



**LINEA DIRECTA<sup>®</sup>**



***Los niños, víctimas de los accidentes de tráfico***

***(2000–2004)***

## Sobre Línea Directa Aseguradora

- ❖ **Línea Directa Aseguradora**, compañía líder en la venta directa de seguros de automóvil en España, ha revolucionado el mercado nacional aportando un nuevo modelo de negocio, así como productos y servicios innovadores.
- ❖ Está participada al 50% por **Bankinter** y por el **Royal Bank of Scotland Insurance**.
- ❖ Es la **6ª aseguradora** en el ranking nacional y la **1ª en la venta directa** de seguros de automóvil en España.
- ❖ Cuenta ya con más de **1.250.000 clientes**.
- ❖ Línea Directa es una **compañía socialmente responsable** y está comprometida con la mejora de la seguridad vial en España.
- ❖ Desde sus inicios viene difundiendo estudios sobre los riesgos de la conducción y la necesidad de mantener un **comportamiento seguro y responsable al volante**.
- ❖ Línea Directa se ha adherido recientemente a la **Carta Europea de la Seguridad Vial, una iniciativa de la Comisión Europea**, con la que se pretende disminuir en 25.000 el número de fallecidos en accidentes de tráfico en Europa antes del 2010.

## ÍNDICE

### 1. Introducción

### 2. Metodología

### 3. Accidentalidad Infantil

#### 3.1. Variables temporales

- 3.1.1. Evolución de la accidentalidad infantil
- 3.1.2. Estacionalidad de la accidentalidad infantil
- 3.1.3. Día de la semana
- 3.1.4. Momento del día

#### 3.2. Variables situacionales

- 3.2.1. Comunidades Autónomas
- 3.2.2. Tipo de vía

#### 3.3. Variables ambientales

#### 3.4. Tipos de accidente y causas

#### 3.5. El vehículo

#### 3.6. Las víctimas

- 3.6.1. Los niños como pasajeros
- 3.6.2. Los niños como peatones
- 3.6.3. Los niños como usuarios de bicicletas

#### 3.7. Los conductores

- 3.7.1. Infracciones a la norma

### 4. En resumen

### 5. Recomendaciones

## **1. INTRODUCCIÓN**

Los accidentes de tráfico se encuentran entre las principales causas de mortalidad en el mundo. En toda Europa, la seguridad vial se ha convertido en un asunto de máxima prioridad. Uno de los principales objetivos de la Unión Europea es la reducción de los accidentes mortales. La **Carta Europea de la Seguridad Vial**, de la que es signataria **Línea Directa Aseguradora**, se ha fijado como objetivo **para el 2010 reducir a la mitad el número de víctimas mortales**. Los accidentes de tráfico producen más de 40.000 muertes al año y unos costes equivalentes al 2% del PIB de la Unión Europea.

En España, los accidentes de tráfico son una de las primeras causas de mortalidad en la población, ocupando el **primer lugar entre los más jóvenes**. Cada año, más de 5.700 niños menores de 14 años sufren lesiones o fallecen por accidente de tráfico: 3.300 son pasajeros de turismo, 1.500 son atropellados, otros 245 circulan en bicicleta, 200 viajan en ciclomotores y motocicletas y el resto iba a bordo de furgonetas, autobuses o camiones.

Este primer informe es la primera fase del proyecto que **Línea Directa Aseguradora** e **INTRAS** (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia) están elaborando sobre los accidentes de tráfico en función de la edad y los distintos grupos de riesgo.

## **2. METODOLOGÍA**

- Se han estudiado **TODOS** los accidentes con víctimas ocurridos en España durante cinco años: **2000-2004**.
- En total, se ha trabajado con cerca de **500.000 accidentes** que han ocasionado 762.092 víctimas, de las cuales **28.480 son menores de 14 años**.
- Los datos se han obtenido de los **cuestionarios estadísticos oficiales de accidentes de la DGT**. Por primera vez se ha estudiado a los niños como víctimas del tráfico.
- El estudio se ha realizado en colaboración con el **Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)** de la Universidad de Valencia.
- **Variables consideradas:** temporales, situacionales, ambientales, atmosféricas, el tipo de víctima, el comportamiento del conductor con niños, etc.

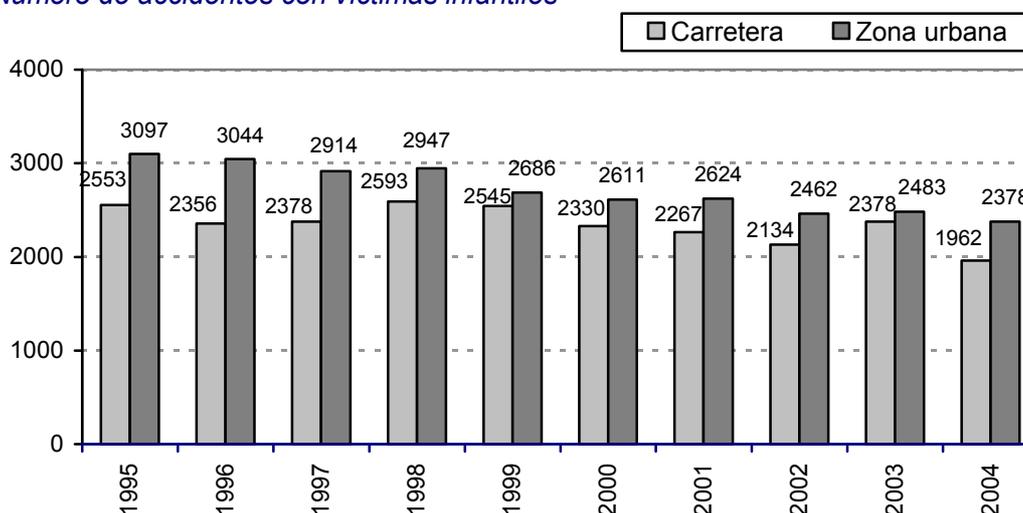
### 3. ACCIDENTALIDAD INFANTIL

#### 3.1. Variables Temporales

##### 3.1.1. Evolución de la accidentalidad infantil

La accidentalidad infantil representa **un 5% de los accidentes de tráfico** que se producen cada año en nuestro país. En los últimos diez años, la **tendencia de la accidentalidad es descendente**. Tanto en carretera como en zona urbana el número de accidentes con víctimas menores de 14 años ha disminuido. Este descenso ha sido más pronunciado en vías interurbanas, mientras que en las ciudades la accidentalidad mantiene un patrón más estable a lo largo del año.

Número de accidentes con víctimas infantiles

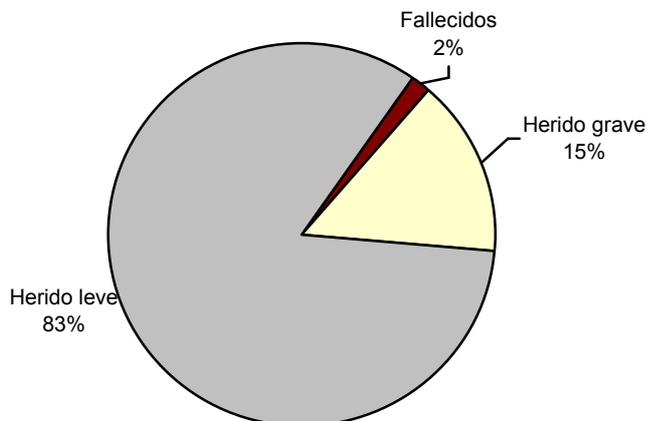


**Gráfico 1: Evolución de la accidentalidad con víctimas menores de 14 años en carretera y zona urbana.**

El número de accidentes con víctimas infantiles ha disminuido casi un 25% en los últimos diez años. Desde 1995 hasta 2000 se produce un descenso de la accidentalidad inapreciable en carretera mientras en zona urbana disminuye un 13%, a partir del 2000 hasta el 2004 (último año disponible) el descenso es generalizado, de un 24% en ambas zonas.

En término medio, **cada año fallecen 100 víctimas menores de 14 años**, y más de 5.000 resultan heridas, un 15% de las cuales de considerable gravedad, es decir, alrededor de 750 niños resultan heridos graves cada año.

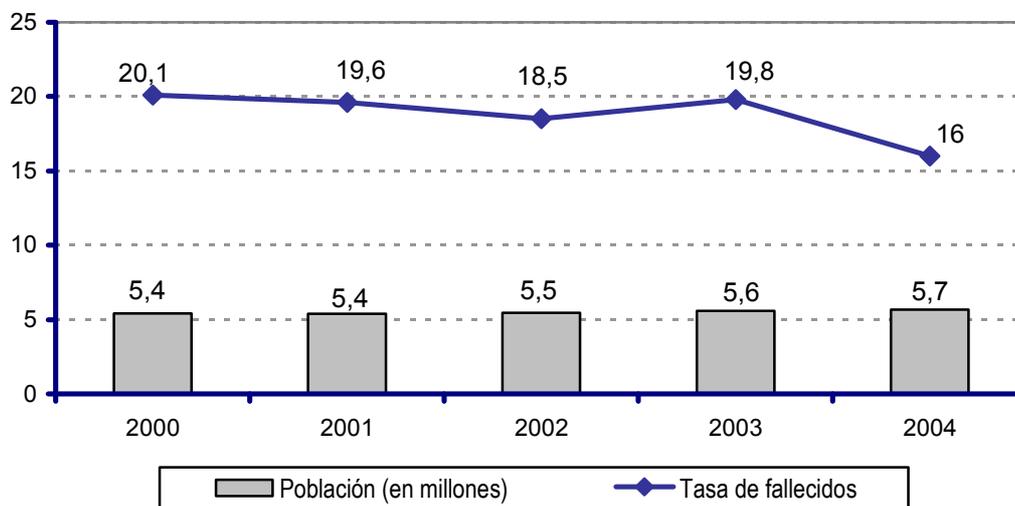
**Lesividad de las víctimas menores de 14 años  
Periodo 2000-2004**



**Gráfico 2: Distribución de la gravedad de las lesiones de las víctimas menores de 14 años.**

En función de la población, el descenso de la mortalidad infantil por tráfico en el último año ha sido considerable. Esto se debe, sobre todo, al aumento de la población infantil (Gráfico 3).

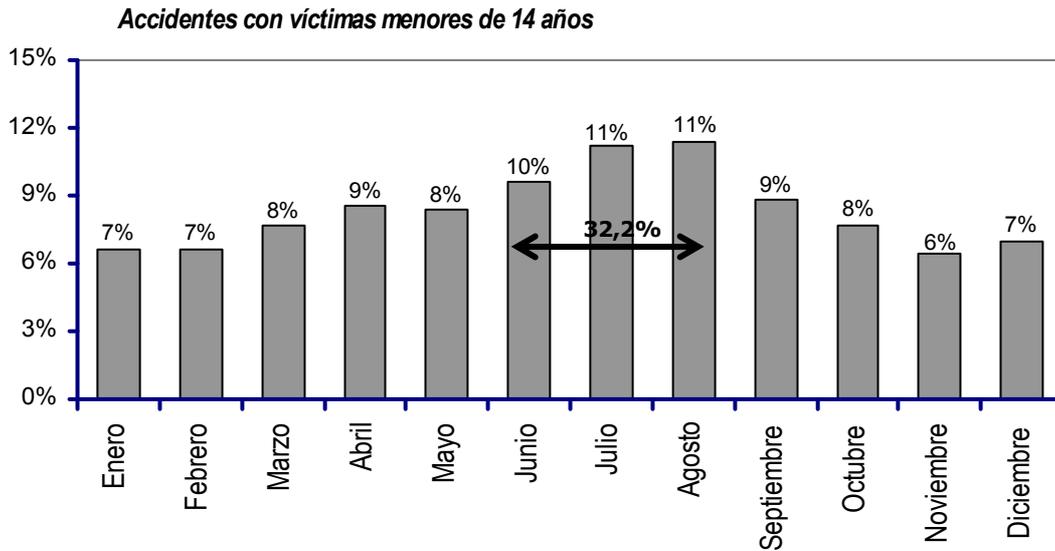
*Fallecidos (menores de 14 años) por millón de habitantes*



**Gráfico 3: Evolución de la población y de los fallecidos (menores de 14 años) por millón de habitantes.**

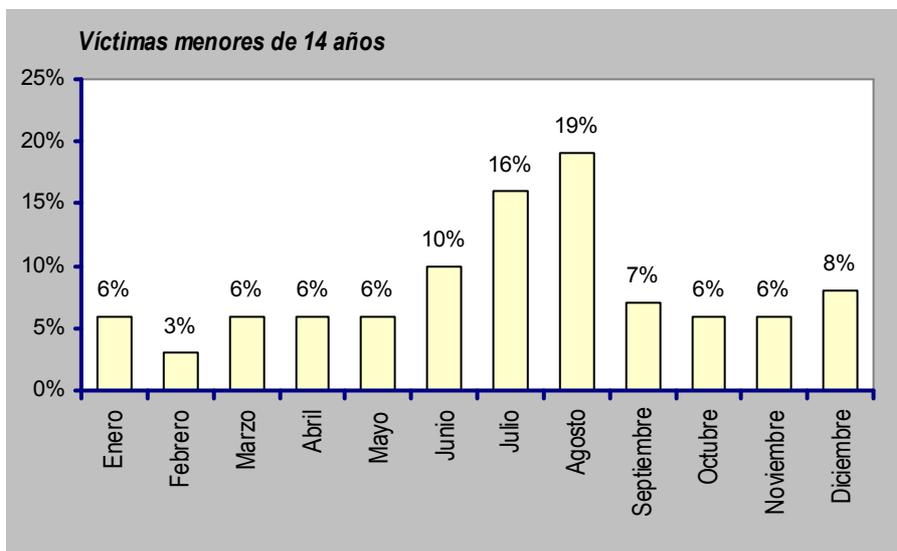
### 3.1.2. Estacionalidad de la accidentalidad infantil

El riesgo de sufrir un accidente no es el mismo en todos los meses del año. La accidentalidad infantil está estrechamente relacionada con la estacionalidad. El incremento de los accidentes se produce especialmente en los meses vacacionales. **En los meses de verano, el porcentaje de accidentes infantiles se duplica.** En vacaciones (julio y agosto) se producen casi la cuarta parte de los accidentes con víctimas menores de 14 años. Uno de cada tres accidentes con víctimas infantiles se produce entre julio y agosto.



**Gráfico 4: Distribución de los accidentes con víctimas (menores de 14 años) en función de los meses.**

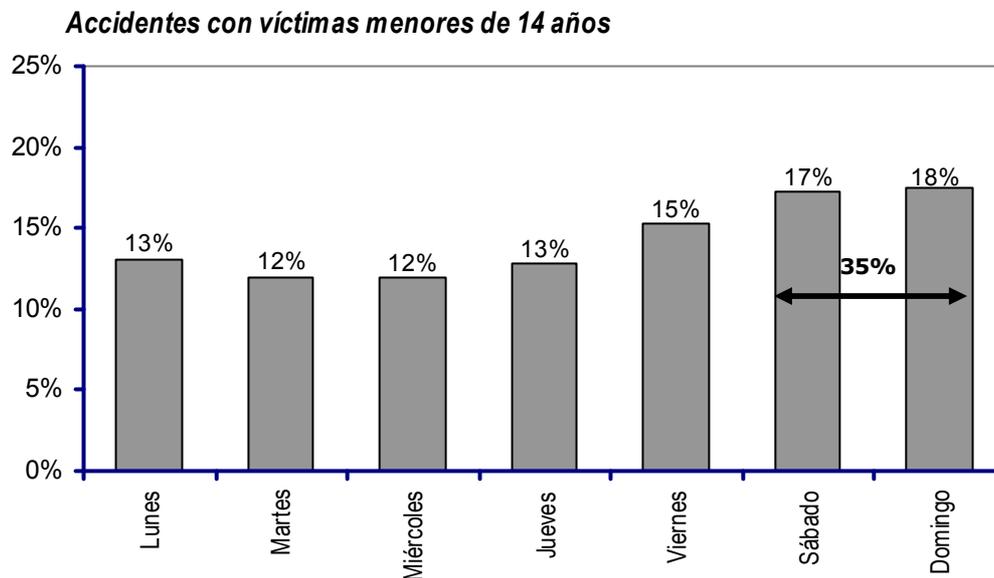
En estos meses una de cada cuatro víctimas menores de 14 años se registra entre julio y agosto. Y sólo en el mes de agosto se registra el 20% de los fallecimientos de niños en accidente de tráfico.



**Gráfico 5: Distribución de los niños fallecidos en función de los meses del año.**

### 3.1.3. Día de la semana

Estos siniestros se producen principalmente **los sábados y los domingos**. Durante el fin de semana se registran un tercio de los accidentes con víctimas infantiles.



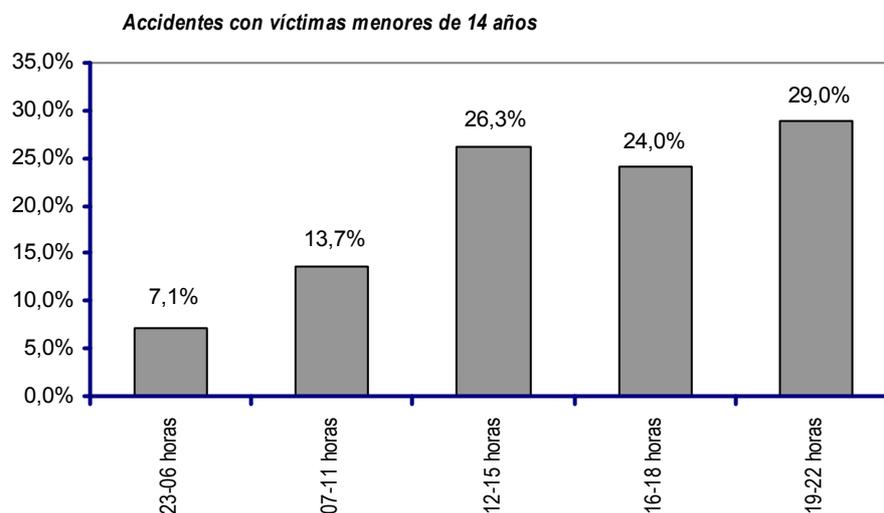
**Gráfico 6: Distribución de los accidentes con víctimas menores de 14 años en función del día de la semana**

El incremento de los accidentes los fines de semana representa un aumento todavía mayor del porcentaje de víctimas menores de 14 años. **Entre el sábado y el domingo se registran más de la tercera parte de las víctimas menores de 14 años.**

Pero el perfil de las víctimas está estrechamente relacionado con el día de la semana. Los niños pasajeros se accidentan más los fines de semana, por lo que cabe pensar que esta accidentalidad está asociada a **desplazamientos por ocio**, mientras que los atropellos se producen con mayor frecuencia los días laborables.

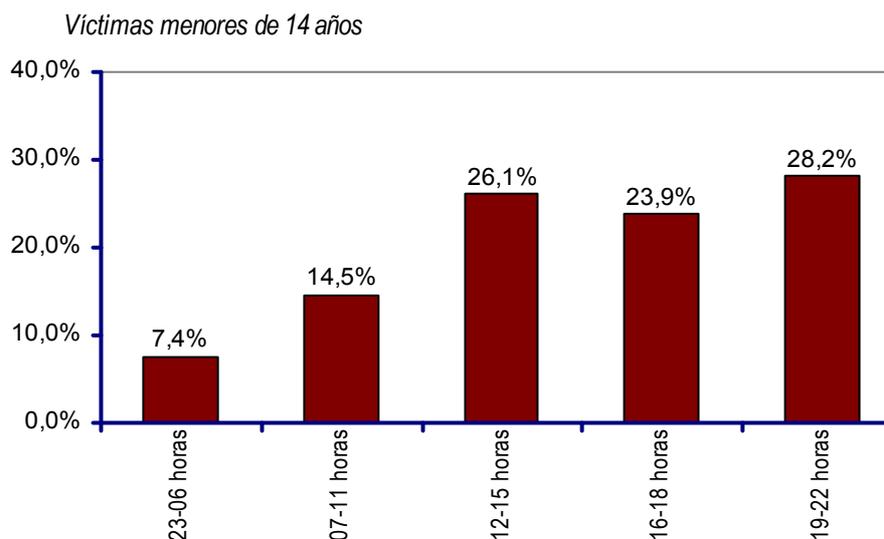
### 3.1.4. Momento del día

Entre las 12 y las 22 horas se concentra la mayor accidentalidad del día. Las horas de mayor riesgo son entre las 16-18 horas. **La mitad de los accidentes se registra entre las 12-18 horas.**



**Gráfico 7: Distribución de los accidentes con víctimas menores de 14 años en función de la hora de ocurrencia**

La distribución de las víctimas sigue un patrón similar. En las horas de mediodía (**12-15 horas**) y durante la tarde (**19-22 horas**) es cuando más accidentes y víctimas se registran, sin embargo el porcentaje de fallecidos es mayor durante la noche.



**Gráfico 8: Distribución de las víctimas (< de 14 años) en función de la hora de ocurrencia**

### 3.2. Variables Situacionales

El lugar donde se produce el accidente es especialmente importante para distinguir, por un lado, en qué lugares se producen más accidentes y, por otro, para localizar las zonas donde conviene profundizar para mejorar las condiciones de seguridad.

#### 3.2.1. Comunidades Autónomas

La accidentalidad infantil sigue un **patrón muy similar en todas las Comunidades Autónomas**, aunque en algunas se observan ciertas particularidades. La accidentalidad infantil tiene **mayor peso en carretera**, aunque se da un mayor porcentaje de accidentes en zonas urbanas.

En general, **casi el 5% de los accidentes que se producen en España tiene al menos una víctima menor de 14 años**. En algunas Comunidades, como por ejemplo, Castilla-La Mancha o Castilla-León este porcentaje es superior.

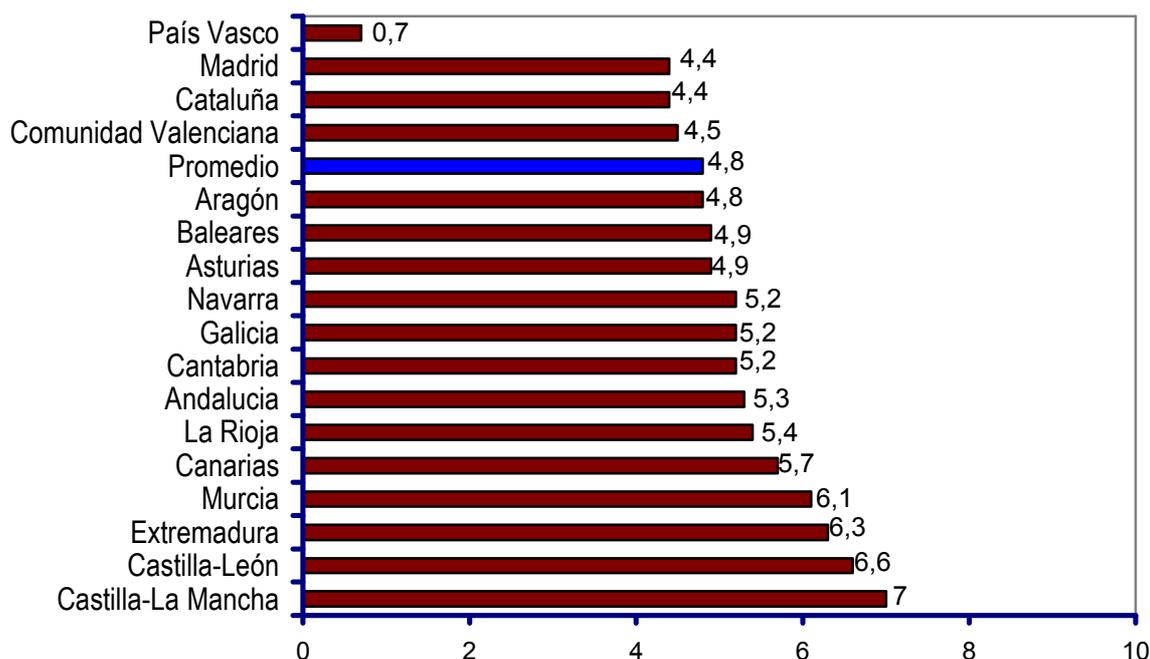


Gráfico 9: Porcentaje, sobre el total, de accidentes con víctimas infantiles por Comunidades autónomas

En la tabla se puede ver el porcentaje de accidentes con víctimas infantiles que se producen en cada una de las Comunidades, en carretera y en zona urbana. Así, se puede observar que, en general, en España, el 4,9% de los accidentes que se producen **en carretera** tiene alguna víctima menor de 14 años, mientras que **en zona urbana**, el porcentaje de accidentes con víctimas infantiles es de 4,7%.

Comunidad Autónoma	Porcentaje de accidentes con víctimas infantiles sobre el total de accidentes	
	Carretera	Zona urbana
Navarra	4,5	10,1
Extremadura	5,7	7,7
Cantabria	4,9	7,5
Castilla la Mancha	6,8	7,5
Castilla y León	6,4	7,0
La Rioja	4,8	6,3
Asturias	4,1	6,0
Canarias	5,8	5,7
Galicia	5,1	5,6
Murcia	6,3	5,6
Aragón	4,4	5,3
Andalucía	5,8	4,8
Promedio	4,9	4,7
Com. Valenciana	4,5	4,5
Madrid	4,0	4,5
Cataluña	4,1	4,5
Baleares	5,6	4,3
País Vasco	1,0	0,4

Un 3,7% de las víctimas de accidente de tráfico en España tiene menos de 14 años. En la Comunidad Valenciana, Cataluña y Madrid, por ejemplo, este porcentaje es menor.

La tasa de mortalidad infantil por tráfico difiere entre Comunidades Autónomas y dentro de cada una de ellas está relacionado con la localización de accidente, es decir, si ocurre en carretera o en zona urbana. **En España, en el año 2004 la tasa de fallecidos por millón de habitantes fue de 16 niños por millón de habitantes.** Madrid, Galicia, Canarias y la Comunidad Valenciana presentan una tasa por debajo del promedio general, mientras que Cataluña, Castilla-La Mancha, Castilla-León, Extremadura se encuentran por encima de esta cifra.

Fallecidos (menores de 14 años) por millón de habitantes

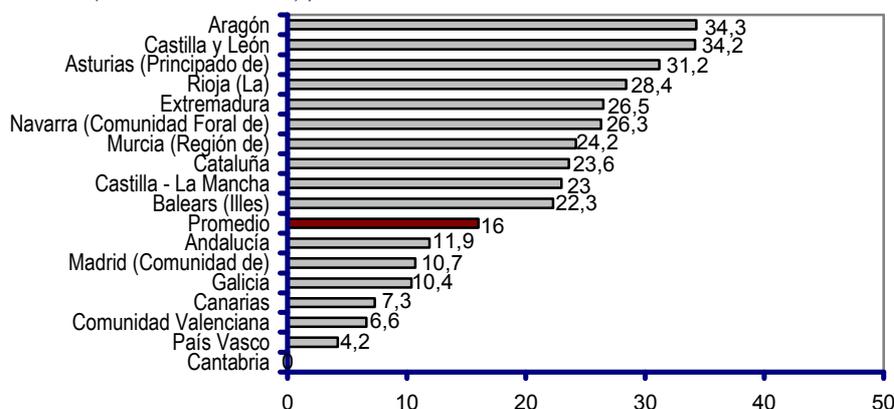


Gráfico 13: Fallecidos (< de 14 años) por millón de habitantes por comunidades autónomas

En España, el 72,3% de los niños accidentados es pasajero y un 27,7% es peatón. Sin embargo, se observa cierta variabilidad entre las distintas Comunidades Autónomas.

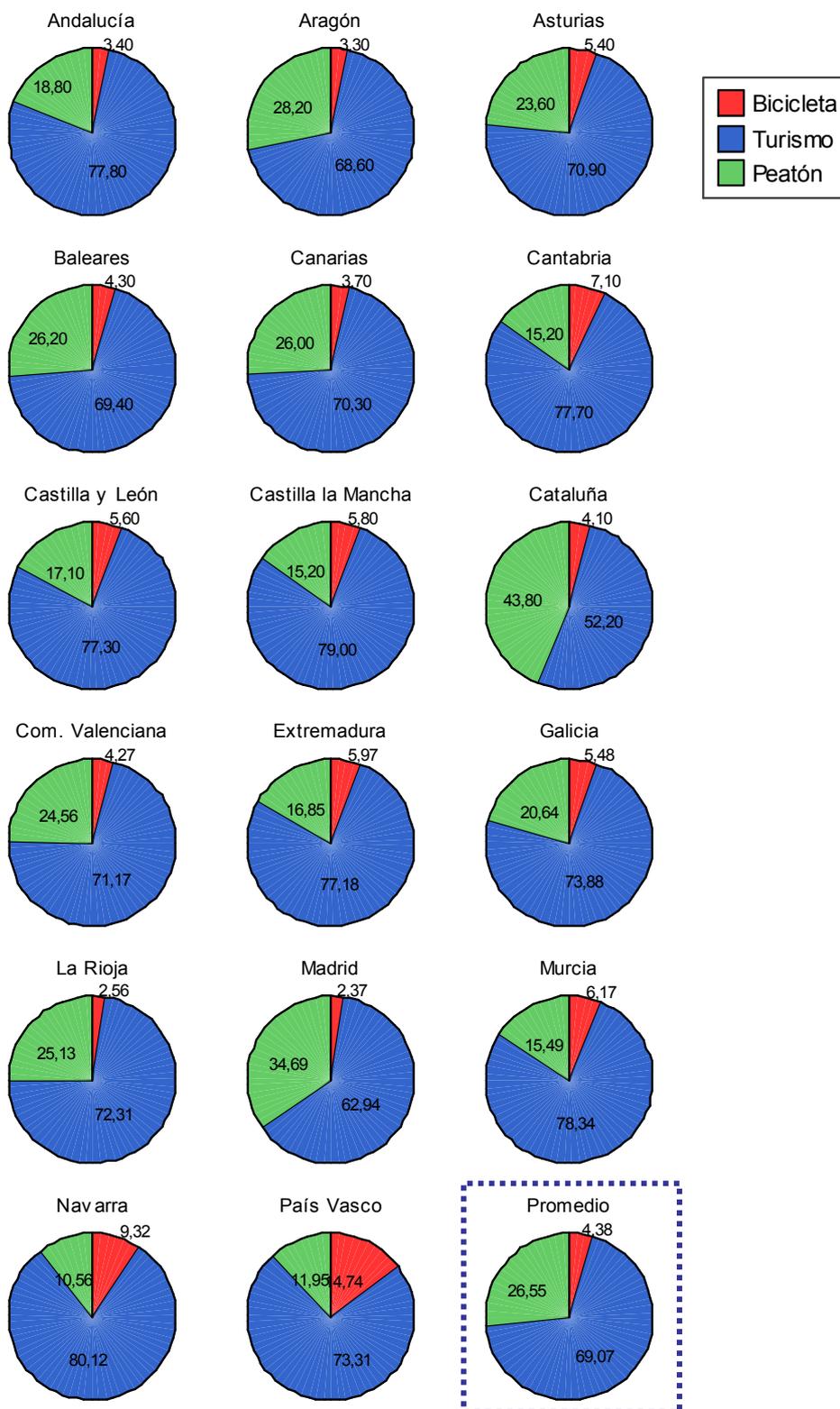


Gráfico 14: Distribución del tipo de víctimas por Comunidades Autónomas

### 3.2.2. Tipo de vía

Se producen más accidentes de tráfico con niños en zona urbana que en carretera. Sin embargo, el accidente de tráfico con víctimas menores de 14 años tiene mayor relevancia en carretera debido sobre todo al incremento que experimenta en los meses de verano (julio y agosto) mientras que en zona urbana sigue un patrón relativamente estable **En carretera cobran protagonismo los más pequeños (0-2 años) y en zona urbana los niños de 7 a 13 años.**

En relación con la accidentalidad viaria en general, los accidentes con víctimas infantiles cobran importancia en autopistas y autovías. En términos relativos, los accidentes con víctimas infantiles tienen mayor peso en autopistas y autovías que el resto de accidentes.

En zona urbana, los niños se ven implicados en accidentes como peatones mientras que en vías interurbanas (autopista, autovías y vías convencionales) los niños se ven implicados principalmente como pasajeros de turismo. La gravedad también está fuertemente asociada a la localización. **El riesgo de accidente mortal es cinco veces superior en la autopista o autovía** que en zona urbana.

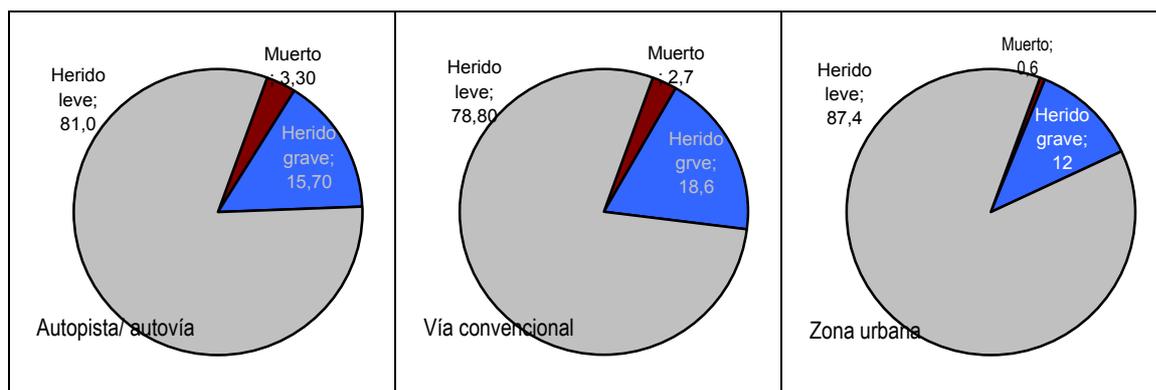


Gráfico 26: Distribución de la gravedad de la lesión (< de 14 años) en función del tipo de vía

### 3.3. Variables ambientales

Estos factores hacen referencia a las condiciones ambientales que caracterizan el momento y lugar del accidente, ya sean de tipo atmosférico o físico de la vía. Como se ha comprobado, la accidentalidad infantil está asociada a **desplazamientos por ocio**. Los niños sufren el accidente principalmente en periodos vacacionales. **Uno de cada tres accidentes con víctimas menores de 14 años se registra a pleno día**. Este tipo de accidentalidad no se suele dar por la noche.

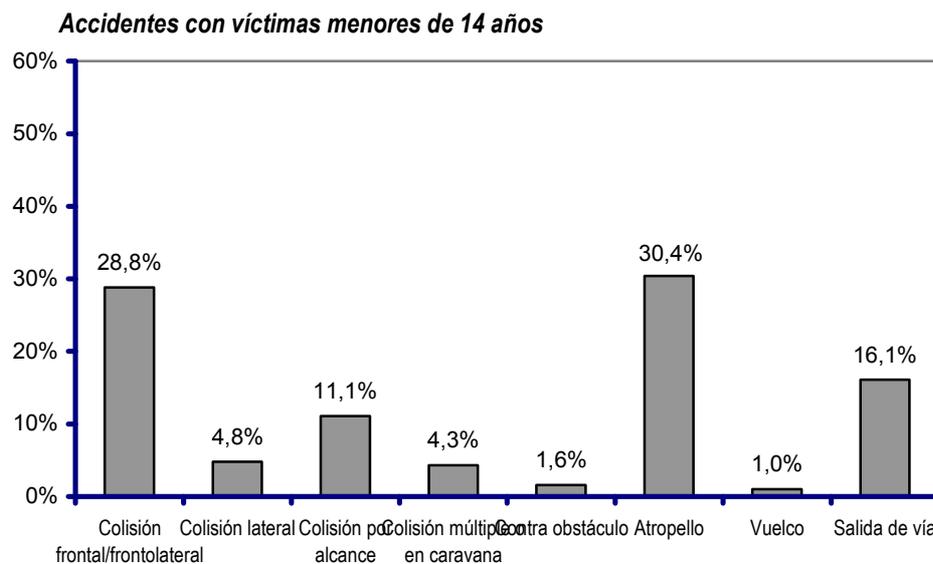


**Gráfico 17: Distribución de los accidentes con víctimas en función de la luminosidad**

El mayor porcentaje se produce cuando las condiciones ambientales son favorables. **El 87% de los accidentes se produce con buen tiempo.**

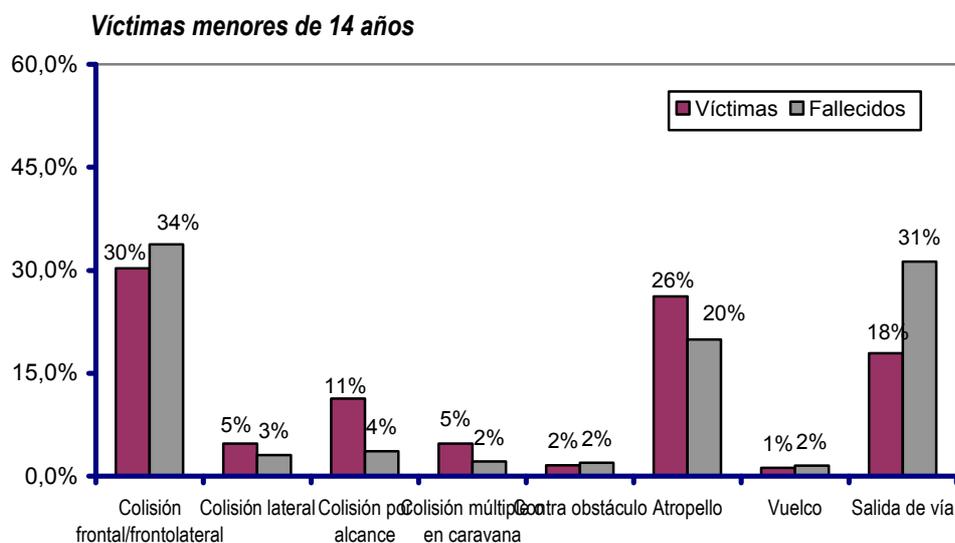
### 3.4. Tipo de Accidente y Causas

El tipo de accidente que más peso tiene en la accidentalidad infantil son **las colisiones y los atropellos**. Uno de cada tres accidentes con víctimas menores de 14 años es un atropello. En general, **un 12% de los atropellos** tiene como resultado, al menos, una víctima infantil. Las **salidas de vía** también representan un porcentaje importante de accidentes.



**Gráfico 38: Distribución de los accidentes con víctimas menores de 14 años en función del tipo de accidente**

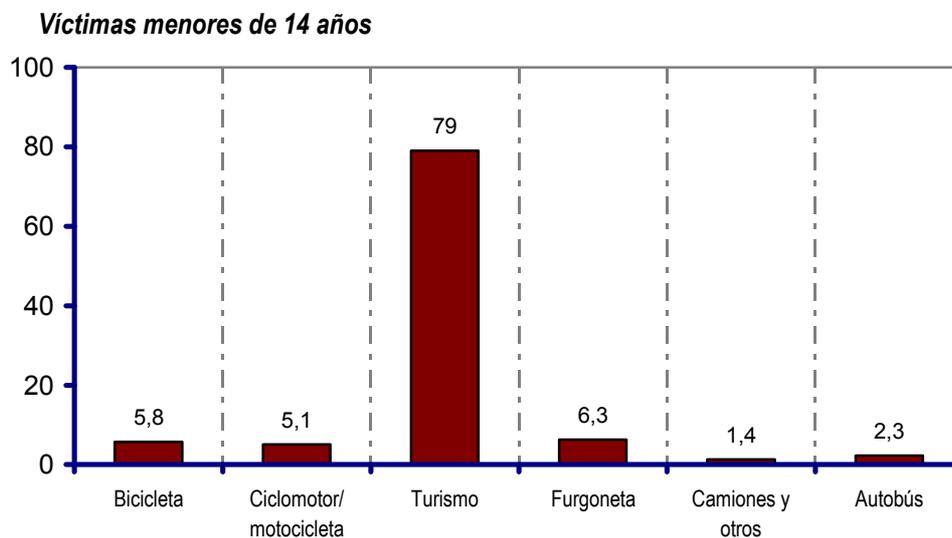
Las colisiones frontales, los atropellos y las salidas de vía constituyen los mayores porcentajes de víctimas. Estos tres tipos de accidentes suponen el 75% de las víctimas. Casi la tercera parte de los fallecidos menores de 14 años sufrió un accidente por salida de vía.



**Gráfico 19: Distribución de víctimas y fallecidos < de 14 años en función del accidente**

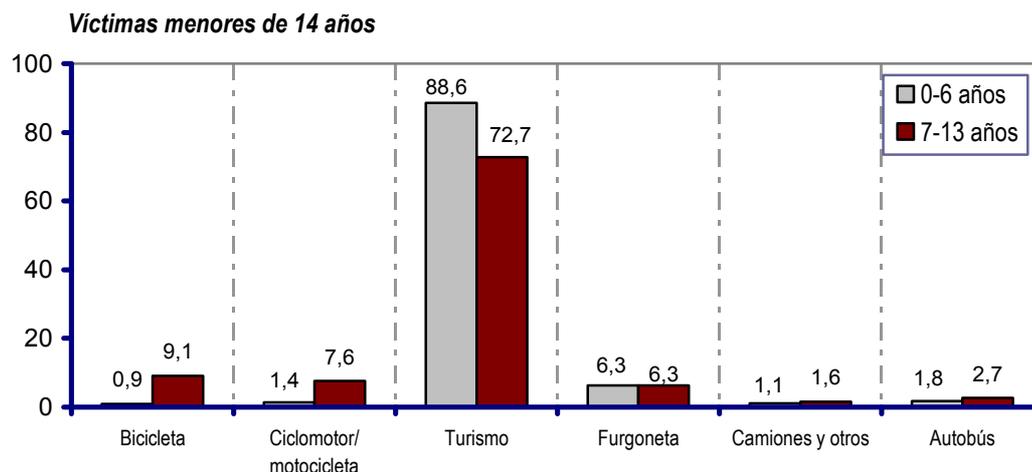
### 3.5. El vehículo

La mayor implicación de los niños en la accidentalidad se registra como **pasajero de turismo**. Es relevante la presencia de **niños como ciclistas**.



**Gráfico 20: Distribución de las víctimas en función del vehículo en el que viajaban**

Los niños de 0-6 años sufren el accidente como pasajeros de turismo, mientras que los niños de 7-13 años cobran importancia en los accidentes con bicicletas. Tan sólo entre un 1,8 y un 2,7% de los niños accidentados iban en autobús.

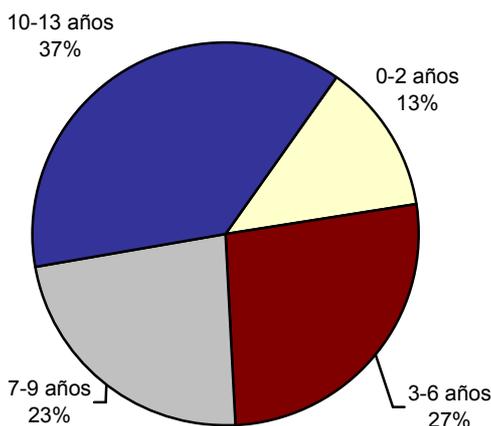


**Gráfico 21: Distribución de las víctimas en función del vehículo en el que viajaban por edad**

### 3.6. Las víctimas

El 5% de las víctimas de los accidentes de tráfico son niños. El grupo de niños entre 10-13 años constituye el mayor porcentaje de víctimas, le siguen los niños de 3 a 6 años, las víctimas de 7-9 años representan un 23% y por último, los más pequeños suponen el 13% de los menores accidentados.

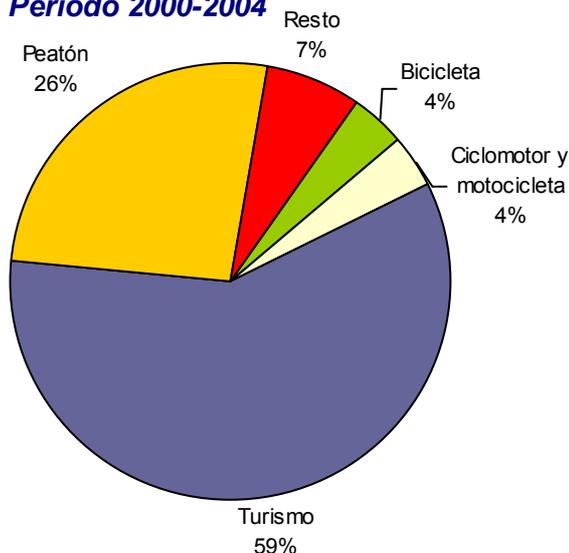
**Distribución de las víctimas menores de 14 años  
Periodo 2000-2004**



**Gráfico 22: Distribución de las víctimas menores en función de la edad.**

La accidentalidad infantil está asociada principalmente a dos tipos de usuarios: el niño como pasajero (en general, de turismo) y el niño como peatón.

**Distribución de las víctimas menores de 14 años.  
Tipo de usuario. Periodo 2000-2004**



**Gráfico 23: Distribución de las víctimas < de 14 años en función del tipo de usuario**

En el primer caso, como pasajero, la accidentalidad infantil tiene un patrón claramente estacionario: **la accidentalidad aumenta en los meses vacacionales** y se registra sobre todo en carretera. En el segundo caso, aunque también es más frecuente en los meses estivales, aparece durante todo el año en zona urbana. Estos accidentes están relacionados con infracciones que realizan las propias víctimas, como cruzar por lugares indebidos, hacer incorporaciones sin señalizar, etc.

**Las niñas** se ven implicadas en mayor medida que los niños en los accidentes como pasajeras. Por su parte, **los niños** cobran protagonismo en los accidentes como usuarios de bicicletas y como peatones.

### Víctimas menores de 14 años

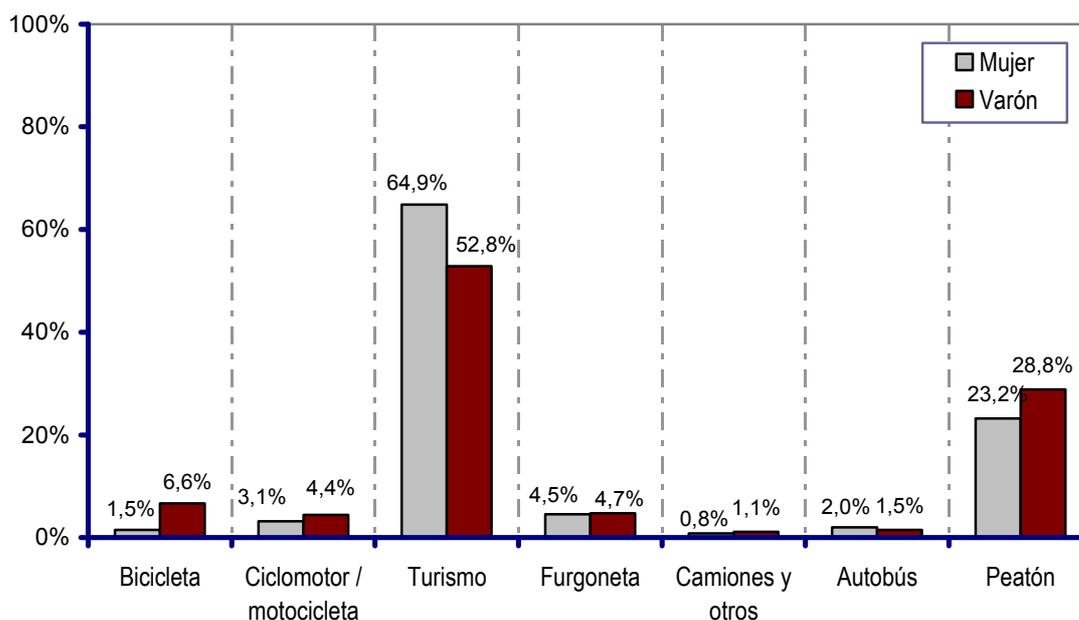


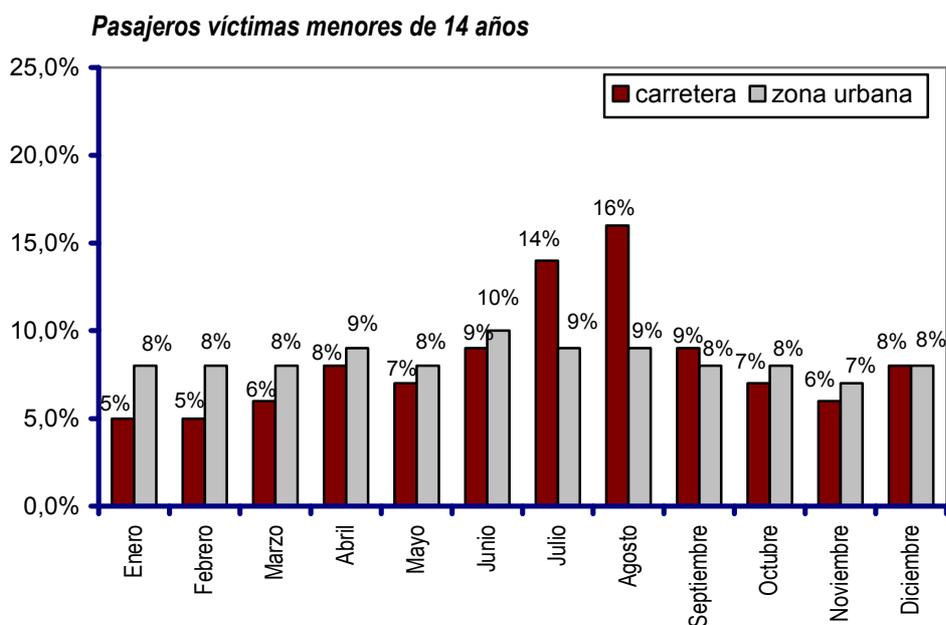
Gráfico 24: Distribución de las víctimas menores de 14 años por tipo de vehículo y sexo

La localización de las lesiones difiere en niños y niñas.

Localización de la lesión	Mujer	Varón
Cabeza	14,0	17,3
Cara	7,2	6,6
Cuello	9,3	7,3
Pecho	4,9	4,5
Espalda	3,7	3,0
Abdomen	1,7	1,8
Extremidades superiores	8,2	8,2
Extremidades inferiores	13,5	15,7
Todo el cuerpo	9,3	8,9
Se ignora	28,2	26,9

### 3.6.1. Los niños como pasajeros

El **incremento de víctimas pasajeros** en los meses de verano se debe principalmente al aumento de la accidentalidad en carretera. El porcentaje de pasajeros menores de 14 años accidentados en zona urbana se mantiene relativamente estable durante todo el año, mientras que en carretera, en verano se duplica el porcentaje de pasajeros víctimas respecto al resto del año.



**Gráfico 26: Distribución de pasajeros víctimas (< de 14 años) en carretera y zona urbana**

El porcentaje de víctimas también es significativamente mayor los **fines de semana**, sobre todo en carretera: casi la mitad de los pasajeros menores de 14 años sufrieron el siniestro entre el sábado o el domingo. Esta distribución temporal de las víctimas indica el tipo de desplazamiento que realizaba en el momento del accidente: **más de la mitad de los pasajeros víctimas menores de 14 años se desplaza por ocio.**

**El 2% de los niños accidentados muere en el accidente**, un 12,3% sufre lesiones graves y el restante 81,6% de los niños padece lesiones leves. La gravedad del accidente está relacionada con el uso o no de los dispositivos de seguridad.

<b>Uso de accesorios de seguridad</b>	<b>carretera</b>	<b>zona urbana</b>
Utilizando cinturón	33,5	23,9
Sistema de retención infantil	14,7	4,6
Ninguno	39,5	20,7
Se desconoce	12,2	50,8

<b>Uso de accesorios de seguridad</b>	<b>Lesividad</b>		
	<b>Muerto</b>	<b>Herido grave</b>	<b>Herido leve</b>
Utilizando cinturón	19,1	24,9	31,9
Sistema de retención infantil	13,0	10,3	12,1
Ninguno	60,5	50,1	31,4
Se desconoce	7,4	14,7	24,5

¿Qué lesiones sufrieron? ¿Existen diferencias entre la localización de la lesión y el uso o no de dispositivos de seguridad? Los pasajeros accidentados **sufren lesiones principalmente en la cabeza y en el cuello**. Cuando el pasajero no hace uso de los dispositivos de seguridad en mayor medida las lesiones se localizan en la cabeza, mientras que cuando el niño lleva puesto el cinturón de seguridad las lesiones son en el cuello y de menor gravedad.

### 3.6.2. Los niños como peatones

Una de cada cuatro víctimas de accidente de tráfico menores de 14 años es un peatón. Cada año, **1.500 niños peatones son víctimas del tráfico**, fundamentalmente entre los 7 y 13 años. Sin embargo, en los últimos años, su implicación en este tipo de accidentes está disminuyendo.

Desde el año 2000 hasta 2004, el número de peatones víctimas ha disminuido casi un 10%. Sin embargo, la cifra sigue siendo elevada si se tiene en cuenta la gravedad de las lesiones asociadas a este tipo de accidente. El mayor porcentaje de atropellos infantiles se produce en primavera, sobre todo, en **mayo y junio**. Son accidentes que principalmente se registran **los días laborables, de lunes a viernes**.

La cuestión es: ¿Por qué se producen estos accidentes? No hay que olvidar, que en el caso de los niños, sobre todo los más pequeños, la responsabilidad recae en sus acompañantes. ¿Por dónde cruzaban las víctimas cuando se produjo el accidente? ¿Qué acción realizaba el peatón? ¿Qué consecuencias tuvo el accidente?

Más de 50% de los niños atropellados sufrió el accidente mientras cruzaba la calzada fuera de la intersección. Sólo uno de cada cinco niños cruzaba por la intersección. El resto se encontraba sobre una acera o refugio (4,8%), en el arcén o en la calzada.

<b>Acción del peatón (en zona urbana)</b>	<b>Porcentaje</b>
Cruzando calzada fuera intersección	52,6
Atravesando intersección	22,7
Otra	15,5
Sobre acera o refugio	4,8
En calzada por su derecha	1,4
En calzada por su izquierda	1,1
Subir o descender de un vehículo	0,9
En arcén por su izquierda	0,4
En arcén por su derecha	0,3
Reparando vehículo	0,2

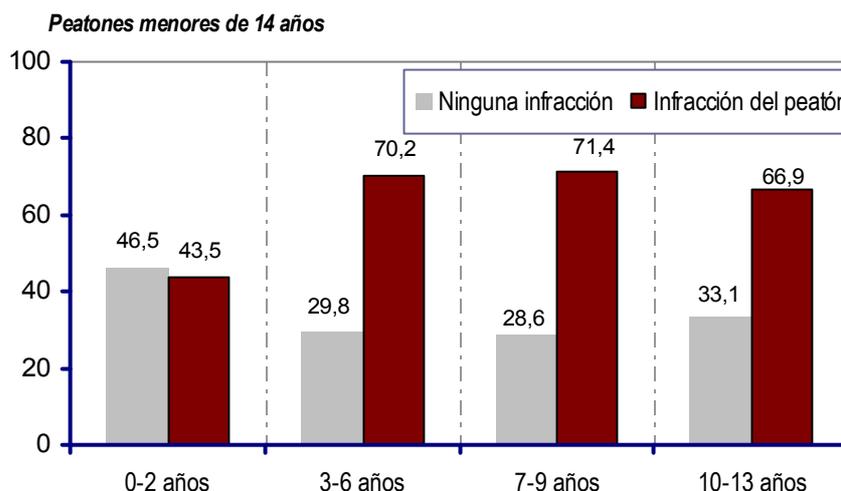
**Estas acciones muestran que en los atropellos los conductores no son los responsables principales.** Un porcentaje elevado de las víctimas al realizar el cruce infringió la norma. De este modo, sólo uno de cada tres peatones accidentados cruzaba adecuadamente, el 37% irrumpía o cruzaba la vía antirreglamentariamente y casi un 20% no utilizó el paso de peatones.

<b>Infracción de peatón (en zona urbana)</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Ninguna infracción</b>	<b>32,7</b>
<b>Irrumpir o cruzar la vía antirreglamentariamente</b>	<b>37,0</b>
No utilizar paso de peatones	18,6
No respetar señal de peatones	5,6
Otras infracciones	4,1
Estar o marchar por la calzada en forma antirreglamentaria	1,5
Subir i bajar del vehículo antirreglamentariamente	0,2
Estar o marchar por el arcén en forma antirreglamentaria	0,2
No respetar señal del agente	0,0

El porcentaje de infractores es **mayor en hombres que en mujeres**. Casi el 40% de los varones accidentados (menores de 14 años) cruzó la vía antirreglamentariamente frente al 33% de las niñas accidentadas.

<b>Infracción del peatón (zona urbana)</b>	<b>Mujer</b>	<b>Varón</b>
Ninguna infracción	37,4	29,8
Irrumpir o cruzar la vía antirreglamentariamente	32,9	39,5
No utilizar paso de peatones	17,6	19,3
No respetar señal de peatones	6,2	5,3
Otras infracciones	4,3	4,0
Estar o marchar por la calzada en forma antirreglamentaria	1,4	1,5
Subir i bajar del vehículo antirreglamentariamente	0,1	0,3
Estar o marchar por el arcén en forma antirreglamentaria	0,1	0,2

A medida que aumenta la edad se incrementa el porcentaje de niños que cruzan de forma inadecuada. Casi un 43% de los niños entre 3 y 9 años irrumpió o cruzó la vía antirreglamentariamente.



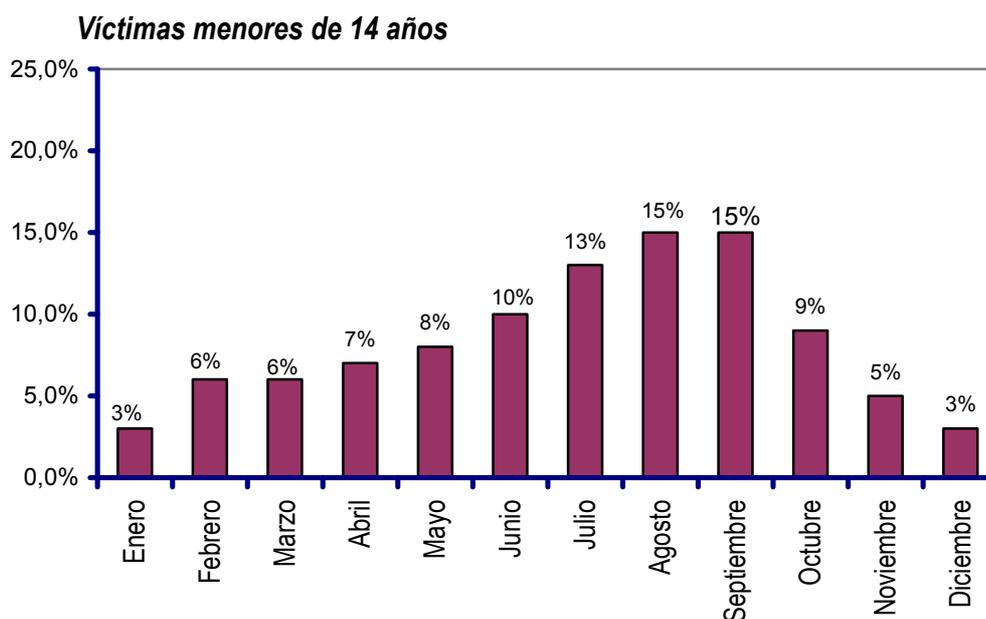
En el caso de atropello **el niño es especialmente vulnerable** debido a que el golpe suele producirse en la **cabeza**. Las lesiones que sufre el niño atropellado son principalmente:

<b>Localización de la lesión</b>	<b>Porcentaje</b>
Extremidades inferiores	29.8%
Cabeza	15.7%
Extremidades superiores	8.2%
Todo el cuerpo	7.9%
Cara	5.3%

### 3.6.3. Los niños como usuarios de bicicleta

Las víctimas por accidentes con bicicletas representan el 4% de las víctimas infantiles, de las cuales el 85% son varones. **El 80% de las víctimas infantiles** que se han visto implicadas en un accidente con bicicleta **tenía entre 9 y 13 años**.

La implicación de los niños en accidentes como usuarios de bicicleta **crece considerablemente en los meses de verano**. En agosto y septiembre se registran hasta dos y tres veces más accidentes que en el resto de los meses del año.



**Gráfico 25: Distribución de las víctimas de accidentes de bicicletas en función del mes**

Un 1,5% de los niños accidentados fallece a consecuencia del accidente mientras que **uno de cada cuatro niños accidentados sufre una lesión grave**. Estas lesiones se localizan principalmente en la cabeza (27,4%) y extremidades, inferiores (24,1%) y superiores (13%).

**El 80% de los niños ha cometido una infracción**. Entre las más frecuentes se encuentran la conducción distraída o desatenta, no respetar la norma genérica de prioridad, entrar sin precaución en la circulación y no respetar la señal de STOP o Ceda el Paso.

Tan sólo un 5% de los niños accidentados **llevaba casco**. Se debe recordar que aunque la obligatoriedad del casco en bicicleta se limita a zonas interurbanas, es fundamental su uso para evitar lesiones graves en caso de accidente.

### 3.7. Los conductores

El niño en los accidentes de tráfico se ve implicado principalmente como pasajero de turismo. Por ello, la responsabilidad del mismo recae en el conductor del vehículo.

Se ha analizado qué acción o qué infracción, en su caso, realizan con mayor frecuencia los conductores que viajan con niños y se observa que el comportamiento del mismo no es tan prudente como cabría esperar. Así pues, en algunas ocasiones bastaría con respetar las normas existentes para alcanzar el objetivo de incremento de la seguridad vial propuesto por la Comisión Europea.

En general, el conductor sufre el accidente mientras sigue su ruta, es decir, en el momento en que se ve envuelto en el accidente no realiza ninguna maniobra o conducta de mayor complejidad. Esta conducta es todavía más frecuente en los conductores implicados que llevan niños en su vehículo que en el resto de usuarios. También destaca un porcentaje importante de conductores que sufre el accidente cuando realiza un adelantamiento.

#### 3.7.1. Infracciones a la norma

Más del 50% de los conductores que lleva un niño ha cometido una infracción. Las más frecuentes son:

- **Conducción distraída o desatenta.**
- **No mantener el intervalo de seguridad.**
- **No cumplir la señal de STOP.**
- **Invadir parcialmente el sentido contrario.**

En comparación con el resto de conductores, los que van acompañados de niños infringen la norma en menor medida, aunque el porcentaje de infractores es muy elevado en ambos casos.

En función de la localización del accidente, la presencia de las distintas infracciones es distinta.

<i>Infracción del conductor</i>	<i>carretera</i>	<i>zona urbana</i>
Ninguna infracción	44,9%	54,9%
Conducción distraída o desatenta	24,5%	14,5%
Otra infracción	12,8%	7,4%
No cumplir las indicaciones de semáforo	0,3%	4,8%
No cumplir la señal de CEDA EL PASO	0,4%	4,1%
No cumplir la señal de STOP	3,5%	3,1%
No mantener intervalo de seguridad	4,1%	2,6%
No respetar la norma genérica de prioridad	1,1%	2,6%
Girar incorrectamente	1,9%	1,8%
Invadir parcialmente el sentido contrario	3,2%	1,2%
Adelantar antirreglamentariamente	2,3%	1,1%
Entrar sin precaución en la circulación	0,2%	0,4%
Circular por mano contraria o sentido prohibido	0,3%	0,3%
No cumplir otra señal de tráfico o policía	0,1%	0,3%

También se observan diferencias en función del sexo del conductor:

Infracción del conductor	Mujer		Varón	
	Carretera	Zona urbana	Carretera	Zona urbana
Ninguna infracción	40,2	56,3	46,6	54,3
Conducción distraída o desatenta	28,2	14,6	23,0	14,6
Otra infracción	11,6	5,6	13,3	8,1
No mantener intervalo de seguridad	4,0	2,0	4,2	2,9
No cumplir la señal de STOP	4,0	4,1	3,3	2,7
Invadir parcialmente el sentido contrario	3,3	1,1	3,2	1,3
Girar incorrectamente	2,8	1,9	1,6	1,8
Adelantar antirreglamentariamente	2,4	0,5	2,2	1,3
No respetar la norma de prioridad	1,7	2,9	0,9	2,4
No cumplir las indicaciones de semáforo	0,5	4,0	0,3	5,3
No cumplir la señal de CEDA EL PASO	0,4	5,1	0,4	3,5
Entrar sin precaución en la circulación	0,2	0,1	0,1	0,1
Circular por mano o sentido prohibido	0,2	0,4	0,3	0,3

Si se hace referencia a la velocidad, en general, **estos conductores se muestran más prudentes. Cometen menos infracciones de velocidad que los que no viajan con niños.** No es habitual el exceso de velocidad en los conductores que llevan niños en su vehículo, sino que se da más la **velocidad inadecuada a las condiciones de tráfico existentes.**

La frecuencia de estas conductas también está estrechamente relacionada con el sexo del conductor. En los accidentes con niños, **la presencia de las mujeres es mucho mayor** que en aquellos en los que no hay víctimas infantiles (En uno de cada tres accidentes en ciudad es conductora. Si no hay niños, tan sólo en uno de cada cinco).

## 4. EN RESUMEN

---

- ❖ **La accidentalidad infantil representa aproximadamente un 5% de la accidentalidad viaria**, aunque esta cifra puede parecer pequeña, los accidentes de tráfico suponen una de las principales causas de mortalidad infantil en las sociedades avanzadas.
- ❖ Cada año se producen **5.700 víctimas** menores de 14 años por accidentes de tráfico. Cada semana **mueren 2** niños por accidente de tráfico, **16 padecen lesiones graves** y al menos **90 resultan heridos leves**.
- ❖ Los accidentes con víctimas menores han experimentado una **disminución considerable** en los últimos años, a pesar de que la accidentalidad viaria ha sufrido un aumento constante debido principalmente al incremento constante del parque de vehículos, al censo de conductores y a la población.
- ❖ En la accidentalidad infantil se distinguen **dos patrones claramente diferenciados: el niño como pasajero**, principalmente de turismo, **y el niño como peatón**. En el primer caso, los accidentes se producen en carretera y aumentan de forma considerable los meses de julio y agosto. En el caso de los peatones, los accidentes se registran durante todo el año y generalmente en zona urbana.
- ❖ El 60,5% de los niños pasajeros fallecidos en accidente de tráfico no lleva **ningún sistema de retención**.
- ❖ Más de **1.500 niños son atropellados** anualmente, la mayoría por cruzar indebidamente la calzada.
- ❖ A medida que aumenta la edad (a partir de los 9 años) adquiere relevancia la **implicación de los niños en accidentes con bicicletas**. Este tipo de accidentalidad aumenta en los meses de verano, sobre todo en agosto, y afecta principalmente a niños. El 80% de las víctimas comete una infracción.
- ❖ El patrón de accidentalidad infantil en las distintas Comunidades es similar, aunque en cada una se observan ciertas particularidades. El peso relativo de este tipo de accidentalidad recae principalmente en carretera, salvo en Madrid y Cataluña. En estas Comunidades se producen más atropellos que en el resto.
- ❖ La frecuencia relativa de los **accidentes en autopista y autovía es mayor en los accidentes con víctimas menores de 14 años** que en el resto de accidentes.
- ❖ **El atropello es el tipo de accidente más frecuente que sufren los niños**. Más de la mitad de los accidentes que sufren los niños en las ciudades son atropellos. También tiene mucha importancia en la accidentalidad infantil las **colisiones** y las **salidas de vía**. Estas últimas ocasionan la tercera parte de los fallecidos de estas edades.
- ❖ El **tipo de accidente** que causó un mayor número de víctimas fueron las **colisiones** con el 48,6% sobre el total, y en particular, las colisiones frontales y frontolaterales (22,9 y 17,3% respectivamente). Las salidas de vía causaron el 33,5% de las víctimas mortales.
- ❖ En los atropellos que se producen en las ciudades, el conductor no es el principal responsable. Un porcentaje elevado de las víctimas al realizar el cruce infringió la norma. De este modo, **sólo uno de cada tres peatones accidentados cruzaba adecuadamente**, el 37% irrumpía o cruzaba la vía

antirreglamentariamente y casi un 20% no utilizó el paso de peatones.

- ❖ En relación al conductor que sufrió el accidente cuando viajaba con niños, llama la atención que el porcentaje de conductores que no ha cometido ninguna infracción no es tan elevado como se esperaba. **Más del 50% de los conductores con víctimas infantiles cometió una infracción.** Las más frecuentes son:
  - Conducción distraída o desatenta.
  - No mantener el intervalo de seguridad.
  - No cumplir la señal de STOP.
  - Invasión parcialmente el sentido contrario.
- ❖ **Si se hace referencia a la velocidad, en general, estos conductores se muestran más prudentes.** La inadecuación de la velocidad es el principal problema de los conductores que viajan acompañados por niños. El exceso de velocidad no es frecuente en los conductores que llevan niños en su vehículo, es inusual el accidente por sobrepasar los límites en un vehículo con niños.

## 5. ALGUNAS RECOMENDACIONES

---

### • El niño como pasajero

- Los conductores deben **prestar atención a la vía**.
- En el vehículo, el niño debe ir sentado correctamente haciendo **uso de los sistemas de retención**. Además, si los niños van sujetos se mueven menos, por lo que habrá menos distracciones.
- El uso de los sistemas de retención es fundamental para **evitar lesiones graves** en caso de accidente de tráfico.
- Los niños **aprenden a través del ejemplo**, de forma que los adultos han de ponerse el cinturón de seguridad, incluso en trayectos cortos.

### • El niño como peatón

- La educación vial debe estar presente en la familia desde la infancia. Los padres y abuelos, principales referentes para los niños, deben **educar a los niños en unos comportamientos seguros**.
- Al desplazarnos con niños pequeños, es necesario que **vayan de la mano y vigilados**, procurando llevarlos por la parte interior de la acera, alejados del bordillo.

### • El niño como usuario de bicicleta

- Los padres deben **fomentar el uso del casco**, aunque en zona urbana no sea obligatorio.
- La **elección del casco** debe ser tan importante como la elección de la bicicleta.
- Se debe vigilar **por dónde circulan** los niños. Es importante que se trate de zonas alejadas del tráfico.
- Los niños necesitan **aprender a ser usuarios seguros** (peatones, bicicletas). Sin embargo, la responsabilidad recae principalmente en los conductores, ya que deberían bajar su velocidad y aumentar su atención en zonas próximas a colegios o áreas residenciales.