

# EL COCHE CÍVICO

Presentación resumida

Una defensa de cuatro valores

- La protección de los ocupantes de vehículos particulares,
- La protección de los peatones y de los usuarios de vehículos de dos ruedas,
- La protección de los ocupantes de otros vehículos,
- La protección del medio ambiente.

Si queremos conservar la libertad de desplazarnos en vehículos particulares, debemos adaptarnos a importantes restricciones. Es necesario utilizar vehículos en los cuales las características técnicas tengan en cuenta no solamente la necesidad de asegurar la seguridad de los ocupantes, sino también la reducción del riesgo para los demás, el despilfarro de los combustibles fósiles y el empeoramiento del efecto invernadero.

Dos métodos complementarios permiten alcanzar este objetivo. Ambos se refuerzan mutuamente y debemos evitar oponerlos:

- la evolución de los consumidores conscientes de la importancia de estos hechos, que modificaran su demanda y haran evolucionar la oferta hacia modelos más cívicos; éste es el objetivo de nuestra iniciativa.
- La evolución de los reglamentos que puedan facilitar el cambio de comportamientos, en particular por incentivos disuasorios fiscales asociados a la prohibición de las medidas más absurdas; éste es el objetivo del Estado.

La Liga contra la violencia vial ha constituido un grupo de trabajo para definir los criterios precisos y de un valor reconocido que permitan evaluar y clasificar los vehículos según un criterio de “civismo”.

## **Criterios considerados y cálculo de la nota para cada forma de protección.**

### **Protección de los usuarios de la carretera**

#### Protección de los ocupantes del vehículo

Utilizamos los test efectuados en el marco del EuroNCAP (European New Car Assessment Programme). La síntesis de los resultados se resuelve con un número que varía de 17 a 36 para los vehículos sometidos recientemente al test. En su página de internet (<http://www.euroncap.com>), EuroNCAP muestra estos resultados así como una clasificación en número de estrellas. Los resultados de los test de protección pueden variar en proporciones limitadas pero significativas en función principalmente de las motorizaciones diferentes equipadas por el mismo modelo de base; nosotros hemos mantenido el número de estrellas para evaluar este eje. Este reagrupamiento en clases es menos preciso que la puntuación pero reduce el margen de error cuando se extiende a los usuarios de las versiones no testadas del mismo modelo de base.

### Protección de los usuarios vulnerables (peatones y vehículos de dos ruedas)

Se utiliza igualmente el test EuroNCAP “protección del peatón” en su última variante utilizada desde el 1/1/2002. Las puntuaciones varían de 0 a 22. Al igual que para la protección de los ocupantes del vehículo, EuroNCAP da una clasificación en número de estrellas que es la que utilizamos para evaluar los vehículos del 0 al 5. Actualmente ningún vehículo sobrepasa las tres estrellas. Utilizamos igualmente esta clasificación para los vehículos de dos ruedas.

### Protección de los ocupantes de otros vehículos.

El civismo no puede fundarse sobre el desprecio al otro, a la inversa, exige una concepción solidaria de la vida en grupo; un vehículo cívico debe minimizar el riesgo para los otros usuarios de vehículos en caso de accidente. Nosotros evaluamos esta protección utilizando los dos parámetros disponibles que tienen una influencia mayor y documentada en este tipo de riesgo:

- La masa: es la responsable de la variación de la velocidad respectiva de dos vehículos tras una colisión, y por lo tanto del nivel de riesgo de sufrir heridas o de morir (gravedad de las consecuencias de la colisión).
- La velocidad máxima: va a influir sobre el riesgo de colisión (accidentalidad) incitando a explorar toda la capacidad de una motorización inútilmente potente. Una velocidad máxima muy elevada caracteriza el nivel de inadaptación de un vehículo a una norma que prohíbe sobrepasar los 130 km/h en las vías más rápidas.

Hemos comparado los diferentes métodos utilizados para evaluar la capacidad de un vehículo de producir daños a terceros. La fórmula utilizada por la mayor parte de las aseguradoras proviene de estudios de un organismo específicamente dedicado a la evaluación de riesgos (“Seguridad y Reparación Automovilística”: [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr)) es particularmente interesante ya que ha sido establecida para obtener una buena concordancia entre los daños producidos por un tipo de vehículo y el balance real de los gastos asumidos por las aseguradoras para ese vehículo. La clasificación SRA está muy próxima de aquella obtenida teniendo en cuenta la energía cinética máxima de un vehículo ( $1/2 mv^2$ ), es esta fórmula simple la que se ha utilizado para definir la aptitud para disminuir el riesgo para los otros automovilistas (la descripción de esta fórmula y las comparaciones entre los grupos de aseguradoras y la energía cinética máxima se encuentran en los anexos).

### **Protección del medioambiente.**

Las emisiones de dióxido de carbono (principal gas causa del efecto invernadero) constituye hoy en día un problema medioambiental grave y mal abordado. Se han hecho progresos sobre el rendimiento de los motores, pero en lugar de enfocarlos a una reducción del consumo a masa constante, sólo han servido para compensar el aumento de la masa de los vehículos y asegurar una velocidad máxima más elevada.

Con el fin de favorecer los vehículos respetuosos con el medio ambiente y económicos en términos de consumo de carburante, utilizamos los datos de la UTAC sobre el consumo de vehículos. La Agencia del Medioambiente y de la Energía (ADEME), se apoya en estos datos para ofrecer una clasificación (Carlabelling) que indica las emisiones de CO<sub>2</sub>, para cada modelo/versión de vehículo (<http://www.ademe.fr>).

Los ciclos definidos para medir el consumo en ciudad o fuera de la ciudad y en un trayecto mixto tienen una representatividad discutida. Este hecho tiene una importancia secundaria cuando realizamos una clasificación, sin embargo las diferencias observadas no son despreciables y hemos mantenido el consumo en ciclo urbano para nuestra evaluación ya que las emisiones de gas en ciudad añaden un efecto local nocivo al efecto planetario ligado al efecto invernadero. La emisión de dióxido de carbono de un ciclo teórico mixto siendo una referencia internacional que está llamada a tener un lugar importante en las comparaciones; nosotros lo indicamos en nuestras tablas. Tiene el inconveniente de que actualmente no está disponible para todos los vehículos en los tres ciclos de consumo.

## **Conclusiones**

Las sociedades que identifican cambios indispensables y se muestran incapaces de realizarlos se encuentran en peligro.

Es necesario que reduzcamos los daños humanos y medioambientales evitables provocados por las características técnicas de los vehículos. Es necesario penalizar el sobrepeso peligroso para los otros, la potencia excesiva, el consumo elevado de carburante y la velocidad inútil.

Los usuarios deben exigir a la vez de los vehículos protección para ellos mismos y para los demás. Su seguridad no puede estar asegurada en detrimento de la de otros por el uso de unos vehículos en los que la masa es muy superior a aquella de otros más razonables. Reducir la agresividad de ciertos vehículos es una necesidad que reúne las exigencias de protección del medioambiente.

Para lograr estos objetivos, la Liga contra la violencia vial establece una clasificación de los vehículos en función de sus valores cívicos. Somos conscientes de que este paso es un elemento de un todo que asocia la elección del vehículo, el comportamiento cívico del conductor, especialmente por la limitación de velocidad que es esencial para la seguridad y la protección del medioambiente, la elección de medios de transportes más económicos cuando están disponibles y en fin, las acciones reglamentarias del estado que puede actuar sobre las modalidades de uso y la fiscalidad.