

¿Podemos aumentar el límite de velocidad a 130 km/h si queremos seguir reduciendo las víctimas en carretera?

- FESVIAL, CNAE, AESLEME, STOP ACCIDENTES, y P(A)T-AP(A)T estamos convencidos de que no es necesario, ya que una subida de la velocidad aumentaría los accidentes y agravaría sus consecuencias.
- Son numerosas las investigaciones que demuestran la incidencia de la velocidad en la siniestralidad.
- ¿Asumiría usted más riesgos por hacer un recorrido de 100 km en 3 minutos menos?

Madrid, 27 de mayo de 2013.- La Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial), la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), la Asociación de prevención de accidentes (AESLEME), la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES) y la Asociación de Prevención y afectados de Accidentes de Tráfico (P(A)T-AP(A)T), entidades que llevamos muchos años trabajando para disminuir el número de lesionados y fallecidos en las carreteras españolas, a través de la investigación, educación, formación y apoyo a las víctimas de accidentes de tráfico, creemos que tenemos el deber de informar a la sociedad de los peligros que puede entrañar la subida del límite de velocidad a 130 km/h, en algunos tramos de autovías y autopistas, tal y como recoge el proyecto de reforma del Reglamento General de Circulación.

Todos los estudios que se han realizado, relativos a accidentología en el mundo, ponen en evidencia que la velocidad agrava las consecuencias de los siniestros de tráfico: según un estudio del European Transport Safety Council (ETSC), **ampliar el límite de velocidad en tan solo un 1 km/h, supone un aumento de un 3% de los accidentes de tráfico** y por contra, la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico) asegura que, bajar un 5% la velocidad, podría reducir un 20% los accidentes mortales.

Si además, países como Estados Unidos, Australia y Dinamarca subieron sus límites de velocidad y vieron cómo aumentaban los fallecidos por accidente de tráfico entre un 15%-20%, y en otros como Suiza o Inglaterra, que redujeron el límite y vieron cómo descendían entre un 12%-19% las víctimas mortales, **¿por qué vamos a aumentar la velocidad en España, cuando está demostrado que a más velocidad las consecuencias de los accidentes son más graves y por tanto el número de fallecidos y heridos graves aumentará?**

A parte de sus efectos directos sobre los siniestros y su gravedad, **un aumento de la velocidad puede agravar los errores humanos**, por su **repercusión sobre la anticipación del conductor y la distancia de reacción y de frenada**, así como **aumentar los accidentes por fallos mecánicos** (el reventón es mucho más frecuente en las autopistas-autovías que en

las carreteras convencionales y hay que tener en cuenta, también, que los españoles no realizan un mantenimiento óptimo de los vehículos).

Otro aspecto muy importante a tener en cuenta es que, a partir de 130km/h, se produce lo que los expertos denominan un “cataclismo perceptivo” o efecto túnel, que supone que el campo visual se reduce progresivamente, hasta llegar a un ángulo de visión de sólo 30º.

Además, como entidades que velan por la seguridad vial, tenemos muchas preguntas frente a este aumento de la velocidad en autopistas y autovías:

- ¿Los trazados de las vías, el tamaño de la señalización y de sus caracteres, la separación entre señales, los ángulos de peralte, etc son los idóneos para soportar, con el mismo grado de seguridad, la nueva velocidad máxima?

- ¿Nuestras autovías y autopistas tienen una velocidad de proyecto y trazado de 120 o 130km/h y las barreras de seguridad están diseñadas para absorber impactos a 130km/h?.

Para la aplicación de esta medida, sería imprescindible realizar auditorías de todas las autopistas y autovías y que estuvieran siempre en perfecto estado de mantenimiento, al igual que los vehículos (cada vez más antiguos) y las capacidades psicofísicas de los conductores, ¿pero cómo evitar un despiste o error humano?

Y por último, no olvidemos las **consecuencias económicas y medioambientales**, que tendría este aumento de la velocidad, en el contexto de crisis actual: incremento del consumo de combustible y mayor contaminación. A lo que hay que añadir que, el más que probable **aumento de la siniestralidad**, provocaría también un aumento de la mortalidad y/o heridos graves, algo que **repercute de manera directa en la sanidad pública (el valor monetario de una vida estadística y el cálculo de los costes sociales, se cifra en 1,3 millones de euros -estudio realizado por la Universidad de Murcia y Pablo de Olavide de Sevilla. DGT-)**. **Esto, sin mencionar el incalculable dolor humano de las familias, afectadas para siempre.**

Son muchas las preguntas por responder, y muchas las vidas que se pueden perder, por ello **pedimos, encarecidamente, no incluir esta medida en la próxima modificación del Reglamento General de Conductores.**

Con respecto a la modificación de los límites de velocidad a **90km/h** en carreteras convencionales (aquellas en las que el ancho del arcén mide más de 1,5 metros), que son las que actualmente presentan una tasa más alta de siniestralidad, y para evitar la confusión existente actualmente entre las vías de 100 km/h y las de 90 km/h; y a **30km/h** en las Vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido de circulación, **estamos completamente de acuerdo.**

Esperamos que las modificaciones del Reglamento General de Circulación sean explicadas a la sociedad, son muchos los cambios y, por tanto, es muy importante la formación y sensibilización a todos los usuarios de la vía: peatones, ciclistas, motoristas o conductores de cualquier vehículo, ya que todos compartimos la vía.

Esperemos que los cambios nos ayuden a seguir salvando vidas y lesionados, y esto es una responsabilidad compartida por todos. Recordamos que **nuestro objetivo es muy ambicioso: “cero víctimas”**.

El día 28, los representantes de estas entidades acudiremos a la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, a escuchar a la directora general de Tráfico, Dña. María Seguí, quien comparecerá para explicar los cambios en el Reglamento General de Conductores, que tiene que aprobar el Consejo de Ministros.

