

## SEGURIDAD VIAL OJO CON LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD

# Remedio inseguro

### Vehículos de emergencia y motocicletas, los más afectados



GONZALO GARCÍA

**Actualidad** | Los reductores de velocidad, como los badenes, se instalan en numerosas calles y travessías de ciudades españolas. Es una solución que, en cierta medida, está de moda para reducir la velocidad en determinadas vías urbanas. Sin embargo, a veces es peor el remedio que la velocidad y para determinados tipos de vehículos pueden resultar peligrosos.

de J.R.

**Pontevedra** | Los reductores de velocidad (badenes, lomos de asno, guardias tumbados, etc...) se instalan en numerosas calles y travessías de ciudades españolas.

El Centro Técnico de Motorpress-Ibérica y La Asociación Española de la Carretera han elaborado conjuntamente un ensayo para evaluar la efectividad real de los reductores de velocidad.

Los ensayos se realizaron en la pista del Inta (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial), con reductores de velocidad de 3, 5 y 7 centímetros de altura cada uno; y utilizando como vehículos un utilitario, una berlina, una furgoneta de carga, otra de pasajeros, una mo-

tocicleta y un scooter.

Las velocidades de paso se definieron en un rango de 20 a 60 kilómetros por hora.

A partir de cierta velocidad (50 km/h) es fácil que los vehículos de dos ruedas pierdan el control al pasar por un dispositivo reductor de velocidad.

En el caso concreto de la furgoneta de carga utilizada en la prueba (vehículos que se transforman en ambulancias), al pasar por dispositivos —incluso los de menor tamaño de 3 cm— las ruedas traseras se despegan del suelo, en algunos casos durante varios metros, según se va incrementando la velocidad.

Además, la aceleración vertical que percibe el carrocería llega a ser el

doble de un turismo (hasta 2 g). Esto supone que la persona que va dentro del vehículo sufra aceleraciones muy próximas a este valor y por eso los ocupantes tienden a levantarse del asiento. En una ambulancia, el enfermo se levantaría y "hundiría" en la camilla de manera brusca.

Lo mismo ocurre con ciclomotores y scooters, en los que, a determinada velocidad, es fácil perder el control del vehículo cuando se pasa por uno de estos obstáculos.

Según el artículo 5.2 del Reglamento General de Circulación, "no se considerarán obstáculos en la calzada los resaltes en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial a los usuarios y, en particular, de los ciclistas". Pero la realidad es que no existe ninguna norma al respecto por parte del Ministerio de Fomento. Lo que sí hay es regulación en determinadas comunidades autónomas, que se han preocupado de regular estos sistemas de reducción de velocidad. ■

## El ESC ayuda a perder el control del automóvil

■ La Comisión Europea ha iniciado en Roma una campaña de promoción de una tecnología llamada Control Electrónico de la Estabilidad (ESC, en inglés) que asiste al conductor para evitar que éste pierda el control del coche, que es el factor que se ha demostrado como la primera causa de accidentes de tráfico en la UE. Según informó en un comunicado, cada año más de 40.000 personas mueren y otro millón resultan heridas por accidentes de tráfico en la UE, de los que la principal causa es la "pérdida de control" del coche por parte del conductor.

Para reducir esta estadística, la Comisión afirmó que el ESC "se está convirtiendo en la tecnología de seguridad electrónica más prometedora en el mercado", con la que Bruselas confía en que la UE podrá cumplir el objetivo que fijó en 2001 para reducir a la mitad los accidentes de tráfico en el año 2010.

Según explicó, el ESC detecta cuándo un conductor pierde el control del coche, de manera que automáticamente aplica una presión de freno en las ruedas para estabilizar el vehículo. La Comisión estima que "esta tecnología podría reducir el riesgo de accidentes hasta un 20%, especialmente en condiciones húmedas y secas". Sin embargo, el Ejecutivo comunitario admite que de momento hay poco uso y conocimiento sobre esta tecnología en Europa, y para remediarlo inicia la campaña "Elige ESC".

El comisario de Empresa e Industria, Günter Verheugen, afirmó que "los beneficios de ESC son incuestionables" y dijo que la Comisión prepara, en línea con el programa Cars 21, "la instalación obligatoria del ESC en los nuevos coches de pasajeros por medio de una armonización internacional". Por su parte, la comisaria de Medios de Comunicación y Sociedad de la Información, Viviane Reding, manifestó que "está probado que ESC salva vidas" y afirmó que "el 80% de los conductores que conocen ESC dicen que lo elegirán para su próximo coche". ■

## La lesión cervical, por la que más se reclama

■ El latigazo cervical es la lesión de accidentes de tráfico de la que más reclamaciones reciben las aseguradoras y supone el 60 por ciento de las patologías de los accidentes de tráfico, de las que el 80 por ciento tiene un fundamento real, dijo a Efe Javier Alonso Santos, director de los servicios médicos de Mapfre.

Recordó que de los 35.000 casos de traumatismo craneoencefálico que se registran en España, 4.000 son de extrema gravedad, y dijo que es una patología en la que hay que valorar las grandes secuelas discapacitantes que no son tangibles y afectan al comportamiento, la conducta o la personalidad.