

LA SEGURIDAD DE LOS MOTORISTAS



Las motocicletas presentan ventajas evidentes en la fluidez del tráfico y la movilidad, son más manejables, ocupan menos espacio y su funcionamiento es más económico que el del automóvil. Sin embargo, es necesario considerar que sus características afectan en gran medida a la seguridad de sus usuarios.

Durante el año 2.003 las motocicletas se vieron implicadas en 9.938 accidentes (últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico), que se produjeron mayoritariamente en zona urbana (71%), además el tipo de accidente más común es la colisión de la motocicleta con otro vehículo, en el 65% de los casos. En estos accidentes fallecieron 367 motociclistas y 10.136 resultaron heridos. Cabe destacar que casi la mitad, el 49%, de los fallecidos tenía entre 25 y 34 años.

Hay, por tanto, que intentar minimizar el riesgo al que están expuestos los usuarios de motocicleta para reducir el número de motoristas muertos y heridos.

Es evidente que las motocicletas en particular, y los vehículos de dos ruedas en general, presentan claras desventajas en cuanto a la seguridad de sus ocupantes se refiere, si se comparan con los vehículos de cuatro ruedas. Concretamente, en las motocicletas las consecuencias suelen ser más severas que en accidentes sufridos por bicicletas o ciclomotores porque cuentan con el agravante de la mayor velocidad que es posible alcanzar con ellas.

En primer lugar, un vehículo de dos ruedas no se mantiene en pie por sí solo, como ocurre con un vehículo de cuatro ruedas, sino que requiere de una acción tendiente a equilibrarlo por parte del conductor.

En segundo lugar, en una motocicleta los ocupantes no van protegidos por una carrocería externa que proporcione un habitáculo de seguridad para sus ocupantes. En los vehículos de dos ruedas la seguridad pasiva reside fundamentalmente en la protección que pueda pro-

porcionar el equipamiento utilizado por conductor y pasajero. Esto significa que salvo que la colisión se produzca en determinadas direcciones, el golpe será recibido directamente por el ocupante de la motocicleta, y la energía de la colisión se transformará en daños físicos en conductor y pasajero del vehículo de dos ruedas, en lugar de los "daños de chapa" que tendrían lugar en la carrocería metálica del vehículo.

En tercer lugar, normalmente, las motocicletas no disponen de sistemas de retención para sus ocupantes, con lo que al más mínimo golpe, estos saldrán despedidos y serán arrojados contra el vehículo u objeto contra el que colisionen, sin posibilidad de frenar, ni un poco, su velocidad antes de recibir el impacto.

Por lo tanto, no hay que olvidar que la seguridad activa en las motocicletas potencialmente es la seguridad preventiva de los mismos motoristas.

Las circunstancias en las que se producen los acci-

dentes de motocicleta, ya sea por caída o colisión con otro vehículo, supone que el cuerpo de los ocupantes impacte con una energía elevada contra la propia motocicleta, el vehículo contrario, la calzada o los elementos que la rodean: bordillos, sistemas de contención, mobiliario, etc...

En más de la tercera parte de los accidentes de motocicleta la causa principal es un error humano cometido por el conductor de la motocicleta. En algunas situaciones, estos errores se deben a que los motoristas adoptan comportamientos y maniobras arriesgadas por encima de sus posibilidades.

Sin embargo, varios estudios demuestran que en las colisiones de motocicletas con otros vehículos, en la mayoría de los casos es el "otro conductor" el principal culpable de los accidentes de tráfico que se dan en las carreteras europeas. Esta culpabilidad está vinculada a una serie de errores que se cometen durante la conducción, asociados todos a la falta de atención. Unas veces se deben a un fallo de percepción, el conductor del otro vehículo no advierte la presencia del motociclista, o viceversa, este es el fallo más acusado. En el estudio MAIDS (In-Depth Investigation of Motorcycle Accidents) se concluye que en el 70% de los casos en los que el conductor del otro vehículo fue culpable de siniestro, alegó que no había visto la moto. En otras ocasiones se deben a un fallo en la decisión, a la hora de adaptarse a una situación de riesgo, el conductor la elude y sigue con la velocidad y la trayectoria inicial. Otros accidentes se deben a un fallo en la reacción o a un fallo en la comprensión, el conductor es consciente del entorno que le rodea y es capaz de apreciar un contexto de alarma, no obstante, no llega a asociar el peligro con una situación en concreto.

La infracción que cometen la mayoría de los conductores de motocicleta, que se han visto implicados en accidentes con víctimas, es circular a una velocidad inadecuada para las condiciones existentes. También es común que conduzcan distraídos o desatentos.

En carretera, el número de motociclistas fallecidos es superior al habido en zona urbana, mientras que el número de víctimas, motociclistas heridos y muertos, es

mucho mayor en zona urbana que en carretera. Se concluye que la mayoría de los accidentes de motociclistas tienen lugar en zona urbana pero la gravedad de los mismos es mayor en carretera, esto es lógico ya que las velocidades a las que circulan las motocicletas en carretera son mucho más elevadas que en ciudad y entonces las consecuencias del accidente son peores, muriendo más motociclistas en carretera que en zona urbana.

Dentro de los motociclistas, el grupo de edad comprendido entre 25 y 34 años es el que tiene mayor índice de siniestralidad con este tipo de vehículos. La experiencia en la conducción reduce el riesgo de verse implicado en un accidente con motocicleta, particularmente en los primeros años de conducción. Por lo tanto, se corre más peligro sobre una moto que se conduce por primera vez, que es algo nuevo para el motorista, y es que la experiencia es un grado.

EL CASCO DE PROTECCIÓN

Debido a las características de las motocicletas, sus ocupantes no van protegidos por una carrocería externa que les proporcione un habitáculo de seguridad, es necesario proteger el cuerpo del motociclista, y tanto más vulnerable sea la región del cuerpo expuesta al peligro. No cabe duda de que la cabeza es una de las regiones más vulnerables.

Las chaquetas de cuero, guantes, pantalones y el calzado especial proporcionan protección, pero los cascos son, con diferencia, el equipamiento de seguridad más importante para un motociclista, porque protegen contra las lesiones de la cabeza y el cerebro.

Sin embargo, muchos usuarios de motocicleta siguen sin utilizar el casco de protección, en unos casos por inconsciencia y en otros por puro egoísmo, alegando razones que resultan ridículas cuando se comparan con los enormes beneficios que el uso del casco reporta. No hay que olvidar que el uso del casco es obligatorio tanto para motocicletas como para ciclomotores en carretera y zona urbana desde el año 1.992. El casco debe estar homologado o certificado (en el caso de ciclomotores), la



máxima garantía de que un casco es suficientemente seguro es la etiqueta oficial de homologación concedida por autoridades con reconocimiento internacional, lo que asegura que un casco cumple con unos determinados requisitos constructivos. En estos momentos, los conductores y pasajeros de motocicletas están obligados a utilizar cascos que cumplan con la serie de enmiendas 05 del Reglamento 22, ECE/ONU 22.05.

LA INFRAESTRUCTURA Y LOS MOTOCICLISTAS

Al igual que en otro tipo de accidentes, el estado de la vía juega un papel decisivo. Por ello se ha de intentar que las infraestructuras perdonen en un doble sentido: evitando accidentes y reduciendo la gravedad de las lesiones que éstos producen. Las vías han de estar en buen estado, se recomiendan que los firmes sean de calidad, uniformes, adherentes y que estén bien conservados.

Por otro lado, se pretende evitar el uso de pinturas deslizantes en las señales viales situadas sobre la calzada, ya que suponen un peligro para los motociclistas, sobre todo si ha llovido.

En el caso de las señales verticales, colocadas a una distancia media de 1,5 metros desde el borde de la calzada, se convierten en obstáculos muy peligrosos para los motociclistas. Aquí el problema está en los postes de sujeción, rígidos y sin ningún sistema de amortiguación, lo ideal sería utilizar postes rompibles pero su alto coste permite su instalación solamente en lugares donde se producen muchas salidas de vía.

Dentro de los elementos de la infraestructura, los actuales postes de anclaje utilizados en las vallas metálicas para evitar salidas de la vía, presentes en casi el 37% de los tramos de la red de carreteras españolas, resultan muy lesivos en caso de golpe contra ellos.

Varios estudios llevados a cabo muestran que las colisiones contra barrera de protección hacen que se duplique la severidad de las lesiones y se multipliquen por cinco las lesiones mortales. La protección de todas las secciones de la barrera en aquellos lugares donde ocurren los accidentes podría reducir un 25% las muertes de los motociclistas y reducir un 50% la severidad de los accidentes.



EJEMPLO DE DOBLE
BIONDA QUE IMPIDE
EL IMPACTO DE
MOTORISTA CONTRA
POSTE.

Las distintas soluciones que se barajan para evitar el problema de las barreras de protección son: colocar postes en forma de sigma en lugar de postes IPN (ya prohibidos en obras nuevas y en tramos reparados desde el año 1.995), colocar atenuadores de impacto especiales sobre los postes del guardarrail o colocar una doble bionda.

En la actualidad existe un comité de expertos en guardarrailes cuyo objetivo es mejorar la seguridad de los motociclistas. Este comité está integrado por representantes de las administraciones de Carreteras y Tráfico, fabricantes de barreras y protectores de barreras, laboratorios de ensayo, biomecánica, medicina y usuarios. Uno de sus primeros pasos es diseñar una norma que establezca y aúne las características y requisitos técnicos que han de reunir los dispositivos que se instalan en las barreras de seguridad metálicas para reducir las consecuencias y la gravedad de los accidentes.

EL COMPORTAMIENTO DE LOS MOTOCICLISTAS

Y por último el comportamiento del conductor de la motocicleta también influye en los accidentes, los motociclistas deben comportarse correctamente. Conducir una motocicleta no es una tarea sencilla, para poder hacerlo correctamente se requiere un conocimiento y habilidades especiales. Al conducir una motocicleta la ropa y los protectores deben ser los adecuados, se deben tener en cuenta las limitaciones de cada uno como conductor, se debe respetar la señalización y se debe compartir la vía con el resto de usuarios de la carretera. Si el conductor de la motocicleta se comporta de manera responsable, el riesgo de sufrir un accidente disminuye considerablemente.

No hay que olvidar que los motociclistas son uno de los grupos de usuarios más vulnerables y los accidentes de tráfico en los que se ven implicados frecuentemente son muy graves. Por ello es importante que todos trabajemos juntos para mejorar la seguridad de este tipo de usuarios. Se hace necesario buscar las causas de la elevada siniestralidad de los motociclistas para tratar de protegerlos así de la vulnerabilidad a la que están expuestos. ■



Conserva tus **puntos** ... nuevo carnet de conducir



No llevar el cinturón de seguridad - **2 puntos**

Circular a más de 120 km/h en carretera - **3 puntos**

Tasa de alcohol en aire espirado entre **0,25 y 0,75 mg/litro** - **4 puntos**

Circular en ciudad a más de 80 km/h - **6 puntos**