

SINIESTROS VIALES

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) los accidentes de tráfico son un **problema prioritario de salud pública** en todo el mundo, y en nuestro país son una de las principales causas de muerte y lesiones. Los accidentes no dependen del azar o de la suerte, son evitables. Por ello, es más adecuado llamarlos **siniestros viales**.

Los siniestros viales se producen como consecuencia o con ocasión del tráfico, con intervención de al menos un vehículo en movimiento, con un resultado de muerte o lesiones en las personas y/o daños en las cosas.

Además de las víctimas de siniestros de tráfico, está el coste humano, por la pérdida de años potenciales de vida y de su capacidad productiva con largos periodos de baja laboral, así como el sufrimiento físico y psicológico propio de familiares y amigos.

El **coste material**, por el valor de los daños a los vehículos su mercancía y al medio ambiente, así como al resto de usuarios por el tiempo perdido en las retenciones provocadas por estos motivos.

El **coste sanitario**, ambulancias, servicios médicos, hospitalarios y de rehabilitación.

El **coste administrativo**, de los servicios de la policía y cuerpo de bomberos, mantenimiento y reparación de las carreteras, así como costes judiciales y equipos jurídicos.

En cuanto a la magnitud real del problema que representan los siniestros viales, la población no suele tener demasiada información.



CRASHTEST

Uno de los métodos de reducir los siniestros viales, es a través del estudio del impacto de los vehículos. **Los crashtest son los simulacros que se realizan simulando el impacto de un vehículo contra un objeto fijo o móvil con la finalidad de observar cómo se comportan los elementos de seguridad activa y pasiva frente a un accidente de tráfico.**

Los crashtest reúnen una serie de características, tales como:

- Son **realizados con una luz intensa** para poder observar con detalle el siniestro.
- Los **dummies**, que son los muñecos que se utilizan en las pruebas, cuentan con una tecnología que **hace que sea posible evaluar el comportamiento durante el impacto.**
- Los **impactos son grabados a mil fotogramas por segundo** para que no se escape ningún detalle del impacto y que sean tenidos en cuenta para analizar pormenorizadamente las consecuencias de dicho impacto.

Existen **varias modalidades de crashtest**, los cuales tienen la misión de estudiar todos los tipos de impactos que se pueden producir en los cuales se encuentra inmerso un vehículo. De esta manera podemos diferenciar los impactos frontales, laterales, frontolaterales, laterales de poste, laterales de barrera y pruebas de vuelco.



En líneas generales, se realizan entre 10 y 50 km/h para simulacros de pruebas en las vías urbanas, y el impacto frontal alrededor de unos 64 km/h.

Cada uno de los **parámetros analizados será puntuado de 0 a 5 estrellas**, que es la puntuación que se otorga según los resultados que se obtengan de los parámetros analizados. Siendo 0 la peor puntuación y 5 la máxima puntuación.

EL PROGRAMA EUROPEO DE EVALUACIÓN DE AUTOMÓVILES NUEVOS. PROGRAMA EURO NCAP

Fue fundado en 1997 en Reino Unido, inspirándose en el ya existente modelo estadounidense, y **se encarga de determinar el nivel de seguridad de los turismos y vehículos comerciales ligeros en Europa.** No es el único programa de evaluación de vehículos comerciales, pero sí es un referente a nivel mundial.

Publican informes sobre cada modelo de vehículo a través de una puntuación de hasta 5 estrellas. Las estrellas reflejan el rendimiento del vehículo en las pruebas, pero también el equipamiento de seguridad; por tanto, un número elevado de estrellas pone de manifiesto que tanto el resultado que se obtuvo en la prueba fue positivo, así como todo el equipamiento de seguridad del vehículo.

La **calificación** de estrellas se refiere a:

- ★ **5 estrellas:** la seguridad de manera general es excelente.
- ★ **4 estrellas:** la seguridad y protección es buena.
- ★ **3 estrellas:** la protección es media para los ocupantes.
- ★ **2 estrellas:** la protección ante colisiones es nominal.
- ★ **1 estrella:** la protección en caso de colisión es mínima.
- ★ **0 estrellas:** no tiene una tecnología moderna en cuanto a seguridad.

Se incluyen diferentes pruebas como choques frontales, laterales, traseros, atropellos a peatones, etc... Tardando hasta seis semanas en realizar el informe y la valoración completa del vehículo.



La prueba de impacto frontal es realizada contra una barrera deformable a 64 km/h, la prueba de impacto lateral es realizada contra una barrera móvil a 50 km/h y las pruebas contra peatones se realizan a 40 km/h.

Desde 2009 evalúan cuatro áreas importantes de seguridad en los siniestros viales:

- **Protección de ocupantes adultos.**
- **Protección de ocupantes infantiles.**
- **Protección para peatones.** También se hace una prueba para ciclistas, la denominada VRU o Protección para usuarios vulnerables de la carretera.

- **Asistencia a la seguridad.** Para evaluar la evasión de impactos y asistencia al conductor, a través de la tecnología del vehículo.

En 2022 fue la última prueba realizada a doce modelos de turismos diferentes, consiguiendo ocho de ellos las 5 estrellas.



Fernando Solas
Experto en Seguridad Vial - PONS Seguridad Vial

» MISCELÁNEA DE CURIOSIDADES



El factor humano, sigue siendo el causante de la gran mayoría de los siniestros, con una cifra de alrededor del 90% de ellos.



Hasta la fecha, los dos únicos turismos que han conseguido las cinco estrellas de Euro NCAP son del fabricante chino NIO y en concreto el modelo familiar grande ET5 y el SUV Grande EL7.



En 2020, hubo vehículos con 0 estrellas de Euro NCAP para la protección del ocupante adulto, bien posicionado en India y Latinoamérica, como el Suzuki S-Presso.



Con la mejora de los vehículos, se reduciría la siniestralidad vial, en concreto, según la Dirección General de Tráfico, con los sistemas avanzados de asistencia a la conducción se reduciría el riesgo de siniestro en un 57%.