



## **Casi el 70 % de vehículos en España utilizan el SRI tras el copiloto, según el primer estudio realizado en la materia**

*Los datos, de los que se carecían en España y Europa, servirán de base para investigar la plaza más segura para transportar a niños*

*El estudio corrobora un paralelismo entre este lugar de colocación y la lesividad en esta plaza en accidentes, siendo la más recomendable para los SRI*

VALLADOLID, 10 de marzo de 2020

Casi el 70 por ciento de vehículos que circulan por España y utilizan un solo sistema de retención infantil (SRI) lo llevan en la plaza situada tras el copiloto, según el primer estudio sobre el uso de estos sistemas elaborado por la ingeniería vallisoletana Rivekids Technology.

El estudio, presentado en las instalaciones de la empresa en Valladolid coincidiendo con la semana en la que la Dirección General de Tráfico (DGT) lleva a cabo una campaña especial sobre el uso del cinturón de seguridad y los SRI, es el primero hecho público que se realiza tanto en España como en Europa sobre la materia y sus datos se pondrán en abierto ('open source') a disposición de investigadores o interesados.

En concreto, los datos, recogidos de entre más de 2.000 vehículos en nueve ciudades, reflejan que el 78,2 por ciento de los vehículos lleva instalado un solo sistema de retención infantil, cerca del 24 por ciento dos y sólo el 3 por ciento instala tres.

Según el estudio, entre los que llevan sólo un SRI instalado, la mayor parte, casi un 70 por ciento (concretamente un 68,7) lo hace detrás del asiento en el que viaja el copiloto del vehículo, un porcentaje que baja hasta el 28,6 por ciento entre quienes lo instalan tras el asiento del piloto. Sólo un 2,8 por ciento lo hacen en el asiento central, ha explicado el CEO de Rivekids, José Lagunar.

El estudio se ha llevado a cabo en más de 2.000 vehículos y se han recogido muestras fundamentalmente en Valladolid, por cercanía y afinidad de la empresa, pero se ha comprobado que las similitudes con otras ciudades, aunque difieren en tamaño y renta per cápita, son muy altas. En concreto, hay datos tomados en Zamora, Salamanca, Segovia, Madrid, Zaragoza, Mérida, Sevilla y Huelva.

Esta primera parte del estudio, ya que se trabaja en una segunda con la ampliación a otras zonas geográficas, tiene gran importancia porque permite dar una base científica a futuras investigaciones que puedan determinar qué asiento es más seguro para que

viajen los niños y ponderar adecuadamente los datos de accidentalidad infantil que facilita la DGT.

Por ello, con el ánimo de contribuir a reducir las víctimas en accidentes al máximo, se ofrecen estos datos con el fin de que cualquier institución pueda profundizar en los mismos. De hecho, el grupo de investigación de Nuevas Tecnologías en Vehículos y Seguridad Vial (VEHIVIAL) de la Universidad de Zaragoza--<https://vehivial.unizar.es/>--, que animó de forma activa a realizar esta investigación, ya ha mostrado interés en el estudio y lo usará como base para profundizar en los datos de accidentalidad de la DGT.

En concreto, el coordinador de VEHIVIAL y doctor en Ingeniería Industrial especializado en el estudio de la seguridad vial, Juan José Alba, ayudó a arrancar el proyecto de investigación, dado que no existía nada parecido en Europa y es altamente importante para un buen estudio de las estadísticas de accidentalidad.

“Por supuesto, estamos abiertos a que otras universidades pueden tomarlos como base”, ha señalado José Lagunar.

## CONCLUSIONES

Precisamente este estudio nace a raíz de la necesidad de conocer qué plaza del coche es la más usada para, junto con los datos de la DGT sobre accidentalidad, poder contrastar si es la más o menos segura para que viajen los niños.

Entre las conclusiones que se extraen del estudio destaca que se ha podido corroborar el paralelismo de que haya hasta un 50 por ciento más de lesionados detrás del copiloto que tras el conductor, puesto que a nivel infantil se usa casi en un 70 por ciento esa plaza.

Aún así, Rivekids recomienda usar el asiento de detrás del copiloto para instalar una silla de coche y en caso de tener dos niños usar esa plaza para el más pequeño o el que más cuidados necesite en su adecuada colocación en la silla de coche. El motivo es que tanto niño como adulto tendrán más seguridad, dado que estarán en el lado de la acera en calles de doble sentido y en las de único sentido con aparcamiento a los dos lados tendrán un 50 por ciento de posibilidad de estar en la acera como zona segura para el niño y el adulto.

Por otra parte, tomando como base esta investigación, aunque se podrá determinar qué plaza es más segura en el asiento trasero para transportar a los niños, Rivekids no considera suficiente esta cuestión y recuerda que "el mejor coche o la mejor silla en el asiento más seguro no valen de nada" si no se siguen tres reglas fundamentales como son: la correcta elección de la silla adecuada a la talla y peso del niño, su instalación y la adecuación del niño a la misma (sin abrigo, buena tensión del arnés o cinto, correcta altura de la guía del arnés o cinturón, etcétera...).

Actualmente existen dos normativas de homologación de estos sistemas, una que divide los grupos en función del peso (ECE R-44/04) y establece cuatro grupos, del 0 al 3 (hasta 9 kilos ó hasta los 13 kilos, de 9 a 18, de 15 a 25 y de 22 a 36) y otra norma de homologación (ECE R129 i-Size) que lo hace en base a la altura del menor. Precisamente esta duplicidad en la homologación ha dificultado la realización del estudio, a lo que se suma la existencia de multitud de sillas "multigrupo", homologadas con la normativa ECE R44, es decir, la que se refiere al peso.

Por ello, se han diferenciado en el estudio dos grandes grupos, el 'A' (que incluye grupos 0+, 1 y fase 1 ECE R129, es decir los de hasta 13 kilos y de 9 a 18 o los de hasta 105 centímetros, respectivamente) y el 'B', que contempla las sillas que comprenden los grupos 2, 3 y fase 2 ECE R129 (de 15 kilos hasta 36 en las dos primeras y a partir de 100 centímetros la segunda). A este respecto, según el estudio, es mayoritario el uso del Grupo B, el 58 por ciento, mientras que un 42 por ciento se declina por el 'A'.

Además, una vez identificado el uso de las plazas del vehículo para colocar las sillas de coche en una muestra tan significativa, se puede estudiar a nivel macro o micro indistintamente, ya que no se suele cambiar la ubicación de la silla de coche para salir de urbano a interurbano.

El estudio tiene una utilidad muy importante para las propias ciudades, dada la segmentación detallada que contiene, incluso por zonas dentro de estas localidades, de forma que se puedan comparar los datos con los accidentes urbanos.

La ciudad que con este primer estudio más se beneficia es Valladolid, por lo que Lagunar confía en que se estudien los datos facilitados de esta ciudad con sus zonas geográficas y puedan dar más valor a los datos que la policía local recoge de lesionados infantiles por accidente de tráfico.

## MOVILIDAD

Rivekids ha detectado, gracias a este estudio, otra cuestión más relacionada con la movilidad, más aún en un momento en el que todo lo relacionado con el medio ambiente, la sostenibilidad y el cambio climático son preocupaciones actuales, y es que esta cuestión no sólo consiste en carriles bici o regulaciones sobre los vehículos de movilidad personal, sino conocer bien los flujos, los riesgos, la realidad de una ciudad para poder tomar medidas coherentes que se puedan medir a lo largo del tiempo y valorar su evolución.

En este sentido, se ha detectado que hay muchísimos vehículos, que podrían ser miles, que tienen un SRI instalado y no existe una cultura de compartir vehículo a la hora de desplazarse a un centro educativo, cuando la huella de carbono podría reducirse de una forma importante si esto fuera así.

Este estudio se ha realizado con financiación cien por cien privada por parte de Rivekids con su máxima de contribuir a la mejora de la seguridad vial infantil y se ha llevado a cabo en 2019. La metodología ha sido observacional para identificar el tipo de sistema de retención infantil y la posición en el vehículo en el que estaba instalado. Se han seleccionado nueve ciudades con diferente perfil social y económico y dentro de las mismas se han seleccionado barrios de diferente estatus, sin embargo, las diferencias entre ciudades y entre barrios dentro de una misma ciudad son insignificantes.