



Sillitas infantiles: homologadas “en altura”

DESDE 2018, LOS FABRICANTES DE SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) NO PUEDEN HOMOLOGAR SUS SILLITAS EN BASE A LA ANTIGUA NORMATIVA ECE R44. HAN DE HACERLO CUMPLIENDO LOS REQUISITOS EXIGIDOS POR LA ECE R129 (TAMBIÉN DENOMINADA I-SIZE). UNO DE LOS PRINCIPALES CAMBIOS QUE INTRODUCE ES QUE LA ELECCIÓN DE LA SILLITA ADECUADA POR PARTE DEL USUARIO DEJA DE HACERSE ATENDIENDO AL PESO DEL NIÑO, Y ES LA **ALTURA DEL MENOR** LA QUE MARCA **QUÉ TIPO DE SRI** HEMOS DE EMPLEAR



Por Gustavo Gil Ruiz

En 1990 fallecieron en España 307 menores de 14 años como resultado de un accidente de tráfico. En 2014, 37 (Fundación MAPFRE Panorama de la *Seguridad Infantil en el Automóvil 1990 - 2014*). Buena parte de la responsabilidad de esa reducción recae en que la sociedad se ha concienciado de la **necesidad de utilizar sistemas de retención infantil (SRI)**. Aun así, en 2017 fallecieron 16 niños menores de 12 años; de ellos, 5 no utilizaban ningún sistema de retención infantil (el año anterior, de 15 menores muertos, 3 de ellos no llevaban SRI). Las campañas de la DGT sobre sensibilización y control del uso de los sistemas de

retención infantil evidencian que sigue habiendo menores que no llevan cinturón de seguridad ni sillita o que viajan en los asientos delanteros. Fundación MAPFRE ha constatado en 2017 que una de cada tres sillitas no se utiliza de forma adecuada o está mal instalada. La nueva normativa de homologación de los sistemas de retención infantil tiene entre sus objetivos minimizar las posibilidades de una incorrecta instalación de la silla. Hasta el momento, para que un asiento infantil pudiera ser comercializado en cualquier país de la Unión Europea su fabricante necesitaba superar las exigencias

recogidas en la norma de homologación ECE R44/04. Entre los test que debían superar las sillitas están un choque frontal a 50 km/h, en el que se miden el desplazamiento y los esfuerzos soportados por diversas partes del cuerpo del niño; un alcance trasero a 30 km/h, diversas pruebas sobre la hebilla de cierre del arnés o requisitos en diseño del asiento en cuanto a formas o materiales. Sin embargo, no se exigía una prueba de impacto lateral, precisamente uno de los tipos de accidentes con mayor riesgo de lesiones. Diversos clubes de automovilistas y asociaciones de consumidores europeos realizaban estudios comparativos en los que sí se incluían estos test de colisión lateral.

Nueva normativa

La nueva **norma de homologación ECE R129**, conocida también por i-Size, se está implantando de manera gradual desde 2013. Nació para simplificar el proceso de elección y uso de las sillitas infantiles, haciéndolas más universales y sencillas de usar. Además, ahora sí, se exige en los protocolos de homologación una nueva prueba de impacto lateral, y los *dummies* que se emplean en los test incorporan criterios más avanzados sobre diversas lesiones.

El principal cambio de la nueva normativa es que el criterio fundamental para adquirir una silla infantil es la **estatura del menor**, desapareciendo la antigua clasificación de sillas por grupos en función del peso (grupos 0, 0+, 1, 2 y 3). Así, cada asiento indicará el rango de alturas y el peso máximo para el que está destinado. También se determinan unas dimensiones máximas del asiento infantil y mínimas de la plaza del automóvil, garantizando así que un SRI homologado bajo esta norma i-Size pueda ser utilizado en cualquier plaza i-Size de un vehículo. Tanto el SRI como las plazas en los vehículos llevarán un logo identificativo de su condición de i-Size.

Otro de los objetivos que busca la actual normativa es promover el uso de los **asientos infantiles en sentido contrario a la marcha**, que ha demostrado ser una orientación mucho más segura especialmente en edades más tempranas. Se garantiza, de este modo, que todos los asientos orientados hacia atrás puedan ser utilizados al menos hasta los 15 meses de edad.

Si usted es un usuario y se plantea si puede seguir utilizando los SRI homologados según la norma ECE R44/04, la respuesta es sí. La legislación recoge que desde 2018 las nuevas sillitas infantiles homologadas habrán de hacerlo necesariamente bajo la nueva normativa ECE R129 –si bien ya era voluntario desde hace unos años–.

Implantación por fases

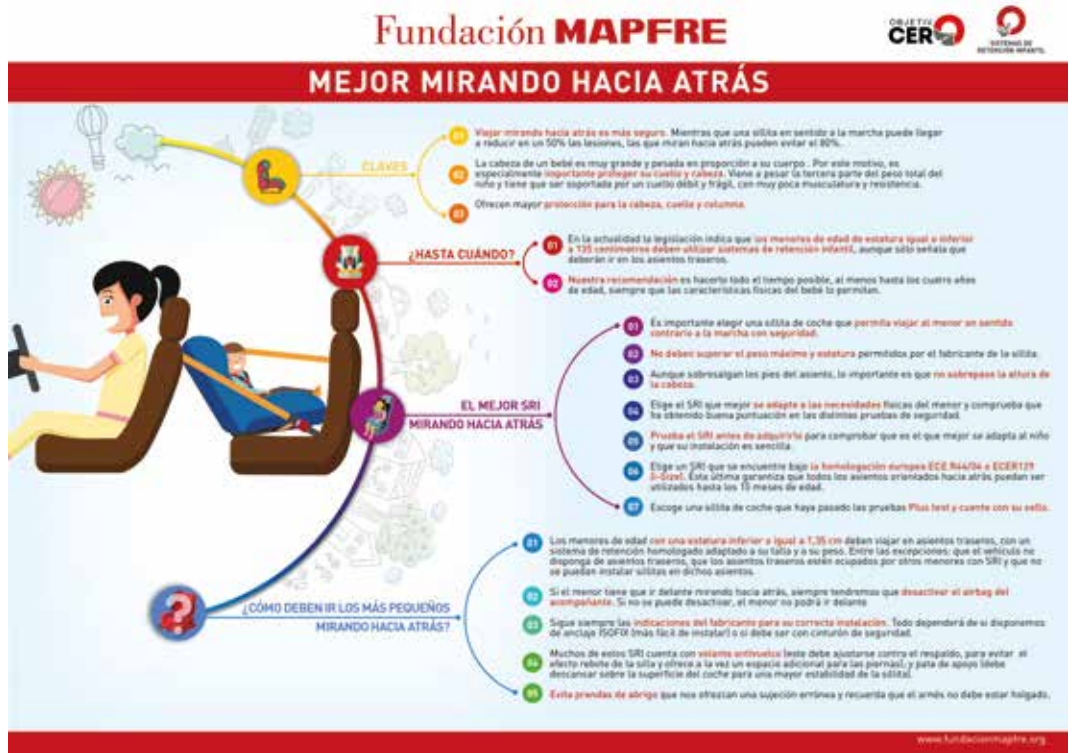
- La primera fase afecta a los denominados **SRI integrales**, los que disponen de arnés de 5 puntos para sujetar el niño a la sillita y en los cuales es necesario el sistema ISOFIX para anclar la silla al vehículo. Son las sillas para niños desde que nacen hasta que alcanzan una estatura de **105 cm**; existen varias subcategorías en función de tramos de talla.
- La segunda fase atañe a los **SRI no integrales**, aquellos sujetos con el cinturón de seguridad del vehículo. Están destinados a niños de **más de 100 cm de altura**, y se trata de elevadores con respaldo (ya no se homologan los que no disponen de él).
- La tercera de las fases está aún en desarrollo; regulará los asientos infantiles sin ISOFIX.

De este modo, las sillas homologadas según la actual normativa y destinadas a niños hasta 100 cm de estatura han de emplear obligatoriamente del sistema de



LA ACTUAL NORMATIVA DE HOMOLOGACIÓN EXIGE SUPERAR UNA NUEVA PRUEBA DE IMPACTO LATERAL





EL CRITERIO

FUNDAMENTAL PARA

LA ELECCIÓN DE

LA SILLA YA NO ES

EL PESO, SINO LA

ESTATURA DEL MENOR



anclaje ISOFIX para su fijación al vehículo. Esto puede suponer un problema, porque aunque desde 2014 todos los turismos han de incorporar los anclajes ISOFIX en, al menos, sus dos plazas traseras laterales (años antes muchos vehículos lo estaban haciendo) aún queda un importante número de vehículos antiguos sin ISOFIX. En estos casos, no existe una compatibilidad entre el SRI y el vehículo, por lo que no podremos instalar el uno en el otro. El artículo 117 del Reglamento General de Circulación especifica que los menores de edad de hasta 135 cm deben utilizar un

SRI homologado y adaptado a su talla y peso, y **situarse en los asientos traseros**. Únicamente existen tres excepciones en las que pueden instalarse en el asiento delantero: si el vehículo no dispone de asientos traseros, si todos los asientos traseros están ocupados por otros menores en sus SRI, o si no es posible instalar en los asientos traseros todos los SRI. En ese caso (y según el mismo artículo) si nos vemos obligados a emplear el asiento delantero y el vehículo dispone de airbag frontal, únicamente podremos utilizar un SRI orientado en sentido contrario a la marcha desactivando el airbag.

► Plaza de vehículo con logo identificativo i-Size



PARA SABER MÁS

✉ Área de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico
reconstruccion@cesvimap.com

🌐 Fundación MAPFRE
<https://sillasdecoche.fundacionmapfre.org/infantiles/>

🌐 CESVIMAP www.cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap