

Alarma: AESVi pide la prohibición de las sillas de auto de segunda mano ya que pueden ver reducidas sus funciones elementales.

- **Un estudio científico llevado a cabo por la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil, AESVi, demuestra que 9 de cada 10 silla infantiles compradas en el mercado de segunda mano no pasarían hoy las pruebas dinámicas con las que fueron aprobadas en su día para cumplir el Reglamento Europeo de seguridad.**
- **Los sistemas de retención infantil son el elemento fundamental para la protección de los menores en el interior del vehículo.**

Madrid, 15 de septiembre de 2022. Los sistemas de retención infantil son los dispositivos de seguridad en el automóvil que deben utilizar obligatoriamente los bebés y niños hasta que alcanzan una altura mínima de 135 cm. La Unión Europea endurece cada vez más los requisitos que los sistemas de retención infantil deben cumplir para poder ser homologados, incorporando pruebas más exigentes. De este modo, los fabricantes de sillas de auto están obligados a invertir en I+D+i para que sus dispositivos cumplan con esos estándares de seguridad que les permitan ponerlos a la venta. Así, actualmente en España conviven dos normativas europeas: la ECE R44/04 y la ECE R129 también conocida como i-Size que incorpora nuevas pruebas de homologación tan exigentes como el test de impacto lateral.

Sin embargo, y a pesar de las exigencias de homologación recogidas en las normativas europeas, la compra de sistemas de retención infantil (SRI) de segunda mano o de ocasión a través de plataformas de venta online, es una práctica habitual que no ha dejado de crecer en los últimos años y que, además y desgraciadamente, puede realizarse sin control oficial, sin asesoramiento profesional y sin garantía sobre el producto. En consecuencia, es posible la compra de productos sin instrucciones, haciendo un montaje incorrecto e incluso con problemas higiénico-sanitarios.

Esta situación genera un debate en torno a la posibilidad de que estos sistemas de retención infantil usados no funcionen adecuadamente en caso de accidente de tráfico.

A raíz de estas importantes situaciones, la Asociación Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI) ha llevado a cabo un estudio pormenorizado sobre el estado y las consecuencias de utilización de sillas infantiles de segunda mano. Para ello, se han comprado de forma aleatoria en una plataforma de venta online 10 sillas de los Grupos 0, 0+ y 1 (de nacimiento a 105 cm de altura) procedentes de distintas zonas de España.

Tras recepcionar las muestras en el laboratorio Oficial Applus, IDIADA y documentar detalladamente cada una de ellas, se procedió al análisis dinámico de los sistemas de retención realizando un ensayo de choque de cada uno de ellos, de acuerdo al Reglamento Europeo ECE R44 con el cual fueron homologados en su momento, para comprobar si cumplirían los mínimos de seguridad requeridos en la actualidad. Las principales conclusiones extraídas de estas pruebas son las siguientes:

- 9 de cada 10 sillas no cumplirían hoy con el Reglamento Europeo de Seguridad: uno solo de los ensayos establecidos en el Reglamento Europeo ECE R44 fue suficiente para determinar que 9 de los 10 SRI adquiridos aleatoriamente en el mercado de segunda mano serían incapaces de desempeñar su función dentro de los límites exigibles.
- Sillas altamente deterioradas: durante las inspecciones previas al ensayo se detectó un alto grado de deterioro que afectaba a todos los SRI con gran pérdida de las propiedades de absorción de materiales como el EPP o PE expandido, y en los acolchados de los tapizados. Este deterioro puede causar pérdida de eficacia de los materiales y, por lo tanto, comprometer gravemente la seguridad del menor.
- Materiales envejecidos y/o ausentes: también se detectaron claros síntomas de envejecimiento del material propio del paso de los años, del uso o mal cuidado, de las variedades climáticas y del mal almacenamiento. Se observó incluso la falta de partes de este material en componentes esenciales. Estas circunstancias pueden provocar un mal comportamiento del SRI al disminuir la eficacia de retención y la pérdida de funciones como la absorción de energía en caso de impacto.
- Algunas muestras presentaban graves disfunciones: una de las 10 muestras presentó una muy grave disfunción que se tradujo en la eyección del dummy (muñeco de pruebas) como consecuencia de la rotura del sistema de conexión entre el chasis y la carcasa del sistema de retención.

En este sentido, y ante los resultados obtenidos, la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVi), asociación que aglutina al sector de la seguridad infantil, considera urgente que la Administración **prohiba la compraventa de los sistemas de retención infantil de segunda mano**, dado el alto riesgo que supone confiar en un SRI cuyas funciones elementales puedan verse reducidas alarmantemente con el consecuente peligro que esto supone para la seguridad vial infantil.

Asimismo, AESVi reclama planes de reciclaje de estos productos para, en lugar de desecharlos, poder reutilizar parte de los materiales cumpliendo así con los objetivos de sostenibilidad.

También puedes consultar:

- [Decálogo AESVi de la Seguridad Vial Infantil](#)
- [Comparecencia de AESVi ante el Congreso de los Diputados](#)
- [La nueva Ley de Tráfico aumenta la sanción por no utilizar el SRI o usarlo mal](#)
- [Recomendaciones para aumentar la seguridad en el transporte escolar](#)
- [Campañas de concienciación y formación específica para garantizar la seguridad de los niños en el coche](#)
- [Otras notas de prensa de AESVi](#)
- [Consulta el blog de AESVi con más consejos sobre seguridad vial infantil](#)

Más información, material gráfico o la solicitud de entrevistas a los expertos de la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil:

AESVi

Mónica Sam

Coordinadora General

Tel. +34 648 78 70 80

secretaria.technica@aesvi.es

www.aesvi.es / [@aesvi_oficial](https://www.instagram.com/aesvi_oficial)



AESVi – Unidos por la seguridad infantil

[Twitter](#) / [Instagram](#) / [Facebook](#)

¿QUIÉNES FORMAMOS AESVi?

La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVi) es el primer foro de expertos a nivel nacional formado por diversos sectores involucrados en la seguridad vial de los niños. AESVi lo componen la Dirección General de Tráfico (DGT), el Servei Català del Trànsit y la Dirección de Tráfico del País Vasco. Los clubes automovilísticos RACC, RACE y RACVN. La Asociación Española de Pediatría de Atención Primaria (AEPap), la Asociación Nacional de Matronas, la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (FETEEVI), la Confederación Española de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnado (CEAPA), la Asociación de Rescate en Tráfico y Emergencias (ARTE), la Sociedad Española de Atención al Paciente Crítico (SEAPC), la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), la Asociación Andaluza de Clínicas Sin Internamiento (ASCASI), la Asociación Nacional de Seguridad Infantil (ANSI), la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV), Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU), Prevención de Accidentes de Tráfico P(A)T, la Fundación CNAE, la Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya (ADEVIC). Fabricantes e importadores de SRI, a través de marcas como Grupo Jané (Jané, Be Cool y Concord), Smart Group (Joie, Graco, Nuna y Swandoo), Columbus Trading (Cybex y GB), Britax Römer, Maxi-Cosi, Babyauto, Chicco, Recaro, Kiddy Bus Harness, Play y Tuc Tuc. La parte académica está representada por el Grupo VEHIVIAL (Universidad de Zaragoza), INSIA (Universidad Politécnica de Madrid) y GRABI (Universidad Politécnica de Cataluña). Además, AESVi cuenta con el apoyo institucional de la Fiscalía de Seguridad Vial y de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.