



PANORAMA DE LA SEGURIDAD INFANTIL EN EL  
AUTOMÓVIL (años 1990 – 2014)

Área de Prevención y Seguridad Vial

Fundación  
**MAPFRE**



PANORAMA DE LA SEGURIDAD INFANTIL  
EN EL AUTOMÓVIL (años 1990 – 2014)

9ª Edición, marzo de 2016

Fundación  
**MAPFRE**

FECHA

Abril 2016

Autor:

Jesús Monclús, Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE

Maquetación: Pilar Prieto, Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE

Fotografía: [www.thinkstockphotos.es](http://www.thinkstockphotos.es)

© De los textos: sus autores

© De esta edición:

2016, Fundación MAPFRE

Pº de Recoletos, 23. 28004 Madrid

[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

El contenido de esta publicación puede ser utilizado o referido siempre que se cite la fuente del siguiente modo: Monclús, J. (2016). *Panorama de la seguridad infantil en el automóvil (años 1990-2014)*. 9ª edición, marzo de 2016. Área de Prevención y Seguridad Vial, Fundación MAPFRE.

## Tabla resumen de los cambios introducidos en cada versión de este documento

Edición	Fecha	Comentarios
1ª edición	Junio 2010	Primer documento con datos correspondientes al periodo comprendido entre 1990 y 2008. Factores generales de mejora de la seguridad vial infantil. Evolución de la legislación sobre sistemas de retención infantil a lo largo de las últimas dos décadas.
2ª edición	Noviembre 2010	A partir de la última información publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT), se actualizan los datos de accidentes de tráfico con aquellos correspondientes al año 2009.
3ª edición	Julio 2011	<p>A partir de la última información publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), se actualizan los datos de causas externas de mortalidad infantil con aquellos correspondientes al año 2009.</p> <p>A partir de la información publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT), se añaden los datos correspondientes a niños fallecidos dentro de las 24 horas posteriores a los accidentes de tráfico sucedidos en carretera a lo largo de todo el año 2010 y en los primeros seis meses de 2011.</p>
4ª edición	Mayo 2012	<p>A partir de la última información publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT), se actualizan los datos de accidentes de tráfico con aquellos correspondientes al año 2010.</p> <p>Se incluyen los datos de uso de sistemas de retención infantil hasta el año 2010 según los estudios de observación realizados por la Dirección General de Tráfico (DGT).</p> <p>A partir de la última información publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), se actualizan los datos de causas externas de mortalidad infantil con aquellos correspondientes al año 2010.</p> <p>A partir de la información publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT), se añaden los datos correspondientes a niños fallecidos dentro de las 24 horas posteriores a los accidentes de tráfico sucedidos en carretera a lo largo de todo el año 2011 y en los primeros tres meses de 2012. También los últimos datos de uso de sillitas infantiles en niños fallecidos.</p>
5ª edición	Febrero 2013	<p>A partir de la última información publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT), se actualizan los datos de accidentes de tráfico con aquellos correspondientes al año 2011.</p> <p>Se ha añadido una nueva sección con la reducción del número de niños fallecidos entre 1990 y 2011 en función de su papel en el tráfico y su edad. En general, se ha ampliado de modo limitado la información relativa a niños fallecidos que no son ocupantes de automóviles y furgonetas.</p> <p>Se ha actualizado y reorganizado la sección correspondiente a tasas de uso de sistemas de retención infantil, incluyéndose datos hasta el año 2012.</p>

Edición	Fecha	Comentarios
6ª edición	Mayo 2013	<p>A partir de la última información publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), se actualizan los datos de causas externas de mortalidad infantil con aquellos correspondientes al año 2011.</p> <p>Se actualizan los datos de uso de sistemas de retención infantil correspondientes al año 2011 con la última información publicada por la DGT.</p>
7ª edición	Marzo 2014	<p>A partir de la última información publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT), se actualizan los datos de accidentes de tráfico con aquellos correspondientes al año 2012.</p> <p>Se ha actualizado el dato de uso de sistemas de seguridad pasiva en niños ocupantes de turismos y furgonetas, con el nuevo dato incluido en "Las principales cifras de la siniestralidad España 2012".</p> <p>A partir de la última información publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), se actualizan los datos de causas externas de mortalidad infantil con aquellos correspondientes al año 2012.</p> <p>Se incluye un avance de la siniestralidad infantil en carretera en 2013 (fallecidos en carretera y en las 24 horas siguientes al accidente).</p>
8ª edición	Abril 2015	<p>A partir de la última información publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT), se actualizan los datos de accidentes de tráfico con aquellos correspondientes al año 2013.</p> <p>Se ha actualizado el dato de uso de sistemas de seguridad pasiva en niños ocupantes de turismos y furgonetas, con el nuevo dato incluido en "Las principales cifras de la siniestralidad España 2013".</p> <p>A partir de la última información publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), se actualizan los datos de causas externas de mortalidad infantil con aquellos correspondientes al año 2013.</p> <p>Se incluye un avance de la siniestralidad infantil en carretera en 2014 (fallecidos en carretera y en las 24 horas siguientes al accidente).</p>
9ª edición	Marzo 2016	<p>A partir de la última información publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT), se actualizan los datos de accidentes de tráfico con aquellos correspondientes al año 2014.</p> <p>Se ha incluido una tabla con la distribución de heridos graves en 2014 entre ciudad y carretera, y se han añadido sendas gráficas con la evolución total de los lesionados graves y leves.</p> <p>Se ha actualizado el dato de uso de sistemas de seguridad pasiva en niños ocupantes de turismos y furgonetas, con el nuevo dato incluido en "Las principales cifras de la siniestralidad España 2014" en el balance de la siniestralidad del año 2015.</p> <p>Se incluye un avance de la siniestralidad infantil en carretera en 2015 (fallecidos en carretera y en las 24 horas siguientes al accidente).</p> <p>Se ha ampliado la sección correspondiente al "Objetivo Cero".</p> <p>A partir de la última información publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), se actualizan los datos de causas externas de mortalidad infantil con aquellos correspondientes al año 2014</p>

# CONTENIDOS

1. DATOS CLAVE	6
2. OBJETIVO DEL DOCUMENTO Y METODOLOGÍA	10
3. LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO VUELVEN A SER LA PRINCIPAL CAUSA DE MUERTE INFANTIL	11
4. UNA REDUCCIÓN DEL 20% EN EL AÑO 2014 EN EL NÚMERO DE NIÑOS FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO	13
5. LA SEGURIDAD EN EL AUTOMÓVIL SIGUE CONSTITUYENDO UN ASPECTO PRIORITARIO	16
6. UNA GRAN REDUCCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES INFANTILES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO ENTRE 1990 Y 2014	20
7. REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE NIÑOS FALLECIDOS ENTRE 1990 Y 2014 SEGÚN SU PAPEL EN EL TRÁFICO Y SU EDAD	23
8. INDICADOR RÁPIDO DE SINIESTRALIDAD: VÍCTIMAS MORTALES INFANTILES EN CARRETERA ENTRE 2011 Y 2014	27
9. USO DE SISTEMAS DE SUJECIÓN INFANTIL EN LOS ÚLTIMOS AÑOS	28
10. DECLARACIÓN FINAL: OBJETIVO CERO FALLECIDOS Y CERO HERIDOS GRAVES	34
REFERENCIAS	35

# 1. Datos clave

- En el año 2014 (último para el que se dispone de información al respecto), los accidentes de tráfico supusieron la principal causa externa de muerte infantil, representando el 23% de todas las muertes de niños de 0 a 14 años por causas externas. Se trata del menor porcentaje de los últimos 25 años, lo que indica que la mejora de la seguridad vial infantil alcanza una mayor magnitud que en otros ámbitos como los ahogamientos, las caídas accidentales, etc.
- Los ahogamientos, sumersiones y sofocaciones accidentales que, por primera y única vez en los últimos 25 años, supusieron la principal causa externa de muerte infantil en el año 2013 (con el 32% del total), en el año 2014 disminuyeron su participación porcentual de modo muy notable hasta el 20%, manteniéndose como la segunda causa más importante de fallecimiento de niños de 0 a 14 años en España.
- Las caídas aumentaron en el año 2014 su participación relativa como causa externa de muerte en los niños, representando en dicho año la tercera causa externa de muerte más importante, el 13% de todas las muertes infantiles. Aunque la causa de muerte externa en niños de 0 a 14 años que más aumentó en el año 2014 fueron los incendios, accidentes por fuego, humo y sustancias calientes: fallecieron en España un total de 14 niños por esta causa, representando el 9% del total y, por tanto, constituyeron la cuarta causa de muerte externa infantil más importante. En el caso de los homicidios, que en el año 2011 habían alcanzado una cifra récord de éstos en los últimos años (20 niños fallecidos como resultados de homicidios, lo que supuso el 14% del total), en 2014 constituyeron el 7% del total de niños fallecidos (11 niños fallecidos).
- En 2014, un total de 37 niños de entre 0 y 14 años murieron en España como consecuencia de siniestros de tráfico. En el año 2013, el número de niños fallecidos en España como consecuencia de accidentes de tráfico había sido de 46: entre los años 2013 y 2014, por tanto, se ha producido una significativa reducción del 20% en el número de niños fallecidos en España como consecuencia de accidentes de tráfico.
- La suma de niños fallecidos y heridos graves en 2014 ascendió a 388. En el año 2013, la suma de niños fallecidos y heridos graves en España como consecuencia de accidentes de tráfico fue de 456: entre los años 2013 y 2014, por tanto, se ha producido una importante reducción del 15% en la suma de niños fallecidos y heridos graves en España como consecuencia de accidentes de tráfico.
- La mayor parte de los niños fallecidos mueren fuera de las ciudades: en 2014, mientras que en carretera perdieron la vida 25 niños (un 67 por ciento o, dicho de otro modo, dos de cada tres niños), en las ciudades fallecieron 12 (el 33 por ciento).
- En contraposición con lo anterior, el 66% de los heridos graves y el 63% de los heridos leves se produjeron en España en 2014 en vías urbanas.
- Aunque no por mucho, la mayoría de los niños menores de 15 años fallecidos en accidentes de tráfico en España en el año 2014 eran ocupantes de turismos o furgonetas ligeras<sup>1</sup>: 20 niños ocupantes de turismos o furgonetas ligeras de un total de 37 niños fallecidos en el tráfico en 2014. En el año 2014, los ocupantes de turismos y furgonetas representaron el 54 por ciento de todas las víctimas mortales

<sup>1</sup> Aunque la gran mayoría de los niños fallecidos al desplazarse en vehículos ligeros viajan en automóviles de turismo, resulta importante considerar conjuntamente también a los ocupantes de furgonetas ligeras, puesto que las posibles medidas de seguridad (sistemas de retención infantil) en ambos casos son las mismas.



en accidentes de circulación. Así pues, los niños ocupantes de turismos y furgonetas siguen siendo una de las áreas prioritarias de mejora de la seguridad vial infantil.

- El segundo grupo con más víctimas mortales infantiles fueron los peatones. En concreto, en 2013 fallecieron un total de 13 niños peatones (el mismo número exactamente que en el año anterior). En otras palabras, algo más de un tercio de todos los niños fallecidos en España en siniestros de circulación en el año 2014 con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años eran peatones (exactamente, el 35% de los niños fallecidos).
- En el año 2014 falleció un único niño ocupante de bicicleta (el 3%) y otros tres ocupantes de autobuses (el 8%). En 2014, ningún niño ocupante de vehículos pesados, motocicletas o ciclomotores falleció en España en accidente de circulación.
- Mientras que, en el año 2014, el 83% de los fallecidos en zona urbana fueron peatones (10 de los 12 fallecidos en ciudad), en carretera fallecieron tres peatones con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años (el 12% del total de 25 fallecidos en carretera). Y mientras que en ciudad únicamente falleció un niño ocupante de turismo o furgoneta (el 9%), en carretera perdieron su vida un total de 19 ocupantes de dichos tipos de vehículos (el 76% de todos los fallecidos en carretera).
- Por otra parte, resulta llamativo constatar que, a lo largo de los últimos veinticinco años, la proporción sobre el total de niños fallecidos que representa la suma de ocupantes de turismos y furgonetas (valor conjunto en zona urbana y en carretera) ha permanecido básicamente constante, a pesar de las lógicas oscilaciones, y entre el 44 y el 77 por ciento. De hecho, en el año 2014 los ocupantes de turismos y furgonetas representaron el 54% de todos los fallecidos.
- Los últimos datos disponibles para año 2015 (provisionales e incompletos) correspondientes a vías interurbanas y a las primeras 24 horas tras producirse el accidente apuntan a un descenso en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos en accidentes de circulación en España: en el año 2015 han perdido su vida en accidentes de tráfico sucedidos en carretera y en las primeras 24 horas un total de 20 niños, lo que supone una disminución del 20% con respecto al año 2014. En el año 2014 e igualmente con datos correspondientes a vías interurbanas y a las primeras 24 horas tras producirse el accidente ya se había producido un descenso del 14% en el número de niños fallecidos con respecto a 2013.
- En las dos últimas décadas, entre los años 1990 y 2014, el número de niños de 0 a 14 años fallecidos cada año como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 307 hasta 37, lo que constituye una notabilísima reducción del 88%. En otras palabras, por cada 8 niños que perdían la vida en accidentes de tráfico en España en 1990, hoy únicamente pierde la vida uno. 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 aproximadamente 2.200 niños, en el año 2014 dicha cifra se había reducido hasta 351 (una disminución del 81 por ciento).
- La reducción acumulada en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos cuando viajaban como ocupantes de turismos y furgonetas alcanza el 89%. La reducción acumulada en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos cuando se desplazaban como peatones se sitúa en el 86%. Cuando eran ocupantes de bicicletas, en el 94%. Cuando eran ocupantes de ciclomotores o motocicletas, en el 100% (en el 2014, al igual que en el año 2013, no falleció ningún niño ocupante de ciclomotores). Del mismo modo, en el año 2014 no falleció ningún niño ocupante de vehículos pesados. En el año 1990 fallecieron en España tres niños de entre 0 y 14 años de edad cuando eran ocupantes de autobuses, exactamente el mismo número que en 2014. En este último caso, conviene tener en cuenta que el número de niños fallecidos cuando viajaban en autobuses, camiones u otros tipos de vehículos distintos a todos los anteriores es muy reducido año a año, por lo que incluso mínimas diferencias en valores absolutos implican grandes cambios en términos porcentuales.

- Por otro lado, la reducción del número de niños de 0 a 14 años fallecidos en España como resultado de accidentes de tráfico entre los años 1990 y 2014 es ligeramente superior en carretera (donde se ha producido una disminución del 89 por ciento) que en las ciudades (donde dicha reducción se sitúa en el 83 por ciento).
- 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 89% de reducción) es mucho menor que la reducción en el caso de niños ocupantes de furgonetas (un 50% entre los años 1990 y 2014). 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 2014 fallecieron en furgonetas ligeras un total de 7 niños, el número más alto en los últimos 11 años.
- En el caso concreto de los niños ocupantes de vehículos de turismos y furgonetas, el grupo de edad que más ha reducido sus cifras de siniestralidad en España entre 1990 y 2014 es el grupo de niños de entre 0 y 1 año de edad (quienes han visto reducida su mortalidad en un 93%)
- En las dos últimas décadas, entre los años 1993 y 2013, el número de niños de 0 a 14 años heridos graves como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 1.893 hasta 351, lo que constituye una notabilísima reducción del 81%.
- Merece la pena destacar que, entre 2013 y 2014, se ha producido una importante reducción del 20% en el número de heridos graves. Como contrapunto, puede indicarse que entre los años 2012 y 2013, se ha producido un significativo aumento del 10% en el número de heridos graves. Por otro lado, entre los años 2011 y 2012 se había producido una significativa reducción del 18% en el número de heridos graves.
- Mientras que el número de niños heridos graves en el año 2014 constituye el menor valor de los últimos 22 años (el segundo valor mínimo se alcanzó en 2012 con 373 heridos graves), el número de niños heridos leves está aumentando en los últimos años y en 2014 fue el mayor de los últimos once años.
- En las dos últimas décadas, entre los años 1993 y 2014, el número de niños de 0 a 14 años heridos leves como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 5.708 hasta 5.610, lo que constituye una mínima reducción en el citado periodo del 2%. También merece la pena destacar que el número de heridos leves ha aumentado entre los años 2013 y 2014, pasando de 5.502 heridos leves en el año 2013 a 5.610 heridos leves en 2014 (un aumento del 2%).
- En condiciones normales de circulación, el porcentaje de niños de 0 a 12 años de edad pasajeros de turismos y furgonetas que utilizaban sistemas de retención en el año 2011, último año para el que se dispone de esta información, superó el 98 por ciento. En los últimos años no se han realizado estudios comparables de observación del uso de sistemas de retención en condiciones normales de circulación.
- El porcentaje de niños fallecidos que hacía uso de sistemas de retención infantil ha variado aumentando entre los años 2012 y 2014-, pero aun así es mucho menor que en circunstancias normales de circulación. Sin embargo, los datos anuales más recientes al respecto corresponden a los niños fallecidos en España en el año 2015 en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente: en este caso, el 30% de los niños fallecidos de 0 a 12 años ocupantes de turismos o furgonetas NO llevaban puesto ningún tipo de accesorio de seguridad. En comparación con el año anterior 2014, el porcentaje de niños fallecidos que utilizaban accesorios de seguridad en el año 2015 ha experimentado un significativo descenso: en el año 2014, el porcentaje de uso de sistemas de retención en el caso de niños fallecidos en 2014 fue del 86%.

- Los motivos más aludidos por los padres y cuidadores para no utilizar asientos o sillitas infantiles, según un estudio de Fundación MAPFRE del año 2015, son: por tratarse de trayectos cortos (un 38 % del total), en primer lugar, o por pereza (un 20%), en segundo lugar.
- El uso de sistemas de retención infantil en el caso de niños fallecidos en accidentes de circulación parece ser menor en el caso de ciudadanos de otros países de la Unión Europea y en el caso de niños que viajan con conductores de origen cultural diverso. Esta circunstancia debería ser considerada debidamente a la hora de realizar campañas de concienciación específicas.

## 2. Objetivo del documento y metodología

El objetivo de este documento es describir de modo sintético la evolución y la situación de la seguridad vial infantil en España en las últimas décadas, con especial énfasis en los niños ocupantes de turismos y furgonetas y en la utilización de sistemas de retención infantil para el automóvil (sillitas infantiles para bebés y niños, asientos y cojines elevadores, y cinturones de seguridad).

La metodología del trabajo se basa en el análisis, bajo la perspectiva de la seguridad vial infantil, de los documentos básicos de referencia elaborados por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior español (DGT, [www.dgt.es](http://www.dgt.es)): fundamentalmente, los anuarios estadísticos de accidentes y los documentos de resumen anual de las principales cifras de la accidentalidad en España [Referencias 1 y 2].

Dicho análisis ha sido complementado en determinadas secciones de este trabajo con estudios propios elaborados por Fundación MAPFRE y las estadísticas de salud elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística español INE, [www.ine.es](http://www.ine.es) [Referencia 3]. El documento también incluye la revisión de diversos informes y estudios españoles sobre seguridad vial infantil (véase la sección final de referencias).

### 3. Los accidentes de tráfico vuelven a ser la principal causa de muerte infantil

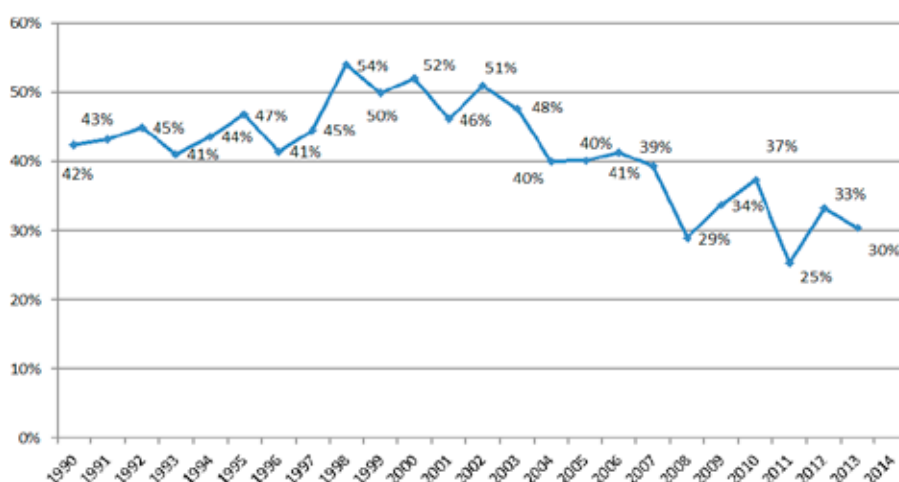
En el año 2014, último año para el cual se disponía de esta información a finales de marzo de 2016 (fecha en la que se redacta el presente informe), fallecieron por causas externas en España, según datos del Instituto Nacional de Estadística español (INE), un total de 149 niños de edades comprendidas entre 0 y 14 años. Las causas externas incluyen accidentes, ahogamientos, envenenamientos, violencias, etcétera.

Un año antes, en el año 2013, habían fallecido en España por causas externas un total de 184 niños de entre 0 y 14 años: por consiguiente, entre los años 2013 y 2014 se ha producido una notable reducción del 19% en el número de niños fallecidos por causas externas (cabe destacarse que, entre 2012 y 2013 se había producido un pequeño aumento del 5% y que, entre los años 2011 y 2012 otro aumento aún mayor del 20%).

En el año 2014, los accidentes de tráfico supusieron la principal causa externa de muerte infantil, representando el 23% de todas las muertes de niños de 0 a 14 años por causas externas. Se trata del menor porcentaje de los últimos 25 años, lo que indica que la mejora de la seguridad vial infantil alcanza una mayor magnitud que en otros ámbitos como los ahogamientos, las caídas accidentales, etc.

Los ahogamientos, sumersiones y sofocaciones accidentales, que, por primera y única vez en los últimos 25 años supusieron la principal causa de muerte infantil en el año 2013 (con el 32% del total), en el año 2014 disminuyeron su participación porcentual de modo muy notable hasta el 20%, manteniéndose como la segunda causa más importante de fallecimiento de niños de 0 a 14 años en España.

**Porcentaje que suponen los acc. de tráfico sobre el total de muertes por causas externas, niños de 0 a 14 años (Fuente: INE, elaboración propia)**

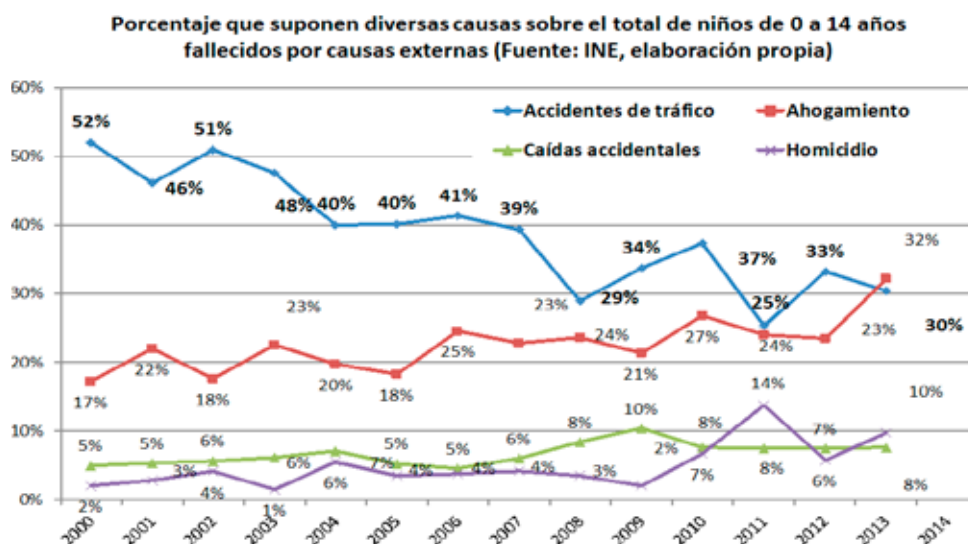


Las caídas aumentaron en el año 2014 su participación relativa como causa externa de muerte en los niños, representando en dicho año la tercera causa externa de muerte más importante, el 13% de todas las muertes infantiles y contabilizando un total de 20 niños fallecidos (en el año 2013 habían supuesto únicamente el 8%).

La causa de muerte externa en niños de 0 a 14 años que más aumentó en el año 2014 fueron los incendios, accidentes por fuego, humo y sustancias calientes: fallecieron en España un total de 14 niños por esta causa, representando el 9% del total y, por tanto, la cuarta causa de muerte externa infantil más importante. Un año antes, en 2013, los incendios se habían cobrado la vida de únicamente 3 niños de dichas edades (el 2% del total en ese año).

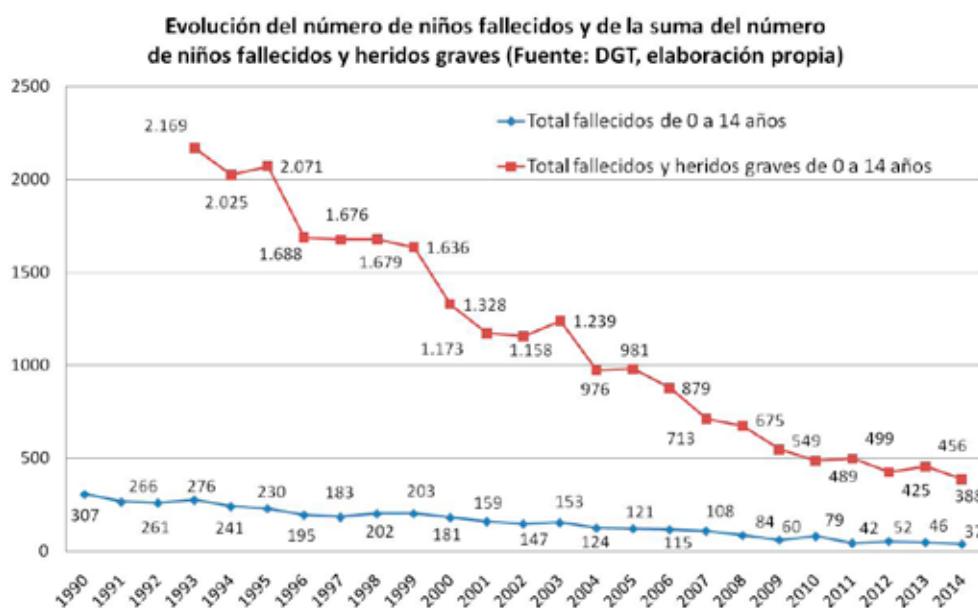
En el caso de los homicidios, que en el año 2011 habían alcanzado una cifra récord de éstos en los últimos años (20 niños fallecidos como resultados de homicidios, lo que supuso el 14% del total), en 2014 constituyeron el 7% del total de niños fallecidos (11 niños fallecidos).

La siguiente gráfica muestra el porcentaje que suponen a lo largo de los años las principales causas sobre el total de muertes accidentales o violentas de niños de 0 a 14 años de edad. La gráfica muestra las que, en la actualidad, las cuatro causas externas principales son: los accidentes de tráfico, los ahogamientos por inmersión, las caídas accidentales y los homicidios:



## 4. Una reducción del 20% en el año 2014 en el número de niños fallecidos por accidentes de tráfico

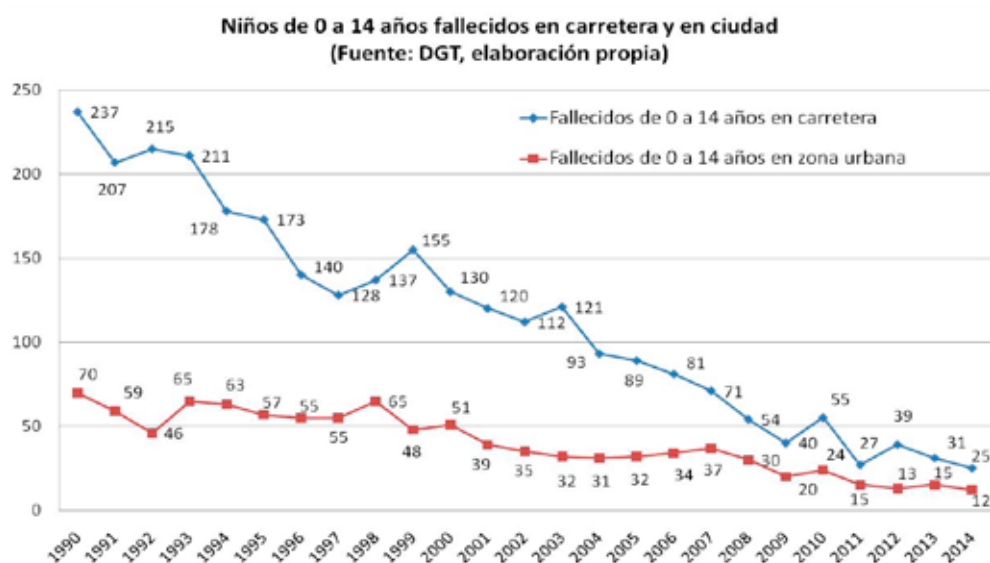
En 2014, un total de 37 niños de entre 0 y 14 años murieron en España como consecuencia de siniestros de tráfico. En el año 2013, el número de niños fallecidos en España como consecuencia de accidentes de tráfico había sido de 46: entre los años 2013 y 2014, por tanto, se ha producido una significativa reducción del 20% en el número de niños fallecidos en España como consecuencia de accidentes de tráfico.



Por otro lado, a menudo las secuelas o la discapacidad marcan significativamente y a lo largo de toda su vida a muchos de los niños que, sin llegar a fallecer, resultan heridos graves, por lo que cada vez es más imprescindible considerar conjuntamente las víctimas mortales y los heridos graves.

La suma de niños fallecidos y heridos graves en 2014 ascendió a 388. En el año 2013, la suma de niños fallecidos y heridos graves en España como consecuencia de accidentes de tráfico fue de 456: entre los años 2013 y 2014, por tanto, se ha producido una importante reducción del 15% en la suma de niños fallecidos y heridos graves en España como consecuencia de accidentes de tráfico.

En 2014 la mayor parte de los niños fallecidos murieron fuera de las ciudades: - mientras que en carretera perdieron la vida 25 niños (un 67 por ciento o, dicho de otro modo, dos de cada tres niños), en las ciudades fallecieron 12 (el 33 por ciento).



En contraposición con lo anterior, el 66% de los heridos graves y el 63% de los heridos leves se produjeron en España en 2014 en vías urbanas.

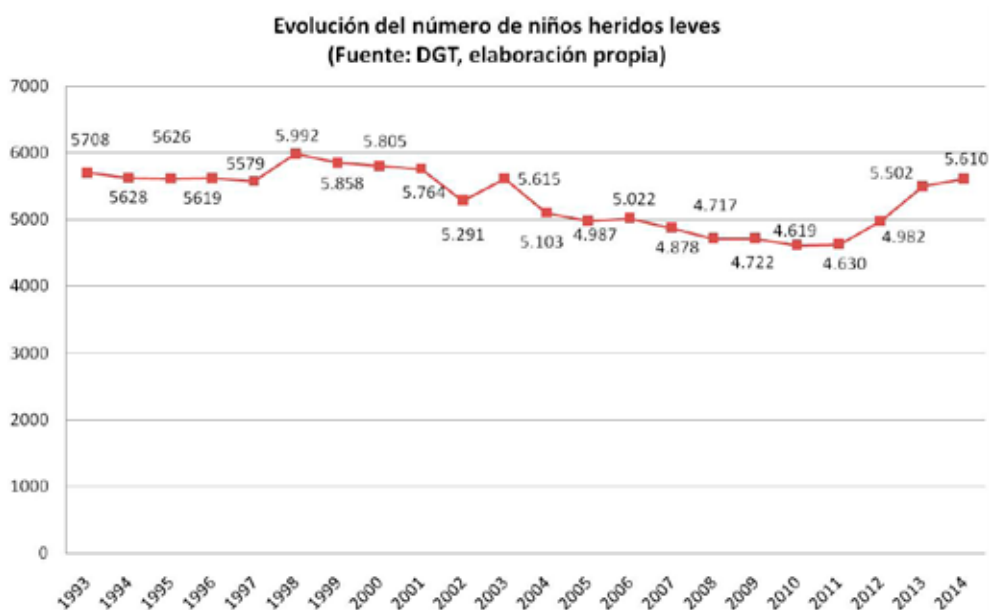
	Heridos graves (hospitalizados)	Heridos graves, %	Heridos leves	Heridos leves, %
Carretera	120	34%	2.090	37%
Zona urbana	231	66%	3.520	63%
Total	351	100%	5.610	100%

En las dos últimas décadas, entre los años 1993 y 2013, el número de niños de 0 a 14 años heridos graves como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 1.893 hasta 351, lo que constituye una notabilísima reducción del 81%. Merece la pena destacar, que entre 2013 y 2014, se ha producido la citada e importante reducción del 20% en el número de heridos graves.

En las dos últimas décadas, entre los años 1993 y 2014, el número de niños de 0 a 14 años heridos leves como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 5.708 hasta 5.610, lo que constituye una mínima reducción en el citado periodo del 2%. También merece la pena destacar que el número de heridos leves ha aumentado entre los años 2013 y 2014, pasando de 5.502 heridos leves en el año 2013 a 5.610 heridos leves en 2014 (un aumento del 2%).

Mientras que el número de niños heridos graves en el año 2014 constituye el menor valor de los últimos 22 años (el segundo valor mínimo se alcanzó en 2012 con 373 heridos graves), el número de niños heridos leves está aumentando en los últimos años y en 2014 fue el mayor de los últimos once años.



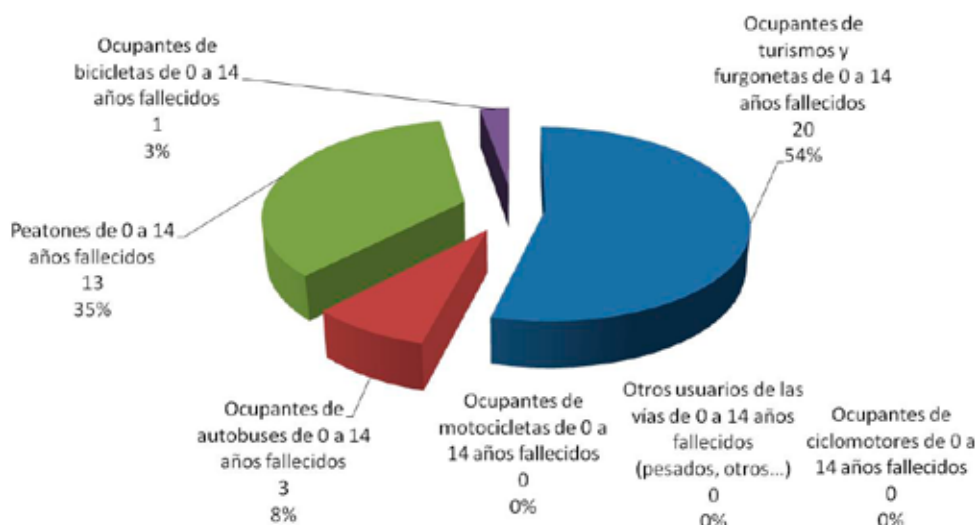


## 5. La seguridad en el automóvil sigue constituyendo un aspecto prioritario

Aunque no por mucho, la mayoría de los niños menores de 15 años fallecidos en accidentes de tráfico en España en el año 2014 eran ocupantes de turismos o furgonetas ligeras<sup>2</sup>: 20 niños ocupantes de turismos o furgonetas ligeras de un total de 37 niños fallecidos en el tráfico en 2014.

En el año 2014, los ocupantes de turismos y furgonetas representaron el 54 por ciento de todas las víctimas mortales en accidentes de circulación. Resulta también de interés mencionar dos circunstancias: la primera es que los ocupantes de turismos y furgonetas representaron el 52% de todas las víctimas en el año 2013, un porcentaje similar al de 2014, pero el 77% de todas las víctimas mortales en el año 2012 debido al repunte en la mortalidad vial infantil experimentado en dicho año 2012 en el grupo de pasajeros de turismos o furgonetas. En cualquier caso, queda claro que los niños ocupantes de turismos y furgonetas siguen siendo una de las áreas prioritarias pendiente en la mejora de la seguridad vial infantil.

**Distribución de los niños de 0 a 14 años fallecidos en España en 2014 en función de su papel en el tráfico (Fuente: DGT, elaboración propia)**



El segundo grupo con más víctimas mortales infantiles fueron los peatones. En concreto, en 2013 fallecieron un total de 13 niños peatones (el mismo número exactamente que en el año anterior). En otras palabras, algo más de un tercio de todos los niños fallecidos en España en siniestros de circulación en el año 2014 con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años eran peatones (exactamente, el 35% de los niños fallecidos).

En el año 2014 falleció un único niño ocupante de bicicleta (el 3%) y otros tres ocupantes de autobuses (el 8%). En 2014, ningún niño ocupante de vehículos pesados, motocicletas o ciclomotores falleció en España en accidente de circulación. Merece la pena indicar que

<sup>2</sup> Aunque la gran mayoría de los niños fallecidos al desplazarse en vehículos ligeros viajan en automóviles de turismo, resulta importante considerar conjuntamente también a los ocupantes de furgonetas ligeras, puesto que las posibles medidas de seguridad (sistemas de retención infantil) en ambos casos son las mismas.

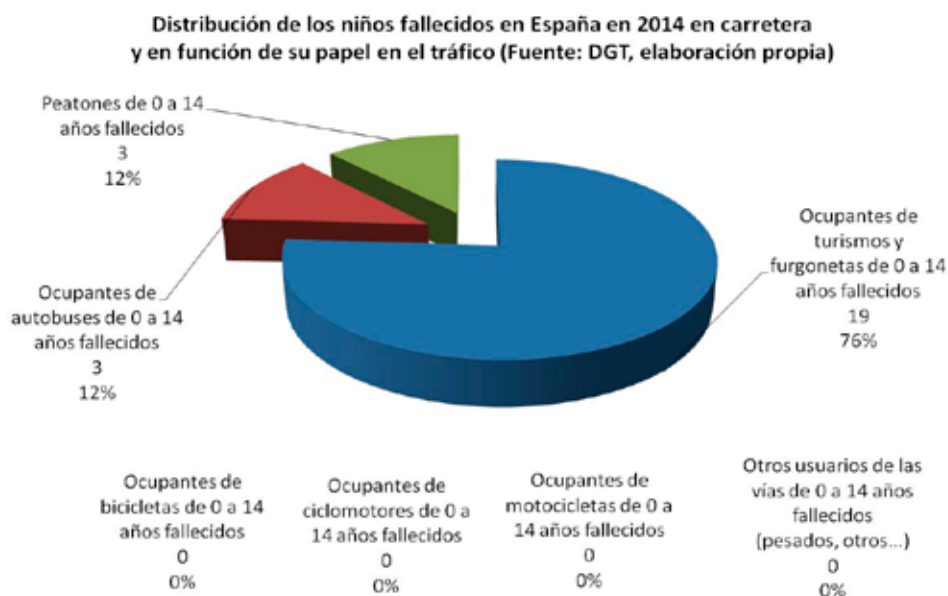
en 2013 ningún niño ocupante de autobús, motocicleta o ciclomotor falleció en España, mientras que, como se acaba explicar, en 2014 fueron tres los fallecidos en autobús.

El porcentaje de niños fallecidos que son o bien ocupantes de vehículos ligeros o bien peatones es radicalmente distinto en función de si se analiza la siniestralidad en zona urbana o en carretera. Así, mientras que, en el año 2014, el 83% de los fallecidos en zona urbana fueron peatones (10 de los 12 fallecidos en ciudad), en carretera fallecieron tres peatones con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años (el 12% del total de 25 fallecidos en carretera). Y mientras que en ciudad únicamente falleció un niño ocupante de turismo o furgoneta (el 9%), en carretera perdieron su vida un total de 19 ocupantes de dichos tipos de vehículos (el 76% de todos los fallecidos en carretera).

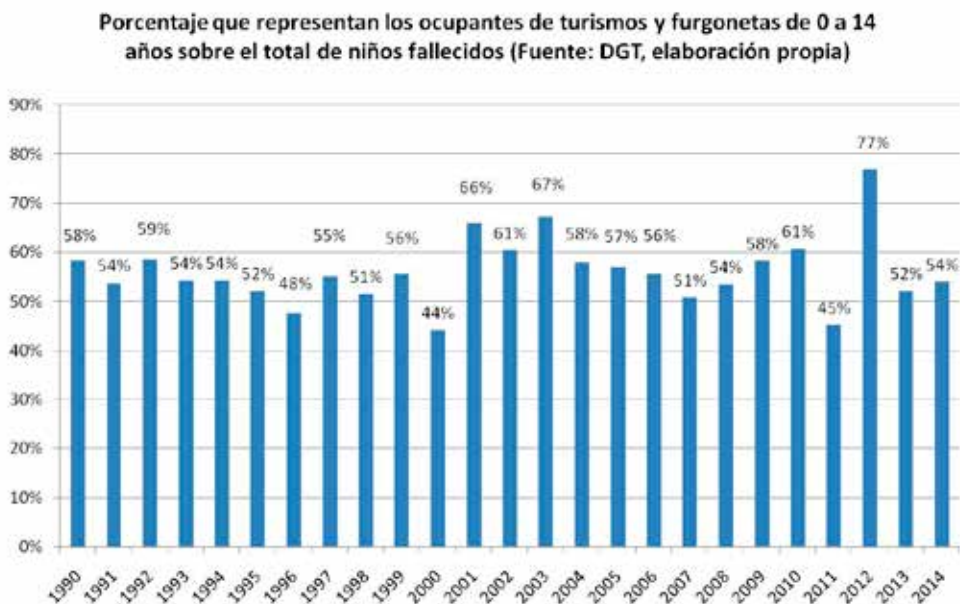
La siguiente gráfica muestra el papel en el tráfico de los niños fallecidos en 2014 en zona urbana:



Y, a continuación, se muestra el papel en el tráfico de los niños fallecidos en 2014 en carretera:



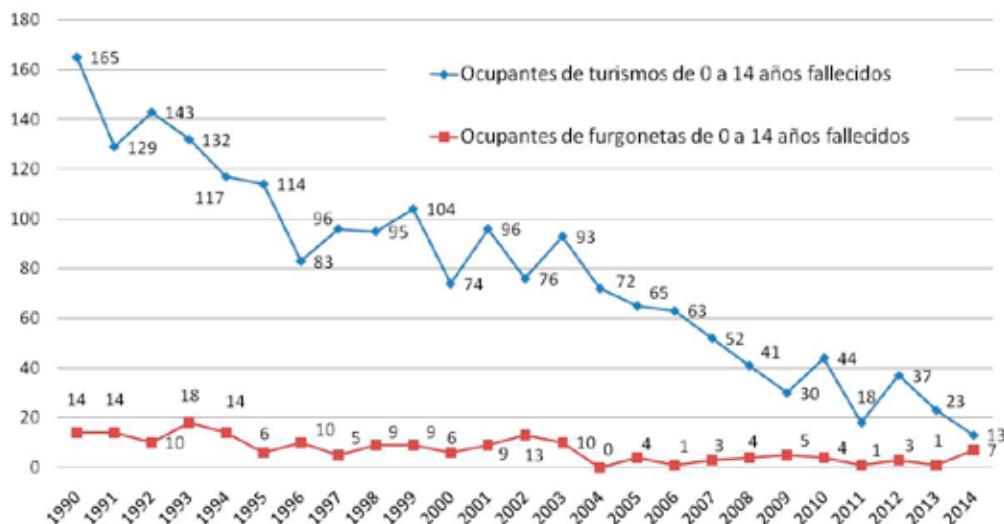
Por otra parte, resulta llamativo constatar que, a lo largo de los últimos veinticinco años, la proporción sobre el total de niños fallecidos que representa la suma de ocupantes de turismos y furgonetas (valor conjunto en zona urbana y en carretera) ha permanecido básicamente constante, a pesar de las lógicas oscilaciones, y entre el 44 y el 77 por ciento. De hecho, en el año 2014 los ocupantes de turismos y furgonetas representaron el 54% de todos los fallecidos. Como hecho destacable, puede reseñarse que en el año 2012 dicha proporción ascendió hasta el 77%: el máximo valor en los últimos 25 años; los valores mínimos se produjeron en el año 2000, cuando los ocupantes de turismos y furgonetas supusieron el 40%, y en el año 2015, cuando constituyeron el 45%.



Como ya se ha indicado, la gran mayoría de los niños fallecidos al desplazarse en vehículos ligeros viajan en automóviles de turismo. Así, en el año 2014 fallecieron en España 13 niños ocupantes de vehículos de turismo y 7 niños ocupantes de furgonetas ligeras. Merece la

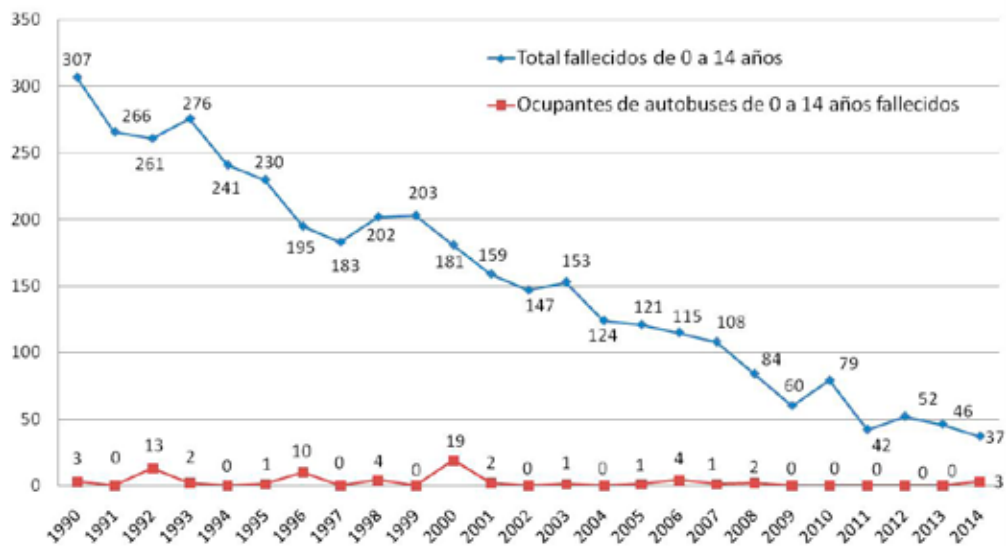
pena señalar que en el año 2012 falleció un solo ocupante de furgonetas ligeras, mientras que los 23 restantes fueron ocupantes de vehículos de turismo.

**Niños ocupantes de turismos y de furgonetas fallecidos entre 1990 y 2014**  
(Fuente: DGT, elaboración propia)



En el año 2014, fallecieron tres niños ocupantes de autobús o autocar, como se muestra en la siguiente gráfica. En concreto, se trató de un choque entre una máquina agrícola y un autobús que transportaba a un equipo infantil de fútbol sucedido en el mes de mayo en Badajoz:

**Evolución del número de niños fallecidos en España entre 1990 y 2014: número total y en autobuses (Fuente: DGT, elaboración propia)**



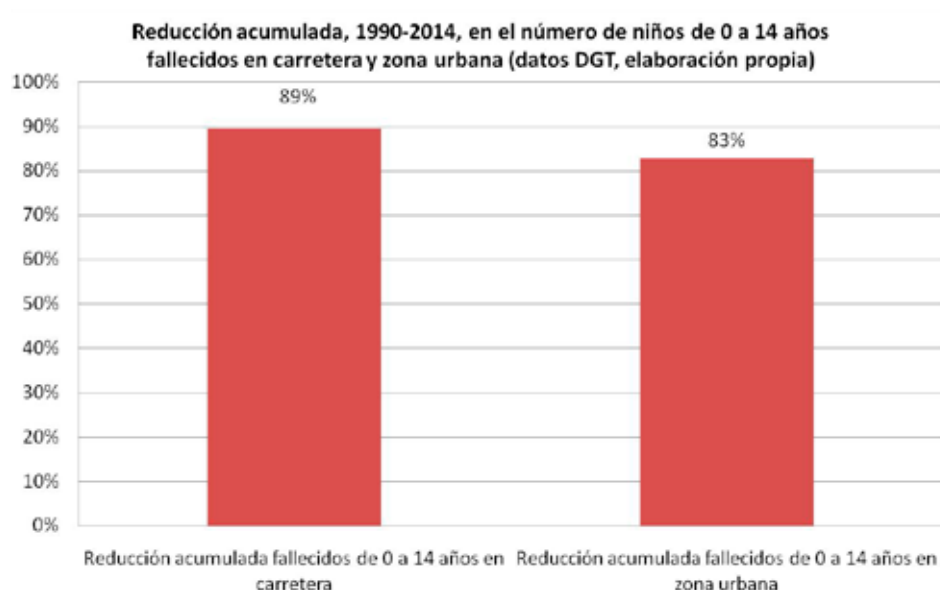
## 6. Una gran reducción de víctimas mortales infantiles por accidentes de tráfico entre 1990 y 2014

En las dos últimas décadas, entre los años 1990 y 2014, el número de niños de 0 a 14 años fallecidos cada año como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 307 hasta 37, lo que constituye una notabilísima reducción del 88%. En otras palabras, por cada 8 niños que perdían la vida en accidentes de tráfico en España en 1990, hoy únicamente pierde la vida uno. 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 aproximadamente 2.200 niños, en el año 2014 dicha cifra se había reducido hasta 351 (una disminución del 81 por ciento).

La siguiente gráfica muestra la línea descendente en términos generales del número de niños fallecidos en los últimos veinte años y la correspondiente línea, igualmente en paulatino descenso general, en el caso de la suma de fallecidos y heridos graves.



Por otro lado, la reducción del número de niños de 0 a 14 años fallecidos en España como resultado de accidentes de tráfico entre los años 1990 y 2014 es ligeramente superior en carretera (donde se ha producido una disminución del 89 por ciento) que en las ciudades (donde dicha reducción se sitúa en el 83 por ciento).



Cuando se compara la reducción en el número de niños fallecidos por accidentes de tráfico con la disminución en el número total de muertes por causas externas en toda la población española o con el número de decesos de niños por causas externas, se concluye que:

- Mientras que el número de muertos totales por causas externas (muertes de niños y adultos) se ha reducido en únicamente un 21% entre los años 1990 y 2014, el número de niños de 0 a 14 años fallecidos por causas externas se ha reducido en un 83 por ciento.
- Entre los años 1990 y 2014, la reducción del número de niños fallecidos en España por causas externas (un 83%, como se acaba de indicar) es de magnitud similar, aunque algo menor, a la disminución del número de niños fallecidos en accidentes de tráfico (un 88% entre los años 1990 y 2014). Ello indica que la mejora de la seguridad infantil en general y aquella en el tráfico vial en particular han seguido tendencias muy positivas en ambos casos, y que su magnitud ha sido similar.
- En el caso específico de los ocupantes de turismos y furgonetas de 0 a 14 años fallecidos, la disminución ha sido del 89% entre 1990 y 2014.
- La reducción en el caso de los niños heridos graves por accidente de tráfico en el periodo considerado también es de aproximadamente la misma magnitud (81%).
- La reducción en el caso de los niños heridos leves por accidente de tráfico en el periodo considerado es, sin embargo, de muchísima menor magnitud (apenas un 2%).
- Mientras que el número de niños heridos graves por accidente de circulación en el año 2014 es el menor desde 1990 (el segundo menor valor se alcanzó en 2012), el número de niños heridos leves es el mayor de los últimos once años.

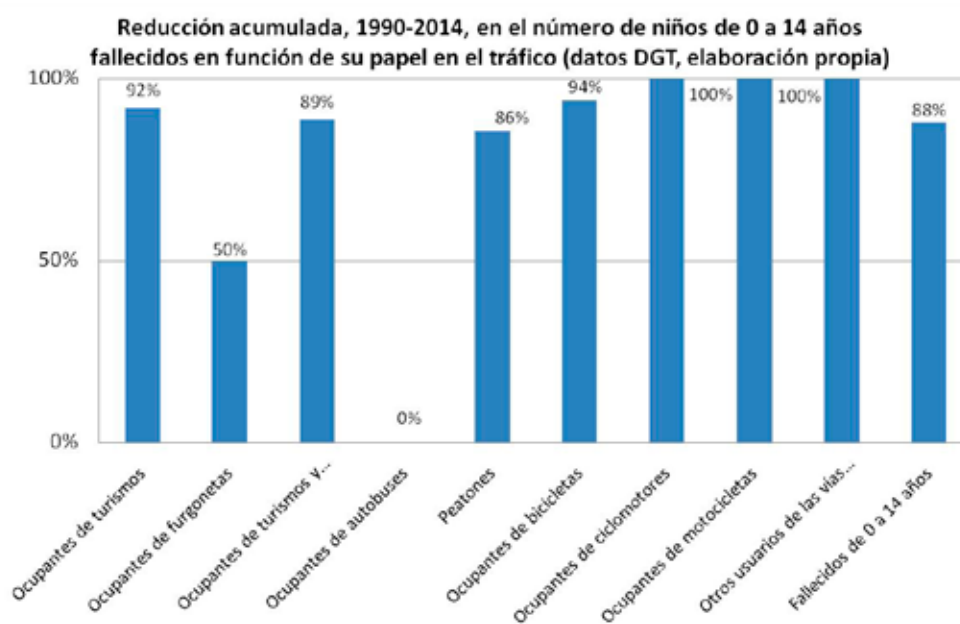
	Año 1990	Año 2000	Año 2010	Año 2014	Reducción 1990-2014
Fallecidos por causas externas (todas las edades, datos INE)	18.867	16.541	14.066	14.903	-21%
Niños fallecidos por causas externas (de 0 a 14 años, datos INE)	866	400	209	149	-83%
Niños fallecidos por accidentes de tráfico (de 0 a 14 años, datos DGT)	307	181	79	37	-88%
Niños heridos graves por accidentes de tráfico (de 0 a 14 años, datos DGT)	1.893 <sup>3</sup>	1.147	410	351	-81%
Niños heridos leves por accidentes de tráfico (de 0 a 14 años, datos DGT)	5.708 <sup>2</sup>	5.805	4.619	5.610	-2%
Niños ocupantes de turismos y furgonetas fallecidos por accidentes de tráfico (de 0 a 14 años, datos DGT)	179	80	48	20	-89%

<sup>3</sup> Dato correspondiente al año 1993 (antes de este año, los anuarios estadísticos consultados no distinguían entre heridos graves y heridos leves)



## 7. Reducción del número de niños fallecidos entre 1990 y 2014 según su papel en el tráfico y su edad

La siguiente gráfica muestra la reducción porcentual del número de niños de 0 a 14 años fallecidos en accidentes de circulación a lo largo del periodo 1990-2014 en función de su papel en el tráfico:

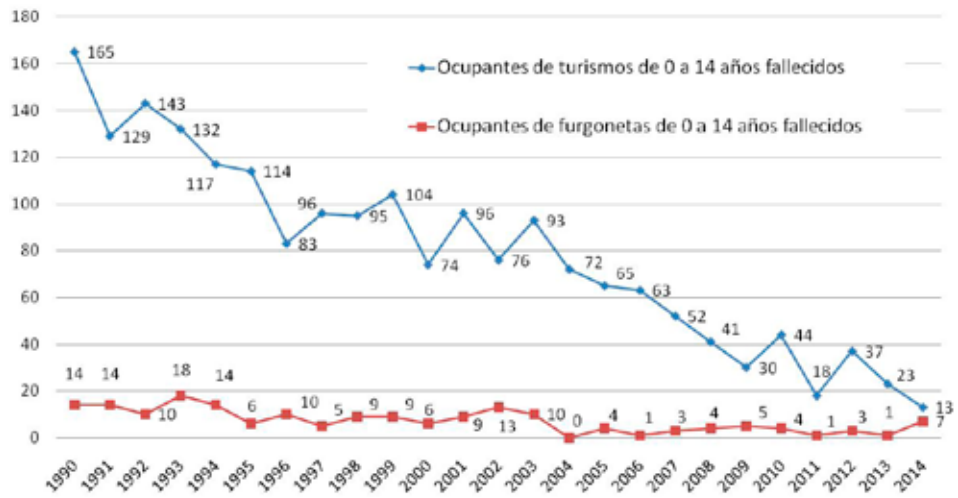


A lo largo del periodo 1990-2014, la reducción en el número de fallecidos totales asciende al 88% (como se muestra en el extremo derecho de la gráfica anterior). La reducción acumulada en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos cuando viajaban como ocupantes de turismos y furgonetas alcanza el 89%. La reducción acumulada en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos cuando se desplazaban como peatones se sitúa en el 86%. Cuando eran ocupantes de bicicletas, en el 94%. Cuando eran ocupantes de ciclomotores o motocicletas, en el 100% (en el 2014, al igual que en el año 2013, no falleció ningún niño ocupante de ciclomotores). Del mismo modo, en el año 2014 no falleció ningún niño ocupante de vehículos pesados. En el año 1990 fallecieron en España tres niños de entre 0 y 14 años de edad cuando eran ocupantes de autobuses, exactamente el mismo número que en 2014 (por lo que la reducción en este caso es del 0% o, en otras palabras, no ha habido reducción). En este último caso, conviene tener en cuenta que el número de niños fallecidos cuando viajaban en autobuses, camiones u otros tipos de vehículos distintos a todos los anteriores es muy reducido año a año, por lo que incluso mínimas diferencias en valores absolutos implican grandes cambios en términos porcentuales.

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 89% de reducción) es mucho menor que la reducción en el caso de niños ocupantes de furgonetas (un 50% entre los años 1990 y 2014). 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

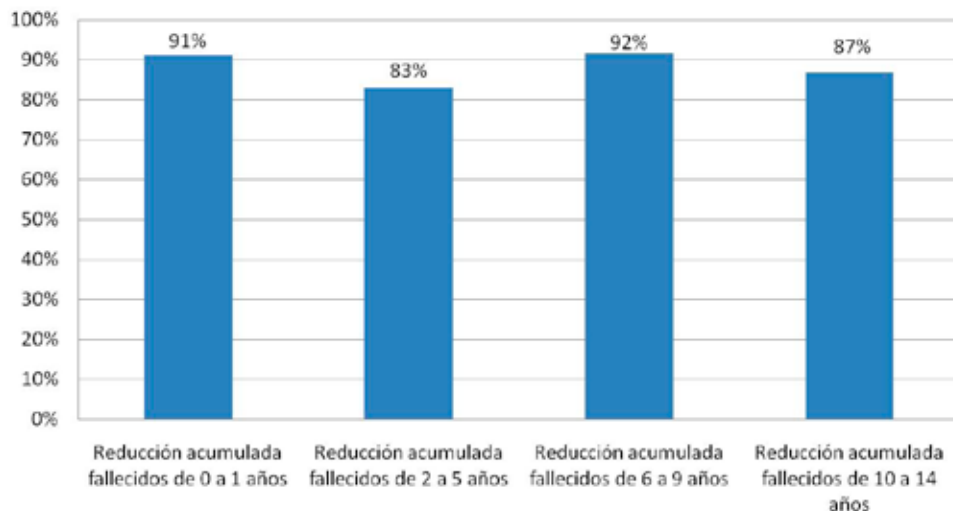
porcentuales. Sin embargo, resulta muy destacable que en el año 2014 fallecieron en furgonetas ligeras un total de 7 niños, el número más alto en los últimos 11 años.

**Niños ocupantes de turismos y de furgonetas fallecidos entre 1990 y 2014**  
(Fuente: DGT, elaboración propia)

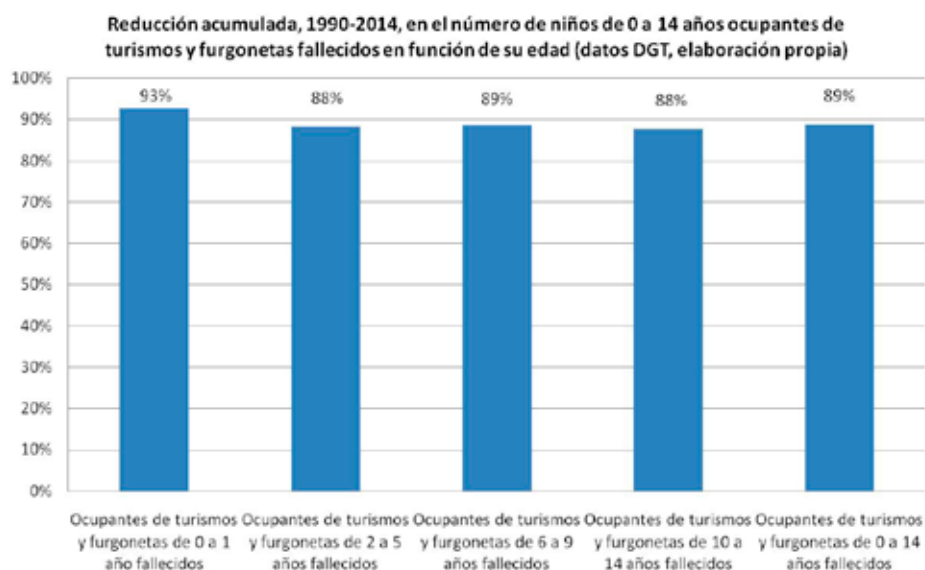


La siguiente gráfica muestra la reducción del número de niños de 0 a 14 años fallecidos en accidentes de circulación en España a lo largo del periodo 1990-2014 y en función de su edad:

**Reducción acumulada, 1990-2014, en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos en función de su edad (datos DGT, elaboración propia)**

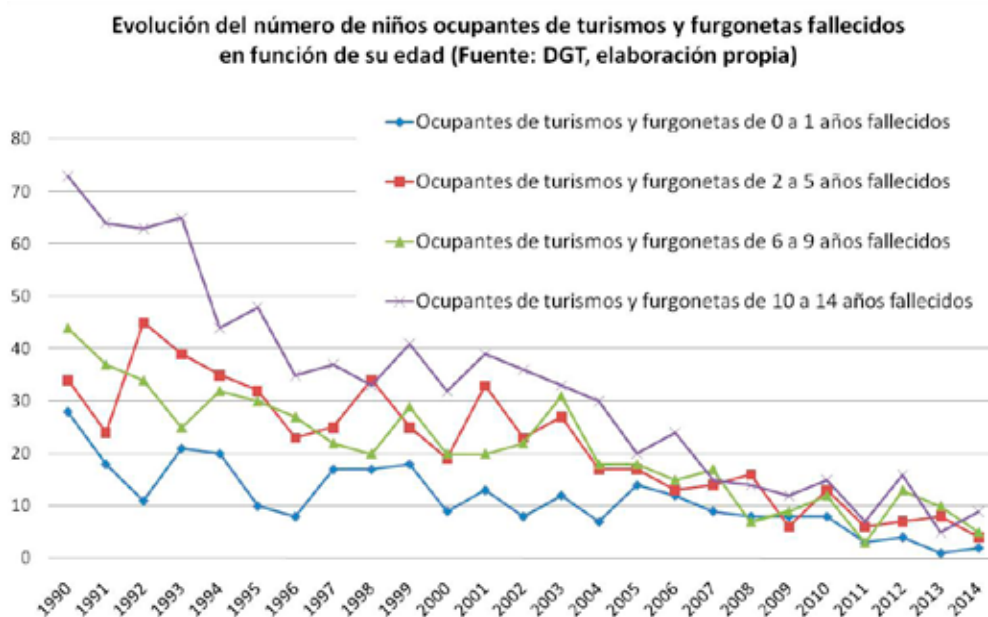


La siguiente gráfica muestra, para el caso concreto de los niños ocupantes de turismos y furgonetas, la reducción del número de niños de 0 a 14 años fallecidos en accidentes de circulación en España a lo largo del periodo 1990-2014 y en función de su edad:



En el caso concreto de los niños ocupantes de vehículos de turismos y furgonetas, el grupo de edad que más ha reducido sus cifras de siniestralidad en España entre los años 1990 y 2014 es el grupo de niños de entre 0 y 1 años de edad (quienes han visto reducida su mortalidad en un 93%), seguido del grupo de entre 6 y 9 años y el grupo de entre 10 y 14 años (en el cual se ha producido una reducción del 89%). A continuación se sitúan, prácticamente con la misma reducción anterior, el grupo de edad de niños de 2 a 5 años (con una reducción del 88%) y el grupo de entre 10 y 14 años (con una disminución del 88%).

La siguiente gráfica muestra la evolución de estas reducciones por grupos de edad a lo largo del periodo comprendido entre 1990 y 2014.

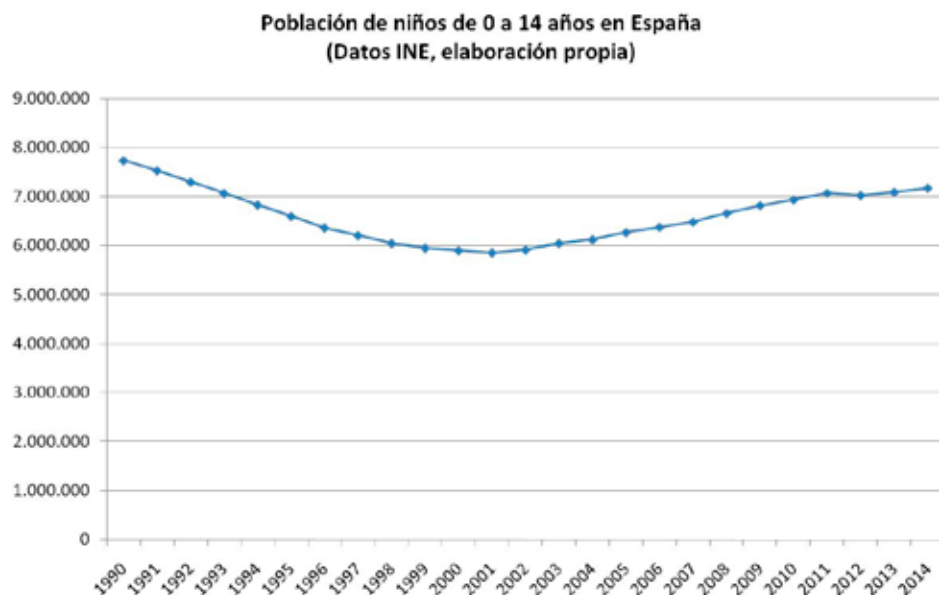


La mejora de la seguridad vial en general, y de la seguridad vial infantil en particular, también puede constatarse cuando se analiza el número de fallecidos por cada millón de

habitantes (parámetro conocido técnicamente como tasa poblacional de fallecidos), como se aprecia a continuación:



La tasa de fallecidos por cada millón de habitantes permite eliminar el efecto asociado a eventuales cambios en la población: si nacen menos niños, por ejemplo, es normal que también haya menos accidentes y menos víctimas. En el caso de la población infantil española, ésta ha aumentado desde el año 2001 hasta el año 2014- (según los datos de población del INE).



## 8. Indicador rápido de siniestralidad: víctimas mortales infantiles en carretera entre 2011 y 2014

Entre los años 2011 y 2012, y teniendo en cuenta únicamente los datos correspondientes a vías interurbanas y a las primeras 24 horas tras producirse el accidente, se produjo un importante aumento en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos en accidentes de circulación en España. Así, según los datos de la Dirección General de Tráfico y con respecto al año 2011, el número de fallecidos en el año 2012 en vías interurbanas (estimación a 24 horas de producirse el accidente) se redujo en la mayoría de los grupos de edad con la excepción de los niños con hasta 14 años de edad y de los grupos de edad de mayores de 75, los cuales aumentaron sus cifras [Referencia 4].

En el caso de los niños de hasta 14 años, en el año 2012 se produjeron 12 fallecidos más que en 2011, alcanzándose los 39 niños fallecidos en vías interurbanas durante las 24 horas posteriores a producirse el accidente.

La conclusión de lo anterior fue que entre los años 2011 y 2012 se produjo un importantísimo aumento del 63% aproximadamente en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos en España como consecuencia de siniestros de circulación sucedidos en carretera (datos provisionales considerando únicamente las 24 horas posteriores a la ocurrencia del accidente). Los menores de 14 años supusieron en el año 2012 el 3% del total de fallecidos.

Dicho aumento en el número de niños fallecidos en el año 2012 en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente, se reflejó en un aumento final en el número total de niños fallecidos en dicho año: de 42 niños fallecidos en 2011 se pasó a 52 niños fallecidos en 2012.

Afortunadamente, en el año 2013 y según los datos de la Dirección General de Tráfico, se produjeron 9 fallecidos menos que en 2012 en vías interurbanas (en las 24 horas posteriores al accidente), reduciéndose la cifra hasta los 29 niños fallecidos en vías interurbanas durante las 24 horas posteriores a producirse el accidente [Referencia 5]. Esto quiere decir que entre los años 2012 y 2013 se ha producido un importantísimo descenso del 24% en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos en España como consecuencia de siniestros de circulación sucedidos en carretera (datos provisionales considerando únicamente las 24 horas posteriores a la ocurrencia del accidente). En el año 2013 y en carretera, y al igual que en el año 2012, los menores de 15 años volvieron a representar el 3% del total de fallecidos.

La disminución del año 2013 se mantuvo, aunque con menor intensidad en el año 2014, ya que, en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente, fallecieron en España 25 niños (el 2% del total de personas fallecidas en dicho año). Así pues, mientras que en 2013 fallecieron 29 niños, en el año 2014 la cifra se redujo un 14% hasta los 25 fallecidos [Referencia 20].

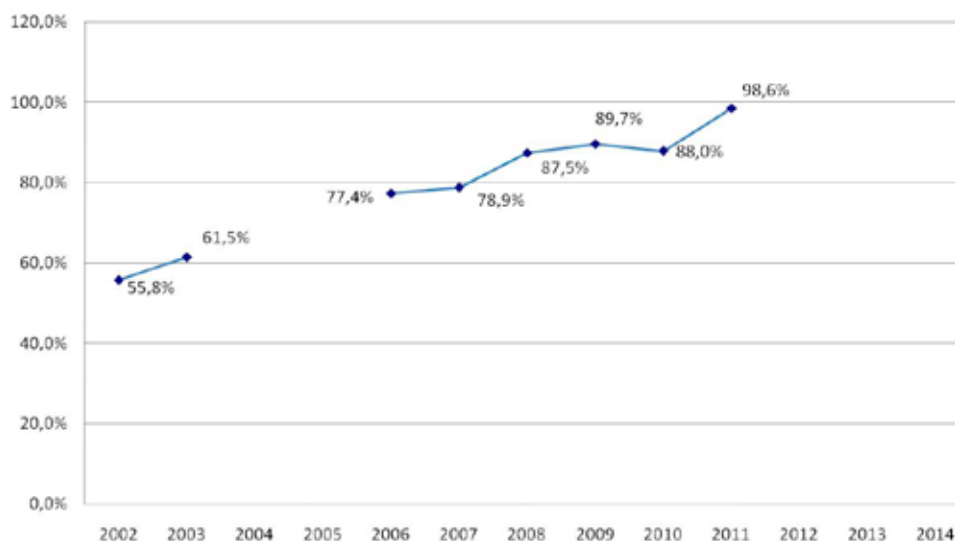
Por último, en el año 2015 también se redujo el número de niños fallecidos en España en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente, ya que mientras que en 2014 se produjeron 25 fallecidos, en 2015 el número de niños que perdieron la vida se situó en 20 (el 2% del total de personas fallecidas en dicho año), una reducción del 20% [Referencia 21].

## 9. Uso de sistemas de sujeción infantil en los últimos años

En esta sección se ofrece un panorama de los datos sobre uso de sistemas de retención infantil en España y a lo largo de los últimos años, distinguiéndose entre uso en condiciones normales de circulación, en primer lugar, y uso en niños fallecidos en accidentes de tráfico, en segundo.

Según los datos de la Dirección General de Tráfico española (DGT), en los últimos años el porcentaje de niños de 0 a 12 años de edad pasajeros de turismos y furgonetas que utilizan sistemas de retención ha mejorado notablemente, como se muestra en la gráfica siguiente [Referencias 6, 7 y 8]. En condiciones normales de circulación, el porcentaje de niños de 0 a 12 años de edad pasajeros de turismos y furgonetas que utilizaban sistemas de retención en el año 2011, último año para el que se dispone de esta información (en los últimos años la Dirección General de Tráfico no ha realizado estudios de observación del uso de sistemas de retención en condiciones normales de circulación), superó el 98% [Referencia 9].

**Porcentaje de uso de sistemas de retención en niños de 0 a 12 años**  
(Fuente: DGT; elaboración propia)



Sin embargo, la situación es marcadamente diferente cuando se consideran únicamente los niños que resultan víctimas de accidentes de circulación. Así, por ejemplo, un estudio del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia reveló que, en el caso de los niños víctimas de accidentes de tráfico, la utilización de sistemas de protección a lo largo del periodo 2000-2004 era mucho menor [Referencia 10]. Según dicho estudio, más de la mitad de los niños fallecidos en España (en concreto, el 61 por ciento) viajaban sin utilizar ningún sistema de protección. La siguiente tabla muestra dichos valores de uso de sistemas de protección:

	Niños fallecidos	Niños heridos graves	Niños heridos leves
Usan el cinturón	19%	25%	32%
Usan asientos infantiles	13%	10%	12%
No usan ni cinturón ni asiento infantil	61%	50%	31%
Se desconoce	7%	15%	25%

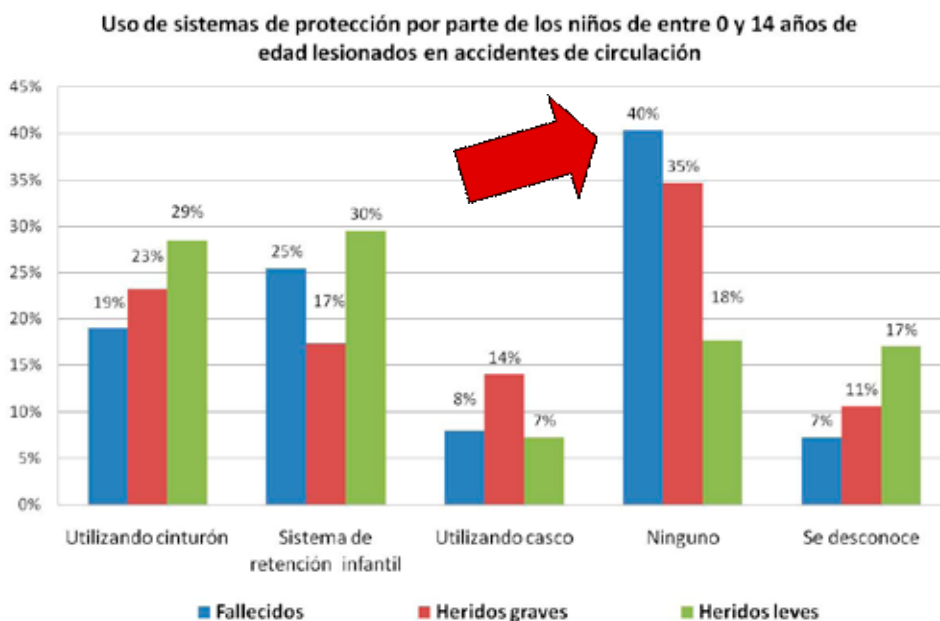
A conclusiones parecidas también había llegado en el año 2003 otro estudio publicado en España, en esta ocasión elaborado por el Real Automóvil Club de España (RACE), la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sobre una muestra de más de 1.000 accidentes con niños lesionados en accidentes de circulación (incluyendo 25 niños fallecidos). En este caso, los porcentajes generales de utilización de sistemas de retención infantil fueron, en función de la edad del niño [Referencia 11]:

	No utilizaban	Utilizaban, pero incorrectamente	Utilizaban correctamente
Menos de 1 año	27%	26%	48%
De 1 a 3 años	42%	26%	32%
De 4 a 6 años	65%	24%	12%
De 7 a 9 años	79%	19%	2%

En el citado estudio del RACE, se concluyó que el 57,5% de los niños de 0 a 9 años NO utilizaba ningún sistema de retención infantil en el momento de producirse el accidente (en concreto, de los 841 ocupantes para los que se dispuso de esta información, 484 no utilizaban sillitas o asientos elevadores infantiles). En general, según este estudio, únicamente el 37 % de los niños españoles viajaba correctamente protegidos. En el caso concreto de los niños de menos de 1 año de edad, este porcentaje ni siquiera alcanzaba el 50 %; mientras que en el caso de los niños de 7 a 9 años, el uso correcto se quedaba incluso lejos del 5 % (en concreto, en el 2 %).

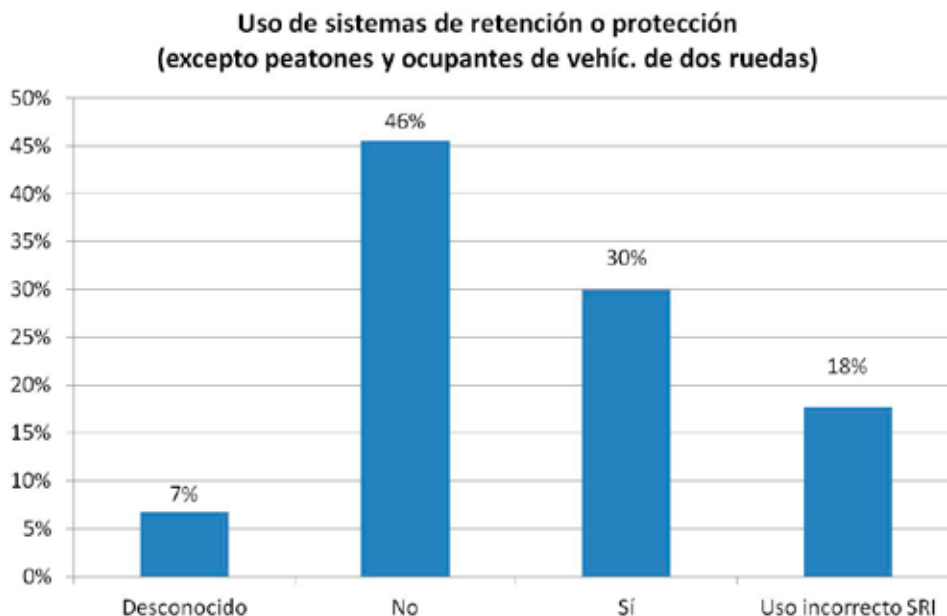
En la misma línea, un estudio realizado por el *Servei Català de Trànsit (SCT)* en el año 2005 concluyó que el 40,7 por ciento, es decir, 4 de cada 10 de los 3.079 menores de 12 años víctimas de un accidente de tráfico sucedido en Cataluña entre el 1 de enero de 2002 y el 30 de abril de 2005 no utilizaban ningún tipo de sistema de retención infantil. De los 46 niños muertos en el mismo periodo, el 65% NO utilizaba sistema alguno de protección [Referencia 12].

Otro estudio análogo más reciente, realizado en el año 2010 por Fundación MAPFRE [Referencia 13], concluyó que, a lo largo del periodo 2005-2008, cuatro de cada diez niños de edades comprendidas entre 0 y 14 años de edad y que resultaron fallecidos cuando viajaban como ocupantes de vehículos en España (el 40%) NO utilizaban ningún sistema de protección en el momento de producirse el accidente.



En la misma línea, otro estudio realizado por la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial española sobre 67 accidentes mortales de niños menores de 15 años sucedidos entre 2008 y 2010, entre los que se incluyeron 46 niños ocupantes de turismos y furgonetas, concluyó que el 46 por ciento de ellos NO utilizaba ningún sistema de retención infantil. El 48% sí lo hacía, si bien únicamente el 30% del total lo hacía de modo correcto [Referencia 14].

La siguiente gráfica muestra dichos porcentajes.



Según los estudios anteriores, el porcentaje de niños que resultan fallecidos y NO usan ningún sistema de protección parece ir disminuyendo en los últimos años, como se muestra en la siguiente tabla:

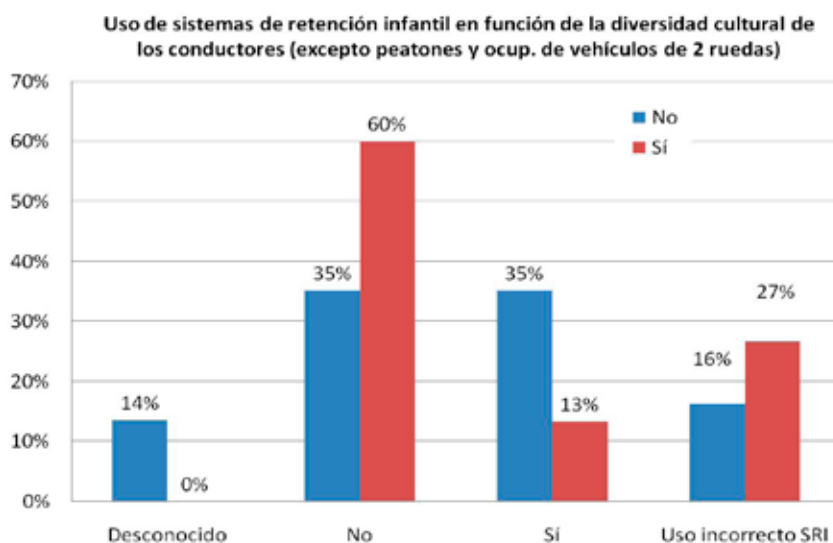


	Utilizando cinturón	Sistema de retención infantil	Utilizando casco	Ninguno	Se desconoce
Años 2000-2004 (estudio INTRAS)	19%	13%	-	61%	7%
Año 2003 (estudio RACE)				57%	
Años 2002-2005 (estudio SCT)				41%	
Años 2005-2008 (estudio Fundación MAPFRE)	19%	25%	8%	40%	7%
Años 2008-2010 (estudio Fiscalía)				46%	

Un dato muy llamativo es que, si se consideran únicamente los niños fallecidos ocupantes de turismos y furgonetas en el año 2010 en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente, el porcentaje de niños que NO utilizaban sistemas de retención era del 24% en el caso de niños fallecidos de nacionalidad española y del 78% en el caso de niños fallecidos ciudadanos de otros países de la Unión Europea [Referencia 15].

	Unión Europea (UE)		Fuera UE	TOTAL
	España	Resto UE		TOTAL
Fallecidos	25	9	1	35
Fallecidos que no utilizan sistemas de retención	6	7	0	13
Porcentaje que no utiliza sistemas de retención	24%	78%	0%	35%

A una conclusión similar llegó el informe realizado por la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial [Referencia 14]: el uso de sistemas de retención infantil es notablemente menor cuando el conductor tiene un origen cultural diverso, como puede apreciarse en el gráfico siguiente. Un aspecto a tener en cuenta a la hora de diseñar campañas específicas u otros tipos de medidas:



En el año 2011, y según la Dirección General de Tráfico, de los 18 fallecidos en turismos menores de 15 años, 7 de ellos iban sin ningún dispositivo de retención: el 39% [Referencia 16].

Por otro lado, el análisis de siniestralidad en carretera durante los desplazamientos realizados en la Semana Santa de 2012 en España indicó que de los dos menores de 14 años fallecidos en dicho periodo, uno de ellos (el 50%) no utilizaba sistema de retención infantil [Referencia 17]. Conviene tener en cuenta al valorar esta información que los valores absolutos de niños fallecidos son muy pequeños y, por lo tanto, pueden estar afectados de una considerable variabilidad estadística.

Cronológicamente hablando, el siguiente porcentaje de uso de sillitas infantiles se puede encontrar en los datos publicados por la Dirección General de Tráfico (DGT) correspondientes a los niños fallecidos en España en el año 2012 en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente. Estos datos indicaban que el 37% de los niños fallecidos de 0 a 12 años que viajaban como ocupantes en un turismo o una furgoneta en el momento del accidente NO utilizaba ningún sistema de seguridad pasiva [Referencia 4]. En comparación con el valor indicado del 39% en 2011, el porcentaje de niños fallecidos en 2012 que utilizaban accesorios de seguridad apenas varió.

Según informa la Dirección General de Tráfico (DGT) en su documento "Principales cifras seguridad vial 2013", tomando el grupo de edad de menores de 12 años que viajaban en turismos o furgoneta, 4 de los 20 niños fallecidos no utilizaban sistema de retención infantil" [Referencia 2]. Es decir, el porcentaje de uso en niños fallecidos menores de 12 años se situó en el 80%.

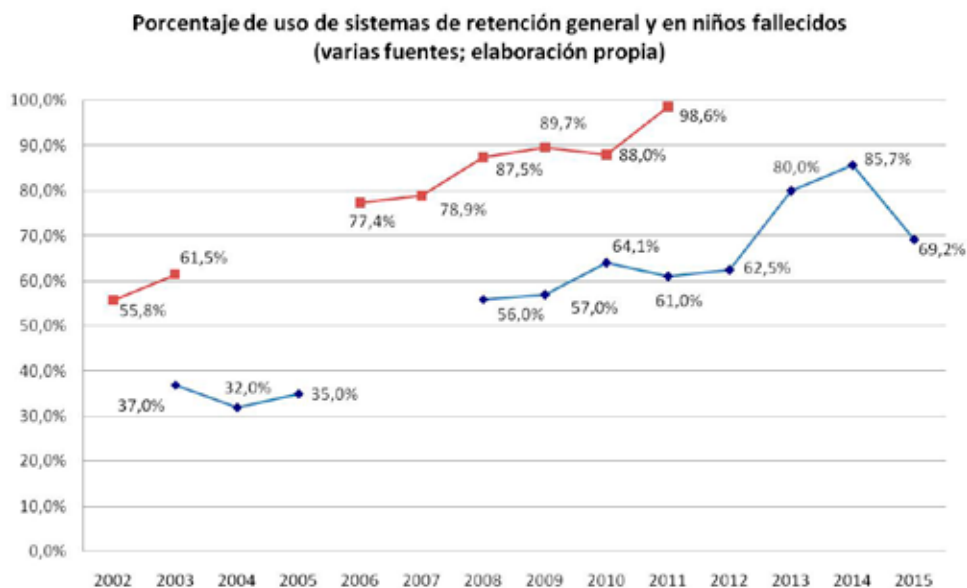
Por otra parte, en el documento "Principales cifras seguridad vial 2014" de la DGT, y tomando el grupo de edad de menores de 12 años que viajaban en turismo o furgoneta, se indica que 2 de los 14 niños fallecidos no utilizaban sistema de retención infantil (dicho de otro modo, el porcentaje de uso de sistemas de retención en el caso de niños fallecidos en 2014 fue del 86%). Tampoco lo hacían 9 de los 82 heridos hospitalizados (el 11% no utilizaban sistemas de retención) ni 107 de los 2.724 heridos no hospitalizados (el 4% no utilizaban sistemas de retención).

Los últimos datos se corresponden a los niños fallecidos en España en el año 2015 en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente: en este caso, de los 13 niños con hasta 12 años fallecidos en turismos o furgonetas, 4 de ellos no utilizaban ningún accesorio de seguridad en el momento de accidente [Referencia 21]. Es decir, un importantísimo 30% NO utiliza sistema de retención infantil.

La siguiente gráfica resume los datos anteriores de tasas de uso de sistemas de retención infantil en el caso de los niños fallecidos en España:



La siguiente gráfica permite comparar la evolución en los últimos años de las tasas de utilización general de sillitas infantiles en España (estudios de observación en condiciones normales de circulación) y las tasas de uso de sillitas en el caso de los niños fallecidos:



Resulta interesante resaltar que otro estudio, realizado por Fundación MAPFRE en el año 2005 y posteriormente reeditado en 2009, permite identificar cuáles son los motivos más aludidos por los padres y cuidadores para no utilizar asientos o sillitas infantiles [Referencia 18]: por tratarse de trayectos cortos (un 38 % del total), en primer lugar, o por pereza (un 20%), en segundo lugar.

Por último, según un estudio de Fundación MAPFRE -del año 2015, el 8% de los padres reconoce que, al menos esporádicamente, permite que sus hijos no utilicen ni sillita infantil, ni asiento elevador, ni el cinturón de seguridad para adultos [Referencia 22]. Esta falta de uso de sistemas de retención es más frecuente en niñas (9,5%) que en niños (6,9%); entre quienes pesan más de 36 kg (36,1%), y entre quienes tienen 9 ó 10 años (25,3%).

## 10. Declaración final: Objetivo Cero fallecidos y Cero heridos graves

Uno de los objetivos centrales de la política española de seguridad vial para el periodo 2011-2020, estrategia que fue presentada a finales del año 2011, es, precisamente, “reducir a cero el número de niños fallecidos sin sistema de retención infantil” [Referencia 19].

En un sentido más amplio, y en opinión de Fundación MAPFRE, el objetivo final no debería ser otro que reducir a cero el número de niños fallecidos o heridos muy graves como consecuencia de accidentes de circulación en España, tanto aquellos que no usan sistemas de retención como aquellos que sí lo hacen. Hasta que esto no se consiga, quedará mucho camino por recorrer.

De hecho, en el año 2015 Fundación MAPFRE propuso formalmente un nuevo marco para la mejora de la seguridad vial articulado en torno a dos ejes clave [Referencia 23]:

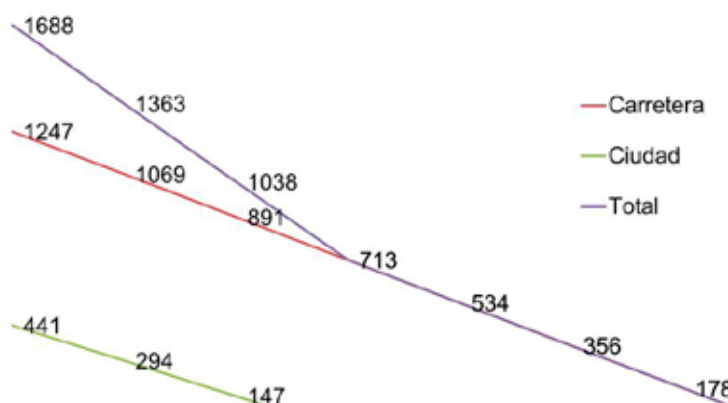
1. El “Objetivo Cero” víctimas mortales y graves como única meta a medio plazo éticamente defendible (adaptación de Fundación MAPFRE de la “Visión Cero” aprobada por el Parlamento Sueco” en el año 1997).
2. El planteamiento de “Sistema Seguro” como vía para alcanzar dicho objetivo.

El “Objetivo Cero” parte de la base de que prácticamente todas las lesiones graves o mortales son evitables. También de que es preciso considerar conjuntamente tanto las lesiones mortales como las graves: así, es imprescindible comenzar a establecer objetivos conjuntos y planes de acción asociados para la reducción de ambos tipos de lesiones.

Por otro lado, ante la amenaza de un incremento de la siniestralidad, también es preciso reconocer que seguir haciendo lo mismo, o con la misma intensidad, NO ES SUFICIENTE. Hay que hacer más, o hacerlo de modo distinto, o destinar más recursos o mejorar la eficiencia en las actuaciones (mejora que, conviene reconocerlo, también tiene sus límites).

Para Fundación MAPFRE, es realista alcanzar el Objetivo Cero en los entornos urbanos (dentro de las ciudades) antes del año 2030 y en los entornos interurbanos (fuera de las ciudades, en carretera) antes de 2050.

**Objetivo Cero: evolución del número de fallecidos en España entre 2014 y 2050**



## Referencias

1. *Anuarios estadísticos de accidentes (1990 a 2014)*. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, varios años.
2. *Las principales cifras de la siniestralidad vial en España (2001 a 2014)*. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, varios años.
3. *Base de datos estadística del Instituto Nacional de Estadística, INE (INEbase)*: [www.ine.es](http://www.ine.es).
4. *Balance de seguridad vial 2012. La mortalidad por accidentes en vías interurbanas se reduce un 12%*. Nota de prensa: 2 de enero de 2013. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2013.
5. *Balance de seguridad vial 2013. El número de muertos por accidente de tráfico en 2013 registra un mínimo histórico*. Nota de prensa: 3 de enero de 2014. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2014.
6. *Informes sobre el uso de los sistemas de retención por los conductores y los pasajeros de turismos (2002 y 2003)*. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2002 y 2003.
7. *Informes sobre el uso del cinturón de seguridad entre ocupantes de turismos y furgonetas en España (2006, 2007 y 2008)*. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior, y CONSULTRANS. Madrid, España, 2006, 2007 y 2008.
8. *Indicadores de uso de sistemas de seguridad y teléfono móvil 2010*. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2011.
9. Revista "Tráfico y Seguridad Vial" nº 210 de nov-2011. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2011.
10. *Los niños, víctimas de los accidentes de tráfico (2000-2004)*. Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia y Línea Directa. Valencia, España, 2006.
11. *Uso y efectividad de los sistemas de retención infantil en siniestros de circulación en España*. Real Automóvil Club de España (RACE), Dirección General de Tráfico (DGT) y Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, 2003.
12. *Estudio sobre utilización de los sistemas de retención infantil (SRI)*. Título original: Estudi sobre utilització dels sistemes de retenció infantil (SRI). Servei Català de Trànsit, 2005.
13. *Prioridades en España en la seguridad de niños ocupantes de vehículos*. Monclús, J. (2010). Trabajo realizado con la colaboración y supervisión de Fundación MAPFRE.
14. *Niños fallecidos en el tráfico: Estudio técnico sobre factores de accidentalidad y prevención. Estudio jurídico desde la perspectiva penal y civil. Elaborados por la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial en el marco del proyecto de investigación en siniestralidad infantil*. Monclús, J. y Agüero, E. (2012). Madrid, prevista su publicación a lo largo de 2013.
15. *Indicador rápido de accidentalidad en carretera. Año 2010*. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2011.

16. *Tráfico intensifica la vigilancia del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil*. Nota de prensa, 11 de marzo de 2013. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2013.
17. *Balance seguridad vial - Durante la Semana Santa se han producido 45 muertes por accidente en vías interurbanas*. Nota de prensa, 10 de abril de 2012. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2012.
18. *Estudio sobre Niños y Seguridad Vial en la Comunidad de Madrid (2005 y 2009)*. Instituto de Seguridad Vial de Fundación MAPFRE. Madrid, España, 2005 y 2009.
19. *Líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020*. Consejo de Ministros del 25 de febrero de 2011. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2011.
20. *Balance de seguridad vial 2014. Se consolida el descenso sostenido de la siniestralidad desde 2003 en vías interurbanas*. Nota de prensa: 2 de enero de 2015. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2015.
21. *Balance de seguridad vial 2015. Nuevo mínimo histórico en el número de víctimas mortales por accidente desde 1960*. Nota de prensa: 4 de enero de 2016. Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, 2016.
22. *Asientos elevadores en el automóvil: ¿Hasta cuándo hay que utilizarlos?* Camarero, F. y Monclús, J. (2015). Área de Prevención y Seguridad Vial, Fundación MAPFRE. Madrid, España, 2015.
23. *Planes Estratégicos Europeos de Seguridad Vial: Propuestas de acción en España*. Monclús, J. y Nicolás, D. (2015). Área de Prevención y Seguridad Vial, Fundación MAPFRE. Madrid, España, 2015.



Fundación  
**MAPFRE**

---

[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)