CAMPAÑA VIGILANCIA Y CONTROL SISTEMAS DE RETENCIÓN

Cinturones de seguridad y sillas infantiles

(del 10 al 16 de marzo de 2025)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

V1.0

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 1

2. CONTEXTO GENERAL 2

3. FACTORES DE RIESGO 4

3.1 Factores asociados al no uso del cinturón de seguridad 4

3.2 Factores asociados al uso incorrecto de los sistemas de retención infantil 5

3.3 Tecnologías que contribuyen a evitar riesgos 6

4. RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA 7

5. NORMATIVA DE REFERENCIA 8

5.1. Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial 8

5.2. Reglamento General de Circulación 8

6. CONCLUSIONES 10

6.1. Decálogo de razones que justifican el uso del cinturón de seguridad 10

6.2. Decálogo de la Seguridad Vial Infantil 10

1. INTRODUCCIÓN

Entre los días **10 y 16 de marzo de 2025,** se realizarán los servicios de vigilancia y control del tráfico por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas y las policías municipales que se sumen a la iniciativa, con especial atención durante la campaña al **uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil (SRI)**. Esta campaña se inscribe en la relevancia que supone el uso del equipamiento de seguridad para evitar las lesiones más graves en un siniestro de tráfico.

Durante estos días se reforzarán las labores de inspección del uso de los cinturones de seguridad, tanto por parte de los conductores, como de los ocupantes, independientemente, de que viajen en el asiento delantero o en los asientos traseros. Así mismo, será objeto de especial atención el uso correcto de los sistemas de retención infantil para los menores que deban utilizarlo.

Con el ánimo de intensificar los resultados de la campaña y extender las intervenciones a las vías urbanas de circulación, se invitará a los ayuntamientos a sumarse a la misma, estableciendo medidas de vigilancia y control sobre el uso de los sistemas de retención.

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistemas seguros integrados que identifica el uso seguro de las vías de circulación como un aspecto básico de la seguridad vial y señala a la no utilización de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil como un comportamiento que contribuye a la fatalidad de los siniestros. En ese sentido, la recomendación es seguir exigiendo su uso y hacer cumplir la normativa al respecto[1].

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la "Visión Zero" asume también la relevancia y efectividad de los sistemas de retención, apuntando que salvan unas 5.700 vidas al año en el continente europeo. No obstante, señala también que si todos los ocupantes utilizarán los sistemas de retención podrían salvarse hasta 2.800 vidas adicionales en las carreteras europeas[2].

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 identifica como un área estratégica la "tolerancia cero con comportamientos de riesgo" abordando las actividades de vigilancia y control para reducir la incidencia y el impacto sobre los siniestros viales de las conductas de mayor riesgo: exceso de velocidad, consumo de alcohol y otras drogas, no uso de equipamiento de seguridad y uso de teléfono móvil[3].

En relación con el uso del cinturón, en el año 2019 y en vías interurbanas, el 20% de las personas fallecidas de 12 años o más, ocupantes de turismos y furgonetas, no utilizaban el cinturón de seguridad. En vías urbanas no lo llevaban el 37% de las personas fallecidas. Son valores que demuestran que la importancia de utilizar siempre el cinturón de seguridad aún no está suficientemente asumida por la totalidad de las personas conductoras.[4]

Todo ello implica la necesidad de continuar con el esfuerzo de reforzar las todas las medias posibles en relación al uso de los cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil, de modo que también las campañas de vigilancia y control contribuyan a concienciar a conductores y acompañantes de que el uso de los sistemas de retención salva vidas.

[1] Naciones Unidas: Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Página 14.

[2] Unión Europea: Marco de política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la "Visión Zero". Página 21.

[3] Dirección General de Tráfico: Estrategia de Seguridad Vial 2030 (España). Página 157

[4] Dirección General de Tráfico: Estrategia de Seguridad Vial 2030 (España). Página 159

2. CONTEXTO GENERAL

Los cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil se encuentran entre las medidas más eficaces para proteger a los ocupantes de un vehículo de lesiones producidas en relación con los siniestros en la carretera. Los sistemas de retención están diseñados para prevenir o minimizar las lesiones de los ocupantes cuando ocurre un choque, bien una salida de vía. El uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores reduce el riesgo de lesiones mortales o graves en alrededor del 60% de los casos.

El uso del cinturón de seguridad también afecta a la seguridad de los demás ocupantes, ya que los ocupantes no sujetos pueden convertirse en un proyectil que sale por el parabrisas, bien en el caso de los pasajeros de los asientos traseros que impacta contra el propio conductor, bien contra el ocupante del asiento delantero. Los pasajeros que no usan cinturón de seguridad duplican el riesgo de lesiones si van sujetos en la parte delantera. Los sistemas de retención infantil adecuados y utilizados correctamente pueden reducir el riesgo de que los niños mueran o resulten heridos graves entre un 55% y un 60% [5].

Si bien la eficacia de los sistemas de retención ha sido científicamente demostrada, todavía hay un número significativo de ocupantes que no utilizan un sistema de retención o lo utilizan incorrectamente. Especialmente para los sistemas de retención infantil existe una alta prevalencia de uso incorrecto o de sistemas que no son el adecuado al tamaño del niño.

El porcentaje de ocupantes que no usan el cinturón de seguridad es relativamente bajo, pero la prevalencia entre fallecidos y heridos graves, permite afirmar que insistir en su uso, y aumentar el porcentaje de ocupantes que lo utilizan puede contribuir de forma importante a salvar vidas.

A nivel europeo, se estima que entre el 25% y el 50% de los ocupantes de automóviles con lesiones mortales no llevaban puesto un cinturón de seguridad, y que sólo un tercio (entre el 20 y el 50%) de los niños están correctamente sujetos. Se estima que se podrían evitarse 900 muertes al año en el continente europeo, si el 99% de conductores y ocupantes utilizarán de forma adecuada los sistemas de retención, según el Observatorio Europeo de Seguridad Vial (ERSO).

El estudio sobre el "**Uso del cinturón de seguridad en turismos en vías interurbanas (2017-2019)**" del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de España señala que el 24% de las víctimas mortales de ese periodo en dichas vías no utilizaba el cinturón de seguridad.[6]

Este estudio presenta un análisis de las variables que intervienen en el uso del cinturón de seguridad en ocupantes de turismos con 12 o más años de edad que han resultado fallecidos.

- Tipo de vía: un 22% de los fallecidos en vías interurbanas se ha producido en autopistas y autovías y un 78% en el resto de vías interurbanas.
- Edad: se observa que a mayor edad se produce un creciente uso del cinturón de seguridad, siendo esa diferencia estadísticamente significativa. Entre los fallecidos, el 84% del grupo de ocupantes "de más de 64 años" hacía uso del cinturón, mientras que los grupos de "15 a 24 años" y de "25 a 44 años" destacan por hacer un menor uso de este accesorio de seguridad (69%).

[5] European Road Safety Observatory: Road Safety Thematic Report, Seat belt and child restraint systems (2022). Página 2.

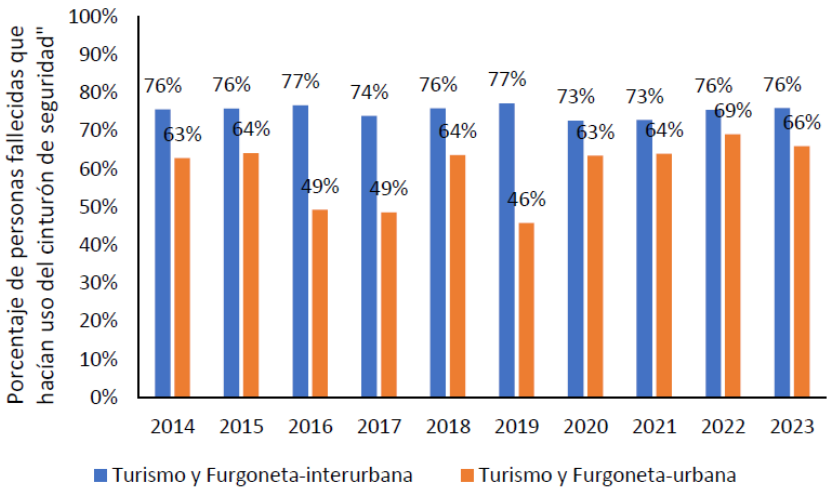
[6] Dirección General de Tráfico, Observatorio Nacional de Seguridad Vial de España: Estudio Uso del cinturón de seguridad en turismos en interurbanas (2017-2019). Páginas 4 y 5.

- Ubicación de los pasajeros en el vehículo (asientos delanteros o traseros): según indica el contraste Chi-cuadrado se hace un mayor uso del cinturón de seguridad entre los pasajeros del asiento delantero (80%) que los de los asientos traseros (69%), según los datos de fallecidos.

Por otra parte, un Informe sobre el **uso del cinturón de seguridad en autobuses**, realizado por parte de la Fundación Mapfre, señalaba que 80% de los pasajeros no utilizaba el cinturón de seguridad, y que en el caso de los autobuses de líneas de transporte interurbano de corto recorrido un 93% de los pasajeros no hacía uso de los cinturones de seguridad [7].

En cuanto al **uso del cinturón de seguridad en turismos y furgonetas**, en el año 2023, el 34% de las personas fallecidas en vías urbanas (3 puntos porcentuales menos que en 2002, 20 puntos porcentuales menos que en 2019) y el 24% de las personas fallecidas en vías interurbanas (sin variación respecto al año 2022, 1 punto porcentual más que en 2019), no hacía uso de dicho dispositivo de seguridad[8].

Gráfico 1. Personas fallecidas ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación con el uso del cinturón. España, 2014 -2023



Nota: Los porcentajes de uso de accesorios de seguridad se han calculado considerando solo los casos en los que el uso de los mismos era conocido.

Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2023). Página 98.

[7] Fundación Mapfre: Informe sobre el uso del cinturón de seguridad en autobuses (2022). Página 19.

[8] Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2023)

3. FACTORES DE RIESGO

Los cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil son dispositivos de seguridad pasivos o secundarios, es decir, no evitan la ocurrencia de un accidente de tráfico, pero están diseñados para prevenir o minimizar enormemente las lesiones de los ocupantes en caso de que el accidente se produzca (Fundación FIA para el Automóvil y Sociedad, 2009).

Debido a que la estatura de los niños es diferente a la estatura de los adultos, el cinturón de seguridad no es suficiente para ellos. Los niños no sólo son más pequeños, las proporciones relativas de las partes de su cuerpo y el desarrollo de sus huesos y músculos es diferente al de los adultos. Por lo tanto, necesitan un sistema adaptado a su tamaño y peso. Hay diferentes tipos de sistemas, los sistemas integrales, que están diseñados para bebés y niños pequeños, tienen su propio sistema de cinturones con correas. Estos sistemas pueden estar orientados hacia adelante o hacia atrás. Los sistemas de retención infantil para niños mayores están diseñados para guiar el cinturón de seguridad sobre el cuerpo del niño, son los sistemas denominados no integrales, como los alzadores.

Las principales características de los sistemas de retención son las siguientes:

- Evitar que el ocupante sea expulsado del vehículo en caso de impacto;
- Distribuir las fuerzas de un choque sobre las partes más fuertes del cuerpo humano;
- Reducir el riesgo de contacto del cuerpo humano con el interior del vehículo o reducir la gravedad de lesiones si el contacto llegase a ocurrir;
- Evitar lesiones a otros ocupantes, por ejemplo, en un choque frontal, los pasajeros de los asientos traseros sin cinturón pueden ser catapultados hacia adelante y golpear a los otros ocupantes de los asientos delanteros [9].

Si bien la eficacia de los sistemas de retención para prevenir lesiones se ha demostrado científicamente, todavía hay muchos ocupantes de vehículos que no utilizan los sistemas de retención o los utilizan incorrectamente. El uso incorrecto o el uso de un sistema de retención inadecuado puede reducir o incluso eliminar la eficacia de seguridad del sistema de retención, lo que resulta en un mayor riesgo de lesiones fatales o graves.

3.1. Factores asociados al no uso del cinturón de seguridad

Diferentes estudios han identificado factores que se asocian al no uso del cinturón de seguridad:

- Tipo de vehículo: El índice de uso del cinturón de seguridad es menor entre los pasajeros de furgonetas y camiones en comparación con los pasajeros de automóviles.
- Edad: Los ocupantes más jóvenes tienen menos probabilidades de usar el cinturón de seguridad que otros usuarios de mayor edad.
- Género: los ocupantes masculinos tienen menos probabilidades de usar el cinturón de seguridad en comparación con las mujeres.
- Uso del cinturón de seguridad por parte del conductor: la tasa de uso del cinturón de seguridad por parte de los pasajeros del asiento delantero es mayor cuando el conductor usa el cinturón de seguridad.

[9] FIA Foundation for the Automobile and Society: Seat-belts and child restraints, a road safety manual for decisión makers and practitioners (2029). Página 7.

Un estudio británico (Webster y Norbury, 2019) resumió las posibles razones por las que no se utiliza el cinturón de seguridad como: falta de hábito u olvido, sentirse seguro sin cinturón de seguridad especialmente en el asiento trasero, creencia de que los cinturones de seguridad pueden ser peligrosos, incomodidad, presión de grupo, búsqueda de sensaciones o actitudes rebeldes.[10]

El cinturón de seguridad debe ir correctamente ceñido al cuerpo, evitando utilizar pinzas y ropa muy voluminosa; con la parte superior de la cinta pasando por la clavícula, entre el cuello y el hombro, evitando su proximidad excesiva al cuello; el asiento tiene que estar en ángulo recto, de modo que evitemos que salir despedidos por la parte interior; una vez abrochado debe comprobarse que no está enganchado, ni enrollado, ni retorcido.

Además, debemos tener en cuenta que el airbag y el cinturón son complementarios. La plena eficacia del airbag va acompañada del uso correcto del cinturón de seguridad, evitando así abrasiones y consecuencias mayores.

En caso de accidente es importante revisar los cinturones de seguridad, aunque aparentemente estén en buen estado, para comprobar que no han sufrido daños.

3.2. Factores asociados al uso incorrecto de los sistemas de retención infantil

Los estudios observacionales que investigaron el uso de sistemas de retención infantil han identificado varias características que tienen una fuerte asociación con el uso incorrecto de los sistemas de retención infantil:

- La edad del niño: los niños requieren diferentes tipos de sistemas de retención infantil en diferentes etapas de su desarrollo y algunos tipos tienen más probabilidades de ser mal utilizados que otros.
- El tamaño del niño: Los niños entre 110 y 130 cm de altura tienen un riesgo relativamente alto de usar incorrectamente los sistemas de retención, los padres les permitirán más fácilmente utilizar el cinturón de seguridad porque consideran que son suficientemente grandes.
- El tipo de viaje y su duración/distancia: En trayectos regulares y cortos de menos de 15 minutos (colegio, guardería, supermercado) en los que existe cierta presión de tiempo, hay más posibilidades de que el niño no vaya correctamente sujeto. Los trayectos de más de 45 minutos y los trayectos nocturnos también tienen una prevalencia muy alta de sujeción incorrecta debido a la incomodidad que experimentan los niños.
- Uso del cinturón de seguridad por parte del conductor: los conductores que no llevan puesto el cinturón de seguridad son más propensos a no sujetar a sus hijos o a hacerlo incorrectamente.
- El nivel de estudios de los padres: un nivel de estudios más bajo se relaciona con una mayor tasa de uso incorrecto.
- La presencia de un sistema ISOFIX: un sistema ISOFIX reduce significativamente la tasa de uso incorrecto.

Los sistemas de retención infantil son más complejos de utilizar que los cinturones de seguridad para adultos porque existen numerosas posibilidades de error, tanto en la elección del sistema adecuado como en su correcta instalación. La falta de conocimiento y concienciación se identifica como una causa importante del uso incorrecto o no uso de los sistemas de retención infantil.

Los tipos más comunes de uso incorrecto de los sistemas de retención infantil son diferentes según el tipo de sistema que se utilice, bien sistemas integrales, bien sistemas no integrales.

[10] European Road Safety Observatory: Road Safety Thematic Report, Seat belt and child restraint systems (2022). Página 7.

Para los sistemas integrales, los cuales tienen sus propios juegos de correas, los usos incorrectos más comunes son los siguientes:

- Uso incorrecto de las correas:
  El niño y el sistema de sujeción tienen demasiada holgura, las correas están retorcidas limitando su efectividad o los brazos del niño están fuera de la sujeción de las correas.

- Fijación incorrecta del sistema de retención infantil:
  En particular, cuando la sujeción al vehículo se realiza mediante el uso de un cinturón de seguridad del propio vehículo.

- Instalado en la dirección incorrecta:
  Los sistemas de retención infantil diseñados para bebés y algunos sistemas para niños pequeños deben instalarse en sentido contrario a la marcha.

Para los sistemas no integrales, los usos incorrectos más habituales son los siguientes:

- Posición incorrecta del cinturón de seguridad en el cuerpo del niño.

- El cinturón de seguridad se coloca por encima o por detrás de los reposabrazos del alzador en lugar de por debajo de los mismos.

- El respaldo del alzador no está adaptado a la estatura y tamaño del niño o no se utiliza la guía del cinturón de seguridad de forma adecuada.

3.3. Tecnologías que contribuyen a evitar riesgos

El Reglamento 2019/2144 UE recoge la nueva regulación de requisitos de seguridad general de los vehículos, de la protección de sus ocupantes y de los usuarios vulnerables de la vía pública. Así, todos los turismos de nueva homologación deben incorporar de serie al menos ocho sistemas de seguridad, entre ellos, destaca la alerta de no uso del cinturón en cualquiera de todas las plazas del vehículo.

Las alertas y recordatorios de uso de los cinturones de seguridad son sistemas de alarma que detectan si cualquier cinturón de seguridad del vehículo no está ajustado o está desabrochado mientras se conduce y emiten advertencias visuales y sonoras. Los estudios han demostrado que estos sistemas tienen una influencia significativa en las tasas de uso del cinturón de seguridad. Según el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), las alertas y recordatorios del uso del cinturón de seguridad en los vehículos que cumplen los criterios de EuroNCAP2 pueden inducir a que hasta el 99 % de los conductores se pongan el cinturón de seguridad para conducir.

Existen también sistemas de bloqueo del arranque del vehículo a menos que todos los ocupantes del vehículo tengan abrochado el cinturón de seguridad, si bien actualmente no es de obligada disposición en los vehículos a la venta en el mercado.

Por otra parte, diversos estudios han demostrado que la utilización del sistema de anclaje ISOFIX de las sillas infantiles disminuye el uso incorrecto de los sistemas de retención infantiles. Es un sistema estándar para fijar un sistema de retención infantil al vehículo sin usar el cinturón de seguridad: la silla infantil se encaja directamente en los orificios de anclaje del automóvil mediante unos ganchos de fijación, evitando la incorrecta disposición de los cinturones alrededor de la silla y evitando que los mismos se aflojen minimizando la efectividad de la retención. El Reglamento 2009/661 UE obligó a que todo vehículo nuevo dispusiera de dicho sistema desde 2014, aunque aún pueden circular vehículos más antiguos que continúan utilizando el sistema de sujeción de la silla con cinturones.

4. RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA

Resultados obtenidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (marzo 2024)

Durante los siete días que ha durado la campaña, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil han controlado 399.192 vehículos y se han detectado 5.841 personas que viajaban sin ningún dispositivo de seguridad.

Vehículos controlados	Denuncias	% denuncias sobre total controlados
399.192	5.841	1,46%

Resultados obtenidos por policía municipal de los ayuntamientos participantes (marzo 2024)

En el ámbito urbano han participado en la campaña 472 ayuntamientos de 44 provincias. Se han controlado 219.977 vehículos y se han tramitado 5.128 denuncias por no usar los sistemas de retención o usarlos de forma incorrecta.

Vehículos controlados	Denuncias	% denunciados sobre total controlados
219.977	5.128	2,33%

		VEHÍCULOS CONTROLADOS	SÍ USAN SISTEMAS DE RETENCIÓN	NO USAN SISTEMAS DE RETENCION	% CONTROLADOS QUE USAN SISTEMAS DE RETENCIÓN
Marzo 2024	Cinturón adultos*	207.379	202.669	4.710	97,73%
	Sillas infantiles**	12.598	12.180	418	96,68%
	Total Verificaciones	**219.977**	**214.849**	**5.128**	**97,67%**

5. NORMATIVA DE REFERENCIA

5.1. Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Artículo 13, apartado 4.

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.

Con la entrada en vigor, el día 21 de marzo de 2022, de la nueva reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada el día 20 de diciembre de 2021, no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil supondrá una pérdida de 4 puntos, en lugar de 3 como hasta ahora, y una multa de 200 euros.

5.2. Reglamento General de Circulación

Artículo 116. Obligatoriedad de su uso y excepciones.

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.

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.

6. CONCLUSIONES

6.1. Decálogo de razones que justifican el uso del cinturón de seguridad

1. Reduce a la mitad el riesgo de fallecimiento en caso de accidente.
2. Protege de salir despedido del habitáculo, así como de impactar contra el parabrisas.
3. En casco urbano, la posibilidad de resultar herido grave o fallecer es 5 veces menor si se lleva puesto el cinturón.
4. En una colisión frontal de un vehículo que circula a 80 km/h si sus pasajeros no llevan el cinturón de seguridad, el resultado suelo ser de fallecimiento o lesiones graves.
5. El cinturón alcanza la máxima efectividad en los vuelcos, donde se reduce un 77% el riesgo de fallecimiento.
6. 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.
7. El cinturón de seguridad funciona de forma complementaria con el airbag, ya que este dispositivo por sí solo no es eficaz.
8. 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.
9. 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.
10. Llevar el cinturón reduce el riesgo de lesiones tanto del conductor como de los pasajeros.

6.2. Decálogo de la Seguridad Vial Infantil

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 menor sólo o sin la supervisión de un adulto.
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 y guárdelas para futuras consultas.
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 traseras del vehículo. Y recuerda subir y bajar al menor 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 de más edad 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 menor 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.