantiles/noticias/donde-debe-ir-instalada-la-sillita-en-el-coche.jsp>
11. Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE). Reglamento nº 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos a motor (SRIR). DOUE nº 97, de 29 de marzo de 2014, páginas 21 a 128. DOUE-L-2014- 80630. [https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2021-81414#:~:text=L%2D2021%2D81414-,Reglamento%20n%C2%BA%20129%20de%20las%20Naciones%20Unidas%3A%20Prescripciones%20uniformes%20relativas,a%20148%20\(148%20p%C3%A1gs.%20\)](https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2021-81414#:~:text=L%2D2021%2D81414-,Reglamento%20n%C2%BA%20129%20de%20las%20Naciones%20Unidas%3A%20Prescripciones%20uniformes%20relativas,a%20148%20(148%20p%C3%A1gs.%20))
12. Boletín Oficial del Estado (BOE). Real Decreto 667/2015, de 17 de julio por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2021-81414>

8. Anexos

Anexo I

¿Viajan nuestros hijos siempre seguros?

1. El traslado del recién nacido debe realizarse (Indica la respuesta correcta)

- a) En portabebé de seguridad con el niño mirando hacia atrás o en capazo homologado para su uso en el coche
- b) Si se trata de un trayecto corto, puede realizarse en los brazos de la madre
- c) En cualquier tipo de capazo

2. ¿Qué ventajas ofrece el sistema ISOFIX respecto a la sujeción de sillitas o portabebés mediante el cinturón de seguridad del vehículo?

- a) Facilitan la tarea de instalar el portabebés o sillita en el vehículo, aumentando así la eficacia del sistema y evitando errores en su instalación
- b) Es obligatorio en todos los vehículos, por lo que unifica el tipo de silla a comprar
- c) Es más seguro que el cinturón de seguridad, que es poco seguro

3. En los portabebés donde el bebé mira hacia atrás, como norma general ¿cómo debe estar el respaldo?

- a) Inclinado un ángulo de 90 grados, de forma que esté erguido
- b) Casi tumbado
- c) En posición intermedia, entre la vertical y la horizontal

4. ¿Cuándo pueden viajar los niños mirando hacia delante?

- a) A partir de los 15 meses o 10 Kg de peso, aunque es recomendable por ser más seguro a todas las edades, al menos hasta los cuatro años.
- b) En cualquier momento
- c) Cuando los padres consideren que es el momento adecuado

5. ¿Cuándo se puede comenzar a utilizar un asiento elevador con respaldo?

- a) Cuando sea necesario cambiar la sillita por quedarse pequeña
- b) A partir de los 4 años
- c) A partir de los 6 años

6. ¿De qué manera protege más el elevador con respaldo que sin respaldo? Señale la opción incorrecta

- a) Reduce el riesgo de daño en la cabeza
- b) Favorece el sueño del niño al apoyar la cabeza
- c) Evita el contacto del niño con el lateral del vehículo

7. ¿Hasta qué momento es recomendable emplear el alzador?

- a) Cuando el niño mide más de 135
- b) Cuando el niño mida más de 150.
- c) Siempre que el cinturón ajuste correctamente, independientemente de la talla y peso.

8. ¿Cuándo se debe cambiar la sillita por una más grade?

- a) Cuando el peso o la altura del niño supere el valor indicado en la etiqueta de homologación o instrucciones del fabricante.
- b) Sólo será necesario cambiar de silla cuando la cabecita sobresalga por la parte superior de la sillita
- c) Cuando el niño toque con los pies el asiento

9. En cuanto al correcto ajuste y cierre del cinturón o arnés (Indica la respuesta correcta)

- a) Debe verificarse que las tiras no estén retorcidas y que queden sin holguras.
- b) Los niños pueden abrocharse ellos mismos sin necesidad de verificación por un adulto
- c) El arnés debe estar holgado para no presionar al menor

10. De las siguientes circunstancias, ¿en cuál no es adecuado que viaje un niño en el asiento delantero?

- a) Cuando todos los asientos traseros ya estén ocupados por otros niños, o por cuestión de espacio sea imposible instalar tres sillitas en la parte trasera
- b) Cuando viaje un adulto solo con un bebé
- c) Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros

11. ¿Dónde es más seguro ubicar la sillita dentro del coche? (Posiciones expresadas desde la posición del puesto del conductor)

- a) Asiento trasero posición central
- b) Asiento trasero posición izquierda
- c) Asiento trasero posición derecha
- d) Asiento trasero cualquier posición
- e) Asiento delantero para estar más cerca del bebé

12. Qué antigüedad tiene la sillita que utiliza?

- a) Menos de 1 año
- b) Entre 1 y 4 años
- c) Entre 4 y 6 años
- d) Más de 6 años
- e) No lo sé

13. ¿Sabes con qué antigüedad se debe desechar una sillita?

- a) Cada año
- b) Entre 1 y 3 años
- c) De 4 a 6 años
- d) Más de 6 años
- e) No sé con qué frecuencia

14. ¿De dónde ha obtenido la información para saber qué sillita infantil debe utilizar?

- a) Matronas
- b) En el hospital
- c) Amigos/familiares
- d) Internet
- e) Medios de comunicación
- f) Tienda especializada
- g) Otro

15. ¿Conoce la página web <https://sillasdecoche.fundacionmapfre.org> de Fundación MAPFRE?

- a) Si
- b) No



Fundación **MAPFRE**