

Informe sobre Protección Infantil en el vehículo: La Seguridad Responsable



“Solo decir que cumplo con la normativa no sólo por las multas sino por la seguridad de los niños. En una ocasión dejé a mi hijo pequeño sin abrochar en su sillita porque paramos un momento en la farmacia y la casa estaba a unos 100 metros. Tuve que frenar (iba a 20 km/h en la urbanización) y el niño salió despedido hacia adelante y nos llevamos un gran susto. No pasó del susto, pero soy consciente de que se podía haber golpeado la cabeza o haber caído mal y haberse dañado. Nunca más. Mis hijos son los primeros en ponerse el cinturón y en alguna ocasión me lo han recordado a mí. Saludos.”

Comentario de un padre anónimo que cumplimentó la encuesta.

El fabricante CYBEX y el Real Automóvil Club de España - RACE presentan la Campaña “La Seguridad Responsable”, con la que ambas entidades pretenden mejorar el conocimiento, aumentar la formación, concienciar y sensibilizar en el uso correcto de sistemas de retención infantil. A la hora comprar un producto de seguridad, hay que buscar el que mejor responda en caso de un incidente, el que más seguridad ofrezca, y el que mejores resultados haya obtenido en las pruebas de impacto.

Los datos en España sobre accidentalidad infantil revelan que aún queda mucho por hacer, y que la seguridad infantil debe convertirse en objetivo prioritario ¿Cómo podemos mejorar la protección de los menores? ¿Vale cualquier tipo de silla en caso de un incidente? Lo primero y más importante es buscar una silla homologada con la última norma de referencia CE 44/04, y que su instalación garantice un uso correcto. Y en segundo lugar, introducir mejoras o innovaciones en los productos que reduzcan el riesgo en caso de accidente.

Para mejorar el conocimiento y la información de los usuarios, el RACE y CYBEX han investigado las consecuencias de un uso incorrecto, han estudiado los hábitos de uso en el vehículo, el conocimiento de los sistemas de retención, los problemas más usuales a la hora de transportar a los pequeños, o los hábitos de compra. Además, se lanzará una campaña con materiales divulgativos para entender mejor la importancia de utilizar siempre un sistema de retención infantil seguro y verificar su correcta instalación.

Campaña 2011

Campaña “La Seguridad Responsable”

Resumen de contenidos

1. Datos de siniestralidad en España 2008 – 2009
2. Análisis de los accidentes infantiles
 - Indicadores en España para el 2010
 - Datos internacionales
3. La importancia de viajar protegido.
 - Crash test RACE – CYBEX: errores en el uso
4. Encuesta sobre seguridad infantil en el vehículo
5. Campaña “La seguridad responsable”
 - Novedad: vídeos formativos en móviles
6. Legislación sobre uso de SRI en España
7. Consejos sobre sistemas de seguridad infantiles
 - Consejos de compra
 - Consejos de uso
 - Decálogo de la Seguridad Infantil

1. Datos de siniestralidad infantil 2009 y comparativa

Durante el año 2009, últimos datos cerrados a 30 días en carretera y zona urbana, en España fallecieron en accidente de tráfico 60 niños menores de 14 años, de los cuales 40 fueron en carretera y 20 en zona urbana. Este dato supone 24 fallecidos menos que con respecto a 2008, año en el que se produjeron 84 muertos de menores de 14 años en un siniestro vial.

Como se observa en la siguiente tabla, durante el año 2009 se produjeron en nuestro país más de 5.270 víctimas (fallecidos, heridos graves y heridos leves) menores de 14 años por accidentes de tráfico:

Víctimas de accidentes de tráfico en ciudad y carretera por lesividad y edad

Lesividad	Tramo 0 - 1 año	Tramo 2 - 5 años	Tramo 6 - 9 años	Tramo 10 - 14 años	Total
Muerto	10	15	14	21	60
Heridos graves	20	76	142	251	489
Heridos leves	406	1.162	1.279	1.875	4.722
Total víctimas	436	1.253	1.435	2.147	5.271

El cómputo de muertos se realiza a 30 días

Fuente: RACE, a partir de los datos del anuario 2009 de la DGT

Si comparamos este dato con los referidos al año 2008 vemos como durante 2009 se reducen las lesiones en todas las franjas, excepto en el tramo comprendido por las víctimas heridos leves en los tramos de 0 a 9 años. Mientras que los heridos leves en el cómputo general de datos se ha reducido un 3%, en el caso de los niños ha aumentado ligeramente.

Lesividad por accidente de tráfico en el tramo 0 a 14 años (2007 - 2008-2009)

Lesividad	Año 2007	Año 2008	Año 2009
Muertos	108	84	60
Herido grave	605	591	489
Herido leve	4.878	4.717	4.722
Total víctimas	5.591	5.392	5.271

Si tenemos en cuenta la siniestralidad por vías, separando los siniestros con víctimas entre los ocurridos en carretera y en zona urbana, se puede apreciar como se ha producido un aumento en algunos de los tramos analizados, sobre todo en el apartado de heridos graves en el intervalo entre los 6 y los 9 años, pasando de 72 heridos en 2008 a 84 en 2009.

También es importante estudiar como en el tramo de 0 a 1 año aumentan todas las víctimas en todas las categorías, y en tres de los cuatro tramos sujetos a estudio aumentan el número total de víctimas. Uno de los elementos en los que hay que insistir, dado el balance de heridos leves, es la colocación correcta de los niños en el coche, y los riesgos derivados de determinados comportamientos, como desabrochar los anclajes de seguridad o sacar los brazos de los arneses de protección del sistema.

Accidentalidad en zona urbana, por tramo de edad, durante el año 2009

Lesividad	Tramo 0 - 1 año	Tramo 2 - 5 años	Tramo 6 - 9 años	Tramo 10 - 14 años	Total
Muerto	2 (1)	7 (7)	4 (9)	7 (13)	20 (30)
Heridos graves	6 (5)	42 (43)	84 (72)	129 (149)	261 (269)
Heridos leves	143 (105)	620 (617)	699 (694)	1039 (1119)	2.501 (2.535)
Total víctimas 2009	151 (111)	669 (667)	787 (775)	1.175 (1.281)	2.782 (2.834)

Fuente: RACE, a partir de los datos del anuario 2009 y 2008 de la DGT

(en paréntesis, los datos referidos a 2008)

(En negrita, los que incrementan en 2009)

Si procedemos a extrapolar los datos generales de accidentalidad infantil como consecuencia de un accidente de tráfico, y desglosamos los datos por tipo de vehículo, podemos concluir que **los siniestros producidos en 2009, con niños implicados**, suponen:

- El 61,6% del total de menores de 14 años fallecidos por accidente de tráfico en España fue como ocupante de un vehículo, y el 90% de los casos de fallecidos en carretera.
- En zona urbana, la principal causa de fallecimiento es el atropello, responsable de 19 de las 20 muertes por tráfico en ciudad.
- El 48% de los niños fallecidos en carretera en el año 2009 no llevaban ningún sistema de retención infantil.

El turismo sigue siendo el principal causante de la mortalidad infantil, sobre todo en los primeros tramos de edad: el 100% de los fallecidos en el primer año de vida eran ocupantes de un turismo (8 bebés muertos) y 9 heridos graves. En el segundo tramo, los vehículos en los que viajaban los fallecidos entre 2 y 5 años eran turismos y furgonetas.

Si tenemos en cuenta los datos recogidos en el anuario estadístico de la DGT 2009, y referidos al tramo comprendido entre el recién nacido hasta su primer año de vida, de los 10 fallecidos totales por accidente de tráfico, 8 fallecidos en este intervalo de edad lo fueron como ocupantes de un turismo, y en el tramo de 2 a 5 años, este porcentaje alcanza casi el 50% del total.

2. Análisis de los accidentes infantiles

➤ Indicadores en España para el 2010

Los datos de siniestralidad infantil en el 2010, referidos a carretera y con un cómputo de víctimas realizado a 24 horas (los únicos disponibles en esta fecha) revelan que en el pasado año fallecieron 49 niños menores de 14 años por accidente de tráfico, el 47% de ellos durante los meses de julio y agosto. De los niños fallecidos, el 82% tenía menos de 12 años, de los cuales, el 37% NO utilizaba ningún sistema o accesorio de seguridad.

Los datos del observatorio muestran como los fallecidos por no llevar un sistema de retención ofrecen una tónica diferente según la nacionalidad del niño fallecido. Mientras que en el caso de los niños españoles, el NO uso del sistema de retención infantil, con resultado de muerte, alcanzó a 1 de cada 4 casos (un 24% del total), en los niños de otra nacionalidad, los fallecidos que no utilizaron una sillita de seguridad alcanzó el 78% del total (7 de 9 muertes).

Por tipo de vía, con datos referidos a carretera y a 24 horas, el 59% de los niños fallecidos por accidente de tráfico fueron por carretera convencional (29 muertes), seguido de la autovía, con un 27% de los casos (13 muertes) y la autopista, en tercer lugar, con un 14% (7 fallecidos).

Por fechas, se confirma que las mayores cifras de mortalidad infantil en carretera se produce durante los desplazamientos con motivo de las operaciones de movimiento de vehículos, como el veranos o los puentes, y en concreto, durante los meses de agosto, julio y octubre.

➤ Datos internacionales

El 21% de todas las muertes de tráfico que se produjeron en el mundo tuvieron como víctimas los niños, según los datos recogidos en el Informe Mundial sobre prevención de accidentes infantiles, publicado por UNICEF y el World Health Organization y referidos al año 2004.

En este trabajo también se revela que más de 262.000 fallecidos por accidente de tráfico en todo el mundo tenían entre 0 y 19 años, lo que significa que **cada dos minutos fallece en el mundo un niño o un joven por accidente de tráfico**. Junto a la tragedia humana que supone este hecho, hay que considerar otros elementos, como los años de vida perdidos que supone esta cifra para la sociedad.

Por zonas geográficas y mortalidad infantil, el 93% de los fallecidos se produce en zonas de bajo o medio desarrollo. Mientras que el ratio de fallecidos por accidente de tráfico entre la población mundial es de 10.7 por cada 100.000 habitantes, se observa como en el Sur-Este asiático el ratio es de 7.4 por cada 100.000 habitantes, mientras que en África es de 19.9 fallecidos por cada 100.000 habitantes. En Europa, con porcentajes muy bajos, un 20% de todas las muertes infantiles se deben a accidentes de tráfico.

Por tipo de vehículo, y a nivel mundial, el 33% de todas las muertes infantiles por accidente de tráfico se debe a atropellos de peatones, y un 67% restantes como ocupante de un vehículo o bicicleta.

3. La importancia de viajar protegido.

Análisis de la prueba de impacto RACE – CYBEX.

Para el desarrollo de estas pruebas se contó con la colaboración de la Fundación CIDAUT (Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía), que preparó, desarrolló y analizó los resultados de las pruebas realizadas en sus instalaciones de Valladolid.

Los ensayos se dirigieron a conocer las consecuencias de los problemas detectados en la encuesta realizada a los responsables a la hora de llevar a los pequeños en el vehículo. El más importante de los detectados, resultó ser el hecho de que los pequeños sacan los brazos de los arneses, con un 43% de

casos en los que el encuestado reconoce que le ha sucedido. ¿Cuáles son las consecuencias de este hecho? ¿Cómo se puede evitar? ¿Existe en el mercado alguna alternativa eficaz y segura?

Para ello, se realizaron dos ensayos bajo los mismos criterios de impacto y grupos de sillas, pero con diferente sistemas de retención:

- ENSAYO 1. Choque con un niño de 3 años colocado en el asiento trasero, detrás de la plaza del copiloto, que impacta con un sistema de retención infantil homologado para los Grupos 1 - 2- 3 con arneses de seguridad. Anclaje Isofix de 3 puntos.
- ENSAYO 2. Choque con un niño de 3 años colocado en el asiento trasero, detrás de la plaza del copiloto, que impacta con un sistema de retención infantil homologado para los Grupos 1 - 2- 3 con cojín de protección. Anclaje Isofix de 2 puntos y sujeción con cinturón de seguridad.

Los impactos se realizaron siguiendo las exigencias de homologación vigentes, así como las características de las pruebas de impacto internacionales que cada año analiza la seguridad de las sillitas. En este caso, y para comprobar la eficacia de los sistemas de retención, se sometieron a una fuerza de impacto ligeramente superior a la establecida, analizando la exigencia de protección en el caso de un choque a 64 km/h.

❖ Configuración del ensayo 1

Configuración General

DESCRIPCIÓN	<p>Ensayo de evaluación de comportamiento de sistema de retención infantil en modo de uso incorrecto, dispositivo en plazas traseras sometido a choque frontal a 64 Km/h sobre trineo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ocupante en plaza trasera derecha: maniquí P3 de 3 años en sistema de retención infantil grupo 1-2-3 isofix con sistema de arnés mal posicionado: los brazos del maniquí se sitúan por fuera del arnés.
--------------------	---

INSTALACIÓN	Catapulta Directa: freno de barras deformables	
CARROCERÍA	AUDI A4 AVANT Asientos delanteros no montados en la carrocería	
ÁNGULO ESTRUCTURA	0°	
VELOCIDAD	64.48 km/h	
PULSO	DESCRIPCIÓN DESCRIPTION	
	Simulación choque frontal contra vehículo agresor a una velocidad de 64 Km/h y con un solapamiento entre vehículos del 40%	

Maniqués

TIPO / POSICIÓN									
	1	2	3	4	5	6	7	8	
							TNO P 3 Years		
							02014(P3)		
Maniquí de 3 años posicionado sobre sistema de retención infantil de grupo 1-2-3 con ISOFIX con el arnés abrochado pero sin abrazar el torso del dummy. El sistema de retención empleado está homologado según ECE R 44/04 y ha sido adquirido en una tienda de productos para niños.									

Cámaras


POSICIÓN	NOMBRE	VELOCIDAD [fps]	VISTA
Exterior Izquierda	E11-1601-LEFT	1000	
Exterior Frontal	E11-1601-FRONTAL	1000	
Embarcada 1	E11-1601- ONB_1	1000	
Embarcada 2	E11-1601- ONB_2	1000	

Valoración Dinámica de comportamiento de maniquí P3 en sistema de retención infantil Forward Facing

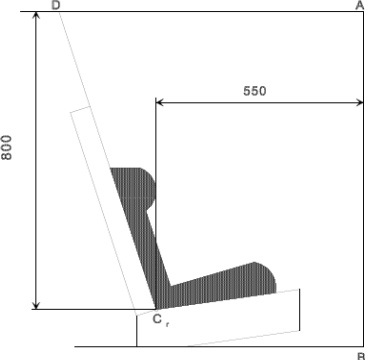

ACELERACIÓN DE PECHO

	P3	LÍMITE
Máxima aceleración resultante acumulada durante 3 ms [g]	72.7 g	55 g
Máxima aceleración z acumulada durante 3 ms [g]	63.0 g	30 g

PENETRACIÓN DE ABDOMEN

CRITERIO	P3
No hay ningún signo apreciable de penetración de abdomen provocada por alguna parte del sistema de retención.	 <p>Se observa penetración causada por sistema de retención.</p>

DESPLAZAMIENTO DEL MANIQUÍ

CRITERIO	P3
<p>Maniquí en sentido de la marcha: la cabeza del maniquí no sobrepasará los planos BA y DA.</p>  <p style="text-align: center;">Dimensions in mm</p>	 <p style="text-align: center;">82mseg Se supera el plano BA</p> <p style="text-align: center;">105 mseg Instante de excursión máxima hacia delante</p> <p style="text-align: center;">No cumple</p>

COMENTARIOS Y VALORACIÓN DEL ENSAYO 1:

Ocupante en plaza trasera derecha: maniquí P3 de 3 años en sistema de retención infantil grupo 1-2-3 isofix con sistema de arnés mal posicionado: los brazos del maniquí se sitúan por fuera del arnés.

Aunque el impacto no pretende evaluar la eficacia de la silla, ya que lo que se intenta demostrar es su uso incorrecto, los resultados revelan que el sistema de retención infantil utilizado de esta manera no cumple los requerimientos dinámicos evaluados, se superan los límites de los criterios biomecánicos y no se restringe su desplazamiento suficientemente.

Con la disposición del niño en la silla sin los arneses de seguridad existe un riesgo evidente de golpe con otras partes del interior del vehículo, ya que no tiene la retención de la parte superior del torax. En el impacto, la sillita permanece anclada al vehículo tras el impacto y el arnés permanece enclavado en su hebilla. En base a los datos medidos y criterios evaluados con esta configuración de ensayo, la probabilidad de daños severos del ocupante tras el impacto es muy alta.

SECUENCIA DEL IMPACTO ENSAYO 1



Situación del ocupante en plazas traseras antes del impacto. El ensayo representa un choque frontal de 2 vehículos a 64km/h con un solapamiento entre ellos del 40% por el lado del conductor.



A los 46 milisegundos del comienzo del impacto, la aceleración de la carrocería alcanza su nivel máximo, el niño todavía se encuentra en el interior del sistema de retención infantil, el torso comienza a separarse de la sillita, que ya ha comenzado su avance hacia la parte delantera del habitáculo del vehículo.



Durante los instantes posteriores el ocupante de plazas traseras comienza a salirse de su sistema de retención, que continua correctamente anclado a la carrocería del vehículo.



A los 82 mseg aproximadamente la cabeza supera su máximo avance admisible y el ocupante se encuentra claramente desprotegido frente a cualquier impacto contra elementos del interior del habitáculo. La sillita continua correctamente sujeta a la carrocería y el sistema de arnés continúa mal posicionado pero no se ha desenclavado.



A los 98 milisegundos se produce el nivel máximo de aceleración de tórax y se observa una importante penetración abdominal. En este momento el riesgo de daños severos es muy alto.



A los 137 milisegundos la cabeza contacta con la parte inferior del asiento del vehículo, los sensores situados en el interior de la cabeza del maniquí llegan a medir un valor de 185 g y el riesgo para el ocupante de sufrir daños severos es muy alto. En un choque de vehículo real con todos los componentes del coche montados, es muy probable que se produjeran impactos del niño contra partes del habitáculo con graves consecuencias para el ocupante.



El maniquí de 3 años finaliza en el sistema de retención en la posición de la imagen, la sillita permanece anclada al vehículo tras el impacto y el arnés permanece enclavado en su hebilla. En base a los datos medidos y criterios evaluados con esta configuración de ensayo, la probabilidad de daños severos del ocupante tras el impacto es muy alta.

❖ **Configuración del ensayo 2**

La simulación del choque superó las especificaciones normales de homologación, con la siguiente configuración:

Configuración General

DESCRIPCIÓN	Ensayo de evaluación de comportamiento de sistema de retención infantil en plazas traseras frente a choque frontal a 64 Km/h sobre trineo. <ul style="list-style-type: none"> Ocupante en plaza trasera derecha: maniquí P3 de 3 años en sistema de retención infantil grupo 1-2-3 CYBEX PALLAS FIX 	
INSTALACIÓN	Catapulta Directa: freno de barras deformables	
CARROCERÍA	AUDI A4 AVANT Asientos delanteros no montados en la carrocería	
ÁNGULO ESTRUCTURA	0°	
VELOCIDAD	64.56 km/h	
PULSO	DESCRIPCIÓN	
	Simulación choque frontal contra vehículo agresor a una velocidad de 64 Km/h y con un solapamiento entre vehículos del 40%	

Maniqués

TIPO / POSICIÓN									
	1	2	3	4	5	6	7	8	
						TNO P 3 Years			
						02014(P3)			
	Maniquí de 3 años posicionado sobre sistema de retención infantil de grupo 1-2-3. Sistema de retención marca CYBEX, modelo PALLAS-FIX								

Cámaras

POSICIÓN	NOMBRE	VELOCIDAD [fps]	VISTA
Exterior Izquierda	E11-1600-LEFT	1000	
Exterior Frontal	E11-1600- FRONTAL	1000	
Embarcada 1	E11-1600- ONB_1	1000	
Embarcada 2	E11-1600- ONB_2	1000	

Valoración Dinámica de comportamiento de maniquí P3 en sistema de retención infantil Forward Facing

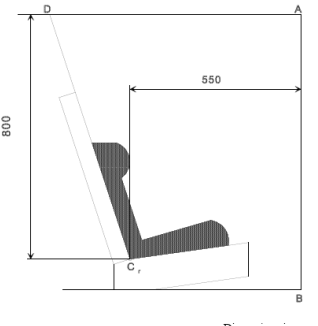

ACELERACIÓN DE PECHO

	P3	LÍMITE
Máxima aceleración resultante acumulada durante 3 ms [g]	43.8 g	55 g
Máxima aceleración z acumulada durante 3 ms [g]	21.8 g	30 g

PENETRACIÓN DE ABDOMEN

CRITERIO	P3
No hay ningún signo apreciable de penetración de abdomen provocada por alguna parte del sistema de retención.	Valoración satisfactoria

DESPLAZAMIENTO DEL MANIQUÍ

CRITERIO	P3 P3
<p>Maniquí en sentido de la marcha: la cabeza del maniquí no sobrepasará los planos BA Y DA.</p>  <p style="text-align: center;">Dimensions in mm</p>	 <p>En el momento de máximo avance de cabeza, correspondiente al milisegundo 104, esta queda oculta por el sistema de retención infantil en la vista de la cámara preparada para la valoración de este criterio (vista lateral embarcada E11-1600- ONB_1), por lo que no se ha podido calcular su posición con total certidumbre.</p> <p>Basándose en el resto de grabaciones se estima que la cabeza no ha sobrepasado los planos BA y DA, por lo que la valoración de este criterio sería satisfactoria.</p>

RESULTADOS DEL IMPACTO. VALORACIÓN DEL ENSAYO 2

Ocupante en plaza trasera derecha: maniquí P3 de 3 años en sistema de retención infantil grupo 1-2-3 CYBEX PALLAS FIX.

El sistema de retención infantil cumple los requerimientos dinámicos evaluados; evita la eyección del ocupante y restringe su desplazamiento, no existe riesgo evidente de golpe del ocupante con elementos del interior del vehículo.

El maniquí de 3 años finaliza en el sistema de retención, que permanece anclado al vehículo tras el impacto. En base a los datos medidos y criterios evaluados, la probabilidad de supervivencia del ocupante tras el impacto es alta.

SECUENCIA DE IMPACTO ENSAYO 2



Situación del ocupante en plazas traseras antes del impacto. El ensayo representa un choque frontal de 2 vehículos a 64km/h con un solapamiento entre ellos del 40% por el lado del conductor.



A los 46 mseg del comienzo del impacto, la aceleración de la carrocería alcanza su nivel máximo y el niño se encuentra firmemente sujeto en el interior del sistema de retención infantil, el torso ya contacta con el cojín de retención y absorción de energía de la sillita, que ya ha comenzado su avance hacia la parte delantera del habitáculo del vehículo.



Durante los instantes posteriores el ocupante de plazas traseras continúa unido a su sistema de retención gracias al cojín de sujeción, el torso continúa presionando sobre el dispositivo hasta alcanzar un nivel de deceleración de 42.8 g a los 63.6 mseg .



A los 81 mseg aproximadamente la cabeza contacta con el cojín produciéndose un cambio en la cinemática del ocupante, que sigue embebido en el interior del sistema de retención infantil, el cuál continua su avance y rotación hacia la parte delantera de vehículo hasta el mseg 104.



En el milisegundo 104 se produce el máximo avance del sistema de retención y del ocupante, que en todo momento permanece en su interior. El avance del sistema de retención y del ocupante no supera los límites admisibles. Los niveles de deceleración medidos en el ocupante ya están disminuyendo y no se ha producido riesgo de eyección del niño hacia el exterior. La probabilidad de supervivencia sin daños severos a este primer impacto son altas.



Durante la fase de retroceso del sistema de retención-ocupante, los niveles de aceleración medidos se mantienen bajos hasta el milisegundo 181, en ese momento se produce un golpe de la cabeza contra el respaldo del sistema de retención infantil, nivel de aceleración de cabeza que se supera durante un tiempo mínimo de 3 milisegundos es de 71,4 g, no superando los 72g. Continúa sin haber riesgo de eyección del ocupante, que en todo momento está posicionado en el interior del sistema de retención infantil CYBEX PALLAS FIX.



El maniquí de 3 años finaliza en el sistema de retención, que permanece anclado al vehículo tras el impacto. En base a los datos medidos y criterios evaluados, la probabilidad de supervivencia del ocupante tras el impacto es alta.

4. Estudio y encuesta sobre la Seguridad Infantil en el vehículo

Durante los últimos años, los estudios se han encaminado a conocer el uso de los sistemas de retención infantil, que ha ido aumentando año tras año motivado por la puesta en marcha de medidas como el carné por puntos, el código penal y a las campañas de concienciación dirigidas a mostrar las consecuencias de un impacto con menores sin protección.

Varios informes publicados con anterioridad constataban como a **mediados de 2006**, un análisis de RACE realizado sobre una muestra de más de 22.000 vehículos en toda España establecía un ratio de uso de SRI entre menores que viajaban en un vehículo del 73%, lo que supone que casi tres de cada cuatro niños utilizaban sistemas de protección en caso de frenazo o impacto. Un estudio posterior, también elaborado por el RACE en **mayo de 2008**, analizó más de 15.000 vehículos por toda la geografía nacional, y mostró que el uso de los SRI en turismos alcanzaba el 79,7% del total registrado, aumentando de esta forma más de 6 puntos con respecto al informe anterior.

Encargado por la Dirección General de Tráfico, Consultrans presentaba en diciembre de 2008 un trabajo en el que se cifraba en un 88,1% los niños menores de 12 años que viajaban protegidos en su sistema de retención, dato que bajaba a un 78,4% en el grupo de niños de entre 6 y 12 años (grupos de SRI II y III) y se reducía en el entorno urbano, con el 86,4% de la media.

En el año 2010, el RACE ahondó en los estudios de uso de los sistemas de retención infantil, en esta ocasión, para conocer la incidencia en los desplazamientos escolares, trayectos de corto recorrido y por zonas conocidas. Los resultados finales mostraron como, en estos casos, la utilización de las sillitas de seguridad se reduce al 67%, aumentando el riesgo de lesiones en caso de impacto. También en este trabajo se observó que el 13% de los niños se abrochaban solos, aumentando los errores en el anclaje.

Novedades en el informe 2011

El informe 2011 sobre seguridad infantil no sólo quería abordar la importancia de llevar un sistema de retención infantil. A la luz de los estudios anteriormente expuestos, el usuario ya conoce la importancia de llevar una sillita infantil para proteger al niño. Ahora, la cuestión debía centrarse en ahondar en otra cuestión no menos importante: el uso correcto. No basta con llevar una sillita de seguridad, hay que hacerlo correctamente, ya que un sistema mal atado no es un sistema seguro.

Para conocer los errores más comunes y los comportamientos de los padres frente a la seguridad de los pequeños, el informe 2011 de Seguridad Infantil elaborado por el RACE y CYBEX desarrolló una encuesta en la que se preguntaron a más de 700 conductores que llevaron a niños en su vehículo sobre este punto. La cuestión era preguntar no solo a los padres, si no al resto de conductores que, de forma eventual o no, pudieran transportar a niños, como familiares (nietos, sobrinos...), amigos de colegio... ¿Se baja la guardia en esos casos? ¿Se transporta siempre a los niños protegidos, en todos y cada uno de los desplazamientos? ¿Dónde puede estar el peligro?

Universo: Población de conductores españoles que hayan transportado a un niño con una estatura menor a 1,35 metros de altura en el último año.

Tamaño de la muestra final: 1.021

Puntos de muestreo: Conductores.

Método: Cuestionario estructurado.

Error muestral: Para un nivel de confianza del 99% y $P=Q$, el margen de error es de <2,5% para el conjunto de la muestra, en el supuesto de muestreo aleatorio simple.

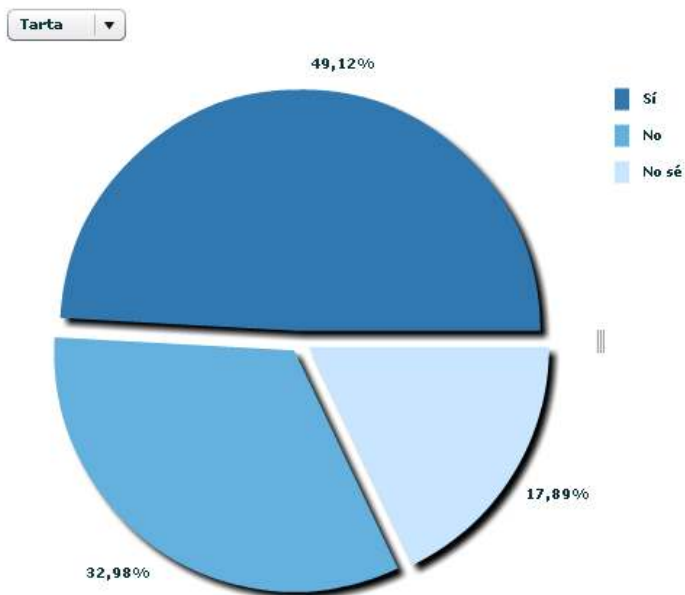
El perfil del encuestado fue el de un hombre (68%), con una edad comprendida entre los 31 y los 40 años (50%), y entre los 41 y los 50 años (23%). En el 60% de los casos sólo se transportó a un niño en el vehículo, seguido de un 32% en el que se llevaron a dos niños, un 6% a tres y un 1% más de tres niños.

La experiencia al volante de los conductores era de 16 a 25 años en un 40% de los encuestados, y entre 6 y 15 años en un 33% de los casos analizados.

Bloque 1. Datos de uso

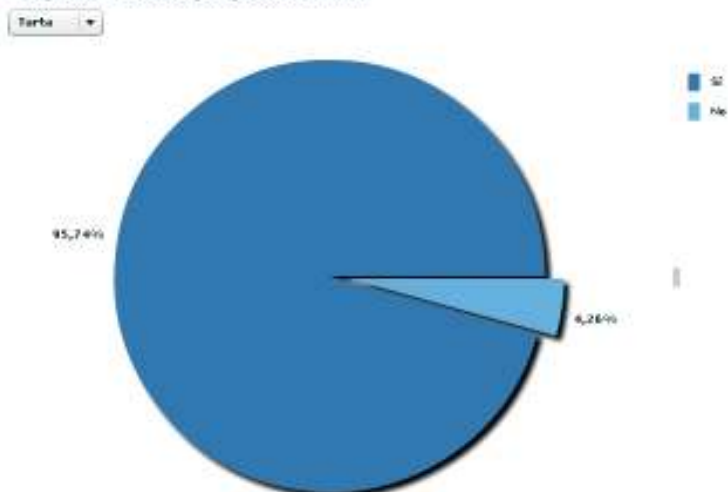
En la primera cuestión se trató de conocer los anclajes que equipa el vehículo para ser utilizados en combinación con la silla infantil. El IsoFIX mejora la facilidad de colocación del sistema, reduce los riesgos de error en el uso. Pero requiere del conocimiento del usuario a la hora de saber en qué consiste este sistema, su ubicación, y la importancia de contar con el tercer punto de anclaje o Top Tether para evitar el vuelco del sistema.

¿Dispone su vehículo de anclaje Isofix?



Casi la mitad de los conductores encuestados disponía de este sistema, pero casi dos de cada diez desconocía si el vehículo contaba con anclajes IsoFIX, lo que limita mucho la capacidad de elección de un sistema de retención infantil, y su capacidad de colocación. Más del 95% de los entrevistados utilizaba un sistema de retención infantil en sus desplazamientos.

En los desplazamientos con los niños/as en su vehículo ¿Utiliza un sistema de retención infantil adaptado a la talla y al peso del niño?

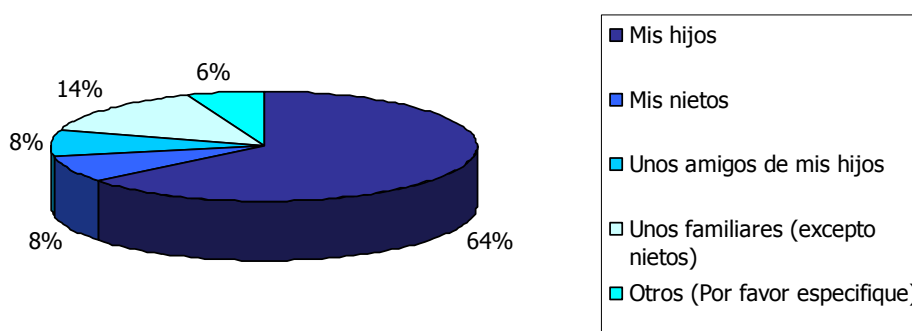


Por tipo de sistema de retención infantil, la sillita más utilizada corresponde al Grupo I, apto para pequeños entre los 9 y los 18 kilos de peso, seguido del

grupo 2, de 15 a 25 kilos. Los menores ratio de uso corresponden a los grupos para recién nacidos, en concreto para el capazo de seguridad del grupo 0, con un 6%, y para el portabebés del grupo 0+, con un 12%. El grupo III, para los más mayores de entre 25 a 36 kilos, alcanza un uso del 25%.

El parentesco de los niños transportados corresponde a los padres y a los hijos, con un 64%, seguido por los nietos, con un 8%. En el 14% de los casos se ha llevado en el último año a familiares de los hijos (no nietos), y en un 8% de los casos se transportó en el vehículo a amigos de los hijos. Es importante conocer este perfil para saber cómo dirigir las acciones de comunicación y concienciación, ya que no solo hay que formar a los padres, sino a todos aquellos conductores que puedan llevar a los pequeños, como es el caso de los abuelos. ¿Cómo se forma a los abuelos, o los tíos, en este caso?.

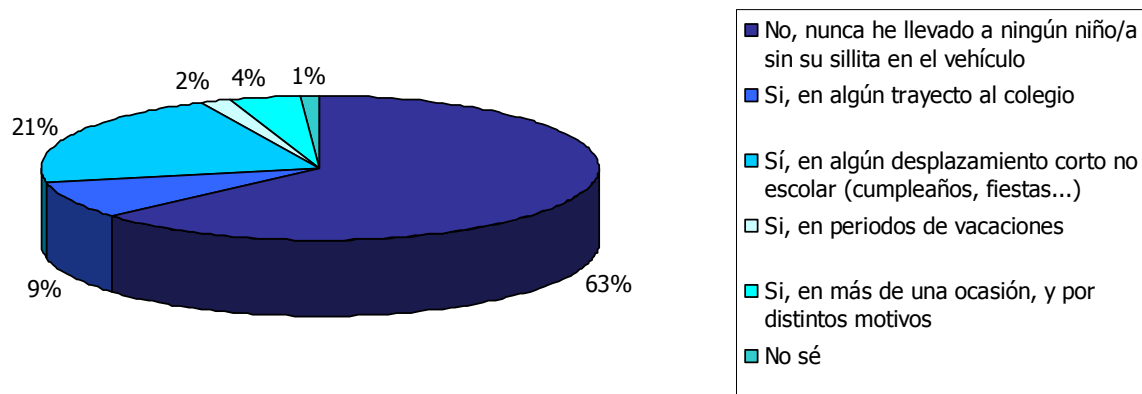
Los niños a los que transporta en su vehículo, aunque no sea de forma continua, son, normalmente... (Puede contestar más de una respuesta)



Sobre la ubicación de los pequeños en el interior del vehículo, la mayoría de los conductores ubica a los niños detrás del copiloto, seguido del puesto detrás del conductor. En la parte central trasera se colocan el 12% de los niños que se transportan en el vehículo, mientras que **un 6% se sientan en su sistema de retención en la parte delantera, dato que coincide con el 6% de los casos en los que se transportan a tres niños en el vehículo.** Esta opción, la de llevar a los niños en la parte delantera, se plantea así como una necesidad por falta de sitio en la parte trasera.

A la hora de hablar de seguridad infantil, no solo es importante conocer los hábitos de los desplazamientos más o menos habituales. El riesgo puede surgir en esos trayectos no programados, y que no consideramos peligrosos. La cuestión que planteamos se dirigía a conocer esos desplazamientos que no por ser cortos o por producirse en zonas urbanas son menos peligrosos.

Por circunstancias excepcionales, o de forma puntual, ¿Ha llevado alguna vez en su vehículo a un niño/a sin su sillita adaptada? En esta pregunta nos referimos a cualquier niño, no solo a hijos o a familiares. Puede contestar más de una respuesta.



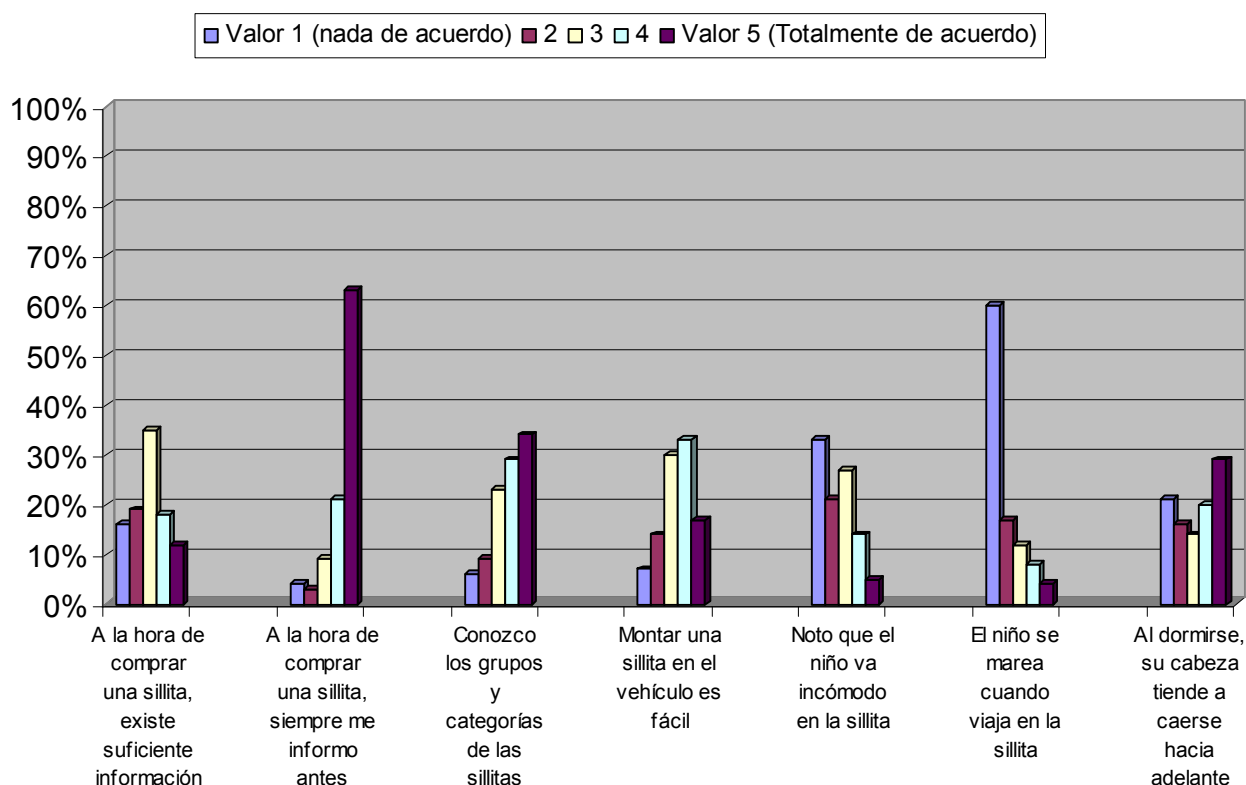
Casi 4 de cada 10 conductores ha llevado en alguna ocasión a un pequeño en el vehículo sin un sistema de retención. En la portada del informe destacábamos un comentario que nos enviaba un padre, y que de forma extractada comentaba que:

“(...) En una ocasión dejé a mi hijo pequeño sin abrochar en su sillita porque paramos un momento en la farmacia y la casa estaba a unos 100 metros. Tuve que frenar (iba a 20 km/h en la urbanización) y el niño salió despedido hacia adelante y nos llevamos un gran susto. No pasó del susto, pero soy consciente de que se podía haber golpeado la cabeza o haber caído mal y haberse dañado. Nunca más (...)”

Esta es una buena muestra de lo que supondría un accidente con niños en una zona urbana, en la que pensamos que por la velocidad, por la distancia o por la familiaridad del trayecto o la vía podemos asumir un mayor nivel de riesgo. Siempre que viaje un niño o niña por debajo del 1,35 metros de estatura debe hacerlo en un sistema de retención infantil homologado y adaptado a su talla y a su peso, sin excepciones. Solo así conseguiremos reducir la lesividad de los pequeños en el interior del vehículo.

¿Cuál es el criterio y el conocimiento de los responsables de los niños sobre los sistemas de retención infantil? Para conocer las respuestas a esta cuestión, preguntamos a los conductores sobre distintas situaciones sobre la compra o el uso de los sistemas. La primera de las conclusiones es que el 84% de los conductores se informan antes de comprar una sillita para los pequeños.

Puntúe, en su opinión, el grado de influencia que tiene para Ud. las siguientes situaciones relacionadas con el uso o la compra de su sistema de retención, siendo 1 el valor "No estoy nada de acuerdo" y el valor 5 "Estoy completamente de acuerdo".



Aunque los conductores consideran que existe información sobre los sistemas de seguridad infantiles (un 65% de respuestas positivas) los valores medios indican que existe un amplio margen de mejora en este sentido. Los conductores conocen las categorías y grupos de sillas, y en ocho de cada diez casos conocen y saben montar las sillitas infantiles, aunque en diferente grado de conocimiento (la mitad declara conocer el montaje bien o muy bien). El 83% de los encuestados se ha leído el manual de uso de la silla, el 7% lo tiene pero no se lo ha leído, y un 11% declaraba no tenerlo.

Sobre los comportamientos de los menores cuando van sentados en la sillita infantil, el 63% de los encuestados reconoce que la cabeza del pequeño tiende

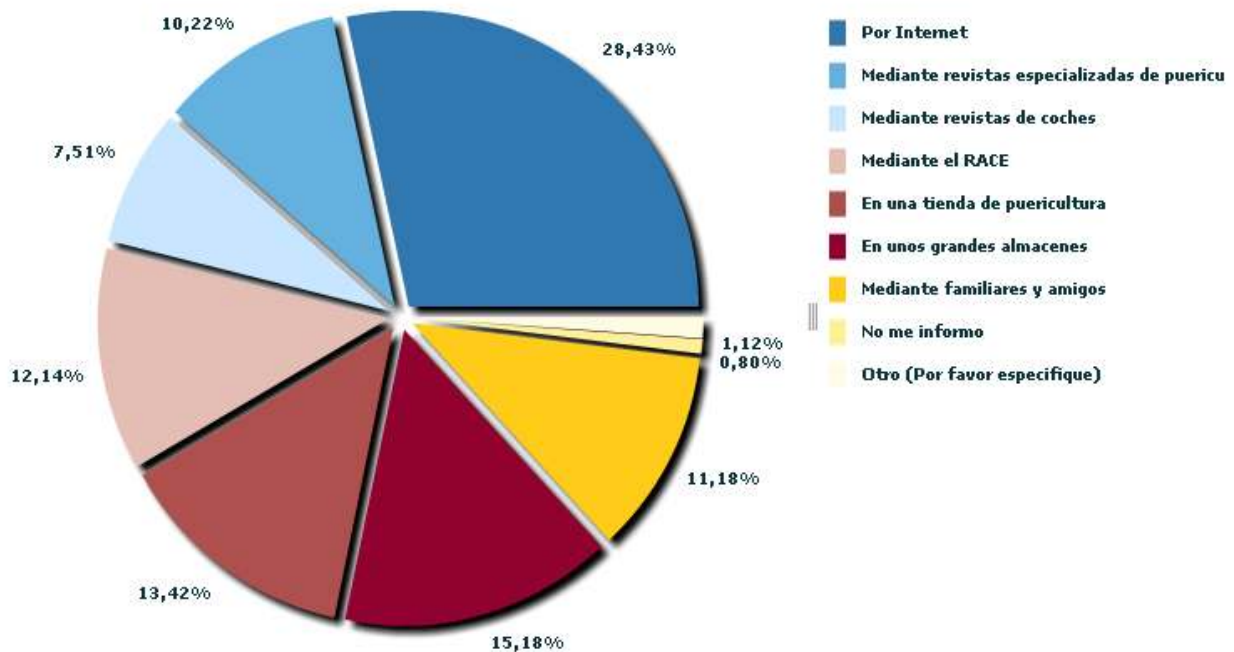
a caerse hacia delante al dormirse, lo que supone una situación de riesgo. Por ello, ajustar la posición de la silla, y disponer de algún sistema de ajuste del reposacabezas mejoraría la seguridad de cabeza, cuello y cervicales en caso de frenazo o impacto. Uno de cada cuatro niños se marea en el coche cuando va en su sillita infantil, en opinión de sus responsables, y casi la mitad de los entrevistados “nota” que el niño viaja algo o muy incómodo en el sistema de retención infantil.

En la gráfica anterior, los conductores analizados manifestaban que se informaban antes de comprar un sistema de retención infantil, pero ¿dónde?. Por ello, preguntamos a los más de 700 usuarios sobre sus fuentes de información.

A la hora de comprar una silla, me informo a través de...

(Puede elegir varias respuestas).

Tarta ▼

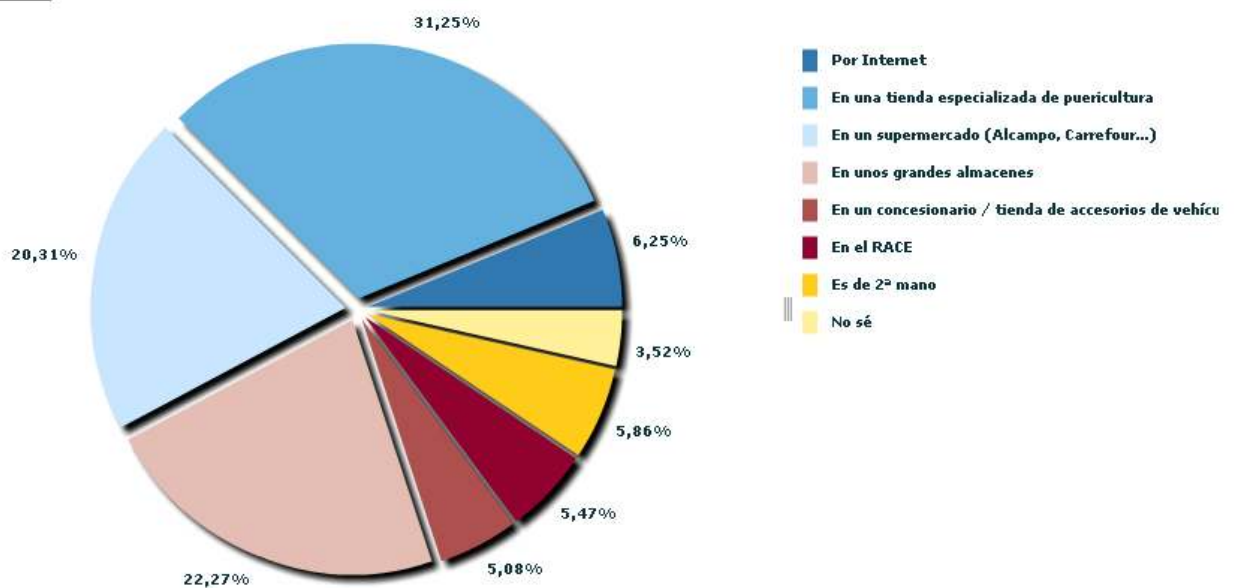


La principal fuente de información de los conductores entrevistados fue Internet, con más de un 28% de los casos, seguido de un 15% que consiguieron estos datos en grandes almacenes, y un 13% en tiendas de puericultura. El resto se reparte entre familiares, clubes automovilísticos o revistas, ya sean especializadas en puericultura o de coches.

Si Internet es la principal fuente de información ¿Los usuarios compran sus sistemas también mediante la venta online? Para ello, preguntamos a los conductores sobre el lugar de adquisición. La respuesta fue muy diferente a la obtenida en cuanto a la manera de recabar los datos del modelo deseado. En este caso concreto, los consumidores de sistemas de retención infantil compraban sus sillitas principalmente en las tiendas especializadas de puericultura, con más del 31% de los casos, seguido de grandes almacenes y de supermercados en grandes superficies. Internet no alcanza ni el 7%.

¿Podría indicarnos dónde ha adquirido su último sistema de retención infantil? (Seleccione una respuesta)

Tarta ▼



Como se ve, por una parte está la información del producto, y por otra la venta real. El canal clásico, la compra en un centro “físico” y la prueba del producto, sigue siendo la principal fuente de ventas.

Pero llevar un sistema de retención infantil no es el único requisito para mejorar la seguridad del niño a bordo del vehículo. Hay que llevar al niño protegido, y eso significa utilizar un producto de calidad, homologado y que ofrezca los mejores resultados en seguridad, y también que esté utilizado de forma correcta, con poca probabilidad de uso incorrecto. Los estudios internacionales que realizamos año tras año los clubes automovilísticos puntuamos de la misma manera, con la misma importancia, la seguridad de los impactos como la facilidad de uso, lo que significa que la mejor silla del mercado, mal utilizada, no sirve de nada.

Para saber cuáles son los problemas a los que se enfrentan los conductores responsables de la seguridad de los niños, sometimos a los usuarios a una batería de preguntas encaminadas a conocer más el uso y los fallos que más se producen.

¿Ha tenido alguna vez alguno de los siguientes problemas a la hora de utilizar su SRI?	2011	
	Sí	No
El niño ha sacado los brazos de los arneses o del cinturón de seguridad	43%	57%
El niño se ha desabrochado los arneses de la silla o del cinturón de seguridad	20%	80%
A la hora de lavar la tapicería he tenido problemas en su montaje posterior	29%	71%
En alguna ocasión, mi hijo se ha montado en la sillita con la mochila en la espalda	5%	95%
Se me ha roto la sillita infantil (por un golpe, mal uso, por un defecto de fábrica...)	8%	92%

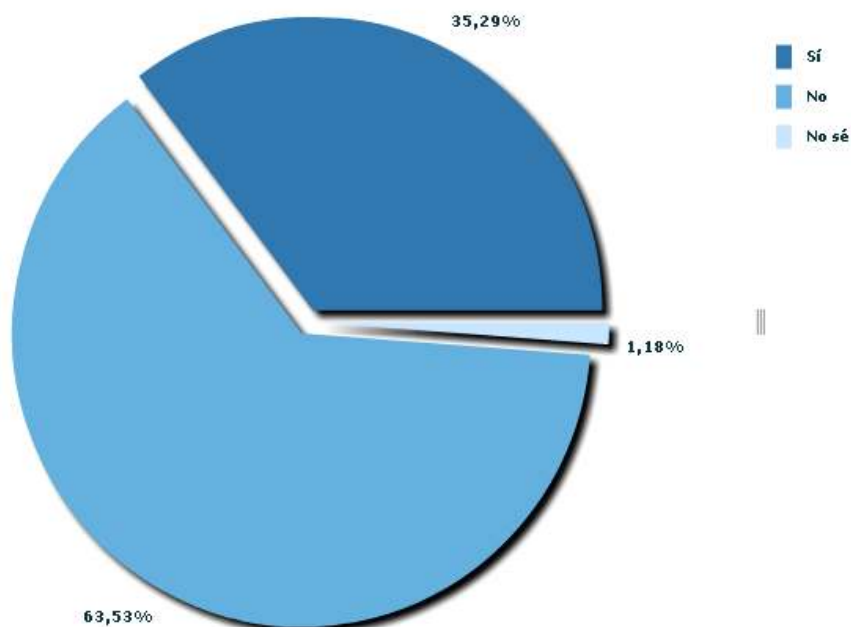
El dato más revelador es el que se refiere al hecho de sacar los brazos del niño fuera de los arneses o del cinturón. Este hecho no sólo es peligroso en sí mismo, ya que minimiza los efectos y la seguridad de los pequeños, sino que aumenta el riesgo de distracción por parte del conductor, aumentando las probabilidades de accidente al no ir pendiente de las circunstancias del tráfico. El 43% de los niños ha sacado los brazos del arnés de protección o del cinturón de seguridad. ¿Qué sucede en caso de impacto? ¿Cuál es el comportamiento del menor? ¿Qué soluciones existen en el mercado para evitar esta situación? A la luz de estos resultados, y para conocer mejor el peligro que entraña este comportamiento a bordo, RACE y CYBEX realizaron un crash test en el laboratorio de referencia CIDAUT en el que se ha querido probar los efectos de ir sin la adecuada colocación en el sistema de retención, ofreciendo una alternativa innovadora de sujeción que soluciona este problema.

Antes veíamos que el 11% de los conductores no disponía del manual de colocación y uso del sistema, lo cual supone un problema a la hora de ofrecer la máxima garantía en la utilización correcta del producto y de las condiciones de uso. ¿A qué se debe este alto porcentaje? Uno de los elementos que a priori pretendíamos conocer en esta encuesta era ahondar en una cuestión que afecta a la seguridad, a las exigencias de homologación y a la eficacia en caso

de frenazo o impacto: los sistemas de retención infantil de segunda mano, sillas regaladas o prestadas que tras un largo uso pasan de mano en mano, sin recalar en el estado de seguridad que ofrecen las sillas.

¿Utiliza usted una silla utilizada anteriormente por otro niño? (Por otro hijo, familiares, amigos...)

Tarta ▼

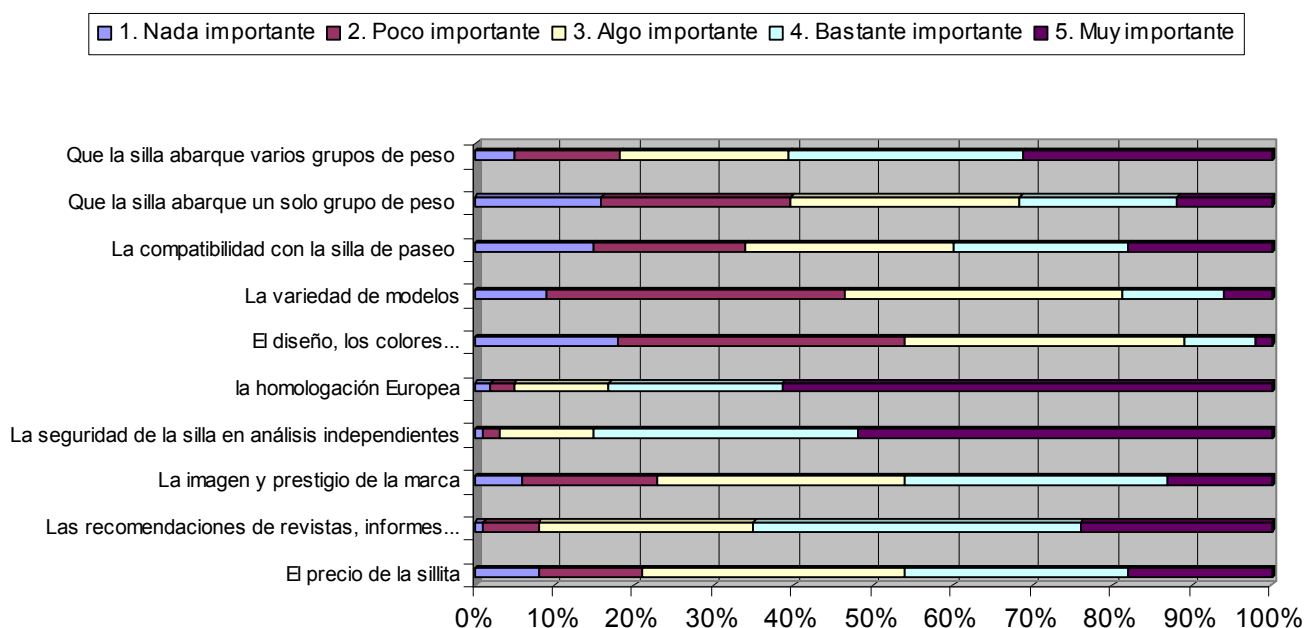


Uno de cada tres encuestados reconoce haber utilizado una silla usada anteriormente por otro niño, o lo que es lo mismo, le han regalado o ha reutilizado la que previamente habría sido usada por otro hijo. Si tenemos en cuenta el sentido inverso, la mitad de los encuestados ha regalado su silla a otro usuario para que sea utilizada por otro niño.

Hay que considerar en este sentido que tras un largo periodo de uso, una silla puede no ofrecer las mismas condiciones de seguridad que una silla nueva. Cada vez, las condiciones de homologación son más exigentes, lo que supone un incremento de la seguridad de los productos. Las propiedades de los materiales van perdiendo su eficacia, como por ejemplo plásticos o anclajes. Efectos como el calor interior de un vehículo expuesto al sol, los frenazos efecto de la conducción, los desplazamientos de la silla de un vehículo a otro, los golpes de su almacenaje, la pérdida o la degradación de los protectores del plástico (una especie de almohadillado que cubre las zonas del asiento para hacerlo más cómodo), en definitiva, las condiciones propias de haber sido utilizada durante un periodo de tiempo.

Desde el RACE recomendamos la renovación de la silla tras haber sido utilizada por un niño, o tras un largo periodo de uso, y que, de ser reutilizada, se garantice que la silla está en perfecto estado, sometiendo al producto a un sistema de análisis de los componentes del sistema. Utilizar una silla de última generación garantiza el disponer de una silla de altas prestaciones, sometida a los últimos pruebas de seguridad y con los últimos avances en tecnología. Además, en el caso de que regalemos el sistema (cosa que no recomendamos), es muy importante acompañar el producto con su manual, lo que reduciría el riesgo de una colocación incorrecta.

¿Qué es lo que valora el usuario a la hora de comprar un sistema de retención infantil? ¿Cuáles son sus preferencias? Para ello, preguntamos a los conductores que transportan niños sobre los factores que influyen en la decisión de compra.



Por categorías, y según el mayor porcentaje de respuestas correspondientes al valor 5 “Muy importante”, los usuarios dan la máxima importancia a la homologación europea, seguido de los informes independientes de seguridad, como el que participa el RACE cada año, y en tercer lugar, al hecho de que la silla abarque varios grupos de peso. Si tenemos en cuenta las medias de las respuestas obtenidas, y ampliando la muestra de estudio a las respuestas

totales y el porcentaje de las mismas con su valor, este sería el ranking de prioridades para el usuario a la hora de comprar su sistema de retención.

Valor medio de las respuestas obtenidas en el cuestionario sobre los factores de elección de las sillas y su importancia

	Media
La homologación Europea	4,4
La seguridad de la silla en análisis independientes	4,3
Las recomendaciones de revistas, informes...	3,8
Que la silla abarque varios grupos de peso (por ej., una sillita de los Grupos I – II y III)	3,7
El precio de la sillita	3,4
La imagen y prestigio de la marca	3,3
La compatibilidad con la silla de paseo (grupo 0 y 0+)	3,1
Que la silla abarque un solo grupo de peso (por ej., una sillita sólo del Grupo I)	2,9
La variedad de modelos	2,7
El diseño, los colores...	2,4

5. Campaña: “ La Seguridad Responsable”

Para este año 2011, el objetivo principal de las acciones previstas por RACE y de CYBEX es el que no haya ni un solo niño que viaje sin un sistema de retención infantil en el vehículo, y como novedad, incorporar en los mensajes el hecho de que estos sistemas deben ir correctamente anclados y el niño debidamente sujeto. Las sillas de seguridad protegen la vida del pequeño, la del resto de ocupantes, y ayudan a reducir las lesiones en caso de un frenazo brusco o de un impacto.

Para lograr este objetivo, resulta de vital importancia poner a disposición de los padres y usuarios toda la información, por ello, la labor divulgativa adquiere especial relevancia en la campaña.

Diseño y distribución de materiales

La campaña cuenta con la distribución de más de 100.000 folletos para los usuarios, en los que se recogen los consejos más importantes, para antes de la compra, los consejos de uso, los sistemas de seguridad que incorporan las sillas, y un decálogo con los elementos más importantes que deben tener en cuenta los padres a la hora de viajar en el vehículo con los pequeños.

El énfasis de estos materiales se ha puesto en un mensaje: no vale con la compra de una silla para evitar sanciones o problemas. A la hora de viajar con nuestro hijo, debemos incorporar una silla de calidad, bien instalada y con el niño correctamente sujeto.

Distribución de los materiales

La distribución de este material se centrará en los canales de acceso a los usuarios, como las tiendas especializadas en puericultura. En estos puntos es donde los usuarios solicitan información a la hora de elegir el sistema de seguridad para sus hijos que mejor se adapte a las necesidades del niño, y que sea compatible con nuestro vehículo, ya que una buena orientación y asesoramiento puede ayudar a seleccionar el modelo que más proteja al menor.

Los materiales también estarán disponibles en las oficinas de RACE distribuidas por toda España, que podrán ser recogidos por los socios y todos los conductores interesados que acudan a sus delegaciones.

Y la parte médica. El RACE, en colaboración con CYBEX, seguirá distribuyendo los materiales a los profesionales de la pediatría que lo soliciten, y que ha demostrado ser muy eficaz en la sensibilización y la concienciación de los padres. Para ello, y como en otras ediciones, todos los especialistas que lo deseen pueden solicitar los materiales que les serán remitidos a los centros y consultas, así como a las charlas en centros de ginecología y obstetricia, como parte de la formación en seguridad de los futuros padres a la hora de viajar con los pequeños en el vehículo.

En cualquier caso, todos los usuarios que deseen disponer de estos materiales pueden descargárselos gratuitamente en la página web del RACE.

Acciones en redes sociales y campaña online

Mediante las nuevas tecnologías, la campaña también pone a disposición de los usuarios vídeos formativos para explicar el problema de los accidentes infantiles, y el mal uso de los sistemas de retención, así como consejos prácticos. Para ello, se han preparado un vídeo, de fácil acceso mediante las redes sociales y los buscadores, en el que el usuario puede aprender a colocar de forma segura su silla, los anclajes y los nuevos sistemas de retención, como el cojín de seguridad.

Como novedad, los usuarios de teléfonos smartphone, como el Iphone, también podrán disponer de un vídeo explicativo con los consejos y recomendaciones más importantes sobre seguridad infantil. Todo lo que el usuario necesita saber sobre la seguridad de los pequeños, los anclajes y la sujeción de los niños en el vehículo.

Acciones de concienciación, formación y eventos.

La campaña también tiene previsto participar en ferias y eventos para formar a los mayores en la protección de los más pequeños. Durante el primer trimestre de 2011, la campaña ya ha formado a padres y usuarios en distintas ferias (como la Feria del Bebé y la Mamá) para concienciar sobre la importancia de llevar protegido a los pequeños en el vehículo, y la consecuencia y el riesgo en caso de siniestro.

También a través de la Escuela Itinerante de Educación Vial del RACE, que recorre cada año distintas localidades de España, se seguirá mostrando la importancia y la eficacia de estos sistemas, explicando a padres, niños y profesores la diferencia entre los distintos grupos y categorías, indicando la correcta colocación de los dispositivos en el vehículo. Esta escuela forma al año a miles de niños de diferentes grupos de edad, a los que también se les distribuyen los materiales de la campaña.

Participación de RACE y CYBEX en la campaña de la Comunidad de Madrid “Depende de ti. Siempre protegidos”.

La campaña “La Seguridad Responsable” puesta en marcha por RACE y CYBEX participó en la iniciativa presentada por la Comunidad de Madrid “Depende de ti. Siempre protegidos” lanzada a primeros de 2011 para promover y distribuir materiales con los consejos de seguridad a bordo de los vehículos entre los pediatras de los centros médicos de la Comunidad de Madrid.

Incorporación de la campaña en plataformas móviles: Iphone y Android

Como novedad, la campaña incorporará vídeos formativos en la plataforma móvil de Seguridad Vial de RACE. Disponible en el Store de Apple para Iphone y en Android Market, los usuarios que deseen disponer de este material tan solo necesitan descargarse la aplicación **gratuita** de Seguridad Vial de RACE, y en la apartado de “Formación” visionar el vídeo con los consejos a la hora de comprar, montar un sistema de retención infantil y recomendaciones para su uso correcto, todo mediante pasos sencillos y prácticos.

Disponible en el Apple Store para Iphone y en el Android market, completamente gratuita, permite su descarga directamente en el teléfono.

6. Legislación sobre uso de SRI en España

La efectividad de las sillas infantiles correctamente utilizadas para la reducción de lesiones es superior al 75%, evitando tres de cada cuatro lesiones producidas en un siniestro. Estos daños constituyen la principal causa de mortalidad infantil en los países desarrollados, siendo responsables del 22,3% de todos los fallecimientos que se producen en el mundo en el tramo comprendido entre el primer año y los 17 años.

El *REAL DECRETO 965/2006*, de 1 de septiembre, modificó el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre. En su artículo 117, apartado 2, se especifica que “la utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención homologados por determinadas personas en función de su talla y edad, excepto en los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, se ajustará a las siguientes prescripciones”:

a) Respecto de los asientos delanteros del vehículo:

Queda prohibido circular con menores de doce años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto. Excepcionalmente, cuando su estatura sea igual o superior a 135 centímetros, los menores de doce años podrán utilizar como tal dispositivo el propio cinturón de seguridad para adultos de que estén dotados los asientos delanteros.

b) Respecto de los asientos traseros del vehículo:

1.º Las personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros, deberán utilizar obligatoriamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso.

2.º Las personas cuya estatura sea igual o superior a 135 centímetros y no supere los 150 centímetros, podrán utilizar indistintamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso o el cinturón de seguridad para adultos.

c) Los niños no podrán utilizar un dispositivo de retención orientado hacia atrás instalado en un asiento del pasajero protegido con un airbag frontal, a menos que haya sido desactivado, condición que se cumplirá también en el caso de que dicho airbag se haya desactivado adecuadamente de forma automática.

3. Los pasajeros de más de tres años de edad cuya estatura no alcance los 135 centímetros, deberán utilizar los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados instalados en los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, siempre que sean adecuados a su talla y peso.

4. En los vehículos a que se refieren el apartado 1.a) 1.º y 2.º y b) que no estén provistos de dispositivos de seguridad no podrán viajar niños menores de tres años de edad. Además, los mayores de tres años que no alcancen los 135 centímetros de estatura deberán ocupar un asiento trasero.

5. El hecho de no llevar instalado el vehículo los cinturones de seguridad cuando sea obligatorio de acuerdo con lo dispuesto en las normas reguladoras de los vehículos, tendrá la consideración de infracción muy grave conforme se prevé en el artículo 65.5.l) del texto articulado, sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional segunda de este reglamento.»

Disposición adicional segunda del Reglamento General de Circulación

Uso obligatorio de cinturones de seguridad en turismos.

El cumplimiento de la obligación de utilizar cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados o colocados tanto en circulación en vías urbanas como en interurbanas, impuesta en el artículo 117.1.a) y b) a los conductores y a los pasajeros de asientos

determinados de los vehículos que en dicho precepto se especifican, sólo será exigible respecto de aquellos vehículos que se hayan matriculado con posterioridad al 15 de junio de 1992. Los mencionados vehículos que no llevasen en esa fecha instalados, en dichos asientos, los citados mecanismos no vendrán obligados a hacerlo, pero sí a utilizarlos sus pasajeros cuando los llevasen instalados".

El incumplimiento de utilizar cinturón de seguridad o de un sistema de retención infantil, cuando estuviera obligado a hacerlo, está tipificado como infracción grave, y lleva aparejada una sanción de 200 euros y posible retirada de carné (cambio en la Ley 17/2005). Con el permiso por puntos, además, se quitan tres puntos por el incumplimiento del uso de los sistemas de retención.

7. Consejos sobre sistemas de seguridad infantiles.

¿QUÉ SISTEMAS DE SEGURIDAD INCORPORA UNA SILLA INFANTIL?

1. El cinturón de seguridad

El **cinturón de seguridad** del coche cumple dos funciones:

- Sujetar la sillita infantil. La silla va anclada al asiento del vehículo mediante el cinturón de seguridad, utilizando para ello unas guías incorporadas en el propio sistema de retención infantil. Este sistema es válido para todos los grupos.
- Proteger al niño. El cinturón del coche también protege al niño cuando pasa a los grupos de sillas 2 y 3, que va desde los 15 kilos hasta los 36 kilos de peso.

2. El sistema de **anclaje ISOFIX**

El sistema ISOFIX consiste en un sistema de anclaje de la silla al vehículo, compuesto por tres puntos de sujeción o apoyo: dos situados en el respaldo del asiento trasero, y un tercer punto de anclaje en la parte trasera del asiento (llamado Top Tether) o mediante una pata de apoyo que va de la silla al suelo del vehículo.

3. Arnese de sujeción.

Los arneses de sujeción, una especie de tirantes incorporados a la sillita, sirven para sujetar al niño al sistema de retención. Estos dispositivos, presentes en

los grupos 0, 0+ y I (de recién nacidos hasta los 18 kilos de peso) deben colocarse de forma que tengan poca holgura, y vigilar que el niño no saque los brazos de los arneses, ya que reduciría su seguridad y aumentaría el riesgo de lesiones.

4. Cojín de seguridad

Un innovador sistema de protección para los niños del grupo I que elimina los arneses de sujeción, evitando de esta manera el riesgo de sacar los brazos y reduce los desplazamientos cervicales. Se trata de un sistema parecido a un airbag hinchado, que distribuye las fuerzas del impacto por su superficie y las neutraliza gracias a sus materiales diseñados para absorber la energía del golpe. Una vez que el niño pasa al grupo 2 de sillitas, se retira este cojín, pudiendo utilizar el mismo sistema de protección.

5. Otros dispositivos de protección

Las sillas infantiles incorporan otros sistemas de protección, como son los protectores cervicales, los protectores de impacto lateral, los reguladores en altura del reposacabezas, etc. Cada fabricante desarrolla nuevos sistemas para mejorar la seguridad de los pequeños, aumentando sus niveles de protección.

Se debe consultar el manual de cada fabricante para conocer mejor las características de seguridad del sistema de retención.

CONSEJOS DE COMPRA

- Todos los dispositivos infantiles de seguridad deben estar homologados, lo que constituye la mejor garantía de que cumple las normas más exigentes de seguridad. Compra sólo aquellas que cumplen con la última norma, más exigentes con las pruebas, y comprueba que la silla dispone de la etiqueta de homologación (en la etiqueta y en la parte posterior de la sillita).
- Comprueba que la silla está en perfecto estado. Rechaza sistemas de segunda mano, con mucho tiempo, o con pequeños desperfectos, ya que los años restan seguridad al producto.
- Solicita asesoramiento. Ponte en contacto con el fabricante, expertos o vendedores que te ayudarán a decidirte. Ten en cuenta tus necesidades, el vehículo donde va a colocar la silla y las características del niño. Verifica el

sistema de anclaje que incorpora tu vehículo (ISOFIX, tercer punto Top Tether, cinturones...).

- Antes de comprar un asiento infantil, conviene comprobar que se tiene una instalación firme y sin excesivas complicaciones en el vehículo en donde se vaya a utilizar.
- Cada silla está pensada para ofrecer la mayor protección según la estatura y el peso de los niños. Una silla demasiado grande, o demasiado pequeña puede provocar un mal funcionamiento.
- Infórmate de los últimos avances de seguridad, ya que cada año se mejoran los niveles de protección. Compra siempre los modelos más modernos y con nuevos sistemas de seguridad, como el cojín de seguridad que reduce el riesgo de lesiones cervicales frente al arnés.
- Por último, nunca viajes con un niño con una altura inferior a 1,35 metros sin su sistema de retención, adaptado a su talla y a su peso. El sólo uso de los cinturones de seguridad no les protegerá debidamente: el niño puede “colarse” por debajo del cinturón al no poder apoyarse en el suelo con sus pies, y puede provocarle lesiones en el cuello.

CONSEJOS DE USO

- Antes de instalar una silla, lee todas las advertencias, instrucciones y recomendaciones de instalación del fabricante, así como los requisitos u observaciones establecidos por el vehículo.
- Hay que tener en cuenta la ubicación del dispositivo dentro del vehículo, y considerar la posición del resto de pasajeros que van a viajar en el vehículo. Si es posible, que el pasajero no se ubique junto al pequeño (riesgo de lesiones por impacto entre los pasajeros) y recuerda que todos los ocupantes siempre deben llevar colocado el cinturón de seguridad.
- Los niños se tranquilizan cuando ven a la madre o al padre. En caso de viajar sólo el conductor y el niño, lo mejor es colocarlo en la plaza trasera central (preferentemente) o derecha, detrás del copiloto. Siempre que se pueda, lleva al niño en la parte trasera.
- Los niños crecen, y las sillas deben ajustarse a este crecimiento. Por ello, ajusta el recorrido del arnés y el reposacabezas a medida que aumenta la envergadura del niño. Consulta el manual para adaptar el dispositivo.

- Un SRI, sobre todo colocado en sentido inverso a la marcha, nunca debe instalarse con un airbag frontal de pasajero (a no ser que sea desconectado). Vigila los casos en los que el niño viaje en el asiento del copiloto.
- A la hora de asegurarnos del correcto anclaje, el asiento de seguridad infantil debe quedar firmemente sujeto al asiento del vehículo, de modo que se elimine casi totalmente cualquier movimiento entre ambos tanto lateral como longitudinal. Elimina las holguras del cinturón cuando éste sujete la silla, o en el caso del Isofix, compruebe los testigos de instalación correcta.
- En los grupos de sillas 2 y 3, referidos a los elevadores, presta atención al recorrido del cinturón de seguridad sobre el cuerpo del niño: nunca debe ir por encima del cuello, siempre ha de ajustarse lo más bajo posible sobre las caderas, y elimine las holguras. El cinturón debe pasar por las guías para que no entren en contacto con el niño.
- Las cunas portátiles (capazos de seguridad) del grupo 0 deben ajustarse de manera que la cabeza del recién nacido esté orientada siempre hacia la parte interior del vehículo. De este modo, puede evitarse un golpe directo en la cabeza del niño en un choque lateral.
- Una silla es un objeto que puede salir proyectado hacia los ocupantes. Por ello, si el niño no viaja en ese momento, sujete siempre el asiento infantil con el cinturón del vehículo, evitando que salga despedido.
- Si llevamos objetos en el vehículo en caso de frenazo o impacto pueden convertirse en peligrosos “proyectiles”, sobre todo si hablamos de pequeños que viajan en un capazo de seguridad, tumbados, o en un portabebés en sentido inverso a la marcha, lo que aumenta el riesgo de impacto directo. Coloque estos objetos en el suelo, o en el maletero, para evitar estos riesgos.
- Los ocupantes adultos deben ir sujetos con los cinturones, ya que en caso de impacto, podemos golpear a los más pequeños al salir despedidos.
- El buen uso de las sillitas mejora la efectividad del sistema, y la correcta colocación del niño en el sistema reduce las lesiones en caso de incidente.

DECÁLOGO DE LA SEGURIDAD INFANTIL

A la hora de comprar una silla infantil, tenga en cuenta:

1. El sistema debe estar homologado, con una etiqueta que indique la norma de referencia. Exige siempre la última norma de homologación, más exigente. En este caso, la norma ECE 44/04.

2. Consulta los informes que los clubes automovilísticos, como el RACE, publican anualmente con pruebas de seguridad y uso de los sistemas de retención infantil. Disponible en www.race.es.
3. Debes utilizar el sistema que mejor se adapte al peso y la estatura del niño. Cambia de grupo cuando el niño supere las dimensiones recomendadas por el fabricante.
4. Infórmese del sistema de anclaje que equipa su vehículo (cinturón de seguridad, anclajes Isofix, asiento integrado...) para adaptar y adecuar la sillita infantil.

Y recuerde que un uso correcto aumenta su eficacia:

5. En el vehículo, el niño debe ir siempre en su sistema de seguridad, por muy corto que sea el trayecto. A 50 km/h existe un alto riesgo de mortalidad si se produce un impacto y el niño no lleva un sistema de retención infantil.
6. La silla debe estar firmemente sujeta, sin holguras, con el reposacabezas y los arneses ajustados al niño.
7. Lea las recomendaciones del fabricante, y vigile que el niño no se quite los arneses o se desabroche el cinturón. En el mercado existen modelos para evitar estos problemas, como los cojines de seguridad que absorben la fuerza del impacto.
8. Si la instalación de la silla es en sentido inverso a la marcha, nunca debe colocarse delante de un airbag frontal de pasajero.
9. Todos los ocupantes, carga que se transporte o mascotas que viajen a bordo deben ir correctamente retenidos o separados de los pasajeros para evitar daños en caso de frenazo o impacto.
10. No llevar sistema de retención infantil cuando es necesario conlleva la retirada de tres puntos del permiso de conducir y una multa económica de 200 euros.

Puedes consultar el informe completo y los vídeos en www.race.es

Más información:

RACE. Departamento de Comunicación

Tel. 91 594 77 02

comunicacion@race.es

Aplicación disponible en:

