

Seguridad infantil en el automóvil

¹Martínez Nogueiras AM, ²Torre Rodríguez MI, ¹Camaño Barge ME, ³Fernández Domínguez MJ

¹Centro de Salud Xinzo de Limia

²Centro de Salud El Puente

³Xerencia de Atención Primaria Orense

Las lesiones por accidente de tráfico constituyen uno de los principales problemas de salud de la población mundial. En España los accidentes representan la cuarta causa de muerte en niños de 1 año, la segunda en niños de 2 años y la primera en el grupo de población de 4 a 14 años; destacan por orden de frecuencia los accidentes de automóvil, los ahogamientos y las caídas. Según la OMS en España, el 48% de la mortalidad infantil se debe a accidentes de tráfico y el 45% a accidentes domésticos.

En España el uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) está regulado por la Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de Abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas.

En la actualidad, y desde la entrada en vigor del Real Decreto 965/2006, es obligatorio llevar un SRI en el vehículo hasta que los niños alcancen 1,35 m de estatura y un dispositivo adaptado o el cinturón de seguridad hasta los 1,50 m. La sanción por no llevar el SRI, cuando se esté obligado a ello, puede alcanzar los 300 euros y la pérdida de 3 puntos del crédito del permiso de conducción.

En un análisis reciente sobre la protección ofrecida por los asientos orientados hacia atrás, se ha determinado que los niños menores de 2 años tienen una probabilidad 75 % menor de fallecer o sufrir lesiones graves en estos en comparación con los que miran hacia adelante, por lo que es aconsejable este tipo de orientación hasta que alcancen el máximo peso o talla permitidos por los fabricantes de asiento. Si se dispone de espacio suficiente, el sitio más seguro para colocar la silla es la parte central de los asientos traseros.

En un niño sin sujeción se multiplican por 5 las

posibilidades de sufrir lesiones mortales. Según un estudio de la Fundación Mapfre, el 30 % de los niños viaja incorrectamente protegido y los padres son los responsables de esta situación, tanto por la poca como por la mala utilización de los SRI. Está comprobado que el uso adecuado de estos reduce en 75 % la cifra de víctimas mortales y hasta en 90 % los daños graves ocasionados por accidentes de tráfico.

MATERIAL Y MÉTODO

Se trata de un estudio descriptivo, transversal, basado en una encuesta realizada durante los meses de septiembre a diciembre de 2009 a los padres que acudieron a la consulta de Pediatría del Centro de Salud de Xinzo de Limia (Orense) y que llevaban habitualmente a los niños en el coche.

La población en edad pediátrica correspondiente a este Centro de Salud (1.800 niños de 0-14 años) es atendida por dos pediatras y dos enfermeras.

Las variables incluidas en el cuestionario fueron edad del padre o de la madre, nivel de estudios, edad del niño, si tiene SRI y si está adaptado o no, frecuencia de su uso y motivo por el que no lo usa, número de días a la semana que el niño va en coche, tipo de recorrido (urbano o interurbano), conocimiento de las sanciones, edad y estatura obligatoria.

Se consiguieron 217 formularios válidos. Los datos fueron analizados mediante el programa estadístico SPSS 15.0 para Windows:

- Análisis univariante. Empleamos medidas de tendencia central (media y mediana) y de dispersión (desviación estándar -DE-, estimación de medias con sus intervalos de confianza del 95 % -IC 95 %-) para variables cuantitativas y cálculo de proporciones para variables cualitativas.

• Análisis bivalente. Para el estudio de posibles asociaciones entre variables cualitativas se utilizaron las pruebas paramétricas *X-cuadrado de Pearson* o la *prueba exacta de Fisher* si la frecuencia esperada era menor de 2 en alguna casilla o existían más de 20 % de las frecuencias esperadas por debajo de 5. Utilizamos la prueba de *t-Student-Fisher* si la variable era cuantitativa continua con distribución normal; en caso de no seguir distribución normal o si el tamaño muestral era como máximo de 30, se utilizó la prueba no paramétrica *test U de Mann-Whitney* para muestras independientes.

Se consideró un valor estadísticamente significativo si el de *p* era menor de 0,05.

RESULTADOS

En el 82 % de los casos respondieron las madres y en el 18 % los padres. La edad media fue de 33,3 años (IC 95 %: 32,51-34,11). El 1 % de los encuestados no tenía estudios, 43,3 % estudios primarios, 30 % estudios secundarios, 10,6 % estudios medios y 13,8 % estudios superiores.

La edad media de los niños fue de 44 meses (IC 95 %: 38,85-49,88). La media de días por semana que el niño iba en coche fue de 3,96 (IC 95 %: 3,66-4,26).

El 57 % de los encuestados hacía recorrido interurbano y 43 % urbano.

El 96,8 % de los vehículos disponía de SRI y apenas en 1,4 % de los casos no estaba adaptado según las normas de la Dirección General de Tráfico. El tipo de dispositivo utilizado se resume en la figura 1.

El 80,8 % usaba siempre los SRI, el 15,9 % la mayoría de las veces y el 3,3 % reconoció utilizarlos solo a

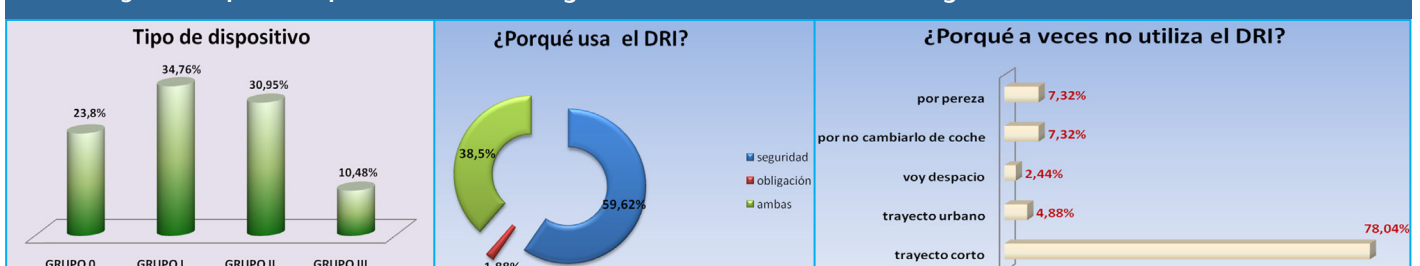
veces. Cuando se trataba de lactantes (42,5 %) y se disponía de SRI, lo usaba siempre el 94,6 % y el 5,4 % la mayoría de las veces. En el caso de preescolares (2-5 años, 31% de la muestra), el 73 % lo utilizaba siempre, el 22,4 % la mayoría de las veces y el 4,6 % sólo a veces. El 88,2 % de los escolares (6-11 años, 23,5 % de la muestra) tenían SRI, lo usaban siempre el 71,5 %, la mayoría de las veces el 26,5 % y un 2 % a veces. En el caso de los adolescentes (3 % de la muestra, 12-14 años), el 85,7 % tenían SRI, el 33,3 % lo usaban siempre, el 16,7 % la mayoría de las veces y en la mitad de los casos solo lo usaban a veces.

El 59,5 % de los padres justificaron el uso de los SRI por seguridad (figura 2). De entre quienes a veces no los utilizaban, el 78 % reconocieron que era por tratarse de trayectos cortos (figura 3). El 67,7 % de los encuestados admitieron desconocer que podían sufrir una sanción por no utilizar los SRI; de los que lo conocían, apenas un 10 % sabía tanto la cuantía económica como la pérdida de puntos que conllevaba.

El 62 % de los padres supo responder correctamente hasta qué edad era obligatorio el uso de los SRI y solo el 27,5 % conocía hasta qué estatura. El 82,6 % de los encuestados con estudios medios conocían el límite de edad obligatoria; de los que tenían estudios superiores apenas 62,5 % lo sabían. El 70 % de los padres con nivel de estudios medios contestaron adecuadamente a la pregunta sobre la estatura límite obligatoria; de los que tenían estudios superiores, el 25 %.

Al realizar el análisis bivalente encontramos que existía relación estadísticamente significativa entre la edad del padre o de la madre con el tipo de dispositivo utilizado; también entre el nivel de estudios de los padres y el conocimiento de hasta qué estatura es obligatorio (tabla 1). A su vez, también encontramos una relación con muy fuerte significación estadística entre la edad del niño y la disponibilidad del SRI ($p=0,000$) y su empleo ($p=0,0000$).

Figura 1. Tipo de dispositivo utilizado. Figura 2. Motivo de uso del SRI. Figura 3. Motivo de no utilizar el SRI.



COMENTARIO

En nuestro estudio la mayoría de los encuestados disponía de SRI en sus vehículos pero solo el 81% los utilizaban siempre. Había más preocupación en edades más tempranas: la totalidad de los padres con hijos lactantes y preescolares tenían SRI y los usaban siempre en más de la mitad de los casos, más cuanto más pequeños eran los niños. A medida que aumentaba la edad de los escolares disminuía la disponibilidad de los SRI así como su utilización.

Estos datos coinciden con los obtenidos en un estudio realizado por el Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre en 2005 y repetido en 2009 a una muestra de 200 individuos, en el que se concluye que el 100 % de sus vehículos tenían cinturón de seguridad trasero, pero que la existencia de sillitas o alzadores había disminuido en un 10 %. La justificación dada se correspondía con el cambio de la norma, que ahora se rige por la estatura y no por la edad. En este estudio el 89 % de los encuestados usaban siempre los SRI en 2009 frente al 69 % en 2005.

Tabla 1. Relación entre la edad de los padres y su nivel de estudios con los conocimientos de obligatoriedad del uso de los SRI.

	Edad del padre/madre	Nivel estudios padres
¿Sabes hasta que edad es obligatorio su uso?	p=0,08	p=0,129
¿Hasta que altura es obligatorio su uso?	P=0,65	p=0,005
¿Tipo de dispositivo?	P=0,007	p=0,52

En otros estudios, como la encuesta Framingham, se concluye que en los niños con edades comprendidas entre 1 y 4 años disminuye el uso de los SRI en relación con los menores de 1 año; a partir de los 5 años más de la mitad de los niños no usan SRI. En otro trabajo de investigación se justifican estos resultados por una sensación de vulnerabilidad que disminuye según el niño va creciendo, o por dudas en cuanto a la seguridad de los SRI en edades más avanzadas, lo que coincide con los datos obtenidos en nuestro trabajo.

En un trabajo del Hospital Sant Joan de Dèu en colaboración con otros 12 hospitales españoles, se

llegó a la conclusión de que, de los niños ingresados en esos hospitales tras un accidente de tráfico en un periodo de 6 meses durante el año 2006, casi la mitad no llevaba SRI y en los mayores de 6 años esa cifra subía al 61 %.

En nuestra investigación algo más de la mitad de los padres justificaba el uso de los SRI por seguridad y una tercera parte por seguridad y obligación. El motivo para no usarlos fue por tratarse de un trayecto corto o por pereza. Un tercio de los padres conocían la sanción por no utilizar los SRI; de ellos algo más de la mitad sabían la edad obligatoria y solo un 27 % la estatura máxima, lo que también se observó en el estudio Mapfre.

No encontramos relación entre el nivel de estudios de los padres y el grado de información en lo referente a los SRI; solo en el caso de la estatura hasta la que se deben usar los SRI, en el que a mayor nivel de estudios mayor conocimiento de la información referente a este aspecto, como ocurrió en la encuesta Framingham.

En un estudio efectuado por el club automovilístico RACE en colaboración con la Asociación Nacional de Pediatría se llegó a la conclusión de que los *airbags* laterales o de cortina no solo no ponen en peligro a los menores sino que aumentan su seguridad, por lo que no deben ser desactivados bajo ningún concepto. Por el contrario, aunque se desaconseja que los niños viajen en el asiento del copiloto, si así fuera, se deberá desactivar el *airbag* frontal hasta que el niño alcance los 12 años o los 1,35 m de estatura. Según el mismo estudio, la utilización de SRI es cada vez mayor y se acerca al 80 %.

CONCLUSIONES

En España el uso de los SRI es todavía claramente insuficiente, sobre todo por la diferencia de utilización en función de la edad. Además hay que tener en cuenta que la mayoría de las veces el recorrido es interurbano, cuando la lesividad en caso de accidente es mayor.

Según la Fundación Mapfre, y con el objetivo de conseguir que la utilización de los SRI se dé en el 100 % de los casos, se deberá:

- Dar una información específica y clara sobre las consecuencias de utilizar o no los SRI.
- Conseguir que los padres sean conscientes de

que sus hijos hacen lo que les ven hacer y que asuman que ellos son los únicos responsables de la seguridad de sus hijos cuando viajan en coche.

Todo ello se puede conseguir mediante campañas divulgativas con documentación impresa, con información a través de las asociaciones de padres, anuncios y soportes exteriores. La educación vial y el cumplimiento de normas deben ser inculcados desde pequeños, porque se trata de conductas que se convertirán en hábitos.

BIBLIOGRAFÍA

- Mateu Sancho J. El niño y la seguridad vial. *Rev Pediatr Aten Primaria* 2007;9:113-31.
- Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. Niños y seguridad vial. *Rev Pediatr Aten Primaria* 2009;11:677-83.
- Real Decreto 965/2006, de 1 de Septiembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de Noviembre. BOE 212, de 5 de Septiembre de 2006.
- Gómez Luque MJ. La seguridad vial en los niños: cuestión de familia. *Rev Pediatr Aten Primaria* 2007;9:31-40.
- Concheiro Guisán A, Luaces Cubells C, Quintillá Martínez JM, Pou Fernández J. Encuesta Framingham de seguridad: conocimientos y actitudes de las familias frente a los accidentes infantiles. *Pediatrka* 2006;26:352-7.
- Canicatti Galiano AM, Martínez Fernández MR, Palomino Bueno MC, Grifo Peñuelas MJ, Sánchez Calderón M. Estudio sobre la seguridad infantil en el automóvil. Situación actual y perspectivas. *Semergen* 2005;31:154-60.
- Pou Fernández J. Accidentes infantiles. *Epidemiología y prevención*. Jano 29 de Febrero-6 de Marzo de 2008; nº 1.684.
- Bull M, Durbin D. Lesiones en asientos de seguridad orientados hacia atrás: mensaje correcto. *Pediatrics* 2008;65:112-3.
- RACE. Primer crash test con sillitas infantiles y airbag. El airbag lateral los protege, el frontal los aplasta. *Tráfico y Seguridad Vial*. Noviembre-Diciembre 2008; pág 8-9.