

Edición No. **18**



Tecnologías SV

Revista Digital FundaReD

- Sistema de
Retención Infantil SRI



VIDEOS

<https://youtu.be/ofKwgjojLQw>

<https://youtu.be/diodSVJm-Rc>

<https://youtu.be/3YF34gzwiaQ>



El criterio más importante de elección de la silla de retención infantil es la edad. Por eso, se homologan por el peso del niño.





PUBLICADO EN NOTA DE PRENSA OFICIAL EUA. 21 DE ENERO DE 2016.-

La compañía **Britax Child Safety** llamó a revisión este jueves 75,890 sillas de autos para bebés por el peligro de rotura de las asas para cargarlas.

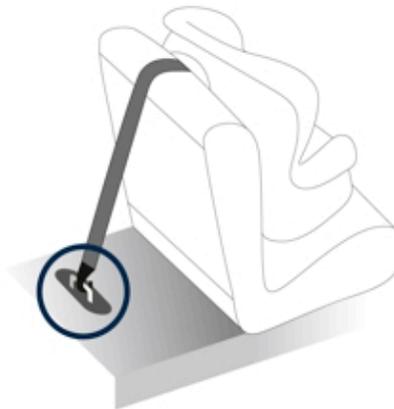
Según la **Administración Nacional para Seguridad Vial (NHTSA)** por sus siglas en inglés), la llamada a revisión afecta los modelos **B-Safe 35**, **B-Safe 35 Elite** y el **B-Safe 35 Travel System** fabricados entre el 1ro de Octubre de 2014 y el 1ro de julio de 2015.



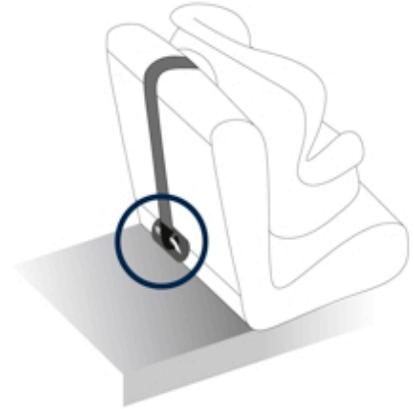
Beispiel/Example 1



Beispiel/Example 2



Beispiel/Example 3



Un niño no es un adulto, ni por tamaño, peso o estatura, y mucho menos por desarrollo y resistencia física, el cinturón de seguridad de un coche, pensado para un mayor, no sirve para un niño.

Los siniestros de tránsito constituyen la primera causa de mortalidad infantil.



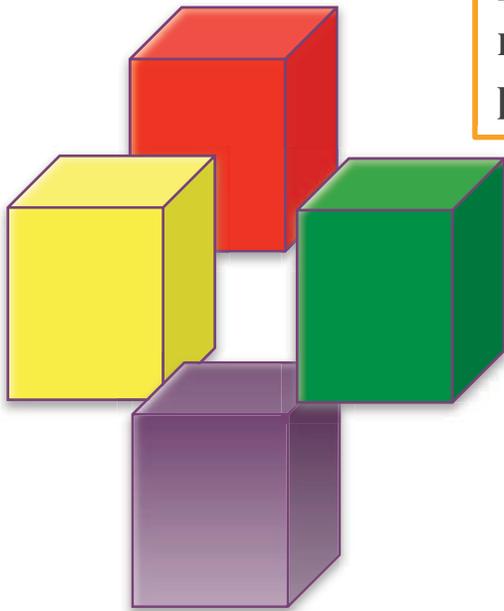
Un estudio del Race demuestra que el uso de la silla infantil en sentido inverso a la marcha, adecuadamente sujeta y ajustada al niño, reduce en un 75% las lesiones en caso de siniestralidad de tránsito.



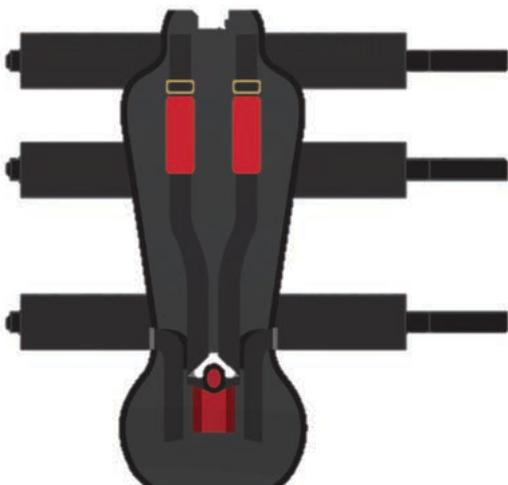
Los adultos somos los responsables al 100% de los niños, de su bienestar, de su seguridad, de su salud, de su educación, alimentación, etc.



El sistema de retención infantil, no sistemas de protección infantil.



En toda Europa) las sillas infantiles **tienen que estar homologadas**, y por tanto tienen que cumplir ciertas condiciones mínimas estipuladas por un reglamento (el ECE-R44/04). Y una cosa es cumplir con los mínimos, aunque sea por los pelos, y otra cumplir con los mínimos sobradamente. Pongamos el énfasis en una cosa: se llaman técnicamente sistemas **de retención** infantil, no sistemas de protección infantil.



Euraslog inventó un sistema de retención infantil para asientos de autobús homologado por la Comunidad Económica Europea (CEE).

Un 90% de riesgo de lesiones en el niño

Las pruebas de laboratorio en diferentes pruebas de impacto, y estadísticas, muestran que en un sistema de retención infantil colocado en sentido contrario a la marcha, o sea de espaldas, hay entre un 90% y hasta un 93% menos de riesgo de que el niño sufra lesiones(según el estudio).

Los suecos, y en general los escandinavos, que de seguridad en el automóvil y en el tráfico saben bastante, y llevan décadas de investigación y reglamentaciones, someten a una prueba de seguridad especial a las sillas infantiles, conocida como Plus Test, bastante severa.

Mientras que en la prueba para la homologación la desaceleración es de 28 g, en este test es de 38 g. Pues bien, no hay color: la fuerza a la que llega a estar sometido el cuello de un bebé, en una silla de frente con arnés de cinco puntos de sujeción es de hasta 280 kg, en una silla de frente con escudo es de hasta 200 kg y en una silla de espaldas es de solo 50 kg. Menos esfuerzo es directamente menos riesgo de lesiones.

Un apunte: hablamos de escudo y no de cojín porque es lo que es. Se trata de una pieza dura y rígida, con cierta curvatura, y un recubrimiento acolchado de no mucho espesor, que se sujeta con un cinturón de dos puntos de la propia silla. He podido tocar el escudo, y blando como un cojín no es, para nada.

En las mismas pruebas de laboratorio y *crash tests*, se ha comprobado que las sillas infantiles colocadas en sentido contrario a la marcha protegen bien a los niños también en caso de impacto trasero por alcance.

Algunos países ya tienen leyes que obligan colocar a los niños de hasta 18 kg de peso siempre en sentido contrario a la marcha, o sea, de espaldas.



Decálogo de BMW para que los niños vayan seguros en el coche

ABC FAMILIA MADRID

BMW ha elaborado un decálogo dirigido a los padres sobre el uso de la sillita del coche:

- 1. No coloque ninguna silla de espaldas en el asiento del copiloto con el airbag activado.**
- 2. Use dispositivos de espaldas a la marcha el mayor tiempo posible (como mínimo hasta los 4 años de edad).**
- 3. No lleve nada suelto dentro del habitáculo, ni siquiera cosas pequeñas. Utilice el maletero.**
- 4. Antes de adquirir la silla verifique si tu coche cuenta con anclajes específicos (Isofix, top tether...).**
- 5. Tense los arneses que se ajustan a la pelvis y después de los del hombro. Evite prendas abultadas y procure el contacto directo del arnés con el cuerpo.**
- 6. Regule la altura del arnés a medida que tu hijo vaya creciendo.**
- 7. Ajuste el cinturón de seguridad, tensando primero la parte que apoya sobre la pelvis y después la que cruza por el tórax.**
- 8. Mantenga el cabezal regulado a la altura correcta para que el cinturón apoye sobre la clavícula y no sobre el cuello. Asegúrese de que el respaldo del asiento delantero se encuentra a una distancia superior a 85 cm con respecto al trasero cuando el niño que viaja detrás lo haga de frente a la marcha.**
- 9. Aunque su hijo ya mida más de 1,35 m, alargue el uso del dispositivo al máximo (hasta 1,50 m).**
- 10. Adquiera su dispositivo en sitios especializados y exija la instalación por personal cualificado.**

**HAY QUE APRENDER A
INSTALAR LA SILLITA
DE SU HIJO EN EL AUTO**

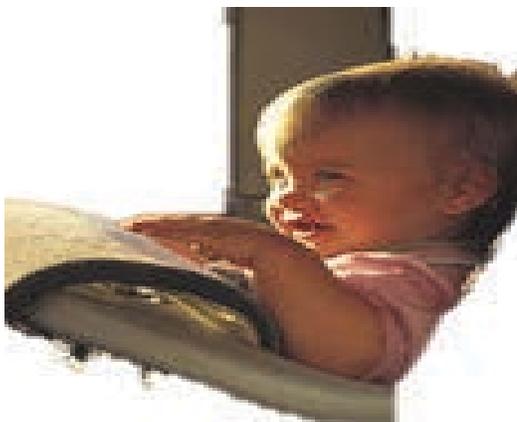




SIEMPRE EN SU SRI DE ACUERDO A EDAD, ESTATURA Y PESO.

					<h3>SRI G1</h3> <p>El SRI se ajusta al automóvil y el niño se ajusta al SRI</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Se fija el SRI al vehículo ▶ Se coloca el niño en el SRI ▶ Tiene arneses incorporados ▶ Se ajusta el niño con los arneses propios del sistema <p>Más de 4 años, se pasa al SRI G2</p>
<p>Grupo 0</p> <p>Hasta 10 kg (6 meses)</p> <p>Grupo 0: Niños prematuros, hasta los 10kg.</p>	<p>Grupo 0+</p> <p>Hasta 13 kg (12/15 meses)</p> <p>Grupo 0+ : Niños de 0 a 13 kg. (un año aproximadamente)</p>	<p>Grupo I</p> <p>Desde 9 kg hasta 18 kg (9 meses - 4 años)</p>	<p>Grupo II</p> <p>Desde 15 kg hasta 25 kg (4 años - 6 años)</p>	<p>Grupo III</p> <p>Desde 22 kg hasta 36 kg (6 años - 12 años)</p>	

www.fiaregion4.com
www.facebook.com/FIARegion4



Desde el 6 de enero de 2016 entró en vigencia en Argentina la ley nacional que obliga a los vehículos a contar con el sistema de retención infantil. Al igual que el cinturón de seguridad y el airbag, desde ahora es obligatorio que los autos estén preparados para que los padres puedan montar en el asiento trasero las sillas para bebé.

De esta manera, todos los 0 km que salgan al mercado deberán contar con el sistema (el más usado es el europeo, llamado Isofix y que es obligatorio allí desde el 2006).

Los vehículos que ya están en circulación, en tanto, tienen hasta fin de año para adaptarse.

CONSEJOS



sistemas de retención infantil

PONS
SEGURIDAD VIAL

SRI

Consultar el **manual de usuario** del vehículo y del SRI (algunos sistemas son incompatibles).



La plaza central **minimiza en un 90 %** el riesgo de impacto directo en la cabeza.



Los **menores de 4 años** deberían viajar en sillas que se instalen en el sentido contrario de la marcha hasta los límites máximos de peso y/o altura del dispositivo.



Desactivar el airbag del copiloto cuando se utilicen SRI en sentido contrario a la marcha.

Los airbag laterales y de techo no afectan a los SRI.

Si la cabeza del niño sobresale por encima del respaldo, hay que cambiar el SRI y pasar al grupo inmediatamente superior.

Las sillas con **Isofix** están dotadas de **tres puntos de anclaje** para evitar la rotación.

Evitar **ropa muy voluminosa** que impida el correcto ajuste de los arneses o del cinturón de seguridad.

Se permite que los **menores de 12 años** con estatura igual o superior a **135 cm** utilicen los **cinturones de seguridad** del vehículo.

Se recomienda el uso de SRI hasta que los niños hayan alcanzado **150 cm** de altura.

Los materiales y componentes de la silla pierden sus propiedades con el tiempo y no garantizan la seguridad del ocupante.

Cámbiela a los 10 años.

El **ajuste perfecto de los arneses** o cinturón de seguridad **depende de que no estén retorcidos ni doblados.**

En los asientos elevadores o cojines, la **banda horizontal** debe apoyar sobre la **parte baja de la cadera** o la **parte alta de los muslos**. La **banda diagonal** debe apoyar sobre la **clavícula**, a mitad de camino entre el cuello y el hombro.





<https://youtu.be/InrODaM1BbE>

Prueba real de choque: Autobús a 50 Km/H. Dummy de 25 Kg. Cinturón de 2 puntos. RESULTADO: Muerte en impacto. Por un transporte escolar seguro firma nuestra petición en Change <http://www.change.org/es/peticiones/d...>

El uso del cinturón de seguridad evita 9 de cada 10 lesiones infantiles graves o mortales.



En España desde octubre de 2007 todos **los autobuses nuevos deben llevar cinturones de seguridad** pero como la antigüedad máxima permitida para que un autobús preste servicios como transporte escolar es de 10 años, 16 años si antes realizaba la misma actividad, el hecho es que todavía hay un 20% que no cuentan con este elemento de seguridad tan importante.

Desplazarse en autobús es 21 veces más seguro que hacerlo en coche, atendiendo al número de heridos, y 24 veces más seguro si tenemos en cuenta el número de víctimas mortales.

<http://www.coches.net/noticias/claves-del-transporte->

Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) hace una matización: *"en el caso de los autobuses no existe una bancada universal en la que probar los SRI por lo que hay que hacer los ensayos con las butacas específicas de un autobús concreto. Por este motivo sólo podemos confirmar que un SRI funcionará correctamente en un autobús cuando se haya realizado un ensayo con ese producto"*.

En caso de frenazo brusco, la cabeza de un niño frenará contra la bandeja, el cenicero, el asa..., incluso con cinturones de dos puntos.

Pero la problemática no se queda solo aquí. Los fabricantes de sillas deben especificar los vehículos para los que están homologadas y nunca incluyen modelos de autobuses, tampoco los fabricantes de autobuses especifican los asientos válidos para niños porque no están obligados.



"Para que se puedan utilizar en un autobús, habría que adaptar plazas específicas más anchas y con más espacio con respecto al asiento delantero. La distancia mínima entre asientos es de 68 cm y no todas las sillas infantiles caben de ancho. También hay otro problema y es la higiene de esa silla que usarán muchos niños".





Llega la primera silla homologada para autobús

Una buena noticia que nos llega estos días es que el pasado mes de julio se ha conseguido homologar la primera silla infantil para autobuses con cinco puntos de anclaje. Se llama Kidy bus Harness, para niños de 15 a 25 kilos (Grupo II) y la ha desarrollado la empresa vasca Euraslog.

El niño va sujeto con dos tiras por los hombros, dos por el estómago y ambas se unen para fijarse al eje central entre las piernas, igual que las sillitas de seguridad de los coches. Se puede utilizar en autobuses sin cinturones y con cinturones de dos o tres puntos. Según el volumen de pedidos el precio oscila entre 95 y 110 euros. En su [web](#) te dicen dónde comprarla.

El asiento es flexible y, lógicamente, de quita y pon. Se fija a la butaca del autobús mediante unas tiras anchas y así queda firme para mantener al niño a salvo en caso de frenazo o vuelco. Otra de sus ventajas es que es una silla plegable y portátil y se limpia simplemente con un paño húmedo o con alcohol. Mikel Garrido es el director de Euraslog y también miembro de la Asociación Nacional de Seguridad Infantil, que ha colaborado firmemente en esta apuesta. *"Es la única silla homologada para autobús en Europa"*, nos explica.

Se comercializa desde el pasado mes de julio y ya se han vendido las primeras unidades a empresas del norte de Europa. En España la empresa ADO Avanza ha sido la primera en adquirir el Kidy bus. "A partir de ahora ya podemos ofrecer un sistema de retención infantil en nuestra flota de autobuses de forma totalmente gratuita aunque al disponer de un número limitado será un servicio bajo demanda", explica Sergio Torío, director comercial y de marketing de ADO Avanza. También se han interesado en el nuevo SRI colegios y algunas administraciones.

Un enorme problema a la hora de homologar un SRI para autobuses con el que se ha encontrado Euraslog ha sido el diseño ya que las butacas de autobús, en general, están diseñadas para adultos y no para pequeños. En caso de frenazo brusco, la cabeza de un adulto impacta contra el reposacabezas de la butaca de enfrente pero ¿contra qué impacta la cabeza de un menor? "Contra el asa, la bandeja, el gancho, el cenicero... y esto ocurre tanto en butacas sin cinturones como en butacas con cinturones de dos puntos", se lamenta Mikel Garrido. Finalmente, y aunque los expertos del sector veían inviable homologar un SRI para autobuses –según el reglamento R44.04-, lo consiguieron.



PARADAS DE RECOGIDA

- Ubicadas en tramos rectos y con acceso directo a la calzada peatonal
- Señalizadas para que los niños esperen por turnos en una zona de seguridad



PARADA DEL CENTRO EDUCATIVO

- Ubicada próximo al acceso al centro: sin obstaculizar la puerta, ni la visibilidad del resto de conductores
- A ser posible en acceso independiente de los niños que acuden a pie

SEGURIDAD INFANTIL



AL SUBIR Y BAJAR: CONDUCTOR

- No abrir las puertas hasta que el autobús se encuentre completamente detenido
- Parar solo en las paradas establecidas y señalizadas
- Realizar las maniobras cuando los niños se encuentren perfectamente sentados o en zona segura del centro escolar



AL SUBIR Y BAJAR DEL AUTOBÚS: NIÑOS

- Subir y bajar únicamente cuando el autobús se encuentre totalmente parado
- Respetar tu seguridad y la de tus compañeros: no saltes, juegues, empujes durante las bajadas y subidas
- Si tienes que cruzar hazlo por los espacios establecidos: pasos de peatones, semáforos, NUNCA entre coches, ni delante o detrás de autobús

EN CASO DE EMERGENCIA

- Realizar simulacros donde todos tengan un papel activo y definido, conozcan las zonas de seguridad y como actuar
- Enseñar la conducta PAS, las vías de evacuación, usar y conocer los equipos de emergencias
- TODOS deben conocer las medidas de seguridad, autoprotección y emergencias: recomendamos pictogramas para los más pequeños y Códigos QR para todos



EN EL INTERIOR DEL AUTOBÚS

- Todos los equipajes guardados en los espacios del autobús para ese fin, evitar objetos sueltos que puedan provocar lesiones en caso de impacto o frenada brusca.
- Los pasillos deben estar siempre libre de impactos
- Todos los ocupantes con su SRI anclado o cinturón de seguridad abrochado





Normas que deben cumplir los autobuses escolares

Los autobuses dedicados al transporte escolar deben disponer de una autorización especial, también deben de tener un seguro de responsabilidad civil por daños y perjuicios -adicional al obligatorio-, cumplir unos tiempos máximos de conducción y haber superado una inspección técnica anual si tiene menos de 5 años o semestral si supera esa antigüedad.

Todo autocar escolar cumple los mismos estándares que cualquier otro autobús, pero además también debe cumplir unas premisas más exigentes, según nos detalla Adolfo Díaz del INSIA. Por ejemplo, el conductor debe tener una visión total periférica del vehículo bien directamente o por cámaras; debe incluir avisos acústicos cuando las puertas estén abiertas; o también es obligatorio una chicharra con unos decibelios determinados que suene cuando se pone la marcha atrás. Además un asiento para transporte escolar pasa unos ensayos más duros sobre absorción de energía para lo cual se utiliza un simulador de la cabeza de un menor. *"No todo asiento que cumple para un adulto, cumple para un menor"*, nos dice Adolfo.



Los autobuses escolares además deben cumplir las siguientes normas:

- Tienen que llevar tacógrafo y limitador de velocidad. La velocidad máxima a la que pueden circular es 10 km/h inferior al resto de autobuses: 90 km/h en autopistas y autovías, 80 km/h en carreteras convencionales y a 70 km/h en vías fuera de poblado.

- El suelo tiene que

ser antideslizante para evitar caídas, los bordes de la escalera deben ser de colores vivos y debe contar con asideros para facilitar la subida y bajada de los niños.

- Deben de ir identificados como 'Transporte escolar' con una señal en la parte frontal y otra en la trasera.

- La ruta escolar no puede durar, con carácter general, más de una hora en cada sentido y será necesaria la presencia de un monitor cuando el 50% de los alumnos transportados tengan menos de 12 años o se trate de un centro de educación especial.

- Debe disponer de plazas para personas con discapacidad.

- Los asientos ubicados frente a huecos de escalera, o aquellos que no estén protegidos por el respaldo de otro, deben contar con un elemento fijo de protección. Si estos asientos van ocupados por niños de 5 a 11 años, los cinturones tendrán tres puntos de anclaje.

Desplazarse en autobús es 21 veces más seguro que hacerlo en coche, atendiendo al número de heridos.

El adulto acompañante debe llevar el chaleco reflectante puesto. Entre sus funciones está asignar las plazas a los alumnos -un niño por asiento- y comprobar que llevan abrochados el cinturón de seguridad -si los lleva-. También en las bajadas y subidas de los niños al vehículo, el acompañante debe bajar primero y comprobar la seguridad del acceso. La mayor parte (90%) de los accidentes se producen cuando los niños suben y bajan del autobús.

En la actualidad está aumentando la matriculación de autobuses en España, de enero a agosto de este año se han matriculado 1.645 unidades, un 44,3% que en el mismo período de 2014, pero al mismo tiempo se está reduciendo el número de usuarios de transporte escolar. Un 4,4% menos en lo que va de año según el Instituto Nacional de Estadística (INE), quien cifra el número de usuarios de transporte escolar en 234.945 en el conjunto del año 2014.

Ref.: <http://www.circulaseguro.com/>

La única silla infantil para autobús es española y se usará en medio mundo

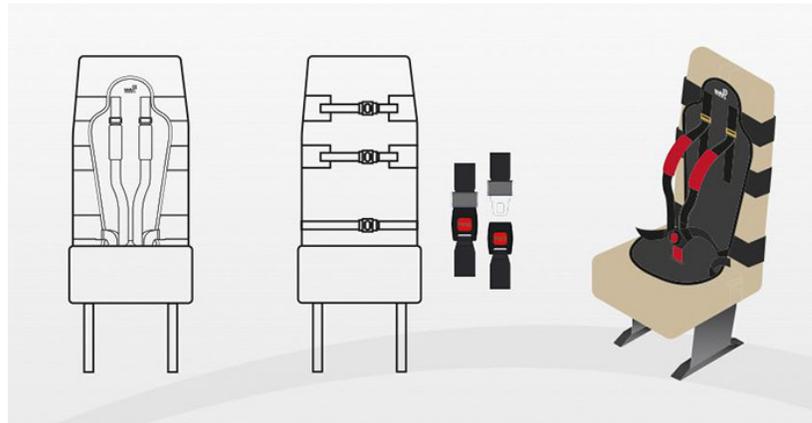
Si tienes hijos y en alguna ocasión han tenido que viajar en autobús seguro que te habrás preguntado por qué no utilizan un **sistema de retención infantil (SRI)**. El problema es que las sillas de los coches no están diseñadas para su uso en un autobús convencional y tampoco existía en el mercado una silla infantil homologada para este medio de transporte. Pero desde este verano ya se vende en toda Europa.

Se trata de la **silla Kidy Bus Harness**, la primera desarrollada específicamente para su uso en autobús en Europa. La empresa artífice, Eurosllog, tiene sello español,

concretamente de Bilbao, y acaba de firmar un acuerdo de comercialización con Global

Passenger Network
mayor agrupación
transporte de
carretera del mundo
en 30 países y una
de 28.000

Gracias a este
las compañías
de autobuses de
ofrecerán la nueva



(GPN), la
mundial de
pasajeros por
con presencia
flota de más
autobuses.
acuerdo todas

GPN
silla infantil y

al mismo tiempo se convertirán en representantes comerciales de Kidy Bus Harness en sus respectivos países. La buena noticia es que niños de medio mundo harán sus viajes y

excursiones en bus mucho más seguros.

En España, la empresa de autobuses ADO Avanza ha sido la primera en apostar por el nuevo sistema de retención infantil. Mikel Garrido, el director general de Eurosllog, nos explica que **ya han vendido unas mil unidades** a compañías de autobús, colegios y servicios



de emergencia, “además el País Vasco ha mostrado una clara intención de añadirla en el pliego de condiciones del transporte escolar de dicha comunidad. Les serviremos 17.000 unidades para el curso que viene”.

Qué niños pueden utilizar Kidy Bus Harness?

La exclusiva silla infantil para autobús está homologada **para niños con un peso entre 15 y 27 kilos** (Grupo II). El Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) ha sido el encargado de su homologación.

El sistema, con **cinco puntos de anclaje**, utiliza dos tiras para sujetar al niño por los hombros y otras dos tiras por el estómago que se unen para fijarse en un eje central situado entre las piernas, similar al que se utiliza en las sillas para los coches. Al mismo tiempo se fija en la butaca mediante dos tiras anchas para evitar que el niño salga despedido en caso de frenazo o vuelco.

Entre sus ventajas hay que destacar que se puede utilizar indistintamente en **autobuses con cinturones de tres o dos puntos**; que es plegable y portátil y que se limpia con facilidad con un paño húmedo o con alcohol. Su **precio** varía en función del volumen de pedidos, entre 95 y 110 euros.



Aprovechamos para recordar que, en los autobuses que aún no dispongan de esta silla infantil específica, los niños deben ir sujetos con el correspondiente cinturón de seguridad, siempre que lo lleven instalados y que se adapten a la talla del niño.

El **ajuste del cinturón** es correcto cuando la parte superior pasa por encima de la clavícula y del esternón y cuando la parte inferior se apoya en la parte superior de los huesos de las caderas.

Sólo los autobuses homologados a partir de octubre de 2007 están obligados a llevar cinturones de seguridad, por lo que todavía circulan por nuestras carreteras autobuses sin este sistema de retención, concretamente un 20%, nos dicen desde la Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros (Asintra).

Esta infografía de la web de Fundación Mapfre Seguridad Vial Infantil muestra los detalles de la silla.

Fundación MAPFRE

ASÍ ES LA PRIMERA SILLA INFANTIL
HOMOLOGADA PARA AUTOBUSES



El autobús es más seguro que el coche

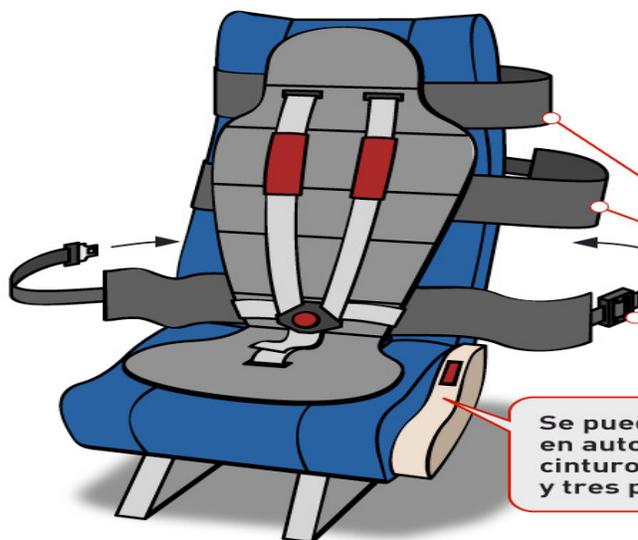
21
veces

Más seguro que el coche en función del número de heridos

24
veces

Más seguro que el coche en función del número de víctimas mortales

Desde el verano de 2015 está disponible para su comercialización la **primera silla infantil homologada para su uso en autobús en Europa**



Silla Kidy Bus Harness

Desarrollada por una empresa española. **Es plegable y portátil**

3
Puntos

Fijación al asiento

Tres tiras anchas se fijan **a la butaca del asiento** evitando que el niño salga despedido en caso de vuelco o frenazo

Se puede utilizar en autobuses con cinturones de dos y tres puntos

Sujeción del niño

Es la primera silla para autobús con **cinco puntos de anclaje**: dos tiras por los hombros, dos por el estómago y ambas se unen para fijarse al eje central entre las piernas

5
Puntos

Homologación
Niños de **15 a 27 kilos**
(Grupo III)





Desde marzo del 2003 el Parlamento Europeo aprobó una Directiva que obliga a que los niños que miden menos de 1,50 metros viajen en coche con sillita o dispositivo de seguridad homologado.



- Este precepto se suma al de ir adecuadamente sentado en su sistema de retención infantil.
- Se recogen tres excepciones: que el vehículo no disponga de asientos traseros, que todos estén ya ocupados por otros menores de igual características y que no quepan todos los SRI .
- Los SRI deben ir instalados de acuerdo con las instrucciones del fabricante.
- El uso de los S.R.I. reduce en un 75% las muertes y en un 90% las lesiones en caso de accidente.



Los menores que midan 135 cm o menos deben viajar en los asientos traseros del vehículo.

Desde el 1 de octubre, todos los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 cm que se desplacen en vehículo, además de viajar con el sistema de retención infantil adecuado a su talla y peso como la norma exige, deberán ir sentados **obligatoriamente** en los **asientos traseros** de los vehículos, excepto:

1. Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros
2. Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por otros menores de las mismas características
3. Cuando no sea posible instalar en dichos asientos traseros todos los sistemas de retención infantil.

Solamente en estos casos, los menores podrán ocupar el asiento delantero del vehículo, pero siempre utilizando el sistema de retención homologado a su talla y peso.

Este nuevo precepto está recogido en la modificación del art. 117 del Reglamento General de Circulación (cinturones de seguridad u otros sistemas de retención infantil homologados), realizado mediante Real Decreto 667/2015 de 17 de julio (BOE de 18 de julio de 2015)

La modificación de dicho artículo, dispone también que los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante, instrucciones en las que se indicará de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura. Con esta modificación se traspone la Directiva Comunitaria 2014/37/UE relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

MÁS SEGUROS EN LOS ASIENTOS TRASEROS

Esta modificación de la norma obedece también a la necesidad de plasmar en nuestro ordenamiento jurídico las evidencias científicas de numerosos estudios en los que demuestran el beneficio de que los niños viajen en los asientos traseros de los vehículos para así reforzar su protección.

- Estudio realizado en EE.UU. con 5.751 menores de 15 años ocupantes de vehículos que habían sufrido un accidente grave de tráfico. El informe demuestra que el hecho de estar sentado en el asiento de atrás tuvo un efecto protector, respecto a lesión grave o muerte.
- El estudio “Rear seat safer: seating position, restraint use and injuries in children in traffic crashes in Victoria, Australia” concluye que el riesgo de muerte en menores de 4 años que viajaban en un coche accidentado era el doble si lo hacían en el asiento de delante y 4 veces más si se trataba de menores de 1 año.
- No solo el riesgo general de lesión es mayor en los asientos delanteros, sino también la gravedad de las lesiones como se analiza en un estudio realizado por la institución CIREN (Crash Injury Research Engineering Network).

REGLAS DE ORO

- Nunca llevar al niño en brazos ni utilizar el mismo cinturón de seguridad que el adulto para protegerle.
- El uso de los sistemas de retención infantil (S.R.I.) reduce en un 75% las muertes y en un 90% las lesiones.
- Asegurarse que la silla está bien instalada. No debe moverse. La mejor opción es el anclaje mediante el sistema Isofix
- La cabeza del niño nunca debe asomar por encima del respaldo de la sillita. Si esto ocurre es necesario cambiarla por otra del grupo superior.
- En caso de que el menor tenga que viajar en el asiento delantero, porque se dan alguna de las tres excepciones anteriormente comentadas, si el vehículo dispone de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado.
- Siempre bien anclados. En los trayectos cortos es donde se acumulan el mayor número de conductas de riesgo.
- Tráfico recomienda seguir utilizando el sistema de retención infantil homologado a su peso y talla hasta que el menor alcance los 150 cm. Con más altura deberá usar el cinturón de seguridad del vehículo.



Las 38 mejores sillas infantiles

Los sistemas de retención reducen hasta en un 80% las probabilidades de sufrir un accidente mortal. Te damos las claves para elegir el más adecuado para tu hijo.

Sergio Amadoz



Las cifras resultan evidentes, impactantes, abrumadoras: cada año mueren en el mundo **186.300 niños** como víctimas de accidentes de tráfico, más de 500 al día. Muchos de ellos no llevan sillas infantiles homologadas: viajan indefensos.

La situación ha cambiado en los últimos años, pero todavía puede mejorar. En las siguientes líneas,

desbrozamos un asunto peliagudo que preocupa a gran parte de los **conductores**. Encontrarás todas las claves para acertar con la mejor de las sillas infantiles para tus hijos. Si al viajar durante este puente te has dado cuenta de que tu sillita es una castaña, aquí tienes la solución.

LAS SILLAS SALVAN VIDAS

Según la **Organización Mundial de la Salud**, las sillas infantiles reducen la probabilidad de accidente mortal entre un 54% y un 80% entre los niños más pequeños y aproximadamente un 70% entre los lactantes.

En cuanto a la posición de los **sistemas de retención**, cuando están colocados a contramarcha reducen las lesiones entre un 90% y un 95%. Si miran hacia adelante, la reducción es del 60%.

La energía generada en un impacto a 50 km/h multiplica por 32 el peso de la cabeza de un bebé: si este va a favor de la marcha, su cuello no podrá soportar la fuerza a la que será lanzada su cabeza. Diversas asociaciones recomiendan que los niños viajen **a contramarcha** el mayor tiempo posible (y, como mínimo, hasta los 4 años).

LAS SILLAS SON SEGURAS

El 84% de los sistemas de retención infantil analizados en el **Informe Europeo sobre la Seguridad en los Sistemas de Retención**

Infantil consigue la calificación de satisfactorio. Destacan los resultados obtenidos por las sillas homologadas con la norma i-Size. Por otra parte, el estudio de la Fundación Mapfre sobre seguridad vial hace hincapié en el peligro de usar sistemas no homologados o envejecidos por un exceso de uso.

NUEVA HOMOLOGACIÓN, MÁS SEGURIDAD

En la actualidad, los fabricantes de sillas infantiles pueden amoldarse a dos normas de homologación: la ECE R44, que estará vigente hasta 2018, y la más reciente **norma ECE R129 (i-Size)**, en vigor desde 2013. Esta última exige superar una nueva prueba de choque lateral para una mayor protección del niño. Además, clasifica las sillas por centímetros y no por kilos.

Mediante los **test de homologación**, se comprueba la seguridad ante impactos, la facilidad de instalación, la ergonomía o el contenido de sustancias peligrosas, entre otros análisis.

Y las pruebas han demostrado su utilidad: tras el segundo Informe Europeo de Sistemas de Retención Infantil 2016, la marca **Recaro** ha retirado la base de sujeción de su **modelo Optia** por las deficiencias observadas.

LA OBLIGACIÓN LEGAL

El artículo 117 del **Reglamento General de Circulación**, modificado en 2015, establece que los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán utilizar sistemas de retención infantil y ocupar los asientos traseros. Hay tres excepciones:

- Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros
- Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por otros menores de las mismas características
- Cuando no sea posible instalar en dichos asientos traseros todos los sistemas de retención infantil.

Si se coloca una silla en el asiento del copiloto hay que acordarse de desconectar el airbag.

La **Dirección General de Tráfico** recomienda, por su parte, usar las sillas infantiles hasta que el niño mida 1,50 metros.

SISTEMA ISOFIX

El sistema ISOFIX no es obligatorio en los vehículos, pero sus **anclajes** (a los que se engancha una base preparada para ello) hacen que las sillas infantiles sean más fáciles de colocar y vayan más seguras.

MENOS NIÑOS FALLECIDOS

Según los datos de **un estudio de la Fundación Mapfre**, en 2015 fallecieron en España 25 niños de entre 0 y 14 años como consecuencia de siniestros de tráfico. Un año antes, la cifra había sido de 37 (un 32% más). Un descenso que confirma una tendencia de años: en 1990 la cifra de niños fallecidos fue de 307; en 2001, de 159.

MAYOR CONCIENCIACIÓN

Los datos que maneja el Real Automóvil Club de España (**RACE**) resultan clarificadores: hace 15 años, un 80% de los niños, sobre todo los de mayor edad, viajaban en los coches sin un sistema de retención. Hoy en día, un 5% de conductores reconoce que no utilizan sillas infantiles.

EN LA PRÁCTICA: EVITA ESTOS ERRORES COMUNES

Los **asientos más seguros** para colocar la silla infantil de seguridad son los traseros, en concreto la plaza central —siempre que disponga de cinturón de seguridad de tres puntos o Isofix—, seguido del lateral derecho y del izquierdo. A la hora de colocar a los niños, hay que evitar algunos errores comunes.

- Arnés o cinturón holgado: no deben caber más de 2 dedos entre el arnés y el niño.
- Cinturón mal anclado a la hebilla
- Dobleces en el cinturón o el arnés
- Mal guiado de los cinturones
- Cinturón por detrás de la espalda
- Cinturón por debajo del brazo
- Cinturón muy alto (hace contacto con el cuello)
- Instalación u orientación incorrecta (cuando el portabebés o la silla están colocados en una posición inadecuada).
- Sistema que no corresponde con la altura o peso del niño.

ASÍ SÍ ACERTARÁS EN LA COMPRA

1. Decide qué silla quieres en función de la **estatura de tu hijo**. Piensa también si la quieres para que dure más años (las hay que abarcan diferentes grupos de edad y diferentes estaturas).

2. El sistema de retención infantil debe estar **homologado**. Debe de llevar una etiqueta de color naranja, colocada en la parte posterior de la silla de coche para niños, que indique la norma de referencia.

3. Infórmate bien de las **características de tu coche**, limitaciones y propiedades en relación a la instalación de una silla infantil, antes de realizar la compra.

4. Consulta el **manual de instrucciones** del coche para ver qué sillas puedes usar, y pregunta también a los fabricantes de sistemas de retención para saber cuál se adapta mejor.

LAS MEJORES SILLAS

En la siguiente clasificación aparecen las sillas que han obtenido la mejor puntuación en los diversos informes europeos (*fuentes: RACE*).

i-Size (40–85 cm), hasta 1 año

Válidas para bebés con una altura comprendida entre los 45 y 75 cm, y ancladas al asiento mediante el sistema de sujeción ISOFIX. Dotadas de arneses para una óptima sujeción. Su instalación debe realizarse siempre en el sentido contrario de la marcha.

1. **Kiddy Evo-Luna i-Size (40-83 cm)**. Resultado: muy satisfactorio
2. **Joie i-Gemm (40-85 cm)**. Resultado: satisfactorio
3. **Besafe iZi Go Modular i-Size (40-75 cm)**. Resultado: satisfactorio
4. **Cybex Aton Q i-Size (45-75 cm)**. Resultado: satisfactorio
5. **Maxi-Cosi Pebble Plus (45-75 cm)**. Resultado: satisfactorio

Grupo 0 (0-10 kg), hasta 9 meses

Capazo adecuado para transportar a un recién nacido tumbado. Dispone de arneses. Su instalación dependerá de la recomendación de cada fabricante, pero suelen ir en perpendicular a la marcha, ocupando dos plazas y sujetos por el cinturón de tres puntos.

1. **Safety 1st Dormicoque (0-10 kg)**. Resultado: satisfactorio
2. **Bébé Confort Windoo Plus (0-10 kg)**. Resultado: satisfactorio
3. **Jané Transporter (0-10kg)**. Resultado: satisfactorio

Grupo 0+ (0-13 kg), hasta 12 o 18 meses

Portabebés con arneses colocado en sentido contrario a la marcha. Limitado a cuando la cabeza del niño llegue hasta la parte superior del portabebés. Puede ir anclado mediante ISOFIX o con el cinturón de seguridad de tres puntos.

1. **Recaro Privia & Recaro fix (0-13 kg)**. Resultado: muy satisfactorio
2. **Römer Baby-Safe Plus II (0-13 kg)**. Resultado: muy satisfactorio
3. **Peg Perego Primo Viaggio SL (0-13 kg)**. Resultado: muy satisfactorio
4. **Graco SnugFix 0+ (0-13 kg)**. Resultado: satisfactorio
5. **Simple Parenting Doona+ Car Seat (0-13 kg)**. Resultado: satisfactorio

Grupo 0+ y I (0-18 kg), hasta 4 años

Desde el nacimiento hasta los 4 años aproximadamente. Según la altura del pequeño la posición del niño podrá variar sobre la silla. Se recomienda utilizar en sentido contrario de la marcha para evitar lesiones cervicales. Puede ir sujeta con anclajes ISOFIX o con el cinturón

1. **Concord Ultimax.2 (0-18 kg)**. Resultado: satisfactorio
2. **Römer Max-Fix 2 (0-18 kg)**. Resultado: satisfactorio
3. **Recaro Zero.1 (0-18 kg)**. Resultado: satisfactorio
4. **Cybex Sirona (0-18 kg)**. Resultado: satisfactorio

i-Size (hasta 105 cm), de 6 meses a 4 años

Portabebés utilizable según la altura del niño, para recién nacidos y hasta una edad aproximada de cuatro años (máximo, 105 cm). Dotados de arneses, y sujetos con anclajes ISOFIX, permiten llevar al niño más tiempo en sentido inverso a la marcha.



1. **Concord Reverso PLUS** (40-105 cm). Resultado: satisfactorio
2. **Cybex Sirona M2 i-Size** (45-105 cm). Resultado: satisfactorio
3. **Besafe iZi Kid X2 i-Size** (61-105 cm). Resultado: satisfactorio
4. **Bébé Confort Axissfix i-Size** (67-105 cm). Resultado: satisfactorio
5. **Maxi Cosi 2wayPearl i-Size** (67-105 cm). Resultado: satisfactorio

Grupo I (9-18 KG), de 1 a 4 años

Posición sentada o reclinada. Sillas dotadas de arnés o sistema de escudo ventral para adaptarse gradualmente a la fisonomía del niño. Mediante ISOFIX o cinturón de tres puntos, pueden colocarse en sentido de la marcha o al contrario.

1. **Kiddy Phoenixfix 2** (9-18 kg). Resultado: muy satisfactorio
2. **Cybex Juno 2-Fix** (9-18 kg). Resultado: muy satisfactorio
3. **Recaro Optiafix** (9-18 kg). Resultado: satisfactorio
4. **Britax Römer King II** (9-18 kg). Resultado: satisfactorio
5. **Maxi-Cosi Tobi** (9-18 kg). Resultado: satisfactorio

Grupo I, II, III (9-36 kg), de 1 a 12 años

Utilizables en ambos sentidos de la marcha con arnés. Son perfectamente adecuadas para trayectos largos y a partir de los 18 kg (grupo II) pueden utilizarse con el cinturón de tres puntos. Se recomienda mantener el respaldo hasta los 36 kilos.

1. **Joie Transcend** (9-36 kg). Resultado: satisfactorio
2. **Cybex Pallas M-fix** (9-36 kg). Resultado: satisfactorio
3. **Casualplay Multiprotector Fix II** (9-36 kg). Resultado: satisfactorio
4. **Recaro Monza Nova IS Seatfix** (9-36 kg). Resultado: satisfactorio
5. **Concord Transformer Pro** (9-36 kg). Resultado: satisfactorio

Grupo II, III (15-36 kg), de 4 a 12 años

Sillas infantiles con respaldo, normalmente desmontable, siempre con el niño sujeto por el cinturón de seguridad de tres puntos en sentido de la marcha. Se recomienda ajustar el respaldo y el reposacabezas a medida que crece el niño, y mantener este sistema hasta los 36 kilos.

1. **Hema Junior** (15-36 kg). Resultado: satisfactorio
2. **Jané Quartz** (15-36 kg). Resultado: satisfactorio
3. **Britax Römer Kidfix II XP Sict** (15-36 kg). Resultado: satisfactorio
4. **Bebe Confort Rodifix Airprotect** (15-36 kg). Resultado: satisfactorio
5. **Foppa Pedretti Miestendo Fix** (15-36 kg). Resultado: satisfactorio



<https://youtu.be/QCHBA8Zu4jU>



La silla infantil del futuro

Volvo acaba de presentar la que podría ser la silla infantil más lujosa y segura del futuro. Con este concepto de silla da un paso más en su visión del lujo y la seguridad cuando en el Salón de Shanghai presentó su Volvo Lounge Console del nuevo XC90 Excellence. El nuevo asiento facilita la vida a los padres y aumenta la seguridad gracias a su posición orientada hacia atrás. También ofrece varios espacios para guardar todo lo que un bebé necesita.



Volvo celebró **50 años investigando por la seguridad infantil**. Fue en 1964 cuando presentó al mundo su primer prototipo de asiento orientado hacia atrás, el PV544. 51 años después presenta un nuevo concepto de habitáculo con un asiento infantil de lujo como protagonista.



<https://youtu.be/hpdtpe2zyQg>

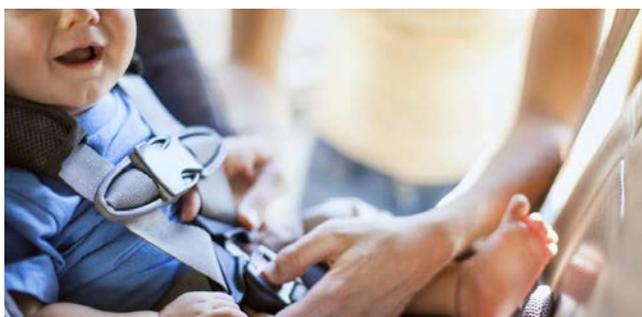


Por qué es peligroso ponerle el abrigo a los niños en la silla del coche. [NOELIA CONRADO](#)

Dejarles la chaqueta puesta puede causar que los cinturones de la sillita queden sueltos, perdiendo su eficacia y poniendo en riesgo la integridad de tu hijo

Los accidentes de tráfico se encuentran entre las **principales causas de muerte infantil** en España. Solo en el pasado año, 355 menores de 14 años resultaron heridos graves y 25 fallecieron en siniestros viales. Una situación que, en algunas ocasiones, **podría evitarse** si se hace un correcto uso de los sistemas de retención infantiles (SRI), los cuales, según la Organización Mundial de la Salud, reducen la probabilidad de accidente mortal entre un 54% y un 80% entre los niños pequeños y aproximadamente un 70% entre los lactantes, ya que evitan su impacto contra otros ocupantes y elementos del vehículo.

Llevar los **cinturones flojos** y las **sillas mal ancladas** son dos de los **errores más comunes** que los padres cometen en materia de seguridad con los más pequeños, según destaca el estudio sobre Seguridad vial infantil en el automóvil en España y Latinoamérica 'Sillitas infantiles 2016' que acaba de presentar la Fundación Mapfre. Entre los fallecidos en 2015, un tercio de los niños no utilizaba el sistema de retención infantil y otro tercio lo utilizaba mal. Pero no somos el único país donde no ponemos bien las sillitas, según el organismo encargado del transporte en el Reino Unido, hasta un **80% de los asientos** infantiles se utilizan de **forma incorrecta**. El desconocimiento de la normativa está muchas veces detrás de un mal uso: muchos padres ignoran, por ejemplo, que cuando un menor lleva **lachaqueta** puesta en la silla del coche, su **seguridad** puede verse **reducida** de forma considerable, ya que los cinturones no se ajustan por completo al cuerpo.



Cinturones, bien ajustados

Si colocamos una chaqueta al niño, esta le estará generando un **volumen falso** en el tórax que nos **obligará a extender los cinturones** un poco más para poder sujetarlo bien. Si posteriormente **decidimos quitarle el abrigo**, bien porque tiene calor o porque hemos realizado una parada y al volver nos hemos olvidado de ponérselo, los cinturones quedarán **mucho más holgados** y ni siquiera habremos reparado en ello.

Podemos comprobarlo en este **vídeo** que forma parte de una campaña de **deconciación sobre el buen uso de los cinturones** en los SRI puesta en marcha por la empresa **Good Egg Child Car Seat Safety**, y de la que se hace eco el tabloide británico '**The Sun**'. La mujer coloca en la silla del coche a una niña con el abrigo puesto y se asegura de que las dos correas de seguridad estén bien sujetas. Acto seguido, decide quitárselo y volver a sentarla para demostrar que en esta ocasión el cinturón queda muy holgado sin ofrecer protección alguna a la joven.

Pon la calefacción y deja que tu hijo lleve ropa ligera. (iStock)

En ambos casos, tanto si el menor lleva abrigo como si no, pero los cinturones están un poco flojos, lo más probable es que, ante un impacto, el tórax se escurra a través de los cinturones y el cuerpo se flexione hacia adelante de manera muy enérgica y peligrosa para la **columna** y el **cuello**. Antes de iniciar el viaje puedes verificar si el abrigo que lleva puesto el niño es lo suficientemente fino para no perturbar la acción de los sistemas de retención infantil. Solo será cuestión de unos segundos. Una vez hayas colocado al menor y abrochado las correas de seguridad, comprueba si es posible **introducir dos dedos** o más por debajo del cinturón, si puedes significará que el abrigo es demasiado grueso y puede ocasionar un peligro para tu hijo. Como alternativa, puedes **encender la calefacción** del vehículo antes de iniciar el viaje con el fin de que el habitáculo tome una temperatura adecuada para el pequeño o bien ponerle una chaqueta o una manta encima del cinturón.

Impacto Lateral y Cojines o almohadillas.



La misión del fabricante de sillas es la de minimizar los efectos de la absorción de energía en el cuerpo humano, lo que consigue por un lado reduciendo ese recorrido acercando el punto de impacto a la puerta, y por otro dotando las superficies de impacto de elementos deformables tanto desde el exterior de la silla -para el contacto entre la silla y la puerta- como desde el interior -para el impacto de la cabeza contra el lateral de la silla-.

¿Cuál es el momento más recomendable para cambiar la sillita del Grupo I a la del Grupo II/III?

Matias Masso

Las sillitas del Grupo I, que van con arnés, se pueden utilizar hasta los 18 kg (estadísticamente casi 5 años, según las tablas de crecimiento infantil de la OMS del 2006).

Cuando se nos queda pequeña debemos pasar a una sillita del Grupo II/III, que ya es la última, y que utilizaremos hasta que el niño pueda llevar directamente el cinturón de adulto (véase el post [¿Hasta cuándo hay que llevar silla de seguridad?](#))



La sillita del Grupo II/III, no obstante, puede empezar a utilizarse mucho antes de que se nos quede pequeña la del Grupo I.

Concretamente, a partir de que el niño alcance los 15 kg de peso, que estadísticamente vienen a ser unos 3 años y medio.

Esto nos deja un margen muy amplio para decidir el cambio, y no siempre se hace con los criterios adecuados. A menudo se adelanta el cambio para aprovechar la sillita para el

hermano pequeño, o lo hacemos coincidir con el cambio de automóvil.

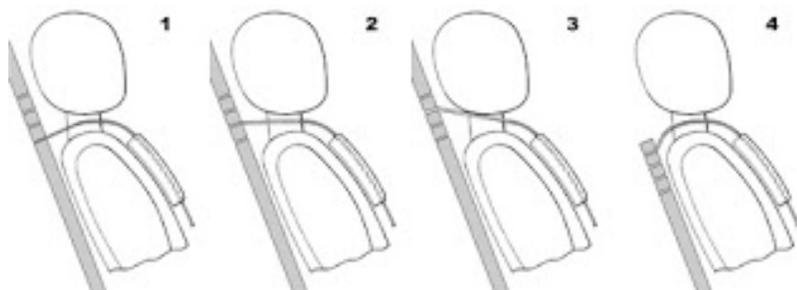
Criterio número 1: Nunca antes de los 15 kg.

Ni que le falte un poco. Una sillita del Grupo II/III está diseñada para ofrecer unos niveles de protección determinados a un ocupante entre los 15 kg y los 36 kg de peso. Y pasa unas pruebas de homologación que lo garantizan. El fabricante no está obligado a proteger pesos mayores ni menores que los indicados y la sillita no pasa ninguna prueba que lo verifique. Además de poner en grave riesgo al niño, estaríamos contraviniendo el artículo 117 del Reglamento de General de Circulación, sancionable con 300,00 € y 3 puntos del Permiso de Conducción. En caso de accidente, la compañía de seguros podría inhibirse y hasta podríamos ser acusados de negligencia.

Criterio número 3a (para sillas de cara a la marcha): Siempre antes de sobrepasar el ajuste más alto del arnés.

El niño va sujeto a la sillita del Grupo I con un arnés de 5 puntos, que debe llevar un sistema de regulación de altura en los hombros para adaptarse al crecimiento.

Para retener al ocupante con eficacia, el arnés debe salir en dirección perpendicular al respaldo (fig.1) o ligeramente descendente hacia los hombros (fig.2). No debe sobrepasar el cuello (fig.3) y en ningún caso subir hacia arriba (fig.4).



Si el hombro del niño se halla a mayor altura que la posición más alta del arnés, es decir, cuando el arnés tiene que subir desde el respaldo hacia el hombro del niño, ha llegado el momento de desecharla y utilizar una del Grupo II/III.

Un arnés que tiene que subir hacia arriba para pasar por el hombro para luego bajar, podría comprimir la columna al tensarse en caso de impacto frontal. No debemos continuar utilizando la sillita hasta este extremo.

Criterio número 3b (para sillas de espaldas a la marcha):

Como norma general, antes de que asome la cabeza por encima del respaldo. En determinadas sillas de Britax Römer, hasta que los ojos lleguen a la parte superior del reposacabezas.

La norma general dice que la cabeza del niño no debe superar nunca la altura de la estructura de la silla. Esto es especialmente importante al utilizar un portabebés, ya que un impacto frontal empuja al ocupante de una silla a contramarcha hacia arriba y hacia su espalda; si la cabeza pierde el soporte del respaldo corremos el riesgo de que entre en contacto con los componentes del interior del coche y de dañar las vértebras cervicales.

No obstante, Britax Römer indica que sus sillas a contramarcha [Dualfix](#), [Max-Fix II](#), [Max-Way](#) y [Multi-Tech II](#) pueden utilizarse hasta que se alcance el peso máximo indicado o hasta que sus ojos lleguen a la altura de la parte superior del reposacabezas. El motivo es que estos modelos permiten una posición más incorporada o vertical del niño, con lo que se reduce el riesgo de que la cabeza entre en contacto con el interior del coche. Además, el cuerpo del niño cuenta con un mayor soporte a lo largo de una superficie más extensa de la silla que si se tratara de un portabebés, en el que la postura del niño es más horizontal.

En cuanto a la sujeción del niño, en las sillas a contramarcha el arnés tiene que quedar a la altura del hombro o ligeramente por debajo, pero nunca por encima.

Criterio número 4: aprovechemos la silla del Grupo I hasta el final.

Una silla del Grupo I es más segura que una del Grupo II/III. En la del Grupo I el niño va sujeto a la silla con un arnés de 5 puntos, en la del Grupo II/III el niño no va sujeto a la silla sino al automóvil con un cinturón de solo tres puntos.





Tres sillas en el coche

Existen vehículos lo suficientemente amplios y con asientos individuales que permiten la instalación de tres sillas en las plazas posteriores y que incluso incorporan Isofix y Top Tether en la central y en la tercera fila de asientos, si disponen de ella. Eso sí, tal y como indicábamos en el post [Claves para elegir el coche adecuado para las sillas auto](#), vigila que no tenga compartimentos portaobjetos en el suelo, que imposibilitan la instalación de las sillas con pata de apoyo, las más habituales para viajar a contramarcha.

Sin duda, un coche como el que acabamos de describir sería perfecto para tu familia numerosa, pero sabemos que en la mayoría de vehículos la colocación de tres sillas en las plazas traseras no es posible. Puede ocurrir que físicamente no quepan, que el sistema Isofix no sea accesible o que el cinturón de seguridad no pueda abrocharse.



Normas que regulan estos sistemas: la [ECE R44/04](#) y la [ECE R129](#) o

El asiento central es el más seguro...

La **Fundación MAPFRE** nos aconsejo en este aspecto, gracias a su [guía de preguntas frecuentes](#), en las que se aclara que «el **asiento trasero central**, por estar más alejado de cualquier zona de impacto, siempre que la silla infantil pueda instalarse correctamente en dicha plaza».

«Entre las plazas laterales traseras, la plaza derecha es más segura que la izquierda, puesto que, en primer lugar, **permite subir y bajar al niño desde la acera y lejos del tráfico** y, en segundo lugar, porque el conductor puede **ver mejor al niño** si se sienta en el lado opuesto que si estuviera situado detrás de él. En el caso de los asientos orientados mirando hacia delante, el conductor puede ver mejor al niño a través del espejo retrovisor cuando el niño viaja sentado en el asiento central trasero.»



Recomiendan de igual modo que si se tiene «un asiento dotado del sistema de sujeción **ISOFIX**, la recomendación general es instalar dicha sillita en una de la plazas del vehículo dotadas de dicho sistema, para así poder beneficiarte de

las ventajas que ofrece ISOFIX, como mayor sencillez de instalación, menor riesgo de montaje incorrecto y mayor seguridad, en términos generales, en caso de accidente».

Por tanto, teniendo en cuenta esto último, lo ideal sería utilizar el sistema ISOFIX en el asiento trasero central. Ahora bien, sabemos que el ISOFIX central no es una prestación que abundan en el mercado. De ahí que la plaza más segura, de no existir la opción que mencionamos, sea **la derecha**, según la Fundación MAPFRE. Lo mismo se recomienda si carecemos completamente del sistema ISOFIX y no es posible instalar de forma óptima la sillita infantil en la plaza central.

El portavoz del Real Automóvil Club de España (RACE) y de la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI), Antonio Lucas, [ratifica que el mejor lugar para situar una sillita infantil es el asiento trasero central](#), porque así los niños están **más protegidos de las colisiones laterales**:

«Sin embargo, casi ningún modelo tiene anclajes ISOFIX en esa plaza. Por eso recomendamos ubicar al menor **tras el copiloto**, por dos razones: por un lado, en las vías de doble sentido, la **exposición al riesgo** es mayor en la parte izquierda del coche; por otra parte, en ciudad resulta más seguro subir y bajar al niño por la derecha, ya que estaremos colocados en el lado de la acera, **alejados del tráfico**».

¿Y si colocamos la sillita infantil en el asiento izquierdo?



Como señala Antonio Lucas, **la exposición a riesgo es mayor en la parte izquierda del coche**. Esto obliga a que descartemos la creencia falsa del que el lado del conductor es más seguro, basada en la suposición de que el que conduce tiende a proteger su lado. Hay que decir que no encontramos a ninguna autoridad u organismo

que recomiende esa plaza. Además, presenta algunos impedimentos obvios, como el de la **visibilidad** entre conductor y el asiento trasero posterior.

A esto hay que añadir que **las estadísticas** reflejan que esa zona del vehículo está más expuesta al riesgo. Según la base de datos [FARS](#) (Fatality Analysis Reporting System) de la [National Highway Traffic Safety Administration \(NHTSA\)](#), el asiento trasero izquierdo es **el más inseguro**, tanto como el del conductor. Los datos recopilados en Estados Unidos muestran que el riesgo de lesiones es de un 47% en estos asiento, mientras que para el trasero derecho es del 40% y **para el trasero central del 38%**.

Por tanto, todos los organismos mencionados coinciden en que la mejor plaza para colocar los SRI es la **central trasera**, y en caso de no ser posible, el asiento trasero derecho. Del mismo modo no debemos olvidar la recomendación de utilizar ISOFIX si es posible, y sobre todo, la de la **instalación a contramarcha**.

REF. <http://www.circulaseguro.com/>



Realización: Ing. Mario Holguín

FundaReD

Fundación Red de la Dignidad

www.reddeladignidad.org
[reddeladignidad@yahoo.es](mailto:redeladignidad@yahoo.es)

1-809-383-0298

República Dominicana