



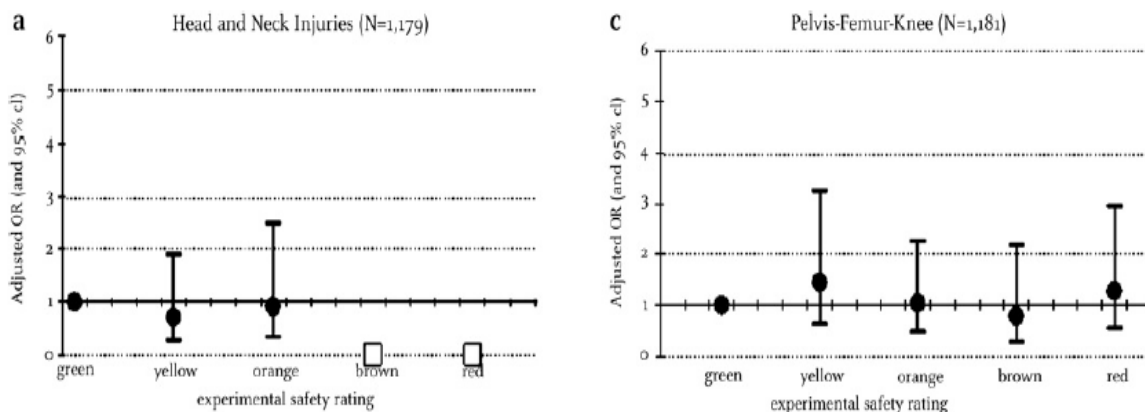
Maria Seguí-Gomez, Francisco J Lopez-Valdes, Richard Frampton. [Comportamiento en el mundo real de los ensayos de choque de vehículos: el caso de EuroNCAP]. *Inj Prev* 2010;16(2):101-6.

El objetivo de este estudio de casos y controles es investigar si en colisiones frontales reales los ocupantes de vehículos con mejor puntuación de seguridad según EuroNCAP sufren menos lesiones mortales o graves que los ocupantes de vehículos con peor puntuación en condiciones experimentales.

Se utilizó una muestra representativa de colisiones ocurridas en Gran Bretaña entre 1996 y 2008 extraída de la base de datos del *Cooperative Crash Injury Study* (CCIS) [Estudio de colaboración sobre lesiones relacionadas con las colisiones], perteneciente al Departamento de Transporte británico y se complementó con los valores experimentales de EuroNCAP para cada vehículo colisionado. Los sujetos estudiados fueron conductores y ocupantes de las plazas delanteras de vehículos con puntuación EuroNCAP disponible que cumplieran los criterios de inclusión, según los cuales estaban involucrados en colisiones similares a las colisiones frontales ocurridas en situaciones experimentales.

Los modelos de regresión multivariable de Poisson de los 1259 casos en los que se dieron condiciones de colisión similares a las ocurridas en situaciones experimentales, no mostraron un efecto estadísticamente significativo sobre la posibilidad de morir o de sufrir lesiones con valor MAIS3+ en colisiones reales cuando se trataba de vehículos con mejor puntuación. Por ejemplo, si se compara a un conductor de un vehículo con la puntuación más alta para lesiones de cabeza con MAIS3+ en colisiones frontales con un conductor de un vehículo con puntuación "amarilla" o "naranja", en éste último la razón de tasas (OR) ajustada era de 0,6 (0,2 a 1,7) y 0,8 (0,3 a 2,1), respectivamente.

Del estudio se desprende que no existe relación estadísticamente significativa entre la puntuación de seguridad de EuroNCAP y las lesiones mortales o graves sufridas en situaciones reales, lo cual sugiere la necesidad de revisar los criterios biomecánicos seleccionados para establecer límites en los sistemas de puntuación.



Razón de tasas ajustada\* (e IC 95%) de sufrir lesiones con valor MAIS3+ siendo ocupante delantero en colisiones frontales según la puntuación de seguridad de EuroNCAP para cada región corporal (en este caso se han seleccionado lesiones en cabeza y cuello y en pelvis-fémur-rodilla).

\*Ajustada según uso de cinturón de seguridad, razón de masas y ETS. La puntuación "verde" es la puntuación de seguridad de referencia. Las razones de tasas representadas con cuadrados hacen referencia a resultados inestables debido a la falta de ocupantes con lesiones con MAIS3+ en la cabeza o cuello en vehículos con valores "marrón" o "rojo" en dicha región.

[Adaptado de la Figura 2]

#### Financiación

El estudio ha sido financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia de España (ref TRA 2006-14280/AUT) y parcialmente por la Fundación "La Caixa".