

## Según el RACC, la protección de los ocupantes de autocares está orientada a adultos y falla con los niños

# CON CINTURÓN MEJOR, PERO...

El RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) y Jané, fabricante de productos infantiles, han realizado un estudio sobre la seguridad vial infantil en autocares en Barcelona, Madrid y Valencia. El estudio pone de relieve la mejora para la seguridad que supone usar cinturones de seguridad, pero detecta sus insuficiencias y señala sistemas que dan un paso más en la seguridad infantil en autocar.



Lucía RIVAS

► Uno de cada cuatro padres desconoce la existencia de normas específicas para el transporte infantil.

J.M.M.

**E**l RACC resalta la baja accidentalidad de los autocares (1,1% de los accidentes con víctimas), de las que apenas cincuenta se producen en el transporte escolar cada año. No obstante, la mayoría de los escolares se desplaza en autocar en salidas esporádicas (excursiones, campamentos...), en un vehículo que, según el 60% de los padres, tiene menos de 5 años de antigüedad.

Resulta grave que, según los padres, un 30% de los niños viaja sin cinturón (algo más en viajes esporádicos), que el 26,2% de los padres no sepa que existe una normativa específica para transporte infantil o, incluso, que menos del 9% de los niños haya realizado simulacros de emergencia en el autocar. De hecho, el 71% de los padres está bastante o muy preocupado por el trayecto de sus hijos en autocar (7,5 sobre 10), ya que “la carretera es muy peligrosa” (59,4%) y “los autobuses no son suficientemente seguros” (7,1%).

Los padres (80%) consideran que el cinturón de seguridad ejerce mucha o bastante protección (8,5 sobre 10) y que la instalación de sillitas infantiles (90%) sería una medida necesaria –para un 69%, “muy necesaria”–. Esto con-

trasta con que sólo un 15% esté dispuesto a pagar más para que sus hijos dispongan de silla de seguridad en los autocares. Y otro dato: más del 90% opina que “la tasa de alcoholemia permitida para los conductores de estos autobuses debería ser cero”.

**PELIGROS DEL CINTURÓN.** RACC y Jané aportan también un informe de las lesiones que pueden sufrir los niños. Así, en caso de impacto frontal, sin utilizar

cinturones de seguridad, sufren lesiones en cabeza, cuello y extremidades inferiores, al golpearse con los asientos delanteros. Igualmente, en caso de vuelco, existe un elevado riesgo de eyección al exterior, con graves riesgos de lesión.

El uso de los cinturones de seguridad de dos puntos evita, en los vuelcos, la eyección fuera del autocar, aunque las extremidades se mueven sin control, pudiendo provocar golpes, mientras que los cinturones de tres puntos dan un nivel de retención satisfactorio, aunque éste varía según la talla y edad (más riesgo para los de menor talla).

En impactos frontales, el cinturón de seguridad de dos puntos retiene al ocupante en el habitáculo, pero produce daños en cabeza, cuello y abdomen, mientras que el nivel de retención del de tres puntos es satisfactorio, aún con posibles lesiones leves en cuello y otras zonas. La razón, según el informe, es que “la normativa de protección infantil está totalmente desarrollada para los turismos, pero no para autocares”, que “los requisitos de protección de ocupantes de autocares están orientados a la seguridad de adultos” y que “el cinturón no ofrece la protección óptima a los niños”. Así, el RACC recuerda que existen sistemas que mejoran la seguridad, como cinturones de altura regulable, cojines elevadores anclados al asiento, butacas con sistemas de anclajes o sillitas ancladas al respaldo de la butaca. ◆

## MÁS SEGURO QUE LOS TURISMOS



La Federación Nacional Española de Transporte en Autobús (FENEBUS) calificó el informe del RACC como “un ataque directo a nuestro sector” y le propone un estudio similar sobre seguridad en turismos: “Nos gustaría poner en conocimiento del RACC la falta de seguridad que supone los transportes escolares privados, cuando se hacen en coches particulares, furgonetas y monovolúmenes, en muchos casos con un número de niños superior al de las plazas de los vehículos”, que, según FENEBUS, “no cuentan con las numerosas medidas que se exigen a los autocares de transporte escolar para garantizar la seguridad de los niños”.