

LA MAYORÍA DE LOS NIÑOS ESPAÑOLES NO UTILIZA NINGÚN SISTEMA DE RETENCIÓN



suspenso en seguridad infantil

MERCEDES LÓPEZ. INFOGRAFÍAS: ADRIANA EXENI

Sólo el 37% de los niños españoles viaja correctamente protegido, según un estudio realizado sobre el uso y la eficacia de los sistemas de retención infantil en más de mil accidentes. Una cifra muy preocupante, toda vez que el riesgo de que el niño muera en un accidente de tráfico se multiplica por cinco cuando viaja 'suelto'. Utilizar la 'sillita' o el 'cojín' adecuado reduce en un 96% el riesgo de lesiones graves y mortales.

La probabilidad de que un niño muera en un accidente de tráfico se multiplica casi por cinco y la de sufrir lesiones graves es casi tres veces superior, cuando el pequeño va 'suelto', es decir, cuando no usa ningún sistema de retención infantil. A estos datos se pueden añadir otras cifras aún más preocupantes: más del 60% de los niños españoles de hasta 11 años viaja suelto y, lo que es aún más grave, el porcentaje va subiendo según se incrementa la edad del niño, llegando a superar el 80% cuando el pequeño ha cumplido 9 años.

Estas alarmantes afirmaciones acababan de hacerse públicas en la presentación de un estudio realizado por el RACE (Real Automóvil Club de España) con la colaboración de la Dirección General de Tráfico (DGT)

USO DE SISTEMAS DE RETENCIÓN



Edad	No utilizaban	Uso Inadecuado	Uso adecuado
Menor de 1 año	27%	26%	48%
1 a 3 años	42%	26%	32%
4 a 6 años	65%	24%	12%
7 a 9 años	79%	19%	2%

y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en la que se ha investigado el uso y la eficacia de los sistemas de retención infantil en los accidentes de automóvil ocurridos en carretera.

Se han analizado los accidentes en los que estuvieran afectados, independientemente de la gravedad de sus lesiones, al menos un niño de hasta 11 años. Se ha trabajado con más de 1.000 cuestionarios. "Una muestra suficientemente extensa para ser una representación creíble de dónde y cómo se producen en España las víctimas entre pasajeros infantiles", en palabras del coordinador de la investigación, Jesús Monclús, jefe del Departamento de Seguridad Vial del RACE.

La conclusión es bastante pesimista, como subraya Monclús: "El porcentaje de uso de los sistemas de re-

tención infantil en la muestra fue muy bajo, alrededor del 37%, mientras que en países como Estados Unidos llega a un 95%. En caso de accidente hay tres veces más niños ilesos entre los que van correctamente protegidos que entre los que no". Y desglosa las cifras por grupos de edad: "Los bebés de menores de un año van adecuadamente sujetos en menos de la mitad de los casos y la mayoría de los niños de más de cuatro años viaja sin retención alguna".

Falta información

Todo ello, a pesar de que está demostrado que los sistemas de retención infantil (desde el capazo a la sillita o el cojín) son, con diferencia, más eficaces que los cinturones de seguridad para los adultos: mientras que la eficacia de estos últimos para evitar muertes llega a un 60%, el uso adecuado de los sistemas de retención infantil mirando hacia detrás puede llegar a prevenir hasta un 96% de todas la lesiones graves y mortales de los niños.

Esta situación nos lleva a una pregunta: ¿A qué se debe esta falta de concienciación de los padres españoles? "A la falta de información" destaca Mónica Colás, responsable del Departamento de Investigación de Accidentes de la DGT, que añade: "Es cierto que el porcentaje de utilización es todavía muy bajo, pero no debemos olvidar que el problema no es sólo el uso, sino el uso adecuado de estos sistemas". Este aspecto también se ha tratado en el estudio y se indica que en más del 20% de los casos las sillitas van, efectivamente, mal colocadas. "La buena voluntad –continúa Colás– en muchas ocasiones existe. Los padres



OBLIGACIÓN. Los padres deben hacer que los niños viajen siempre con el adecuado sistema de retención.

DÓNDE SE LESIONAN

Cabeza/Cuello
44%

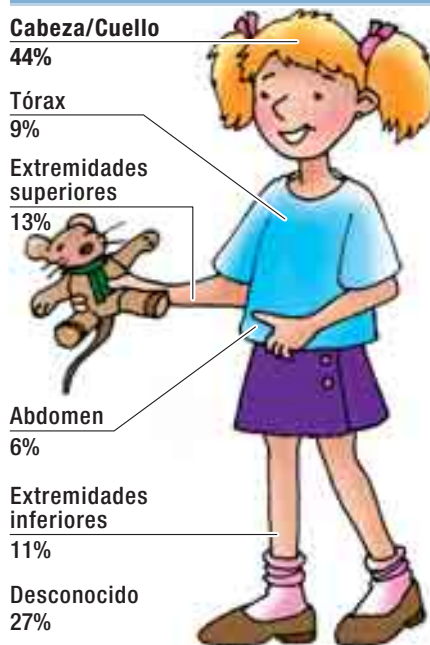
Tórax
9%

Extremidades superiores
13%

Abdomen
6%

Extremidades inferiores
11%

Desconocido
27%



quieren hacerlo bien, pero la realidad es bien distinta. Queda mucho por trabajar en lo que se refiere a la información en este campo".

Sentados en el centro

Otro de los factores estudiados fue el lugar que ocupaba el niño dentro del vehículo en el momento de producirse el accidente. Dos han sido las conclusiones más importantes. El asiento central de la segunda fila parece que es la posición más segura dentro del vehículo: más del 20% de los niños ocupaba ese lugar y sólo un 14% de las víctimas mortales viajaba en ese asiento. Por el contrario, el asiento delantero derecho –el conocido como el del copiloto– ha resultado ser el más peligroso. Sólo un 4% de los niños de la muestra iban colocados en ese asiento, pero concentraron un 10% de los fallecidos. La tercera fila y los asientos en



SUELTO. Sin el adecuado sistema de retención, el niño puede, en caso de accidente y aunque la velocidad sea muy baja, salir disparado contra el parabrisas.

LESIONES SEGÚN EL USO



Tipo de lesión	No usaba	Uso inadecuado	Uso adecuado
Ileso	14%	31%	38%
Leve	60%	53%	53%
Grave	17%	9%	7%
Mortal	3%	3%	1%
Desconocido	5%	5%	2%

DÓNDE IBA SENTADO



Asiento	Ilesos	Leves	Graves	Mortales
Delantero derecho	3%	4%	5,5%	9,5%
Trasero derecho	37%	36%	29%	38%
Trasero central	18%	21%	27%	14%
Trasero izquierdo	30%	27%	27,5%	24%
Otros	3%	6%	8%	14%
No se sabe	8%	5%	3%	0%

otras posiciones (zona de carga de las pequeñas furgonetas, por ejemplo) son también más peligrosas que la media. En esa posición viajaba algo más del 6% de los niños, mientras que las víctimas mortales ascendieron al 14%.

A través de este estudio, también se han conocido cuáles son las zonas del cuerpo del niño que sufren más lesiones en caso de accidente. La cabeza y el cuello son las partes más castigadas (en el 45% de los accidentes y en más del 70% de los casos mortales). Las extremidades (tanto brazos como piernas) son las siguientes zonas que más frecuentemente resultaron heridas, aunque "otros estudios demuestran que las lesiones en las extremidades tienden a ser menos peligrosas para la vida, pero muchas veces dan como resultado una discapacidad de larga duración", subraya Monclús. Otro aspecto a tener muy en cuenta es el de



DIFÍCIL. Instalar una sillita es una tarea compleja que a veces conlleva un mal uso.

La velocidad agrava las lesiones

Una de las conclusiones más preocupantes de la investigación es la que señala a la velocidad como 'agravante' de las lesiones que sufre el niño. "Es uno de los factores de riesgo más preocupantes" enfatiza Mónica Colás, responsable del Departamento de Investigación de Accidentes de la DGT. Esta afirmación ha quedado claramente demostrada, "por el excesivo número de niños con lesiones graves (50%) y niños con lesiones mortales (68%) en las carreteras donde se circula a más velocidad" corrobora Jesús Monclús, jefe del Departamento de Seguridad Vial del RACE. Todo ello, a pesar de que en España las autopistas sólo representan un 6% del total de la red de carreteras. Las frías estadísticas continúan aportando más datos. Los porcentajes de uso de sistemas de retención infantil también mantienen niveles muy bajos en este tipo de vías: el 55% no usaba ningún sistema de protección, un 25% estaba 'mal atado' a su asiento y, tan sólo el 20% restante iba correctamente sentado.

LAS CAUSAS



Salir despedido del coche	5,5%
Interacción con airbag	0,4%
Contacto con otros ocupantes	4%
Interacción con SRI*	9%
Salpicadero/Parabrisas	3%
Respaldo asiento delantero	30,5%
Interior del coche(lateral/techo)	25%
Cristales	3%
Objetos dentro del vehículo	1%
Otros	2%
Desconocido	20%

*SRI: Sistemas de Retención Infantil

las heridas en el tórax: se produjeron en el 9% de los accidentes, pero estuvieron presentes en el 40% de los accidentes mortales.

Golpearse con el respaldo del asiento delantero (30%), contra el techo o el lateral del coche (25% de los casos y el 41% de las lesiones mortales) fueron las causas más frecuentes de las lesiones infantiles. Sin olvidar que casi el 6% de los niños –de los que falleció el 36%– salió despedido del vehículo.

Mejor los turismos familiares

Según otra de las conclusiones, viajar con el niño en vehículos de tamaño grande o mediano es lo más seguro para él. En cambio, los todo terreno y las furgonetas mixtas (carga y pasajeros) son los que encierran más peligro para los pequeños: el 11% de los niños viajaba en este tipo de vehículos y sufrió el 24% de todas las lesiones mortales.

ASÍ VAN SUJETOS

Cuna Capazo	2%
Grupo 0/0+ Mirando hacia detrás. Sillita-cesta	2%
Grupo 0/0+ Mirando hacia delante. Sillita-cesta	6%
Grupo I Sillita infantil	11%
Grupo II Cojín elevador con respaldo	2%
Grupo III Cojín elevador sin respaldo	3%
Asiento integrado	1%
Cinturón de seguridad de adulto de 2 puntos	3%
Cinturón de seguridad de adulto de 3 puntos	6%
Niño con dispositivo sin abrochar	0,5%
Sentado en las piernas de otra persona	4%
Sin asiento de seguridad	56%
Desconocido	3%

Fuente infografías: Estudio Uso y Eficacia de los Sistemas de Retención Infantil en España. RACE-DGT.

Por último, hay que indicar que la mayoría de los accidentes mortales se produjo al volcar el vehículo (48%), mientras que sólo el 4% de los accidentes con víctimas mortales ocurrió en una colisión frontal, a pesar de que son el tipo de accidente más frecuente (44%). Lo que se explica, en palabras de Jesús Monclús, “por los altos niveles de protección que ofrecen los asientos en Europa en este tipo de colisiones”. Al tiempo, destaca que los impactos fronto-laterales dieron lugar a lesiones muy graves. Esto debería servir –indica convencido Monclús– “para impulsar la rápida introducción de nuevas pruebas dinámicas laterales en las normas de certificación de los asientos infantiles”. ♦



EL USO DE SISTEMAS DE RETENCIÓN, LA ÚNICA MEDIDA CONTRA LAS LESIONES INFANTILES SEGÚN LOS MÉDICOS

lesiones **g**randes en viajeros pequeños

JUANA SÁNCHEZ. INFOGRAFÍA: DLIRIOS

Según las estadísticas médicas, los accidentes son la principal causa de mortalidad infantil en los países desarrollados. De ellos, los más graves son los de tráfico y suceden cuando el niño viaja en el automóvil con sus padres. Antes de conocerse el estudio que publicamos en estas páginas hablamos con algunos expertos sobre este problema.

Un informe de UNICEF asegura que el tráfico causa el 41% de las muertes infantiles en los países industrializados. En 2001, según las estadísticas de la DGT, murieron en España 159 niños de 0 a 14 años en accidentes de tráfico.

En una colisión severa, el escaso peso de un niño y su estructura corporal –la cabeza de mayor tamaño, proporcionalmente, al resto del cuerpo– facilitan que salga disparado de su asiento, se golpee contra las zonas rígidas del coche y llegue, incluso, a romper los cristales e impactar contra el asfalto.

La distribución de las lesiones en el cuerpo infantil es distinta a la del

adulto. Mientras éste sufre más daños en tórax y abdomen, la cabeza, el cuello y la cara son las partes que, con mayor frecuencia resultan heridas en los niños.

Apropiados para el niño

Si los niños van sujetos, estas lesiones suelen ocurrir en el sentido de la marcha y en el asiento delantero. En este sentido, una investigación de Renault confirma que los menores de dos años sentados mirando hacia adelante pueden sufrir daños graves en el cuello y en la columna vertebral, lo que en la mitad de los casos podría terminar en una paraplejía del niño.

El doctor Ignacio Martínez, traumatólogo del hospital infantil “Niño Jesús” (Madrid), confirma que, las lesiones cervicales son las más graves en los niños, *“incluso hasta que cumplen 6 u 8 años. Además —señala— en algunas ocasiones, estas lesiones dañan el sistema nervioso central y necesitan de ingreso hospitalario y de pruebas específicas”*.

Otra consecuencia frecuente son los politraumatismos. En el Registro de Trauma Pediátrico del hospital materno-infantil “Teresa Herrera” (A Coruña) se ha detectado que la mitad de los menores ‘plurilesionados’ llega por un accidente de tráfico. La cuarta parte de ellos es pasajero de un automóvil, y siete de cada diez no usa elementos de seguridad.

Una opinión similar mantiene el doctor José Luis Teja, médico de la Unidad de Cuidados Intensivos Pediátricos del Hospital de Valdecilla (Santander). Asegura que hay que usar un sistema de seguridad apropiado al niño, *“porque reduce el riesgo de mortalidad al rebajar las lesiones en el cráneo, en el tórax y en las piernas”* y que el cinturón de seguridad del coche, si no se añaden elementos de adaptación, no es bueno porque puede producir lesiones torácicas.



CABEZA. Junto con el cuello y la cara son las zonas que resultan heridas con mayor frecuencia.

Menores de 3 años: prohibido ir sin sillita

El Parlamento Europeo ha aprobado una directiva que prohíbe que los menores de 3 años viajen en coche sin sillita de seguridad. Esta normativa deberá incluirse en las legislaciones nacionales en un máximo de tres años. Estos son los puntos básicos:

- ✓ Si el vehículo no dispone de dispositivos de seguridad adecuados, no podrán viajar en ellos menores de 3 años.
- ✓ Los niños de estatura inferior a 150 cms. utilizarán asientos especiales anclados al bastidor del coche, irán sentados en cojines o con sistemas que regulen la altura del cinturón. El límite podrá ser 135 cms. en los países que lo decidan.
- ✓ En los taxis la decisión dependerá del país, pero los niños viajarán en las plazas traseras.
- ✓ Si 3 niños van en el asiento trasero, uno podría ir sujeto con el cinturón.

muerte es aún mayor que si van sin sujeción. Por otra parte, los expertos han detectado que se producen una cantidad de lesiones considerable cuando los sistemas infantiles están mal instalados o ubicados incorrectamente. Si el fallo es un mal guiado del cinturón para fijar la silla, la cabeza del niño se desplaza más de lo permitido, impactando contra el asiento delantero. Si los arneses que sujetan al niño a la silla van demasiado flojos, el movimiento del niño también es mayor del permitido, produciendo una hiperextensión del cuello y una aceleración excesiva sobre la cabeza y el pecho, además de daños en las piernas, que golpean contra el respaldo delantero.

Pero cuando el niño deja de usar la sillita,—cuatro años—, y utiliza sólo el cinturón de seguridad, los daños se producen en el abdomen. En este caso, la solución pasa por incorporar un cojín elevador y asegurar que la cinta quede colocada en el nacimiento de los muslos. ♦

LAS LESIONES MÁS FRECUENTES

CABEZA. Las más habituales (después de la cara) y las más graves. Con SRI en el sentido de la marcha, la cabeza puede golpear contra las partes rígidas del coche.

CUELLO. Pueden sufrir lesiones graves los niños pequeños y bebés sujetos con el cinturón del coche o en sillas en el sentido de la marcha.

TÓRAX. Con cinturón de cadera y hombro, las lesiones —poco graves— se producen por el contacto con el propio cinturón. Las más graves, en las colisiones laterales.

BRAZOS. Sin SRI, sufren lesiones en el 10% de los casos, aunque no suelen ser graves. La mayoría ocurre en el asiento delantero.



SRI: Sistema de Retención Infantil

CARA. Junto a las de la cabeza, suman el 75% de las lesiones totales. Sin embargo, con SRI, suelen reducirse a cortes y rozaduras de poca gravedad.

COLUMNA VERTEBRAL. La inercia del impacto flexiona violentamente cabeza y torso. En los pequeños, sufre la zona cervical y en los mayores, la torácica y lumbar.

ABDOMEN Y PELVIS. En niños pequeños sujetos sólo por el cinturón, la banda abdominal resbala sobre la pelvis —aún no desarrollada— y lesiona el abdomen.

PIERNAS. Sin sujeción o con el cinturón del coche (sin SRI), los pies pueden quedar atrapados entre el suelo y el asiento. Más frecuentes que las de los brazos.