

Nuevos resultados de pruebas de Sistemas de Retención Infantil para América Latina

28 de noviembre 2019

Una nueva ronda de resultados del Programa de Evaluación de Sistemas de Retención Infantil, [PESRI](#), fue presentada hoy con la evaluación del desempeño de seguridad de once Sistemas de Retención Infantil (SRI) vendidos en la región de América Latina.

El objetivo de PESRI es generar conciencia entre los consumidores sobre la relevancia del uso de los SRI, brindar información a los consumidores sobre el desempeño de seguridad y generar información para la lista de referencia de SRI para las pruebas del Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe, [Latin NCAP](#). Cada SRI es sometido a una serie de pruebas como impacto frontal, impacto lateral y evaluación de facilidad de uso, lo que resulta en una calificación de estrellas. El resultado de las pruebas le permite al consumidor tomar una decisión informada al momento de comprar un SRI.

Resultados 2019

Grupo	Marca	Modelo	Tipo de instalación	Resultado final (máx. 5)
Bebés 0+	Cosco	Bliss	Cinturón	★ ★
Bebés 0+	Styll Baby	Bebe conforto	Cinturón	★
Bebés, Infantes 0/I	Joie	Spin 360	Isofix	★ ★ ★ ★
Bebés, Infantes 0/I	Bb Protect	Rodacross	Cinturón	★
Bebés, Infantes, Niños V/I/II	Kiddo	Adapt	Isofix, TT	★ ★ ★ ★
Bebés, Infantes, Niños 0/I	Love	2026	Cinturón	★
Bebés, Infantes, Niños 0/I/II	Briccone	plus	Cinturón	★
Infantes, Niños V/I/II	Bebesit	Suppersport	Isofix, TT	★ ★ ★ ★
Infantes, Niños V/I/II	OK Baby	Safe Trip 1	Cinturón	★ ★ ★
Infantes, Niños V/I/II	Prinsel	Matrix	Cinturón	★
Infantes, Niños V/I/II	Prinsel	Strada	Cinturón	★

Este año se seleccionaron once productos para evaluar de los mercados de Argentina, Brasil, México y Uruguay. Sin embargo, los modelos también están disponibles en otros países de la región. Las pruebas incluyen dos modelos para bebés y nueve sillas multigrupo que pueden utilizarse en múltiples configuraciones. Los SRI multigrupo abarcan más de un grupo de pesos y son populares porque son una solución relativamente económica para transportar a los niños a lo largo de varias etapas del crecimiento. Sin embargo, las pruebas muestran nuevamente que nunca alcanzan buenos rendimientos en toda la gama de aplicación.

La mayoría de las sillas del mercado en América Latina son instaladas y sujetas al vehículo con el cinturón de seguridad. Esto hace que sea más probable a que quede mal instalada por holgura o que vaya perdiendo ajuste al transcurrir varios días luego de una instalación correcta. La mayoría de los vehículos circulando por las calles de la región no están equipados con anclajes ISOFIX, sin embargo, cada vez es más frecuente que los nuevos modelos de vehículos ofrezcan ISOFIX como estándar. Los anclajes ISOFIX permiten que el SRI se instale rígidamente al auto, si el vehículo está equipado con anclajes ISOFIX. Los anclajes ISOFIX contribuyen a reducir

drásticamente el mal uso y la incorrecta instalación y por ende mejoran considerablemente la seguridad.

Los resultados generales están en línea con años anteriores y confirman que los asientos multigrupo pueden comprometer la seguridad. Sin embargo, un asiento convertible para bebés/niños pequeños (*Joie Spin 360*) y dos asientos multigrupo (*Kiddo Adapt* y *Bebesit Supersport*) tuvieron un buen puntaje de 4 estrellas. Esos modelos se instalaron utilizando anclajes ISOFIX.

En las pruebas dinámicas se registraron cargas elevadas en el niño, movimientos del dummy indeseables o algunos SRI que colapsaron, lo que resultó en un alto riesgo de lesiones que llevó a puntajes bajos. Varios SRI mostraron fallas serias en el impacto frontal: los arneses del *Styll Baby Bebe Conforto*, *Bb Protect Rodacross*, *Love 2026*, *Briccone butaca* y *Prinsel Matrix* se rompieron cuando se testearon, lo que llevó a resultados finales bajos. Además, el *Prinsel Strada* recibió puntos de penalización ya que el respaldo se dañó severamente en el impacto frontal.

La protección contra impactos laterales aún no es legalmente requerida en América Latina. **La mayoría de los SRI evaluados ofrecen protección insuficiente o no ofrecen protección en impacto lateral**: las alas laterales no están suficientemente dimensionadas y/o el material de relleno está ausente. Los portabebés *Cosco Bliss* y *Styll Baby Bebe Conforto*, así como el *OK Baby Safe Trip 1* y *Prinsel Strada* registraron cargas altas en la cabeza y/o el pecho del dummy debido a la ausencia de alas laterales bien dimensionadas y/o relleno insuficiente. Esta falta de protección lateral en los SRI se agrava si se considera que tampoco se exige por parte de los gobiernos la protección de impacto lateral en los automóviles.

Las instrucciones para el usuario son un punto de atención. El uso correcto del SRI determina el nivel de protección. Las rutas de cinturón incorrectas, la holgura en el arnés o el cinturón del vehículo, SRI inapropiado (por ejemplo, tamaño u orientación incorrectos) pueden tener consecuencias graves sobre los niños, independientemente de las cualidades protectoras de los asientos cuando se utilizan de manera óptima. En estas pruebas **hubo bajos rendimientos**, por ejemplo, el *BB Protect* ofrece un deficiente marcado del cinturón y no cuenta con la etiqueta de advertencia del airbag para los asientos instalados mirando hacia atrás.

Recomendaciones

Para los consumidores, fomentar el uso de SRI mirando hacia atrás para niños pequeños al menos hasta el año y cuando sea posible hasta los tres años. Como la mayoría de los vehículos del mercado latinoamericano carecen de una protección adecuada contra impactos laterales, cuando se utilizan boosters, PESRI recomienda enfáticamente utilizar solo boosters con respaldo para mejorar en algo la protección contra impactos laterales. Cualquier ser humano por debajo de 1,35 m debe usar algún tipo de SRI.

Para los gobiernos de la región, introducir la norma UN R129 en la legislación junto con la norma técnica R44. Acelerar la introducción de SRI con anclajes Latch/ISOFIX y de vehículos con anclajes ISOFIX. Además, exigir mejorar la protección frontal y protección lateral; los SRI deberían ser capaces de pasar un tipo de prueba de choque con la severidad de los tests de Latin NCAP, que aunque son un poco más exigentes que las normas de la ONU son totalmente representativos de la realidad de tráfico de la región. Es relevante recordar que países de Europa, EEUU y Australia llegaron a buenos niveles de protección en caso de choque gracias a que sus vehículos son en mayoría 5 estrellas de seguridad, sobrepasando las exigencias de normas ONU.

Finalmente, a los fabricantes de SRI y a los fabricantes de vehículos que mejoren la facilidad de uso: instalación en autos, recorrido sencillo del cinturón, ajustes de arnés, preferiblemente que la operación se realice solamente con una mano.

Sobre las Regulaciones

Los SRI pueden cumplir con el estándar de los Estados Unidos (FMVSS 213, que es un sistema de auto certificación) o con uno de los Reglamentos de las Naciones Unidas 44 o 129, las aprobaciones son otorgadas por la Autoridad de Aprobación de Tipo (TAA). El más común sigue siendo la UN-R44, no la UN-129 que es más exigente. Los países de América Latina y el Caribe a menudo requieren que un SRI cumpla con FMVSS y / o R44. Algunos países tienen aprobaciones nacionales, como Brasil con la NBR 14400. Estos frecuentemente se basan en el contenido técnico de versiones anteriores y versiones desactualizadas de la UN-R44.

En las pruebas PESRI de 2019 se encontró una buena cantidad de productos con aprobaciones R44 otorgadas por el TAA europeo. Estos productos generalmente no representan a los SRI europeos y, a menudo, tampoco están disponibles en Europa. Además de las pruebas dinámicas, la R44 prescribe otras disposiciones, como la codificación de color de las rutas del cinturón (azul para los SRI mirando hacia atrás, rojo para los SRI mirando hacia adelante), la presencia de una etiqueta de advertencia de bolsa de aire en los SRI mirando hacia atrás, etc. La R44 no permite "cinturón de clip" que vemos regularmente en productos latinoamericanos. Varios SRI no cumplen con estos requisitos, lo que indica una pobre vigilancia del mercado y aprobaciones fácilmente otorgadas.

Un caso especial es el Love 2026 que (como el Love 2021 del año pasado) sugiere cumplir con FMVSS 213. Sin embargo, parece ser un producto híbrido que afirma cumplir con una combinación de requisitos de la R44 y FMVSS. Tiene una etiqueta de aprobación 'FMVSS' de estilo R44 que no está bajo ninguna de las regulaciones conocidas en una clara intención de engañar a los consumidores, etiqueta de advertencia de bolsa de aire R44, clasificación de masa R44, hebilla de EEUU (que permite bloquear el pasador izquierdo y derecho de forma independiente) y un clip para el pecho para mantener juntas las correas del arnés (ambas no están permitidas bajo R44).

La importancia de la Regulación 129

En unos pocos años, el nuevo Reglamento 129 de la ONU *reemplazará* al Reglamento 44 de la ONU. La R129 se está introduciendo en fases, mientras que las partes equivalentes de la R44 se eliminan gradualmente. Las principales mejoras de la R129 son el transporte obligatorio de niños mirando hacia atrás hasta los 15 meses como mínimo, considerando que esta posición ofrece la mejor protección para bebés y niños pequeños en caso de impacto frontal. Además, incluye la introducción de requisitos y especificaciones de impacto lateral para evitar el mal uso, ya que los arneses deben ser ajustables sin desconectarse del asiento o el uso de herramientas.

La R129 es actualmente casi inexistente en América Latina, la R44 es dominante. En el contexto del final de la R44, así como del mayor nivel de protección ofrecido por la R129, los consumidores deben presionar para una rápida introducción de la R129, al menos como una alternativa junto con la R44 o tener sus requisitos implementados en la legislación nacional.

Sobre PESRI

El Programa de Evaluación de Sistemas de Retención Infantil (PESRI) es una asociación de múltiples partes interesadas que trabaja para alcanzar las Metas Globales de Seguridad Vial de la ONU, proporcionando a los responsables de trasladar niños y niñas de América Latina una evaluación independiente de algunos de los SRI más comúnmente adquiridos. Los socios del

programa son Global NCAP, International Consumers Research & Testing (ICRT), Fundación Gonzalo Rodríguez (Uruguay), ProTeste (Brasil), ODECU (Chile), El Poder del Consumidor (México) y FIA Región IV.

La configuración de la prueba se mantuvo sin cambios en referencia con los modelos evaluados entre 2013 - 2017, lo que permite la comparación directa de los resultados. Los SRI se testearon en impacto frontal y lateral como en la prueba ETC Europea anterior a 2015. Las pruebas de impacto frontal se llevaron cabo en parte de la estructura de un Volkswagen Golf, utilizando el pulso de desaceleración medio de todos los autos evaluados por Latin NCAP. El impacto lateral también se realiza en parte de la estructura de un Volkswagen Golf VII, que impacta contra una "puerta" fija, con un ángulo de 10 grados en la dirección del impacto. No todas las configuraciones de posición de sillas son evaluadas, generalmente se evalúan las posiciones más exigentes. La facilidad de uso se evaluó mediante una lista de verificación adaptada a la situación de América Latina.

Más información: www.pesri.org