

# Sistemas de Retención Infantil en la CABA

Vilma Paola Carluccio, Gustavo Colla e Inés María Fiszman – Abril 2020

Es de público conocimiento que los cinturones de seguridad salvan vidas. Esto se debe a que es reconocido mundialmente como una de las medidas más efectivas para proteger a los ocupantes de los vehículos en caso de sufrir un siniestro vial. Los cinturones de seguridad toman a las personas de sus puntos óseos más fuertes (clavículas y caderas) y procuran retener dentro del vehículo a sus ocupantes en el caso de un siniestro en el entendimiento que la carrocería del auto debe comportarse como una “jaula” que lo protege de los elementos exteriores.

Sin embargo, los Cinturones de Seguridad están diseñados para personas de una estatura mínima de 1,50 metros, dada la importancia de que se encuentren correctamente colocados para ejercer la fuerza en los sitios de mayor resistencia.

Esto quiere decir que los cinturones de seguridad, por si solos, son inadecuados para los niños en función de su talla, no pudiendo desarrollar la misma función que en adultos. Además, el caso de los niños representa una preocupación mayor, ya que su menor desarrollo físico los hace más frágiles frente a siniestros, por lo que es aún más importante un correcto diseño de sistemas de retención infantiles, para garantizar una sujeción correcta y evitar mayores lesiones.

En esta línea, han sido desarrollado básicamente 3 tipos de dispositivos para niños, dependiendo de su edad y tamaño:

1. En sentido inverso de marcha y 5 puntos de sujeción para los menores de hasta 9/12 kg, pues el peso relativo de la cabeza hace imposible evitar una lesión cervical ante un choque aún a baja velocidad.
2. Sillita de 5 puntos de sujeción (como en autos de carrera) hasta los 18/20 Kg en la lógica de distribuir el esfuerzo del impacto en una mayor cantidad de puntos.
3. Los mayores de 20 Kg y hasta una altura de 1,50 m utilizan los cinturones de adultos pero con dispositivos que aseguren que los cinturones los tomen de la clavícula y la cadera (Booster elevador).

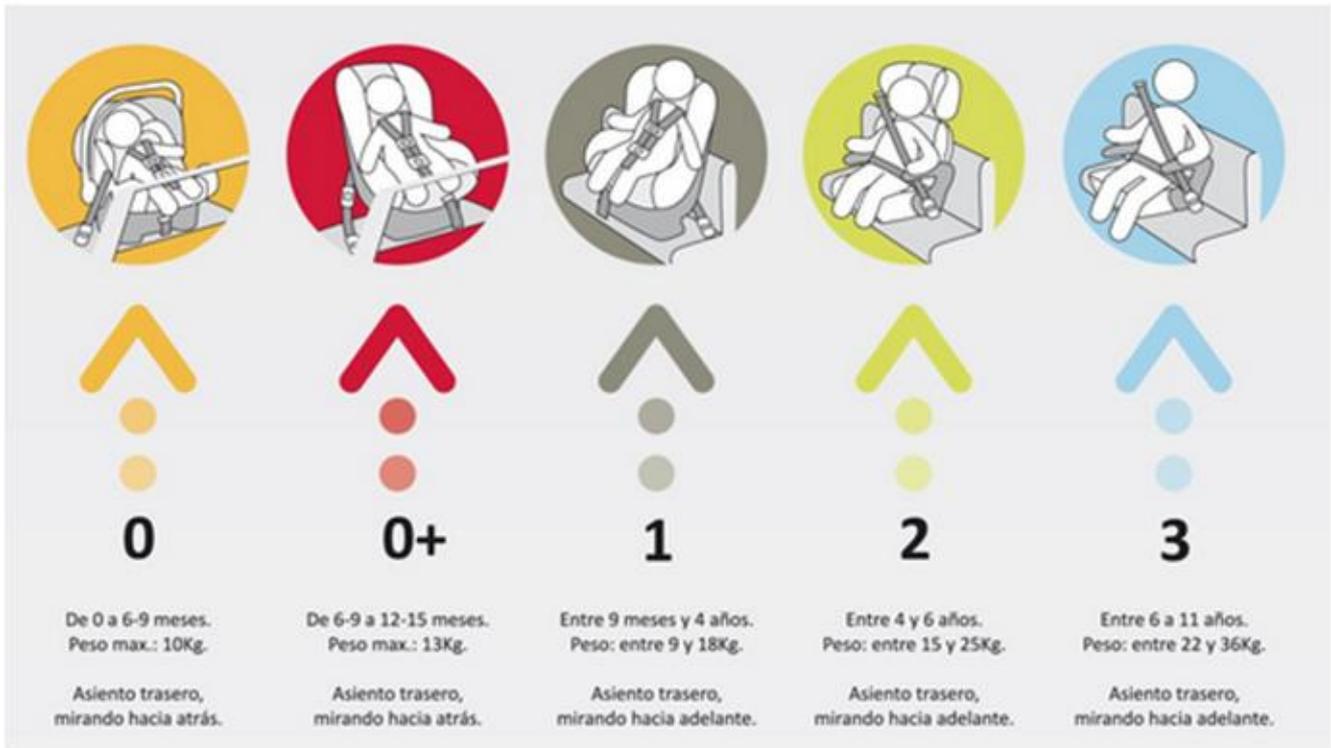
Los medios de sujeción de niños, si se instalan como es debido y se usan correctamente, reducen aproximadamente un 70% las muertes de los menores de un año, y entre un 54% y un 80% las de los niños de corta edad.

## Redes

 /@ideas\_ciudad  
 /InstitutoIdeasCaba  
 /@ideas\_ciudad

## Contacto

 Institutoideasbsas@gmail.com  
 25demayo350-9nopiso-CABA



Según cifras oficiales, en Argentina en el año 2017 se produjeron 5.420 fallecimientos por siniestros viales, de los cuales 324 (6%) correspondieron a niños menores de 14 años. El principal motivo que contribuye a que los niños se lesionen o sean víctimas fatales de accidentes de tránsito es que son trasladados de manera insegura en automóviles o motocicletas.

La Organización Mundial de la Salud en materia de Sistemas de Retención Infantil recomienda:

- La promulgación y aplicación de leyes sobre el uso de los sistemas de retención para niños, que especifiquen el tipo de sujeción y la edad de los niños para cada dispositivo.
- El establecimiento de mecanismos financieros para mejorar el acceso a dispositivos de retención para niños.
- La implementación de sistemas de recopilación de datos sobre el uso de los sistemas de retención para niños.
- Los programas para fomentar el uso de dispositivos de retención para niños deben abordar las normas sociales e impulsar una cultura de la seguridad, dado que es preciso que el público sea consciente de las ventajas que tiene en cuanto a seguridad el uso de los sistemas de retención para niños.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, desde el año 2015 entró en vigencia la modificación de los artículos 5.2.4 y 6.1.3 del Código de Tránsito y Transporte, estableciendo la prohibición a los conductores transportar personas menores de diez (10) años o mayores a esa edad pero de talla inferior a un metro con veinte centímetros (1,20 metros) en los asientos delanteros, y la prohibición de transportar bebés o niños en brazos en los asientos delanteros. Además, el inciso b) del artículo 6.1.3 establece que cuando el pasajero sea de los contemplados en el inciso c) del artículo 5.2.4 deben utilizar el cinturón del tipo correspondiente en el asiento trasero, pero si se trata de niños de cuatro (4) años o menos, deben utilizar

#### Redes

/@ideas\_ciudad  
 /InstitutoIdeasCaba  
 /@ideas\_ciudad

#### Contacto

Institutoideasbsas@gmail.com  
 25demayo350-9nopiso-CABA

el dispositivo de retención infantil debidamente homologado, que esté contemplado y cumpla los requisitos establecidos en las normas IRAM 3680-1 y 3680-2, colocado en la posición correspondiente de la parte trasera del habitáculo de acuerdo a su tipo.

Sin embargo, a nivel nacional, hasta el año 2018 la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 presentaba imprecisiones respecto de cómo deben ser trasladados los menores en vehículos de 4 ruedas. La misma sólo establecía en el inciso g) del artículo 40 la obligación de los menores de 10 años de viajar en el asiento trasero sujetos con el correaje correspondiente.

A partir de la realización del estudio del Observatorio de Seguridad Vial sobre la Situación de Seguridad Vial en Argentina, se detectó que el vacío e imprecisión de la Ley Nacional obstaculizaba la difusión de información precisa respecto de la necesidad del uso de los elementos de seguridad vial infantil, así como la posibilidad de ejercer un control sobre ello. Por lo tanto, a través del Decreto 32/2018 del Ministerio de Transporte, en Enero de 2018 se clarificó la obligatoriedad del uso de un Sistema de Retención Infantil homologado, en relación a su peso y tamaño, acorde a la clasificación propuesta por la Organización Mundial de la Salud.

Categoría OMS	Características
Grupo 0	Para niños con peso menor de 10kg
Grupo 0+	Para niños con peso menor de 13kg
Grupo 1	Para niños con peso de 9kg a 18kg
Grupo 2	Para niños con peso de 15kg a 25kg
Grupo 3	Para niños con peso de 22kg a 36kg

*Fuente: Organización Mundial de la Salud.*

Además, dicho estudio observó que en Argentina una gran proporción de niños se trasladan en vehículos de manera insegura, ya que a nivel nacional, es posible observar que la tasa de uso de SRI en posición trasera es de 46,4% a nivel nacional, y de 47,9% en la región de AMBA, alineada a la media nacional.

Mientras tanto, el estudio realizado por la Asociación Transitar Argentina Segura y Responsablemente en 2013, se observó en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que de un total de 1053 observaciones un 34% de los observados utilizan el dispositivo de retención infantil, lo que representa 359 automóviles, mientras que un 66% no lo utiliza, representando 694 automóviles.

### Porcentaje general

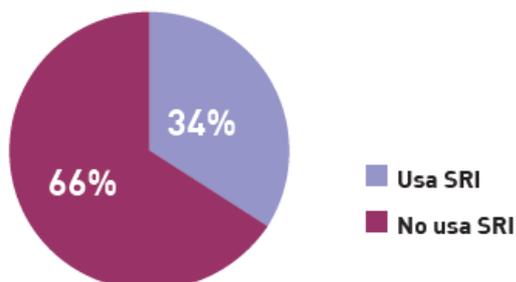


Figura 1:  
Porcentaje general de uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) en la Ciudad de Buenos Aires

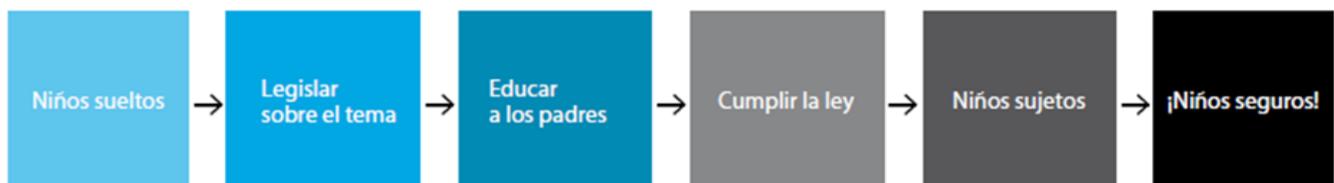
#### Redes

#### Contacto

Las principales barreras identificadas a la hora de elegir comportamientos viales seguros en niños son:

- La falta de visualización del problema de la seguridad vial infantil por parte de la población conductora.
- La falta de información respecto a sistemas de retención infantil.
- La falta de accesibilidad a los mismos por cuestiones económicas.
- La falta de acceso a una red de transporte público.

A modo de conclusión, se podría afirmar que, si bien la legislación Nacional y propia de la Ciudad de Buenos Aires en materia de Sistemas de Retención Infantil ha mejorado notablemente, aún queda mucho trabajo por realizar en el ámbito de concientización para un cumplimiento total de la ley que lleve a una real seguridad para los niños. Motivo por el cual podría ser recomendado la realización de una extensa campaña de concientización en los medios de comunicación en general, y particularmente en escuelas de nivel inicial, lugares de esparcimiento de menores, y en centros de salud.



Por otro lado, considerando las barreras económicas que dificultan el acceso a los elementos de seguridad vial infantil, resulta relevante la generación de líneas de financiamiento y facilidades de pago para la compra de los mismos, además de la facilitación de los trámites de homologación de los SRI que se fabriquen en Argentina.

Finalmente, se sugiere que podría evaluarse el control del uso de los Sistemas de Retención Infantil y la concientización sobre los mismos al momento de la Verificación Técnica Obligatoria, con el uso de información existente en el Estado, pero esto sería materia de estudio y tratamiento legislativo futuro.

Fuentes:

Observatorio de Seguridad Vial (2018) *Situación de la Seguridad Vial en Argentina: Datos y análisis para un abordaje integral del problema. Información disponible hasta el año 2016.* Disponible en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_observatorio\\_situacion\\_seguridad\\_vial\\_arg.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_observatorio_situacion_seguridad_vial_arg.pdf)

Organización Mundial de la Salud (2009) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2009.* Disponible en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/es/)

Asociación Transitar Argentina Segura y Responsablemente (2013) *Estudio sobre el uso de sistemas de retención infantil en la Ciudad de Buenos Aires: Marzo 2013.*

Redes

 /@ideas\_ciudad  
 /InstitutoIdeasCaba  
 /@ideas\_ciudad

Contacto

 Institutoideasbsas@gmail.com  
 25demayo350-9nopiso-CABA