

# Sobre los accidentes de moto: de Easy Ryder a Cisne Negro

---

El mundo de las motocicletas se mueve dentro de un universo de significados y una estética propios, que lo convierten, a veces, en una ficción no siempre ajustada a la realidad. Películas como *Easy Ryder* (Denis Hooper, 1969), protagonizada por el propio Denis Hooper, Peter Fonda y Jack Nicholson, que narra el viaje en moto de dos jóvenes por Estados Unidos, han contribuido a modular, ya desde los 70, una imagen de la conducción en motocicleta que responde a unos cánones cinematográficos, pero no siempre acordes con la realidad de la seguridad vial.

Esta especificidad de la conducción en motocicletas nos ha de llevar a interrogarnos sobre hasta qué punto percibimos correctamente los riesgos y las prácticas a aplicar a la hora de reducir el riesgo de accidente y su peligrosidad. Hemos de interrogarnos sobre si, en este tema, ante la ficción que ha ido calando sobre la circulación en motocicleta, hemos de lidiar ante uno o más Cisnes Negros.

El término Cisne Negro, acuñado en 2007 por Nassim Nicholas Taleb, profesor de Ingeniería del Riesgo en la Escuela de Ingeniería de la Universidad Politécnica de Nueva York, define un suceso inesperado, no apuntado por la experiencia anterior, y que causa un gran impacto pero que, después de su primera aparición, puede ser racionalizado de manera retrospectiva, de manera que se le pueden dar explicaciones a posteriori. Para Taleb, por ejemplo, son Cisnes Negros la mayor parte de los grandes sucesos históricos que cambiaron el mundo: rarezas cuyas raíces explicativas estaban a la vista pero que sólo pudieron percibirse una vez pasados. El impacto de la imprenta, la figura de Juana de Arco y su papel en la Guerra de los Cien Años o los atentados del 11-S serían ejemplos de Cisnes Negros en la Historia.

En el ámbito que nos ocupa, el de los motoristas y la percepción que el público en general tiene de este colectivo, cabe esperar que aspectos tales

como el incumplimiento de las normas de circulación, el no llevar casco (o no llevarlo correctamente), infringir los límites de velocidad, etc., sean cuestiones del pasado. Dicho de otra forma: que el hallazgo de tales comportamientos entre los motoristas de países desarrollados en el siglo XXI no deja de ser un Cisne Negro, una rareza, como lo sería encontrar casos de enfermedades ya erradicadas.

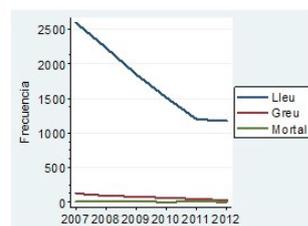
Dicho esto. ¿Es posible encontrar, en la actualidad, algunos de estos Cisnes Negros entre los motoristas de un país desarrollado? ¿Cabos sueltos respecto a lo que nos dicta el sentido común pero que, al ser analizados, nos aporten una nueva forma de entender los datos? Pongamos un ejemplo construido al analizar los partes de accidentes de motoristas en Cataluña, entre 2007 y 2012:

## Infracciones de Circulación

Proporciones (%) según la gravedad del accidente

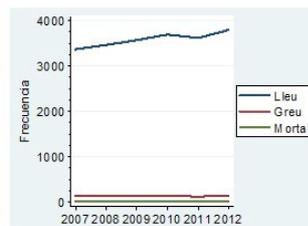
### Conductores de Ciclomotor

Gravedad	Proporción	LI95%	LS95%	Infractores
Leve	47.24	46.59	47.90	10563
Grave	25.64	23.58	27.70	442
Mortal	<b>37.39</b>	28.51	46.27	<b>43</b>



### Conductores de Motocicleta

Gravedad	Proporción	LI95%	LS95%	Infractores
Leve	53.01	52.53	53.50	21507
Grave	21.41	20.09	22.72	803
Mortal	<b>20.95</b>	17.40	24.50	<b>106</b>



Estos datos muestran, por tipo de vehículo y por gravedad del accidente, el número de casos en los que las autoridades aprecian la existencia de, al menos, una infracción de circulación.

Obviamente (y también desafortunadamente desde la óptica de la prevención), al tratarse de partes de accidente, los datos no incluyen valores de exposición: es decir, no sabemos cuántos motoristas no accidentados infringieron

las normas de circulación durante el mismo período, pero aun así pueden extraerse principalmente dos conclusiones:

- 1) Las cifras, contrariamente a lo esperado, no se corresponden con un fenómeno extraño: para ambos tipos de vehículos, y en cifras globales (cualquier tipo de gravedad) los casos suponen decenas de millar y proporciones del orden del 50% de los casos de accidente.
- 2) También, contrariamente a lo esperado, no se aprecia una relación consistente entre la gravedad del accidente y la infracción llegando incluso, en el caso de los accidentes de motos, a una aparente relación negativa.

Por supuesto, y en relación con la segunda de estas conclusiones, no se puede argumentar que los infractores graves, en el caso de las motos, son conductores más seguros que los no infractores leves o los no infractores. Como se puede ver, la relación de los datos crea una distorsión apreciativa, aunque sepamos que no implique causalidad.

Pero si nos podemos preguntar, todos y cada uno de nosotros y, en particular, los motoristas cuántas infracciones cometemos en nuestros desplazamientos cotidianos. Doy por supuesto (y tengo bases para afirmarlo<sup>1</sup>) que la cifra resultante es muy inferior y que, en absoluto, llegamos a infringir las normas en un 50% de nuestros desplazamientos. Pero es necesario investigarlo, conocer el valor de estas cifras más de diez años después de la publicación del informe MAIDS, y en eso estamos.

Una vez que conozcamos el alcance del fenómeno habremos avanzado hacia una mejor comprensión de las problemáticas en juego, ¿Por qué infringimos las normas?, ¿Infringimos más unas que otras? y, sobre todo, estaremos en disposición de establecer medidas preventivas, que es de lo que se trata.

*Xialei You*

*CERpIE/Project Manager*

---

<sup>1</sup> Véase MAIDS. 2004. In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers. European Motorcycle Manufacturers Association. Bruselas: 2004.