

La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil es el único foro de expertos en seguridad vial infantil en España

EuroNCAP valorará el Sistema de Detección de Niños dentro del coche a partir de 2023

- Dejar a un niño desatendido dentro de un vehículo aparcado puede provocar un golpe de calor e incluso la muerte.
- A partir de 2023 EuroNCAP tendrá en cuenta el Sistema de Detección de Niños (CPD) en su puntuación máxima de cinco estrellas.
- El sistema CPD debe ser capaz de detectar la presencia de un niño y enviar diferentes tipos de alertas con la posibilidad de intervenir en caso de peligro de hipertermia.
- La temperatura del habitáculo llega a duplicarse, pasando de 27 a 50 grados centígrados, si se deja un coche al sol durante 30 minutos.

Madrid, 13 de septiembre de 2021. La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVi) aplaude la decisión de EuroNCAP de incluir el Sistema de Detección de Niños dentro de un vehículo (CPD de sus siglas en inglés ‘Child Presence Detection’) en su último protocolo 1.0 que se empezará a aplicar en 2023. A partir de esta fecha el **Euro-NCAP** (*European New Car Assessment Programme*), programa de seguridad para automóviles apoyado por varios gobiernos europeos, fabricantes de automóviles, clubes automovilísticos y organizaciones relacionadas con el sector automoción de todo el mundo, tendrá en cuenta el sistema CPD como equipamiento de serie en un vehículo para otorgarle las cinco estrellas máximas de valoración. Esta solución tecnológica detecta la presencia de un niño en su silla infantil o en otro asiento y envía una alerta al teléfono móvil de un responsable adulto cuando el conductor se aleja.

Esta decisión supone un gran avance en la seguridad vial infantil ya que impulsará la incorporación del Sistema de Detección de Niños dentro del equipamiento de serie de un vehículo por parte de los fabricantes. EuroNCAP premiará en una primera fase el uso del sistema CPD diseñado para detectar la presencia especialmente de niños de hasta tres años por el riesgo añadido que sufre este grupo de edad. Más adelante, en 2023, se revisará el protocolo para incluir como obligatorio este sistema de detección para niños con más de tres años a partir del 2025. Aunque son menos frecuentes, también se conocen casos de niños mayores que se introducen dentro de un coche sin cerrar y luego no son capaces de salir.

La formación y la concienciación, claves para evitar riesgos

Dejar a un niño dentro de un vehículo aparcado sin la supervisión de un adulto puede derivar en un golpe de calor e incluso en el fallecimiento del menor. La temperatura del habitáculo llega a duplicarse, pasando de 27 a 50 grados centígrados, si se deja un coche al sol durante 30 minutos. Especialmente vulnerables son los lactantes porque su sistema de autorregulación de la temperatura corporal es inmaduro. Si no se toman las medidas adecuadas cuando las temperaturas son muy altas, los órganos pueden dejar de funcionar de forma errática debido al alto grado de deshidratación, empeorando de forma progresiva.

“Desde AESVi queremos alertar sobre la importancia de no dejar nunca a un niño desatendido dentro del vehículo, aunque sean pocos minutos, una situación que puede ser mortal debido a la incapacidad del menor para salir del vehículo por sí mismo y a su menor tolerancia a elevadas temperaturas”, afirma Joan Forrellad, Secretario General de AESVi y Director de Investigación, Desarrollo y Diseño de Jané Group.

Para los expertos de AESVi la formación y la concienciación de los responsables de los niños son claves para reducir este grave riesgo de insolación dentro de un vehículo. Ahora, además, los padres cuentan con la ayuda de la tecnología gracias a un sistema que es capaz de informar a los conductores del abandono del niño en el caso de alejarse del vehículo.

Requisitos de EuroNCAP sobre el CPD

Según indica EuroNCAP en este protocolo 1.0 es necesario abordar la tecnología CPD para evitar situaciones en las que se deja el niño dentro de un coche ya sea de forma intencionada o involuntaria e independientemente de la climatología exterior. Para que un sistema de detección de niños en el coche sea valorable de forma positiva por EuroNCAP debe cumplir algunos requisitos:

- Debe ser capaz de detectar la presencia de un niño y enviar diferentes tipos de alertas con la posibilidad de intervenir en caso de peligro de hipertermia.
- El sistema debe ser capaz de detectar la presencia de niños hasta seis años de edad, aunque no se ‘premiará’ hasta el año 2025 los diseñados para alertar de la presencia de niños entre tres y seis años.
- Debe tener en cuenta todas las posiciones probables del niño dentro del habitáculo: todas las filas de asientos, asientos opcionales y extraíbles. A partir de 2025 también se analizará la presencia de un niño en el asiento del conductor y otras zonas donde un niño puede esconderse como el maletero o la zona justo detrás del respaldo de los asientos traseros.
- EuroNCAP solo valorará el sistema CPD si se incluye como equipamiento de serie, no los que se hayan incorporado a posteriori.
- Se permitirá la desactivación por parte del conductor en caso de que viaje sin compañía, pero el sistema debe reactivarse de forma automática al inicio del siguiente trayecto.
- Tendrá en cuenta las alternativas del sistema para intervenir en caso de riesgo extremo, por ejemplo, a través de una llamada de emergencia con el sistema eCall -obligatorio en coches nuevos desde abril de 2018-, desbloqueando las puertas para que el niño más mayor pueda salir o reduciendo la temperatura interior.

El protocolo 1.0 de EuroNCAP de 2021 sobre el sistema CPD se puede consultar en este enlace: <https://cdn.euroncap.com/media/64101/euro-ncap-cpd-test-and-assessment-protocol-v10.pdf>

En este enlace al blog de AESVi expertos en seguridad vial dan [recomendaciones para evitar un golpe de calor dentro del habitáculo y cómo actuar en caso de que se produzca](#).



AESVi – Unidos por la seguridad infantil

También puedes consultar:

- [Decálogo AESVi de la Seguridad Vial Infantil](#)
- [Consejos para trayectos del niño en moto](#)
- [Recomendaciones para aumentar la seguridad en el transporte escolar](#)
- [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](#)

[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 (FETEVl), 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, MS, Babyauto, Buhitos, Chicco, Kidy 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.