



CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL CINTURÓN / SRI. DEL 1 AL 7 DE OCTUBRE DE 2018

1.- IDEAS GENERALES

- 1.1. Dispositivos de seguridad: Cinturón
- 1.2. Dispositivos de seguridad: Sistemas de retención infantil (SRI)

2.- CIFRAS A RESALTAR

3.- SANCIONES POR TIPO DE INFRACCIÓN. PERMISO POR PUNTOS

4.- RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL

5.- NORMATIVA APLICABLE

5.1.- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

5.2.- Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

6.- ESTUDIOS REALIZADOS

6.1.- Buenos y malos usos de las sillitas infantiles en los accidentes de tráfico (Autor: Universidad Politécnica de Madrid. Propietario Externos-2011)

6.2.- Cuarto Informe PIN sobre Seguridad Vial del ETSC

6.3.- ESRA (Encuesta sobre Actitudes de los Usuarios de la Vía) (Meesmann. U, Torfs, K., Nguyen. H., & Van del Berghe, W. (2018) ¿Nos preocupa la seguridad vial? Principales resultados del proyecto ESRA1 en 38 países. Proyecto ESRA (E-Survey of Road users Attitudes). Bruselas, Bélgica: Vías institute.1).

6.4. Decálogo de la Seguridad (Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI) y DGT, Marzo 2018)

7.- INSTALACIÓN DE CÁMARAS PARA VIGILAR EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD



8.- CONCLUSIONES

1.- IDEAS GENERALES

El uso del cinturón de seguridad y de los SRI resulta útil en cualquier trayecto corto o largo, urbano e interurbano.

Todos los ocupantes de un vehículo deben ir sujetos con su sistema de retención adecuado.

El recorrido del cinturón de seguridad o del arnés nunca debe ir por encima del cuello. Debe ajustarse lo más bajo posible sobre las caderas y sin holguras.

1.1.- Dispositivos de seguridad: Cinturón

El cinturón de seguridad es un elemento básico y fundamental de la seguridad vial y reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente.

El airbag no es eficaz si no se complementa con la utilización del cinturón de seguridad. El cinturón de seguridad y el airbag están pensados para funcionar de forma complementaria.

No utilizarlo en los asientos traseros supone un gran riesgo. En un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos de atrás golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos de delante puede ser hasta 8 veces mayor.

Protege tanto de salir despedido del habitáculo, como de impactar contra el parabrisas.

A 80 kilómetros por hora, un choque frontal sin llevar puesto el cinturón de seguridad suele llevar fatalmente aparejado resultado de muerte o lesiones graves. El cinturón alcanza una máxima efectividad en los vuelcos, donde se reduce un 77% el riesgo de muerte.

No llevar puesto el cinturón de seguridad es, junto con la velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol, uno de los principales factores de riesgo en la carretera.

Idea fuerza.

El cinturón de seguridad es un seguro de vida. No hay que olvidarse de él y llevarlo siempre abrochado, tanto en carretera como en ciudad.

- ¿De que protege?

Porcentaje de reducción de lesiones:

Tipo de lesión	Conductor	Pasajero
Lesiones cerebrales	33%	56%
Fracturas craneales	18%	18%
Heridas faciales	45%	64%
Lesiones oculares	38%	40%
Fracturas faciales	6%	6%
Lesiones pulmonares	33%	58%

Fuente: Formación y Educación Vial / Consejos de seguridad vial Web divulgativa de la DGT

- Requisitos del cinturón

- Homologado
- Bien anclado
- Con el reglado correcto
- Correctamente abrochado

1.2.- Dispositivos de seguridad: Sistemas de retención infantil (SRI)

- Nunca lleve a un niño en brazos, ni utilice su mismo cinturón de seguridad para protegerle
- Asegúrese que la silla está bien instalada. Adapte el reposacabezas y los arneses de la silla a medida que el niño vaya creciendo

- Porque tú usas el cinturón, empieza con ellos desde pequeños.

- Conoce las características adecuadas a la talla, peso y edad de tu hijo
- No solo es importante la edad, también hay que tener en cuenta la altura y el peso de los niños

- Obligatorio:

- Niños con una altura inferior a 1,35 m. (Alrededor de 12 años).

- Recomendable:

- Hasta los 1,50 m es recomendable que los menores sigan utilizando S.R.I homologados a su talla y peso.
- En todos los casos, la banda diagonal del cinturón ha de pasar por la clavícula sobre el hombro y bien pegada al pecho, mientras que la banda ventral ha de quedar lo más baja posible sobre la cadera.



- Si la banda del hombro toca el cuello o pasa bajo el mentón, el niño debe seguir utilizando un asiento elevador.
- Nunca se debe ir con la banda debajo del brazo o detrás de la espalda.

- A la hora de adquirir un S.R.I:

- La silla siempre tiene que estar homologada, busca la etiqueta con la E que te indicará para que vehículos es válida y el peso de los niños que pueden utilizarla.
- Prueba la silla que estés pensando adquirir con tu hijo y valora su comodidad y adaptación, garantizando así que acepte ir atado.
- Comprueba que la silla se adapte perfectamente al asiento de tu automóvil y a los cinturones de seguridad.
- Solicita que te expliquen las instrucciones de instalación y valora positivamente las que sean más sencillas.

- Lesiones más frecuentes por edades:

- Hasta los 2 años: Cuello
- Entre los 2 y los cuatro años: Cabeza
- De 4 a 10 años: Abdomen

- Reglas de Oro:

- Nunca llevar al niño en brazos.
- Utilizar pinzas de retención del cinturón de seguridad es peligroso, dado que reduce notablemente su eficacia.
- El AIRBAG ¡Jamás coloque una sillita, sobre todo instalada en sentido contrario a la marcha, con el airbag conectado!
- No bajar la guardia en los trayectos cortos. En los trayectos de casa al cole es donde se acumulan el mayor número de conductas de riesgo.
- Los niños deberán viajar en sentido contrario a la marcha el mayor tiempo posible. Si se puede hasta los 4 años.
- Los arneses o el cinturón no deberán ir retorcidos, ni holgados, ni doblados.
- El S.R.I debe ir perfectamente instalado. 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 indica que es preciso pasar a otra del grupo superior.
- Los padres deben dar siempre ejemplo, poniéndose siempre el cinturón.



- Sistema de anclaje ISOFIX:

Sistema de anclaje de la sillita al vehículo que tiene 2 o 3 puntos: dos argollas ubicadas en el chasis, detrás del asiento trasero, en las que se introducen unos enganches que lleva la sillita y, en ocasiones, un tercer punto llamado TOP TETHER, que evita que la sillita rote.

El ISOFIX sustituye al cinturón de seguridad como elemento de sujeción de la sillita al coche y reduce la probabilidad de que el asiento se coloque de forma incorrecta.

- La nueva normativa UNECE R-129 O “I-SIZE”

La normativa UNECE R-129 o I-Size es el nuevo reglamento Europeo sobre sillitas de seguridad infantil y vivirá en paralelo con la actual regulación R44 durante los próximos años. Esta nueva normativa es totalmente diferenciada e incompatible con el actual R44.

La creación de la R-129 es fruto de una necesaria actualización de la R44 para hacerla apta a los nuevos avances tecnológicos y para que todas las sillitas sean compatibles con los automóviles. Los cambios más importantes que introduce la normativa son:

- La clasificación de las sillitas de seguridad se hará por la altura del usuario en vez de por su edad o peso.
- Obligatorio instalar la silla en sentido contrario a la marcha hasta los 15 meses. Después de los 15 meses ya no es obligatorio, aunque se podrán diseñar sillitas que vayan en este sentido contrario hasta los 4 años.
- Requiere el uso del sistema ISOFIX.
- Se introduce el ensayo de choque lateral (side impact test).
- Las sillas de seguridad i-SIZE serán totalmente compatibles con las plazas del automóvil que también sean i-SIZE. La combinación de SRI y asiento del automóvil serán de categoría “Universal”.
- La silla más el ocupante han de pesar, como máximo, 33 kg.

- Los S.R.I son el mejor seguro de vida del niño.

- Un niño sin sujeción multiplica por 5 las posibilidades de sufrir lesiones mortales o graves.

- Nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales se habrían evitado si se hubieran utilizado sistemas de retención obligatorios.

- Al igual que te ajustas tú el cinturón, a ellos, el cinturón o arnés les debe quedar ajustado, sin holguras y sobre el hombro. Tienen que estar cómodos y seguros.

- Si utilizas adecuadamente los sistemas de retención infantil, ayudarás a reducir hasta en un 75% las lesiones en caso de accidente.

- Uno de los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 es “lograr que ningún niño pierda la vida por no ir correctamente sentado en una silla adecuada para su peso y talla”.



2.- CIFRAS A RESALTAR

Durante el año 2016, las diferentes policías notificaron 102.362 *accidentes con víctimas*. Estos accidentes ocasionaron 1.810 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo y otras 9.755 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario, según fuentes policiales. El incremento del 7% del número de fallecidos respecto al año anterior ha sido desigual en vía urbana que en vía interurbana. Mientras que en urbana ha aumentado el número de víctimas mortales en un 18% (+78 fallecidos) en el caso de las vías interurbanas ese incremento ha sido de un 3% (+43). Aunque como ya venimos haciendo desde hace varios años, también hemos identificado otras fuentes de datos para mejor caracterizar la carga que los accidentes de tráfico suponen para nuestra población.

El 23% de los fallecidos mayores de 12 años que viajaban en turismo o furgoneta no hacían uso del cinturón de seguridad en el momento del accidente (187 de los 805 fallecidos en este tipo de vehículo). Asimismo, 3 de los 18 menores de 12 años fallecidos cuando viajaban en turismo o furgoneta tampoco hacían uso del cinturón de seguridad o del correspondiente sistema de retención infantil.

Mensajes fuerza:

1.- Hacer un uso adecuado del cinturón de seguridad podría evitar prácticamente una cuarta parte de los muertos en accidente de tráfico

3.- SANCIONES POR TIPO DE INFRACCIÓN. PERMISO POR PUNTOS

Casi la mitad de las sanciones impuestas por la DGT en los diez primeros años de aplicación de la ley del permiso por puntos, concretamente un 46%, han sido debidas a infracciones por exceso de velocidad. Le siguen las infracciones por no usar el cinturón de seguridad/sistema de retención, con un porcentaje del 11%, el uso de teléfono móvil/dispositivos de sonido aparece a continuación con un 10% y la conducción habiendo consumido alcohol o drogas, representa el 9%.

Idea fuerza:

En los 10 años de aplicación de la Ley del Permiso por Puntos, las infracciones por no usar el cinturón de seguridad/SRI constituyen la segunda causa (11%).

4.- RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL REALIZADA ENTRE LOS DÍAS 12 Y 18 DE MARZO DE 2018.

- Resumen de los resultados obtenidos por los agentes de la ATGC.

Sólo en los siete días que ha durado la campaña de intensificación de vigilancia del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil detectaron a 161 menores de edad de estatura igual o menor a 135cm viajando en un vehículo sin usar ningún tipo de sistema de retención. Concretamente, 54 de ellos ocupaban asientos delanteros y 107 iban en los asientos traseros. Este dato preocupa especialmente a la Dirección General de Tráfico, ya que uno de los objetivos previstos en la Estrategia de Seguridad Vial aprobada por el Gobierno para los años 2011-2020 es lograr que ningún niño pierda la vida por no ir sentado en una silla adecuada a su peso y talla. Por este motivo, la seguridad en los desplazamientos de los mismos es uno de los aspectos que se regulan en la Ley de Seguridad Vial y en el Reglamento General de Circulación.

Durante la semana del 12 al 18 de marzo, los agentes controlaron 424.266 vehículos, en los que detectaron 2.631 infracciones de conductores o pasajeros que no hacían uso del reglamentario sistema de retención.

El 77% de las personas que no hacían uso de dicho dispositivo de seguridad circulaba por carreteras convencionales, carreteras donde se producen 8 de cada 10 fallecidos en accidentes de tráfico.

- Resumen de los resultados globales obtenidos por las diferentes policías locales de los Ayuntamientos que se han adherido a la campaña.

A la campaña se adhirieron 506 ayuntamientos, con los siguientes resultados.

	Controlados	SI	NO	Porcentaje de uso
Cinturón	254.870	239.587	5.300	94,00%
SRI	17.251	16.639	774	96,45%



5.-NORMATIVA APLICABLE

5.1.- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 13:

4. El conductor y los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente. Los conductores profesionales, cuando presten servicio público a terceros, no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo.

Por razones de seguridad vial, se podrá prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla, en los términos que se determine reglamentariamente

Por razones de seguridad vial, el nuevo texto permite que se pueda prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo a los menores en función de su edad o talla, así como la posibilidad que tienen los agentes de inmovilizar el vehículo si no se dispone del dispositivo de retención infantil adecuado.

5.2.- Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Artículo 116:

1. Los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y condiciones que se determinan en este capítulo y en las normas reguladoras de los vehículos, con las excepciones que igualmente se fijan en dicho capítulo, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores discapacitados.

2. Las infracciones a las normas de utilización de los cinturones de seguridad, el casco y otros dispositivos de seguridad de uso obligatorio previstos en este capítulo tendrán la consideración de graves, conforme se establece en el artículo 76 h) del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RDL 6/2015, de 30 de octubre).

Artículo 117: Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados.

1. El conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar, debidamente abrochados, los cinturones de seguridad homologados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas. Esta obligación, en lo que se refiere a los cinturones de seguridad, no será exigible en aquellos vehículos que no los tengan instalados.

En todo caso, los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán utilizar sistemas de retención infantil y situarse en el vehículo de acuerdo con lo dispuesto en los apartados siguientes.

2. En los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, se informará a los pasajeros de la obligación de llevar abrochados los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención infantil homologados, por el conductor, por el guía o por la persona encargada del grupo, a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas, de acuerdo con el modelo que figura en el anexo IV, colocado en lugares visibles de cada asiento.

En estos vehículos, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 de tres o más años deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso. Cuando no se disponga de estos sistemas utilizarán los cinturones de seguridad, siempre que sean adecuados a su talla y peso.

3. En los vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso.

Dichos ocupantes deberán situarse en los asientos traseros. Excepcionalmente podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso, en los siguientes casos:

- 1.- Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.
- 2.- Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por los menores a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1.
- 3.- Cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.

En caso de que ocupen los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado.

4. Los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante a través de un manual, folleto o publicación electrónica. Las instrucciones indicarán de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.

5. La falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 65, apartados 4.h) y 5.11), respectivamente, del texto articulado.

6.- ESTUDIOS REALIZADOS

6.1.- Buenos y malos usos de las sillitas infantiles en los accidentes de tráfico (Autor: Universidad Politécnica de Madrid. Propietario Externos-2011)

El informe tiene cuatro objetivos fundamentales:

- **Dar a conocer los riesgos** que corren los menores cuando no se utilizan correctamente las sillitas en los automóviles.
- **Cuantificar los beneficios y mejoras** en la seguridad vial cuando se utilizan bien estos dispositivos.
- **Concienciar a los padres** no sólo de la importancia de utilizar estos dispositivos sino de hacerlo bien.
- **Fomentar la seguridad infantil**, sumándose al objetivo de la DGT: “Cero niños fallecidos sin Sillitas” en su reciente Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020.

A día de hoy, los accidentes de tráfico siguen siendo la primera causa de muerte en los niños mayores de 4 años. Cada año, alrededor de 40 niños que van como ocupantes del coche fallecen y unos 2.950 resultan heridos cada año en España. De ellos, el 40% no hacía uso de ningún sistema de retención infantil

El proyecto europeo CHILD calcula, además, que 7 de cada 10 niños que viajan en coches no utilizan correctamente la sillita. Esto implica que, en los primeros ocho meses del año 2011, alrededor de 20 niños han fallecido posiblemente porque no estaban utilizando correctamente el Sistema de Retención Infantil (SRI).

Ya sea por las prisas, por la pereza de poner bien los dispositivos o por aumentar la comodidad del niño, usar mal las sillitas multiplica por 4 el riesgo de muerte infantil en caso de accidente de tráfico. Pero no sólo aumenta el riesgo de que el menor fallezca, sino que 4 de cada 5 casos en los que sobrevive, puede sufrir lesiones y secuelas muy graves. Además, las cargas que soportan la cabeza y el cuello del niño son equivalentes a unos 120 kilos.

El estudio ofrece como conclusión las siguientes recomendaciones:

- . Situar la sillita en la plaza trasera central.
- . Asegurarse de anclar correctamente la sillita con el cinturón del coche o el sistema ISOFIX.
- . Desactivar siempre el airbag al colocar las sillitas portabebés en el asiento del copiloto.
- . No dejar nunca holgado el arnés de seguridad de la sillita, pues cuando no está bien ajustado aumenta el riesgo de que el menor sufra daños severos.
- . Ajustar las correas de la sillita a la estatura del niño, sin que queden por encima o debajo de los hombros, a medida que crezca ayuda a evitar lesiones.

. Utilizar siempre los sistemas de retención hasta que el niño supere los 135 cm. de estatura.

. Ser conscientes de que el cambio de una sillita a otra depende del peso del menor, no de su de edad.

6.2.- Cuarto Informe PIN sobre Seguridad Vial del ETSC

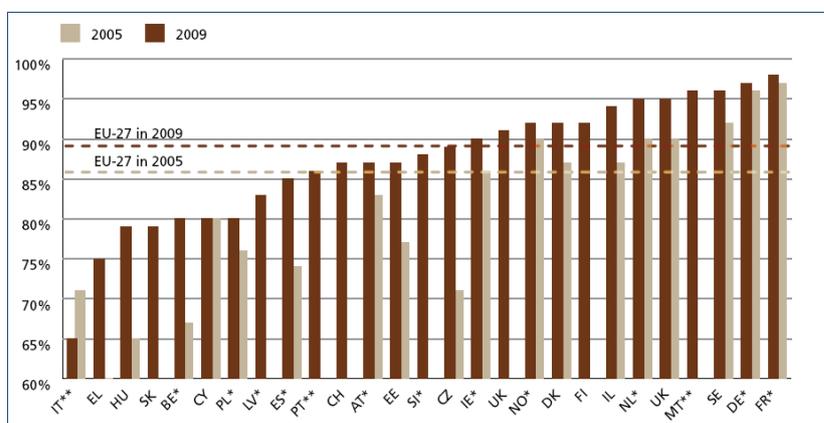
Según el 4º Informe PIN sobre Seguridad vial del ETSC, “se estima que el cinturón de seguridad ha salvado a más de un millón de personas que podrían haber muerto en una colisión en la carretera si no lo hubieran llevado, por consiguiente es el mayor salvavidas en las carreteras. El cinturón continúa siendo el dispositivo individual de seguridad más efectivo en los vehículos. A pesar de la obligación legal de llevar el cinturón de seguridad en todos los países miembros de la UE, el uso en los vehículos ligeros se estima sólo en un 89% para los asientos delanteros y un 72% para los asientos traseros”.

Los ocupantes se desplazan a igual velocidad que el vehículo. En una frenada, el vehículo se detiene, pero los ocupantes se desplazan: un choque a 50 km/h es como caer de un segundo piso.

En vía urbana, la posibilidad de resultar herido grave o muerto es 5 veces menor si se lleva puesto el cinturón.

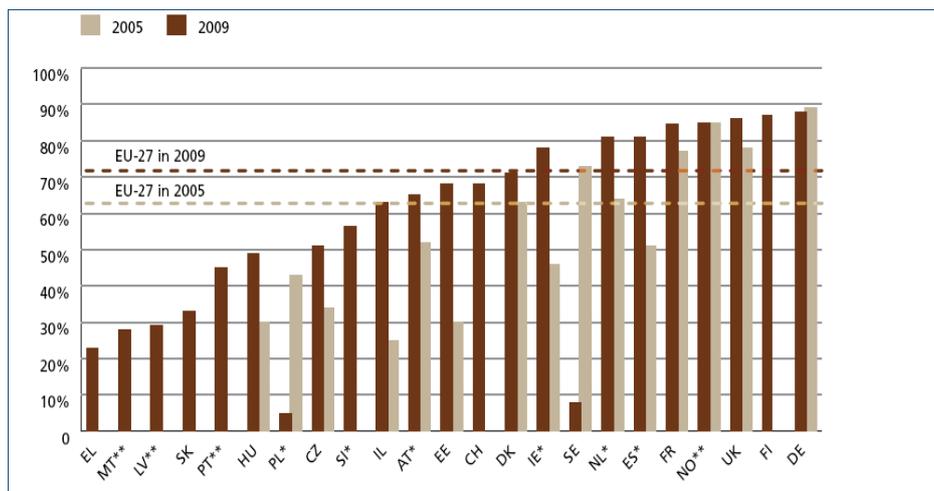
Entre los países que controlan regularmente el uso del cinturón Francia, Alemania, Suecia, Gran Bretaña y Holanda tienen las más altas tasas de uso con un 95% o más conductores o pasajeros en los asientos delanteros que se abrochan el cinturón. En Israel, Finlandia, Dinamarca, Noruega e Irlanda el 90% o más de estos ocupantes se ponen el cinturón. La República Checa, Eslovenia, Estonia, Austria, Suiza, España, Portugal y registran tasas entre el 80 y el 90%. En Polonia, Chipre, Bélgica, Eslovaquia, Hungría, Grecia e Italia las tasas son del 80% o más bajas.

- Uso del cinturón de seguridad en asientos delanteros



Entre los pasajeros de los asientos traseros las disparidades entre los países son mucho más grandes, desde los que se sitúan por encima del 80% como Alemania, Finlandia, Gran Bretaña, Francia, España y Holanda hasta los que están por debajo del 30% como Grecia, Malta.

- Uso del cinturón de seguridad en asientos traseros



Se han hecho progresos en el uso del cinturón tanto en los asientos delanteros como en los traseros en todos los países europeos que controlan su uso. Los progresos más grandes se han hecho en la República Checa, Estonia, España, Bélgica y Hungría. A pesar de

6.3.- ESRA (Encuesta sobre Actitudes de los Usuarios de la Vía) (Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2018). ¿Nos preocupa la seguridad vial?. Principales resultados del proyecto ESRA1 en 38 países. Proyecto ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes). Bruselas, Bélgica: Vias institute.1)

Según se desprende de los datos del proyecto ESRA (Encuesta sobre Actitudes de los Usuarios de la Vía), realizada en 38 países, el 80% de los españoles declara haber utilizado el cinturón de seguridad como conductor durante la conducción en el último año (Media europea = 80%). El 81% reconoce haberlo utilizado como pasajero en el asiento delantero del coche (media europea = 85%), y el 70% como pasajero en los asientos traseros del coche (media europea = 62%). Por otro lado, el 62% ha obligado a los niños (< 150 cm) que viajaban con ellos a usar un sistema de retención apropiado (silla infantil, alzador) (media europea = 63%).

6.4. Decálogo de la Seguridad (Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI) y DGT, Marzo 2018)

1. En un vehículo lleva siempre al niño sujeto en un sistema de retención infantil adecuado a su tamaño y peso, por corto que sea el trayecto. Y nunca, bajo ningún concepto, dejes al niño sólo o sin vigilancia.



2. Utiliza siempre sillas homologadas, y si es posible, opta por la normativa más actual, ya que las exigencias de seguridad son mayores. Comprueba la etiqueta de homologación, en la que se debe indicar la talla y/o el peso para los que se ha homologado el producto.
3. Para comprar un sistema de retención infantil, acude a un centro especializado en el que te asesorarán sobre las necesidades del niño, y te explicarán las características de cada silla y su instalación. Lee detenidamente las instrucciones de la silla asegurándote que su instalación es absolutamente correcta.
4. No compres sillas de segunda mano, ni aceptes aquellas que han sido utilizadas previamente durante un largo periodo de tiempo. Y tras un accidente, la silla debe ser sustituida.
5. El vehículo y la silla infantil actúan de forma conjunta. Antes de comprar una silla, verifica el sistema de anclaje de tu vehículo (i.Size, ISOFix y/o cinturón de seguridad), y busca una silla que se adapte a él.
6. Coloca siempre al niño en las plazas trasera del vehículo. Y recuerda subir y bajar al niño por la parte segura de la vía (como la acera). Si únicamente puedes colocarla en la plaza delantera, desconecta el airbag delantero si la silla se instala en sentido contrario a la marcha.
7. Se recomienda llevar al niño en sentido contrario a la marcha el mayor tiempo posible, respetando las limitaciones establecidas por los fabricantes de sistemas de retención infantil y del vehículo. Ajusta siempre bien los arneses o cinturones al cuerpo del niño, sin holguras.
8. Para los niños mayores es aconsejable utilizar sillas con respaldo al menos hasta los 135 cm. de estatura, ya que proporciona más protección frente a los impactos laterales, y mejoran la eficacia del cinturón de seguridad.
9. Nunca viajes con objetos sueltos, ni pongas equipaje o mascotas en el vehículo al lado de los pequeños. En caso de frenazo o impacto, pueden salir despedidos y provocar lesiones graves en el niño.
10. En caso de accidente, y siempre que sea posible, hay que sacar al niño del coche accidentado en su sistema de retención infantil, y nunca sacar al niño en brazos (salvo riesgos inminentes).

La seguridad del niño depende también del conductor. Respetar las normas, conducir de forma tranquila y relajada, sin agresividad ni brusquedades, dejando un espacio de seguridad, y ajustando la velocidad a las circunstancias del tráfico, es la mejor manera de proteger a los pequeños en sus desplazamientos.

7.- INSTALACIÓN DE CÁMARAS PARA VIGILAR EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

La Dirección General de Tráfico ha puesto en funcionamiento 225 cámaras que controlan de modo automatizado el uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores. Se trata de cámaras colocadas en pórticos o postes, de las cuales el 60% están ubicadas en vías convencionales que son las que registran mayor accidentalidad y siniestralidad y el 40% restante en vías de alta ocupación.

8.- CONCLUSIONES: Decálogo de razones que justifican su uso.

- Reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente.
- Protege de salir despedido del habitáculo, así como de impactar contra el parabrisas.
- En casco urbano, la posibilidad de resultar herido grave o muerto es 5 veces menor si se lleva puesto el cinturón.
- En una colisión frontal de un vehículo que circula a 80 km/h si sus pasajeros no llevan el cinturón de seguridad, el resultado suele ser de muerte o lesiones graves.
- El cinturón alcanza la máxima efectividad en los vuelcos, donde se reduce un 77% el riesgo de muerte.
- Los ocupantes de un vehículo se desplazan a igual velocidad que dicho vehículo y en caso de frenada, el vehículo se detiene, pero los ocupantes se desplazan. Una colisión a 50 km/h equivale a caer de un segundo piso.
- El cinturón de seguridad funciona de forma complementaria con el airbag, ya que este dispositivo por sí solo no es eficaz.
- No utilizar el cinturón en los asientos traseros supone un gran riesgo. En un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos de atrás golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos de delante puede ser de hasta 8 veces mayor.
- No llevar puesto el cinturón de seguridad es junto con la velocidad y conducir bajo los efectos del alcohol, uno de los principales factores en la producción de lesiones.
- Llevar el cinturón reduce el riesgo de lesiones tanto del conductor como de los pasajeros.