
INFORME FINAL
**“Conocimientos, creencias y actitudes relacionadas
con la práctica de los Sistemas de Retención Infantil
(S.R.I.)”**

**Estudio preliminar con una metodología mixta de
investigación**

**Ministerio del Interior
Dirección General de Tráfico
Unidad de Coordinación de la Investigación
y
Universidad de Granada**

Diciembre-2012

Proyecto financiado por la D.G.T. Nº Exp.: 0100DGT21403

EQUIPO RESPONSABLE DEL ESTUDIO

Director:

Dr. José Luis Padilla García

Miembros del equipo:

Dra. Candida Castro Ramírez

Dra. Isabel Benítez Baena

Dr. Miguel Castillo Díaz

Dr. Andrés González Gómez

Dra. María Fernanda López Ramón

Coordinadora del trabajo de campo:

Dña. Beatriz Estévez García

Lugar de realización de entrevistas y grupos

Granada: Laboratorio de la Unidad de Evaluación de Cuestionarios ("QLAB: Questionnaire Laboratory), Universidad de Granada

Proyecto financiado por la D.G.T. Nº Exp.: 0100DGT21403

Resumen

Hay un amplio reconocimiento de la importancia que tiene el estudio de los factores asociados al uso correcto, incorrecto, o al no uso de los Sistemas de Retención Infantil (S.R.I). Los datos disponibles apuntan al elevado número de fallecimientos de menores como resultado del no uso de los S.R.I o de un uso incorrecto. Según datos de accidentabilidad del año 2009, el 61,6% del total de menores de 14 años fallecidos durante ese año ha sido como consecuencia de accidentes de tráfico como ocupantes de un vehículo de los cuáles el 48% no llevaban ningún sistema de retención infantil (DGT, 2009). La normativa española referente al SRI sigue en términos generales, los requisitos impuestos por el reglamento 44R04 de Naciones Unidas, reflejada en el Reglamento General de Circulación (art. 117 del Real decreto 1428/2003 y las modificaciones adicionales del real decreto 965/2006), que se establece el correcto uso de los SRI y las sanciones correspondientes.

Las prácticas en relación con los S.R.I. pueden depender de los conocimientos de los conductores, sus creencias y actitudes. Hasta ahora en España no se ha abordado el estudio de estos factores de forma sistemática.

Dada la complejidad del fenómeno, el estudio sigue un diseño de investigación mixta en el que se combinan métodos cuantitativos: la observación en condiciones naturales; y cualitativos: entrevistas cognitivas y los grupos focales, para obtener evidencias relevantes sobre los factores asociados a la práctica con los S.R.I.

Durante la fase de observación, 7 observadores dotados de una Plantilla de Observación registraron las conductas de 183 conductores. La edad media fue de 35,75 en un rango entre 23 y 67 años, con una desviación típica de 6,06 años. Los conductores transportaban 213 menores con una edad media de 3,49 años, de los que 114 son hombres y 95 mujeres. La codificación del uso adecuado del S.R.I., junto con el registro de errores cometidos con la práctica de los S.R.I., permitió formular una "tipología de conductores" agrupándolos en tres categorías: "Buen uso" (44), "Mal uso" (151), "No uso" (10) de los S.R.I. La clasificación de los conductores fue utilizada para la selección de los participantes en las entrevistas y los grupos focales.

20 personas fueron entrevistadas en la segunda fase del estudio. De los que 7 son hombres y 13 mujeres. De los participantes en las entrevistas, 8 personas pertenecen al grupo de "Buen uso", 8 al de "Mal uso", y 4 al de "No uso". Los participantes respondían a un cuestionario y después a pruebas de indagación cognitivas diseñadas para extraer el discurso que genera sus respuestas. En general, no aparecieron diferencias en los discursos de los tres perfiles de participantes en las entrevistas.

En la fase cualitativa, también se realizaron dos grupos focales. Un grupo con mujeres (6), y otro con hombres (4). Los grupos revelaron diferencias en el discurso en relación con las dimensiones de "uso de los

S.R.I.", y similitudes respecto de "la importancia de los S.R.I", y el "papel de las autoridades hacia los S.R.I."

Sin duda, la integración de las evidencias permite un acercamiento más comprensivo al estudio de los comportamientos asociados a la práctica de los S.R.I., y el diseño de programas de intervención dirigidos a optimizar su uso.

INDICE DE CONTENIDOS

Resumen	3
Antecedentes y estado actual del tema	8
Metodología mixta para el estudio de fenómenos complejos	11
Metas del estudio	13
Objetivo general	13
Objetivos específicos.....	13
Esquema del diseño de investigación mixta	14
Análisis estadístico	15
Gestión de datos y controles de calidad	15
Consideraciones éticas	16
Fase cuantitativa: Observación	17
Método	17
Sujetos	17
Materiales.....	18
Procedimiento.....	19
“Briefing” con los observadores.....	19
Análisis.....	20
Resultados	21
Perfil de los conductores observados.....	21
Tipología de vehículos.....	22
Conocimiento de los conductores sobre la normativa S.R.I.....	23
Tipología de los menores transportados	23
Posición y tipo de silla utilizada	24
Utilización de los sistemas de retención.....	25
Tipología del conductor en función de la práctica con los S.R.I.	27
Fase cualitativa: Entrevistas Cognitivas	29
Participantes	29
Captación de participantes	30
Materiales	30
Procedimiento	30
Análisis	31
Resultados principales de las entrevistas cognitivas	31
Exposición al riesgo.....	31
Conductas en relación con los S.R.I.	32
Actitudes S.R.I.	34
Fase cualitativa: Grupos focales	36

Participantes	36
Captación de los participantes	36
Materiales	37
Procedimiento	37
Análisis	38
Resultados principales de los grupos de discusión	38
Exposición al riesgo	38
Uso de los S.R.I.	39
Importancia de los S.R.I.	43
Forma de conducir con menores	45
Actitud hacia los S.R.I.	45
REFERENCIAS	48
ANEXO I: Carta solicitud de colaboración en estudio S.R.I. para la observación	50
ANEXO II: Plantilla de Observación	51
ANEXO III. Modelo de acreditación	53
ANEXO IV: Guion de observación	54
ANEXO V: Guion para la selección de los participantes en las entrevistas	57
ANEXO VI: Protocolo de entrevista cognitiva	58
ANEXO VII: Guion para la selección de los participantes en los grupos focales	65
ANEXO VIII: Protocolo de moderación de los grupos focales	66
ANEXO IX: Cuestionario para los participantes en los grupos focales	69

INDICE DE TABLAS

TABLA 1. DESCRIPCIÓN DE LOS CONDUCTORES OBSERVADOS.	17
TABLA 2. TIEMPO CONDUCIENDO CON LICENCIA ACTUAL.....	21
TABLA 3. MULTAS Y ACCIDENTES Y/O CUASI-ACCIDENTES.	22
TABLA 4. DESCRIPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS Y SISTEMAS DE SEGURIDAD.....	23
TABLA 5. CONOCIMIENTOS SOBRE LA NORMATIVA PARA EL TRANSPORTE DE MENORES.	23
TABLA 6. DESCRIPCIÓN DE LOS MENORES TRANSPORTADOS.	24
TABLA 7. TIPO DE SILLA Y UBICACIÓN DEL MENOR EN EL COCHE.	25
TABLA 8. CARACTERÍSTICAS Y ERRORES EN EL USO DE LOS S.R.I.	26
TABLA 9. FRECUENCIAS PARA LA TIPOLOGÍA DE CONDUCTORES.....	27
TABLA 10. DESCRIPCIÓN DE LOS PARTICIPANTES EN LAS ENTREVISTAS COGNITIVAS.	29
TABLA 11. FRECUENCIA SILLA BIEN ANCLADA.	32
TABLA 12. FRECUENCIA NIÑO/A BIEN SUJETO.....	33
TABLA 13. ADAPTACIÓN DEL S.R.I AL CRECIMIENTO NIÑO/A	33
TABLA 14. DESCRIPCIÓN DE LOS PARTICIPANTES EN LOS GRUPOS FOCALES.	36

Antecedentes y estado actual del tema

La omisión de uso o el uso incorrecto de los Sistemas de Retención Infantil (SRI), es una problemática ampliamente generalizada a nivel internacional que provoca miles de muertes año tras año en todo el mundo (Arbogast et al., 2004; Bilston et al., 2007; Du et al., 2008; Valent et al., 2002).

En España, cada año, aproximadamente 40 niños fallecen y unos 3000 resultan heridos como consecuencia del mal uso de sistemas de retención infantil (DGT, 2008). Según datos de accidentalidad del año 2009 (Dirección General de Tráfico de España -DGT-), el 61,6% del total de menores de 14 años fallecidos durante ese año ha sido como consecuencia de accidentes de tráfico como ocupantes de un vehículo de los cuáles el 48% no llevaban ningún sistema de retención infantil (DGT, 2009). En el último Informe sobre protección Infantil en el Vehículo, realizado por el RACE y la empresa Cybex (RACE, 2011), se destaca que más del 43% de los niños utilizan mal las sillitas. Como consecuencia de éste conjunto de datos alarmantes, la DGT ha establecido el objetivo "Cero niños sin sistemas de retención infantil" como una de las principales prioridades de su Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020.

La normativa española referente al SRI sigue en términos generales, los requisitos impuestos por el reglamento 44R04 de Naciones Unidas, reflejada en el Reglamento General de Circulación (art. 117 del Real decreto 1428/2003 y las modificaciones adicionales del real decreto 965/2006), que se establece el correcto uso de los SRI y las sanciones correspondientes.

Los sistemas de retención infantil se clasifican atendiendo a tres aspectos generales: (1) el rango de pesos de los niños para los que están diseñados, (2) el sistema de sujeción al vehículo y (3) el sistema de retención del niño. Atendiendo al (1) peso del niño, se establecen cinco grupos de peso para los dispositivos de retención infantil: (1.1) Grupo 0: para niños con un peso inferior a 10 kg, (1.2) Grupo I: para niños con un peso entre los 9 y los 18 kg, (1.3) Grupo II: para niños con un peso entre los 15 y los 25 kg (1.4) Grupo III: para niños con un peso entre los 22 y los 36 kg. Respecto al sistema de sujeción de la sillita infantil al vehículo (2), se encuentran en general dos sistemas principales (2.1) sistema de retención ISOFIX (que requieren que el vehículo incorpore los anclajes inferiores adicionales a los de los cinturones de seguridad y además un sistema anti-rotación) y (2.2) los sistemas no-ISOFIX, que se instalan al vehículo con otro tipo de sujeción como los cinturones de seguridad del propio vehículo).

Además de la selección de la silla apropiada, existen exigencias adicionales de uso que deben ser atendidas de manera exhaustiva por los cuidadores del niño: 1) el niño debe ocupar los asientos traseros del coche, pero si (excepcionalmente) va en el asiento del copiloto, se debe desactivar

el "airbag"; 2) los niños deben viajar en sentido contrario a la marcha preferentemente hasta los 4 años; 3) los arneses o el cinturón no deben ir retorcidos, ni holgados, ni doblados; 4) los SRI de los grupos II y III siempre se deben instalar en asientos equipados con cinturones de seguridad de 3 puntos; 5) el SRI debe ir perfectamente instalado, y para que no se mueva la mejor opción es utilizar un anclaje de la sillita en el asiento del coche mediante el sistema Isofix; 6) la cabeza del niño nunca debe asomar por encima del respaldo de la sillita porque si esto ocurre implica que se debe pasar a la categoría superior de sillitas; 7) los mayores de 4 años deben utilizar cojines con respaldo, cuyas alas laterales estén suficientemente acolchadas para reducir la gravedad de las lesiones en la cabeza en colisiones laterales; y 8) el conjunto del sistema de retención no debe someter a fuerzas excesivas a las partes vulnerables del niño (abdomen, entrepierna, etc.) no tener bordes cortantes y no incrementar en las zonas vulnerables de los menores los esfuerzos provocados por la inercia del sistema.

Un estudio reciente (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil-INSIA, 2011) ha comprobado mediante ensayos simulados de impacto, los niveles de protección que ofrecen varios sistemas de retención infantil que están en uso actualmente en España. Han logrado cuantificar cuál sería el incremento en seguridad que se producen al utilizar correctamente los dispositivos de protección infantil y cuáles son los riesgos que acarrea un mal uso de las sillitas infantiles. Encontraron que el mal uso de las sillitas multiplica por 4 el riesgo de muerte infantil o de sufrir lesiones y secuelas muy graves. Por otra parte, análisis realizados de los informes de las compañías de seguros en España (Línea Directa, 2011) han registrado una media anual de medio millón de accidentes implicando a niños, en los cuales el 2,75% de los niños de entre 0 y 6 tienen secuelas permanentes derivadas del choque y más del 27% de los niños accidentados precisan de tratamiento médico tras la colisión, que suele alcanzar una duración media de alrededor de 25 días. Dicho estudio también ha identificado los errores más comunes que los cuidadores reportan después del accidente: dejar holgado el arnés de la sillita, anclarla mal con el cinturón de seguridad, fijar inadecuadamente el sistema ISOFIX o dejar el airbag activado cuando la silla va en el asiento delantero.

De manera adicional, durante los últimos años se han realizado informes en el contexto español fundamentalmente enfocados a estimar el porcentaje de niños transportados que utilizan los SRI. Un informe realizado en el 2006 por el RACE (Real Automovil Club Español), que evaluó 22.000 vehículos en toda España, establecía que 73% de los niños transportados utilizaban sistemas de protección en caso de frenazo o impacto. Un estudio similar que fue realizado en el 2008 por el RACE evaluó 15.000 vehículos por toda la geografía nacional, y mostró que el uso de los SRI alcanzaba el 79,7%, aumentando de esta forma más de 6 puntos con respecto al informe anterior. Otro estudio realizado en el 2008 (Consultrans, 2008) reportó que el 88,1% de los niños menores de 12 años viajaban protegidos en su sistema de retención, y un 78,4% en el grupo de niños de entre 6 y 12 años (grupos de SRI II y III) y se reducía al 86,4% en el entorno urbano. En el año 2010, el informe del RACE se centró además en el uso de los SRI para conocer la incidencia en los desplazamientos escolares, trayectos de corto

recorrido y por zonas conocidas. Encontraron que en estos trayectos de corto recorrido la utilización de los SRI se reduce al 67% aumentando el riesgo de lesiones en caso de impacto. También en este trabajo los cuidadores reportaron que el 13% de los niños se abrochaban solos, aumentando los errores en el anclaje. Por último, informe del 2011 sobre seguridad infantil además de registrar que porcentaje de niños utilizaban los SRI y en que trayectos, destacó la importancia del uso correcto de los SRI. Para conocer los errores más comunes y los comportamientos de cuidadores, el RACE desarrolló una encuesta en la que se evaluaron a 1021 conductores que llevaron en su vehículo al menos a un niño con una estatura menor a 1,35 metros de altura en el último año. El cuestionario incluía datos acerca de: 1) los anclajes del vehículo para ser utilizados en combinación con la silla infantil., 2) el vínculo de los niños transportados con sus cuidadores (hijos, nietos, amigos, etc.), 3) la ubicación habitual de los niños en el interior del vehículo, 4) la ubicación de las sillas por circunstancias excepcionales (e.g. trayectos cortos), 5) información con la que cuentan los cuidadores a la hora de adquirir un SRI y que valoran como importante para realizar su elección, 6) el uso erróneo y los fallos más frecuentes durante la marcha (e.g. el niño saca los brazos de los arneses o del cinturón de seguridad o se lo desabrocha), 7) problemas de montaje (e.g. al comprarlo o al desmontarlo para limpieza), 8) errores de uso frecuente (e.g. montar en la sillita con la mochila en la espalda, usar la silla aunque esté parcialmente rota o usada por otro niño antes). Como resultado de las encuestas realizadas por el RACE en el 2011, la fundación CIDAUT (Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía), realizó pruebas de mediante ensayos simulados de impacto para analizar el peligro que acarrearán dos aspectos que emergieron del resultado de las encuestas (i.e. riesgo de sacar los brazos del cinturón y el arnés durante la marcha y los casos en que la cabeza del niño no quedaba correctamente sujeta).

Los estudios realizados hasta la fecha en el ámbito español muestran algunas diferencias de importancia con estudios realizados a nivel internacional sobre los SRI. En resumen, en España las investigaciones se han centrado en los niveles de protección que ofrecen varios sistemas de retención infantil que están en uso mediante ensayos simulados de impacto (INSIA, 2011; CIDAUT, 2011), el porcentaje de accidentes que han implicado el mal uso de SRI (Línea Directa, 2011), la estimación del porcentaje de niños transportados que utilizan los SRI en trayectos interurbanos (RACE, 2006, 2008) y en interurbanos y urbanos (Consultants, 2008; RACE 2010) e informes de reporte verbal de los cuidadores acerca del correcto uso de los SRI (RACE, 2010; RACE 2011). A nivel internacional, algunos estudios recientes sobre SRI, se han centrado en completar las estadísticas y el reporte verbal con estudios de observación "in situ" en los que los conductores son inspeccionados sobre el uso que están haciendo de los SRI e interrogados sobre su conocimiento, actitudes, creencias, y prácticas en relación a la seguridad infantil. Para citar sólo algunos de los estudios observacionales más recientes y representativos realizados acerca de los SRI, cabe mencionar el grupo de investigaciones realizadas en EEUU (e.g. Decina y Lococo, 2005; O'Neil, Bull, Slaven, Talte, 2012), en China (e.g. Pan, Du, Jiang, Bilston, Brown, Shen, 2011), y en Australia (Snowdon, Rothman, Slater, Kolga, Hussein, 2010). En todos los estudios citados, típicamente se realiza una primera fase de observación "in situ"

acompañada por un cuestionario estructurado para el conductor. Los conductores de los vehículos que transportan niños y aparcan cerca de los lugares en los que los puestos de investigación están montados (e.g. el parking de un centro comercial) son invitados a participar en el estudio. El conductor completa un cuestionario que refleja sus datos demográficos y los del niño y se interroga sobre la información con la que cuenta el conductor sobre los hábitos de uso de los SRI. De manera paralela, el investigador a cargo inspecciona el coche registrando las observaciones que recoge acerca de la ubicación del SRI, el tipo de silla, la dirección en la que está ubicada, si utiliza fijación Isofix o está integrado al cinturón de seguridad del coche, etc, siguiendo un inventario. Normalmente, los conductores que se identifican utilizando de manera errónea los SRI son invitados a puestos de información y entrenamiento para cuidadores que se sitúan cerca del lugar de investigación. En una segunda fase, en algunos de los estudios (e.g. O'Neil, Bull, Slaven, Talte, 2012) los datos se completan con grupos de discusión focales en los que se realiza un relevamiento de las creencias, patrones de conducta, prejuicios, etc. que favorecen o perjudican el correcto uso de los SRI. Por otra parte, como señalan Snowdon et al (2010) las investigaciones como las citadas pueden obtener resultados diversos dependiendo de si se sitúan en "puntos de aparcamiento" para captar a los participantes que serán observados (e.g. centros comerciales, supermercados, parking de colegios, etc.) o si se sitúan en "intersecciones de calles" en las que transiten los coches de los cuidadores con los niños.

Por lo expuesto, en el presente proyecto, proponemos realizar un estudio acerca del uso de los SRI en España utilizando una metodología mixta, es decir, que incluya instrumentos de auto-informe a los conductores, pero que también permita la observación directa de las pautas de conducta (observación en puntos de aparcamiento y/o en intersecciones). Asimismo, creemos que la realización de grupos focales con grupos de conductores nos permitirá un análisis adicional de las creencias, la información y los prejuicios de los conductores que pueden estar en la base del mal uso de los SRI. Creemos que un enfoque completo y multinivel como el que aquí se propone, permitirá la identificación precisa de las áreas prioritarias a las que deben atenderse para mejorar las prácticas de seguridad de los cuidadores de los niños a la hora de utilizar los SRI, el perfil de los conductores a quienes dirigir las campañas de concienciación, la detección de "los malos hábitos" más frecuentes y sus consecuencias y las necesidades más urgentes para las campañas de concientización.

Metodología mixta para el estudio de fenómenos complejos

La investigación mixta se fundamenta en la inquietud por responder a problemas de investigación que, por su complejidad, son insatisfactoriamente abordados mediante un único método o un único tipo de datos. Las limitaciones que supone la exclusividad "metodológica" hacen

que se plantee lo que se denomina "pragmatismo", visión que prioriza la importancia del objetivo de investigación poniendo los métodos al servicio de éste. Johnson y Christensen (2008) situaron el concepto de pragmatismo en el eje central de esta corriente por ser el que determina que lo relevante no es si los métodos se consideran cuantitativos o cualitativos, sino si facilitan el alcance de los objetivos que se persiguen.

Por tanto, lo que promulga la investigación mixta es la combinación de procedimientos cuantitativos y cualitativos en los casos en que dicha combinación nos acerque a una mejor respuesta para el problema de investigación. La mayoría de las definiciones que se han formulado de la investigación mixta hacen referencia a esta combinación de procedimientos aunque desde distintos enfoques. Una de las definiciones más relevantes podría ser la enunciada por Tashakkori y Creswell en 2007 en el primer artículo del primer número de la revista *Journal of Mixed Methods Research*. Estos autores definen la investigación mixta como "aquella investigación en la que se recogen y analizan datos, se integran hallazgos y se formulan inferencias utilizando aproximaciones o métodos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio o programa de investigación" (p. 4).

La influencia de la investigación mixta ha ido creciendo sobre todo desde la década de los 90, aunque su inicio fue anterior como muestra la revisión que realizaron Greene, Caracelli y Graham (1989). Los autores clasificaron los diseños más frecuentes en función de las características y los objetivos de los estudios que aplicaban investigación mixta. El desarrollo ha sido tan rápido que la *ISI Web of Knowledge* recoge 2800 trabajos publicados que incluyen el término "*Mixed Method*" como tema principal. Estos trabajos se enmarcan principalmente en tres áreas: "investigación educativa", "salud pública" y "psicología".

Los datos bibliométricos muestran la importancia de un movimiento en el cuál se recogen múltiples perspectivas, porque aunque todo estudio clasificado como investigación mixta implementa varios procedimientos, la forma de hacerlo es muy versátil. Versatilidad que se refleja en la variedad de diseños posibles que han sido clasificados siguiendo diferentes criterios. Una de las clasificaciones de los diseños más utilizada es la realizada por Creswell (1995) que recoge dos dimensiones: la secuencialidad y la dominancia. Según la secuencialidad, los estudios pueden ser simultáneos o secuenciales, es decir, pueden aplicar los dos tipos de métodos paralelamente o en fases sucesivas; mientras que la dominancia describe la prioridad, pudiendo ser más dominante la parte cuantitativa, la parte cualitativa, o ambas igualmente relevantes. Combinando estas dos dimensiones se obtienen seis tipos de diseños básicos, que se convierten en nueve si se considera el orden, factor que afectaría solamente a los estudios secuenciales.

Creswell (1995) también describe un sistema de representación combinando tipos de letras y signos de puntuación. Por ejemplo, "QUAN + qual" indica que el estudio se realiza de manera secuencial siendo la parte cuantitativa la primera en ejecutarse y la más dominante. "QUAN/QUAL" indica que ambas partes fueron simultáneas y ninguna de ellas fue dominante. Considerando las características del estudio, el diseño anterior

(QUAN/QUAL) podría ser, por ejemplo, un estudio que aplica un análisis cuantitativo para analizar las preguntas de elección múltiple de una encuesta y un análisis cualitativo para las preguntas abiertas de esa misma encuesta. Mucho más frecuentes son las investigaciones que incluyen dos mini-estudios, uno aplicando una perspectiva cuantitativa sobre unos datos y otro aplicando una perspectiva cualitativa sobre otros datos diferentes, que son posteriormente combinados con el fin de extraer conclusiones conjuntas. Las situaciones descritas son ejemplos de lo que específicamente se denomina Métodos Mixtos o *Mixed Methods*.

Metas del estudio

El objeto del estudio son los conocimientos, creencias y actitudes en relación con la práctica de los Sistemas de Retención Infantil (SRI). Dada la complejidad del fenómeno y las limitaciones de los estudios en los que se ha pretendido abordar desde una única perspectiva metodológica, el presente estudio recurre a una metodología de investigación mixta en la que se combinan métodos: observación, entrevistas cognitivas y grupos focales. El análisis de la información aportada por la observación es cuantitativo, mientras que las evidencias aportadas por las entrevistas cognitivas y los grupos focales, es de carácter cualitativo.

Abordar el objeto de estudio desde una metodología mixta, ha permitido lograr el objetivo general y los objetivos específicos de la investigación.

Objetivo general

Tal como aparece en la Memoria del Proyecto de Investigación (MPI), el objetivo general era identificar los conocimientos, creencias y actitudes en relación con la práctica de los SRI. A este objetivo de carácter sustantivo, el equipo de investigación sumó uno de carácter metodológico: contribuir al conocimiento sobre la metodología, métodos y diseño más adecuados para profundizar en el conocimiento de un fenómeno: la práctica de los SRI, en el que confluyen conocimientos, actitudes y creencias. Dado el carácter exploratorio del estudio, se pretendió extraer lecciones útiles para futuras investigaciones en este ámbito.

Objetivos específicos

De nuevo, la MPI contempló los siguientes objetivos específicos:

- Describir los conocimientos de los padres y cuidadores conductores que llevan menores afectados por la regulación de los S.R.I. (Reglamento 44R04 de Nacionales Unidas).

- Identificar las creencias y actitudes asociadas al buen y mal uso de los S.R.I.
- Señalar las variables demográficas, sociales y contextuales que diferencian a padres y cuidadores que hacen un buen y un mal uso de los S.R.I.

A estos objetivos específicos de carácter sustantivo, el equipo responsable del proyecto añadió:

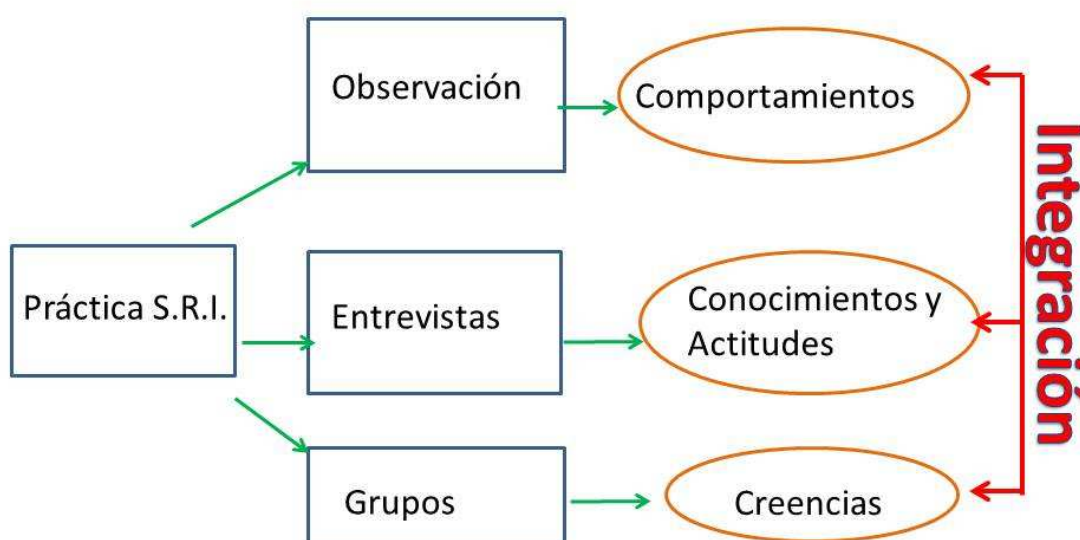
- Identificar las fortalezas y debilidades de un diseño de investigación mixta para el estudio de los conocimientos, creencias y actitudes en relación con la práctica de los S.R.I.
- Analizar la idoneidad de cada uno de los métodos utilizados en la investigación para aportar evidencias sobre el objeto de estudio.

La investigación desarrollada fue diseñada para alcanzar los objetivos específicos arriba enumerados.

Esquema del diseño de investigación mixta

La Figura 1 ilustra el diseño de investigación mixta utilizado en el estudio.

Figura 1. Diseño de investigación mixta



Atendiendo al sistema de representación elaborado por Creswell (1995), se trataría de un estudio QUAN+QUAL+QUAL. Las mayúsculas en el sistema de representación indican que no hay dominancia por parte de ninguno de los métodos empleados. Si existe secuencialidad, ya que, en primer lugar, se realizó la observación, después el estudio mediante entrevista cognitiva y, en tercer lugar, los grupos focales. La secuencialidad en la aplicación del diseño permitió aprovechar las evidencias obtenidas en cada uno para optimizar la siguiente fase de investigación. Cabe también señalar que el carácter cuantitativo o cualitativo del método, descansa más en la estrategia de análisis que en sus propias características. Se trataría, por tanto, de un estudio que incluye tres "mini-estudios", en la terminología mixta, en el que en uno de ellos se ha aplicado una perspectiva cuantitativa en el análisis de los datos (la observación), y en los otros dos, una perspectiva cualitativa (las entrevistas y los grupos focales). Esta pluralidad metodológica añade valor al estudio realizado.

Análisis estadístico

La estrategia de análisis responde a los objetivos generales y específicos del estudio, junto a las consideraciones metodológicas sobre la naturaleza de las variables analizadas. La descripción y el análisis de relaciones entre las variables incluidas en la Plantilla de Observación incluyó los estadísticos de posición y dispersión habituales, más los test chi-cuadrado de Pearson con sus correspondientes valores de significación. Todos los análisis se realizaron mediante el programa SPSS 20.

El análisis del discurso obtenido mediante las entrevistas y los grupos focales se llevó a cabo mediante el modelo piramidal de Miller (2007), implementado a partir de Hojas Excel en el que se codificaron las respuestas a las preguntas generales y específicas de indagación en el caso de las entrevistas cognitivas, y el análisis del discurso para las evidencias obtenidas mediante los grupos focales.

Gestión de datos y controles de calidad

La recolección de los datos mediante los diferentes métodos empleados en el estudio, responde a lo establecido en la Memoria del Proyecto de Investigación.

Durante la fase cuantitativa, la información recogida mediante la observación ha sido sometida a diferentes controles de calidad: seguimiento durante el trabajo de campo, supervisión del procesamiento de los datos, más sucesivas depuraciones previas al análisis estadístico.

Tanto las entrevistas como los grupos focales, han pasado también por diferentes controles de calidad. En ambos casos, el equipo técnico ha supervisado la selección de los participantes, el proceso de contactación, la

realización de las entrevistas y sesiones de grupos, las grabaciones, así como el análisis de las evidencias obtenidas mediante ambos métodos.

Como muestra de los controles de calidad incorporados al estudio, se dispone de información de contacto de la mayoría de los participantes en la observación, así como de todas las personas entrevistadas y reclutadas para las sesiones de grupo.

Toda la información recogida en el estudio, está almacenada y a disposición de la Unidad de Coordinación de la Investigación de la Dirección General de Tráfico.

Consideraciones éticas

Siguiendo los protocolos habituales, todos los participantes en el estudio fueron informados de los objetivos del mismo, entidades responsables, prácticas de confidencialidad, así como de su derecho a que sus respuestas no fueran incluidas en cualquier momento del proceso de investigación.

Por otro lado, el Comité de Ética de Investigación Humana de la Universidad de Granada, dispone de copia del proyecto del estudio.

El equipo responsable del estudio también consideró pertinente informar a posteriori a los participantes en las entrevistas y los grupos de discusión, de las prácticas erróneas en relación al uso de los S.R.I. que habían revelado durante el estudio. Los técnicos del equipo contactaron con los participantes y mediante un guion establecido comunicaban las prácticas erróneas, así como remitían a fuentes de información accesibles a las que podían recurrir los participantes en el estudio.

Fase cuantitativa: Observación

Dentro del diseño de investigación mixta utilizado en el estudio, la primera fase consistió en la aplicación del método de observación en un contexto natural. Las evidencias obtenidas tienen un papel clave en la posterior fase cualitativa, ya que tanto los participantes en las entrevistas como en los grupos de discusión fueron seleccionados a partir de la información que aportaron durante la observación.

A continuación, se resumen los elementos del método que caracterizan la observación realizada, así como los resultados más relevantes. Por último, se discutirán los resultados y se presentarán las "lecciones metodológicas" aprendidas durante la realización de la observación.

Método

Sujetos

Fueron observados 183 conductores. La edad media fue de 35,75 en un rango entre 23 y 67 años, con una desviación típica de 6,06 años. La Tabla 1 presenta los valores y porcentajes de las variables demográficas registradas para los conductores observados.

Tabla 1. Descripción de los conductores observados.

	Variables	Valores	Porcentajes
Sexo	Hombre	108	59
	Mujer	75	41
Actividad	Inactivo	5	2,7
	Jubilado	3	1,6
	Ocupado	127	69,4
	Parado	48	26,2
Nivel de estudios	Estudios primarios incompletos	6	3,3
	Primarios	23	12,6
	Secundarios	37	20,2
	Bachiller superior o COU	34	18,6
	Diplomados	31	16,9
	Licenciados o Doctores	51	27,9

La diferencia entre la edad media de hombres (36,53), y mujeres (34,66), fue significativa ($t = 2,12$; $p = ,036$). La distribución por sexos en las variables “actividad” y “nivel de estudios” es muy similar en ambos grupos.

La observación se realizó en la tercera semana de Noviembre. Los conductores fueron seleccionados al azar en diferentes localizaciones públicas. El requisito para ser observado fue el conducir al menos un menor afectado por el Reglamento 44R04 de Naciones Unidas, reflejada en el Reglamento General de Circulación (art. 117 del Real Decreto 1428/2003 y las modificaciones adicionales del real decreto 965/2006).

Los lugares de la ciudad de Granada donde se realizó la observación fueron las zonas de parking de dos centros comerciales: Centro Comercial Alcampo y Kinépolis; y dos estaciones de servicio: una situada en la zona norte en la carretera de circunvalación de Granada, y la otra, en la zona sur en la salida de la carretera de circunvalación en dirección a la ciudad de Armilla. Los responsables de las diferentes localizaciones fueron contactados primero por teléfono, y después, mediante una carta en la que se les informaba de los objetivos del estudio y sus características, las entidades responsables, y de su duración. El Anexo I presenta el modelo de carta enviado a los responsables de los lugares de observación.

Materiales

Los observadores llevaban una Plantilla de Observación donde se recogen los campos correspondientes a las variables objeto de estudio. La plantilla está compuesta por dos hojas. En la primera, se registran las variables asociadas a los menores transportados en el vehículo en el momento de la observación, a saber:

- Edad.
- Sexo.
- Relación con el conductor.
- Posición en el vehículo.
- Tipo de silla.
- Valoración por el observador del tipo de silla.
- Disponibilidad del sistema ISOFIX.
- Práctica y errores con el SRI.

La primera hoja está diseñada de forma que se puede registrar información sobre las variables anteriores de hasta 4 menores.

La segunda hoja de la plantilla de observación incluye campos para obtener información sobre el vehículo y sus características, información demográfica sobre el conductor, tipo de licencia de conducir, tiempo conduciendo con la licencia actual, número de multas en los últimos doce meses, número de accidentes y/o cuasi-accidentes en los últimos doce meses, y tres preguntas de conocimiento sobre la regulación del transporte de menores. Por último, se incluían dos campos para registrar información de contacto de cara a la participación en las siguientes fases del estudio.

El Anexo II presenta la Plantilla de Observación utilizada durante la observación.

Además de la Plantilla de Observación, los observadores portaban acreditaciones para ser presentadas a los conductores cuando solicitaran su participación en el estudio. El Anexo III presenta el modelo de acreditación.

Procedimiento

Las observaciones fueron realizadas por 7 observadores. Los observadores fueron reclutados entre estudiantes de máster de la Facultad de Psicología de la Universidad de Granada, que se ofrecieron voluntarios tras anunciarse la realización del estudio. Los 7 observadores habían cursado las asignaturas de "Fundamentos de Investigación Social", y Elaboración y "Evaluación del Cuestionarios".

El equipo de investigación planificó la realización de una sesión de formación de cuatro horas de duración. Antes de asistir a la sesión de formación, los observadores debían revisar un documento en el que se informaba de los objetivos del estudio, se describían sus características principales, e incluían una primera presentación de la normativa sobre los S.R.I, características, clasificación y baremos aproximados de peso y edad para los menores afectados por la regulación. La primera parte de la sesión estuvo dedicada a trabajar con el documento y material gráfico sobre los diferentes tipos de sillas, sistemas de sujeción, y errores más frecuentes.

La segunda parte de la sesión de formación estuvo centrada en el procedimiento para llevar a cabo la observación, la planificación de la forma de contacto con los responsables del trabajo de campo para la solución de problemas, dudas, etc. Durante la segunda parte de la sesión, también se trabajó con el "Guion de observación" (ver Anexo IV), en el que se incluían los argumentos para aproximarse a los conductores, solicitar su colaboración, e indicaciones para resolver diferentes situaciones que se podrían plantear durante la observación.

Una vez realizada la observación, dos de los miembros del equipo responsable del estudio realizaron un "briefing" con los observadores para registrar incidencias que debieran tenerse en cuenta durante el procesamiento de los datos.

"Briefing" con los observadores

A continuación, aparecen resumidos los argumentos más relevantes aportados por los observadores que deben considerarse durante el procesamiento e interpretación de los resultados de la observación.

- a) Lugares de observación. No se manifestaron problemas especiales a la hora de realizar la observación, salvo en el Centro Comercial

- Alcampo donde hubo que mandar en dos ocasiones la carta solicitando autorización.
- b) Momento de observación. En principio, resultaba más fácil realizar la observación cuando volvían al coche que cuando llegaban al lugar de observación. Al llegar al lugar, los observadores no tenían tiempo de realizar la aproximación y solicitud de colaboración, antes de que los menores hubieran descendido del coche, dificultando la observación y el registro de posibles errores en el uso de los S.R.I.
 - c) Contacto y solicitud de colaboración. Un número apreciable de personas contactadas se mostraron reacios a colaborar cuando se les informaba de que el estudio era promovido por la DGT. Los observadores debían recalcar en estos casos que el objetivo del estudio era mejorar la seguridad en el transporte de los menores, la confidencialidad de la información, y la brevedad del proceso, para mejorar la disposición a colaborar.
 - d) Uso de la Plantilla de Observación. Los observadores resaltaron la dificultad inicial de registrar la ocurrencia o no de algunos errores debido a factores como: la dificultad de observar desde fuera del vehículo, la movilidad de los menores, la brevedad del proceso de observación, etc.
 - e) Identificación del tipo de silla. Los observadores reconocieron que podían haber cometido algunos errores, pero, en general, afirmaron haber identificado los tipos de acuerdo a la información aportada en el documento de formación. Por otro lado, los padres o cuidadores indicaban que no siempre usaban las mismas sillas, o que podían intercambiarlas en los casos en que la familia disponía de más de un vehículo, o el menor se desplazaba en el vehículo de algún familiar o conocidos. Igual variedad se manifestaba respecto de la posición del menor en el coche durante los traslados y, en función, del tipo de viaje y su duración.

Sobre el tipo de silla, las mayores dificultades aparecieron a la hora de diferenciar entre los tipos 0, 0+ y 1. Por lo demás, también comentan que la mayoría de los padres no conocían el tipo de silla.

- f) Problemas con los campos de la Plantilla de Observación. La valoración del peso y la altura resultó en bastantes casos aproximada. Algunos padres no daban respuestas seguras, sino varios valores entre los que los observadores debían cerrar la respuesta con el acuerdo de los padres.

Sobre el registro de los errores recogidos en la hoja, dos de ellos plantearon dificultades: la utilización del asa de los capazos, y la valoración sobre la holgura de los arneses.

Análisis

Antes de proceder al análisis de los datos obtenidos durante la observación, se procedió a la depuración de la base de datos. La depuración consistió en eliminar aquellos registros (conductores o menores), en los que había un número elevado de omisiones, o bien, aparecían patrones de

información incongruentes, por ejemplo, edades o pesos, de los menores por encima de lo establecidos en los baremos. También en algunos casos se contactó con los conductores de los que se disponía de información de contacto, para confirmar algunos valores que resultaban extraños atendiendo a los valores poblacionales.

Como resultado de la depuración, se eliminaron los registros de 26 conductores y los menores que transportaban.

La descripción de los valores registrados para las variables incluidas en la Plantilla de Observación, así como de las posibles asociaciones entre ellos, se realizó mediante el paquete estadístico SPSS 20.

Resultados

La sección de resultados de la observación ha sido estructurada en diferentes apartados centrados por un lado en los conductores y, por otro, en los menores transportados. Además, también se han incluido apartados para identificar posibles relaciones entre las prácticas en el uso de los S.R.I. y las características de conductores y menores.

También resulta necesario resaltar que el tamaño de las muestras utilizadas puede variar en función de que el objeto de análisis sea el conductor o los menores observados. La razón es que un mismo conductor puede transportar a más de un menor, y su práctica en relación con los S.R.I. puede ser diferente de un menor a otro.

Perfil de los conductores observados

Además de las variables demográficas analizadas en la sección sobre el método, la Plantilla de Observación incluía diversos campos para obtener información sobre el tipo de licencia de conducir de la que disponían los conductores y el tiempo conduciendo con esa licencia.

Respecto del tipo de licencia, el 88% de los conductores observados disponía de licencia tipo B. El resto además de la tipo B disponía de licencia para la conducción de moto, o algún otro permiso especial. Por otro lado, la Tabla 2 presenta los valores y porcentajes para las categorías de la variable tiempo conduciendo con la licencia actual.

	Variables	Valores	Porcentajes
Tiempo	Menos de 2 años	1	0,5
	Entre 2 y 7 años	30	16,23
	Más de 8 años	152	83,1

Por tanto, la mayoría de los conductores observados tienen una elevada experiencia conduciendo con el tipo de licencia de la que disponen.

La Plantilla de Observación incluía a su vez dos campos para que los observadores registraran, tras preguntarle a los conductores, el número de multas que habían recibido en los últimos doce meses, y el número de accidentes y/o cuasi-accidentes en el que se habían visto implicados. La Tabla 3 presenta los valores obtenidos para ambas variables.

Tabla 3. Multas y accidentes y/o cuasi-accidentes.

	Variables	Valores	Porcentajes
Multas	Ninguna	140	76,5
	Una	32	17,5
	Dos	8	4,4
	Tres	0	0
	Más de tres	3	1,6
Accidentes	Ninguno	172	94,0
	Uno	9	4,9
	Dos	0	0
	Tres	1	0,5
	Más de tres	1	0,5

Tanto los valores sobre las multas recibidas, como los de accidentabilidad son los habituales cuando se obtienen mediante medidas de auto-informe.

Tipología de vehículos

La Plantilla de Observación contenía varios campos para recoger información sobre el vehículo en el que se transportaba a los menores. La Tabla 4 presenta los valores de las variables registradas.

Tabla 4. Descripción de los vehículos y sistemas de seguridad.

	Variables	Valores	Porcentajes
Sillas integradas	SI	4	2,2
	NO	177	96,7
Tipo de vehículo	Turismo	168	91,8
	Monovolumen	10	5,5
	Todoterreno	2	1,0
	Otros	3	1,6
Sistema ISOFIX	SI	73	39,9
	NO	108	59

Respecto del año de matriculación reportado por los conductores, el 84,6% de los vehículos han sido matriculados a partir del año 2001.

Conocimiento de los conductores sobre la normativa S.R.I.

Atendiendo a los objetivos del estudio, la Plantilla de Observación incluía tres preguntas que los observadores debían realizar al conductor de los menores. Las preguntas recogían tres aspectos básicos de la normativa española que afecta al uso de los S.R.I. La corrección de las respuestas en términos de respuestas "correctas" o "incorrectas", se ha realizado también de acuerdo con dicha normativa. La Tabla 5 presenta los valores y porcentajes de respuestas correctas para cada una de las tres preguntas.

Tabla 5. Conocimientos sobre la normativa para el transporte de menores.

Preguntas	Correctas	Incorrectas
¿Cuándo es legal que el niño/a viaje sólo utilizando el cinturón de seguridad?	5 (2,7)	177 (96,7)
¿Cuál es la edad mínima en la que un niño/a puede viajar en el asiento delantero del coche?	76 (41,5)	107 (58,5)
¿Cuándo se recomienda que el niño pueda viajar en el sentido de la marcha?	9 (4,9)	174 (95,1)

Llama la atención el escaso porcentaje de respuestas correctas en las tres preguntas, acercándose sólo al 50% la pregunta sobre la edad mínima a la que el niño/a puede viajar en el asiento delantero del coche.

No existe una asociación significativa entre el resultado de las preguntas de conocimiento y el sexo del conductor. Ninguna de las asociaciones es inferior al nivel nominal de significación. De igual modo, tan poco resultó significativa la asociación con la variable "tiempo conduciendo con la licencia actual".

Tipología de los menores transportados

Al igual que con los conductores, resulta conveniente empezar la presentación de los resultados con el análisis de diferentes variables que

conforman lo que se podría denominar la "tipología" del menor transportado. Dentro de esta categoría, se incluyen las variables demográficas, morfológicas y la relación con el conductor. El total de menores de los que se disponen de valores en los campos incluidos en la Plantilla de Observación es de 213.

La Tabla 6 presenta los valores y sus porcentajes para las variables analizadas en los casos registrados.

Tabla 6. Descripción de los menores transportados.

Variables		Valores	Porcentajes
Sexo	Hombre	114	53,5
	Mujer	95	44,6
Relación con el conductor	Hijo/a	199	93,5
	Nieto/a	4	1,9
	Sobrino/a	7	3,3
	Conocido	3	1,4

También se recogió información sobre un conjunto de variables morfológicas. Así, la edad de los menores transportados presentó una media de 41,88 meses (3,49 años), y una desviación típica en meses de 33,25. La altura de los menores transportados 97,53 cm con una desviación típica de 23,75; mientras que el peso presentó una media de 16,72 kilos y una desviación típica de 8,90. Cabe recordar que los valores de estas variables son reportados por los padres, y que los observadores notaron dudas frecuentes en los conductores a la hora de responder al peso y altura de los menores.

Posición y tipo de silla utilizada

Los observadores registraban el tipo de silla utilizada de acuerdo con la normativa española sobre S.R.I. A su vez, también debían indicar la posición en la que estaba sentado el menor durante el transporte de acuerdo con un cuadro de tres columnas por cuatro filas, empezando a numerar con el 2 a la izquierda del conductor que ocuparía la posición primera fila primera columna. La Tabla 7 presenta los valores obtenidos para ambas variables

Tabla 7. Tipo de silla y ubicación del menor en el coche.

	Variables	Valores	Porcentajes
Tipo de silla	0	18	8,5
	0+	23	10,8
	I	74	34,7
	II	58	27,2
	III	24	11,3
Posición del menor en cuadrícula	2	4	1,9
	3	5	2,3
	4	83	39
	5	16	7,5
	6	103	48,4
	7	1	0,5

Tal como muestra la Tabla 7, mientras que la frecuencia de uso de los diferentes tipos de sillas está distribuida de forma homogénea, las posiciones de los menores durante el transporte se concentran en las posiciones 4 y 6, detrás del conductor al lado de la puerta trasera izquierda y derecha. Por otro lado, 15 menores (7%) eran transportados sin silla en el momento de la observación.

El registro de las variables morfológicas (peso y altura), junto con el tipo de silla utilizado permitió valorar la adecuación en la selección de la silla. 164 menores representando un 77% del total eran transportados en una silla adecuada en función del peso y la altura registrada por los observadores; mientras que 25 (11,7%), no lo eran. Por otro lado, no se disponía de alguno de los valores necesarios para valorar la adecuación en 29 casos.

Utilización de los sistemas de retención

De cada uno de los menores transportados, los observadores podían registrar las principales características del uso del S.R.I. Para cada una de estas características, los observadores podían registrar si se estaba haciendo o no un uso adecuado. Si no era posible realizar la observación o no lo era con seguridad, los observadores registraban "NR" (No registrado), o "NS" (No sabe). Las características fueron seleccionadas a partir de la normativa española sobre el uso de los S.R.I. y las características apuntadas en los informes más divulgados sobre seguridad en el transporte de menores.

La Tabla 8 presenta las frecuencias de cada una de las categorías de valoración, para cada una de las características observadas en relación al uso de los S.R.I. Junto con el enunciado de las características aparece entre paréntesis el tipo de silla al que se aplica.

Tabla 8. Características y errores en el uso de los S.R.I.

Características	S	N	Nr	Ns
El anclaje del cinturón tiene tres puntos	181	13	10	0
El arnés está holgado (Todos)	38	145	15	5
El niño va situado en el sentido de la marcha (Todos)	73	29	97	0
Las correas van colocadas adecuadamente (Todos)	162	23	11	3
La silla tiene asa o mango (0, 0+)	19	24	132	0
La silla dispone de correas (I, II)	119	19	58	2
Somete a fuerzas excesivas a las partes vulnerables	14	180	7	3
Evita tendencia a provocar submarinismo	136	44	22	2
El cinturón va debajo de los cuernos de anclaje (II, III)	69	27	92	5
Las correas están en "Y" (0,0+, I)	112	32	55	2

Cabe llamar la atención de que para algunas características, la frecuencia de la categoría "No registrada" (Nr) es apreciablemente elevada.

Tras analizar la frecuencia de cada una de las categorías, se procedió a valorar cuales de ellas de acuerdo con la normativa vigente debían considerarse un error o práctica inadecuada. Las categorías de cada una de las características que pueden considerarse errores son las casillas que aparecen sombreadas en la Tabla 8.

La valoración de las características en el uso de los S.R.I. que pueden considerarse erróneas o inadecuadas, junto con la adecuación en el uso de la silla y la obligación de llevar silla, fueron utilizadas para elaborar una tipología del conductor de menores.

Tipología del conductor en función de la práctica con los S.R.I.

La tipología del conductor en función de la práctica con los S.R.I. tiene un papel clave en el estudio ya que es la conexión entre la observación y la fase cualitativa del estudio. Los participantes en las entrevista fueron seleccionados en función de dicha tipología.

Los conductores fueron clasificados en tres categorías en función de la práctica con los S.R.I., a saber:

- "Buen uso". Pertenecen a esta categoría aquellos conductores que conducen a los menores utilizando una silla adecuada en función del peso y la altura del menor, y no han cometido ninguno de los errores identificados en el apartado anterior.
- "Mal uso". Los conductores en esta categoría no han elegido el tipo de silla adecuado en función del peso y altura del menor, o a pesar de haberlo hecho han cometido algún error.
- "No uso". Son aquellos conductores que transportan algún menor afectado por la normativa española del uso de los S.R.I., y no lo utilizaban en el momento de la observación.

Antes de analizar las frecuencias de cada una de las categorías, debe tenerse en cuenta que la unidad de análisis es el menor, ya que un mismo conductor puede hacer un "buen uso" del S.R. I. con un menor, y un "mal uso" o "no uso" del S.R.I., en el transporte de otros menores durante la observación. La Tabla 9 presenta las frecuencias de cada una de las categorías.

Tabla 9. Frecuencias para la tipología de conductores.

	Variables	Valores	Porcentajes
Tipología	Buen uso	44	20,7
	Mal uso	151	70,9
	No uso	10	4,7

Intentando profundizar en el análisis de la relación entre las tipologías del conductor en función del uso de los S.R.I, y otras variables demográficas y del perfil del conductor, se realizaron varios análisis de asociación entre variables. La relación entre la tipología en función del uso de los S.R.I y el sexo del conductor no alcanzó el nivel nominal de significación. De igual modo, tampoco resultó significativa la asociación entre la tipología y el tiempo conduciendo con la licencia actual.

Si resultó significativa, la relación entre la tipología y el nivel de estudios del conductor (*Chi-cuadrado*: 47,87; $p = ,001$). El análisis de las frecuencias conjuntas apunta a que el "buen uso" está asociado con los niveles educativos medios y altos. También se encontró una asociación significativa entre la tipología y la ocupación (*Chi-cuadrado*: 18,12; $p = ,034$). En este caso, el mal uso aparece asociado a la categoría ocupado diferencialmente respecto de las otras categorías de ocupación.

Fase cualitativa: Entrevistas Cognitivas

Participantes

El número total de participantes en las entrevistas fue de 20. De ellas, 7 son hombres y 13 mujeres.

Los participantes fueron seleccionados en función de la tipología de uso de los S.R.I, establecida en la fase de observación: "buen uso", "mal uso" o un "no uso". De esta forma, se hicieron 8 entrevistas a personas que hacían un "mal uso" de los sistemas de retención infantil, 8 personas que hacían un "buen uso", y 4 personas que no hacían uso de ningún sistema de retención infantil en el momento de la observación.

La Tabla 10 presenta la distribución de valores de las variables demográficas registradas para los participantes en las entrevistas cognitivas.

Tabla 10. Descripción de los participantes en las entrevistas cognitivas.

Subgrupo	Sexo	
	Hombre	Mujer
Buen uso	2	6
Mal uso	2	6
No uso	2	2

Para la categoría de "Mal uso" se llamó a los participantes que habían cometido un mayor número de errores respecto a la práctica de los S.R.I, entre los seis considerados más graves por el equipo responsable del estudio, a saber: a) "El anclaje del cinturón tiene tres puntos", b) "El arnés esta holgado", c) "El niño va situado en el sentido de la marcha (0 y 0+)", d) "Las correas van colocadas adecuadamente (a la altura de los hombros del niño, con los brazos dentro", e) "El cinturón va debajo de los cuernos de anclaje (II Y III)"; y f) "Las correas de la silla están en "y" (0, 0+ y I)". Así, este grupo se empezó por contactar con quienes habían cometido los 6 errores posibles, después 5, 4,..., y así hasta completar los 8 participantes de esta categoría.

Los participantes del grupo de "Buen uso" fueron reclutados entre quienes hacían un uso adecuado del S.R.I durante la observación. Para los participantes del grupo de "No uso", sólo pudo contactarse con 4 de los identificados en la fase de observación.

Captación de participantes

Los participantes fueron contactados por el equipo responsable del estudio a partir de la información de contacto que habían aportado durante la fase de observación. Los miembros del equipo encargados de la selección informaron a los participantes sobre el objetivo de la segunda fase del estudio, las características principales (e. g., proceso de entrevista, duración, confidencialidad, grabación, etc.). Del mismo modo, se les informó que recibirían una gratificación de 25 Euros por su participación. Tras acordar la participación se programaba una cita para la realización de las entrevistas.

El Anexo V presenta el documento utilizado por los miembros del equipo responsable del estudio para la selección de los participantes en las entrevistas.

Materiales

Los técnicos responsables de la realización de las entrevistas dispusieron de protocolos de actuación (protocolos de entrevista), donde aparecían indicaciones sobre cuál debía ser su comportamiento y las pruebas idóneas para las diferentes técnicas de indagación. Los protocolos de actuación recogen las preguntas diseñadas para obtener información sobre diferentes aspectos relacionados con la práctica de los S.R.I, así como las pruebas diseñadas para concretar las diferentes técnicas de indagación utilizadas. El Anexo VI incluye el protocolo de entrevista cognitiva.

Las entrevistas cognitivas fueron grabadas en audio y video para su posterior análisis. A su vez, también se han elaborado plantillas de análisis para el registro de las evidencias obtenidas mediante las entrevistas cognitivas.

Procedimiento

Tras una breve presentación del estudio, el técnico de entrevista iniciaba la entrevista. Siguiendo el protocolo de entrevista, el técnico formulaba las preguntas diseñadas para obtener información sobre diferentes aspectos relacionados con la práctica de los S.R.I.: uso, actitudes, creencias y conocimientos. Tras formular las preguntas como en la práctica habitual de administración de un cuestionario de encuesta, el técnico formulaba las técnicas de indagación propias de la entrevista cognitiva.

El diseño general de las entrevistas cognitivas ha sido "concurrente". Primero el entrevistador formulaba las preguntas sobre los diferentes

aspectos en relación con los S.R.I, y después procedía a la aplicación de las técnicas cognitivas de indagación.

Las entrevistas fueron realizadas por cuatro miembros del equipo de investigación durante las terceras y cuartas semanas de Noviembre. Los entrevistadores fueron instruidos en los objetivos del estudio, junto con el diseño y contenido del protocolo de entrevista. Todos los entrevistadores tienen más de 5 años de experiencia en la realización de entrevistas cognitivas, habiendo participado en numerosos contratos de I+D con instituciones públicas y privadas.

Análisis

El análisis se ha realizado a partir de las grabaciones de las entrevistas. Codificadores distintos de los técnicos de entrevistas analizaron las grabaciones en video. Los codificadores trabajaron de forma independiente analizando las respuestas mediante un Plantilla de Análisis. Una vez realizados los análisis se desarrolló una segunda ronda de revisión para alcanzar el consenso entre los codificadores.

Resultados principales de las entrevistas cognitivas

Los resultados principales obtenidos en las entrevistas cognitivas aparecen agrupados por los apartados principales del cuestionario al que respondían los participantes. Se presentan los patrones de respuestas y argumentos obtenidos durante la indagación en el proceso de entrevista. A su vez, el resumen de los discursos se apoya en transcripciones literales de los entrevistados.

Exposición al riesgo

De las 20 personas entrevistadas, sólo 1 dispone de otro vehículo además del que utiliza habitualmente para transportar al menor. A su vez, la mayoría conduce preferentemente por vías urbanas, aunque también se menciona la circulación por autovías y carreteras nacionales. A la pregunta de para que transportan preferentemente al menor o menores, la totalidad mencionan en primer lugar el colegio, seguido de las actividades extraescolares y de ocio.

Durante la indagación sobre los motivos por los que se transporta a los menores, no aparecen diferencias en función de la tipología del conductor. Por ejemplo:

- *"Normalmente desde casa al colegio que son unos 20 km, y pasando por dos vías, eso son, mínimo ida y vuelta, dos veces al día, 40 km mínimo. Más las actividades extraescolares, más ir al centro dos veces en semana por cualquier motivo" (Buen uso, Mujer, 35 años)*

- *"Todos los días la recojo del cole, del cole a casa de mis suegros y de allí a mi casa. de casa salimos poco, si normalmente no quiere quedarse con la tita y se viene con nosotros. no tenemos economía para viajes ni nada" (Mal uso, Hombre, 45)*

La mayoría de los participantes informan de que transportan a los menores para este tipo de actividades todos los días de la semana o la mayoría de los días.

Las estimaciones sobre los kilómetros que conducen transportando al menor o menores, son muy variadas. Debe tenerse en cuenta que una mayoría de participantes viven en pueblos del área metropolitana de Granada, por lo que el transporte de los menores para ir y venir del colegio, o las actividades extra-escolares, comporta un kilometraje semanal elevado. De hecho, la indagación sobre cómo han realizado la estimación de los kilómetros conducidos con el menor o menores, suele hacer referencia a este tipo de desplazamientos. Por ejemplo:

- *"En las distancias, en la señal que pone 40 kilómetros... entre semana desde mi casa al INEF y a la facultad de ciencias de la educación y luego mi marido cuando los lleva al colegio por la mañana" (Buen uso, Mujer, 44 años).*
- *"... sólo en llevarlos al colegio son 30 km al día, la ida y la vuelta...en fin de semana menos unos 30-40...en vacaciones es menos otros 30-40 en una semana completa" (Mal uso, Mujer, 37 años).*

Conductas en relación con los S.R.I.

Los participantes fueron preguntados por la frecuencia con la que comprobaban que la silla estaba bien anclada y que el menor estaba bien sujeto. La Tabla 11 muestra las frecuencias de respuesta para esta pregunta.

Tabla 11. Frecuencia silla bien anclada.

Tipología conductor	Frecuencia silla bien anclada		
	De vez en cuando	Casi siempre	Otras
Buen uso	1	4	4
Mal uso	3	2	3
No uso	1		1

No hay diferencias en los patrones de respuesta entre los tipos de conductores respecto de la frecuencia con la que comprueban si la silla está bien anclada.

Un patrón semejante aparece para la pregunta sobre la frecuencia con la que comprueba que el niño va bien sujeto. La Tabla 12 presenta las frecuencias de respuesta.

Tabla 12. Frecuencia niño/a bien sujeto.

Tipología conductor	Frecuencia niño/a bien sujeto		
	De vez en cuando	Casi siempre	Otras
Buen uso		6	2
Mal uso		7	2
No uso			1

De hecho, más que en términos de categorías de frecuencias, un número considerable de participantes responden a la pregunta en términos de "trayectos", o "actividades" a la que se dirigen cuando comprueban el anclaje de la silla. Por ejemplo:

- *"cuando vamos por ejemplo en un trayecto más largo de lo normal, por ejemplo de aquí a Málaga. Con esta sillita va con los pies colgando y se le quedan los pies dormidos y no tiene estabilidad en el cuello. Se despierta llorando porque no va cómodo" (Buen uso, Mujer, 35 años)*
- *"cada vez que la monta...porque de sacarla y meterla pues la silla se puede mover...cuando la saco echo el asiento patrás para sacarla con facilidad entonces cuando(la lleva delante) entonces cuando la vuelvo a meter recoloco siempre la silla y la ajusto" (Mal uso, Mujer, 27 años)*

Respecto de la obtención y fuentes de información sobre la sillita, no existen diferencias apreciables entre las tipologías de conductores. 14 de las personas entrevistadas adquirieron la silla, 4 la obtuvieron mediante regalo, y otra persona fue por ambos procedimientos al tener más de una silla. La mayoría de los que adquirieron la silla, recibieron la información del vendedor o, en menor frecuencia, porque habían buscado información por su cuenta. En el caso de que había sido un regalo, reconocieron no haber tenido información o sólo muy escasa a través del familiar o amigo que les hizo el regalo, o mirando en las instrucciones de la silla.

En el apartado sobre conductas en relación con las S.R.I, también se incluía una pregunta sobre si había o no ido adaptando la silla a medida que el niño/a crecía. La Tabla 13 presenta las frecuencias de respuestas obtenidas en función de la tipología del conductor.

Tabla 13. Adaptación del S.R.I al crecimiento niño/a

Tipología conductor	Adaptación de la silla		
	SI	NO	Otras
Buen uso	7	0	1
Mal uso	8	1	0
No uso			1

No aparecen diferencias entre tipos de conductores por las conductas registradas durante la observación.

A la pregunta de qué han ido haciendo en su caso para ir adaptando, aparecen una gran variedad de situaciones: comprar una nueva, ir adaptando la silla de acuerdo con su funcionalidad, pedir prestada otra a un

familiar o conocido, etc. Así aparece en los discursos a las preguntas de indagación, por ejemplo:

- *"Yo lo que le he ido haciendo es soltarle las cintas para que no vaya con el estómago apretado, que le vaya más suelto que ajustado y eso es ajustarlo según va creciendo el niño" (Mal uso, Hombre, 40 años).*
- *"Primero, durante los seis primeros meses lo llevé en el capazo porque era el sistema más seguro, tenía el cinturón de seguridad y otro para la barriga. Luego, el maxicosi durante dos meses y luego pasé a la silla 0-1 y a partir de ahí la actual" (Buen uso, Mujer, 31 años).*

Actitudes S.R.I.

Este apartado incluye un conjunto de preguntas multi-ítem para obtener información sobre las actitudes hacia los S.R.I, en comparación con otros aspectos que son frecuentes en las discusiones sobre el tráfico. Primero, los técnicos administraban las preguntas a los entrevistados y luego les pedían que explicarían sus respuestas.

La "seguridad de los menores" es el ítem que recibe valoraciones más altas de preocupación (Media = 1,45), mientras que el ítem sobre los "atascos", la valoración más baja (Media = 2,75). No obstante, el ítem sobre la "conservación de los S.R.I.", es el segundo ítem con una valoración más baja de preocupación entre las personas entrevistadas (Media = 2,6).

Al preguntar los técnicos de entrevista por las razones que les habían llevado a hacer estas valoraciones, aparecen argumentaciones consistentes que avalan la mayor preocupación por la seguridad de los menores en comparación con los otros aspectos del tráfico. Por ejemplo:

- *"Pues he dicho muy preocupada porque soy muy consciente de que tiene que estar bien colocada la silla, con el cinturón" (Mal uso, Mujer, 20 años).*
- *"Pienso en qué manera transmitirle a los niños la importancia de no quitarse el cinturón, de estar tranquilos mientras una persona mayor está conduciendo. Esos cuasiaccidente los he tenido cuando me han puesto nerviosa. Distraen más dos niños que un teléfono (Buen uso, Mujer, 35 años).*

También se indagaba en este apartado sobre el papel que, en opinión de las personas entrevistadas, debían desempeñar las autoridades en relación con los S.R.I. Para ello, también se formuló una pregunta multi-ítem en la que se comparaban las valoraciones sobre el papel de las autoridades en diferentes ámbitos en relación con los S.R.I.

Los ítems que recibieron un mayor acuerdo por parte de los entrevistados fueron los que hacían referencia a "controlar más la aplicación de las normas sobre los S.R.I" (Media = 1,85), y a "formar a los

conductores en la seguridad de los menores (Media = 1,85). De nuevo, los discursos son coherentes con estas argumentaciones. Por ejemplo:

- *"deberían controlar mucho más la aplicación de las normas con el sri...además hace años que me saqué el carnet y nadie me enseñó nada sobre cómo utilizar las sillitas...no me he dado cuenta hasta que he tenido niños y uno no sabía nada sobre las sillas, etc. (Mal uso, Mujer, 37 años).*
- *"Te dicen todo esto en la autoescuela pero de pasada y entonces a lo si deberían darle más importancia" (Mal uso, Hombre, 36 años).*
- *"Es fundamental formar a los conductores. cuando voy al colegio y veo que un padre van con dos niños en la moto. Seguridad infantil no es solo el gasto en las sillas, sino ir sentado y atados" (Buen uso, Mujer, 35 años).*

Fase cualitativa: Grupos focales

La fase cualitativa del estudio incluyó también la realización de dos grupos de discusión. A continuación, se presentan las características más relevantes de los dos grupos focales realizados, así como las evidencias más significativas de entre las obtenidas para investigar sobre los conocimientos, creencias y actitudes en relación con la práctica de los S.R.I.

De nuevo, cabe resaltar la conexión con la fase cuantitativa ya que los participantes en los grupos también fueron observados.

Participantes

Se realizaron dos grupos focales: uno formado por hombres y otro por mujeres. Además de obtener evidencias que complementen las obtenidas mediante la observación y las entrevistas cognitivas, se pretendía comparar los discursos de hombres y mujeres en relación al transporte de menores y la práctica con los S.R.I.

4 hombres y 6 mujeres participaron en cada grupo. El rango de edad de los hombres era entre 31 y 34 años, mientras que el de la mujeres, entre 28 y 40 años. La Tabla 14 presenta las características en relación con los datos registrados durante la observación de los participantes en ambos grupos.

Tabla 14. Descripción de los participantes en los grupos focales.

	Variables	Hombres	Mujeres
Número de errores con S.R.I	0	1	0
	1	0	5
	2	1	0
	3	2	1
Uso adecuado de la silla	SI	1	0
	NO	3	6
Nivel de estudios	Primarios	1	0
	Secundarios	0	1
	Bachiller	2	2
	Universitarios	1	2

Captación de los participantes

Al igual que en el caso de las entrevistas, los participantes en los grupos focales fueron contactados por miembros del equipo responsable del estudio a partir de la información aportada por las personas durante la observación.

Los miembros del equipo encargados de la selección informaron a los participantes sobre el objetivo de la segunda fase del estudio, las características principales (e. g., sesiones de grupo, duración, confidencialidad, grabación, etc.). Los participantes en los grupos fueron recompensados con 25 Euros por su participación. Tras acordar la participación se programaba una cita para la realización de las sesiones de grupo.

El Anexo VIII presenta el documento utilizado por los miembros del equipo responsable del estudio para el reclutamiento de los participantes en los grupos focales.

Materiales

Los moderadores encargados de la realización de los grupos focales manejaron protocolos de actuación (protocolos de moderación), donde aparecían indicaciones sobre cuál debía ser su comportamiento y las pruebas idóneas para las diferentes técnicas de indagación. El Anexo IX presenta el protocolo de moderación.

De igual modo, antes de iniciar la sesión de grupo los participantes respondían a un cuestionario con las preguntas diseñadas para obtener información sobre los conocimientos, creencias y actitudes en relación con la práctica de los S.R.I. El cuestionario incluye las mismas preguntas utilizadas durante las entrevistas cognitivas, pero adaptadas para ser auto-administradas. El Anexo X incluye el cuestionario al que respondían los participantes antes de iniciar la sesión de grupo.

Ambos grupos fueron grabados en audio y video para su posterior análisis. A su vez, también se han elaborado plantillas de análisis para el registro de las evidencias obtenidas mediante los grupos focales.

Procedimiento

Tras una breve presentación del estudio, el moderador iniciaba la sesión. En primer lugar, los participantes respondían al cuestionario auto-administrado con preguntas diseñadas para obtener información sobre diferentes aspectos relacionados con la práctica de los S.R.I.: uso, actitudes, creencias y conocimientos. Una vez que habían contestado a los cuestionarios, el moderador iniciaba la discusión siguiendo el protocolo de moderación.

El diseño general de los grupos focales fue "retrospectivo". Primero el moderador administraba los cuestionarios sobre diferentes aspectos en relación con los S.R.I, y después iniciaba la sesión de grupo.

Los grupos fueron moderados por dos miembros del equipo de investigación durante la primera semana de Diciembre. Ambos moderadores

fueron instruidos en los objetivos del estudio, junto con el diseño y contenido del protocolo de moderación. Los dos moderadores acumulan una gran experiencia en la realización de grupos de discusión.

Análisis

El análisis se ha realizado a partir de las grabaciones en video de las sesiones de grupo. Codificadores distintos a los moderadores analizaron las grabaciones. Los codificadores trabajaron de forma independiente analizando las respuestas mediante un Plantilla de Análisis. Una vez realizados los análisis se desarrolló una segunda ronda de revisión para alcanzar el consenso entre los codificadores.

Resultados principales de los grupos de discusión

Las evidencias principales obtenidas mediante los grupos focales, aparecen agrupadas en los principales apartados de los cuestionarios diseñados para conocer los conocimientos, creencias y actitudes en relación con la práctica de los S.R.I. A lo largo de los apartados de esta sección, se irán también comparando los discursos de hombres y mujeres en cada apartado.

Exposición al riesgo

Todos los hombres y mujeres disponían de licencia de conducción B1 y utilizaban un único vehículo para el transporte de los menores.

A la pregunta del cuestionario sobre "**¿A dónde o para qué lleva al menor o menores cuando Ud. conduce?**", los 4 hombres señalaron "colegio" y "ocio", además un participante que hacía un buen uso de los S.R.I señaló también "actividades extra-escolares". Igual ocurrió en el grupo de mujeres, cuatro de las seis participantes señalaron el "colegio". De ellas, una participante señaló también "actividad extra-escolar" y otra "ocio". Las dos participantes restantes señalaron sólo "ocio".

En la siguiente pregunta del bloque en el cuestionario: "**Además de Ud. ¿alguien más lleva a su hijo en ese vehículo?**", 2 de los 4 hombres indicaron que también transporta al menor su esposa o pareja, y los otros 2 indicaron que sólo ellos transportan al menor o menores. En el grupo de mujeres, tres de ellas indicaron que también transporta al menor su esposo o pareja, una indicó que un vecino y las dos participantes restantes indicaron que sólo ellas transportan al menor o menores.

Durante la discusión, los hombres hablaron principalmente del **colegio y de actividades extraescolares**, aunque también señalaron actividades de ocio durante los fines de semana como objetivo del transporte de menores. Pruebas de esta discusión son las siguientes transcripciones:

- *"En mi caso, lo primero que haces por la mañana es llevar a los niños al colegio y después ir a trabajar..." (Juan Miguel).*
- *"...también por las tardes unas veces las llevo yo a las actividades extra-escolares y otras veces las lleva mi mujer..." (Alberto).*

Igual patrón de discursos se encontró en el grupo de mujeres, en el que las participantes hablaron principalmente del **colegio y de actividades extraescolares**, aunque también señalaron actividades de ocio durante los fines de semana. Por ejemplo:

- *"Normalmente si salimos el fin de semana conduce mi marido, si voy sola es porque vaya al pueblo a ver a mis padres..." (Ana).*

En cuanto la **organización con sus parejas** para transportar a los menores. Los hombres coincidieron en que principalmente se organizan en función del horario de cada uno, quién esté más disponible es quien los lleva. En 2 de los casos siempre los llevan los hombres, uno porque su pareja no tiene carnet de conducir y otro porque su pareja apenas conduce. Ejemplos de estos discursos son las transcripciones siguientes:

- *"Yo hago pocos kilómetros porque está todo cerca de casa pero la frecuencia es muy alta, lo hago bastantes veces...casi todos los días 4 veces, por la mañana y por la tarde" (Alberto)*
- *"Yo vivo en Cullar y todos los días, ida y vuelta del colegio son 25kms, de lunes a viernes son 125 kms nada más el colegio, después si vamos a hacer algunas compras más" (Juan Miguel)*
- *"En cuanto sales a hacer alguna compra que no sea en el centro ya coges autovía, una comarcal y urbana, lo coges todo...he tenido más riesgo en carretera urbana, en la ciudad que en la autovía...en la ciudad se te mete un coche, una mota, hay más impedimentos" (Alberto).*

En el grupo de mujeres, Cuando se habló de la **organización para la conducción** de menores nombran a sus padres (los abuelos de los niños) y otros conocidos como vecinos. Así,

- *"Yo con mi vecino nos turnamos para llevar a los niños al colegio y cuando los lleva él le doy a mis niños con sus sillitas porque él ya no tiene sillitas que son más grandes" (Ana).*
- *"Yo soy divorciada, vivo con mi madre y con mis niños y yo tengo mi vehículo y yo los llevo y cuando viene el padre él trae su vehículo" (Olesya)*

Uso de los S.R.I.

En el cuestionario, todos los participantes en el grupo de hombres respondieron que SI a la pregunta **"Además del día de la observación,**

¿Es lo habitual que Ud. transporte a esos menores en el vehículo?“. Por otra parte, 2 respondieron “de vez en cuando”, 1 “casi nunca”(Aitor) y 1 “periódicamente” a la pregunta **¿Con qué frecuencia comprueba que la silla del menor o menores que conduce está bien anclada al vehículo?** Por último, en la pregunta sobre la **frecuencia con que comprueban que el menor** está sujeto a la silla, 3 contestaron que “periódicamente” y 1 “de vez en cuando”.

Un patrón similar aparece en el grupo de mujeres, todas las participantes respondieron que SI a la pregunta **“Además del día de la observación, ¿Es lo habitual que Ud. transporte a esos menores en el vehículo?“.** Por otra parte, tres respondieron “de vez en cuando”, dos “casi siempre” y una “periódicamente” a la pregunta **¿Con qué frecuencia comprueba que la silla del menor o menores que conduce está bien anclada al vehículo?** Por último, en la pregunta sobre la frecuencia con que comprueban que el menor está sujeto a la silla, todas las participantes respondieron casi siempre.

Durante la discusión, lo hombres hablaron sobre la forma en que comprueban que la silla está bien anclada al vehículo. Generalmente comentaron que comprueban si está bien sujeto pero apareció una diferencia con respecto a edad. 2 participantes dijeron que sus niños más grandes que llevan elevadores se ponen el cinturón ellos mismos, y los padres no comprueban que están bien anclados o sujetos, sólo lo observan. Además uno de ellos afirma que su hijo también desata el su hermano pequeño, es decir, sabe desabrochar el cinturón y se ha encontrado varias veces que la silla del hermano pequeño no está anclada al asiento porque el hijo grande la ha soltado. Ejemplos de la discusión son las siguientes transcripciones:

- *“Yo sigo las instrucciones de la silla...¿está bien anclada? sí, ¿se mueve? no, pues ya está” (Antonio)*
- *“Mi niña de 6 años lleva un elevador y ella misma se echa el cinturón, en mi caso, no estoy muy pendiente de ella” (Juan Miguel)*
- *“Yo sobre todo el pequeño que tiene una silla grupo I-II que lleva sus propias correas, pues sí que lo tenso y lo ajusto más...pero con el grande me pasa igual que él (Juan Miguel) que no lo compruebo, sólo lo observo, el cinturón se lo pone él solo” (Alberto)*

Por lo que respecta al grupo de mujeres, durante la discusión las participantes hablaron sobre la forma en que comprueban que la silla está bien anclada al vehículo. Generalmente comentaron que para comprobar que la silla está bien anclada la mueven y así ven si está holgada o no. Prueba de que el discurso también es similar al de los hombres, son las siguientes transcripciones:

- *“Yo el capazo era más complicado pero la sillita además de moverla tiene unos círculos rojos muy llamativos y muy fácilmente ves si está bien agarrado” (M^a Carmen)*

- *"Yo en mi caso es que uno es un elevador y eso va suelto, sólo va cogido con el peso de la niña y el cinturón del coche. El otro si va cogido y...eso se ve perfectamente cuando estás sentando a los niños, la mayor ella se pone sola el cinturón y como yo se lo pongo a la hermana pues ya lo veo"* (Ana)
- *"Yo tengo dos niños chicos y sus sillas tienen los cinturoncillos por aquí y ya está"* (Olesya)
- *"Las mías tienen 4 y 7 años y cuando las subo miro que el cinturón no les quede por encima del cuello, que le quede bajo, que la otra parte le quede a la altura de la cadera, por encima de la rodilla, muevo la silla..."* (M^a del Mar).

Al hablar sobre las comprobaciones de la silla surge la discusión sobre que los niños al rato de estar en el coche **no llevan bien los cinturones** aunque ellas lo comprueben.

- *"Yo cuando voy con las niñas y voy conduciendo, cuando miro nunca llevan el cinturón como tiene que ser, por más que yo les digo y les explico...yo lo coloco y ellas hacen así (gesticula como sacar el brazo por encima del cinturón)"* (Ana)
- *"Yo tengo un niño que tiene un año y medio y a veces también saca las manos para sentirse más suelto... a mi me gustaban más las sillitas de cuando era más pequeño que llevaban el arnés porque ahora ha pasado a la silla III creo que es y ya va con el cinturón de seguridad y él puede sacar las manos y lo veo más seguro con la sillita de antes"* (Nuria).

En este bloque, además se incluyeron algunas preguntas sobre la adquisición del SRI, la obtención de información sobre las SRI, las adaptaciones realizadas con el paso del tiempo, etc. Cuando se preguntó **"¿Cómo obtuvo la silla que lleva en el vehículo?"** 3 de los hombres respondieron que fue una "compra" o "un regalo de un familiar o conocido", sólo 1 dijo que la obtuvo por "un regalo de un conocido o familiar". Por otro lado, sobre la **fuente principal de información que utilizaron para conocer la silla que llevan en el vehículo**, 2 indicaron que fue un familiar, 1 un amigo y 1 "otros" y escribió que ninguna. No se informó de la utilización en ningún sitio.

A su vez, 3 hombres respondieron que SI a la pregunta **"Ha ido adaptando el sistema de retención infantil (silla, capazo, etc.), a medida que la altura o el peso del menor cambiaba?"**. Sólo 1 dijo que "no" (Aitor). Cuando se preguntó **qué habían hecho para adaptar el sistema de retención infantil**, los 3 marcaron que obtener de un familiar o amigo o comprar una nueva silla. A continuación se preguntó por la **frecuencia con que comprueban el estado de conservación del sistema de retención infantil que utiliza para transportar al menor o menores**. 2 participantes respondieron "casi nunca", 1 "de vez en cuando" y 1 "casi siempre".

Durante la discusión, los participantes primero hablaron sobre **cómo habían obtenido** el SRI. Había mezcla de sillas compradas como los

elevadores y los que vienen con el carro; y otros que habían sido heredados de primos mayores y dentro de los hermanos pueden pasar de uno a otro. Pruebas de estos argumentos son:

- *"Yo de los 3 que tengo, 2 me los regalaron y el que tengo de la pequeña venía con el carro que compramos" (Aitor)*
- *"Con los míos, la silla del pequeño me la dejó mi cuñado y con la grande que es un elevador, ese sí lo compré yo" (Juan Miguel)*
- *"En mi caso las sillas también vienen heredadas de los primos...y tienen una antigüedad de unos 3 años, más los 3 años que pueden estar ellos con las sillas...y después pueden seguir pasando entre los hermanos pequeños" (Alberto)*

Después, los participantes hablaron de las **fuentes de información** que utilizaron a la hora de adquirir el SRI. Extractos de los argumentos expuestos aparecen a continuación:

- *"Como son heredadas pues nos lo explicaron, además también vienen las instrucciones" (Antonio)*
- *"Yo que trabajo en una autoescuela confirmo que no se informa nada...yo me tuve que informar con mis libros, por internet, con algunos superiores, etc. y a la hora de yo comprarlo me informé con el comercial, con el vendedor de la tienda." (Alberto)*
- *"Yo, información poca, cuando ví que la niña ya no podía utilizar la silla que tenía fui y le compré otra...pero mirar edad, altura, grupos de silla y eso...nada...por ejemplo, la niña cuando vamos solos me dice que se quiere poner en el elevador de la hermana y ella tiene dos años y la pongo allí y parece que va bien...pero yo no sé si esto es lo adecuado" (Aitor)*
- *"Yo, igual, yo información poca. Por ejemplo, se supone que de 0-2 meses el niño tiene que ir en el capazo; y el capazo se engancha por 2 sitios y yo eso no lo sabía, yo lo enganchaba por uno, hasta que le ví a un amigo que también tenía un niño de 3-4 meses y llevaba el capazo me dí cuenta de que no lo estaba llevando bien...además el capazo lleva un velcro que hay que cubrirlo por arriba y yo no me dí cuenta hasta que con mi segundo hijo cuando fui a lavar el capazo ví lo del velcro (Aitor dice: "yo tampoco lo hacía, no sabía que eso fuera así, de todo esto me estoy enterando ahora aquí")...vamos el velcro es lo que sujeta al propio niño" (Alberto)*

En el grupo de mujeres, cuando se les preguntó "**¿Cómo obtuvo la silla que lleva en el vehículo?**" tres de las participantes respondieron que fue un regalo de un familiar o conocido, dos dijeron que la habían comprado y una señaló compra y regalo. Por otro lado, sobre la **fente principal de información que utilizaron para conocer la silla que llevan en el vehículo**, dos indicaron que fue un familiar, tres el vendedor de la tienda (una de ellas también señaló revistas especializadas) y una participante señaló internet y revistas especializadas.

Todas las participantes respondieron que SI a la pregunta **“Ha ido adaptando el sistema de retención infantil (silla, capazo, etc.), a medida que la altura o el peso del menor cambiaba?”**. Cuando se preguntó **qué habían hecho para adaptar el sistema de retención infantil**, cuatro participantes dijeron que comprar uno nuevo (una de ellas además señaló “utilizar las adaptaciones del SRI”) y dos dijeron que “Obtener uno nuevo de un familiar, vecino o conocido”. A continuación se preguntó por la **frecuencia con que comprueban el estado de conservación del sistema de retención infantil que utiliza para transportar al menor o menores**. Tres participantes respondieron “casi siempre” y tres “de vez en cuando”.

Durante la discusión, las participantes primero hablaron sobre **cómo habían obtenido** el SRI. A un grupo de participantes se las había regalado y otro grupo las compraron. Por ejemplo:

- “A mí me lo dieron” (Lorena)
- “A mí también, un familiar” (Nuria)
- “Yo el mayor si tiene una silla que me regalaron y la otra la tuve que comprar” (Olesya)
- “Yo antes de comprar la silla estuvimos mirando revistas y por internet, porque tenemos el otro coche que sí tiene ISOFIX y entonces compramos una silla y se la pusimos a ese coche. Luego me quedé yo con el nuevo y mi marido decía que si él tenía que ir a recoger a las niñas algún día... y tuvimos que poner sillas para el otro coche y el que yo llevo tiene un sistema que es como una sujeción por el maletero y que engancha la silla, no está integrado como el ISOFIX pero si se agarra al coche” (M^a del Mar)

Respecto de las **fuentes de información** que utilizaron a la hora de adquirir el SRI:

- “Yo con las revistas y por internet” (M^a del Mar)
- “Yo la que me dieron, la vi bien y me quedé con ella” (Nuria)
- “Yo por una amiga que tiene dos niños y me fue informando. Y en la tienda le dije, tengo un niño que tiene cuatro años y pesa tanto y te dice lo que tiene y tú ya eliges” (Olesya)
- “Yo en el centro donde la compré, dije lo que quería” (Ana)

En general, el discurso de hombres y mujeres es muy similar sobre los argumentos de este bloque, salvo que los hombres son más críticos respecto de las fuentes de información sobre los S.R.I.

Importancia de los S.R.I

Durante la discusión de ese apartado en el grupo de hombres, los participantes comentan que no es tan necesario que las administraciones

hagan esfuerzos ya que si los menores van seguros en las sillas no pasa nada. También aluden a que el uso de los SRI es obligatorio y es un avance. Con respecto, a la **formación** de los conductores, sí que afirman que debe haber más esfuerzos porque no hay nada de información. Por último, también afirman que no se controlan la aplicación de las normas de los SRI. Pruebas de estos argumentos son las siguientes transcripciones:

- *"Realmente es un tema que no se ve en ningún lado...yo hasta que me planteasteis hacer este estudio, yo no lo había pensado...yo tengo la silla, monto al niño, nunca nos ha pasado nada, no conozco a ninguno que le haya pasado algo y entonces no le presto ningún tipo de atención, nunca...no sé si la administración tiene que tomar parte o sería malgastar el dinero porque no hay nada que se sepa"* (Antonio).
- *"Si los niños van bien sujetos en sus sillas, pues ya está"* (Juan Miguel)
- *"Bueno el que sea obligatorio ya es un paso. A nosotros nuestros padres nunca nos llevaron así y esto es beneficioso para nosotros, ya es un paso adelante...pero también, este fin de semana han muerto un niño de 1 año y otro de 10 años aquí en Granada...y no se sabe cómo ha pasado"* (Aitor)

Con respecto al grupo de mujeres, a la pregunta sobre la necesidad de que los **poderes públicos, SE ESFUERCEN MÁS por algunos aspectos del tráfico**, tres de las participantes estuvieron muy de acuerdo con incrementar la implicación de los poderes públicos en todos los aspectos evaluados (formación de conductores, aplicación de las normas sobre los SRI, formación referente a la seguridad de los menores y entrenamiento en el uso de los SRI). Las tres participantes restante estuvieron muy de acuerdo en aumentar el esfuerzo en la formación de los conductores en cuanto a la seguridad de los menores y bastante de acuerdo en el resto de las situaciones.

Durante la discusión, se manejaron argumentos como:

- *"Yo pienso que es muy importante que los niños vayan en las sillas homologadas, que vayan bien sujetos, y que los padres se conciencien... yo pienso que los adultos deberían ser libres pero a los niños si tienen que llevarlos bien"* (Nuria)
- *"Yo creo que no se le está haciendo mucho caso, vas conduciendo y ves campañas sobre las colillas en verano, ahora en las fiestas con el alcohol, sobre los móviles, pero campañas sobre los niños..."* (Ana)
- *"Yo creo que si hay campañas... yo tengo la imagen de una campaña que se quedaba la niña... y si hay en la tele, pero yo creo que da igual la campaña, porque yo estoy en el coche esperando a que salgan las niñas y estoy viendo como salen otros papás con los niños sin cinturón sacando las manos diciendo adiós... y piensas que como puede ser, aunque sea un trayecto corto, si es que puedes tener un golpe en cualquier momento"* (M^a del Mar)

Forma de conducir con menores

En el grupo de hombres, no está claro que su forma de conducir cambie con los menores. De hecho, argumentan que si tienen prisa corren más o si cambian la forma de conducir sería algo no deliberado. Ejemplos de los argumentos discutidos son:

- "Yo intento ser menos brusco, e intento ir más despacio, lo que pasa es que, la sociedad en la que vivimos y muchas veces vas con la hora pegá al culo y vamos más rápido o lo mismo de rápido que si no llevas a los niños, y a lo mejor debería ir menos, pero..."(Alberto).
- *"Yo creo que no de forma deliberada, pero a lo mejor inconscientemente va uno más despacio"* (Aitor)
- *"Yo la verdad es que conduzco igual con menores que sin menores...pero vamos hay de todo, este fin de semana me encontré con una pareja que los dos estaban con una borrachera que no veas y llevaban a la niña"* (Juan Miguel)

Las mujeres si coinciden en afirmar que su forma de conducir cambia cuando transportan a menores. Por ejemplo:

- *"Siempre vas más precavido cuando llevas a un bebé porque vas mirando más no sólo como conduces tú, sino también como conducen los demás. Porque si llegas una rotonda y vas solo pues sales, pero si vas con el bebé piensas - ¿y si me da?-"* (Nuria)
- *"Te lo piensas más"* (M^a del Mar)
- *"Yo si voy sola por la autovía pues corro más, porque reconozco que me gusta correr aunque esté mal... pero si vas con los niños corres menos porque piensas que si te pasa algo no es sólo a ti"* (Ana).
- *"Yo siempre voy con precaución y respetando las señales... con los niños y sino igual"* (Olesya).
- *"Yo por ejemplo, me he dado cuenta de que si voy a una rotonda me arriesgo más si voy sola porque además si me dan, me van a dar en la parte de atrás que es donde están mis niñas"* (M^a del Mar)

Actitud hacia los S.R.I.

En relación a los SRI, los hombres hablaron en primer lugar de dificultades generales como la queja de los menores por no querer ponerse el cinturón, también de la dificultad de algunos SRI para anclarlos como el capazo, así como de las dificultades para atar las correas en Y. Pruebas de la discusión generada son:

- *"en mi caso, la silla del niño (niños de 10 meses) yo soy el único que sabe ponerla...yo sé que mi mujer no sabe ponerla, si se lo tuviera que dejar a*

ella no lo pondría en condiciones...además la silla es un poco incómoda porque las correas de la silla se caen por atrás cada vez que se desata al niño y es un poco incómodo, tarda más y el niño se altera...y eso que esta silla es mucho más buena que la que tuvo mi niña grande cuando era pequeña...es que también se ven algunas sillas que no tendrían ni que venderse" (Juan Miguel)

- *"yo es una cosa que siempre me he preguntado si a los demás niños le pasa lo mismo que a los míos, pero es que ellos no quieren ponerse el cinturón...es una lucha...se sientan en las sillas pero a la hora de ponerles el cinturón es una lucha" (Aitor)*
- *"(contestando a Aitor) yo creo que por ahí hemos pasado todos...después también pasa que, por ejemplo, mi niño grande incluso me recuerda a mí lo del cinturón, hay veces que en un trayecto corto no me lo pongo y me lo recuerdan ellos" (Alberto)*
- *"también pasa que si el niño levanta el culo no puedes ponerle el cinturón...por ejemplo, mi niño pequeño que la silla lleva unas correas en cruz (se refiere a las correas en Y) si cuando se lo estás intentando poner levanta el culo, pues ya no puedes...muchas veces ha tenido que venir mi mujer y empujar al niño para abajo para poder ponerle las correas" (Alberto)*
- *"para mí lo más difícil es la correa en Y porque cuando se suelta, por lo menos en la silla que yo tengo, se cuela por el agujero que viene y después hay que ir tirando poco a poco hasta sacarlo...eso es lo más difícil" (Antonio)*
- *"para mí lo más coñazo fue el capazo...por lo menos el que yo tenía el niño iba atado con una correa propia que tenía, y el capazo al coche con el cinturón de una esquina por un lado y el cinturón de la otra esquina por otro lado y ahora ponte a tensarlo...y yo eso...muy pocas veces se me ha quedado clavado, que tirabas de los cinturones y decías no se mueve nada" (Alberto).*

Los discursos en el grupo de mujeres son también muy semejantes. Se discute en torno a la dificultad en la instalación, la incomodidad de los menores y el exceso de atención que se debe prestar para que los menores no se desaten o desenganchen. Por ejemplo:

- *"Es que muchas son estrechas, era muy buena pero iban estrechos y cuando lo metes en invierno con la ropa, le sacas los tirantes y van muy mal y le cogen cosa a las sillitas porque en algunas van incómodos porque son estrechas" (Ana).*

Cuando se abordaron los errores específicos que habían sido registrados durante la observación, se abordaron de nuevo cuestiones concretas sobre la dificultad en el manejo de los sistemas. Así aparecen discursos como:

- *"Yo el cinturón lo llevo por debajo, así le queda debajo de la tripa por la cadera" (M^a del Mar).*
- *"Yo el mío es que no sé si es porque es más pequeño pero el cinturón sale de la izquierda y ahí lo lleva por debajo de los cuernos pero en el otro lado*

lo paso por arriba para que le sujete la barriga, sino lo llevaría por los muslos" (Nuria. Niño: 19 meses, 0,90 m y 16kg)

REFERENCIAS

- Arbogast, K.B., Durbin, D.R., Cornejo, R.A., Kallan, M.J., Winston, F.K. (2004). An evaluation of the effectiveness of forward facing child restraint systems. *Accident Analysis and Prevention* 36(4), 585–589.
- Bilston, L.E., Yuen, M. y Brown, J. (2007). Reconstruction of Crashes Involving Injured Child Occupants: The Risk of Serious Injuries Associated with Sub-Optimal Restraint Use May Be Reduced by Better Controlling Occupant Kinematics. *Traffic Injury Prevention*, 8(1), 47 – 61.
- Creswell, J. W. (1995). *Research design: Qualitative and quantitative approaches*. Thousand Oaks. CA: Sage.
- Decina, L.E. y Lococo, K.H. (2005). Child restraint system use and misuse in six states. *Accident Analysis and Prevention* 37, 583–590.
- Du, W., Hayen, A., Bilston, L., Hatfield, J., Finch, C. y Brown, J. (2008). Association between different restraint use and rear-seated child passenger fatalities: a matched cohort study. *Archives of Pediatrics and Adolescent Medicine*, 162, 1085–1089.
- Greene, J. C., Caracelli, V. J., y Graham, W. D. (1989). Toward a conceptual framework for mixed-method evaluation designs. *Educational Evaluation and Policy Analysis*, 11 (3), 255-274.
- Johnson, B. y Christensen, L. (2008). *Educational research quantitative, qualitative, and mixed approaches*. Thousand Oaks, CA: Sage
- Linea Directa. (2011). Buenos y malos usos de las sillitas infantiles en los accidentes de tráfico. Extraído de http://dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/sillitas_infantiles.pdf. 13 de Diciembre de 2012.

- O'Neil, J., Bull, M.J., Slaven, J.E. y Talty, J.L. (2012). Grandparents and child passenger safety. *Accident Analysis and Prevention* 49, 354–359.
- Pan, S., Du, W., Jiang, F., Bilston, L. Brown, J. y Shen, X. (2011). Restraint use and seating position among child car passengers: An observational study in Shanghai. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 2195– 2199.
- Real Automovil Club de España y Cibex (2011). Informe sobre protección infantil en el vehículo: La seguridad responsable. Extraído de <http://www.race.es/documents/10157/77d320d8-c2b7-46f3-ae65-068de170c9ea> el 13 de diciembre de 2012.
- Snowdon, A., Rothman, L., Slater, M., Kolga, C., Hussein, A., Boase, P., Howard, E. (2009). A comparison of booster seat use in Canadian provinces with and without legislation. *Injury Prevention*, 15(4), 230-3.
- Tashakkori, A. y Creswell, J.W. (2007). Exploring the nature of research questions in mixed methods research. *Journal of Mixed Methods Research*, 1, 207-211.
- Valent, F., Mcgwin, G., Hardin, W., Johnston, C., Rue, L. (2002). Restraint use and injury patterns among children involved in motor vehicle collisions. *The Journal of Trauma*, 52, 745–751.

ANEXO I: Carta solicitud de colaboración en estudio S.R.I. para la observación



Estimados/as Sres./ Sras.

El Grupo de Investigación de la Universidad de Granada “Elaboración y Validación de Cuestionarios” está realizando un proyecto de investigación sobre el uso de los Sistemas de Retención Infantil. El proyecto está financiado por la Dirección General de Tráfico. El proyecto pretende contribuir a mejorar la seguridad vial infantil.

Pedimos su colaboración para poder observar y hacer algunas preguntas a los conductores de menores afectados por la regulación sobre el uso de los Sistemas de Retención Infantil. La participación de los conductores es voluntaria y toda la información obtenida será confidencial. No se pedirá ningún dato que permita la identificación del conductor. La obtención de información dura menos de 5 minutos, sin perturbar la actividad que el conductor está realizando.

Los técnicos han sido entrenados y estarán siempre debidamente identificados como miembros del equipo de investigación de la Universidad de Granada.

El equipo de la Universidad de Granada **se compromete a citar a su organización** en el informe de resultados entre las entidades colaboradoras que han permitido la realización del estudio.

No dude en contactar con el responsable del estudio para cualquier duda, comentario o sugerencia que crea puede beneficiar la realización del proyecto.

Director del proyecto: Dr. José Luis Padilla. Teléfono: 958246269.

Responsable técnico: Dr. Miguel Castillo. Teléfono: 636871598

Granada, 6 de Noviembre de 2012

Fdo.: José Luis Padilla
Dpto. Metodología de las Ciencias del Comportamiento
Despacho 321
Facultad de Psicología
Universidad de Granada
18071 Granada (España)

ANEXO II: Plantilla de Observación



Sistemas de Retención Infantil -2012-



Fecha: []/[]/[] Hora: []: [] Lugar: _____ Desplazamiento: Urb(1) Inter(2) Código observador/entrevista: []/[]

Posición: []/ []/ []

Niño/a: [] [] [] [] [] [] [] [] [] []

Delante:

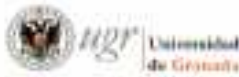
c	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12

 Edad: [] [] (en meses si es menor de 24)

Detrás: [] []

	Posición	Posición	Posición	Posición
	[]	[]	[]	[]
	<input type="radio"/> Años	<input type="radio"/> Años	<input type="radio"/> Años	<input type="radio"/> Años
	<input type="radio"/> Meses	<input type="radio"/> Meses	<input type="radio"/> Meses	<input type="radio"/> Meses
Sexo	<input type="radio"/> H <input type="radio"/> M	<input type="radio"/> H <input type="radio"/> M	<input type="radio"/> H <input type="radio"/> M	<input type="radio"/> H <input type="radio"/> M
Altura	[] [] [] Cm	[] [] [] Cm	[] [] [] Cm	[] [] [] Cm
Peso	[] [] [] Kg	[] [] [] Kg	[] [] [] Kg	[] [] [] Kg
Relación con el conductor	<input type="radio"/> H <input type="radio"/> C <input type="radio"/> N <input type="radio"/> S <input type="radio"/> X	<input type="radio"/> H <input type="radio"/> C <input type="radio"/> N <input type="radio"/> S <input type="radio"/> X	<input type="radio"/> H <input type="radio"/> C <input type="radio"/> N <input type="radio"/> S <input type="radio"/> X	<input type="radio"/> H <input type="radio"/> C <input type="radio"/> N <input type="radio"/> S <input type="radio"/> X
Tipo de silla (por peso)	<input type="radio"/> 0 <input type="radio"/> II <input type="radio"/> 0+ <input type="radio"/> III <input type="radio"/> I <input type="radio"/> Sin silla	<input type="radio"/> 0 <input type="radio"/> II <input type="radio"/> 0+ <input type="radio"/> III <input type="radio"/> I <input type="radio"/> Sin silla	<input type="radio"/> 0 <input type="radio"/> II <input type="radio"/> 0+ <input type="radio"/> III <input type="radio"/> I <input type="radio"/> Sin silla	<input type="radio"/> 0 <input type="radio"/> II <input type="radio"/> 0+ <input type="radio"/> III <input type="radio"/> I <input type="radio"/> Sin silla
Adecuación de la silla	S N NS NR	S N NS NR	S N NS NR	S N NS NR
Soporte adecuado para la cabeza	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Selección adecuada de la silla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sistema de fijación de la silla	<input type="radio"/> I <input type="radio"/> N	<input type="radio"/> I <input type="radio"/> N	<input type="radio"/> I <input type="radio"/> N	<input type="radio"/> I <input type="radio"/> N
Utilización de los sistemas de retención	S N NS NR	S N NS NR	S N NS NR	S N NS NR
→ El anclaje del cinturón tiene tres puntos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ El arnés está holgado (Todos)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ El niño va situado en el sentido de la marcha (grupo 0 y 0+)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ Las correas van colocadas adecuadamente (a la altura de los hombros del niño, con los brazos dentro...) (Todos)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ El menor de va situado en posición horizontal. (0)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ El coche dispone del sistema de instalación para el capazo (0 y 0+)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ La silla tiene asa o mango en vertical a la	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ La silla dispone de correas (0, 0+ y I)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ La silla somete a fuerzas excesivas a las partes vulnerables del niño (abdomen, antepierna, etc)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ La silla evita la tendencia a provocar submarinismo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ El cinturón va debajo de los cuernos de anclaje (II y III)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
→ Las correas de la silla están en "Y" (0, 0+ y I)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

S = sí N= no NS= no sabe NR= no recogido



Sistemas de Retención Infantil 2012



Información sobre el vehículo:

Tipo de vehículo _____ Fabricante _____

Modelo _____ Año de matriculación _____

Características técnicas del vehículo

- a) El vehículo dispone de sillitas integradas en el vehículo Sí(1) No(0)
- b) El airbag del pasajero está conectado Sí(1) No(0)

Información sobre el conductor:

Edad en años Sexo: H/M Hombre(1)
 Mujer(2)

Situación laboral:

- Ocupado(1) Parado(2) Estudiante(3)
 Jubilado(4) Inactivo (no buscando empleo) (5)

Ocupación en su puesto de trabajo actual o último _____

Nivel más alto de estudios completado:

- Primarios (1) Secundarios(2) Bachiller(3) Sin Estudios (0)
 Diplomaturas(4) Licenciaturas o grados(5) Doctorado(6)

Localidad de residencia _____

Tipo de licencia de conducir

- De coche (categoría B)(1) De moto (categoría A)(2)
 De ciclomotor (licencia de conducción)(3) Otro permiso (categorías C, D, BTP, ...)(4)

Tiempo conduciendo con su licencia actual

- Menos de 2 años(1) Entre 2 y 7 años(2) Más de 8 años(3)

Número de multas en los últimos doce meses.

- Ninguna(0) Una(1) Dos(2)
 Tres(3) Más de tres(4)

Número de accidentes y/o cuasi-accidentes en los últimos doce meses.

- Ninguno(0) Uno(1) Dos(2)
 Tres(3) Más de tres(4)

Conocimientos del conductor sobre la regulación vigente

¿Cuándo es legal que el niño/a viaje sólo utilizando el cinturón de seguridad? _____

¿Cuál es la edad mínima en la que un niño/a puede viajar en el asiento delantero del coche?

¿Cuándo se recomienda que el niño pueda viajar en el sentido de la marcha en lugar de hacerlo en sentido opuesto? _____

¿Lleva su coche el sistema ISOFIX? Sí(1) No(0)

Datos para posterior contacto:

Nombre _____

Número de teléfono _____ Correo electrónico: _____

ANEXO III. Modelo de acreditación



Estimados/as Sres./ Sras.

El Grupo de Investigación de la Universidad de Granada “Elaboración y Validación de Cuestionarios” está realizando un proyecto de investigación sobre el uso de los Sistemas de Retención Infantil. El proyecto está financiado por la Dirección General de Tráfico (ver documento adjunto). El proyecto pretende contribuir a mejorar la seguridad vial infantil.

D^a. () DNI: ()

Es un/a alumno/a colaborador/a del proyecto de investigación. Está formado/a para realizar las tareas planificadas en esta fase de la investigación, informar a los posibles conductores de menores sobre los objetivos y contenido del proyecto, recabar la información requerida y solicitar información que permita contactar con los participantes para futuras fases de la investigación.

No dude en contactar con el responsable del estudio para cualquier duda, comentario o sugerencia que crea puede beneficiar la realización del proyecto.

Director del proyecto: Dr. José Luis Padilla. Teléfono: 958246269.

Responsable técnico: Dr. Miguel Castillo. Teléfono: 636871598

Granada, 6 de Noviembre de 2012

Fd.: José Luis Padilla
Dept. Metodología de las Ciencias del Comportamiento
Universidad de Granada
18071 Granada (España)

ANEXO IV: Guion de observación

ESTUDIO PROYECTO SRI

PROTOCOLO DE APLICACIÓN DE LA HOJA DE OBSERVACIÓN

- El objetivo de la aplicación es obtener datos sobre el uso de los Sistemas de Retención Infantil. Junto con la hoja de observación se administran una serie de preguntas sobre el perfil del conductor y/o sobre los SRI. También se persigue obtener información del conductor/a que permita contactar con él/ella para futuras fases del estudio.
- La hoja de observación está entre los documentos que ha recibido y se utiliza tras contactar, saludar y pedir autorización al conductor/a de los menores afectados por el reglamento R44.
- Las preguntas sobre el perfil del conductor y/o demográficas se administran siempre en último lugar.
- Las funciones principales del técnico-observador son:
 - Contactar a los/as conductores/as.
 - Identificarse como miembros del equipo de investigación de la UGR.
 - Informar de los objetivos del estudio.
 - Realizar la observación.
 - Administrar las preguntas sobre el perfil del conductor/a y las preguntas demográficas.
 - Resolver posibles dudas y problemas que puedan ocurrir durante la administración.
 - Agradecer la participación, entregar el regalo de agradecimiento, solicitar información de contacto para las siguientes fases del estudio y dar información para resolver posibles dudas en caso de que sea necesario.
- Este documento incluye el guión para contactar con los posibles participantes, y soluciones a problemas que puedan ocurrir durante la recogida de información.
- También pueden contactar con las personas responsables de la administración ante cualquier incidencia:
 - Miguel Castillo (Teléfono: 958249728; e-mail: miguelcastillo@ugr.es)
 - Isabel Benítez (Teléfono: 958249728 ; e-mail: ibenitez@ugr.es)
 - Beatriz Estevez (Teléfono: 958249728; e-mail: bealaduendee@hotmail.com)
 - José Luis Padilla (Teléfono: 958246269; e-mail: jpadilla@ugr.es)

Contactación y selección de conductores

Debe dirigir la contactación a conductores de menores afectados por el reglamento R44. Los conductores deben tener tiempo suficiente para permitir la observación y responder a algunas preguntas (entre 3 y 5min). La situación ideal es que el conductor no esté presionado por la falta de tiempo, el lugar de aparcamiento o la situación del tráfico.

Si la persona está acompañada o en grupo, debe dirigirse al conductor o conductora intentando generar una situación de tranquilidad y confidencialidad.

Se debe observar por igual a hombres y mujeres, así como a personas jóvenes, de mediana edad y mayores. No existen cuotas estrictas a cumplir, pero se comprobará regularmente que ninguno de estos grupos esté siendo excluido sistemáticamente o esté sobre-representado.

Para realizar la contactación, puede seguir el siguiente guión:

- *"¡Buenos días! [SUSTITUIR POR EL SALUDO APROPIADO] Mi nombre es... [DECIR EL NOMBRE Y PRIMER APELLIDO]... soy investigador/a de la Universidad de Granada [NO OLVIDE LLEVAR VISIBLE LA ETIQUETA CON SU NOMBRE Y LA CREDENCIAL POR SI ES REQUERIDA], y estoy recogiendo información para un estudio sobre seguridad en la conducción, financiado por la Dirección General de Tráfico. La investigación es muy importante para mejorar la seguridad en el tráfico de los menores. Me gustaría que respondiera a unas pocas preguntas. Sólo le llevará un par de minutos. Por su colaboración, le daré además un pequeño detalle de la Universidad de Granada y una piruleta para el niño/a" [DEJAR PASAR UN PAR DE SEGUNDO PARA QUE LA PERSONA MUESTRE SU VOLUNTAD DE PARTICIPAR, NO ESPERAR DEMASIADO A QUE CONTESTE, TOMAR LA INICIATIVA].*
- *"Necesito hacerle unas preguntas y observar algunas características del coche y del sistema que utiliza para llevar a los/las niños/as:*
 - *¿Cuántos menores lleva en este momento en el coche?... Me permite ver en qué lugar va/n el/los menor/es...*

[A PARTIR DE AQUÍ TOMAR LA INICIATIVA, OBSERVAR A TRAVÉS DE LA VENTANILLA O LA PUERTA SI ESTÁ ABIERTA O SE LA ABREN. NO TENGA UN ACTITUD "POLICIAL". ESTÉ RELAJADO Y COMENTÉ LAS CUESTIONES QUE ESTÁ OBSERVANDO SIN VALORARLAS PARA GENERAR UN CLIMA DE COLABORACIÓN]

- [TAMBIÉN PUEDE UTILIZAR LA SIGUIENTE INTRODUCCIÓN] *"Ahora, permítame, por favor, observar algunas características del coche y de la/las sillas en las que lleva a los/as niños/as. No necesito entrar en el coche. Si tengo alguna duda, se la preguntaré. Como ya le he dicho, toda la información es confidencial. No registraré ni le preguntaré ningún dato que permita identificarle. También le haré después algunas preguntas".*
- [EN LA HOJA DE OBSERVACIÓN ENCONTRARÁ LOS ENUNCIADOS DE LAS VARIABLES QUE DEBE OBSERVAR Y TAMBIÉN ALGUNAS PREGUNTAS QUE DEBE HACER AL CONDUCTOR/A DEL MENOR O MENORES. HAGA LAS PREGUNTAS DE FORMA CLARA Y EN UN TONO CORDIAL. HAY ALGUNAS PREGUNTAS ABIERTAS EN LAS QUE TENDRÁ QUE ESCRIBIR LAS RESPUESTAS Y OTRAS CERRADAS EN LAS QUE DEBERÁ MARCAR LA OPCIÓN QUE MEJOR REFLEJA LA RESPUESTA DE LA PERSONA. PIDA ACLARACIONES SI NO ENTIENDE LA RESPUESTA O TIENE DUDAS]
- [UNA VEZ HAYA TERMINADO DE REGISTRAR LA INFORMACIÓN, DE LA SIGUIENTE INFORMACIÓN] *"Muchas gracias por su participación. Aquí tiene el pequeño detalle de la Universidad de Granada. Seguro que sus respuestas son importantes para la investigación y para mejorar la seguridad en el tráfico de los menores. La investigación tiene una segunda fase en la que se le invita a participar en una entrevista o una discusión en grupo. La participación será remunerada con 25 Euros. Necesitaría que me diera su nombre y un número de teléfono para poder llamarle en su caso". [REGISTRAR EL NOMBRE Y EL NÚMERO DE TELÉFONO DE CONTACTO]*

RESPUESTAS A POSIBLES PREGUNTAS

- ¿Es una investigación oficial? *Es una investigación científica de la Universidad de Granada patrocinada por la Dirección General de Tráfico.*
- ¿Tiene permiso para recoger datos? *Tengo permiso oficial del [SUSTITUIR POR EL NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN DONDE SE ESTÉ], para realizar las preguntas y recoger la información. No se registrará ninguna información si Ud. no quiere participar.*
- ¿Es obligatorio responder? *No, pero su participación es importante para la investigación y la información que nos dé para mejorar la seguridad en el tráfico de los menores.*
- ¿Quién o quiénes tendrán acceso a mis datos y/o respuestas? *Sus respuestas son totalmente confidenciales. Nadie salvo los investigadores analizarán sus respuestas.*
- ¿Quién o quienes son los responsables? *Puede hacerme a mí cualquier pregunta que tenga. Además, si quiere puede darle los nombres del director del estudio y de los coordinadores de la recogida de información.*

ANEXO V: Guion para la selección de los participantes en las entrevistas

PROYECTO SRI

Entrevistas: Indicaciones para el reclutamiento

- La información general que se debe dar a los posibles participantes es que se trata de una entrevista para conocer su opinión sobre el transporte de menores en vehículos.
- Puede orientar la conversación telefónica a partir del siguiente guion:
 - [SALUDO] Llamo desde la Universidad de Granada. Mi nombre es... [NOMBRE Y APELLIDO]. ¿Hablo con [NOMBRE Y APELLIDO DE LA PERSONA OBJETIVO]?
 - [SI NO SE ENCUENTRA EN EL DOMICILIO O NO PUEDE HABLAR EN ESE MOMENTO]. Por favor, ¿Cuándo podría hablar con [ÉL/ELLA/ O CON USTED]?
 - [SI ES LA PERSONA OBJETIVO] Le llamo por que Ud. participó hace poco tiempo en un estudio sobre el transporte de menores y el uso de los sistemas de retención infantil, ¿recuerda?
 - Los técnicos que realizaron la observación le informaron de que el estudio tenía dos fases. Ahora le estoy llamando para invitarle a participar en la segunda fase. Si decide participar, recibirá 25 euros.
 - La segunda fase consiste en hacerle una entrevista para conocer su opinión sobre los sistemas de retención infantil y el transporte de menores en vehículos.
 - La entrevista dura entre 40 y 45 minutos. Igual que con la observación, toda la información que nos de será confidencial y sólo será utilizada para los objetivos de la investigación.
 - Para que podamos analizar su opinión, la entrevista será grabada.
 - ¿Le interesa participar?
 - [SI LA RESPUESTA ES SI] Voy a decirle los días que están programados para las entrevistas e intentamos acordar una cita cuando mejor le venga.
 - [UNA VEZ ACORDADA LA CITA] Por favor, anote el día y la hora para que no se le olvide. Es muy importante hacer la entrevista el día y hora que hemos acordado. Las entrevistas se hacen en la Facultad de Psicología. El punto de encuentro es la puerta de la entrada principal a la facultad. Un miembro del equipo estará esperándole.
 - [SI NO LE INTERESA PARTICIPAR] Nos gustaría conocer el motivo por el que no le interesa para mejorar la investigación... [CODIFICAR SI ES POR: a) NO DISPONIBILIDAD; b) FALTA DE INTERÉS EN EL TEMA; c) DESCONFIANZA EN EL USO DE LA INFORMACIÓN; o d) EXCASA RECOMPENSA.
- Para cualquier duda o pregunta sobre el estudio, puede remitir a la persona a los responsable del trabajo de campo o de la investigación:

Miguel Castillo Díaz
Teléfono:

ANEXO VI: Protocolo de entrevista cognitiva

PROTOCOLO ENTREVISTAS (SRI 2012)

Código de entrevista:

(Debe completarlo el entrevistador antes de la llegada del entrevistado con la información obtenida durante el reclutamiento)

			Sexo (H ó M)	Grupo conductor (NU; MU; BU)
Fecha: dd/mm/aa	Entrevistador/a	Entrevistado/a ¹		

¹Códigos: Escribir el código del/la entrevistado/a en la base de datos

A) Datos del encuestado

"Para empezar, necesitamos algunos datos personales para comprobar la información que nos dio durante la observación y que nos ayudarán a interpretar sus respuestas".

(A partir de aquí, el entrevistador debe preguntar al encuestado)

P.1 ¿Cuántos años cumplió en su último cumpleaños? _____

P.2 ¿Cuál es su país de nacimiento? País de nacimiento: _____

P.3 ¿Cuál es el su estado civil actual?

- 1. Soltero/a
- 2. Casado/a
- 3. Separado/a
- 4. Viudo/a
- 5. Pareja

B) Vehículo que conduce cuando transporta menores

Entrevistador/ a: Léale al informante: "A continuación, le voy a realizar una serie de preguntas sobre el vehículo o vehículos que utiliza Ud. o algún miembro de su familia para transportar al menor o menores".

Entrevistador/ a: Léale al informante: "Durante la observación, Ud. conducía un [MENCIONAR EL FABRICANTE Y MODELO] _____, y los menores que llevaba eran [NOMBRAR LA RELACIÓN DE LOS MENORES]"

P.4. ¿Es este el vehículo que Ud. utiliza habitualmente cuando lleva al menor o menores?

- 1. SI -> Pasar a pregunta 5
- 2. NO -> Pasar a pregunta 4.1

P.4.1 [SI RESPONDE "NO"], ¿Dispone Ud. de algún otro vehículo para llevar al menor o menores?

- 1. SI
- 2. NO -> Pasar a pregunta 6

P.4.2 ¿Qué modelo es ese otro vehículo en el que lleva al menor o menores?

Modelo del vehículo _____

P.4.3 ¿Y el fabricante? _____

P.5 ¿Cuántos años tiene el vehículo en el que habitualmente conduce al menor o menores?

Años del vehículo _____
 No sabe

C) Exposición al riesgo

Entrevistador/ a: Léale al informante: "Ahora, voy a hacerle algunas preguntas sobre los usos que hace de ese vehículo con los menores".

P.6 Cuando Ud. transporta al menor o menores, ¿en qué tipo de vía conduce habitualmente?

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| 1. Autovía / autopista | <input type="checkbox"/> |
| 2. Carretera nacional | <input type="checkbox"/> |
| 3. Carretera secundaria | <input type="checkbox"/> |
| 4. Zona urbana | <input type="checkbox"/> |

P.7 ¿A dónde o para qué lleva al menor o menores cuando Ud. conduce?

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| 1. Colegio | <input type="checkbox"/> |
| 2. Actividad extra-escolar | <input type="checkbox"/> |
| 3. Ocio | <input type="checkbox"/> |
| 4. Otras _____ | |

Indagación P. 7. 1 Cuénteme más, por favor, sobre el tipo de actividades para las que habitualmente conduce llevando al menor (hijo/a, sobrino/a, etc., o un menor conocido)...

⇒ ESPECÍFICAS

P. 7. 2 ¿Con qué frecuencia conduce al menor o menores para esas actividades?

P.8 Además de Ud. ¿alguien más lleva a su hijo/a (o sobrino/a, nieto/a) en ese vehículo?

- | | |
|---------------|--------------------------|
| 1. Esposo/a | <input type="checkbox"/> |
| 2. Pareja | <input type="checkbox"/> |
| 3. Familiar | <input type="checkbox"/> |
| 4. Vecino/a | <input type="checkbox"/> |
| 5. Conocido/a | <input type="checkbox"/> |

Indagación P. 8 1 Hábleme también algo más sobre como se organizan entre Ud. y las otras personas que transportan al menor o menores

⇒ ESPECÍFICAS

P. 8. 2 ¿Con qué frecuencia conduce al menor o menores esa persona o personas?

Entrevistador/ a: Léale al informante: "Ahora, voy a hacerle algunas preguntas sobre los kilómetros que conduce con los menores y en que periodos o fechas".

P. ¿Cuántos kilómetros conduce aproximadamente llevando al menor o menores ...

- | | |
|---|-------|
| P.9.a ... de Lunes a Viernes en una semana normal? | _____ |
| P.9.b ... durante los fines de semana (Sábados y Domingos)? | _____ |
| P.9.c ... durante una semana estando de vacaciones? | _____ |

P.9.d ... ¿Cuántas semanas de vacaciones tiene al año (incluyendo Semana Santa, Navidad, verano y puentes? _____

Indagación P.9.1 ¿Cómo ha contestado a esta pregunta? Hábleme de que ha tenido en cuenta para responder cuantos kilómetros conduce aproximadamente llevando al menor o menores...

D) Conductas en relación con los SRI

Entrevistador/ a: Léale al informante: "A continuación, le voy a realizar una serie de preguntas sobre el uso que hace habitualmente de los sistemas de retención infantil que lleva en el vehículo".

Entrevistador/ a: Léale al informante: "Durante la observación, Ud. transportaba [MENCIONAR EL NÚMERO DE MENORES QUE APARECE EN LA HOJA] _____, y los menores que llevaba eran [NOMBRAR LA RELACIÓN DE LOS MENORES]"

P.10 Además del día de la observación, ¿Es lo habitual que Ud. transporte a esos menores en el vehículo?

1. SI
2. NO

Indagación P.10.1 Ud. ha contestado que [LEER LA RESPUESTA DEL ENTREVISTADO] cuénteme más sobre las situaciones, frecuencia, objetivo... para el que Ud. transporta habitualmente a los menores...

P.11 ¿Con qué frecuencia comprueba que la silla del menor o menores que conduce está bien anclada al vehículo?

1. Casi nunca
2. De vez en cuando
3. Periódicamente
4. Casi siempre...

P.12 ¿Y que el menor o menores están bien sujetos a la silla?

1. Casi nunca
2. De vez en cuando
3. Periódicamente
4. Casi siempre...

Indagación P.12.1 Por favor, hábleme más de qué hace habitualmente, en qué circunstancias o viajes comprueba como van los menores en el vehículo...

Entrevistador/ a: Léale al informante: "Hablando de los sistemas de retención infantil que lleva en el vehículo en el que transporta al menor o menores, me gustaría ahora hacerle unas preguntas sobre cómo los compró, como se informó sobre ellos, etc."

P.13 ¿Cómo obtuvo el sistema o sistemas de retención infantil que lleva en el vehículo?

1. Compra
2. Regalo de un familiar o conocido
3. Era parte del equipamiento del vehículo

4. Otros...

P.14 ¿Cuál fue la fuente principal de información que utilizó para conocer el sistema o sistemas que lleva en el vehículo?

1. Revistas especializadas
2. Vendedor en tienda o centro comercial
3. Familiar
4. Amigo o conocido
5. Internet
6. Otros _____

Indagación P.14.1 Por favor, cuénteme algo más sobre como obtuvo el sistema o sistemas de retención infantil que habitualmente utiliza para transportar los menores, como se informó sobre ellos, etc.

P.15 ¿Ha ido adaptando el sistema de retención infantil a medida que la altura o el peso del menor cambiaba?

1. SI
2. NO -> Pasar a P. 17

P.16 ¿Qué ha ido haciendo para adaptar el sistema de retención infantil a medida que la altura o el peso del menor cambiaba?

1. Comprar un nuevo SRI
2. Obtener uno nuevo de un familiar, amigo o conocido
3. Utilizar las adaptaciones del SRI
4. Mantener el SRI como se instaló la primera vez
5. Dejar de utilizarlo

P.17 ¿Con qué frecuencia comprueba el estado de conservación del sistema de retención infantil que utiliza para transportar al menor o menores?

1. Casi nunca
2. De vez en cuando
3. Periódicamente
4. Casi siempre...

Indagación P.17.1 Por favor, hábleme algo más de que hace para mantener y conservar en buen estado el sistema o sistemas de retención infantil que habitualmente utiliza para transportar los menores, cómo se informó sobre ellos, etc.

Entrevistador/ a: Léale al informante: "También me gustaría preguntarle si últimamente ha tenido algún tipo de incidente cuando conducía transportando a menores. Voy a hacerle alguna pregunta sobre esto."

P.18 Un "cuasi-accidente" es un incidente en el tráfico que hubiera terminado en accidente, si no fuera porque Vd. u otra persona realizó una maniobra para evitarlo. En los últimos 12 meses, ¿cuántos cuasi-accidentes ha tenido mientras transportaba al menor o menores?

Escriba el número _____

P.19 Y en esos últimos 12 meses, ¿ha tenido algún accidente como conductor mientras transportaba al menor o menores?

1. SI
2. NO -> Y en P.18 es igual a 0, ir a P.20

Indagación P.19.1-2 Por favor, hábleme más de lo que ocurrió, como ocurrió...

E) Actitudes SRI

Entrevistador/ a: Léale al informante: "A continuación, le voy a realizar una serie de preguntas para conocer su opinión sobre algunos aspectos generales del tráfico y la conducción".

P.20 ¿En qué medida está Ud. preocupado por los siguientes temas que voy a decirle? Para cada uno dígame, por favor, si está "Muy preocupado", "Bastante", "Poco", o "Nada" (ATENCIÓN: LEER LAS ALTERNATIVAS AL MENOS EN LOS TRES PRIMEROS ITEMS)

	Muy preocupado	Bastante	Poco	Nada	NS / NC
1. Los atascos de tráfico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Problemas de aparcamiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Gasto en combustible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. La seguridad de los menores en el coche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Uso de los sistemas de retención infantil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Estado de conservación de los sistemas de retención infantil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Indagación P.20.1 Ud. ha contestado que el "Uso de los sistemas de retención infantil le preocupa [LEER LA RESPUESTA DEL ENTREVISTADO], y que "La seguridad de los menores en el coche [LEER LA RESPUESTA DEL ENTREVISTADO], explíqueme por favor qué ha pensado para dar estas dos respuestas...

P.21 ¿En qué medida está Ud. de acuerdo con que los poderes públicos (el gobierno, las comunidades autónomas, etc.), se esfuercen más en los siguientes aspectos del tráfico? Para cada uno dígame, por favor, si está "Muy de acuerdo", "Bastante", "Poco", o "Nada de acuerdo" (ATENCIÓN LEER LAS ALTERNATIVAS AL MENOS EN LOS TRES PRIMEROS ITEMS)

	Muy de acuerdo	Bastante	Poco	Nada de acuerdo	NS / NC
1. La formación de los conductores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Controlar más la aplicación de las normas sobre los SRI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Formar a los conductores en la seguridad de los menores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Entrenar a los conductores en el uso de los SRI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Indagación P.21.1 Ud. ha contestado que está [LEER LA RESPUESTA DEL ENTREVISTADO] con "Controlar más la aplicación de las normas sobre los SRI", y que está [LEER LA RESPUESTA DEL ENTREVISTADO] con "Entrenar a los conductores en el uso de los SRI", hábleme más de como ha dado estas respuestas...

F) Conocimientos SRI

Entrevistador/ a: Léale al informante: "Ahora me gustaría hacerle algunas preguntas sobre su conocimiento acerca de los aspectos legales recogidos en el código de la circulación sobre el transporte de menores".

P.22 ¿A partir de que edad cree que puede viajar el menor en el asiento delantero del vehículo?

Edad en años_____

P.23 ¿Qué otra característica del menor cree que puede hacer que viaje en el asiento delantero del vehículo?

1. Altura superior 1,35m
2. Altura
3. Peso
4. Otra_____

P.24 En el caso de que el sistema de retención infantil vaya en el asiento delantero, ¿qué requisitos cree que se deben cumplir?

1. Ir en sentido contrario y Airbag desactivado
2. Ir en sentido contrario
3. Airbag desactivado
4. Otra_____

P.25 ¿Hasta qué altura cree que es obligatorio el uso del sistema de retención infantil en los asientos traseros?

Altura_____

P.26 ¿A partir de qué altura cree que el menor puede viajar sólo con el cinturón de seguridad?

Altura_____

G) Actitudes y conductas de riesgo

Entrevistador/ a: Léale al informante: "Ya casi para terminar, me gustaría conocer la opinión y como se ve Ud. así mismo como conductor...".

P.27 Comparándose con otros conductores, diría que Ud. conduce generalmente...

(Atención: Leer las alternativas de respuesta)

1. Mucho más deprisa que la media	<input type="checkbox"/>
2. Un poco más deprisa que la media	<input type="checkbox"/>
3. Igual que la media	<input type="checkbox"/>
4. Un poco más despacio que la media	<input type="checkbox"/>
5. Mucho más despacio que la media	<input type="checkbox"/>

P.28 Y pensando en su forma de conducir, diría que Ud. que generalmente su forma de conducir es ...

(Atención: Leer las alternativas de respuesta)

1. Mucho más arriesgada que la media	<input type="checkbox"/>
2. Un poco más arriesgada que la media	<input type="checkbox"/>
3. Igual de arriesgada que la media	<input type="checkbox"/>
4. Un poco menos arriesgada que la media	<input type="checkbox"/>
5. Mucho menos arriesgada que la media	<input type="checkbox"/>

Indagación P.28.1 Por favor, hábleme más sobre su forma de conducir y como cree que es en comparación con la de otros conductores....

⇒ ESPECÍFICAS

P. 28. 2 ¿... y cambia su forma de conducir cuando lleva al menor o menores? Hábleme más sobre ello

P.29 Con respecto al uso de los sistemas de retención infantil, dígame para cada una de las frases que voy a leerle en que grado está "Muy de acuerdo", "Bastante de acuerdo", "Poco", o "Nada de acuerdo". (ATENCIÓN: LEER LAS ALTERNATIVAS DE RESPUESTA AL MENOS EN LOS TRES PRIMEROS ITEMS)

	Muy de acuerdo	Bastante	Poco	Nada de acuerdo	NS / NC
1.Los SRI son innecesarios si se conduce con prudencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.Los SRI hacen que los menores vayan incómodos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.Los SRI reducen el riesgo de heridas graves a los menores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.Los SRI son fáciles de manejar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.Los SRI son innecesarios en trayectos cortos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Indagación P.29.6 Por favor, hábleme en general de su opinión sobre los sistemas de retención infantil, qué problemas tiene o les ve, qué dificultades o incomodidades encuentra a la hora de utilizarlos,...

MARCO DE REFERENCIA Y ROL

Por último, hay algunas cuestiones sobre el modo de hacer estas preguntas...

- **¿Qué le han parecido, en general, las preguntas?**
- **¿Para qué cree que se realiza el estudio? ¿Cuál piensa que es su objetivo?**
- **¿Creéis que las personas darán respuestas sinceras a preguntas como las del cuestionario?**
- **Alguna otra idea o cuestión que pudiera ayudar para realizar las preguntas en la encuesta...**

El/la entrevistador/a despide de los participantes...

¡¡GRACIAS POR VUESTRA COLABORACION!!

UNO DE MIS COMPAÑEROS LE DARA UNA GRATIFICACION POR SU PARTICIPACION EN EL ESTUDIO

Después, cuando hayan salido, recoge los cuestionarios anotando el nombre de la persona en una esquina...

ANEXO VII: Guion para la selección de los participantes en los grupos focales

Grupos focales: Indicaciones para el reclutamiento

- La información general que se debe dar a los posibles participantes es que se trata de una sesión de grupo para conocer su opinión y hablar sobre el transporte de menores en vehículos.
- Puede orientar la conversación telefónica a partir del siguiente guion:
 - [SALUDO] Llamo desde la Universidad de Granada. Mi nombre es... [NOMBRE Y APELLIDO]. ¿Hablo con [NOMBRE Y APELLIDO DE LA PERSONA OBJETIVO]?
 - [SI NO SE ENCUENTRA EN EL DOMICILIO O NO PUEDE HABLAR EN ESE MOMENTO]. Por favor, ¿Cuándo podría hablar con [ÉL/ELLA/ O CON USTED]?
 - [SI ES LA PERSONA OBJETIVO] Le llamo por que Ud. participó hace poco tiempo en un estudio sobre el transporte de menores y el uso de los sistemas de retención infantil, ¿recuerda?
 - Los técnicos que realizaron la observación le informaron de que el estudio tenía dos fases. Ahora le estoy llamando para invitarle a participar en la segunda fase. Si decide participar, recibirá 25 euros.
 - La segunda fase consiste en una reunión de grupo con personas como Ud. para conocer su opinión y hablar sobre los sistemas de retención infantil y el transporte de menores en vehículos.
 - La reunión dura entre 40 y 45 minutos. Igual que con la observación, toda la información que nos de será confidencial y sólo será utilizada para los objetivos de la investigación.
 - Para que podamos analizar su opinión, la reunión será grabada.
 - ¿Le interesa participar?
 - [SI LA RESPUESTA ES SI] Voy a decirle el día que está programada la reunión.
 - [UNA VEZ ACORDADA LA CITA] Por favor, anote el día y la hora para que no se le olvide. Es muy importante que asista a la reunión el día y hora que hemos acordado. La reunión se hará en la Facultad de Psicología. El punto de encuentro es la puerta de la entrada principal a la facultad. Un miembro del equipo estará esperándole.
 - [SI NO LE INTERESA PARTICIPAR] Nos gustaría conocer el motivo por el que no le interesa para mejorar la investigación... [CODIFICAR SI ES POR: a) NO DISPONIBILIDAD; b) FALTA DE INTERÉS EN EL TEMA; c) DESCONFIANZA EN EL USO DE LA INFORMACIÓN; o d) EXCASA RECOMPENSA.
- Para cualquier duda o pregunta sobre el estudio, puede remitir a la persona a los responsable del trabajo de campo o de la investigación:

Miguel Castillo Díaz
Teléfono:

ANEXO VIII: Protocolo de moderación de los grupos focales

SRI 2012

PROTOCOLO DEL GRUPO DE DISCUSION

- A continuación, encontrará la información que debe dar a los participantes junto con el guión para la moderación del grupo.
- La información para dar a los participantes aparece en *cursiva* y las preguntas o argumentos con los que debe introducir el objeto de la discusión con un tipo normal en **negrita**. Debajo de las preguntas en negrita hay otras preguntas para profundizar en la discusión de las cuestiones presentadas en **negrita**. El resto son aclaraciones para el moderador.
- De la información e introduzca los asuntos a discutir tal y como aparecen en el protocolo.

A) Administración del cuestionario

Tras la presentación inicial y después de que ocupen las posiciones adecuadas en la sala¹, proporcione a los participantes la siguiente información:

- *"Como os comentaron al contactar con vosotros, la Dirección General de Tráfico está realizando un estudio para conocer las opiniones de los conductores que transportan menores sobre los sistemas de retención infantil: capazos, sillitas, cinturones de seguridad, etc. La Universidad de Granada está realizando dos partes del estudio: la observación en la que Ud. participó y las sesiones de grupo.*
- *"El objetivo de la reunión que vamos a realizar con vosotros es conocer vuestras opiniones acerca del transporte de menores y los sistemas de retención infantil".*
- *"Vuestra participación tiene dos partes. En la primera, responderéis a un cuestionario. Yo os daré un ejemplar del cuestionario al que debéis responder cada uno pensando en sus propias opiniones, situación, etc. Después, en la segunda parte, discutiremos en grupo sobre el transporte de menores y los sistemas de retención infantil."*
- *"Durante la discusión, puedo pedirlos que hablemos sobre las respuestas que habéis dado a las preguntas del cuestionario, o que hablemos más acerca de una situación concreta o las razones por las que habéis respondido de una manera determinada."*
- *"Toda la información que nos proporcionéis es muy importante para nosotros. Por tanto, decidme con toda libertad todo lo que penséis sobre los asuntos que vayamos comentando."*

¹ Procure sentarse de forma que el sistema de grabación recoja de la forma más completa posible las caras y el cuerpo de los participantes. Haga un dibujo esquemático de la mesa y anote los nombres de los participantes.

- *"Para no perder nada de vuestras respuestas y comentarios, la sesión va a ser grabada".*
- *"Vuestras respuestas son confidenciales y sólo se utilizarán para cumplir los objetivos del estudio."*
- *"¿Tenéis alguna duda?... Pues vamos a empezar. Por favor, prestadme mucha atención porque yo os diré diciendo qué debéis hacer en cada momento."*

El moderador reparte los cuestionarios y los bolígrafos que se utilizarán para responder. Una vez que todos los participantes tengan su ejemplar:

- *Bien, ahora vamos a responder al cuestionario. No es necesario que me preguntéis si tenéis alguna duda. Después podremos aclarar y comentar todas las cuestiones.*
- *Cuando hayáis terminado con la última pregunta, dejáis el bolígrafo o el lápiz encima de la mesa para que yo sepa que habéis finalizado.*

Una vez hayan terminado de responder al cuestionario, el/la moderadora informa a los participantes:

- *Bien, ahora vamos a hablar y comentar diferentes aspectos relacionados con el transporte de menores y los sistemas de retención infantil. Antes, me gustaría que os presentaseis, basta con que digáis vuestro nombre. Empezamos por ti... (señalando al primer participante a su derecha)...*

B) Inicio de la discusión

Al presentaros la sesión os dije que la Dirección General de Tráfico está realizando este estudio para conocer las opiniones de los conductores que transportan menores sobre los sistemas de retención infantil: capazos, sillitas, cinturones de seguridad, etc. La Universidad de Granada está realizando dos fases del estudio: la observación en que participasteis y las reuniones de grupo.

Introducción: "... Vamos a empezar hablando del vehículo con el que habitualmente transportáis al menor o menores..."

• GENERAL

P. 1. 1 ¿Utilizáis habitualmente el mismo vehículo del día de la observación?

⇒ ESPECÍFICAS

P. 1. 2 ¿Tenéis algún otro vehículo en el que transportéis a los menores? ¿En qué circunstancias o condiciones utilizáis uno u otro?

DISCUSIÓN ("EXPOSICIÓN AL RIESGO")

Me gustaría ahora que habláramos sobre los usos del vehículo o vehículos en los que transportáis a los menores...

- **Podemos empezar comentando para qué lleváis habitualmente vosotros a los menores en el vehículo: actividades, objetivos, etc.**

- Preguntas para profundizar: ¿Os repartís con alguien la tarea de llevar a los menores? ¿Cuál es el trayecto o tipo de viaje en el que conducís vosotros llevando a los menores? ¿En qué momento o circunstancia sois vosotros los que conducís llevando al menor?

DISCUSIÓN (“USO DE LOS SRI”)

Hablemos ahora de como utilizáis los sistemas de retención infantil: cinturones, anclajes, la silla o el capazo, etc.

- **Contadme como comprobáis que la silla o el capazo está bien anclada al coche, qué hacéis, cuando lo hacéis, etc.**

- Preguntas para profundizar:
 - En concreto, ¿en qué momento miráis si la silla o el capazo está bien sujeta al coche? ¿Y que los cinturones que sujetan la silla están bien?
- **Y con el niño o la niña, qué hacéis para ver si está bien sujeto o sujeta a la silla, al capazo, etc.**

- Preguntas para profundizar:
 - Bien, ¿hacéis estas comprobaciones habitualmente? ¿sólo en circunstancias o casos importantes? ¿qué casos?

Hablemos también ahora de como conseguisteis la silla, el capazo, etc.

- **Sabéis que es frecuente que alguien regale la silla, o el capazo, etc. ¿Qué ocurrió en vuestro caso? ¿o la comprasteis vosotros?**

- Preguntas para profundizar:
 - ¿Conocíais las características del sistema, como funcionaba y se instalaba, etc.? ¿Cómo os informasteis sobre la silla, el capazo, etc.?

- **Bueno, y que ha pasado cuando el menor ha ido creciendo... ¿Qué habéis hecho con la silla o el capazo?**

- Preguntas para profundizar:
 - ¿Os sirvió el que veníais utilizando? ¿Habéis podido ir adaptándolo? ¿Cómo?
 - ¿Y en qué estado está o estaba la silla o el capazo cuando habéis tenido que cambiarla?

Para completar este bloque de cuestiones, recordaréis que hay un par de preguntas en el cuestionario sobre incidentes conduciendo mientras llevabais al menor o menores. Si se conduce con frecuencia, no es raro que estas cosas ocurran...

- **Llevando al menor o menores, contadnos situaciones en las que habéis tenido o vivido algún incidente de tráfico llevándolos al colegio, o a las actividades extra-escolares, o estando de vacaciones, etc.**
 - Preguntas para profundizar:
 - ¿Qué pasa o pasó? ¿Os ha ocurrido algo parecido a vosotros? ¿Qué hacéis para evitar este tipo de cosas?

DISCUSIÓN (“IMPORTANCIA DE LOS SRI”)

Continuemos hablando de la seguridad del transporte de menores, pero también de otros aspectos del tráfico y del papel de las administraciones (gobierno, autonomías, etc.). Imagino que todos hemos visto campañas de la DGT sobre distintos asuntos: moderar la velocidad, no beber, conducción relajada...

- **Pensando en todo esto, ¿qué papel creéis que tiene o debe tener la seguridad del transporte de los menores?**
 - Preguntas para profundizar:
 - Cuando pensáis o habláis del tráfico en general, ¿lo hacéis sobre llevar a los menores en coche? ¿sobre qué habláis en concreto en relación con los menores y el coche?
 - De todas las cuestiones relacionadas con el tráfico, ¿qué papel tiene para vosotros el transporte de menores?
- **Y pensando en las administraciones, ¿qué opináis sobre su papel en la seguridad del transporte de menores?**
 - Preguntas para profundizar:
 - ¿Pensáis que deberían ofrecer formación sobre la seguridad de los menores? ¿De qué tipo?
 - ¿Deberían vigilar más como se lleva a los menores en el coche? ¿Sancionar más?

DISCUSIÓN (“FORMA DE CONDUCIR CON MENORES”)

Bueno, todos tenemos una forma y estilos de conducir propios. Me gustaría ahora que habláramos de como conducimos llevando menores, si cambia o no la forma de conducir, se va o no más despacio, se toman o no menos riesgos, etc.

- **¿Cómo conducís vosotros cuando lleváis a menores?**
 - Preguntas para profundizar:
 - ¿Sois más pacientes con lo que ocurre en el tráfico? ¿En qué situaciones cambia vuestra forma de conducir cuando lleváis a menores?

- ¿Y qué pensáis de otros conductores con menores? ¿Creéis que la gente cambia su forma de conducir cuando lleva menores?

DISCUSIÓN (“ACTITUD HACIA LAS SRI”)

Llevamos ya un rato hablando del tráfico, de la seguridad de los menores en los coches... me gustaría ahora conocer y comentar vuestras opiniones sobre los sistemas de retención en sí, es decir, que pensáis del uso de las sillas, los capazos, la instalación en el coche, las reacciones de los menores, etc.

- **Empecemos por qué piensan y como reaccionan los menores cuando deben ir o utilizar un sistema de retención... ¿Cuál es vuestra experiencia con los menores que transportáis habitualmente?**
 - Preguntas para profundizar:
 - ¿Pensáis que les resultan incómodas? ¿Tienen la sensación de ir “atados”? ¿De qué dependen de que se sientan así?
 - ¿Algunas veces los menores se han desenganchado o desajustado las correas?
- **En algunas ocasiones, os ha podido resultar difícil asegurar al menor... o a los menores**
 - Preguntas para profundizar:
 - ¿Cuándo resulta más difícil asegurar al menor o menores? ¿En qué situaciones, por ejemplo, cuando hay prisa o se llega tarde a una cita...?
 - ¿Qué hacéis en los trayectos cortos? O ¿en los viajes rutinarios y habituales?
- **También es probable que haya cosas a la hora de montar la silla, asegurar al menor, etc., que os resulten más difíciles que otros...**
 - Preguntas para profundizar:
 - ¿Qué cosas os resultan más complicadas a la hora de asegurar al menor en el coche? ¿Pensáis que hay algo que algunas veces no hacéis del todo bien? (*Mencionar aquí el error o errores más frecuentes en el grupo*)

Marco de referencia y rol del participantes

Por último, me gustaría conocer vuestras opiniones e ideas sobre algunas cuestiones generales del estudio...

- **¿Os ha sorprendido algo de lo que hemos comentado? ¿Hay algún asunto o cuestión que habéis echado en falta porque creáis que hablaríamos de eso?**

- **¿Cuál creéis que es el objetivo del estudio?**
- **¿Creéis que las personas darán respuestas sinceras en estudios como este?**
- **Alguna otra idea o cuestión que pudiera ayudar para realizar las preguntas en la encuesta...**

El moderador se despide de los participantes y les pide que dejen el cuestionario donde estaban sentados.

¡¡GRACIAS POR VUESTRA COLABORACION!!

UNO DE MIS COMPAÑEROS LE DARA UNA GRATIFICACION POR SU PARTICIPACION EN EL ESTUDIO

Después, cuando hayan salido, recoge los cuestionarios anotando el nombre de la persona en una esquina en función de su posición con respecto al moderador... Es muy importante que identifiquemos a la persona que responde para analizar después las transcripciones.

ANEXO IX: Cuestionario para los participantes en los grupos focales

CUESTIONARIO (SRI 2012)

"Necesitamos primero algunos datos personales para comprobar la información que nos dio durante la observación y que nos ayudarán a interpretar sus respuestas".

P.1 **¿Cuántos años cumplió en su último cumpleaños?** Escriba la edad en años

P.2 **¿Cuál es su país de nacimiento?** País de nacimiento: _____

P.3 **¿Cuál es el su estado civil actual?** (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------|
| 1. Soltero/a | <input type="checkbox"/> |
| 2. Casado/a | <input type="checkbox"/> |
| 3. Separado/a | <input type="checkbox"/> |
| 4. Viudo/a | <input type="checkbox"/> |
| 5. Pareja | <input type="checkbox"/> |
| 6. Otro (Escriba la respuesta)_____ | |

* * * *

"Las primeras preguntas son sobre el vehículo o vehículos que utiliza Ud. o algún miembro de su familia para transportar al menor o menores".

P.4. **El vehículo que conducía el día de la observación, ¿es el vehículo que Ud. utiliza habitualmente cuando lleva al menor o menores?** (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda y siga la indicación "Pasar a pregunta" de la casilla que haya marcado)

- | | |
|-------|--|
| 1. SI | <input type="checkbox"/> -> Pasar a pregunta 5 |
| 2. NO | <input type="checkbox"/> |

P.4.1 **¿Dispone Ud. de algún otro vehículo para llevar al menor o menores?**

- | | |
|-------|--|
| 1. SI | <input type="checkbox"/> |
| 2. NO | <input type="checkbox"/> -> Pasar a pregunta 6 |

P.4.2 **¿Qué modelo es ese otro vehículo en el que lleva al menor o menores?**

Escriba el modelo del vehículo _____

P.4.3 **¿Y el fabricante?** Escriba el fabricante _____

P.5 **¿Cuántos años tiene el vehículo en el que habitualmente conduce al menor o menores?**

Escriba los años del vehículo _____

* * * *

"Ahora encontrará algunas preguntas sobre los usos que hace de ese vehículo con los menores".

P.6 Cuando Ud. transporta al menor o menores, ¿en qué tipo de vía conduce habitualmente? (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| 1. Autovía / autopista | <input type="checkbox"/> |
| 2. Carretera nacional | <input type="checkbox"/> |
| 3. Carretera secundaria | <input type="checkbox"/> |
| 4. Zona urbana | <input type="checkbox"/> |

P.7 ¿A dónde o para qué lleva al menor o menores cuando Ud. conduce? (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------|
| 1. Colegio | <input type="checkbox"/> |
| 2. Actividad extra-escolar | <input type="checkbox"/> |
| 3. Ocio | <input type="checkbox"/> |
| 4. Otros (Escriba la respuesta)_____ | |

P.8 Además de Ud. ¿alguien más lleva a su hijo/a (o sobrino/a, nieto/a) en ese vehículo? (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| 1. Esposo/a | <input type="checkbox"/> |
| 2. Pareja | <input type="checkbox"/> |
| 3. Familiar | <input type="checkbox"/> |
| 4. Vecino/a | <input type="checkbox"/> |
| 5. Conocido/a | <input type="checkbox"/> |
| 6. Solo yo llevo al menor | <input type="checkbox"/> |

"Ahora, nos gustaría tener información sobre los kilómetros que conduce con los menores y en que periodos o fechas".

P. ¿Cuántos kilómetros conduce aproximadamente llevando al menor o menores ...

P.9.a ... **de Lunes a Viernes en una semana normal?** (Escriba los kilómetros)

P.9.b ... **durante los fines de semana (Sábados y Domingos)?**

P.9.c ... **durante una semana estando de vacaciones?**

P.9.d ... **¿Cuántas semanas de vacaciones tiene al año (incluyendo Semana Santa, Navidad, verano y puentes?** (Escriba el número de semanas) _____

* * * *

"A continuación, encontrará una serie de preguntas sobre el uso que hace habitualmente de los sistemas de retención infantil que lleva en el vehículo".

P.10 Además del día de la observación, ¿Es lo habitual que Ud. transporte a esos menores en el vehículo? (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- | | |
|-------|--------------------------|
| 1. SI | <input type="checkbox"/> |
| 2. NO | <input type="checkbox"/> |

P.11 ¿Con qué frecuencia comprueba que la silla del menor o menores que conduce está bien anclada al vehículo? (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- 1. Casi nunca
- 2. De vez en cuando
- 3. Periódicamente
- 4. Casi siempre...

P.12 **¿Y que el menor o menores están bien sujetos a la silla?** (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- 1. Casi nunca
- 2. De vez en cuando
- 3. Periódicamente
- 4. Casi siempre...

"Hablando de los sistemas de retención infantil (cinturones, anclajes, sillas, etc.), que lleva en el vehículo en el que transporta al menor o menores, me gustaría ahora hacerle unas preguntas sobre cómo los compró, como se informó sobre ellos, etc."

P.13 **¿Cómo obtuvo la silla que lleva en el vehículo?** (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- 1. Compra
- 2. Regalo de un familiar o conocido
- 3. Era parte del equipamiento del vehículo
- 4. Otros (Escriba la respuesta)_____

P.14 **¿Cuál fue la fuente principal de información que utilizó para conocer la silla que lleva en el vehículo?** (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- 1. Revistas especializadas
- 2. Vendedor en tienda o centro comercial
- 3. Familiar
- 4. Amigo o conocido
- 5. Internet
- 6. Otros (Escriba la respuesta)_____

P.15 **¿Ha ido adaptando el sistema de retención infantil (silla, capazo, etc.), a medida que la altura o el peso del menor cambiaba?** (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- 1. SI
- 2. NO -> Pasar a P. 17

P.16 **¿Qué ha ido haciendo para adaptar el sistema de retención infantil (silla, capazo, etc.), a medida que la altura o el peso del menor cambiaba?** (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- 1. Comprar un nuevo SRI
- 2. Obtener uno nuevo de un familiar, amigo o conocido
- 3. Utilizar las adaptaciones del SRI
- 4. Mantener el SRI como se instaló la primera vez
- 5. Dejar de utilizarlo
- 6. Otro (Escriba la respuesta)_____

P.17 **¿Con qué frecuencia comprueba el estado de conservación del sistema de retención infantil que utiliza para transportar al menor o menores?** (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- 1. Casi nunca

2. De vez en cuando
3. Periódicamente
4. Casi siempre...

"También nos gustaría conocer si últimamente ha tenido algún tipo de incidente cuando conducía transportando a menores. Voy a hacerle alguna pregunta sobre esto".

P.18 Un "cuasi-accidente" es un incidente en el tráfico que hubiera terminado en accidente, si no fuera porque Vd. u otra persona realizó una maniobra para evitarlo. En los últimos 12 meses, ¿cuántos cuasi-accidentes ha tenido mientras transportaba al menor o menores?

Escriba el número _____

P.19 Y en esos últimos 12 meses, ¿ha tenido algún accidente como conductor mientras transportaba al menor o menores?

1. SI
2. NO

"A continuación, por favor, responda a una serie de preguntas para conocer su opinión sobre algunos aspectos generales del tráfico y la conducción".

P.20 ¿En qué medida está Ud. preocupado por los siguientes temas? Para cada uno, por favor, responda si está "Muy preocupado", "Bastante preocupado", "Poco preocupado", o "Nada preocupado". (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

	Muy preocupado	Bastante preocupado	Poco preocupado	Nada preocupado
1. Los atascos de tráfico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Problemas de aparcamiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Gasto en combustible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. La seguridad de los menores en el coche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Uso de los sistemas de retención infantil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Estado de conservación de los sistemas de retención infantil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

P.21 ¿En qué medida está Ud. de acuerdo con que los poderes públicos (el gobierno, las comunidades autónomas, etc.), SE ESFUERCEN MÁS en los siguientes aspectos del tráfico? Para cada uno, por favor, responda si está "Muy de acuerdo", "Bastante de acuerdo", "Poco de acuerdo", o "Nada de acuerdo". (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

	Muy de acuerdo	Bastante de acuerdo	Poco de acuerdo	Nada de acuerdo
1. La formación de los conductores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Controlar más la aplicación de	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Muy de acuerdo	Bastante de acuerdo	Poco de acuerdo	Nada de acuerdo
las normas sobre los SRI				
3. Formar a los conductores en la seguridad de los menores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Entrenar a los conductores en el uso de los SRI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

"Ahora responda a unas preguntas sobre su conocimiento acerca de los aspectos legales recogidos en el código de la circulación sobre el transporte de menores".

P.22 ¿A partir de que edad cree que puede viajar el menor en el asiento delantero del vehículo?

Edad en años _____

P.23 ¿Qué otra característica del menor además de la edad cree que puede hacer que viaje en el asiento delantero del vehículo? (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

1. Altura
2. Peso
4. Otra (Escriba la respuesta) _____

P.24 En el caso de que el sistema de retención infantil vaya en el asiento delantero, ¿qué requisitos cree que se deben cumplir? (Haga una cruz (X) en la casilla correspondiente. Puede marcar más de una opción)

1. Ir en sentido contrario
2. Airbag desactivado
3. Llevar un sistema de sujeción adicional
4. Otra (Escriba la respuesta) _____

P.25 ¿Hasta qué altura cree que es obligatorio el uso del sistema de retención infantil en los asientos traseros?

Altura _____

P.26 ¿A partir de qué altura cree que el menor puede viajar sólo con el cinturón de seguridad?

Altura _____

"Ya casi para terminar, nos gustaría conocer la opinión y como se ve Ud. así mismo como conductor..."

P.27 Comparándose con otros conductores, diría que Ud. conduce generalmente...

(Escriba una cruz (X) en la casilla que corresponda)

1. Mucho más deprisa que la media
2. Un poco más deprisa que la media
3. Igual que la media
4. Un poco más despacio que la media
5. Mucho más despacio que la media

P.28 Y pensando en su forma de conducir, diría que Ud. que generalmente su forma de conducir es ...(Escriba una cruz (X) en la casilla que corresponda)

- | | |
|--|--------------------------|
| 1. Mucho más arriesgada que la media | <input type="checkbox"/> |
| 2. Un poco más arriesgada que la media | <input type="checkbox"/> |
| 3. Igual de arriesgada que la media | <input type="checkbox"/> |
| 4. Un poco menos arriesgada que la media | <input type="checkbox"/> |
| 5. Mucho menos arriesgada que la media | <input type="checkbox"/> |

P.29 Con respecto al uso de los sistemas de retención infantil, responda, por favor, para cada una de las frases si está "Muy de acuerdo", "Bastante de acuerdo", "Poco de acuerdo", o "Nada de acuerdo". (Haga una cruz (X) en la casilla que corresponda)

	Muy de acuerdo	Bastante de acuerdo	Poco de acuerdo	Nada de acuerdo
1.Los SRI son innecesarios si se conduce con prudencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Los SRI hacen que los menores vayan incómodos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.Los SRI reducen el riesgo de heridas graves a los menores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.Los SRI son fáciles de manejar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.Los SRI son innecesarios en trayectos cortos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(HA TERMINADO. GRACIAS POR SUS RESPUESTAS. ESPERE LAS INSTRUCCIONES DE EL/LA MODERADOR/A)