

Evolución de la seguridad de los vehículos

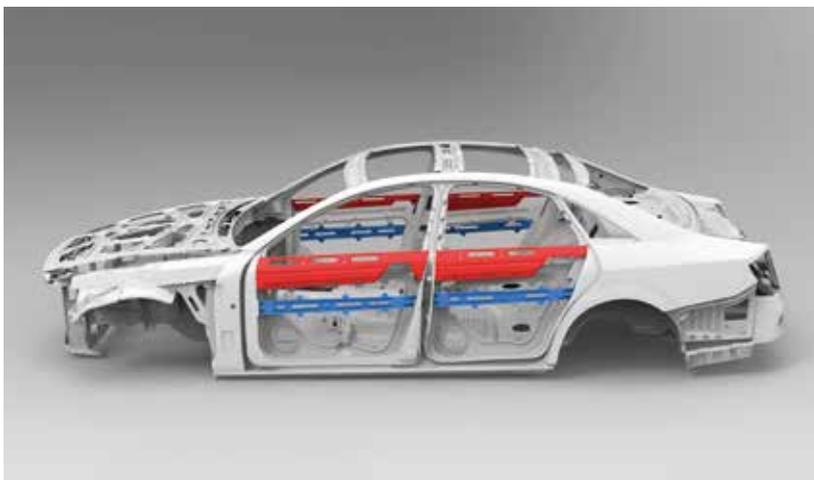


EN LA CONFERENCIA INTERNACIONAL “¿DE LA VISIÓN CERO AL OBJETIVO CERO?” ORGANIZADA EL PASADO DICIEMBRE POR FUNDACIÓN MAPFRE, 30 EXPERTOS EN SEGURIDAD VIAL SE REUNIERON EN MADRID PARA BUSCAR SOLUCIONES DIRIGIDAS A ALCANZAR EL “**OBJETIVO CERO**”; ES DECIR, **0 VÍCTIMAS** –O AL MENOS CONSEGUIR SU **REDUCCIÓN**– A LO QUE ASPIRA ESPAÑA

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, resaltó en esta conferencia su compromiso por “*situar a las personas en el centro de la política vial*”, con especial

atención a los “*usuarios más vulnerables*”. Presentó, asimismo, las principales **medidas** adoptadas por la **DGT**, entre las que se encuentran nuevas limitaciones de la velocidad en carreteras y ciudades, planes específicos para ciclistas y motoristas, la mejora de la formación mediante la regulación de la enseñanza presencial obligatoria para aprobar el carnet de conducir, cursos de conducción segura, etc. Todas estas medidas propuestas son fundamentales para la reducción de víctimas en accidentes de tráfico, pero influye también el gran esfuerzo de los fabricantes de automóviles en dotar a sus modelos de, cada vez más, equipos de **seguridad activa y pasiva**, con el fin de reducir el más de millón de personas que fallecen cada año en el mundo –aproximadamente, 3.000 personas al día, de las que 500 son niños (fuente: ONU, 2018)–.

► Barras laterales



Ensayos entre turismos

Las consecuencias de un accidente de tráfico entre dos vehículos de los años 80 no tienen nada que ver con las que se producirían con ese mismo accidente hoy en día.

La incorporación de cada vez más sistemas de seguridad pasiva y activa en los vehículos permite que la tasa de mortalidad en los accidentes de tráfico haya disminuido en Europa un 69% desde 1991, según el "Informe de la Seguridad Vial 2018" y "Seguridad en carreteras 2015" del experto en automoción Dekra.

España es el tercer país del continente donde más se han reducido esas cifras, un 81%, pasando de 8.837 víctimas mortales, en 1991, a 1.721, en 2013.

Para mostrar estos avances en seguridad, Dekra ha comparado accidentes similares entre vehículos que circulaban por nuestras carreteras en los años 80 (abajo) con modelos modernos. La conclusión obtenida es que lo que en la actualidad causa heridas, hace 30 años habría ocasionado fallecimientos, debido a las lesiones tras la colisión.

Dekra analizó un choque lateral entre un Ford Fiesta y un Mazda 626 de los años 80. En este ensayo el Ford Fiesta fue lanzado a 50 km/h contra el lateral izquierdo de un Mazda 626 parado. Los resultados obtenidos indican que los ocupantes sufrirían lesiones muy graves con fracturas en pelvis, cuello y tórax, poniendo en riesgo su supervivencia.



► Ensayo entre vehículos de los años 90 (foto: Dekra)

Estos vehículos tienen una menor capacidad para disipar la energía del lateral en el impacto, lo que conlleva muy graves consecuencias a los ocupantes.

Además, estos modelos no equipaban airbags frontales, laterales ni de cortina, que reducen de manera importante las lesiones comentadas.

En este accidente el vehículo Mazda 626 tampoco dispone en el interior de puertas de barras antiempotramiento. Al estar realizadas en aceros de alta resistencia, contribuyen a impedir la penetración del vehículo que golpea

► Ensayo entre vehículos de los años 80 (foto: Dekra)





► Ensayo entre camión y vehículo (foto: Dekra)

LOS FABRICANTES
 DOTAN A SUS MODELOS
 DE CADA VEZ MÁS
 ELEMENTOS DE
 SEGURIDAD ACTIVA Y
 PASIVA

sobre el habitáculo de pasajero del golpeado. Analizando este mismo accidente con **vehículos de 2009** se observa que las deformaciones son mucho menores, por lo que las consecuencias lesivas para sus ocupantes serían de menor importancia. Aun siendo el *crash* a la misma velocidad que el anterior, este ensayo resulta más violento, dado el mayor peso del vehículo. El vehículo que impacta tiene mayor peso; es decir, mayor energía a disipar en la colisión.

Los resultados registrados por los *dummies* que ocupaban ambos vehículos indican que los ocupantes de ambos vehículos no habrían presentado lesiones de importancia. Estos vehículos disponen de airbags frontales, laterales y de cortina, así como barras antiempotramiento en las puertas, elementos que han contribuido a proteger a sus ocupantes.

Ensayo entre camión y vehículo

Dekra ha analizado una de las situaciones más peligrosas y lesivas que se pueden producir en un accidente: la colisión entre un camión y un turismo (imagen superior). Este ensayo representa una colisión fronto-lateral entre un camión Man, de 1989, circulando a 45 km/h contra un turismo Volkswagen Golf, de 1992, circulando a 35 km/h.

En este tipo de impacto el turismo se introduce debajo del camión, ocasionando

unas deformaciones de tal alcance que habría un fallecido y un herido muy grave; el conductor del camión presentaría heridas leves.

Si este mismo ensayo se realiza con un vehículo de entre los años 2000 y 2010, con el equipamiento antiempotramiento frontal que equipan los camiones, se impide que el turismo se introduzca por debajo de él. Sale empujado hacia atrás de manera que las consecuencias lesivas para el ocupante serían menores, y no ocasionarían víctimas mortales.

Con estos ensayos demostramos claramente que los sofisticados **sistemas de seguridad pasiva** de los vehículos resultan **cada vez más eficaces** en comparación a los de hace 30 años.

La nueva normativa en Seguridad Vial y la implantación de dispositivos de seguridad en los modelos serán fundamentales para alcanzar el compromiso fijado por la UE para reducir las víctimas en carretera un 70% en el año 2020 ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Seguridad Vial
 reconstruccion@cesvimap.com

🌐 Dekra www.dekra.es

🌐 CESVIMAP
www.cesvimap.es

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap