

A close-up photograph of a baby sitting in a car seat. The baby is wearing a white long-sleeved shirt with a cartoon pattern and is secured by a blue and grey car seat harness. The car seat's fabric is a textured blue. The baby has light skin and blue eyes, looking slightly to the right of the camera.

FUNDACIÓN MAPFRE

**PANORAMA DE LA SEGURIDAD VIAL
INFANTIL EN EL AUTOMÓVIL
(años 1990 - 2013)**

Área de Prevención y Seguridad Vial

Fecha

Abril 2015

Autor: D. Jesús Monclús González

Fotografía: <http://www.thinkstockphotos.es/>

Maquetación: Pilar Prieto

El contenido de esta publicación puede ser utilizado o referido siempre que se cite la fuente del siguiente modo: **Monclús, J. (2013) *Panorama de la seguridad infantil en el automóvil (años 1990-2013)* 8ª edición, abril de 2015. Trabajo realizado con la colaboración y supervisión de la Fundación MAPFRE.**

Panorama de la Seguridad Vial Infantil en el automóvil

Contenidos

1. DATOS CLAVE	5
2. OBJETIVO DEL DOCUMENTO Y METODOLOGÍA	8
3. LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO SON SUPERADOS POR LOS AHOGAMIENTOS COMO PRINCIPAL CAUSA DE MUERTE INFANTIL	9
4. UNA REDUCCIÓN DEL 11% EN EL AÑO 2013 EN EL NÚMERO DE NIÑOS FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO	11
5. LA SEGURIDAD EN EL AUTOMÓVIL SIGUE CONSTITUYENDO UN ASPECTO PRIORITARIO	13
6. UNA GRAN REDUCCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES INFANTILES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO ENTRE 1990 Y 2013	17
7. REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE NIÑOS FALLECIDOS ENTRE 1990 Y 2013 SEGÚN SU PAPEL EN EL TRÁFICO Y SU EDAD	20
8. INDICADOR RÁPIDO DE SINIESTRALIDAD: VÍCTIMAS MORTALES INFANTILES EN CARRETERA ENTRE 2011 Y 2014	24
9. USO DE SISTEMAS DE SUJECIÓN INFANTIL EN LOS ÚLTIMOS AÑOS	25
10. DECLARACIÓN FINAL: OBJETIVO CERO FALLECIDOS Y CERO HERIDOS GRAVES	32
REFERENCIAS	33

1. Datos clave

- Por primera vez en las últimas décadas, los accidentes de tráfico con vehículos a motor implicados no constituyen la principal causa externa de muerte infantil: en el año 2013, la principal causa de muerte externa fueron los ahogamientos, las sumersiones y las sofocaciones accidentales, representando en el año 2013 un 32% de todas las muertes de niños de 0 a 14 años por causas externas.
- Los accidentes de tráfico, a su vez, supusieron la segunda causa externa de muerte infantil con el 30% de todos los fallecimientos por causas externas en España entre niños.
- Los homicidios aumentaron en el año 2013 su participación relativa como causa externa de muerte en los niños, representando en 2013 el 10% de todas las muertes infantiles y un total de 18 niños fallecidos (en el año 2012 habían supuesto únicamente el 6%). En el caso de los homicidios, en el año 2011 se alcanzó una cifra récord de éstos en los últimos años: 20 niños fallecidos como resultados de homicidios, lo que supuso el 14% del total. Las caídas accidentales, con un 8%, fueron la siguiente causa externa más frecuentes de muerte infantil (niños de 0 a 14 años) en España y en el año 2013: un porcentaje similar al correspondiente al año 2012.
- En 2013, un total de 46 niños de entre 0 y 14 años murieron en España como consecuencia de siniestros de tráfico. En el año 2012, el número de niños fallecidos en España como consecuencia de accidentes de tráfico había sido de 52: entre los años 2012 y 2013, por tanto, se ha producido una significativa reducción del 11% en el número de niños fallecidos en España como consecuencia de accidentes de tráfico.
- La suma de niños fallecidos y heridos graves en 2013 ascendió a 456. En el año 2012, la suma de niños fallecidos y heridos graves en España como consecuencia de accidentes de tráfico fue de 425: entre los años 2012 y 2013, por tanto, se ha producido un aumento del 7% en la suma de niños fallecidos y heridos graves en España como consecuencia de accidentes de tráfico.
- Cuando se consideran únicamente los heridos graves, merece la pena destacar que, entre los años 2012 y 2013, se ha producido un significativo aumento del 10% en el número de heridos graves. Como contrapunto, puede destacarse que 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 2013 constituye el segundo menor valor de los últimos 20 años (el mínimo se alcanzó en 2012 con 373 heridos graves; y en el año 2010 la cifra se situó en el mismo valor que en 2013), el número de niños heridos leves está aumentando en los últimos años y en 2013 fue el mayor de los últimos diez años.
- La mayor parte de los niños fallecidos mueren fuera de las ciudades: en 2013, mientras que en carretera perdieron la vida 31 niños (un 67 por ciento o, dicho de otro modo, dos de cada tres niños), en las ciudades fallecieron 15 (el 33 por ciento).
- En contraposición con lo anterior, el 65% de los heridos graves y el 59 de los heridos leves se produjeron en España en 2013 en vías urbanas en el año 2013.
- Aunque no por mucho, la mayoría de los niños menores de 15 años fallecidos en accidentes de tráfico en España en el año 2013 eran ocupantes de turismos o furgonetas ligeras: 24 niños ocupantes de turismos o furgonetas ligeras de

un total de 46 niños fallecidos en el tráfico en 2013. En el año 2013 los ocupantes de turismos y furgonetas representaron el 52 por ciento de todas las víctimas mortales 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 (dos más que en el año anterior). En otras palabras, cerca del 30% de todos los niños con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años fallecidos en España en siniestros de circulación en el año 2013 eran peatones (exactamente, el 28% de los niños fallecidos).
- En el año 2013 fallecieron cinco niños ocupantes de bicicletas (el 11%) y otros cuatro ocupantes de vehículos pesados y otros tipos de vehículos (el 9%). En 2013, ningún niño ocupante autobús, motocicleta o ciclomotor falleció en España en accidente de circulación.
- Mientras que, en el año 2013, el 87% de los fallecidos en zona urbana fueron peatones (13 de los 15 fallecidos en ciudad), en carretera no falleció ningún peatón con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años. Y mientras que en ciudad no falleció ningún niño ocupante de turismos y furgonetas, en carretera perdieron su vida un total de 24 ocupantes de dichos tipos de vehículos (el 77% de todos los fallecidos en carretera).
- Resulta muy destacable el citado hecho de que en el año 2013 en carretera no falleciera ningún peatón con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años, mientras que en ciudad no lo hiciera ningún niño ocupante de turismos y furgonetas.
- Por otra parte, resulta llamativo constatar que, a lo largo de los últimos veinte años, la proporción sobre el total de niños fallecidos que representa la suma de ocupantes de turismos y furgonetas ha permanecido básicamente constante, a pesar de las lógicas oscilaciones, y siempre entre el 50 y el 77 por ciento: en el año 2013 dicha proporción se situó, precisamente, en el 52%.
- En las dos últimas décadas, entre los años 1990 y 2013, el número de niños de 0 a 14 años fallecidos cada año como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 307 hasta 46, lo que constituye una notabilísima reducción del 85%. En otras palabras, por cada seis niños que perdían su vida en accidentes de tráfico en España en 1990, hoy únicamente pierde la vía uno. En el caso de la suma de fallecidos y heridos graves, mientras que a principios de la década de los años 1990 resultaban fallecidos o heridos graves en España aproximadamente 2.200 niños, en el año 2012 dicha cifra se había reducido hasta 456 (una disminución del 78 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 87%. 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 71%. En el año 2012 no falleció ningún niño ocupante de autobús, motocicleta, o ciclomotor, por lo que el porcentaje de reducción resultante es del 100%. En el año 1990 fallecieron en España 3 niños de entre 0 y 14 años de edad cuando eran ocupantes de camiones y otros tipos de vehículos, mientras que en 2013 fallecieron 4: un aumento del 33%. En este último caso, conviene tener en cuenta que el número de niños fallecidos cuando viajaban en camiones u otros tipos de vehículos 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 2013 es superior en carretera (donde se ha producido una disminución del 87 por ciento) que en las ciudades (donde dicha reducción se sitúa en el 79 por ciento).
- 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 2013 es el grupo de niños de entre 0 y 1 año de edad, quienes han visto reducida su mortalidad en un 96%.

- 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 410, lo que constituye una notabilísima reducción del 78%. Merece la pena destacar, por otro lado, que entre 2012 y 2013, se ha producido un significativo aumento del 10% en el número de heridos graves
- Por otro lado, en las dos últimas décadas, entre los años 1993 y 2013, el número de niños de 0 a 14 años heridos leves como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 5.708 hasta 5.502, lo que constituye una pequeña reducción en el citado periodo del 4%.
- Los últimos datos disponibles para año 2014 (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 2014 han perdido su vida en accidentes de tráfico sucedidos en carretera y en las primeras 24 horas un total de 25 niños, lo que supone una disminución del 14% con respecto al año 2013.
- 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 está aumentando paulatinamente en los últimos años, pero aún así es mucho menor que en circunstancias normales de circulación. Así, los datos anuales más recientes al respecto corresponden a los niños fallecidos en España en el año 2014 en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente: en este caso, el 20% 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 2013, el porcentaje de niños fallecidos que utilizaban accesorios de seguridad no varió: también en 2013, su valor también se situó en el 80%.
- Los motivos más aludidos por los padres y cuidadores para no utilizar asientos o sillitas infantiles, según un estudio de la Fundación MAPFRE del año 2009, 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): 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].

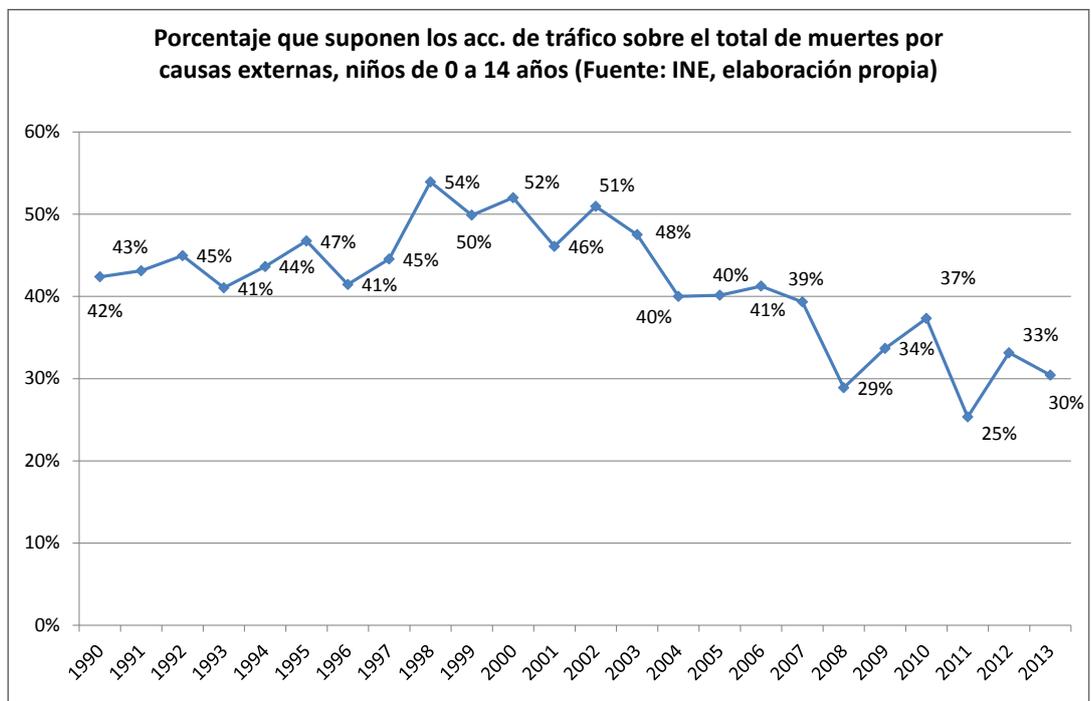
Dicho análisis ha sido complementado en determinadas secciones de este trabajo con las estadísticas de salud elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística español INE, www.ine.es [Referencia 3]. El documento también incluye la revisión de diversos informes y estudios españoles sobre seguridad vial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

3. Los accidentes de tráfico son superados por los ahogamientos como principal causa de muerte infantil

En el año 2013, último año para el cual se disponía de esta información en abril de 2015 (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 184 niños de edades comprendidas entre 0 y 14 años. Las causas externas incluyen accidentes, ahogamientos, envenenamientos, violencias, etcétera. Un año antes, en el año 2012, habían fallecido en España por causas externas un total de 175 niños de entre 0 y 14 años: por consiguiente, entre los años 2012 y 2013 se ha producido un incremento del 5% en el número de niños fallecidos por causas externas (cabe destacarse que, entre 2011 y 2012 ya se había producido otro aumento aún mayor del 20%).

Por primera vez en las últimas décadas, los acciden-

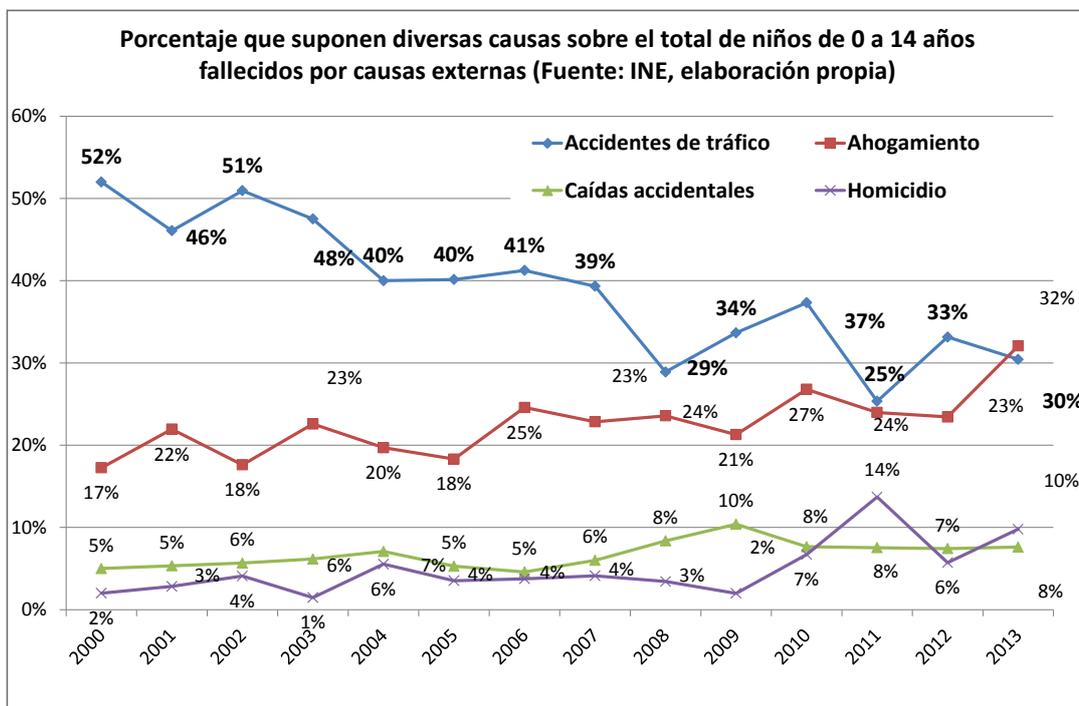
tes de tráfico con vehículos a motor implicados no constituyen la principal causa externa de muerte infantil: en el año 2013, la principal causa de muerte externa fueron los ahogamientos, las sumersiones y las sofocaciones accidentales, representando en el año 2013 un 32% de todas las muertes de niños de 0 a 14 años por causas externas. Los accidentes de tráfico, a su vez, supusieron el 30% de todos los fallecimientos por causas externas en España entre niños. En el año 2012 los accidentes de tráfico supusieron el 33% de todas las muertes de niños de 0 a 14 años por causas externas: así pues, entre los años 2012 y 2013 se ha producido un ligero descenso de la importancia relativa de los accidentes de tráfico (en el año 2011, los accidentes de tráfico habían supuesto únicamente el 25%).



Los homicidios aumentaron en el año 2013 su participación relativa como causa externa de muerte en los niños, representando en 2013 el 10% de todas las muertes infantiles y un total de 18 niños fallecidos (en el año 2012 habían supuesto únicamente el 6%). En el caso de los homicidios, en el año 2011 se alcanzó una cifra récord de éstos en los últimos años: 20 niños fallecidos como resultados de homicidios, lo que supuso el 14% del total. Las caídas accidentales, con un 8%, fueron la siguiente causa externa más frecuentes de muerte infantil (niños de

0 a 14 años) en España y en el año 2013: un porcentaje similar al correspondiente al año 2012.

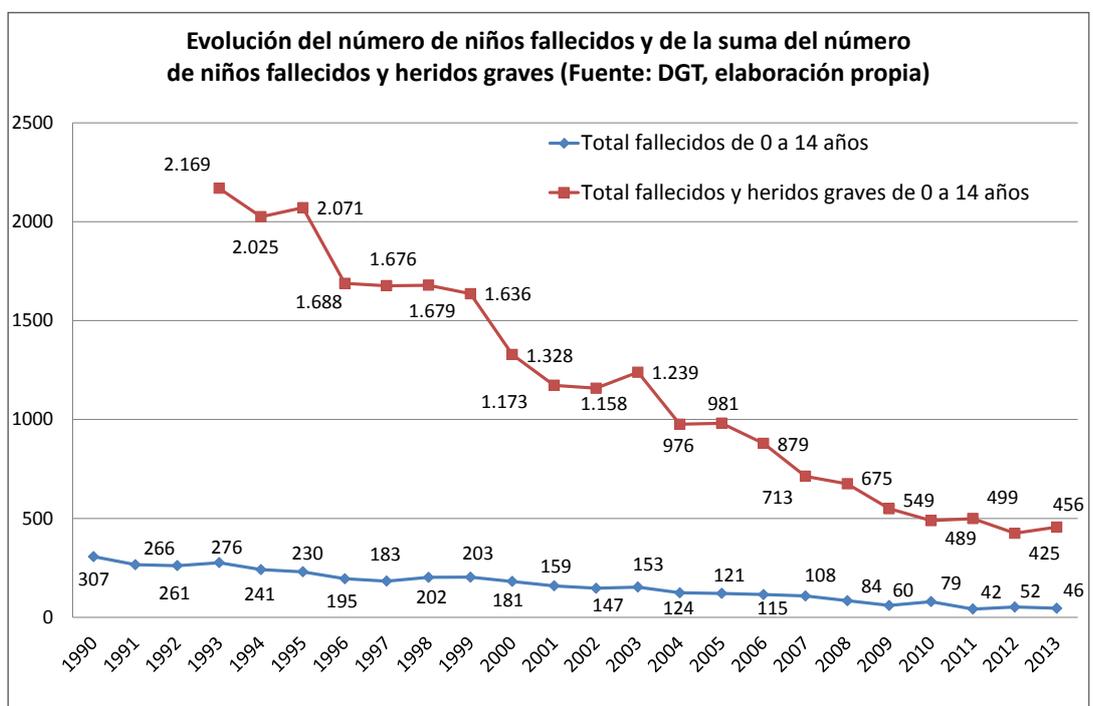
La siguiente gráfica muestra el porcentaje que suponen a lo largo de los años las principales causas sobre el total de muertes accidentales o violentas de niños de 0 a 14 años de edad. La gráfica muestra las que, en la actualidad, son las cuatro causas externas principales: los accidentes de tráfico,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



4. Una reducción del 11% en el año 2013 en el número de niños fallecidos por accidentes de tráfico

En 2013, un total de 46 niños de entre 0 y 14 años murieron en España como consecuencia de siniestros de tráfico. En el año 2012, el número de niños fallecidos en España como consecuencia de accidentes de tráfico había sido de 52: entre los años

2012 y 2013, por tanto, se ha producido una significativa reducción del 11% en el número de niños fallecidos en España como consecuencia de accidentes de tráfico.

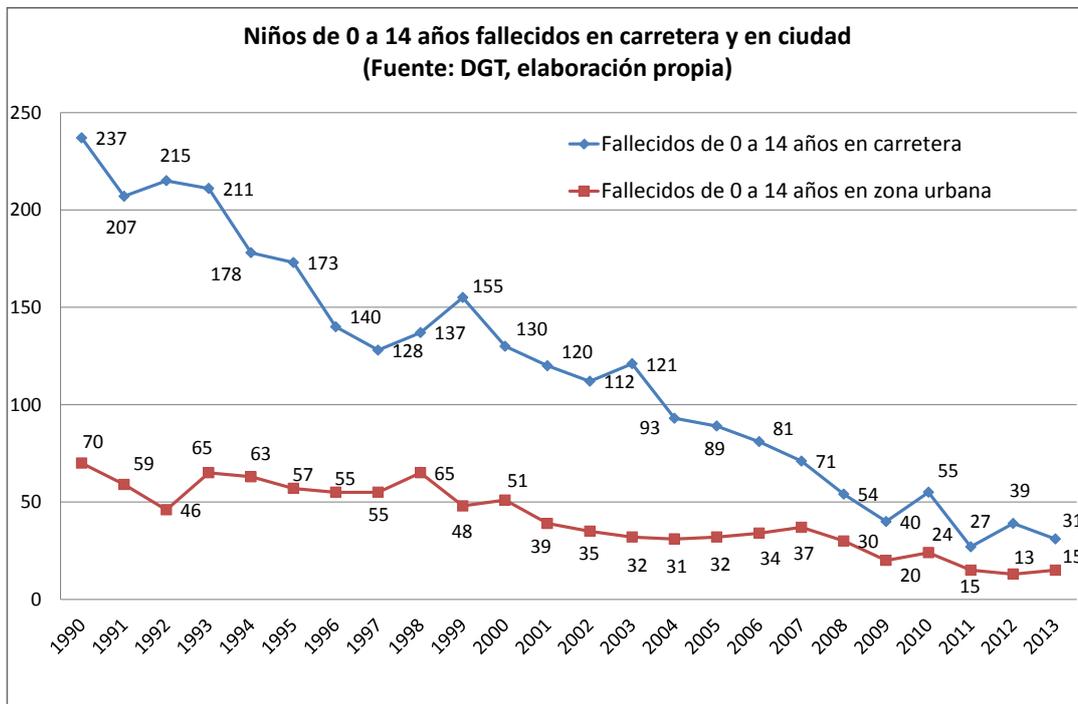


Por otro lado, a menudo las secuelas o la discapacidad marcan significativamente y a lo largo de toda su vida a muchos de los niños que, sin llegar a fallecer, resultan heridos graves, por lo que cada vez es más imprescindible considerar conjuntamente a las víctimas mortales y los heridos graves.

La suma de niños fallecidos y heridos graves en 2013 ascendió a 456. En el año 2012, la suma de niños fallecidos y heridos graves en España como consecuencia de accidentes de tráfico fue de 425:

entre los años 2012 y 2013, por tanto, se ha producido un aumento del 7% 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 2013, mientras que en carretera perdieron la vida 31 niños (un 67 por ciento o, dicho de otro modo, dos de cada tres niños), en las ciudades fallecieron 15 (el 33 por ciento).



En contraposición con lo anterior, el 65% de los heridos graves y el 59 de los heridos leves se produjeron en España en 2013 en vías urbanas en el año 2013.

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 410, lo que constituye una notabilísima reducción del 78%. Merece la pena destacar, por otro lado, que entre 2012 y 2013, se ha producido un significativo aumento del 10% en el número de heridos graves.

En las dos últimas décadas, entre los años 1993 y

2013, el número de niños de 0 a 14 años heridos leves como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 5.708 hasta 5.502, lo que constituye una mínima reducción en el citado periodo del 4%.

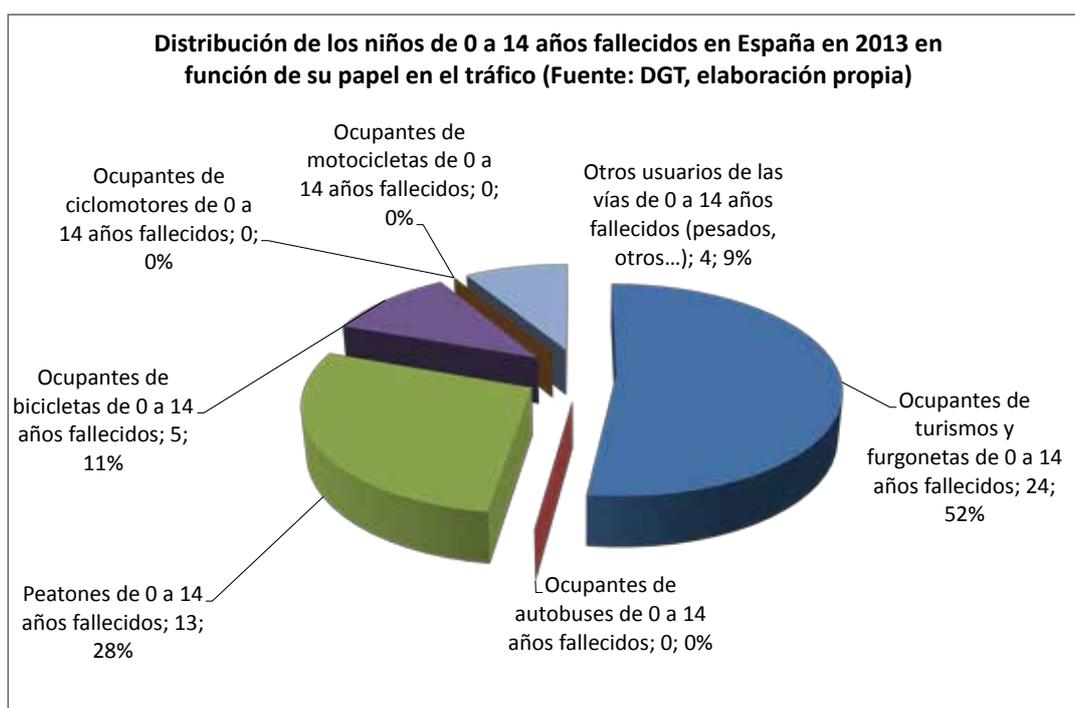
Mientras que el número de niños heridos graves en el año 2013 constituye el segundo menor valor de los últimos 20 años (el mínimo se alcanzó en 2012 con 373 heridos graves; mientras que en el año 2010 la cifra también se situó en el mismo valor que en 2013), el número de niños heridos leves está aumentando en los últimos años y en 2014 fue el mayor de los últimos diez 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 2013 eran ocupantes de turismos o furgonetas ligeras: 24 niños ocupantes de turismos o furgonetas ligeras de un total de 46 niños fallecidos en el tráfico en 2013.

En el año 2013 los ocupantes de turismos y furgonetas representaron el 52 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 77% de todas las víctimas mortales en el año 2012 y, por otro lado, que el repunte en la mortalidad vial infantil experimentado entre los años 2011 y 2012 se produjo, precisamente, en el grupo de pasajeros de turismos o furgonetas. En cualquier caso, 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 2012 fallecieron un total de 13 niños peatones (dos más que en el año anterior). En otras palabras, cerca del 30%

de todos los niños fallecidos en España en siniestros de circulación en el año 2013 con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años eran peatones (exactamente, el 28% de los niños fallecidos).

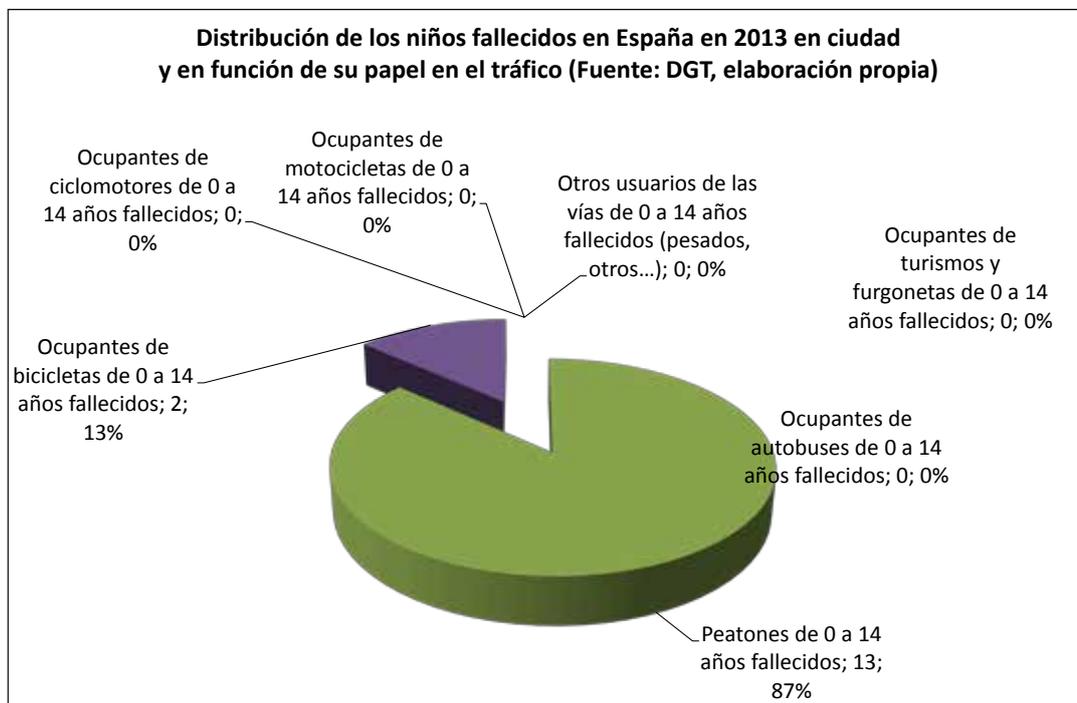
¹ Aunque la gran mayoría de los niños fallecidos al desplazarse en vehículos ligeros viajan en automóviles de turismo, resulta importante considerar conjuntamente también a los ocupantes de furgonetas ligeras, puesto que las posibles medidas de seguridad (sistemas de retención infantil) en ambos casos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

En el año 2013 fallecieron cinco niños ocupantes de bicicletas (el 11%) y otros cuatro ocupantes de vehículos pesados y otros tipos de vehículos (el 9%). En 2013, ningún niño ocupante autobús, motocicleta o ciclomotor falleció en España en accidente de circulación. Merece la pena indicar que en 2012 ningún niño ocupante de bicicleta falleció en España, mientras que, como se acaba explicar, en 2013 fueron cinco los fallecidos en bicicleta.

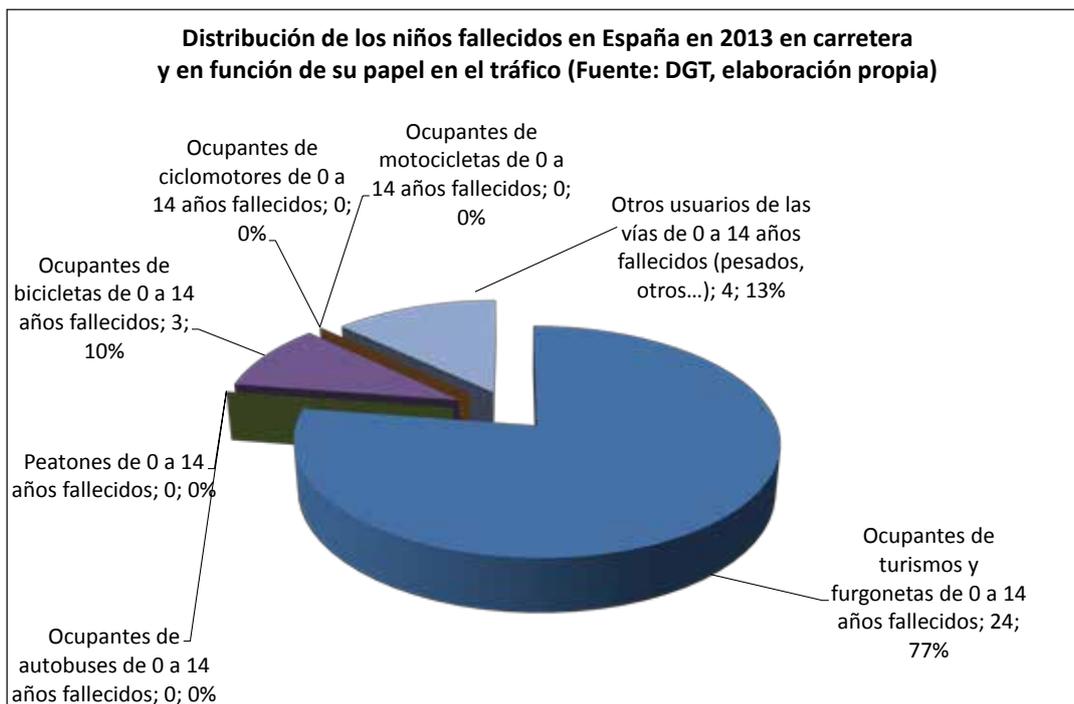
siniestralidad en zona urbana o en carretera. Así, mientras que, en el año 2013, el 87% de los fallecidos en zona urbana fueron peatones (13 de los 15 fallecidos en ciudad), en carretera no falleció ningún peatón con edades comprendidas entre los 0 y los 14 años. Y mientras que en ciudad no falleció ningún niño ocupante de turismos y furgonetas, en carretera perdieron su vida un total de 24 ocupantes de dichos tipos de vehículos (el 77% de todos los fallecidos en carretera).

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

La siguiente gráfica muestra el papel en el tráfico de los niños fallecidos en 2013 en zona urbana:

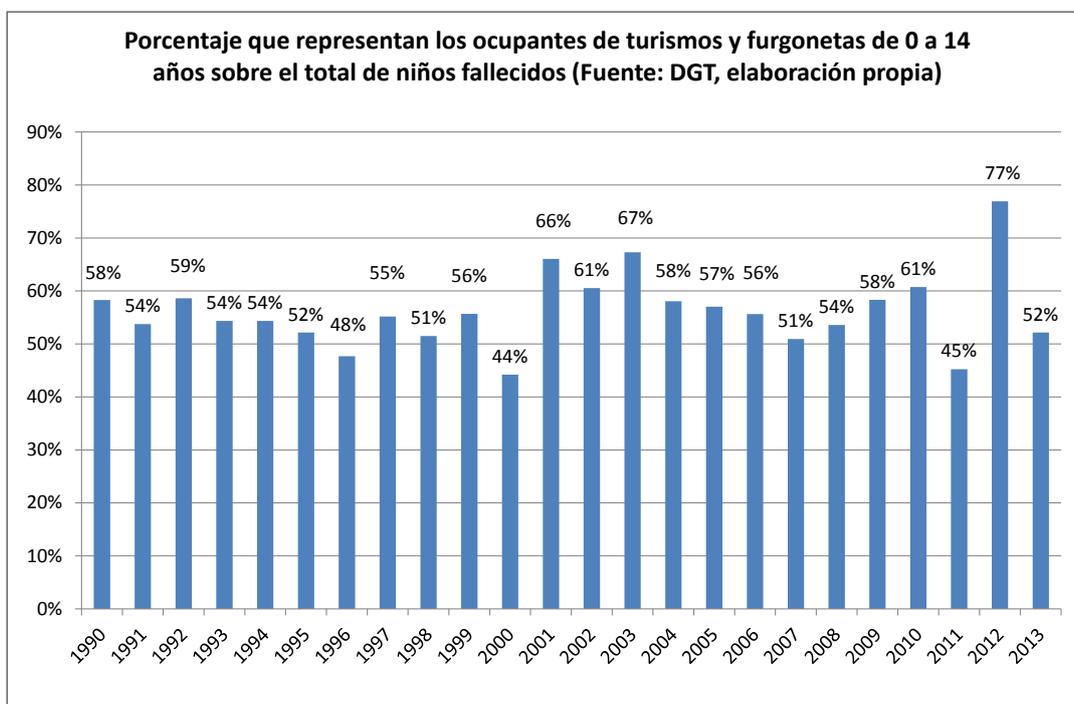


Y, a continuación, se muestra el papel en el tráfico de los niños fallecidos en 2013 en carretera:

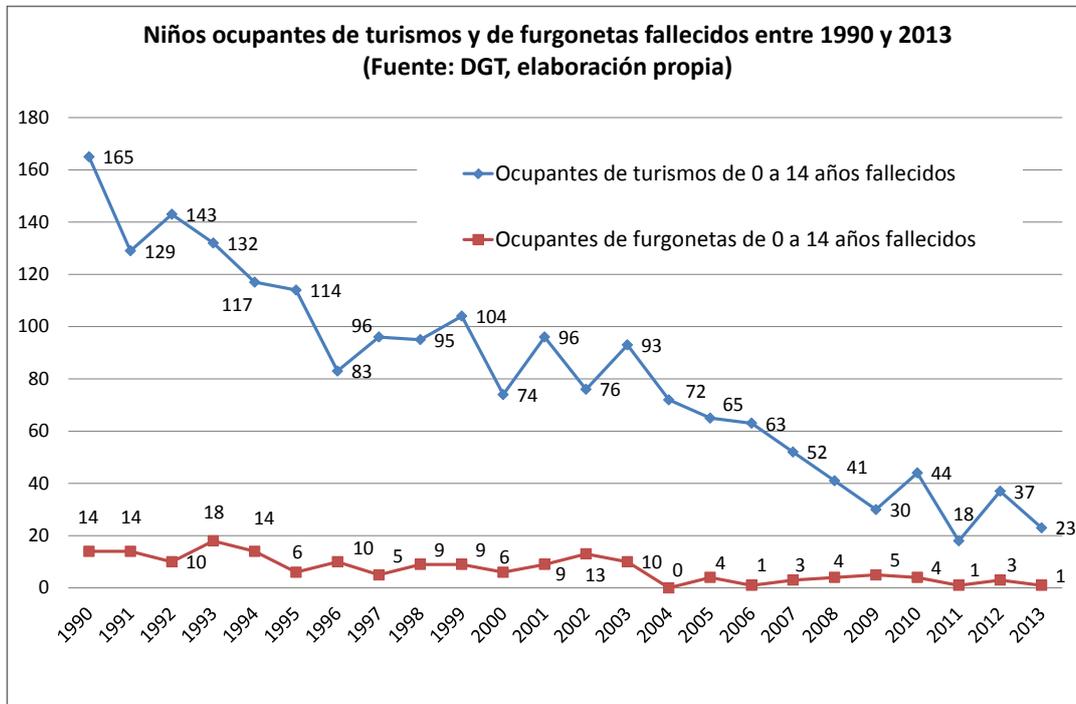


Por otra parte, resulta llamativo constatar que, a lo largo de los últimos veinte años, la proporción sobre el total de niños fallecidos que representa la suma de ocupantes de turismos y furgonetas (valor conjunto en zona urbana y en carretera) ha permanecido básicamente constante, a pesar de las lógicas os-

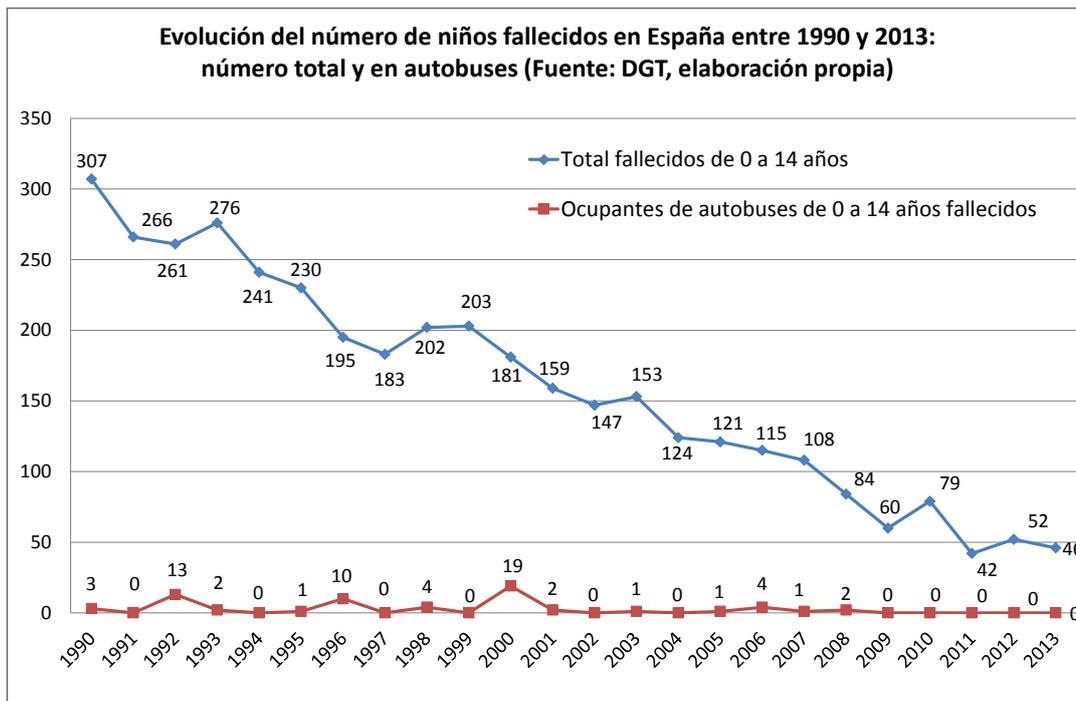
cilaciones, y entre el 50 y el 70 por ciento. De hecho, en el año 2013 los ocupantes de turismos y furgonetas representaron el 52% de todos los fallecidos. Como hecho destacable, puede reseñarse que en el año 2012 dicha proporción ascendió hasta el 77%: el máximo valor en los últimos 24 años.



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 2013 fallecieron en España 23 niños ocupantes de vehículos de turismo y 1 niño ocupante de furgonetas ligeras.



En el año 2013, tampoco falleció ningún niño ocupante de autobús o autocar, como se indica en la siguiente gráfica:

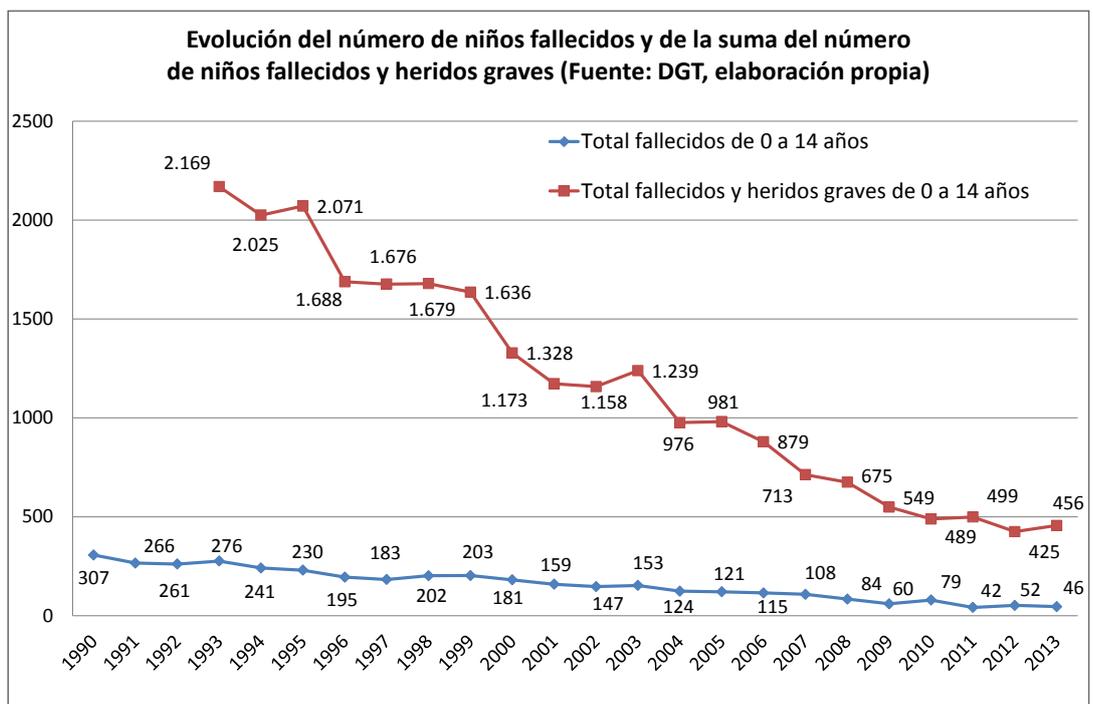


6. Una gran reducción de víctimas mortales infantiles por accidentes de tráfico entre 1990 y 2013

En las dos últimas décadas, entre los años 1990 y 2013, el número de niños de 0 a 14 años fallecidos cada año como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido desde 307 hasta 46, lo que constituye una notabilísima reducción del 85%. En otras palabras, por cada seis niños que perdían su 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 resul-

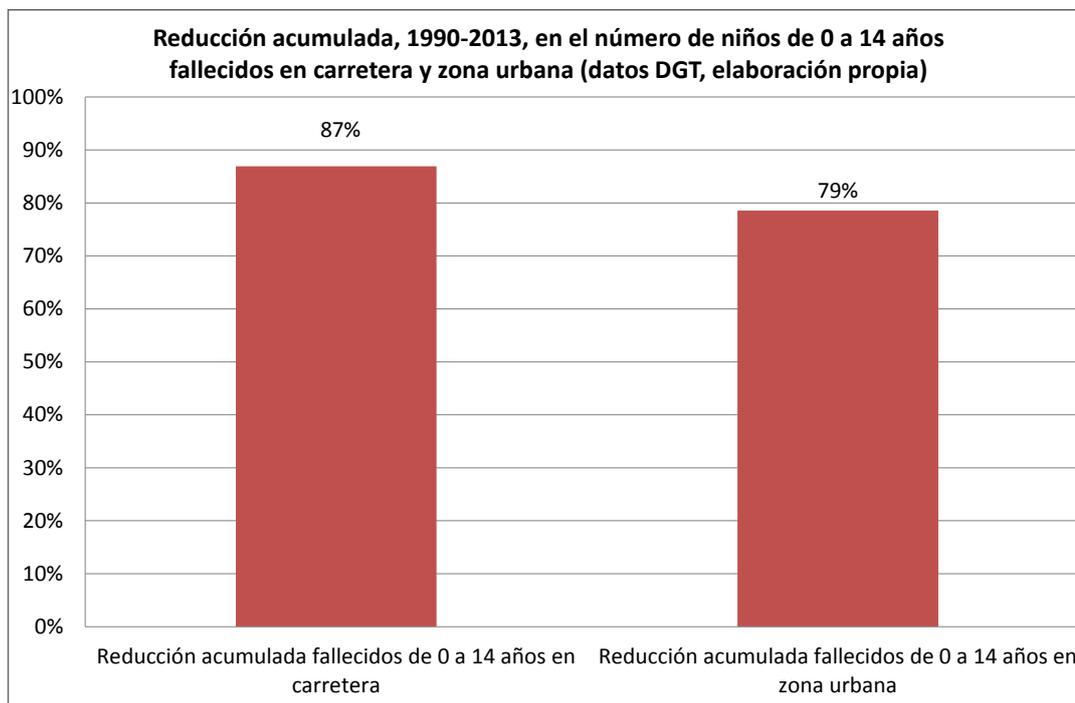
taban fallecidos o heridos graves en España aproximadamente 2.200 niños, en el año 2012 dicha cifra se había reducido hasta 456 (una disminución del 78 por ciento).

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 2013 es ligeramente superior en carretera (donde se ha pro-

ducido una disminución del 87 por ciento) que en las ciudades (donde dicha reducción se sitúa en el 79 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:

- a) Mientras que el número de muertos totales por causas externas (muertes de niños y adultos) se ha reducido en únicamente un 22% entre los años 1990 y 2013, el número de niños de 0 a 14 años fallecidos por causas externas se ha reducido en un 79 por ciento.
- b) Entre los años 1990 y 2013, la reducción del número de niños fallecidos en España por causas externas (un 79%, como se acaba de indicar) es de magnitud similar a la disminución del número de niños fallecidos en accidentes de tráfico (un 85% igualmente entre los años 1990 y 2013). Ello indica que la mejora de la seguridad infantil en general y aquella en el tráfico vial en particular han seguido tendencias muy posi-

vas en ambos casos, y que su magnitud ha sido similar.

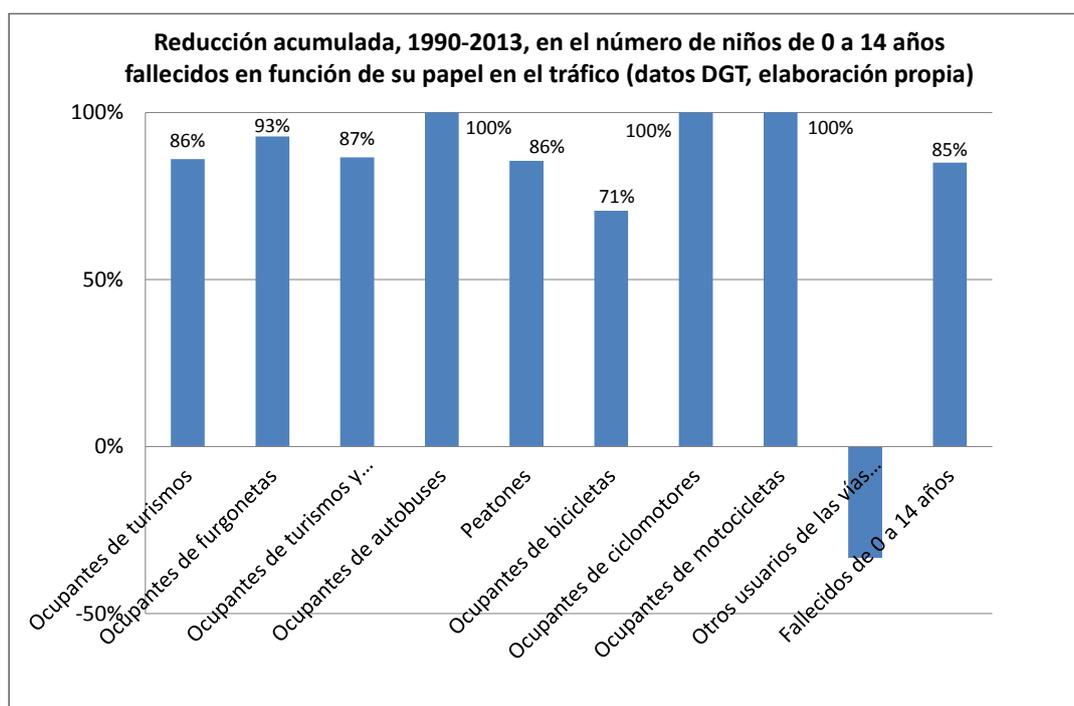
- c) En el caso específico de los ocupantes de turismos y furgonetas de 0 a 14 años fallecidos, la disminución ha sido del 87% entre 1990 y 2013.
- d) La reducción en el caso de los niños heridos graves por accidente de tráfico en el periodo considerado también es de aproximadamente la misma magnitud (78%).
- e) 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 4%).
- f) Mientras que el número de niños heridos graves por accidente de circulación en el año 2013 es el segundo menor desde 1990 (el mínimo histórico se alcanzó en 2012), el número de niños heridos leves es el mayor de los últimos diez años.

	Año 1990	Año 2000	Año 2010	Año 2013	Reducción 1990-2013
Fallecidos por causas externas (todas las edades, datos INE)	18.867	16.541	14.066	14.678	- 22%
Niños fallecidos por causas externas (de 0 a 14 años, datos INE)	866	400	209	184	- 79%
Niños fallecidos por accidentes de tráfico (de 0 a 14 años, datos DGT)	307	181	79	46	- 85%
Niños heridos graves por accidentes de tráfico (de 0 a 14 años, datos DGT)	1.893 ²	1.147	410	410	- 78%
Niños heridos leves por accidentes de tráfico (de 0 a 14 años, datos DGT)	5.708 ²	5.805	4.619	5.502	- 4%
Niños ocupantes de turismos y furgonetas fallecidos por accidentes de tráfico (de 0 a 14 años, datos DGT)	179	80	48	24	- 87%

² 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 2013 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 1990-2013 en función de su papel en el tráfico:



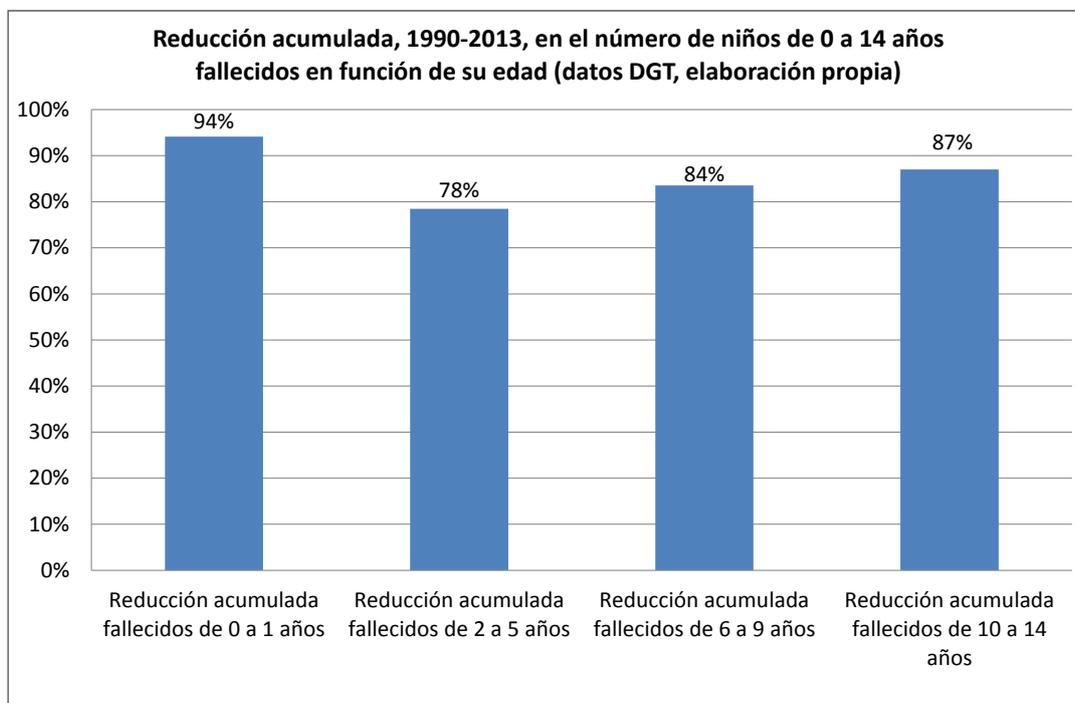
A lo largo del periodo 1990-2013, la reducción en el número de fallecidos totales asciende al 85% (como se muestra en el extremo derecho de la gráfica anterior). La reducción acumulada en el número de niños de 0 a 14 años fallecidos cuando viajaban como ocupantes de turismos y furgonetas alcanza el 87%. 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 71%. Cuando eran ocupantes de ciclomotores, en el 100% (en el 2013 no falleció ningún niño ocupante de ciclomotores). Del mismo modo, en el año 2012 no falleció ningún niño ocupante de autobús o motocicleta. En el año 1990 fallecieron en España tres niños de entre 0 y 14 años de edad cuando eran ocupantes de camiones y otros tipos de vehículos, mientras que en 2013 fallecieron 4: un aumento del 33% (o, tal y como se ve

en la gráfica, una reducción negativa del -33%). En este último caso, conviene tener en cuenta que el número de niños fallecidos cuando viajaban en camiones u otros tipos de vehículos 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 86% de reducción) es prácticamente la misma que la reducción en el caso de niños ocupantes de furgonetas (un 93%). En este último caso, conviene tener en cuenta que el número de niños fallecidos cuando viajaban en furgonetas es muy reducido

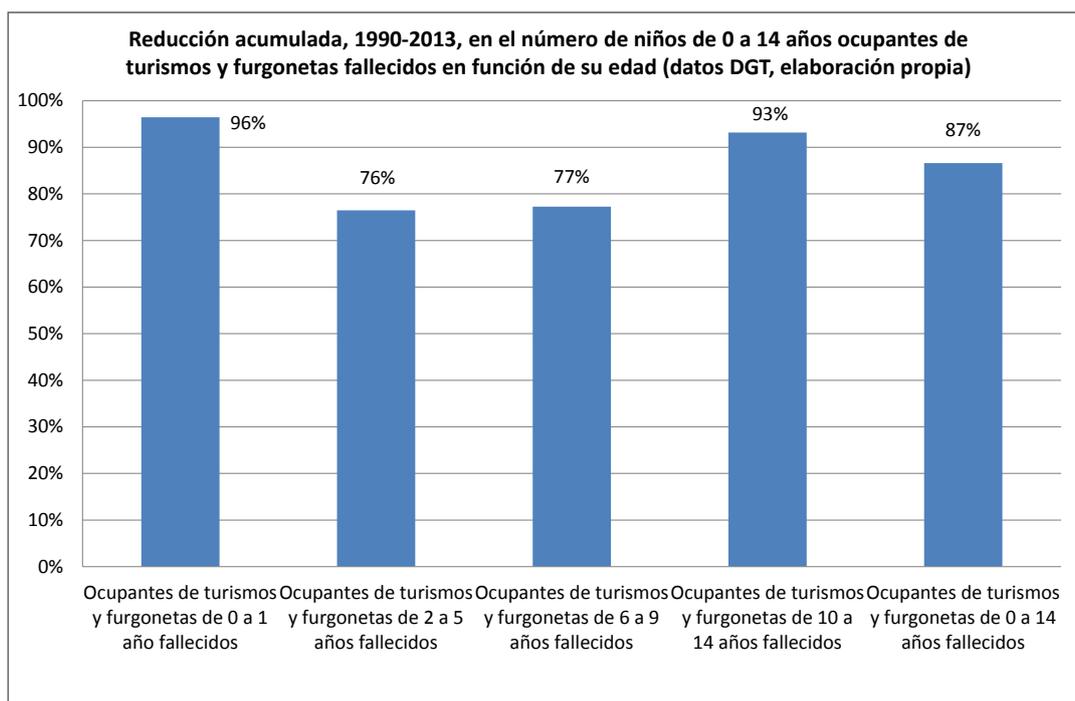
año a año, por lo que incluso mínimas diferencias en valores absolutos implican grandes cambios en términos porcentuales.

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 1990-2013 y en función de su edad:



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 fa-

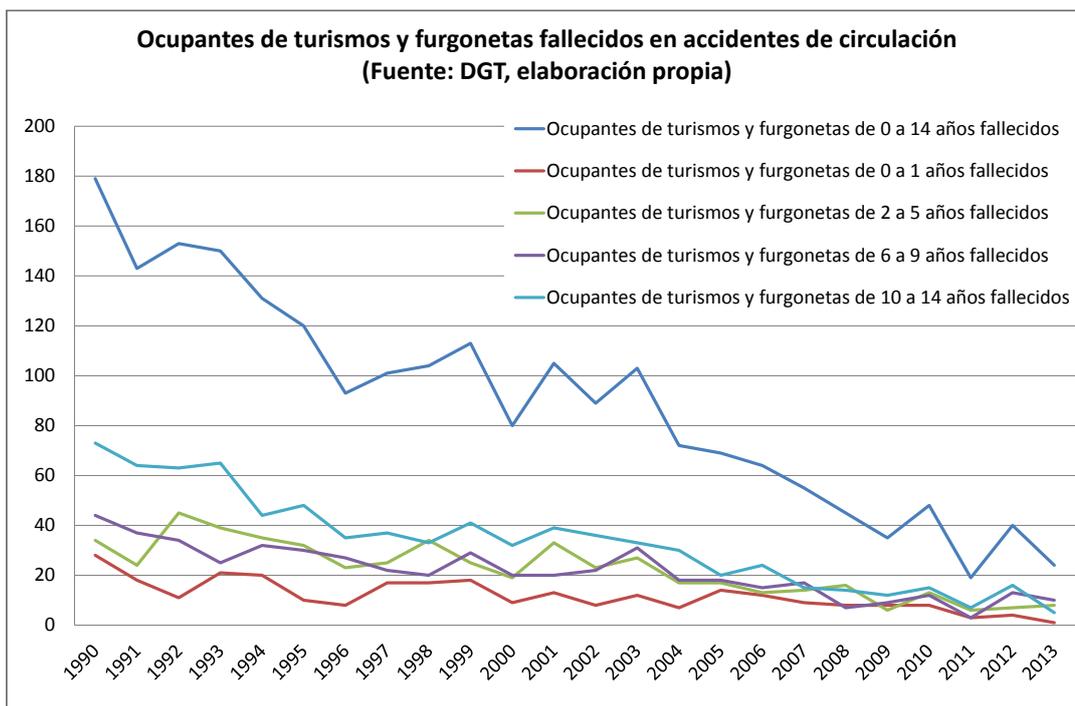
llecidos en accidentes de circulación en España a lo largo del periodo 1990-2013 y en función de su edad:



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 2013 es el grupo de niños de entre 0 y 1 año de edad (quienes han visto reducida su mortalidad en un 96%), seguido del grupo de entre 10 y 14 años (en el cual se ha producido una reducción del 93%). A continuación

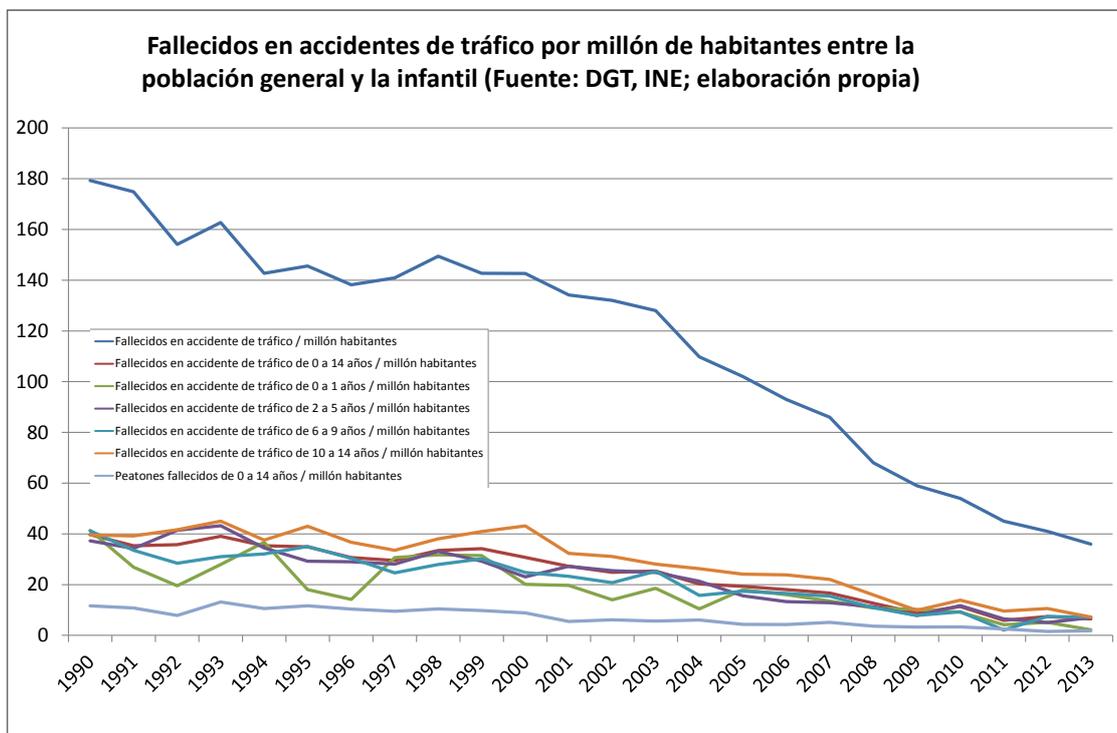
se sitúan, prácticamente con la misma reducción el grupo de edad de niños de 6 a 9 años (con una reducción del 77%) y el grupo de entre 2 y 5 años (con una disminución del 76%).

La siguiente gráfica muestra la evolución de estas reducciones por grupos de edad a lo largo del periodo comprendido entre 1990 y 2013.



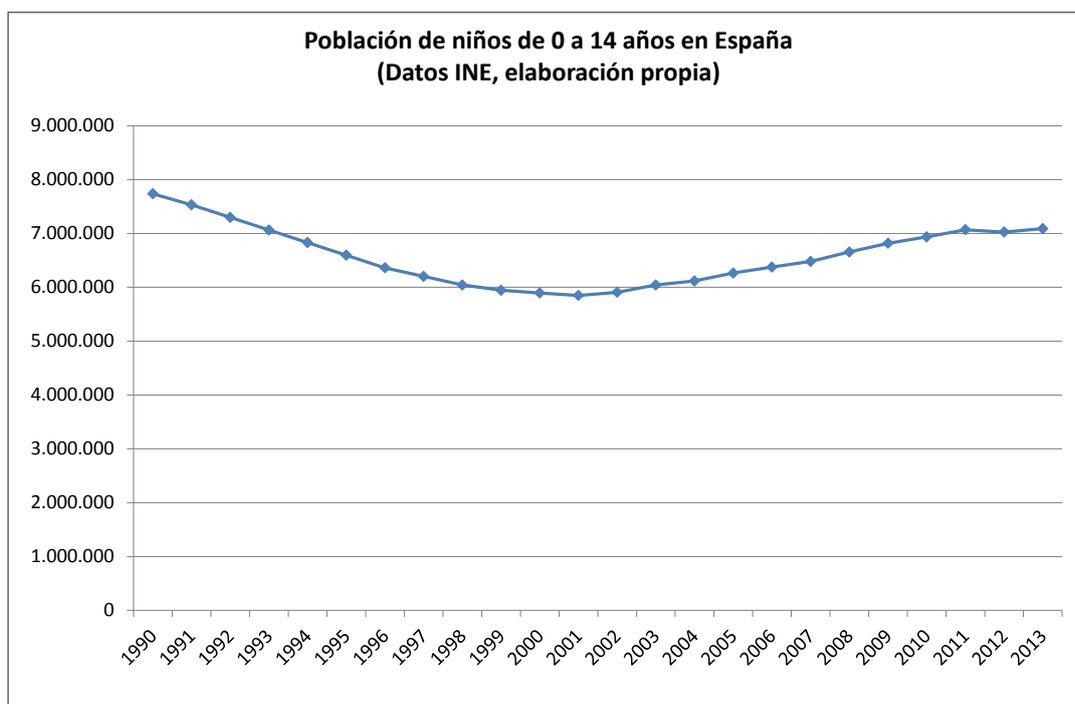
La mejora de la seguridad vial en general, y de la seguridad vial infantil en particular, también puede constatarse cuando se analiza el número de fa-

llecidos 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 acci-

dentos y menos víctimas. En el caso de la población infantil española, ésta ha aumentado desde el año 2001 hasta el año 2013, (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 38 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, y como se ha indicado en las secciones anteriores, se reflejó en un aumento 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.

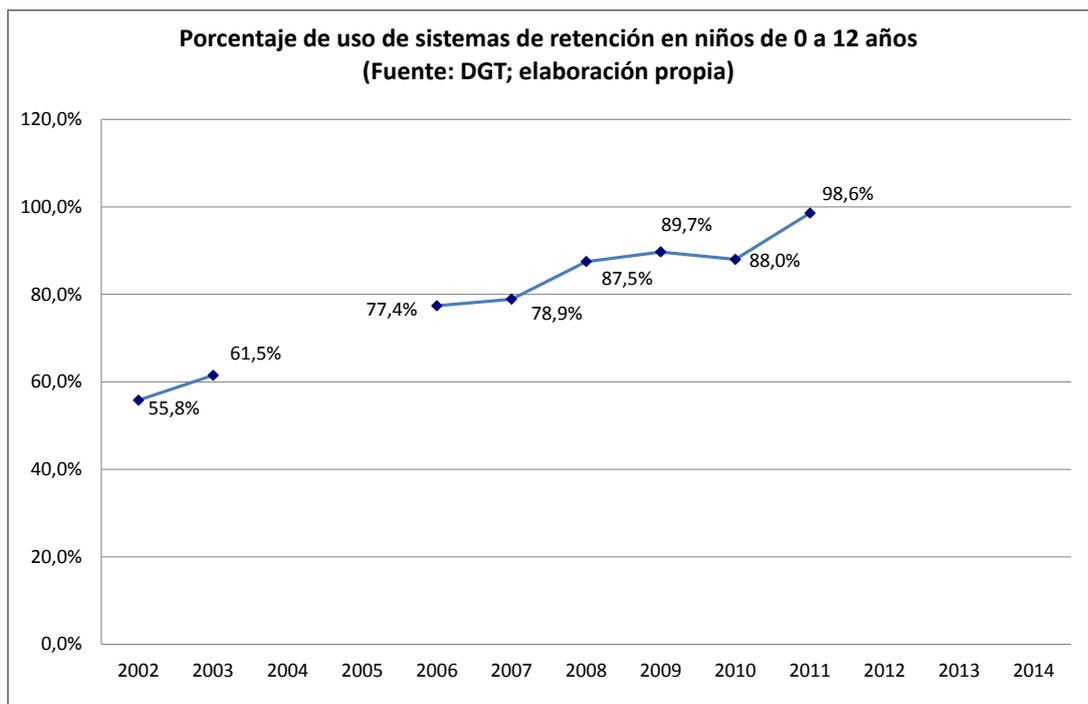
La disminución del año 2013 se ha mantenido, aunque con menor intensidad en el año 2014, ya que, en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente, fallecieron en España 25 niños (el 2% del total de personas fallecidas en dicho año). Así pues, mientras que en 2013 fallecieron 29 niños, en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

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].



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]:

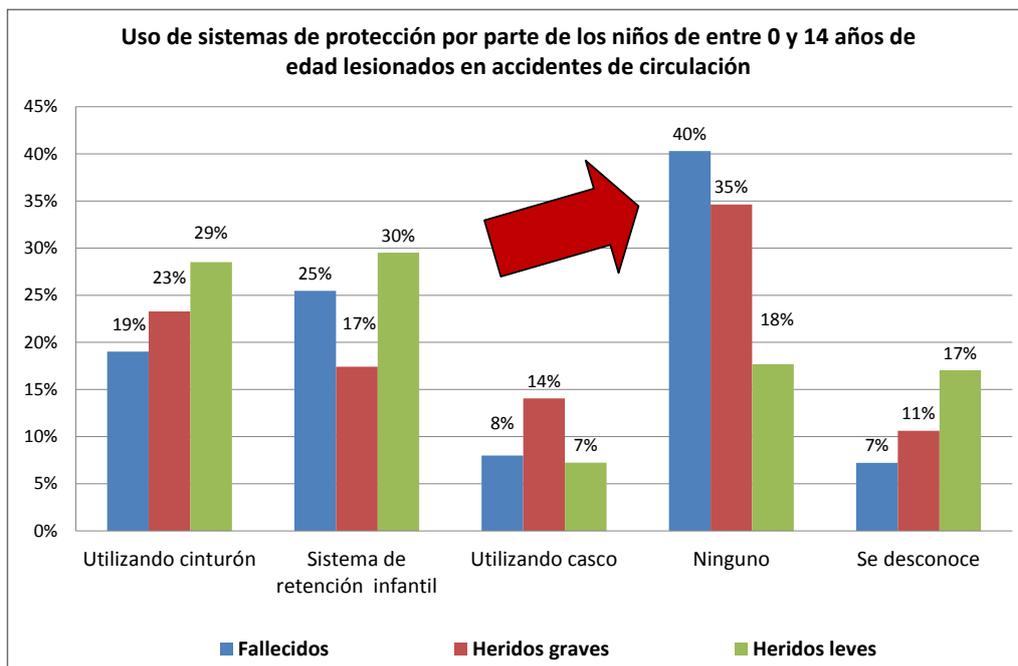
	No utilizaban	Utilizaban, pero incorrectamente	Utilizaban correctamente
Menos de 1 año	27 %	26 %	48 %
De 1 a 3 años	42 %	26 %	32 %
De 4 a 6 años	65 %	24 %	12 %
De 7 a 9 años	79 %	19 %	2 %

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 protegido. 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].

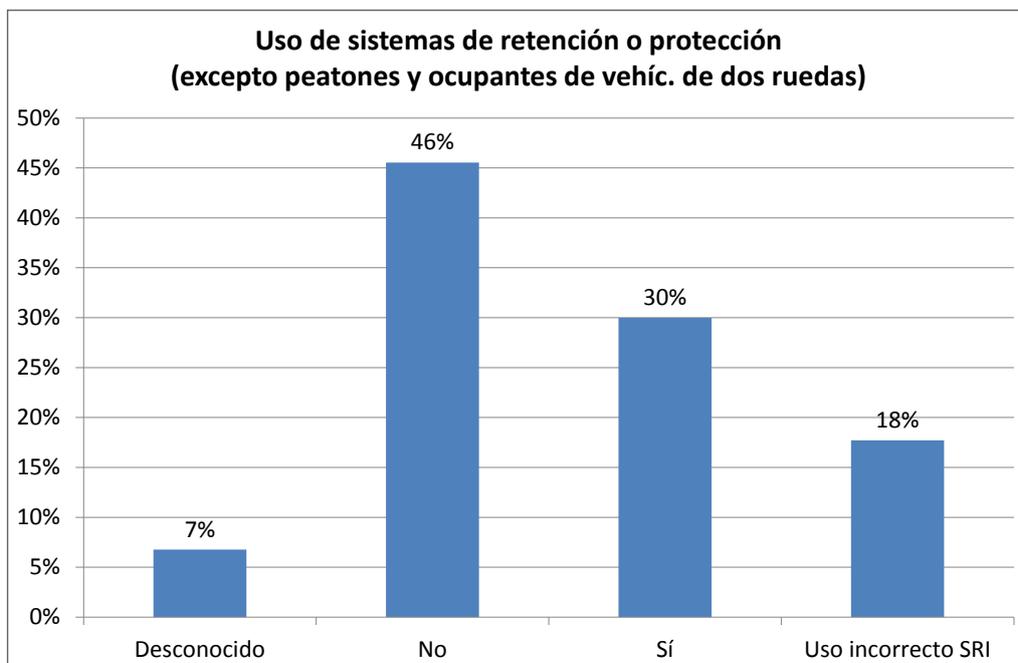
Otro estudio análogo más reciente, realizado en el año 2010 por FUNDACIÓN MAPFRE [Referencia 13], concluyó que, a lo largo del periodo 2005-2008, cuatro de cada diez niños de edades comprendidas entre 0 y 14 años de edad y que resultaron fallecidos cuando viajaban como ocupantes de vehículos en España (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 MAPFRE)	19%	25%	8%	40%	7%
Años 2008-2010 (estudio Fiscalía)				46%	

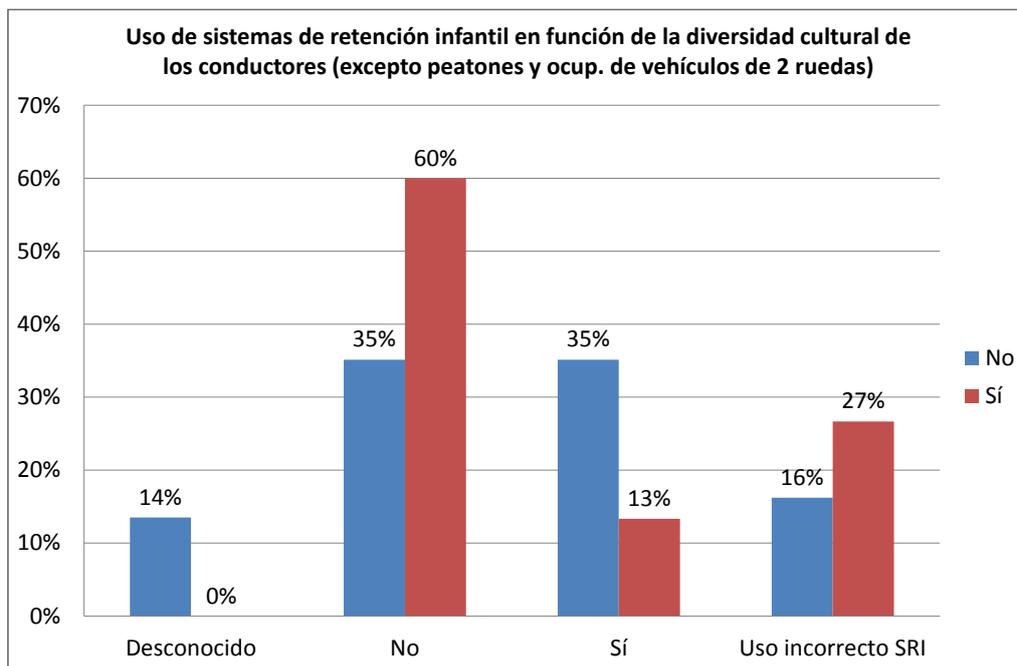
Un dato muy llamativo es que, si se consideran únicamente los niños fallecidos ocupantes de turismos y furgonetas en el año 2010 en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente, el porcentaje de niños que NO utilizaban sistemas de retención

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)			Total
	España	Resto UE	Fuera 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

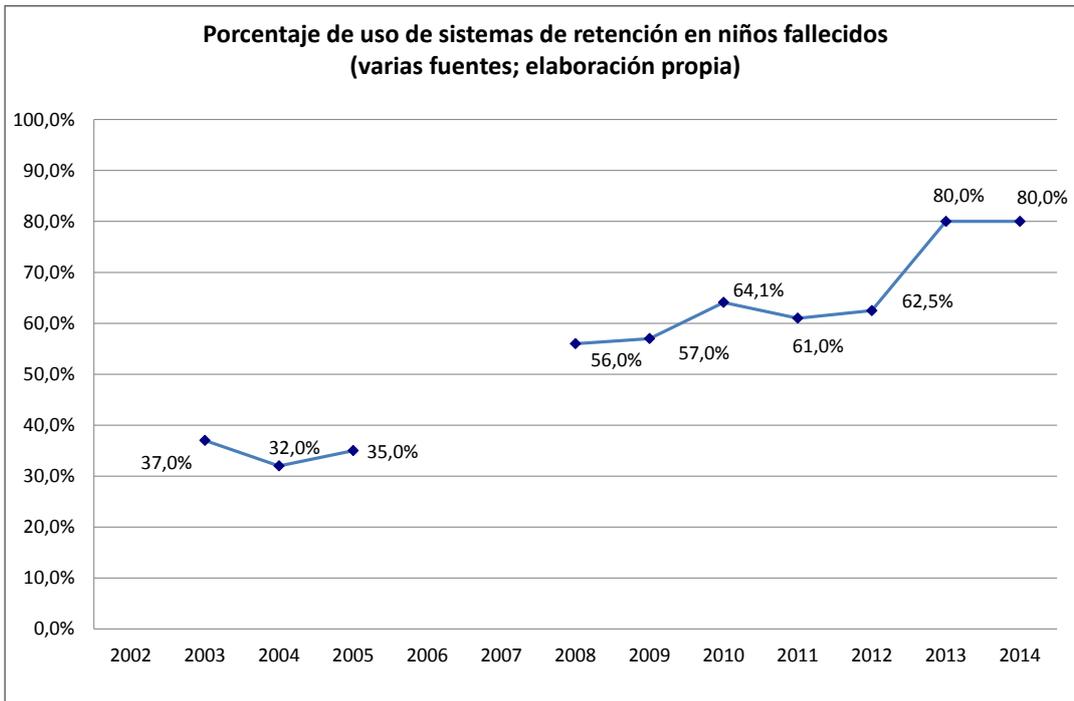
Cronológicamente hablando, el siguiente porcentaje de uso de sillitas infantiles se puede encontrar en los datos publicados por la Dirección General de Tráfico (DGT) correspondientes a los niños fallecidos en España en el año 2012 en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente. Estos 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 indica-

do 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%.

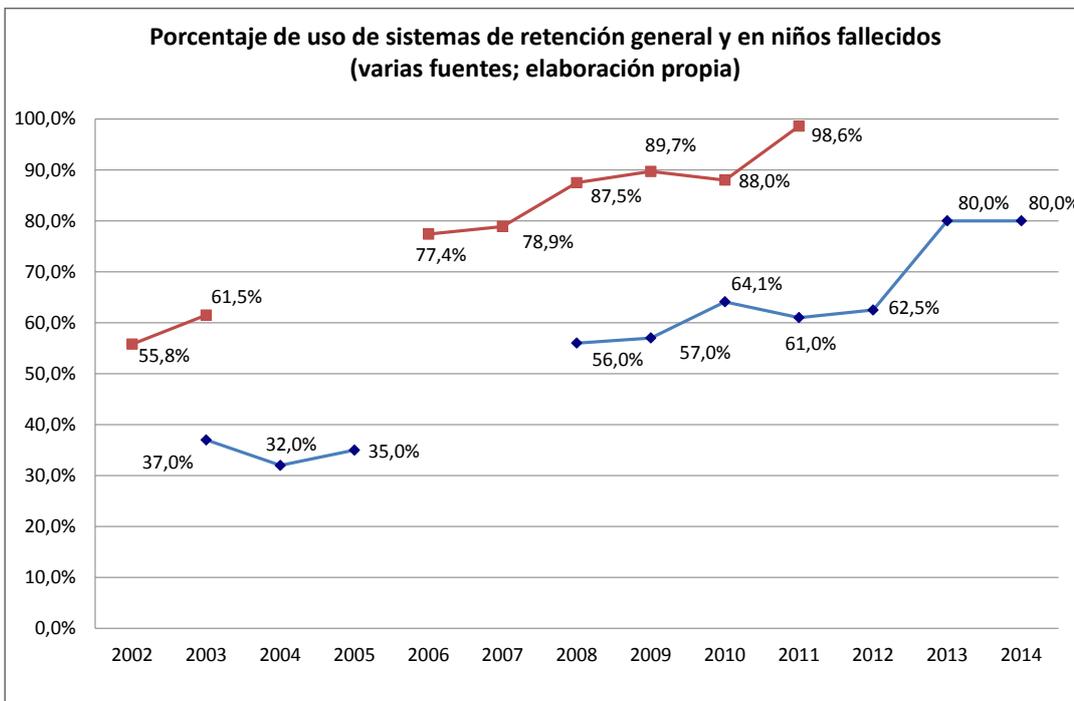
Los últimos datos se corresponden a los niños fallecidos en España en el año 2014 en carretera y dentro de las 24 horas posteriores al accidente: en este caso, de los 15 niños hasta 12 años fallecidos en turismos o furgonetas, 8 niños usaban algún tipo de accesorio de seguridad —de los cuales 5 eran SRI— y 3 niños no utilizaban ningún accesorio [Referencia 20]. Es decir, al menos el 20% NO utilizan sistema de retención infantil. Resulta interesante indicar que en 4 casos no se disponía de información.

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 ob-

servación en condiciones normales de circulación) y las tasas de uso de sillitas en el caso de los niños fallecidos:



Por último, 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.

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 de cualquier consideración 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.

REFERENCIAS

1. *Anuarios estadísticos de accidentes* (1990 a 2013). Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Interior. Madrid, España, varios años.
2. *Las principales cifras de la siniestralidad vial en España* (2001 a 2013). 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.
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 CON-SULTRANS. 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 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 la 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 la 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.