

## REPORTAJE

## SEGURIDAD INFANTIL

## PROHIBIDO JUGÁRSELA

Proteger a los niños cuando viajan requiere pocos pasos, pero hay que conocerlos para evitar peligrosas confusiones

## FÉLIX CERZO

Domingo 12 de julio, alrededor de las cinco de la tarde. Autovía A3, a unos 120 kilómetros de Madrid. Nos hemos detenido el tiempo de tomar un café para estirar las piernas y al reincorporarnos, nos encontramos de bruces con un coche volcado. Parece raro: es una recta muy larga, el tráfico fluido, el tiempo excelente y el automóvil, relativamente nuevo. Pero ha ocurrido. Y ha sido hace apenas unos minutos. Todavía no hay Guardia Civil ni ambulancias, sí mucha gente que ya se ha detenido a ayudar a los heridos. Entre ellos, un bebé, que su madre sujeta entre los brazos...

Semanas atrás, la investigación llevada a cabo por una empresa británica que fabrica sillitas para niños, nos recordaba que los accidentes de coche representan la mayor preocupación sobre seguridad infantil para el 50% de los padres europeos.

A otros parece que no les preocupa un ápice. A mediados del mes de marzo, la DGT

detectaba en sólo una semana de controles a 287 menores que campaban libremente por el interior del vehículo o, como mucho, iban en brazos de un adulto.

La ciencia dice que, en una colisión a más de cinco km/h, ese adulto habría sido incapaz de evitar que el niño saliese despedido. Los estudios también revelan que el uso de

un SRI (Sistema de Retención Infantil) adecuado evita hasta el 75% de las muertes y el 90% de las lesiones, distintas según la edad y morfología del cuerpo de los pequeños. Hasta los dos años, son más frecuentes en el cuello; de dos a cuatro años, se producen en la cabeza y, a partir de este último tramo, en el abdomen.

En 2013, último año con estadísticas completas de Tráfico, de los 25 menores que murieron en siniestros en España como pasajeros de un vehículo, cuatro no llevaban SRI. Tampoco 14 de los 88 que resultaron heridos graves, ni 197 de los 2.741 heridos leves.

Es la cara más triste y extrema acerca de la seguridad vial infantil, aunque esta es una cuestión llena de importantes matices. Porque partimos de la premisa de que un padre siempre lleva a sus hijos en un SRI, dando por bueno un estudio del Race en el que el 95% de los progenitores entrevistados decían hacerlo así. Pero ¿sabe cuándo el menor puede usar

ya el cinturón de seguridad? ¿Conoce los distintos tipos de sillitas, las normas que las regulan, el paso de unas a otras? ¿Dónde hay que colocarlas para mayor seguridad?

Recuerde, primero, que el responsable de la integridad de un pequeño es siempre el conductor. Y que no hay que bajar nunca la guardia: los trayectos cortos, como

los de casa al colegio, son los que acumulan un mayor número de situaciones de riesgo.

«Eran sólo unos minutos». «Tenía la sillita en el otro coche». «A última hora tuve que llevar también al hijo de unos vecinos»... Según el estudio de Britax, llevado a cabo con 4.500 padres de toda Europa, uno de cada tres admite haber llevado alguna vez a un niño sin el correspondiente SRI, y el porcentaje casi llega a la mitad cuando los progenitores tienen entre 18 y 24 años.

Aunque la investigación también pone sobre la mesa otros datos que dan para pensar. Como que el 67% de ellos gasta más dinero en la adquisición de un *smartphone* o de una tableta electrónica que en la sillita de su hijo. O que apenas se dedica tiempo a informarse sobre cual es la más adecuada para el pequeño y 100% compatible con su coche. Aspectos en los que los padres/conductores españoles, sin embargo, salen mucho mejor parados.

Según la actual legislación, todos los menores de 12 años con una altura que no llegue a los 1,35 metros, deben usar un SRI y tendrán que ir sentados en el asiento trasero, salvo que éste vaya (bien) ocupado por otros niños. La sanción por viajar con un pequeño desprotegido es de 200 euros y puede acarrear la inmovilización del coche.

### EN UN GOLPE A MÁS DE 5 KM/H, UN NIÑO QUE VAYA EN BRAZOS SALE DESPEDIDO

## ¿SABE CUÁL ES LA LEGISLACIÓN VIGENTE EN ESTA MATERIA?

### ACTUAL

La norma ECE R44 cataloga las sillitas en cuatro grupos: hasta 13 kilos, de nueve a 18, de 15 a 25 y de 22 a 36 kilos. Por eso es más imprecisa.



### NUEVA

Empezó a aplicarse en 2013 y el objetivo es que sea la única en 2018. Determina la talla y peso máximo del niño que puede usar cada sillita.



ISOFIX

### SIN FALLOS

Es un tipo de anclaje (no una norma) que, si lo llevan la sillita y el coche, facilita que ésta quede instalada de forma segura.



## REPORTAJE



peso de niño. Es decir, casi como si de una prenda de ropa se tratara. La primera fase de la I-size, aplicable a los SRI más pequeños, está en vigor desde 2013 y el plan es que el desarrollo completo se haya culminado en el año 2018.

Hasta entonces, ambas homologaciones convivirán, aunque se espera que los fabricantes abandonen la primera antes de esa fecha. Ello permitirá corregir situaciones como la que desvelaba el último test europeo sobre seguridad de las sillitas y en el que casi un 40% de éstas suspendía. La clave, el endurecimiento de las pruebas después de introducir *dummies* más sensibles y realistas, someter los SRI a pruebas de choque lateral y valorar de forma más exigente

### LA PLAZA MÁS USADA, DETRÁS DEL COPILOTO, ES LA LOCALIZACIÓN MENOS SEGURA

te cuestiones como la ergonomía o facilidad de manejo.

Además, puede que conociendo todas las leyes, escogiendo la silla más adecuada y usándola en el 100% de los casos, los padres terminen cayendo en otro error: el sitio donde colocan a sus hijos en el coche. Según el Race, la localización preferida para casi el 54% de los padres es la más peligrosa: justo detrás del asiento del copiloto.

La elección parece obvia. Es la que mejor permite tener controlado al pequeño, aunque esos vistazos rápidos pueden terminar en un despiste. Asimismo, en una situación de emergencia y por mero instinto de supervivencia, el conductor que tenga que dar un volantazo siempre lo hará para protegerse a él y, por tanto, a los de su lado.

Esto hace que la plaza detrás del conductor sea más segura y la del centro, la que mayor protección da.

encima de la barriga. En cuanto a la banda diagonal, sobre el hombro, sin rozar el cuello y entre las mamas, sin apoyarse en ninguna de ellas. Ambas bandas deben quedar sin holguras, bien ajustadas al cuerpo, pero no se puede usar para ello un cojín o recurrir a pinzas que bloqueen su funcionamiento. En este sentido, existen en el mercado dispositivos que ayudan a ajustar correctamente el cinturón de seguridad. Por último, es conveniente colocar el respaldo del asiento en posición vertical.



DESDE EL MOMENTO DEL EMBARAZO. La obligación de llevar a un niño en un SRI homologado y adecuado también afecta a su primer viaje en coche: el que le lleva desde el hospital a casa. Aunque la protección se tiene que extremar ya durante el embarazo de la madre. Esta siempre debe llevar el cinturón puesto y siguiendo unas normas básicas que recoge la DGT en un pequeño tutorial. Así, la banda inferior estará colocada por debajo del abdomen, ajustándose lo máximo a la parte ósea de las caderas y nunca por

LA SEGURIDAD DE LOS MÁS PEQUEÑOS EN EL COCHE, EN CIFRAS

851

Es el total de menores de 14 años muertos en accidentes entre 2004 y 2013. El descenso desde las 124 víctimas del primer año no ha sido constante: en 2010 y 2012 su siniestralidad repuntó.

46

Fueron los niños fallecidos en 2013 en España: seis como conductores (de bicis, por ejemplo), 25 eran pasajeros y 15, peatones. Además, se registraron 410 heridos graves y 5.502 heridos leves.

0,8

Es el índice de letalidad, o el porcentaje de fallecidos por cada 100 accidentes, para el grupo de edad hasta los 14. La cifra está muy por debajo respecto a al índice medio para todos los grupos, que es de 1,4.

2

Menores que resultaron muertos en un siniestro y que viajaban sin sistema de retención infantil (SRI) en 2014. Un año antes fueron cuatro, por los 12 casos que se registraron en 2009.

0

Niños fallecidos sin SRI. Es uno de los objetivos de la DGT dentro de su estrategia de Seguridad Vial para el periodo 2011-2020. El plan contempla otros 12 objetivos, cinco de ellos ya cumplidos.

75

Es el porcentaje de muertes que se evitarían si todos los pequeños viajasen con la protección adecuada. En el caso de las lesiones, la reducción es aún más significativa: llega al 90%.

63

Sobre el total de siniestros con víctimas que involucran a menores de 14 años, es el porcentaje que tienen lugar en ciudad. Aunque son menos lesivos que los que ocurren en carretera.

1,35

En metros, aquellos niños que no superen esta altura deberán viajar siempre un SRI homologado y adaptado a su talla y peso. Además, tienen que hacerlo en los asientos posteriores, a menos que estuvieran ocupados por otros pequeños.

6,9

Proporción de sillitas que van en la plaza central trasera, aunque es la más segura. En parte, porque no suele haber anclaje Isofix, pero también por el temor a que el niño se deslice entre los asientos.

15

En meses, la edad antes de la cual no se debe colocar al pequeño en el mismo sentido de la marcha. La mayoría de los padres piensan que es a los nueve meses, o la adelantan por su tamaño.